UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

MÁRCIO DOUGLAS BRITO AMARAL

*DINÂMICAS ECONÔMICAS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS: A
METRÓPOLE DE BELÉM E AS CIDADES MÉDIAS DA AMAZÔNIA
ORIENTAL – MARABÁ (PA) E MACAPÁ (AP).*

São Paulo
2010

MÁRCIO DOUGLAS BRITO AMARAL	Dinâmicas Econômicas e Transformações Espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP).		São Paulo 2010
--------------------------------	--	--	-------------------

MÁRCIO DOUGLAS BRITO AMARAL

*DINÂMICAS ECONÔMICAS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS: A METRÓPOLE DE BELÉM
E AS CIDADES MÉDIAS DA AMAZÔNIA ORIENTAL – MARABÁ E MACAPÁ.*

Tese apresentada à Faculdade de Filosofia Letras
e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo para obtenção do título de Doutor em
Geografia (versão corrigida).

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Prof. Dr^a. Sandra Lencioni (De
acordo com esta versão corrigida)

São Paulo
2010

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Nome: AMARAL, Márcio Douglas Brito.

Título: Dinâmicas Econômicas e Transformações Espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP).

Tese apresentada à Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Geografia Humana.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr (a): _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr (a): _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr (a): _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr (a): _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr (a): _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

*À Lorraine, Gabriel, Rafael, Nayani, Pedro, João Pedro...
E tantos mais que nasceram no tempodestino da fronteira Amazônica.
Que as sementes pretéritas continuem a produzir as sombras tão sonhadas na viagem sem
fim.*

Agradecimentos

Este como qualquer outro trabalho tem uma história que revela em grande medida o que ele tem de melhor e de pior. Pode-se dizer que foi um trabalho escrito no movimento, num tempo de andanças de um jovem pesquisador que teve que dividir sua vida entre o trabalho, o estudo e a escrita, que na maior parte das vezes não foi uma experiência das mais saborosas, mas enriquecedora, na medida em que pude conhecer a fundo cidades do Amapá, do Pará, onde nasci, e de São Paulo. Tempos e espaços tão diferentes que estão incorporados profundamente em minha história e imaginação.

Precisava dizer essas palavras primeiras como forma de agradecimento a todos (as) que me acolheram e que me ajudaram nessa busca incessante do conhecimento. “O tempo que me deu amigos”!

À professora Sandra Lencioni, que me recebeu como orientando na Universidade de São Paulo (USP) e que me abriu as portas desse universo tão profundamente diferente de tudo àquilo que tinha até então vivenciado. Mais do que uma grande intelectual, que todo mundo já sabe, quero dizer que ela se revelou uma pessoa muito sensível às minhas grandes dificuldades e fragilidades. Nos momentos de desespero e de vontade de desistir, que tive vários, ela sempre soube dizer a palavra exata que me fez ter a coragem e o desejo de querer alcançar esse sonho.

Aos professores com quem dialoguei durante as aulas e nos intervalos nesse espaço de encontro oferecido pelo prédio da Geografia e da História: Mônica Arroyo e o debate rigoroso do território e, claro, a obra de Milton Santos; Hervé Théry e a leitura do território e da região pela lente das ferramentas da representação cartográfica; Júlio César Suzuki e a discussão da relação entre agricultura e urbanização e seus intérpretes; Sandra Lencioni e a análise da relação entre urbanização e industrialização. Ainda nesse momento agradeço aos professores que participaram da minha qualificação, André Martin e Fábio Contel, obrigado pelas críticas e contribuições.

Ao CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico), pelo apoio financeiro de que me beneficiei por meio do projeto de pesquisa: “Cidades médias na Amazônia: novos agentes econômicos e novas centralidades urbano-regionais no sudeste paraense”, coordenado pelo professor, ex-orientador e amigo, Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, que muito me ajudou no aporte teórico sobre cidades médias e na coleta e sistematização de dados acerca da realidade de Marabá. Aproveito o momento para agradecer

também aos demais companheiros (as) dessa pesquisa Jovenildo Cardoso Rodrigues, Bruno Cézar Malheiro, Michel Melo Lima, Gleice Kelly Gonçalves da Costa e Ana Luisa.

Ao Colegiado de Geografia, da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), por possibilitar que eu pudesse me deslocar até São Paulo para cursar as disciplinas do doutorado, mesmo estando trabalhando no período probatório. Neste sentido, agradeço os professores e professoras com quem trabalhei durante dois anos e oito meses, especialmente os amigos Emmanuel Raimundo Costa Santos e Marcos Alexandre Pimentel da Silva. Este além de contribuir, significativamente, na coleta e organização de dados, junto com os alunos Paulo, Benedito (“Bené”), Flávia, Érika, Klissa e Márcia, sempre está disponível para um diálogo acadêmico de nível. Marcos, muito obrigado!

À Faculdade de Geografia e Cartografia, da Universidade Federal do Pará (UFPA), a casa que agora me acolhe. Agradeço aos colegas de trabalho, especialmente pela compreensão neste último momento de escrita. Agradecer aos (as) alunos (as) com quem tenho trabalhado desde que cheguei a essa universidade. Aproveito para agradecer de modo muito especial ao professor e amigo Genilton Odilon Rego da Rocha, por oferecer sua aconchegante residência, em Salinas, que meu deu paz e tranquilidade de espírito para realizar redigir parte deste texto.

Aos amigos das aulas, do café, do cinema, dos bares e do estádio, onde o tema das conversas quase sempre a geografia sob seus diversos matizes, Ricardo Gilson, Samarone e Fabiano (“Barba”). Quero agradecer ainda aqueles que também participaram desse meu momento em São Paulo, Rodrigo, Alexandra, Heitor e Evandro. Aos dois últimos agradeço por sempre estarem disponíveis para receber em seu lar uns “malucos da Amazônia” e de tantos outros lugares do Brasil. Evandro, obrigado por ser sempre amável e acolhedor com minha família!

Por fim, quero agradecer e desculpar-me pelas ausências, a minha família que saiu da Bahia com o sonho de ser feliz na “terra prometida” da Amazônia. Ao meu avô Leonel pelo significado histórico de sua escolha para o futuro de muitas gerações dessa família. Ao meu pai Valdivio, trabalhador das roças e serrarias, sempre sonhando com um pedaço de chão para plantar e colher, e minha mãe Jane, educadora, que sempre lutou por dias melhores nas escolas desse país. Danielle (Dani) sua luta e seu compromisso com uma vida mais justa e feliz para os trabalhadores e trabalhadoras do campo e da cidade, é uma luz a guiar meus passos no caminho da pesquisa.

À Rovaine por dar sentido aos sons, as cores, aos cheiros e aos sabores cotidianos. Ao seu lado encontro a paz na guerra, a luz na escuridão, o calor no frio, a coragem no medo, enfim, o desejo de ser feliz.

Há entre o tempo e o destino
Um caso antigo, um elo, um par
Que pode acontecer, menino,
Se o tempo não passar?
Feito essas águas que subindo
Forçaram a gente a se mudar
Que pode acontecer, meu lindo,
Se o tempo não passar?
O tempo é que me deu amigos
E esse amor que não me sai
Que doura os campos de trigo
E os cabelos de meu pai
Faz rebentar as paixões
Depois se nega às criações
E assim mantém a vida...
(Que acontecerá aos corações
Se o tempo não passar?)
Não mato o meu amor, no fundo,
Porque tenho amizade nele
Que já faz parte do meu mundo
O tempo entre eu e ele...
(Nilson Chaves e Vital Lima)

RESUMO

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).** 2010. XX f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

Esta pesquisa tem como objetivo central contribuir para o conhecimento da relação entre metrópole e cidade média a partir da análise das transformações recentes na relação estabelecida entre a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá (sudeste do Pará) e Macapá (capital do Estado do Amapá). Diferentes autores e instituições vêm se dedicando nos últimos anos ao entendimento dessa transformação na relação de Belém com as cidades da região amazônica. A principal hipótese por eles defendida é a de que Belém tem perdido importância regional e, em alguns casos, tem seu papel de metrópole questionado, seja pelo crescimento de metrópoles regionais, como Manaus e São Luís, seja pela maior presença de metrópoles extra-regionais, como Goiânia, Brasília e São Paulo, em espaços antes comandados hegemonicamente por Belém. Nesta tese, busca-se sustentar que o fundamento da hipótese desses autores e instituições e do seu esquema argumentativo é de base piramidal e se baseia numa visão métrica dos territórios. Procura-se argumentar que houve uma mudança na relação estabelecida entre a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental, principalmente em função da forma difusa com que os investimentos públicos e privados foram realizados na região, promovendo a passagem da simples “urbanização da população” à “urbanização do território”, no entanto, acredita-se que essa mudança não significou perda de importância da metrópole dentro da região. O que ocorreu foi uma mudança na natureza da relação entre metrópole e região, na medida em que algumas cidades passaram a desempenhar o papel de cidades médias e a estabelecer relações cuja mediação nem sempre se faz a partir da metrópole regional, permitindo que se avenge uma discussão sobre “metropolização do espaço”. Assim, pode-se dizer que as relações da metrópole de Belém com as cidades médias de Marabá e Macapá devem ser entendidas no bojo desse processo de concentração e centralização do capital que atingiu o país e que reestruturou toda a sua dinâmica urbana, tanto no plano horizontal, quanto no plano vertical.

Palavras-chave: Dinâmicas econômicas, Relação entre metrópole e cidade média, Amazônia, Belém, Marabá, Macapá.

ABSTRACT

Economical dynamics and spatial transformations: the Belem metropolis and the medium sized cities of oriental Amazon - Maraba (PA) and Macapa (AP). 2010. XX f. Thesis (Ph D in Geography) – Philosophy, Letters and Human Sciences College. University of Sao Paulo. Sao Paulo, 2010.

This research has as central goal to contribute to the knowledge of the relation between metropolis and medium sized city, considering the analysis of the recent changes in the relation established between the metropolitan Belem and the medium sized cities of oriental Amazon – Maraba (southeast of Para) and Macapa (capital of Amapa State). Different authors and institutions have dedicated in the last years to the understanding of this modification in the relation between Belem and the cities of the Amazonian region. The main hypothesis which they defend is that Belem has lost regional importance and, in some cases, its role of metropolis is questioned or by the increasing of regional metropolises, such as Manaus and São Luis, or by the major presence of extra regional metropolises, such as Goiania, Brasilia and São Paulo, in spaces that were commanded hegemoniacally by Belem. In this thesis it is defended which the basis of this hypothesis of these authors and institutions and of their argumentative scheme is of pyramidal basis and it is grounded in a metric vision of the territories. It is argued which there was a change of the relation established between the metropolitan Belem and the medium sized cities of oriental Amazon, mainly because of the diffuse form with the public and private investments occurred in the region, promoting the passage of the simple “urbanization of the population” to the “urbanization of the territory”, although it is believed that this change did not mean loss of importance of the metropolis in this region. What occurred was a transformation in the nature of the relation between metropolis and the region, because some cities begin to develop the role of the medium sized cities and to establish relations in which the mediation sometimes is not developed by the regional metropolis, allowing a discussion about the “metropolization of the space”. Concluding, it is possible to say which the relation between the metropolitan Belém and the medium sized cities of Marabá and Macapá must be understood in the apices of this process of concentration and centralization of the capital which took the country and which restructured all its urban dynamics, in the horizontal and vertical plans.

Key-words: Economic dynamics, Relation between metropolis and medium sized city, Amazon, Belém, Marabá, Macapá.

LISTA DE SIGLAS

ACIM - Associação Comercial e Industrial de Marabá
ALPA - Aços Laminados do Pará
ASSIMA - Associação das Indústrias Moveleiras de Marabá
BASA - Banco da Amazônia
BIS - Batalhão de Infantaria de Selva
CDI - Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará
CEFET - Centro Federal de Educação Tecnológica-PA
COHAB - Companhia de Habitação do Estado
COOMIGASP - Cooperativa de Mineração dos Garimpos de Serra Pelada
COOPMASP - Cooperativa da Indústria Moveleira e Serradores de Parauapebas
COSIPAR - Companhia Siderúrgica do Pará
CVRD - Companhia Vale do Rio Doce
DER-PA - Departamento de Estradas de Rodagem do Pará
DIM - Distrito Industrial de Marabá
EAD - Educação A Distância
EMATER - Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará
EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuárias
FINAN - Fundo de Investimento do Norte
FINOR - Fundo de Investimento do Nordeste
GETAT - Grupo Executivo de Terras do Araguaia – Tocantins
IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços
INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados
MARGUSA - Maranhão Gusa
MI - Ministério da Integração Nacional
MST - Movimento dos Sem-Terra
MTE - Ministério do Trabalho e Emprego
PEHIS - Plano de Habitação de Interesse Social

PIB - Produto Interno Bruto

PIC - Plano Integrado de Colonização

PCN - Projeto Calha Norte

PIN - Plano de Integração Nacional

PCN - Projeto Calha Norte

PGC - Programa Grande Carajás

PMM - Prefeitura Municipal de Marabá

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

SEAGRI - Secretaria de Agricultura

SEBRAE - Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SEIR - Secretaria de Integração Regional

SEMMA - Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Marabá

SENAR - Serviço Nacional de Aprendizagem Rural

SEPOF - Secretaria Executiva de Estado de Planejamento, Orçamento e Finanças

SERFHAU - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SIMARA - Siderúrgica Marabá

SIMASA - Siderúrgica do Maranhão

SINDIFERRO - Sindicato da Indústria de Ferro de Marabá

SINDLEITE - Sindicato das Indústrias de Laticínios do Estado do Pará

SINOBRAS - Siderúrgica Norte Brasil

SNI - Serviço Nacional de Investigação

SUDAM - Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus

UEPA - Universidade do Estado do Pará

UFPA - Universidade Federal do Pará

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Região de influência de Belém.....	208
Figura 2 – Mapas de alguns projetos da Companhia Vale do Rio Doce na região de Carajás.....	225
Figura 3 – Marabá: localização das açoes laminadas do Pará (ALPA) no espaço intra-urbano.....	230

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Área de “ressaca” da cidade de Macapá.....	193
Foto 2 – Feira do Agricultor.....	242
Foto 3 – Feira Coberta das Laranjeiras.....	257
Foto 4 – Feira da Folha 28 (Nova Marabá)	258
Foto 5 – Terminal Rodoviário Km-06.....	262
Foto 6 – Terminal Rodoviário das Laranjeiras.....	262
Foto 7 – Estaleiro de construção e reforma de barcos.....	285
Foto 8 – Trabalhadores descarregando verduras no Igarapé das Mulheres.....	299
Foto 9 – Carro da empresa Penha hortifrutigranjeiros entregando mercadoria num pequeno comércio no Igarapé das Mulheres.....	301
Foto 10 - Caminhão da empresa Nutriama no igarapé das Mulheres.....	303
Foto 11 – Área de Comercialização de madeira do igarapé Pedrinhas	310
Foto 12 – Área de comercialização de madeira do canal do Jandiá.....	310
Foto 13 – Área de comercialização do pescado do Igarapé das Mulheres.....	312
Foto 14 – Barcos atracados numa parte Igarapé das Mulheres.....	312
Foto 15 – Feira do Buritizal em horário de funcionamento.....	316
Foto 16 – Feira do Jardim Felicidade.....	316

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Evolução da produção de ferro gusa (Brasil e Região de Carajás)	265
--	-----

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Delimitação do Perímetro Urbano de Marabá e seus Distritos.....	183
Mapa 2 – Crescimento Urbano Macapá (1964-1998)	191
Mapa 3 – Sistemas Urbanos e Subsistemas Regionais da Amazônia Legal (1993).....	197
Mapa 4 – Principais Eixos estruturantes de Marabá.....	222
Mapa 5 – Feira e comércio de rua por núcleo urbano em Marabá.....	279
Mapa 6 – Principais eixos, setores comerciais e de serviços e terminais de circulação de Macapá e Santana.....	306
Mapa 7 – Circuito inferior da economia urbana de Macapá.....	317
Mapa 8 – Espacialização dos Loteamentos Fechados em Macapá.....	324
Mapa 9 – Áreas de Ressaca em Macapá.....	326

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Grandes projetos e suas cidades-empresa no estado do Pará	167
Quadro 2 – Intensidade de relacionamento empresarial de Belém.....	213
Quadro 3 – Movimento Operacional Acumulado do Aeroporto de Marabá (SBMA)- REDE INFRAERO (Janeiro a Dezembro de 2004 a 2008).....	224
Quadro 4 – Movimentação do Aeroporto de Marabá (2009).....	224
Quadro 5 – Características dos dois circuitos da economia urbana em países subdesenvolvidos	239
Quadro 6 – MARABÁ: feiras e comércio de rua por núcleos urbanos – ano de 2010.....	240
Quadro 7 – Sul e sudeste do Pará: principais laticínios instalados.....	248
Quadro 8 – Sul e sudeste do Pará: principais frigoríficos instalados	253
Quadro 9 – Sudeste do Pará: principais grupos do ramo de carnes com investimentos na sub-região.....	254
Quadro 10 – Perfil das empresas siderúrgicas em Carajás	266
Quadro 11 – Situação da indústria siderúrgica de Marabá com a crise dos EUA.....	268
Quadro 12 – Marabá: principais problemas segundo os núcleos urbanos.....	273
Quadro 13 – Marabá: áreas de risco na área urbana.....	273

Quadro 14 – Marabá: prédios de padrão vertical	275
Quadro 15 – Marabá: empresas do mercado imobiliário atuantes na sede municipal.....	276
Quadro 16 – Ocupações Urbanas Espontâneas de Marabá.....	278
Quadro 17 – Movimentação do Aeroporto Internacional de Macapá (2009).....	281
Quadro 18 – Belém-Macapá: horários de vôos e empresas aéreas.....	282
Quadro 19 – Distribuição dos horários e destinos das empresas de transporte de passageiros via hidroviária.....	283
Quadro 20 – Distribuição dos horários e destinos das empresas de transporte de passageiros do terminal rodoviário de Macapá	290
Quadro 21 – Liberações de construção de prédios em Macapá a partir de 5 pavimentos (2002 – 2008)	319
Quadro 22 – Loteamentos fechados em Macapá (1990 a 2008)	322

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Evolução da população do Território Federal do Amapá e de seus municípios.....	153
Tabela 2 – População do Amazonas e Manaus (1950 a 2005).....	170
Tabela 3 – Municípios do sudeste paraense: evolução da população total.....	186
Tabela 4 – Marabá - percentual da população urbana e rural (1970-2000)	186
Tabela 5 – Municípios do Amapá - evolução da população total	188
Tabela 6 – Distribuição dos municípios da Amazônia Legal por classe de tamanho populacional (1970-2007).....	210
Tabela 7 – MARABÁ: Principais lojas de eletrodomésticos, eletrônicos, magazines e lojas de departamentos.....	229
Tabela 8 – Marabá: principais supermercados segundo a localização por núcleos urbanos	234
Tabela 9 – Macapá: principais lojas de eletrodomésticos, eletrônicos, magazines e lojas de departamentos	291
Tabela 10 – Macapá: principais redes de supermercados	295

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
 CAPÍTULO I: URBANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: PROPOSIÇÕES ANALÍTICAS PARA O ENTENDIMENTO DA DINÂMICA URBANA BRASILEIRA.....	 23
1.1. A passagem da urbanização da população a urbanização do território: a abordagem fundada na difusão do meio técnico-científico e informacional.....	23
1.2. A passagem da urbanização do território à metropolização: a abordagem fundada na tese da metropolização do espaço.....	27
 CAPÍTULO II: A RELAÇÃO ENTRE A METRÓPOLE DE BELÉM E AS CIDADES DA AMAZÔNIA ORIENTAL SOB A ÉGIDE DO CAPITAL COMERCIAL/MERCANTIL.....	 34
2.1. Fortes, Missões Religiosas e Capitâneas Privadas: a gênese da rede urbana e a relação de Belém com as cidades da região.....	34
2.2. A Política Pombalina, a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão: ratificação e reforço da rede urbana regional e da primazia de Belém.....	47
2.3. A Cabanagem: a rede urbana amazônica sob a égide das lutas populares e o reforço da centralidade política de Belém.....	63
2.4. O Período Áureo da Borracha: a consolidação da rede urbana e de Belém como metrópole regional.....	71
 CAPÍTULO III: FRONTEIRA, URBANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E TRANSFORMAÇÕES NA RELAÇÃO ENTRE A METRÓPOLE DE BELÉM E AS CIDADES MÉDIAS DE MARABÁ E MACAPÁ.....	 111
3.1. Diferentes abordagens teóricas da Amazônia como fronteira.....	112
3.2. O conceito de cidade média e suas implicações para a fronteira amazônica.....	126
3.3. Transformações na fronteira amazônica e as novas relações da metrópole de Belém com as cidades médias de Marabá e Macapá.....	140
3.4 As políticas de desenvolvimento regional e seus impactos na rede urbana regional e na relação da metrópole de Belém com as cidades médias de Marabá e Macapá.....	154

3.5 As recentes transformações da Amazônia em face da “fronteira tecno-ecológica” e suas implicações na rede urbana regional e na relação de Belém com as cidades de Marabá e Macapá.....	198
---	-----

CAPITULO IV: AS RELAÇÕES ESTABELECIDAS ENTRE A METRÓPOLE DE BELÉM E A CIDADE MÉDIA DE MARABÁ.....220

4.1. A circulação e a vida de relações de Marabá.....	220
4.2. A vida de relações de Marabá tecida sob a ótica das atividades comerciais e de serviços.....	226
4.3. A vida de relações de Marabá tecida a partir do “circuito inferior” da economia urbana e de suas relações com a expansão das commodities (gado e leite).....	238
4.4. A vida de relações de Marabá sob a ótica da indústria siderúrgica.....	263
4.5. A modernização do território marabaense e as relações produzidas pela “fronteira imobiliária”.....	271

CAPÍTULO V: AS RELAÇÕES ESTABELECIDAS ENTRE A METRÓPOLE DE BELÉM E A CIDADE MÉDIA DE MACAPÁ (AP).....280

5.1. A conectividade e as relações estabelecidas a partir de Macapá.....	280
5.2. O significado do comércio varejista e atacadista na vida de relações de Macapá.....	290
5.3. O circuito inferior da economia e a vida de relações de Macapá.....	307
5.4. A modernização do território macapaense e a vida de relações por ela produzida.....	318

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....327

REFERÊNCIAS.....337

INTRODUÇÃO

Esse trabalho visa contribuir com o conhecimento da relação entre metrópole e cidades médias, a partir da análise das transformações recentes na relação estabelecida entre a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá (sudeste do Pará) e Macapá (capital do Estado do Amapá).

Desde os anos 60 (do século XX), especialmente depois da construção da rodovia Belém-Brasília, vem-se observando mudanças significativas na relação da metrópole com as cidades médias da região, direcionadas em grande medida pelo avanço da fronteira econômica que reestruturou a Amazônia, de modo a permitir sua integração ao mercado nacional e a acumulação do capital.

De acordo com Machado (1999) entre 1966 e 1985 o governo federal direcionou seus esforços no sentido de promover a colonização dos trópicos com a intenção de remediar a estagnação que abateu a economia regional. Para isso lançou mão de duas estratégias importantes: primeiro, a subordinação dos projetos de colonização regional ao projeto de modernização econômica e institucional mais amplo; segundo, o uso de redes técnicas modernas, com a intenção de estimular e viabilizar a mobilidade de capitais e de imigrantes para as novas frentes de povoamento.

Como resultado desses investimentos federais na região verificou-se a alteração na distribuição espacial do povoamento nas décadas seguintes. Ao invés da rede fluvial, agora o “atrator” principal passou a ser a rede rodoviária, as estradas pioneiras, que recebiam imigrantes dirigidos e espontâneos para região, permitindo a ocupação das áreas de terra firme e o aparecimento de novas aglomerações já sob a forma de cidade. Na verdade, a experiência amazônica mostra a gênese quase instantânea, no território, de um sistema urbano que é, ao mesmo tempo, produto e condição do sistema de povoamento regional (MACHADO, 1999).

Becker (1998) denominou essa dinâmica de fronteira urbana, entendida como a base logística para o projeto de rápida ocupação da região amazônica, acompanhando ou até mesmos antecipando à difusão de várias frentes econômicas, pois, uma vez que a urbanização não se constituía enquanto uma decorrência da expansão agrícola, a fronteira já nascia urbana e cumpria três papéis fundamentais na dinâmica econômica regional: atração dos fluxos migratórios, organização do mercado de trabalho e controle social (BECKER, 1998).

Com a expansão da fronteira urbana na Amazônia impôs-se à região vários modelos de urbanização, conforme mostra Becker (1990): urbanização espontânea, urbanização dirigida pela colonização particular, urbanização dirigida pela colonização oficial, urbanização dos grandes projetos e urbanização tradicional. A primeira é bastante presente na Amazônia Oriental e resulta da ação indireta do Estado que ao incentivar a apropriação privada da terra, através da expansão de frentes econômicas, possibilitou o surgimento de cidades que as acompanham. A segunda alude a um tipo de urbanização comandado por relações econômicas, direcionadas por companhias colonizadoras que se baseiam em trabalho familiar e cuja configuração territorial assemelha-se ao urbanismo rural do Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). A terceira refere-se ao modelo de urbanismo rural adotado pelo INCRA e que relaciona um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas e aproveitando a estrutura urbana pré-existente para configuração desse sistema. A quarta está relacionada ao processo de urbanização ligado aos grandes projetos econômicos e de infra-estrutura – as *company towns* ou núcleos urbanos planejados –, que necessitam de uma base urbana para sua instalação e que funcionam como verdadeiros enclaves na região. A quinta refere-se às cidades que mantêm o padrão tradicional de configuração urbana da Amazônia, cidades beira-rio e com forte articulação a um centro regional que não prescinde do padrão dendrítico.

No período atual, segundo aponta Becker (2005), em que novas dinâmicas se impõem à região, a expansão da atividade madeireira moderna no leste do Pará, a agroindústria em Mato Grosso, o garimpo, a criação de novos municípios, o crescimento de pequenas e médias cidades, entre outras, verificam-se novos padrões urbanos contemporâneos, que necessitam ainda de estudos mais detalhados: a colonização dirigida em Rondônia deu origem a um adensamento de cidades que formou um subsistema espacial de Vilhena a Porto Velho, núcleos urbanos baseados na economia madeireira e leiteira; no Pará houve um adensamento de cidades no sudeste do Estado, de Marabá à Redenção, interiorizando uma urbanização antes restrita a Belém-Brasília; a emergência de subsistemas urbanos adensados em torno de São Luiz, Palmas e Mato Grosso.

Além dessas mudanças arroladas por Becker (2005) e Machado (1999), deve-se destacar as transformações que vem ocorrendo na relação estabelecida entre a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá e Macapá. Trata-se de levantar o seguinte problema: qual a natureza da mudança da relação da metrópole de

Belém com as cidades médias da Amazônia oriental, que tem levado à interpretação de que há uma perda de sua importância dentro da região?

Diferentes autores e instituições vêm se dedicando nos últimos anos ao entendimento dessa transformação na relação de Belém com as cidades da região amazônica. A principal hipótese por eles defendida é a de que Belém tem perdido importância regional e, em alguns casos, tem seu papel de metrópole regional questionado, seja pelo crescimento de metrópoles regionais, como Manaus e São Luís, seja pela maior presença de metrópoles extra-regionais, como Goiânia, Brasília e São Paulo, em espaços antes por ela comandados hegemonicamente.

O fundamento dessa hipótese e do esquema argumentativo por ela sustentado é de base piramidal e se baseia numa visão métrica dos territórios, buscando a maneira de Christaller e de Perroux, estabelecer hierarquizações urbanas tomando como referência uma organização espacial de tipo pólo-hinterlândia, em que as proximidades e as distâncias são tomadas de forma geométricas e cujos grandes centros têm a função de articular esses espaços próximos aos mundos distantes e/ou de irradiar o crescimento e o desenvolvimento econômico para a região.

Na atualidade tem-se questionado esse tipo de interpretação e mostrado que a recente organização espacial se fundamenta cada vez mais num complexo de redes e de fluxos acelerados, fazendo com que alguns lugares se tornem próximos a lugares distantes e que lugares próximos se tornem distantes, pelas poucas relações que estabelecem entre si. Tal fato impõe a necessidade de repensar a tradicional idéia de primazia de relações entre a cidade e sua região, fundada na idéia de pólo e de área de influência, e de buscar novas categorias de análise, capazes de expressar esse complexo sistema de redes que subverte a tradicional hierarquia entre os lugares (LENCIONI, 2006).

Neste sentido, Veltz (2001) destaca o papel do território como um dos vetores centrais dos efeitos relacionais que tem peso crescente na economia moderna, porém entendendo-o no seu papel de suporte das proximidades sociais ou sócio-históricas e não somente como um fator de proximidade física ou técnica. Sendo necessário levar em consideração, segundo o autor, muito mais os efeitos complexos e variados do que uma simples congruência direta entre proximidade espacial e efeitos relacionais na economia. Deve-se considerar o papel das temporalidades, entendida não como tempo linear e mensurável, do relógio e do calendário, mas como tempo das relações, dos atores sociais, das relações não mercantis que são condição fundamental para o

funcionamento da economia mercantil. Temporalidade que confronta a economia com a complexidade histórica, social e cultural em sua grande extensão.

No dizer de Lencioni (2006) trata-se de considerar o papel desempenhado pelas redes no entendimento desse complexo sistema que subverte a tradicional relação e hierarquia entre os lugares. De maneira geral, deve-se considerar, segundo a autora, dois tipos de redes: a rede de proximidade territorial e a rede de proximidade relativa. A primeira, sendo formada por redes materiais, como a de circulação, por exemplo, cuja densidade e capacidade de fluidez redimensionam as distâncias entre os lugares, diminuindo os pontos nodais, estabelecendo o aumento de algumas centralidades e modificando a relação entre as cidades, de modo que a proximidade territorial entre cidades não traduz, necessariamente, os fluxos significativos existentes entre elas. A segunda, refere-se às redes imateriais, como as redes de fluxos de informação e comunicação, que não prescindem de infra-estrutura material. Por meio dessas redes é possível uma aproximação entre o que está territorialmente distante e uma expansão dos espaços de fluxos que permite a emergência do tempo simultâneo.

Neste trabalho parte-se do pressuposto de que houve uma mudança na relação estabelecida entre a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá e Macapá –, no entanto, acredita-se que essa mudança não significou perda de importância da metrópole dentro da região. Conforme se busca argumentar, o que ocorreu foi uma mudança na natureza da relação da metrópole com a região, principalmente devido à ascensão de algumas cidades a condição de cidades médias e uma maior integração vertical da região ao restante do país e a dinâmica da globalização.

Foi à inserção da Amazônia como fronteira do capitalismo, que promoveu sua integração ao mercado nacional e a acumulação do capital, e levou às transformações na relação da metrópole com a região. De um lado, deve-se considerar o papel da mudança na natureza do capital que coordena as dinâmicas econômicas na região, que de comercial e mercantil passou a industrial e financeiro, pois é no seu bojo que vai ocorrer à mudança na relação aqui analisada; de outro lado, deve-se considerar a forma dispersa e difundida com que os investimentos econômicos e as políticas de desenvolvimento regional foram desenvolvidos no interior da região, pois foi isso que fez com que a rede urbana se tornasse, ao mesmo tempo, mais densa, coesa e fluida, o que desencadeou não somente um processo de urbanização da população e da sociedade, mas também a urbanização do território.

Para analisar essas transformações na relação da metrópole de Belém com as cidades médias da região, optou-se por trabalhar com as seguintes variáveis: fluxos materiais/conectividade (aéreo, rodoviário, ferroviário e/ou hidroviário), comércio e serviços, indústria e atividades ligadas ao “circuito inferior da economia urbana”¹ (feiras, mercados e transporte alternativo).

Esses dados foram obtidos de forma *secundária*, por meio da análise de documentos obtidos junto às Prefeituras (Marabá e Macapá), Secretarias de Estado (Secretaria de Meio Ambiente, Secretaria de Integração Regional, Secretaria de Desenvolvimento, Ciência e Tecnologia etc.), Institutos de Pesquisa (Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará), Órgão de Gestão Federal (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária/INCRA, Ministério das Cidades, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão) e, principalmente, de forma *primária*, por meio de trabalho de campo, realizados nas cidades de Marabá e Macapá. Nestes trabalhos foi possível realizar entrevistas gravadas e obter dados primários com representantes dos poderes públicos municipais, principalmente os secretários municipais e seus assessores, com representantes dos movimentos sociais do campo e da cidade e com algumas de suas lideranças, com representantes de sindicatos, especialmente os presidentes sindicais, com empresários locais e/ou gerentes de suas empresas, com trabalhadores de rua (feirantes, vendedores ambulantes, agricultores etc.) e com representantes de cooperativas de transportes alternativos, dentre outros.

O primeiro capítulo do trabalho tem como objetivo principal apresentar parte do debate realizado no Brasil acerca da relação entre metrópole e cidades médias. Assim, discute-se a abordagem que centrada na “urbanização do território”, coloca como fundamento de sua análise o entendimento da expansão das relações capitalista no país e a produção, simultânea, de vários processos socioespaciais: metropolização, desmetropolização, “dissolução da metrópole” e involução metropolitana (SANTOS, 2005). Nesse caminho é que se insere o debate que coloca as cidades médias no centro do entendimento do atual processo de urbanização brasileira (SPOSITO, 2000; 2004), no entanto, essa discussão somente vai aparecer no capítulo terceiro. Na contramão

¹ Santos (2007) ao estudar a economia urbana dos países subdesenvolvidos vai estabelecer dois circuitos econômicos, responsáveis não somente pelo processo econômico urbano, mas também pelo processo de organização espacial. O circuito superior resulta diretamente da modernização tecnológica e seus elementos mais representativos são os monopólios, suas relações ocorrem em sua maior parte fora da cidade e de sua área circunvizinha porque sua referência é nacional e internacional. O circuito inferior refere-se a atividades de pequena escala e diz respeito a população pobre, ao contrário do circuito superior, é bem sedimentado e beneficia-se de relações privilegiadas com sua região.

dessa interpretação, coloca-se aquela discussão que acredita que o aprofundamento das relações capitalista no Brasil passa por uma transformação na dinâmica urbana sob o comando da metrópole. Assim, ao invés de urbanização, o centro do debate passaria a ser a metropolização do espaço (2003; 2004a, 2006a).

Os segundo e terceiro capítulos têm como objetivo principal mostrar que existe uma transformação na relação entre a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental, principalmente, Marabá e Macapá, buscando-se sustentar que tal transformação está relacionada à mudança da natureza do capital que atua dentro da região e a maior densidade da rede urbana regional. Se o período que antecede a integração da Amazônia ao território nacional e a acumulação do capital, é marcado pela égide do capital comercial e mercantil e por uma rede urbana dendrítica, que tem na cidade de Belém seu principal centro de comando, conforme se argumenta no segundo capítulo, o período imediatamente posterior, analisado no terceiro capítulo, é marcado por grandes transformações nessa relação, devido, em grande parte, a expansão da fronteira econômica que provocou, de um lado, a desconcentração urbana e econômica regional, principalmente para as cidades médias e para as cidades pequenas que funcionam como a base de operação dos grandes empreendimentos econômicos que atuam na região, e de outro lado a colocou sob a égide do capital industrial e financeiro que tem sua base de gestão fora da própria região e, em alguns casos, fora do próprio país, provocando, assim, uma complexificação da rede urbana regional. Ainda nesse capítulo apresentam-se algumas interpretações da mudança da relação de Belém com as cidades médias da Amazônia oriental, que a vêem como perda de importância da metrópole dentro da região. Procura-se defender que tais interpretações se baseiam numa abordagem de base piramidal, que colocam no topo da pirâmide a metrópole e nos níveis intermediário e inferior as demais cidades, não observando a mudança que ocorre na região como todo. Na verdade, esses autores ficam presos a um tipo de análise que observa apenas as mudanças de grau e de intensidade, não observando as mudanças de natureza, que ocorrem na região como um todo.

Os quarto e quinto capítulos da tese procuram fazer uma radiografia, com base nas variáveis e nos dados coletados e sistematizados, de como se encontra na atualidade a relação entre a metrópole de Belém e as cidades médias de Marabá e Macapá. Ao se analisar a relação entre Belém e Marabá (capítulo quatro) observa-se a presença direta de alguns capitais cuja base de atuação é o território nacional como um todo, o que sugere uma discussão sobre o processo de concentração e centralização do capital no

país que prescinde à ação das metrópoles regionais. Ao mesmo tempo, pode-se verificar que em diversas atividades tem-se, ao lado desses grandes capitais nacionais, a atuação dos capitais de base local que se aproveitam da inserção da cidade na dinâmica capitalista para poder acumular e diversificar seu campo de atuação. Por fim, pode-se constatar, também, que existem relações de natureza econômica e política que passam pelo plano das relações horizontais, por uma solidariedade mais orgânica, o que permite propor a idéia de uma “cidade média da fronteira”, cuja mediação não é apenas técnica, um ponto nodal da expansão capitalista, como sugere a maior parte dos autores que discute a temática das cidades médias no Brasil, mas também política, no sentido de que funciona como base não apenas da reprodução, mas da resistência e da construção de alternativas fundadas em outras lógicas.

Ao analisar a relação estabelecida entre Belém e Macapá (capítulo cinco) pode-se verificar a forte presença das relações verticais, também denotando o caráter da concentração e da centralização do capital do país, a principal diferença, porém, é que, neste caso, a metrópole de Belém ainda funciona, na maioria das vezes, como mediadora – um entreposto – entre as dinâmicas mais verticais e aquelas horizontais. Para que a produção dos grandes centros industriais do país seja consumida em Macapá, na maior parte dos casos investigados, ela passa pela mediação de Belém, que funciona como centro que controla a distribuição e a circulação da mercadoria para Macapá, mas não somente porque o rio Amazonas funciona como uma barreira física para impedir a entrada direta de mercadorias em Macapá, mas por que o capital comercial e mercantil, representado em grande parte pelo comércio atacadista e pelas empresas de navegação, ainda tem Belém como sua base logística de operação. Acrescente-se a tudo isso, o fato de que as interações espaciais, representada pela conectividade e pela circulação de pessoas continuam sendo bastante intensas entre esses dois núcleos, o que se revela pela quantidade e pela regularidade de vôos e de embarcações de diferentes tipos e tamanhos fazendo a travessia do Amazonas. Deve-se ressaltar, por fim, que embora todas as pesquisas analisadas a respeito da relação entre metrópole e região na Amazônia, demonstrem o comando hegemônico de Belém na relação com Macapá, foi possível verificar também uma presença significativa de Manaus nessa relação, principalmente em função das ações e investimentos realizados pela SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus) em Macapá e Santana.

CAPÍTULO I

URBANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: PROPOSIÇÕES ANALÍTICAS PARA O ENTENDIMENTO DA DINÂMICA URBANA BRASILEIRA

1.1. A passagem da urbanização da população a urbanização do território: a abordagem fundada na difusão do meio técnico-científico e informacional.

Ao discutir o processo de urbanização brasileira, Santos (2005) defende a passagem da urbanização da sociedade à urbanização do território. Sustenta que o processo de urbanização deve ser analisado com base na difusão do meio técnico-científico e informacional, com suas variáveis e nexos modernos, no conjunto do território nacional. Assim, as diferenciações no território poderão ser observadas através dos diversos graus de organização do mesmo, devendo-se considerar tanto os dados materiais quanto os não-materiais, os sistemas de engenharia e os sistemas sociais. Como afirma ele:

Estaríamos, agora, deixando a fase de mera urbanização da sociedade, para entrar em outra, na qual defrontamos a urbanização do território. A chamada urbanização da sociedade foi o resultado da difusão, na sociedade, de variáveis e nexos relativos à modernidade do presente, com reflexos na cidade. A urbanização do território é a difusão mais ampla no espaço das variáveis e nexos modernos (SANTOS, 2005, p. 138).

Dessa forma, ressalta a falência dos esquemas clássicos da geografia, que entendiam a rede urbana a partir de uma abordagem piramidal e militar, em que a hierarquia e a rigidez eram suas bases fundamentais – pelo esquema havia uma série de degraus, de etapas, e galgá-los era a forma de crescer e ascender na hierarquia. Ao mesmo tempo em que faz a crítica à perspectiva piramidal, Santos (1999) propõe um esquema diferente, que busca uma maior aproximação com a realidade atual, como dito, fundamentado na difusão do meio técnico-científico e informacional no território. Nessa nova perspectiva, argumenta que a hierarquização e a rigidez devem ser revistas, pois com o desenvolvimento da tecnologia e da informação principalmente, passa a existir uma espécie de “curtos-circuitos” da cidade próxima, uma vez que é possível uma relação direta entre a esfera do lugar e áreas mais longínquas sem passar, necessariamente, por outras mediações. Desse modo,

As cidades são cada vez mais diferentes umas das outras. Aqueles esquemas simplórios que nos acostumamos a reproduzir e enfeitar a maioria das nossas teses, artigos e livros, mostrando redes urbanas formadas com diversas categorias de cidades distinguidas em níveis hierárquicos, são coisa agradável de olhar, sem dúvida instrumento de aproximação da realidade, mas não suficiente para sua interpretação (SANTOS, 2005, p. 137).

Seguindo essa linha de raciocínio, Santos (2005) passa a analisar o novo conteúdo da urbanização do território no país com base nos processos e tendências desta urbanização no final do século XX. Neste sentido, o primeiro aspecto por ele destacado é a urbanização concentrada e a metropolização, que imprimiram à urbanização um novo patamar quantitativo e qualitativo. Em 1950, o país entrou numa dinâmica de “urbanização aglomerada”, cuja principal característica era o aumento do número das pessoas vivendo em cidades com mais de 20 mil habitantes. Em seguida, ingressou numa “urbanização concentrada”, com o crescimento do número de cidades de tamanho intermediário, até alcançar, posteriormente, o estágio da metropolização, que apresenta um número considerável de cidades milionárias e de grandes cidades médias. A respeito desse último processo, ressalta que não se trata apenas do aumento do número de pessoas vivendo nas grandes aglomerações (dado quantitativo), mas, principalmente, por ser o lócus por excelência das relações sociais e econômicas do atual estágio da mundialização. Conforme alude:

O fato metropolitano se apresenta como uma *totalidade menor* dentro da *totalidade maior*, constituída pela formação social nacional: só as aglomerações urbanas com certo nível de complexidade podem ser consideradas como totalidades, o que não cabe aos outros tipos de formações regionais. As metrópoles podem, desse modo, ser analisadas segundo um critério sistêmico, desde que a percepção das variáveis constitutivas seja alcançada (SANTOS, 2005, p. 88).

Diante da centralidade assumida pelo fato metropolitano no Brasil, Santos (2005) passa a investigá-lo mais de perto, porém, sem perder de vista a sua interpretação global, o que impõe a necessidade de compreender o período histórico atual – período técnico-científico e informacional – e suas implicações sobre a sociedade e o território. A partir dessa visão é que ele chega a três novas feições do fenômeno na atualidade: a “dissolução” da metrópole, a desmetropolização e a involução metropolitana. O primeiro fenômeno está relacionado à presença das metrópoles em todos os lugares e

em todos os momentos, senão enquanto tecnoesfera, sistema de técnicas, pelo menos enquanto psicoesfera, sistema de valores. Conforme indica Santos:

Antes, a metrópole não apenas não chegava ao mesmo tempo em todos os lugares, como a descentralização era diacrônica: hoje a instantaneidade é socialmente sincrônica. Trata-se, assim, de verdadeira “dissolução da metrópole”, condição, aliás, do funcionamento da sociedade econômica e da sociedade política (2005, p. 102).

O elemento que torna possível esse processo de “dissolução da metrópole”, segundo ele, é a informação, pois, como afirma, a metrópole atual é cada vez mais informacional e menos industrial, o que pode ser comprovado pelo aumento de seu poder organizador, paralelo a desconcentração da atividade fabril. Neste sentido, é a informação que torna possível que São Paulo esteja presente em todos os lugares do território brasileiro ao mesmo tempo, através de nexos geradores de fluxos de informação indispensáveis ao processo produtivo e que reproduzem a lógica da dispersão e da concentração. Mais do que isto, é a informação, que é produzida na região concentrada de São Paulo, que se torna um novo pólo, porém, uma polarização entendida num sentido qualitativamente novo, o da informacionalização. Desse modo, aponta que o novo papel da metrópole informacional é o de ser um “centro urbano relacional” ou, simplesmente, “capital relacional”, entendido como:

(...) o centro que promove a coleta das informações, armazena-as, classifica-as, manipulando-as e utilizando-as a serviço dos atores hegemônicos da economia, da sociedade, da cultura e da política. Por enquanto, é São Paulo que absorve e concentra esse novo poder decisório (SANTOS, 2005, p. 137).

Um aspecto importante que o autor aponta nesse caráter da metrópole, diz respeito à força imposta verticalmente pelas grandes firmas produtoras de informação, que ao buscarem satisfazer seus interesses vorazes impõem a entropia ao restante do território, o que demanda a busca de uma nova horizontalização das relações que não esteja somente ao serviço do econômico, mas também do social.

O segundo fenômeno apontado por Santos (2005) refere-se à desmetropolização, que ocorre paralelamente a metropolização. Ao mesmo tempo em que se tem o crescimento das grandes e muito grandes aglomerações urbanas que alcançam o patamar de metrópole, tem-se, paralelamente, o crescimento do número de

aglomerações de outro nível com suas respectivas populações, especialmente as cidades intermediárias, o que provoca a diminuição relativa da população das grandes cidades. Em seus termos quantitativos afirmar que:

Há, pois, evidente processo de desmetropolização, sem que o tamanho urbano das metrópoles diminua: são as cidades médias que aumentam em volume, crescendo sua participação na população urbana. Enquanto as cidades com mais de 2 milhões de habitantes têm sua população urbana multiplicada por 3,11 entre 1950 e 1980, o multiplicador para aquelas entre 1 milhão e 2 milhões era de 4,96. Esse índice é de 5,90 para a população urbana vivendo em aglomerações entre 500 mil e 1 milhão e de 5,61 para o conjunto daquelas entre 200 mil e 500 mil habitantes (SANTOS, 2005, P. 135).

Santos (2005) enfatiza que o salto qualitativo ocorrido na metropolização do país, não quer dizer que as “metrópoles nacionais” tenha perdido sua importância ou diminuído sua posição no comando do território nacional, ao contrário, afirma que se constituiu no país uma espécie de “divisão do trabalho metropolitano”, em que se distingue visivelmente as três metrópoles nacionais e as demais “metrópoles regionais”. Este fato indica que o processo de metropolização vai permanecer, em que pese à ocorrência, paralela, do processo de desmetropolização.

No que se refere ao entendimento desse processo, Lencioni (1991) assumi uma postura bastante divergente, pois o que estaria ocorrendo, segundo ela, não é a desmetropolização, mas um fenômeno qualitativamente diferente, a metropolização do espaço, que será discutida no próximo item. Deseja-se apenas ressaltar que esse processo é parte da reestruturação urbano-industrial que atingiu o país, é parte do movimento de concentração e centralização do capital que produz um território homogêneo, diferenciado e hierarquizado. O que Santos (2005) está denominando de desmetropolização é, na verdade, parte do novo conteúdo assumido pela metropolização, cuja determinação não é mais a rede de proximidade territorial, mas sim a rede de proximidade relativa (LENCIONI, 1991; 2006a).

Quanto ao terceiro fenômeno apontado por Santos (1994; 2005), pode-se dizer que a “involução metropolitana” está relacionada ao fato de que a região tem crescido mais do que a metrópole. As cidades do interior têm sido tocadas pelo processo de modernização agrícola e/ou industrial do período atual, o que tem feito com que apresentem indicadores de crescimento econômico e de melhorias na qualidade de vida de sua população muito significativos. Por outro lado, a metrópole tem apresentado

taxas de crescimento relativamente menores, ao mesmo tempo em que acumulam a pobreza e atividades econômicas pobres. Como descreve autor:

As cidades intermediárias apresentam, assim, dimensões bem maiores. Essas cidades médias são, crescentemente, *locus* do trabalho intelectual, o lugar onde se obtêm informações necessárias à atividade econômica. Serão, por conseguinte, cidades que reclamam cada vez mais trabalho qualificado, enquanto as maiores cidades, as metrópoles, por sua própria composição orgânica do capital e por sua própria composição orgânica do espaço, poderão continuar a acolher populações pobres e despreparadas (SANTOS, 2005, p. 136).

De maneira geral, pode-se dizer que as análises empreendidas por Santos (2005) têm como objetivo central entender como ocorre a difusão desigual do meio técnico-científico e informacional no território brasileiro, portanto, é uma análise centrada no debate da modernização do território, que busca compreender a nova composição orgânica do espaço, por meio da incorporação mais ampliada de capital constante ao território, paralelamente às novas exigências do capital variável indispensável (instrumentos de produção, sementes selecionadas, fertilizantes etc.), bem como, também, pela maior necessidade de capital adiantado, que se caracteriza pela grande expansão do setor bancário, que permite uma maior “creditização do território”.

1.2. A passagem da urbanização do território à metropolização: a abordagem fundada na tese da metropolização do espaço.

O processo de metropolização e sua manifestação espacial, a metrópole, parece retornar ao centro das discussões no Brasil, conforme indica Davidovich (2004). É preciso ressaltar, porém, que muitas têm sido as formas e os conteúdos abordados sobre a mesma. Neste sentido, Lencioni (2003; 2004; 2006a), ao discutir essa temática, mostra que a metrópole atual está passando por um novo momento, a metropolização do espaço, entendido como uma nova forma de conceber a relação entre a cidade e a região, e de como esse processo imprime ao espaço características que durante muito tempo estiveram restritas exclusivamente às regiões metropolitanas. Assim afirma que:

O processo de metropolização do espaço imprime ao território características que no passado eram específicas da concentração metropolitana. Espaços se metropolizam e podemos distinguir: espaços metropolizados e espaços não metropolizados (LENCIONI, 2004, p. 74).

A partir de sua referência empírica de análise, o Estado de São Paulo, a referida autora aponta como sendo algumas das características dos espaços metropolizados, a multiplicidade, a intensidade e a permanência de fluxos de pessoas, a densidade de fluxos imateriais, a relação espaço-tempo comprimida, o distanciamento relativo e não absoluto.

Para Lencioni (2004) esse novo formato da metrópole está relacionado às metamorfoses por que tem passado a industrialização no estado de São Paulo, nos anos mais recentes. Trata-se de um movimento de desconcentração territorial da indústria, que passa a localizar suas plantas industriais em diferentes municípios do interior paulista, mais precisamente no entorno da metrópole, separada da gestão empresarial. Conforme indica Lencioni (2003a), esse movimento se refere à cisão territorial adotada pelas grandes e médias empresas que, apesar de localizarem o seu “chão de fábrica” nas cidades médias do entorno metropolitano, mantém a primazia da metrópole em termos de controle e gestão territorial:

A expansão recente da indústria para o interior e a afirmação da primazia da metrópole de São Paulo se deram no bojo da estratégia territorial das industriais (sic) que, ao localizarem as plantas industriais no interior, causam impactos locais pelas exigências em infra-estrutura, oportunidades de trabalho que ofereceram e demais desdobramentos, tais como a complementaridade ou competição industrial induzida e o desenvolvimento do setor de comércio e serviços em muitas cidades (LENCIONI, 2003a, p. 469).

Deve-se esclarecer que não se trata de uma perda de centralidade da metrópole, mas sim, de uma nova forma de reafirmar sua primazia por meio da desconcentração da indústria e da metropolização do espaço, que imprimem ao entorno metropolitano um novo tempo (ritmo) através da concentração e do adensamento das atividades produtivas. Conforme afirma Lencioni:

A reestruturação do espaço urbano-industrial tensionada pelos elementos de concentração e dispersão, manifestada na metrópole desconcentrada, é um processo que desconcentra diferenciando e homogeneizando. Mas não se pode falar que descentraliza, pois o controle do processo de valorização do capital, que é o que realmente interessa na relocação industrial se concentra e se centraliza ainda mais (1991, p. 55-56).

Ainda nessa discussão acerca do processo de industrialização e de metropolização do espaço ou mesmo da relação entre cidade e região, Lencioni (2006a) adverte para a necessidade de se pensar as escalas de análise a partir de uma perspectiva das redes – enquanto força produtiva – e não mais dentro de uma estrutura hierárquica piramidal. Nessa direção aponta dois tipos de redes que podem ajudar no entendimento da estruturação da relação cidade e região a partir de uma perspectiva dialética: a rede de proximidade territorial e a rede de proximidade relativa. A primeira, conforme aponta, é formada por redes materiais, por exemplo, aquelas relacionadas à circulação, principalmente as de transporte viário. A segunda se refere às redes imateriais, relacionadas aos fluxos de informação e comunicação, que possibilitam romper distâncias territoriais aproximando o que está longe.

Essa discussão de Lencioni (2006a) acompanha de perto um fervoroso debate que vem sendo realizado na literatura internacional. Um dos autores que tem feito esse debate é Veltz (1999), que ao procurar romper com uma visão métrica dos territórios, utilizada pelas teorias tradicionais da economia regional, mostra que uma simples observação da realidade atual permite constatar que a noção de continuidade, tão importante na construção das imagens sobre o território, já não consegue ter força explicativa devido às transformações ocorridas nas comunicações. No lugar de uma estrutura piramidal, do “território de zonas”, se estabelece uma estrutura reticular, do “território rede”, um território descontínuo e segmentado, pois como as redes são múltiplas, elas se superpõem e formam um emaranhado.

A grande questão para Veltz (1999) é a de como descrever e compreender um mundo espacial em que a principal propriedade do espaço tem desaparecido lentamente. Para ele, a resposta a essa questão deve considerar outras formas de organização espacial e os elementos em jogo, ao invés de estar centrados na análise de custos de distância, deve-se investigar os efeitos sociais da coordenação e da relação. Conclui sua análise mostrando que a velha organização pólo-hinterlândia já não é estruturante da realidade geográfica, devendo-se considerar a organização pólo-pólo, no lugar do território das redes, existe um verdadeiro território em rede. Em suas palavras:

Las relaciones horizontales entre polo de actividad son actualmente, con frecuencia, más determinantes que las relaciones verticales entre dichos polos y sus periferias, regionales e incluso nacionales. El espacio de las piramides públicas y privadas permanece presente, a través de la jerarquía (limitada) de las ciudades y sus fuertes inercias. Pero la metáfora horizontal de los flujos circulantes, tradicionalmente

ocultada por la de las estructuras verticales incluidas unas en otras, refleja incomparablemente mejor nuestro presente (VELTZ, 1999, p. 60).

A tese principal desse autor é de que muito mais do que uma economia “internacional”, o que está se verificando na economia da mundialização é uma economia fundamentada em uma rede de arquipélago de grandes metrópoles, uma rede que tem concentrado uma parte significativa da riqueza, do conhecimento e do poder, que surge acompanhada da desigualdade crescente entre os territórios em todas as escalas (VELTZ, 1999).

Fundamentando-se nas discussões a respeito dos tempos curtos e dos tempos longos, apresentados por Braudel (idéia de longa duração e curta duração), Veltz (2001) afirma que os tempos da cidade são inúmeros. Se, de um lado, a vida se organiza em torno das temporalidades curtas do cotidiano e das práticas ordinárias, de outro lado, a cidade é o lugar em que essas temporalidades curtas se articulam a temporalidades mais longas, cuja duração ultrapassa a vida dos atores, alcançando a demarcação dos tempos sociais do espaço (o tempo dos objetos, da memória e dos objetos).

Sua preocupação central é com as temporalidades longas da cidade, com as dinâmicas econômicas que a estruturam. Assim, primeiro, ao se questionar se estamos a caminho de um novo ciclo das cidades, como outrora ocorreu com Veneza, Gênova, Amsterdam e Anvers, responde que apesar dos dados indicarem que as cidades “vão de vento e popa”, isso não o autoriza a falar que o ciclo dos Estados nacionais terminou, pois para determinadas questões essenciais da economia, eles ainda permanecem como sendo os únicos capazes de criar recursos vitais tanto em termos de infra-estrutura e educação, quanto em termos de solidariedade.

Ao se questionar a respeito da relação entre a cidade e os atores da economia (ou da relação entre as formas de produção e de troca, que reorganizam as empresas, com as estruturas e as dinâmicas urbanas), Veltz (2001) aponta que parece correto afirmar que o território continua sendo um dos vetores privilegiados desses efeitos que tem peso sobre a economia moderna. É preciso deixar explícito, porém, que o território para esse autor deve ser visto menos como fator de proximidade física ou técnica, e mais como suporte de proximidade sociais ou sócio-históricas. Ele chama atenção ainda para o cuidado que se deve ter para não legitimar uma estrutura do tipo “distrito”. Em suas palavras:

Mas é preciso, ao meu ver, relativizar esse impacto direto do território sobre a densidade relacional. Muitos outros vetores existem para intensificar as cooperações, para criar a confiança mútua, para favorecer a partilha de experiências: redes profissionais, redes de tipo diáspora, redes constituídas no seio das próprias grandes empresas multinacionais que, apesar de todos os seus déficits de comunicação interna, figuram entre as estruturas transversais mais potentes de nosso mundo (VELTZ, 2001, p.146-147).

Ainda que reconheça em seu texto que não é mais o espaço que estrutura o tempo, mas sim os constrangimentos temporais que moldam os esquemas espaciais, Veltz (2001) considera a metrópole como um centro importante de suas análises, pois ela destrói e reconstrói constantemente o “território social”, além de colocar indivíduos e empresas em contato com universos amplos dos quais não conseguem dominar as dinâmicas e/ou perceber a extensão.

Por fim, Veltz (2001) questiona-se a respeito do que acontece com a produção econômica da própria cidade, respondendo, de modo lacônico, que hoje é difícil planejar, prever ou mesmo realizar projetos de desenvolvimento urbano estáveis, seguindo um programa do início até o alcance dos objetivos propostos.

Outro autor que tem se preocupado com essas questões é Mongin (2006), que faz um debate rigoroso dentro dessa temática, começando por mostrar que o mundo está estruturado numa nova cartografia de rede urbana, uma rede que participa de uma economia de arquipélago, móvel, flutuante e fluída, como os espaços marítimos e das finanças. Esta economia, a semelhança da análise de Veltz (1999), rompe com o sistema de organização hierárquica que correspondia à sociedade industrial e fordista, bem como à empresa piramidal.

Mongin (2006) acrescenta, porém, que não devemos nos deixar enganar pela economia de arquipélago, pois a hierarquia permanece, pois, ainda que existam conexões horizontais, por meio da rede de cidades globais, as conexões verticais não deixaram de existir, das cidades globais em relação ao seu entorno e às cidades não-globais. A principal novidade, para ele, é a passagem do território das redes ao território em rede.

Em seu estudo, Mongin (2006) faz questão de destacar que cada vez mais a cidade se torna uma ilha, se desligando do seu entorno imediato, e se conectando diretamente com a rede de cidades globais. De uma perspectiva intra-urbana destaca a presença daquilo que defini como sendo o “arquipélago megalopolitano mundial”, em que se deve ressaltar a passagem da dinâmica da urbanização à metropolização, com

base na experiência norte americana: caráter pastoral do urbano; suburbanização em que a cidade pólo é apenas um pólo entre outros; o centro das cidades se destaca pela presença de atividades de serviços e de finanças; a existência de um desajuste espacial, em que a classe baixa que tem dificuldades de mobilidade e uma formação precária mora no centro, cujos empregos exigem alta qualificação.

Dois outros autores que tem contribuído para essas discussões têm sido Borja e Castells (1997), cujo objetivo do trabalho é analisar os impactos da globalização e da informacionalização sobre a estrutura espacial e social das cidades. Sua hipótese é a de que o processo de globalização e a informacionalização dos processos de produção, distribuição e gestão, modificam profundamente a estrutura espacial e social das cidades em todo planeta. Sendo que os efeitos sócio-espaciais desta articulação variam segundo os níveis de desenvolvimento dos países, sua história urbana, sua cultura e suas instituições.

Três argumentos são desenvolvidos por esses autores para sustentar a hipótese por eles apresentada. O primeiro ressaltar a articulação do local com o global nos novos processos produtivos estrategicamente dominantes, principalmente, serviços avançados e indústria de alta tecnologia. Mostram que no centro dos novos processos econômicos estão as atividades financeiras, de seguros, imobiliárias, de consultoria, de serviços legais, de publicidade, desenho, marketing, relações públicas etc., que asseguram uma hierarquia entre os núcleos da rede e há existência de redes superiores de serviços avançados que se concentram em alguns nodos de alguns países. Ao responder a questão se de fato o que existe são cidades globais ou redes globais de nodos urbanos, assim se expressa:

A cidade global não é Nova Iorque, Londres ou Tóquio, ainda que sejam os centros direcionais mais importantes do sistema. **A cidade global é uma rede de nodos urbanos** de distintos níveis e com distintas funções que se estende por todo o planeta e que funciona como centro nervoso da nova economia (...). O sistema urbano global é uma rede, não uma pirâmide (BORJA; CASTELL, 1997, p. 43).

O segundo argumento por eles sustentado, alude para emergência de novos padrões de assentamentos espaciais, tanto nos países desenvolvidos quanto naqueles em vias de desenvolvimento: emergência de megacidades, novos modelos de cidades dispersas e articulação entre velhas e novas formas de urbanização. Em seus estudos, Borja e Castells (1997), indicam que nas análises sobre novos padrões de localização

deve-se considerar a capacidade tecnológica e organizativa das empresas para separar o processo de produção em diferentes localizações, ao mesmo tempo em que reintegram a unidade do processo por meio das telecomunicações e da microeletrônica, que permitem precisão na produção dos componentes e flexibilidade no desenho e no volume de produção.

O terceiro argumento é o da constituição de uma qualidade urbana em torno de processos de polarização espacial intrametropolitana em um sentido historicamente novo. Para esses autores um modelo de cidade dual parece se impor cada vez mais.

O aspecto relativamente novo é que os processos de exclusão social mais profundos se manifestam em uma dualidade intrametropolitana, particularmente nas grandes cidades de quase todos os países, sendo assim, em distintos espaços do mesmo sistema metropolitano existem, sem articular-se e as vezes sem se ver (...) (BORJA; CASTELLS, 1997, p.60).

Os autores concluem apontando para a constituição de uma nova lógica espacial, o espaço de fluxos, nodos estratégicos de produção e gestão estruturados por circuitos eletrônicos que passam a predominar sobre os espaços de lugares. Ainda que estes continuem a existir como forma de organização cotidiana e da experiência humana, são cada vez mais os espaços de fluxos que integram os lugares globalmente.

A questão que se coloca, então, é a de saber como Amazônia se insere nesse debate da urbanização do território e da metropolização do espaço? Será que a região estaria deixando a simples urbanização da população para entrar num estágio superior, de urbanização sociedade e do território? É possível falar em metropolização do espaço para realidade urbana da Amazônia? Como se insere a relação entre metrópole e região na Amazônia nesse contexto?

CAPÍTULO II

A RELAÇÃO ENTRE A METROPOLE DE BELÉM E AS CIDADES DA AMAZÔNIA ORIENTAL SOB A ÉGIDE DO CAPITAL COMERCIAL/MERCANTIL

2.1. Fortes, Missões Religiosas e Capitanias Privadas: a gênese da rede urbana e a relação de Belém com as cidades da região

A relação entre Belém e aquilo que mais tarde seria definida como região amazônica se iniciou com a fundação dessa cidade ainda no século XVI. De acordo com Moreira (1989) a fundação de Belém tem um sentido muito claro que é o de garantir “a expansão lusa na América do Sul”, uma vez que Portugal buscava aproveitar e descobrir com fins políticos, militares ou econômicos, certas vantagens naturais ou geográficas.

Ora histórica e geograficamente (sic) considerada, Belém foi a base, o fulcro, o centro de irradiação de toda essa imensa conquista territorial. Nenhuma cidade do Brasil encontrou condições geográficas tão favoráveis para uma efetiva influência continental quanto ela. Em linha direta com o oeste, ela é a que mais projetou a sua influência pelo continente a dentro, numa irradiação de alto sentido geopolítico, a cujo influxo surgiram outros núcleos e cidades que não são mais do que frutos diretos dessa irradiação no tempo e no espaço (MOREIRA, 1989, p. 15).

Moreira (1989) chega mesmo a afirmar que direta ou indiretamente quase todas as demais cidades da Amazônia brasileira se encontram filiadas historicamente à Belém, sendo reflexo ou desdobramento do fluxo por ela irradiado. Pode-se mesmo dizer que historicamente nenhuma região dependeu tanto de uma cidade como a Amazônia de Belém. Pela sua “posição geográfica” e pelo seu papel ela acabou se tornando a capital e o centro de todo o movimento de expansão e conquista desse território (MOREIRA, 1989).

No que se refere aos motivos da fundação de Belém, Moreira (1989) afirma que foi providência de sentido político-militar voltado a ampliar, assegurar e prevenir, em termos hoje definidos como geopolíticos, os interesses de Portugal nessa parte do continente. Embora sem a mesma evidência histórica, é possível apontar a existência de outras motivações para a fundação de Belém, como a de natureza econômica, que visava à obtenção de riquezas minerais, especiarias (drogas do sertão) e cana-de-açúcar. Nos termos de Moreira:

O **leitmotiv** da fundação da cidade foi sem dúvida de natureza político-militar, mas esse **leitmotiv**, aqui como em casos semelhantes,

não é senão a condição preliminar do processo afirmativo de uma dada economia, quando essa economia passa a ter um sentido imperialista. Com essa fundação não se visava apenas a posse e o controle de uma posição geográfica, mas também o monopólio ou exclusividade de uma exploração econômica (MOREIRA, 1989, p. 22).

De acordo com Araújo (1998) foi somente no final do século XVI que a evidência do perigo da investida dos franceses na costa do Maranhão veio alterar o quadro e provocar a reação portuguesa. Na verdade, essa reação portuguesa foi motivada por uma idéia errada que tanto portugueses quanto espanhóis faziam da foz do rio Amazonas/ Marañon, ou seja, confundiam-na com a região do Estado do Maranhão, onde os franceses já tinham se fortificado. O medo de que os mesmos pudessem estabelecer o domínio da entrada do grande rio, terá sido, para a autora, o verdadeiro estopim da conquista de São Luís e da imediata sucessão da conquista para o norte com a fundação de Belém.

Ainda segundo Araújo (1998), a viagem realizada ao Pará, que veio culminar na conquista desse território não pode ser entendida em separado da “jornada do Maranhão”, uma dupla reconquista portuguesa: de um lado, a do território do Maranhão em si mesmo, que é liberto das mãos dos invasores franceses e, de outro lado, a do rio Marañon (o Amazonas) que é “redescoberto”. Para a autora,

Neste contexto, de reconquista, o século XVII inaugurou finalmente o efectivo e contínuo domínio português sobre o território da Amazônia. E as fundações de São Luís e Belém, necessariamente entendidas em conjunto, marcam o início da formação urbana da região (ARAÚJO, 1998, p. 78).

Na interpretação dessa autora, deve-se reforçar a importância de se pensar conjuntamente as fundações de São Luís e de Belém na evolução urbana da Amazônia, pois os trabalhos existentes sobre as duas cidades não conseguem associá-las, para além das circunstâncias da expulsão dos franceses, vendo a criação de Belém muito mais como parte de um heroísmo, do que na ótica do planejamento.

Para Machado (1989), o início da conquista dos cinco milhões de quilômetros quadrados da Amazônia se iniciou com a chegada dos primeiros povos ao “vale do Amazonas” no século XVI, e terminou no início do século XX, quando se considerou encerrado o processo de apropriação da região, sob o controle dos brasileiros. Diferente de Araújo (1998), que relacionou a conquista da Amazônia com a conquista do

Maranhão dos franceses, Machado (1989) procura mostrar que a conquista da futura região amazônica se iniciou com a união das coroas ibéricas e visava controlar o território contra os holandeses de Pernambuco. Conforme indica a autora:

A primeira tentativa de controle territorial da Amazônia só ocorreu muitas décadas mais tarde (1616), como parte de um deslocamento militar em direção ao norte, a partir da costa do nordeste. Esteve integrada a uma estratégia de defesa para proteger as zonas canavieiras de Pernambuco e Bahia e a foz do rio Amazonas das incursões holandesas. A isto veio acrescentar-se a criação de uma nova unidade administrativa, o estado do Grão-Pará e do Maranhão, diretamente vinculado à metrópole portuguesa e separado do Estado do Brasil (MACHADO, 1997, p. 19-20).

Essa ofensiva portuguesa sob a região, conforme Machado (1989), destruiu fortins e feitorias encontrados na área, como no rio Xingu (o forte Orange e Nassau) e no rio Amazonas (o Mariocay) e promoveu a partir dos núcleos de Gurupá, Pará (Belém) e Cametá expedições de captura de índios, que eram vendidos como escravos em Pernambuco e que permitiram a defesa do território e o assentamento de colonos na área.

A respeito dessa presença de franceses, ingleses e holandeses, Reis (1979) afirma que os mesmos chegaram à região nas últimas décadas do século XVI, antes dos portugueses. Enquanto os franceses ficaram no delta do rio Tocantins, não subindo o Amazonas, os ingleses e holandeses, mais “ousados” e dispostos a ter em suas mãos o negócio das especiarias encontradas abundantemente, lançaram-se às águas acima do Amazonas até atingir o Xingu. Os holandeses se estabeleceram nesse local, montando feitorias e casas-fortes, já os ingleses “parecem” ter atingido o Tapajós (REIS, 1979).

Ainda com base nesse autor, pode-se dizer que a posse do território amazônico não foi resultado da grande aventura política realizada por Francisco Orellana, por Ursua Aguirre e pelas concessões que os reis da Espanha fizeram a soldados da empresa conquistadora da América do Sul. Para ele a empresa esteve a cargo dos luso-brasileiros, que a promoveram, com o objetivo de enfrentar o desconhecido em nome de um “realismo verdadeiramente ponderável”. Não deixa, porém, de ressaltar que quando os luso-brasileiros se lançaram a essa aventura, viviam sob o “cetro” do monarca espanhol, que não estavam interessados em possuir essa região pela continuidade do descobrimento e da ocupação. Machado (1989) afirma que os espanhóis não se tornaram colonizadores dessa região devido aos custos e as dificuldades para organizar

uma expedição de conquista, e devido ao fato de não terem encontrado o ouro, de imediato, o que promoveria uma vinculação aos projetos desse Estado.

Para Machado (1989; 1997) e Reis (1979), duas estratégias geopolíticas foram utilizadas por Portugal para promover o domínio territorial do vale amazônico: a construção de fortes (conquista militar) e o estabelecimento de missões religiosas (conquista espiritual). A primeira estratégia foi realizada na embocadura do rio Amazonas e na confluência com seus principais tributários, numa prática que era adotada tanto por tropas portuguesas quanto por holandesas. Dentre os pequenos fortins construídos nesse período, Machado (1989) destaca: São José do Rio Negro (1669), nas proximidades de Manaus; Pauxis (1697), na confluência do Tapajós, próximo à Óbidos; Tapajós (1697), onde hoje é a cidade de Santarém; Pauí (1697), próximo à Almerim. Segundo indica a autora, esses fortes têm mais um caráter simbólico, do que o de estabelecer um controle efetivo da região, sendo insuficiente para assegurar uma ocupação de longo prazo.

Numa leitura diferente daquela realizada por Machado (1989; 1997), a respeito do papel dos fortes, Reis (1979) vai destacar sua importância efetiva e não somente simbólica. Para ele foi essa política adotada por Portugal que lhes rendeu a segurança e a extensão do seu domínio imperial, não apenas na Amazônia, mas em todas as suas possessões. No caso específico da Amazônia, assim se posiciona o autor:

Toda uma vasta rede de fortificações foi sendo construída desde o litoral, em direção norte, visando garantir uma fronteira com os vizinhos franceses, e em direção oeste e nordeste, nos mais distantes trechos da hinterlândia, nas fronteiras interiores com os territórios coloniais da Espanha. Franceses e espanhóis constituindo os adversários em potencial, era natural que contra eles se elaborasse o planejamento defensivo. E foi o que realmente sucedeu (REIS, 1979, p. 37).

Reis (1979) vai destacar, ainda, que essas fortificações não tinham apenas um significado militar, pois nos períodos de paz, serviam de base para o controle do fisco, verificando embarcações que subiam e desciam o rio, cobrando-lhes taxas e impostos que o Estado impunha. Além disso, funcionavam como uma “casa-forte”, um ambiente seguro, tanto para aqueles que saíam do litoral e se deslocavam para o interior, a oeste, em busca de braços escravos e de drogas do sertão, quanto para os próprios soldados, no momento em que entravam em confronto direto com os indígenas, que muitas vezes desconfiados e hostis, reagiam à ação colonizadora.

Para Moreira (1989) o papel assumido por Belém desde a sua fundação, aos poucos vai sendo transferido para outras nucleações importantes, tais como, Cametá e Gurupá. Segundo ele desde sua fundação Belém funcionou como base militar e como bôca de sertão, ou seja, antes de ser capital e entreposto regional, funcionou como baluarte, base operacional e posto avançado da civilização.

Ao mesmo tempo que era base militar, Belém funcionava também como bôca (sic) de sertão, quer dizer, como porta de acesso da civilização para barbárie, do mundo cristão para a gentilidade. Aí se defrontavam o litoral e o interior, a cultura européia e a selvatiqueza americana. Cedo, porém perdeu essa função, que passou a outros núcleos supervenientes: Cametá ao sul e Gurupá a oeste (MOREIRA, 1989, p. 33).

Com relação à segunda estratégia, as missões religiosas, Machado (1989) afirma que eram a forma menos custosa para garantir o domínio do espaço amazônico, periférico às grandes correntes do comércio mundial. O vale do Amazonas foi dividido entre várias ordens religiosas, dentre as quais, os Franciscanos (1616), os Carmelitas (1624), os Mercedários (1639) e os Jesuítas (1652-53), que asseguraram o controle do território e dos indígenas. Essas missões religiosas estavam localizadas nas seguintes áreas: os Jesuítas, no distrito sul do Amazonas (Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira); os Franciscanos da Piedade, na margem esquerda do Amazonas; os Franciscanos de Santo Antônio, no cabo norte, Marajó e baixo Amazonas; os Mercedários, no vale do urubu; e os Carmelitas, no Rio Negro, Branco e Solimões (MACHADO, 1989).

O objetivo das missões era o de promover a colonização do interior, de modo a converter os índios à fé cristã, no entanto, os mesmos não se permitiram cumprir o papel de fornecedores de escravos, uma vez que eram defensores da liberdade dos índios, o que fez com que fossem vistos como sonegadores de mão-de-obra, por parte dos colonos. De acordo com Machado (1997), essa postura dos missionários acabou por criar uma gama de problemas novos, pois os colonos brancos consideravam os índios presas legítimas para escravização. Numa interpretação semelhante, assim se posicionou Reis:

Os colonos, é certo, viam a matéria sob ângulo diferente. A ação dos missionários significava contenção ao apetite que revelavam, apetite dirigido sobre aquela mão-de-obra imensa e fundamental para as tarefas da colheita das drogas, para os serviços domésticos, para a movimentação das embarcações, para os ensaios de lavoura de sustentação em que andavam empenhados e constituíam o seu

fundamento de vida. Os conflitos seriam inevitáveis. E se sucederam num crescendo ponderável (REIS, 1979, p. 24).

De acordo com Tocantins (1982), foram as missões religiosas as responsáveis pelo maior impulso civilizador na Amazônia. Segundo esse autor, desde a chegada de Castelo Branco à região que se ventilou a presença dos missionários, o que se comprova em carta escrita por este capitão ao rei de Espanha e Portugal. O objetivo de sua presença era a “catequização do gentil”, como uma forma de romper a barreira existente entre eles e os colonos, de modo que pudessem ser utilizados como mão-de-obra na agricultura, nos transportes (remeiros), nos trabalhos urbanos e que pudessem ser agrupados em aldeias, “células do povoamento regional, de onde nasceram quase todas as cidades-sedes dos municípios atuais (TOCANTINS, 1982).

Além de servir como uma estratégia para deslocar o domínio do território para o domínio das “gentes” (ARAÚJO, 1998), as missões religiosas serviram, também, de base para a valorização econômica do território amazônico, por meio da exploração das chamadas “drogas do sertão”. Neste sentido, Tocantins (1982), afirma que o trabalho dos missionários está intimamente ligado a dinâmica social e econômica regional, de modo que não é possível reconstruir a história da Amazônia, sem destacar o papel dos aldeamentos indígenas, da catequese dos religiosos e das formas por eles empreendidas para obter “uma produção econômica vantajosa aos serviços e fins da Ordem”, mas também, aos interesses da metrópole que pôde manter sua soberania efetiva sobre o território.

Ainda nessa discussão da produção econômica, Corrêa (1987) destaca o que denominou de uma forte economia baseada no trabalho indígena e no “sistema de aviamento”, cujo controle econômico e social era realizado pelas ordens religiosas, principalmente os jesuítas, que desenvolviam na região uma economia voltada à exploração das chamadas “drogas do sertão”. Nesse sentido, Machado (1997) afirma que os missionários conseguiram empreender, ao longo do vale amazônico, uma exploração econômica da floresta bem sucedida, que era complementada por culturas comerciais e de subsistência. À medida que essa “exploração/exterminio/pacificação das nações indígenas” trazia resultados positivos, aumentava na mesma proporção o poder dos missionários (MACHADO, 1997).

Tanto Tocantins (1982), quanto Reis (1979), ao falarem da riqueza das missões, destacam a criação do gado nas fazendas, a produção de algodão, de farinha, de açúcar,

de aguardente e a salga dos peixes para que se pudessem lançar canoas à coleta das drogas do sertão. Destacam também, que essas ordens possuíam índios de sobra para todas as atividades e que o resultado de sua produção era direcionado exclusivamente para subsistência dos padres, para a subsistência das aldeias, para o Colégio do Pará e para as igrejas. Apesar disso, conforme dito anteriormente, os colonos consideravam que as ordens religiosas faziam uma concorrência desleal aos seculares, privando-os do principal meio de coleta das drogas, a “mão-de-obra servil”.

Segundo o padre João Daniel (*apud* Machado, 1989), a importância econômica das missões se justifica pelo caráter da empresa colonizadora: a presença de gente bruta e rústica que não tem economia alguma; a impossibilidade de convencer o índio a ficar nas missões somente com motivos espirituais; a dimensão material como instrumento de convencimento, isto é, o fato de que na missão tem machado, foice e instrumentos de ferro para fazer suas roças; os altos custos da evangelização, principalmente, vestir e sustentar os índios nos primeiros anos.

Para Tocantins (1982), porém, a simples exploração da floresta por meio das especiarias, não teria sido capaz de produzir núcleos estáveis de civilização no interior do vale amazônico. Foi preciso a ação dos missionários na empresa colonizadora para que, de fato, ocorresse a “sedentarização do homem”, através dos aglomerados que deram o nome de “aldeias”. Estas eram utilizadas para estabilização social, para lançar mão do trabalho indígena e para ser o centro de expansão da colonização. Nas palavras desse autor:

O objetivo de coletar a droga por si só não bastava para operar o fenômeno do povoamento do *hinterland*, porque a natureza do trabalho e o processo ecológico, além de dispersarem o homem, causavam a repulsão à terra. Quem ia às drogas do sertão tinha de equipar-se obrigatoriamente com uma canoa, isto é, o veículo móvel no qual se arremessava pelos rios e paranás, voltando, em seguida ao centro armador, sem deixar marca de humanização na terra (TOCANTINS, 1982, p. 15).

Para Corrêa (1987) foram essas aldeias missionárias que se constituíram no embrião da rede urbana comandada por Belém. Os indígenas que estavam nas aldeias sob o comando do trabalho missionário, cultivavam para seu sustento e percorriam sistematicamente os vales em busca das “drogas do sertão”. A produção obtida nesse processo era encaminhada para Belém e a partir daí para Lisboa. Segundo esse autor, quem de fato se beneficiava com essa exportação eram as ordens religiosas, de modo

que tanto a burguesia e o Estado português, quanto os grupos comerciais ingleses, que controlavam o comércio ultramarino, por meio de acordos com Portugal, pouco se beneficiaram dessa comercialização.

Antes de prosseguir na discussão, deve-se ressaltar que essa postura assumida por Corrêa (1987) a respeito da origem da rede urbana amazônica, é contestada por Machado (1989). Segundo essa autora:

A localização dos assentamentos, em geral na confluência dos rios, podia permanecer a mesma durante mais de um século; mas com frequência, em cada lugar, apareceram e desapareceram aldeias, vilas e habitantes, num movimento claramente intermitente. Os núcleos de povoamento amazônicos têm ocasionado alguns mal-entendidos, ao confundir povoamento de tipo nuclear com fenômeno urbano. Essa confusão deriva a afirmação, reiterada até hoje, de que as missões religiosas constituem a origem do fenômeno urbano no vale amazônico, ou uma outra afirmação freqüente, de que a categoria de vila e sede de município conferia a um lugar, de maneira automática, as características de um núcleo urbano” (MACHADO, 1989, p. 110-111).

Conforme se pode verificar nesse trecho da tese de Machado (1989), para ela existe um equívoco nas interpretações que tomam as missões religiosas como sendo a origem do povoamento urbano da região amazônica². Segundo sua análise, na estrutura do povoamento anterior ao período da borracha, apenas Belém poderia ser considerada uma cidade, mesmo assim uma pequena cidade, tanto em termos de população, como de estrutura e serviços urbanos. Tanto que na reforma administrativa ocorrida em 1833, foi o único núcleo considerado cidade, os demais núcleos do Pará e do Amazonas receberam a categoria de vila (25 vilas), a maioria das quais por ser sede de município. Até mesmo Santarém, Cametá e Manaus, ‘cabeças’ de câmara, não puderam ter sido consideradas como cidades. Na verdade, o fato desses núcleos terem sido considerados vilas estava associado à medidas políticas e simbólicas adotada por Mendonça Furtado no período pombalino e não à sua estrutura interna.

Machado (1989) dedica uma parte de seu trabalho a fazer uma crítica dura às análises empreendidas por Corrêa (1987): 1. É um erro atribuir às missões religiosas a origem do fenômeno urbano na Amazônia, pois foram os núcleos fundados pela coroa e companhias particulares que apresentaram crescimento mais significativo. A maior

² Mais adiante, quando este trabalho for discutir o contexto da exploração da borracha na Amazônia, esse ponto será retomado, pois o período áureo da borracha é o momento que a autora considera como sendo o momento da gênese de uma “rede proto-urbana” na região.

parte de suas construções desapareceram, em nada influenciando o aparecimento posterior da forma urbana. O máximo que se pode alegar é a escolha das localizações estratégicas para aquela época, ou seja, próximo a confluência do rio Amazonas com seus principais afluentes e nas áreas de várzea onde estava a maior parte da população indígena; 2. a mobilidade do sítio urbano onde estava localizada a aglomeração. O que demonstra a precariedade dos equipamentos existentes; 3. o caráter pouco ou nada cumulativo do povoamento. A cidade nasce várias vezes (MACHADO, 1989). Ao falar da estrutura das cidades, a autora assim se posicionou:

(...) constituídos, em geral, por uma rua ao longo do rio, por casas de palha, ou de barro e palha, não era comum o arruamento, nem muito menos construções de alvenaria. As capelas e igrejas deixadas pelos missionários, ou construídas depois de sua saída, eram os edifícios mais importantes. No entanto, também foi utilizado na sua construção o mesmo material provisório das cabanas (MACHADO, 1989, p. 114).

Por mais que a crítica de Machado (1989) deixe evidente que não existiu uma continuidade do povoamento e da estrutura da rede urbana regional, isto não significa dizer que não tenha existido uma rede urbana na Amazônia no contexto das missões religiosas e das fortificações, pois conforme argumenta Corrêa (1987), apesar das aldeias missionárias estarem dispersas ao longo do vale amazônico, existia uma articulação entre elas, que era dada pela organização das ordens religiosas e pela circulação das mercadorias, que tinham a cidade de Belém como entreposto. Ainda que se possa questionar o baixo nível de complexidade dessa articulação e a posição excêntrica da cidade de Belém, o que faz o autor considerá-la como dendrítica, não se pode esquecer que a dispersão das aldeias ampliou a área do domínio português sobre a região amazônica. Como afirmou Corrêa:

As atividades vinculadas às “drogas do sertão” desempenharam importante papel na organização do espaço através da implantação de um embrião da rede urbana que, mais tarde, seria ratificada e reforçada. E nesta ratificação e reforço mantém-se e reproduz-se o mesmo padrão de localização relativa e absoluta: localização ribeirinha consubstanciando um padrão espacial dendrítico e um sítio sobre um terraço fluvial, a salvo das cheias periódicas. E isto perduraria por vários períodos. Neste processo se ratificaria, também, o mecanismo básico de comercialização que surgiu no século XVII: o financiamento, através de meios de vida e de trabalho, da produção de produtos primários (CORRÊA, 2006, p. 45).

O fato de Machado (1989) afirmar que as cidades da Amazônia são precárias e que não existe urbano nessa região antes do contexto da borracha, indica uma postura colonial e, em certo sentido, eurocêntrica do que seja cidade e urbano. Como faz questão de chamar a atenção Oliveira (2000), uma das características importantes dessas cidades amazônicas é a forte influência indígena na alimentação, nos instrumentos de pesca e nas habitações com a presença do terreiro batido entre a casa e a rua. Ao destacar essa influência indígena em sua análise, Oliveira (2000) mostra na verdade a importância metodológica de se trabalhar não apenas com a dimensão econômica dos processos espaciais, mas também com a dimensão do vivido.

Mesmo que a fundação da cidade de Belém tenha sido, na visão de Moreira (1989) uma obra autêntica do governo; mesmo que Belém não tenha seu crescimento relacionado à evolução ou crescimento de uma taba indígena, sendo resultado de um processo deliberado de conquista, não se pode negar a forte marca indígena na cidade, conforme ressaltou:

Como acontece geralmente nesses casos, não foi o padrão cultural do colonizador, mas o do nativo, que prevaleceu nessa fase inicial da conquista. Pelo seu número e pelo sem (sic) concurso, o índio impôs à cidade a presença do meio, o que mostra que ele não foi apenas braço, mas também animador e parte integrante da paisagem urbana (MOREIRA, 1989, p. 30).

Também Vicentini (2004), ao buscar entender o processo de constituição das cidades na Amazônia, histórica e contemporaneamente, e enfocando a relação entre cidade e natureza e a diversidade social e cultural das cidades, fez críticas severas a abordagem adotada por Corrêa (1987). Para a autora Corrêa (1987) colocou como foco de sua análise a construção da cidade a partir dos produtos e não de suas características e sujeitos históricos. Ao definir tempos específicos com ênfase na configuração e caracterização das cidades, vinculou-os a uma cronologia de fatos e à especificidade de determinado produto, mantendo-se quase que superficialmente, na apreensão da diversidade dos modos de construção do meio urbano, não destacando o papel dos sujeitos e a forma de alteração cultural desse meio.

Adotando uma postura metodológica centrada em três enfoques diferentes dos utilizados por Corrêa (1987) – a configuração histórica das cidades e de seus diferentes processos e temporalidades; os processos políticos, a caracterização do Estado e suas transformações e intervenções nas formas de apropriação territorial; e a apreensão da diversidade cultural com base no conhecimento histórico e antropológico, que coloca

como referência as formas de resistência da população, seu caráter social e cultural – Vicentini (2004) procura sustentar que a construção do urbano se colocou como uma estratégia de apropriação e de domínio territorial ao longo da história da Amazônia brasileira que é na atualidade uma “fronteira urbana”.

Apesar de discordar da opção metodológica adotada por Corrêa (1987), a autora acaba concordando com ele a respeito da origem das cidades na região, ao destacar o caráter defensivo, de domínio territorial e de apropriação e expropriação das riquezas das cidades amazônicas do início da colonização e de sua vinculação com a construção idealizada da cristandade, por meio da tarefa missionária junto aos nativos, que caracterizou as cidades jesuíticas e as cidades coloniais barrocas, reafirmando que foi nesse período que nasceu o urbano colonial barroco na região, como uma lógica de penetração, como uma presença no além mar das metrópoles do colonizador, o urbano da soberania dos estados absolutistas (VICENTINI, 2004). Em outros termos, o ideal de penetração no território amazônico, relacionado à sua necessidade de ocupação e defesa, expressou-se do ponto de vista sócio-espacial no surgimento de cidades à beira dos rios principais que davam acesso à região e, além disso, reproduziu-se nas paisagens por meio de seus traçados urbanísticos (TRINDADE JR; SILVA; AMARAL, 2007).

Para terminar essa discussão sobre a relação de Belém com a região no início da colonização, resta ainda discutir a importância das capitanias privadas no domínio do território e na relação com a cidade de Belém. A esse respeito Araújo (1998) fez uma descrição histórica significativa:

Em 1624, autorizou-se o governador do Estado a criar capitanias particulares dentro do seu território. A concessão inicial foi feita pelo primeiro governador Francisco Coelho de Carvalho ao seu próprio filho Feliciano Coelho, em 1627. Deu-lhe a capitania do Caeté, mas foi obrigado a retirar-lha, em 1633, por ter sido a mesma justamente a escolhida por Álvaro de Sousa, filho de Gaspar de Sousa. É então criada pelo governador outra capitania, a do Camutá, que é doada novamente a seu filho em troca da primeira, passada a Álvaro de Sousa. Em 1637, foi obtida a confirmação régia da doação da capitania do Camutá a Feliciano Coelho e, no mesmo ano, recebeu da coroa Bento Maciel Parente a capitania do Cabo Norte. Foram ainda feitas doações depois a Antônio de Sousa Macedo, da capitania do Marajó, em 1655, e a Gaspar de Sousa Freitas a capitania do Xingu, em 1681. Além dessas ficara a Coroa para si com a capitania do Gurupá, que antes fora concedida a Bento Maciel Parente (ARAÚJO, 1998, p. 96).

Tocantins (1982), ao fazer referência à criação de capitânicas privadas, afirma que elas eram doadas como prêmios, tanto aos soldados mais distintos que atuavam nas guerras, quanto aos fidalgos que prestavam serviços na corte. Para ele, porém, a exemplo daquelas localizadas no litoral brasileiro, foram uma experiência fracassada, pois os donatários não lhes imputaram a importância devida, o que levou o governo lusitano, no século XVIII, incorporá-las ao patrimônio estatal. A única exceção, segundo o autor, foi a de Camutá, onde seu donatário com relativo sucesso criou as bases da Vila de Santa Cruz.

Acevedo Marin (2005) quando discutiu a produção agrícola no delta do rio Amazonas no período colonial, acabou dando um indicativo, ainda que este não seja o foco central de sua pesquisa, de como se encontrava a produção nesse contexto. Falando da nova estratégia de Portugal para a região, afirma que ela se diferenciava daquela adotada no período anterior em que se destacava uma política voltada ao domínio territorial por meio da organização e defesa militar com a presença de fortes e feitorias, mas também com o auxílio de conventos e sistemas missionários. No que se refere à produção nesse momento, afirma que nos vales do Tocantins e do Baixo Amazonas destacava-se a presença de unidades de produção do tipo *plantation* comparadas às do nordeste se considerados os plantéis de escravos e a superfície da unidade. Segundo indica a autora:

As fazendas de cacau do baixo Amazonas e do Tocantins mostraram uma organização social e econômica desse tipo. Mandioca, feijão e milho eram alimentos destinados ao consumo interno; algodão e tabaco foram menos importantes na estatística agrícola. O arroz, importante na pauta de exportação, foi, em períodos críticos de falta de farinha, o substituto obrigatório na dieta alimentícia de remeiros e acompanhantes durante as demoradas expedições de colheita ou de demarcação das fronteiras (ACEVEDO MARIN, 2005, p. 78).

De acordo com Corrêa (1987), foi depois da fundação de Belém, que com o objetivo de ser uma cidade destinada a desempenhar o papel de proteção e de ser o ponto de partida para a conquista do território amazônico, que teve início a conquista do território, com novos povoadores da região, que deram origem aos primeiros núcleos de povoamento: Souza do Caeté (Bragança), em 1633, Vila Viçosa de Santa Cruz de Camutá (Cametá), em 1635, Santo Antônio de Gurupá (Gurupá), em 1639, e Vigia, em 1639.

Para reforçar esse papel de Belém como base territorial da ocupação amazônica, pode-se recuperar as contribuições de Reis (1982), que mostra que saindo de Belém, sertanistas, soldados, autoridades civis e religiosas, lançaram-se em diferentes direções: pelo mar, chegaram ao Oiapoque, onde fizeram fronteira com os franceses da Guiana; subindo a calha central do rio Amazonas, Solimões, aportaram no Marañon, fincando nas fronteiras do Javari, quando por diversas vezes ela fora conduzida até o Napo, onde Pedro Teixeira, em 1639, estabeleceu o núcleo da Franciscana, que servia como limite entre as duas coroas ibéricas; subindo os rios Negro e Branco, ampliaram as fronteiras ao norte, incorporando uma vasta área de campos; pelo Tocantins, pelo Tapajós, pelo Madeira, abriu-se comunicações com o Brasil central e as jazidas mineradoras de Mato Grosso, ligando a região amazônica ao restante do território brasileiro; como baliza as fronteiras exteriores estabeleceu-se uma rede de fortificações: Gurupá, Desterro, Araguari, São Pedro Nolasco, São José do Rio Negro, Nossa Senhora das Neves da Barra, Pauxis, Macapá, bateria de Barcelos, Curiaú, São Gabriel, Marabitanas, Macapá, Tabatinga, São José, Santo Antônio, São Joaquim do Rio Branco, Nossa Senhora de Nazaré de Alcobaça, Piriquitos e Bragança (REIS, 1982).

Em síntese, pode-se dizer que a Amazônia apresentava a seguinte configuração no final do século XVII, segundo Araújo:

Ao findar o século XVII, a ocupação da vastíssima capitania do Grão-Pará sintetizava-se nos seguintes números: uma cidade, Belém; quatro vilas, Vila Souza do Caeté (1634), Vila Viçosa de Santa Cruz de Cametá (1637), Gurupá (1637) e Nossa Senhora de Nazaré da Vigia (1693); oito fortificações, três em Belém, forte do Presépio ou de Santo Cristo (1616), fortim de São Pedro Nolasco (1665), fortaleza de Nossa Senhora das Neves da Barra (1685), e cinco fora da cidade, o forte do Gurupá (1623), o forte do Desterro (1638), o forte de Araguari (1660), a fortaleza de São José do Rio Negro (1669) e o forte dos Pauxis (1698); mais cerca de 70 estabelecimentos missionários entre aldeamentos de índios descidos e fazendas das missões (ARAÚJO, 1998, p. 95).

Como se verifica no trecho acima, a rede urbana regional apresentava, além de cidades e vilas, a presença de fortificações e de missões religiosas, que não podem deixar de ser considerados na análise, em função da importância que assumiram nesse contexto. Como demonstrou Castro (2008), a ocupação da Amazônia pela colonização portuguesa foi motivada por dois interesses: de um lado, o poder de conquista do território (ou interesse político), que tinha como objetivo central estabelecer pontos

avançados, por meio de fortificações em lugares estratégicos e distantes, como forma de demarcar a presença portuguesa na região; de outro lado, a organização dos interesses econômicos, verificada nas ações do Estado colonial e em sua legislação, bem como no modo de produção e exploração da mão-de-obra, praticada nas missões religiosas e nos sítios estratégicos localizados nas interseções dos cursos fluviais com a floresta.

As cidades coloniais da Amazônia têm, basicamente, essas duas motivações. O seu surgimento segue o avanço da organização do sistema extrativista, do transporte de mercadorias, do processo de catequese e da dominação de indígenas para o trabalho servil (CASTRO, 2008, p. 17)

Deve-se ressaltar, ainda, que Belém nesse contexto tem seu papel de centro regional reafirmado (CORRÊA, 2006), pois funcionou como base material e espiritual para assegurar a presença portuguesa na região amazônica, de onde partiram planos, ordens e expedições para “conquistar o maior reino de águas da terra” (TOCANTINS, 2000, p. 101).

2.2 A Política Pombalina, a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão: ratificação e reforço da rede urbana regional e da primazia de Belém

Depois desse primeiro momento da gênese das cidades na Amazônia, em que a estratégia defensiva e a presença das atividades missionárias se fizeram muito significativas, pode-se destacar um segundo período, em que se intensificaram tanto as fundações de vilas e povoados, quanto as relações entre Belém e as cidades da região: o período Pombalino (1750-77).

Acevedo Marin (2005), ao analisar o período que antecedeu a política pombalina para a Amazônia, fez a seguinte afirmação a respeito dos resultados desse início da colonização lusa na região:

Após vinte anos de luta dos índios contra os colonizadores, a paisagem humana mudou por completo. As ilhas da foz do Amazonas e de Gurupá transformaram-se no palco de batalhas entre portugueses, holandeses, ingleses e irlandeses, o que contribuiu para arrasar os antigos habitantes do delta. A partir do fim do século XVII, a rarefação dos índios no arquipélago interrompeu a expansão anterior da agricultura praticada em parte importante dos seus solos (campos e campinas) férteis. A depopulação foi extremamente nítida, e a obra missionária não deixou outras marcas na ilha. Na extensão do vale amazônico, as missões montaram um sistema agrário combinado com a organização dos índios aldeados em espaços próprios. As aldeias

missionárias mostraram-se rentáveis na extração, na agricultura, na pesca, na caça e na criação de gado (ACEVEDO MARIN, 2005, p. 77).

Se, de um lado, a política adotada no início da colonização serviu para garantir a Portugal um maior domínio sobre o território, de outro lado, deve-se observar que foram as ordens religiosas as verdadeiras beneficiárias econômicas desse processo. Na avaliação de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal, e governante do Estado do Grão-Pará e Maranhão, realizada depois de várias viagens que fez ao interior da colônia, havia a necessidade de adotar uma política mais realista de ocupação imediata do território, por meio da integração desse interior ao quadro ultramarino. Para ele o que existia, ao longo do Amazonas e de seus tributários, sob o comando de Portugal era muito pouco, pois, na verdade, as aldeias estavam nas mãos dos missionários e, praticamente, levavam uma vida autônoma e sem manter, de fato, com a metrópole, relações de obediência e vassalagem; as feitorias de sertanistas eram estabelecimentos precários, provisórios e mantidos apenas no momento da movimentação econômica da coleta das drogas do sertão e de pesca e salga dos produtos obtidos das águas; e as praças militares eram, na sua avaliação, de pouco eficiência (REIS, 1979).

Foi nesse ambiente que se desenhou um novo projeto para a Amazônia, em que a perspectiva central era pensar o território amazônico não apenas como delimitação de limites e de fronteiras, mas também como base física da instalação da sociedade, um território formado e reformado (ARAÚJO, 1998), o território assumiu um novo formato, sendo mais valorizado pelo seu conteúdo, do que pela sua extensão pura e simples (MACHADO, 1997).

A chegada de Mendonça Furtado à região, em 1751, coincide com a transformação do Estado do Maranhão e Grão-Pará, em Estado do Grão-Pará e Maranhão, junto com ela, a mudança da sede da administração colonial de São Luis para Belém. De acordo com Araújo (1998), essa mudança fez parte de um movimento que tinha como objetivo promover maior eficácia e controle na gestão do território setentrional, fazendo parte de um projeto mais amplo, em que a criação da Capitania do Rio Negro, desmembrada da porção mais ocidental da capitania do Grão-Pará, é parte integrante. Procurando avançar nessa discussão, Machado (1989) faz a seguinte afirmação, destacando a importância econômica desse novo projeto:

Sem embargo, a nova política que se queria implementar formava parte de um projeto amplo, no qual se associava a soberania sobre o território colonial com o incentivo ao crescimento econômico, sempre com o intuito de aumentar a arrecadação colonial. Ao avaliar as condições para esse crescimento, o novo governo encontrou-se com o poder dos jesuítas. Não só eram os maiores exportadores das ‘drogas’, isentos de impostos, como a relativa autonomia territorial das missões significava o domínio sobre a mão-de-obra indígena pacificada (MACHADO, 1989, p. 92).

A afirmação de Machado (1989), expressa no trecho acima, permite inferir que a ocupação portuguesa da Amazônia nesse contexto, não pode ser vista apenas como uma preocupação de natureza política, no sentido de promover o domínio sobre uma vasta porção do território, pois associada a essa estratégia defensiva, verifica-se um fundamento econômico, uma vez que era objetivo de Portugal colocar a região amazônica como uma alternativa para reconstruir sua grande fonte de riquezas – o “empório asiático” – perdida para outras nações da Europa.

Dentre os principais problemas que o Marquês de Pombal teve de enfrentar, mesmo depois da expulsão dos Jesuítas da Amazônia, Almeida (2008) destaca o “modelo de colonização de base teológica”, que além de edificações e de relatos sobre a devastação e o massacre de indígenas por sesmeiros e colonos, implantou formas particulares de religiosidade e de poder na sociedade colonial. Informa esse autor que a religião e a teologia foram os principais alvos do “pensamento ilustrado” de Pombal, que com a sua formação Iluminista redefiniu o projeto colonial destacando o papel do Estado e menosprezando a ação confessional, principalmente no domínio econômico. Ao contrário do dogma religioso, Pombal escolheu o saber científico e o gerenciamento econômico, como forma de subordinar os empreendimentos das ordens religiosas às políticas do Estado. Assim, por meio de “medidas racional-burocráticas” delineou os traços distintivos do Estado Moderno (do Estado-Nação) em oposição ao estado-dinástico dos religiosos, incorporando permanentemente, a natureza aos empreendimentos da agricultura tropical. Nas palavras do autor:

(...) o sujeito da ação do Estado era a “razão”, neste período que vai convergir para a hegemonia Iluminista. Tudo era feito em nome da “razão”. As justificativas das ações oficiais para a colônia repetiam indefinidamente este argumento. A maneira como Pombal representava, entretanto, o princípio iluminista da “universalidade da razão e do progresso” para a colônia, como o Diretório deixa entrever, distinguia-se daquele sentido mais cosmopolita das metrópoles. A exploração econômica através de grandes empreendimentos

monocultores, com mecanismos repressores da força de trabalho escrava, voltados para o mercado internacional, caracterizava este sistema agrário-exportador (ALMEIDA, 2008, p. 24).

Na análise de Almeida (2008), mais do que um projeto de natureza econômica e política, o que esse período legou para a Amazônia foi um poderoso esquema interpretativo, que é revisitado em diferentes momentos da história da região, para justificar a “exploração racional”, a “ocupação racional” e a “ação racional”, vistas como formas de tornar a região “moderna” com planos, projetos e programas oficiais de desenvolvimento.

A política pombalina de modernização regional, principalmente depois de 1755, consistiu, dentre outras coisas, na distribuição de sesmarias para colonos e soldados, na criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, na “lei das liberdades dos índios”, nos incentivos para aquisição de escravos africanos e para realização do plantio em grande escala de algodão, cacau, cana de açúcar, índigo e outros produtos tropicais (CORRÊA, 2006; MACHADO, 1997; ALMEIDA, 2008).

De acordo com Vidal (2008), foi Mendonça Furtado que em carta encaminhada ao Conselho Ultramarino de Lisboa em 1752, identificou vários produtos agrícolas que poderiam ser cultivados ou explorados na colônia: cacau, açúcar, arroz, algodão, café, canela, tabaco etc. Foi com base neste argumento que justificou seu pedido de criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão para que pudesse abastecer a região com escravos e colocá-la no circuito comercial colonial. Foi com o objetivo de conhecer esse território e de confirmar as informações prestadas por Mendonça Furtado que Lisboa enviou à Belém, em 1753, uma “expedição de demarcação”, constituída por cartógrafos, engenheiros, astrônomo, matemático e desenhista (VIDAL, 2008; MACHADO, 1989; ARAÚJO, 1998). Os resultados de suas pesquisas apenas confirmam o que Mendonça Furtado já previa, além de reforçar a hipótese de que a presença maciça das ordens religiosas representava um risco para a estabilidade da região (VIDAL, 2008).

Com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Portugal tinha como objetivo, por um lado, reforçar os laços comerciais entre a colônia e Lisboa, estimulando a agricultura, exercendo maior controle sobre as atividades econômicas e transformando a força de trabalho (MACHADO, 1997), e, por outro lado, promover a exploração econômica “racional” da região amazônica. Protegida pelos privilégios do monopólio, a Companhia obrigava-se a fazer o transporte de africanos e

vendê-los para os lavradores paraenses, uma vez que a proibição do cativeiro dos indígenas impôs a interrupção de seu uso como força de trabalho, o que acabou sendo um duro golpe no poder dos missionários, que antes manipulavam e distribuíam esses trabalhadores (ARAÚJO, 1998).

De acordo com Acevedo Marin (2005), as ações da Companhia Geral de Comércio estavam relacionadas, diretamente, aos caminhos econômicos que a região passou a seguir com a gestão de Pombal. Na agricultura, desenvolvida por colonos, a autora destaca que havia um forte entrelaçamento com a política de crédito, dirigida pela Companhia, no que se refere à compra de escravos, à aquisição da produção, o beneficiamento e o transporte. Dessa forma, pode-se dizer que era a Companhia de comércio que exportava os produtos (arroz, salsaparrilha, cacau, anil etc.) adquiridos dos colonos e/ou recebia esses produtos em consignação. Além desse forte controle sobre o crédito, o beneficiamento e o transporte, a Companhia arbitrava, também, a respeito de preços e de impostos, o que constituía uma de suas bases sólidas de poder e de manipulação.

Como esse forte controle exercido pela Companhia Geral de Comércio não estava trazendo grandes benefícios aos colonos – os preços pagos pelo mercado e os impostos cobrados pelo Estado, dificultavam a produção de excedentes –, os mesmos passaram a buscar formas alternativas para comercializar sua produção. Assim, é que se inserem no circuito os “negociantes” particulares, que acabaram promovendo a quebra do monopólio da Companhia sobre a comercialização da produção e que pagavam preços mais atraentes do que aqueles da Companhia pela produção, o que acabou seduzindo os agricultores (ACEVEDO MARIN, 2005).

Essa política de Pombal voltada a incrementar a agricultura comercial (cacau, fumo, café, cana, arroz etc.) e a pecuária, especialmente nos campos de Rio Branco (Roraima), no Baixo Amazonas e na Ilha do Marajó, era uma tentativa de romper com a tradição extrativa que dominava a região desde a chegada dos primeiros colonos e das missões religiosas. Para Acevedo Marin (2005) o que Portugal experimentou na região na segunda metade do século XVIII foi a transformação do delta amazônico e da planície fluvial (várzeas) em verdadeiros “celeiros agrícolas”. Destaca que foi somente depois de um século dessa presença lusa na Amazônia que se ensaiou esse projeto ambicioso de produção agrícola aproveitando o delta e a planície fluvial com o plantio do arroz. Ressalta que esse produto não fazia parte da cultura alimentar dos grupos que desde o pré-colombiano viviam na região, ainda que tivessem uma cultura agroalfarera

e fabricassem cerâmicas. Esses grupos foram atacados e assassinados pelos colonizadores, a exemplos dos Tucujus na costa de Macapá (ACEVEDO MARIN, 2005).

De acordo com Santos (1980), esse momento deve ser considerado como sendo o de emergência do “ciclo agrícola” da Amazônia, apesar de existirem registros da produção de cacau, café, algodão, cana-de-açúcar etc. desde 1710, essa produção permaneceu, porém, sem contatos regulares com os grandes mercados. Para ele, foi somente depois do impulso dado pela instalação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, que se consolidaram os contatos da região com os mercados da Europa pela rota marítima que ligava Belém a Lisboa. Além disso, destaca que a introdução do trabalho escravo em substituição ao “índio esquivo”, permitiu uma organização produtiva importante na escala regional por parte da Companhia. Como diz o autor:

O principal produto exportável continuou sendo o cacau, que presumivelmente se tornou o eixo da economia regional, da mesma forma que em épocas distintas o açúcar no Nordeste, o café no Sul e a borracha na Amazônia constituíram produtos líderes. Apesar disso, não há provas concludentes de que a lavoura cacaua haja superado a pura atividade extrativa do produto. A despeito de todos os estímulos da Coroa ao seu cultivo, vários fatores concorriam para tornar atraente o processo de apanha do cacau silvestre (SANTOS, 1980, p. 18).

Ainda discutindo a economia regional desse período, Santos (1980) afirma que, no que se refere à solidez, essa economia era muito dependente dos escassos mercados, especialmente o do cacau. Além desse aspecto, destaca que essa economia não era tecnicamente preparada, nem mesmo para acompanhar as provocações do próprio mercado, o que parece estar relacionado a uma tradição extrativista da região. Por mais que existisse alguma produção agrícola de exportação (algodão) e de subsistência (arroz), elas não chegavam a ter maior expressão. Mais importante, do ponto de vista do mercado interno, foi a criação de gado, a produção de pescado e o funcionamento de algumas indústrias rurais, tais como, engenhos de açúcar e aguardente (SANTOS, 1980).

Dentro desse novo projeto desenhado pelos portugueses para a Amazônia as cidades têm papel fundamental. Para Araújo (1998), há uma relação inequívoca entre a construção de cidades e o projeto pombalino, pois a cidade para Pombal chegava à escala de um veículo de máxima difusão da ideologia do poder. A diferença que o

urbanismo pombalino inaugura é a ênfase dada ao “discurso ideológico da cidade”, por mais que o ordenamento urbano permaneça racional e pragmático como anteriormente, agora, destaca-se o poder de modo mais evidente e não somente como uma referência simbólica. O espaço público das cidades aparece como ambiente privilegiado para afirmação do poder sobre o espaço (ARAÚJO, 1998). Uma das formas de se comprovar o papel estratégico desempenhado pelas cidades de Pombal, era pela presença de pessoas experientes na fundação das mesmas. A esse respeito afirma:

Neste contexto, vislumbra-se um envolvimento colectivo do aparelho estatal no investimento urbano, onde é comum a transferência de funcionários experientes para as situações de maior importância e necessidade. Assim também funcionava a deslocação (sic) dos engenheiros. Eram enviados em várias viagens de vistoria, aos sítios e às fortificações, e acompanhavam as visitas de correição dos ouvidores e juizes de fora, sempre investidos no controlo (sic) da formação urbana (ARAÚJO, 1998, p. 119).

Também Vidal (2008), ao discutir a importância da cidade na política pombalina, afirma que uma das formas de assegurar a legitimação portuguesa na Amazônia, sugeridas pelo Marquês de Pombal a seu irmão Mendonça Furtado, foi a construção de vilas. Em carta privada de 1753, recomenda tomar as fortalezas para junto das mesmas erigir vilas, que podem também ser fundadas em algumas grandes e populosas fazendas dos nobres. Assim, em 1754, o governador funda as duas primeiras vilas – Bragança e Ourém (sic) e, propõe povoá-las com colonos açorianos. Vidal (2008) afirma ainda, que a urbanização deveria cumprir três objetivos, na política de Mendonça Furtado: segurança do território, valorização agrícola e civilização.

De acordo com Machado (1997), por mais que o governo colonial tenha implantado algumas mudanças econômicas, seu maior êxito está relacionado à adoção de uma forma mais funcional de controle do território. Destaca que a nova política consistia em: a) construção de um número reduzido de grandes fortificações, localizadas em pontos estratégicos do território; b) elevação de “cada um dos pequenos grupos de cabanas que formavam uma missão” a condição oficial de vila ou de pequena cidade sob gestão de um magistrado designado pelo governo colonial; c) fundação de algumas pequenas cidades para receber os novos colonos; d) liberdade aos indígenas que foram transformados em cidadãos portugueses.

Numa interpretação diferente de Araújo (1998), Machado (1997) buscou demonstrar que as formas espaciais produzidas pelo Estado nesse contexto,

apresentavam mais um valor simbólico, no sentido de marcar a presença portuguesa na região. Assim, a autora afirma:

O governo colonial enfatizava que estas mudanças, em si mesmas, tinham pouco valor militar mas um alto valor simbólico. As formas espaciais (cidades, vilas, novas construções, fortes) complementadas por uma população *civil* imprimiram na mente de índios, colonos e vizinhos rivais, uma presença portuguesa, o que representaria, segundo o próprio governo, a melhor defesa possível a longo prazo (MACHADO, 1997, p. 21).

Ao discutir os núcleos existentes nesse período, principalmente entre 1750 e 1757, Machado (1989) afirma que são de três tipos. Um primeiro grupo é formado por núcleos fundados pela coroa ou por capitânias privadas, sendo categorizadas como vilas, tinham um grande número de colonos brancos e de indígenas transplantados, tendo alguns surgiram a partir de fortins. Um segundo grupo é formado por núcleos que surgiram a partir de aldeamentos indígenas criados pelos missionários, de modo que com a expulsão dos jesuítas, muitos foram transformados em vilas. Nestes núcleos que passaram a categoria de “povoamento civil”, inclusive com um pelourinho no centro, os índios foram transformados em cidadãos portugueses (diretório dos índios) e não poderiam ser chamados de negros pelos colonos, as casas coletivas foram proibidas, havia a obrigatoriedade de se falar a língua portuguesa e incentivou-se o casamento entre índios e brancos. Um terceiro grupo é formado pelos núcleos criados pelo governo colonial depois de 1750, tratando-se de sítios planejados, que funcionavam como espaços estratégicos na política de domínio territorial, no controle da fuga de escravos, principalmente de Cametá, e no controle sobre o contrabando de ouro das minas de Goiás. São núcleos formados por imigrantes degradados ou por colônia militar, para onde se deslocou mão-de-obra indígena. Dentre esses núcleos destacaram-se Macapá (1751), Mazagão (1770) e São João do Araguaia (1797).

Além do caráter defensivo e de povoamento regional, a cidade nesse contexto da política pombalina, tinha sua importância associada, também, à produção agrícola e ao abastecimento dos mercados regional e internacional. Acevedo Marin (2005), ao tratar especificamente dos núcleos de Macapá e de Mazagão, permite que se observe esse papel da cidade no que se refere à produção agrícola. Segundo ela, ainda que os núcleos de Macapá e Mazagão funcionassem como reserva militar e salvaguarda de fronteira, os administradores acabavam incentivando a agricultura. Os colonos deveriam oferecer

seus escravos para construção da fortaleza e ao mesmo tempo tinham que fazer prosperar a produção agrícola como forma de obter sucesso em comparação com a possessão francesa.

Também Ravena (2005), com base em diversas correspondências trocadas entre as autoridades do Grão-Pará e Maranhão nesse contexto, destacou que o motivo para a instalação de novos projetos que garantissem a produção de gêneros agrícolas e que, ao mesmo tempo, promovessem a manutenção de colonos e trabalhadores no Grão-Pará e Maranhão, está na problemática do abastecimento. Afirma que, concretamente, várias estratégias foram utilizadas para arregimentar a força de trabalho e para obter gêneros que pudessem servir como suporte ao projeto de ocupar as terras conquistadas e fazê-las produtivas para o capital mercantil. São José do Macapá e as vilas circunvizinhas, segundo a autora, são consideradas áreas piloto para o desenvolvimento da política pombalina de colonização, essas populações de colonos, diferentemente do que foi interpretado, buscaram, no nível local, a solução para os problemas originados pela política metropolitana.

Ao analisar esse período numa perspectiva mais urbanística, Vicentini (2004) destaca o aperfeiçoamento da administração colonial, com a consolidação da ação municipal e a forte influência da engenharia militar na estruturação urbana das cidades da Amazônia. Aponta que houve um triunfo nas cidades de um traçado urbano regular, de um desenho reticulado e às vezes centralizado, e de um ordenamento voltado às necessidades pragmáticas. Nas palavras da autora:

Foram inúmeras as cidades estruturadas em malhas reticuladas, com traçados de influência da engenharia militar. Destacaram-se a Vila-Bela da S. S. Trindade (1752), capital do Mato Grosso; Barcelos (1754), na Amazônia; Oeiras (1765), no Piauí; Montemor (1769), no Ceará; Macapá (1751-71), no Amapá e Nova Mazagão (1769), no Pará (*sic*). Esta última foi significativa no contexto pombalino brasileiro. Povoada por escravos deslocados da cidade africana homônima, apresentava traçado reticulado e estruturado em um arruamento principal, que partia ortogonalmente da praça central (VICENTINI, 2004, p. 115).

Além dos aspectos destacados até aqui, resta discutir um pouco mais sobre o vivido desses povoados e vilas desse período e a intenção civilizadora da política pombalina. Conforme demonstrou Oliveira (2000), nas vilas essa preocupação civilizadora era verificada na imposição da língua portuguesa em detrimento da língua geral, na obrigatoriedade de frequência à escola e no incentivo ao casamento entre

soldados e índias. Esta última política tinha como intenção difundir a cultura dos brancos entre os indígenas, ainda que tenha ocorrido justamente o contrário, pois foram os brancos que passaram a adotar os costumes dos índios. Para Oliveira (2000) este fato mostra como a realidade está carregada de possibilidades e a espacialidade está marcada pela contradição.

Pode-se afirmar que, mesmo com toda uma política espacial voltada à representação do espaço aos moldes urbanos e europeus, o que na prática ocorreu foi uma imbricação entre essas diversas culturas e espacialidades. Essas práticas do cotidiano urbano nem sempre se faziam presentes nas cidades, na verdade, o que existia era muito mais uma “ruralidade” no vivido das cidades. O espaço produzido refletia não apenas uma determinação externa, mas também as condições específicas de cada lugar, obviamente estas eram em sua maior parte residuais, como destacou Oliveira:

A espacialidade das vilas do século XVIII refletia a realidade vivenciada pelas populações da época. A captura da tartaruga se constituía numa das principais ocupações dos moradores das vilas e dos povoados que utilizavam a carne na alimentação e recolhiam os ovos para a retirada do óleo destinado à exportação ou ao consumo nos povoados como fonte de energia para iluminação (2000, p. 196).

Em síntese, pode-se dizer que no início de 1750 a capitania do Grão-Pará dispõe de apenas uma cidade – Nossa Senhora de Belém do Grão Pará – e de quatro vilas – Souza do Caeté (1634), Gurupá (1637), Viçosa de Santa Cruz de Cametá (1637) e Nossa Senhora de Nazaré da Vigia (1693) – às quais se devem acrescentar oito fortes, três dos quais na cidade de Belém. Por outro lado, existem nessa capitania setenta postos missionários (aldeias e fazendas que dependiam de missões jesuítas, franciscanas, carmelitas ou mercedárias) (VIDAL, 2008). Ao fim desse período, Araújo (1998) observou que ao todo 40 aldeias foram convertidas em vilas, 23 em lugares, além de mais quatro vilas de que foi o próprio governador Mendonça Furtado o fundador, dentre as quais Macapá.

Para Corrêa (1987) foram às ações desenvolvidas pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão que afetaram a embrionária rede urbana amazônica, de modo a provocar na mesma certa diferenciação entre os núcleos de povoamento. Um primeiro aspecto dessa diferenciação relaciona-se às funções urbanas de natureza político-administrativa, pois com a criação da Capitania de São José do Rio Negro, base do atual Estado do Amazonas, com capital em Barcelos, passou a existir em

cada Capitania, uma capital, várias vilas e numerosos povoados, de modo que no topo dessa hierarquia situa-se Belém. Sobre a atuação da Capitania de São José do Rio Negro afirma Oliveira:

Ao final do século XVIII, Portugal já tinha consolidado o seu domínio na Amazônia Ocidental, garantindo a posse da região e praticamente definindo os limites fronteiriços ao norte e a oeste existentes até hoje. A presença portuguesa era mais acentuada no vale do rio Negro e no Alto Solimões, incipiente no Baixo Amazonas e no Vale do Madeira e inexistente nos demais vales

A localização estratégica dos povoados demonstra à primeira vista uma estratégia militar de Portugal em ocupar e conquistar a região. No caso da Amazônia Ocidental a preocupação era especialmente com os espanhóis, em decorrência de não se ter estabelecido, até a metade do século XVIII, a fronteira dos domínios da Espanha e dos de Portugal (OLIVEIRA, 2006, p. 219).

Um segundo aspecto da diferenciação entre os núcleos da rede, segundo Corrêa (1987), está relacionado à ampliação desigual das funções comerciais e de serviços ocorrida durante a inserção da Amazônia no comércio internacional de produtos tropicais. Assim, a cidade de Cametá, no baixo curso do Tocantins, destacou-se na função indicada, devido à expansão da produção de cacau ocorrida em seu território. Da mesma forma, ocorreu uma ascensão de Barcelos, não apenas pelas funções político-administrativas que passou a exercer, mas também devido ser o centro da produção agrícola do vale do rio Negro, com produção de anil, cacau, café, baunilha etc.

De modo conclusivo, a respeito desse período pombalino, Corrêa (1989) afirma que as ações da empresa monopolista portuguesa acabaram por reforçar as características da organização urbana incipiente deixada do século XVII e da primeira metade do século XVIII. Segundo ele dentro dessa rede urbana dendrítica, a cidade de Belém foi a que mais se beneficiou da atuação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, devido ter assumido o monopólio de todo o comércio regional.

Para terminar essa parte do trabalho resta ainda aprofundar alguns aspectos da relação estabelecida entre São José de Macapá, nesse momento um núcleo populacional que abrigava dois projetos fundamentais da coroa portuguesa – um referente à defesa territorial e a estratégia geopolítica e outro voltado à exploração econômica, principalmente por meio da agricultura comercial sob a égide da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão – e a cidade de Belém, que era, ao mesmo tempo, o centro difusor da urbanidade lusitana na Amazônia (VIDAL, 2008) e a capital

econômica – uma vez que controlava por meio da Companhia de Comércio o comércio – e político-administrativa de toda a região, principalmente depois de 1772, quando ocorre o desmembramento do Estado do Grão-Pará e Maranhão, dando origem a dois novos, o Estado do Grão-Pará e o Estado do Maranhão (CORRÊA, 2006).

Para se entender a relação de Belém com Macapá deve-se considerar o sentido assumido pela última no contexto da política pombalina. Conforme dito anteriormente, a vila de Macapá se inseriu nesse projeto de duas formas: de um lado, como uma fortaleza militar, voltada à defesa da área do Cabo Norte, na fronteira com os franceses da Guiana; de outro lado, como uma área de produção agrícola e de povoamento. Como fortaleza militar, o que se buscava, segundo Machado (1989), era estabelecer o controle militar das áreas de fronteira setentrional da região contra as incursões francesas, proteger o centro da colônia, onde estava localizada a área mineradora de Cuiabá e promover a ampliação da posse dos territórios. Para Vidal (2008) foi devido às incertezas jurídicas e a cobiça internacional presentes na região no decorrer dos anos de 1760, que Mendonça Furtado tomou a decisão de adensar a presença portuguesa na porção norte da Amazônia. Segundo ele foram esses elementos que fizeram com que de imediato se redesenhasse as fortificações de Macapá (depois de 1764) e de retomar, de Macapá para cima, a política de implantação de vilas – Vila Vistoza (1767), Vila Nova de Mazagão (1769).

De acordo com Reis (1993), nas instruções régias, públicas e secretas, que Mendonça Furtado recebeu do Marquês de Pombal, a respeito da fronteira com Caiena, estava explícito a necessidade de se dispensar uma atenção especial ao Cabo Norte no que tange a sua defesa contra os franceses e holandeses. Além da fundação de povoações e de algumas defesas, para servir de barreira contra a expansão dessas duas nações, havia ordens para que os Jesuítas pudessem agir mais intensivamente nessa parte do território, fundando novas missões entre o Amazonas e as fronteiras do Estado, de modo a “amansar” tribos, garantindo, assim, o domínio da Coroa através de uma verdadeira política de povoamento.

Todo esse programa governamental de defesa e povoamento da fronteira do Cabo Norte a partir de Macapá foi acompanhada muito de perto pelo governo de Mendonça Furtado e de seus sucessores, principalmente, Manuel Bernardo de Melo e Castro e Fernando da Costa de Ataíde Teive, sediado na cidade de Belém. Apesar de Mendonça Furtado ter colhido as primeiras impressões sobre Macapá e encaminhado-as para Lisboa, foi somente na gestão de Ataíde Teive que a obra foi construída e

inaugurada sob direção do engenheiro Henrique Antônio Galuccio. Sobre esse fato Ravena (2005) afirma:

Em 1762 chegou a Macapá o engenheiro Henrique Antonio Galuccio, responsável pela edificação da fortaleza de São José de Macapá. O engenheiro Henrique Galuccio veio munido de portaria. Também estavam designados 36 índios para serviços particulares e as obras iniciais da fortificação. Alguns meses depois, estava em Macapá o ajudante de engenheiro Henrique João Wilkens, que fez o reconhecimento do terreno e plotou a fortaleza” (RAVENA, 2005, p. 142).

Embora houvesse essa forte presença dos governos do Grão-Pará junto à Macapá, Reis (1993) ressalta que, ainda que ela fosse uma vila, devendo, portanto, ser governada pela respectiva edilidade, Macapá, como um distrito de fronteira acabou ficando submetida a um regime militar, constituindo-se como uma unidade à parte. Nas suas palavras:

Macapá constitui, assim, o primeiro govêrno (sic) militar que se instituiu na região amazônica, raiz mais distante dos atuais territórios de fronteira. Seus administradores, nomeados por S. Majestade, tinham o título de governadores de Macapá, conquanto nenhum ato expresse houvesse sido baixado regulando o provimento do cargo, dando-lhe obrigações particulares e mesmo criando o govêrno (sic) de fronteira (REIS, 1993, p. 155).

Essa análise de Reis (1993) torna-se importante, no presente trabalho, na medida em que aponta para o fato de que a principal natureza da relação de Belém com Macapá não é política, mas sócio-espacial. Por mais que, politicamente, Macapá desde o início tivesse uma tendência à autonomia em relação aos governos sediados em Belém, de uma perspectiva das relações sócio-espaciais sempre houve uma forte dinâmica entre os dois núcleos, seja naquele circuito comandado pela Companhia Geral de Comércio, seja no “circuito clandestino”, sob a égide dos negociantes particulares, como dito anteriormente.

Como forma de verificar esse aspecto sócio-espacial da relação de Belém com Macapá, no contexto pombalino, é que se impõe a necessidade de discutir mais de perto o significado da inserção de Macapá enquanto área de produção agrícola e de povoamento. Nessa direção, Reis (1993) afirma que Macapá, por seus planos, deveria ser transformada num “grande centro agrário”, para isso é que foram introduzidos, na

mesma, os casais de colonos açorianos, que recebiam terras, instrumentos de trabalho para lavrá-la, produtos agricultáveis e gado.

Como já foi dito antes, neste trabalho, Acevedo Marin (2005) mostra que os colonos de Macapá, junto com os de Mazagão, foram inseridos na “malha da economia mercantil” através da produção de arroz e de algodão. Ainda que o arroz não fosse capaz de concorrer com a produção de mandioca, generalizada nos lugares dos índios e nas vilas mais distantes, sua produção era muito rentável, considerando seu baixo custo, a quantidade de colheitas e o pouco tratamento exigido. Para a autora, a produção de arroz, de um lado, servia, em sua maior parte, para abastecer o mercado europeu, pois estava voltada para atender as demandas externas, e, de outro lado, servia para o escoamento do maquinário de origem européia. Esses dois elementos acabaram sendo decisivos para impossibilitar o “desenvolvimento endógeno da cultura do arroz” (ACEVEDO MARIN, 2005 p. 87).

Acevedo Marin (2005) mostra que existia todo um processo de subordinação dos produtores de arroz de Macapá, tanto à Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, quanto aos proprietários de máquinas de beneficiamento de arroz³ e os compradores da produção, localizados na cidade de Belém. A Companhia forneceu escravos e crédito para um pequeno número de produtores de Macapá (na cidade existiam 598 escravos) que, por sua vez, ficaram presos nas suas amarras, sendo obrigados a deixarem de produzir policulturas, como faziam, para produzirem o arroz, cuja demanda e preços eram definidos pelo mercado de Lisboa. Além disso, como a produção era primeiro, deslocada para Belém e, somente depois, para a Europa, ainda havia a forte dependência dos transportes e dos custos de comercialização. A respeito desse transporte a autora informa:

O transporte podia implicar perdas não somente pelo atraso, mas também por danificação do produto durante a viagem. A viagem de canoa de Macapá a Belém durava oito dias, e o estrago era provocado pelo contato do arroz com as paredes da canoa. Os moradores de Mazagão dependiam, muitas vezes, para o transporte da sua produção, da capacidade excedente das canoas de Macapá (ACEVEDO MARIN, 2005, p. 95).

³ Para se ter uma visão mais precisa da dependência dos produtores de Macapá para com os proprietários de máquina de beneficiamento, Tocantins (1982), com base no relato do pastor protestante norte-americano Daniel Kidder, que esteve na região em 1841, informa que a primeira máquina existente na região estava em Belém, mais precisamente no furo do Maguari, e pertencia ao norte-americano Upton.

Acevedo Marin (2005) ressaltou que a Companhia Geral de Comércio, além de exportar produtos (arroz, salsaparrilha, cacau, anil etc.) adquiridos dos colonos, também os recebia em forma de consignação, mantendo, portanto, um forte controle sobre o crédito, o beneficiamento e o transporte, além de arbitrar sobre os preços e os impostos, constituindo em base sólida de poder e manipulação. Foi à presença de “negociantes” particulares que fez com que ocorressem vários conflitos com a Companhia, devido à quebra de monopólio da mesma sobre a comercialização. De uma perspectiva mais ampla, da cadeia de comercialização desse período, a autora afirma que:

Na cadeia da comercialização, ocorriam transações de negociantes compradores com os produtores diretos, e seria interessante conhecer, para os diversos produtos intercambiados, a regularidade, a forma da transação, os agentes. A comercialização do arroz constitui um corte no processo mais amplo de trocas numa economia agrícola. Os produtores que vendiam para a Companhia de Comércio aparecem como compradores-consumidores das mercadorias importadas. Em 1775, os moradores de Mazagão solicitavam o pagamento em fazendas secas em troca da produção de arroz. Foram atendidos, recebendo o equivalente a 400 réis valor do alqueire em mercadorias diversas: sal, pólvora, tecidos. Esse esquema freava a circulação da moeda e fez-se acompanhar do avanço progressivo do endividamento nos armazéns da Companhia, o que se transformou em um mal crônico (ACEVEDO MARIN, 2005, p. 102).

De forma conclusiva, a autora afirma que os problemas enfrentados pelos agricultores de Macapá não estão relacionados à natureza (solo, insalubridade, regime das marés etc.), mas a outros aspectos, tais como: a) os mercados e os preços eram muito baixos, levando os agricultores a se encontrarem em situação de comercialização forçada, precisando vender para pagar as dívidas, de modo que respondiam a diminuição dos preços produzindo mais; b) a perda de liberdade de comercializar sob forte pressão dos transportadores e dos comerciantes que ainda controlavam as máquinas de beneficiamento. Com a saída da Companhia Geral de Comércio, as relações com Belém foram reforçadas e a produção foi se diversificando cada vez mais, como demonstrou.

Após a saída da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, desenvolveu-se outro movimento na agricultura dos colonos. Diminuiu a produção de arroz, e as unidades familiares reforçaram atividades de policultura e extrativismo. Macapá produziu mais farinha e algodão do que arroz. A lista dos seus produtos ainda incluiu feijão, milho, café, tabaco. Macapá passou a ser mais conhecida no mercado interno pelos panos de algodão provenientes do

beneficiamento desse gênero; as relações com o mercado de Belém ficaram mais importantes (ACEVEDO MARIN, 2005, p. 107).

Ravena (2005) destaca em sua análise, que o fato de a maior parcela da produção, macapaense, estar direcionada ao cultivo do arroz, não significa dizer que não existia produção de outros gêneros, tais como, melancias, arroz, galinhas, cujo principal mercado era Belém. O principal problema, segundo ela, é que havia uma grande dificuldade para fazer esses produtos chegarem ao mercado, devido às dificuldades do transporte. Ela chega mesmo a afirmar, literalmente, que no ano de 1759, a vila de Macapá quase perdeu uma grande quantidade de produção de gêneros alimentícios, por não ter como fazê-los chegar à Belém, devido à falta de canoas para o traslado. Ainda que existisse em Belém, desde 1732, um Francês, especialista na construção de navios, e um “maquinista” para serrar a madeira, trazidos pela Coroa para tentar resolver o problema dos transportes, foi somente dez anos depois que o Arsenal de Belém passou a funcionar, mesmo assim, com 283 trabalhadores, o que era insuficiente para uma região com as peculiaridades hidrográficas da Amazônia (RAVENA, 2005).

A análise de Ravena (2005) é interessante para o presente trabalho, porque ela mostra que a rede de abastecimento no período pombalino não ocorria apenas no sentido de Macapá para Belém, mas também na direção contrária. Segundo ela, para a construção da Fortaleza de São José de Macapá foram mobilizados 800 trabalhadores, sem contar oficiais e guardas, em sua maioria índios, seguidos de negros emprestados pelo Senado de Belém. Essa grande mobilização de trabalhadores para esse tipo de empreendimento acabou gerando uma carência de produção agrícola nesse período. Para se ter uma idéia mais clara desse processo, ressalta-se que apenas esses trabalhadores consumiam 56.940 alqueires de farinha por ano, mas a produção da vila era de apenas 10.306 alqueires (deve-se considerar a fragilidade em sua anotação para burlar o dízimo). Segundo ela:

As frotas do abastecimento da vila de Macapá partiam da cidade [denominação dada à Belém nas correspondências], o centro redistribuidor das farinhas de resgate e da carne-seca. Provenientes do Marajó, entravam bois. Nos primeiros anos de construção da obra, foram remetidos 206 bois, dos quais 3 morreram e 191 consumidos (ANEXO 058 ou 061). As rotas de abastecimento de braços para o trabalho coincidiam com as cargas de alimentos. A farinha provinha de Portel, Melgaço, Chaves, Vila de Franca, Boim, Faro e Gurupá; o peixe seco era levado de Chaves, Faro, Soure e do lugar de Rebordello, enquanto o peixe fresco transportava-se de Vila de

Franca, Monforte, Soure e Salvaterra. A manteiga e o peixe-boi vinham de Óbidos (RAVENA, 2005, p. 144-45).

Para reforçar a hipótese de que existia um forte controle, do abastecimento, exercido por Belém na relação com Macapá, Ravena (2005) mostra que uma viagem entre Belém-Macapá-Belém durava aproximadamente 30 dias, o que indica que seria mais prudente fazer o transporte dos produtos, diretamente, das localidades (Oeyras, Melgaço, Porte e Arrayolos) para a vila de Macapá, ao invés de trazê-los para serem distribuídos a partir de Belém, contudo, na prática, o que acontecia era o contrário, primeiro os produtos eram direcionados para Belém e, somente depois, para Macapá, o que contribuía para manutenção do controle mercantil. Uma vez chegados em Macapá é que os produtos eram redistribuídos para Mazagão e para Sant' Anna e Vila Vistoza de Madre de Deus (RAVENA, 2005).

2.3. A Cabanagem: a rede urbana amazônica sob a égide das lutas populares e o reforço da centralidade política de Belém

Do final do século XVIII até a primeira metade do século XIX a Amazônia passou por um período de forte “estagnação econômica” que afetou a estrutura da rede urbana regional (CORRÊA, 2006). Para este autor, dois eventos externos a própria região são responsáveis por esta “estagnação” econômica e urbana: a extinção da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1778) e o panorama internacional que não estava favorecendo os produtos tropicais. Esses dois eventos afetaram a vida urbana regional, não mais embrionária, porém também ainda não solidamente estabelecida. De um lado, observou-se o arrefecimento da expansão agrícola que afetou as áreas do baixo Tocantins e do vale do rio Negro, as mais importantes áreas agrícolas da região. De outro lado, verificou-se uma diminuição do crescimento urbano, uma perda de população urbana e uma desatenção da administração pública com os serviços urbanos (CORRÊA, 2006).

Santos (1980), ao analisar a história econômica da Amazônia, denominou esse período como sendo “a fase da decadência”. De acordo com ele entre 1805 e 1840 a região apresentou, de modo geral, uma tendência ao declínio econômico, motivado não somente pelos caprichos da economia mundial, que inverteu o movimento ascendente do preço do cacau, bem como desencorajou a agricultura dos trópicos, mas também fatores específicos, como a guerra do Grão-Pará com a Guiana Francesa, que resultou

na ocupação militar da última até a convenção de Paris (1817) e reteve no exército a mão-de-obra que faltou à colônia, e o prolongado período de distúrbios políticos que culminou na guerra civil amazônica (1835) e promoveu a destruição das vidas e do patrimônio de colonizadores e de nativos. Todos esses fatores, segundo o autor, fizeram com que ao final dessa fase houvesse uma queda significativa da renda total *per capita*, chegando a 49 dólares.

O principal problema dessa economia amazônica, segundo Santos (1980) era a falta de solidez, pois era uma economia muito dependente das oscilações do mercado, principalmente, no caso de seu principal produto de exportação, o cacau. Segundo esse autor, existem fortes indicadores de que essa economia não estava preparada, tecnicamente, sequer para atender as demandas do mercado, pois se fundamentava no extrativismo, não conseguindo alcançar o patamar de uma verdadeira lavoura cacaueira. Nas suas palavras:

Num sistema fraco, empregando técnicas de alto custo real, como o amazônico, era natural que, detido o estímulo externo, a região iniciasse um retorno ao estado anterior a 1795. Tal regresso se manifesta no valor das exportações (...). Como participação nas exportações nacionais, o valor dos embarques, na Amazônia caiu discretamente: de 2,9% numa massa de produtos equivalente a 4.324.000 libras-ouro (1821), passou a 2,6% numa exportação nacional de £ 5.384.000 (exercício de 1840-41). É possível, ainda, que a campanha militar e a ocupação da Guiana Francesa hajam contribuído parcialmente para recessão da atividade agrícola nas primeiras décadas do século (SANTOS, 1980, p. 32).

Deve-se ressaltar, também, a importância da independência do Brasil (1822) que desencadeou revoltas políticas em várias partes do país, uma vez que as fronteiras do território nacional ainda não estavam totalmente definidas, principalmente o antigo Estado do Grão-Pará e Maranhão, conhecido como “terra incógnita” e o movimento revolucionário nativista conhecido como Cabanagem, que a partir de 1835 até 1840 atingiu o território amazônico. Segundo Santos (1980), à medida que a população de Belém foi sendo atingida por esse estado de coisas, houve uma tendência a responsabilizar os grupos econômicos envolvidos no comércio exportador-importador, principalmente, os portugueses, pelo desconforto gerado por essa situação, o que acabou por reforçar as motivações para os desentendimentos políticos e para incentivar a revolta, que foi se propagando pelo interior da região.

Salles (2005) considera a Cabanagem como sendo menos um motim político, como tem destacado diferentes historiadores, e mais uma sangrenta luta de classes. Intelectuais e elementos da classe média, principalmente, urbanas, promoveram a movimentação de idéias que despertaram as camadas populares – libertos, a massa de caboclos, escravos – que se uniram a essa classe média urbana e aos pequenos proprietários rurais na luta contra a política aristocrática e oligárquica das classes mais abastadas. De acordo com esse autor, à sombra da Companhia Geral de Comércio foi crescendo e adquirindo poder uma classe de comerciantes, sendo a principal herança da política pombalina a criação de uma classe burguesa, com poder e representação política nas cidades que, aos poucos, teve que enfrentar a classe dos senhores rurais, a pretensa aristocracia regional. Como afirmou Salles:

A Cabanagem oferece ampla análise de várias contradições. Ideologicamente, o movimento foi forjado na cidade. Explodiu nos campos. Foi o epílogo de inúmeras agitações urbanas, com reflexos inevitáveis nos meios rurais. Como forma de luta armada, a liderança suprema esteve sempre com os sertanejos. O principal agente revolucionário foi, contudo, um líder urbano: Batista Campos que, todavia, gozava de imenso prestígio político no vasto *interior* (SALLES, 2005, p. 229).

Para Salles (2005) a verdade é que a distante província do Grão-Pará não poderia ficar indiferente àquilo que estava acontecendo no território brasileiro – o fato de a independência não ter realizado reformas profundas na estrutura social vigente no período colonial –, também não poderia ficar indiferente ao que estava acontecendo no mundo, nesse período de grandes transformações – dentre as bandeiras de luta estavam o socialismo, a república, a abolição da escravatura, a educação popular, a distribuição das riquezas e as reformas radicais, tais como, agrária e urbana (SALLES, 2005).

Para Gonçalves (2001), esse movimento cabano deve ser visto como sendo o embrião de uma identidade coletiva regional, em que os grupos “de baixo” – índios, negros e brancos – se organizaram ao redor de um interesse de luta comum, a luta contra a opressão a que estavam submetidos. Contrariando a maioria dos autores que relacionam a origem da Amazônia a fatores de ordem econômica, para esse autor a Cabanagem é a representação maior da gênese da Amazônia como região.

No caso da Amazônia brasileira o momento em que podemos captar a emergência do que seja uma Amazônia, já como resultado dessa teia contraditória que foi sendo tecida historicamente, foi durante a

Revolução dos Cabanos, mais conhecido como Cabanagem, e que reuniu índios, negros e brancos entre 1835 e 1839, em luta contra a opressão a que se achavam submetidos e que chegou a assumir um caráter separatista, o *Paiz do Amazonas*, em relação ao Estado brasileiro. Nesse momento, sim, emergiu o embrião de uma identidade coletiva, na qual os “de baixo” se articularam em torno de algo comum, em contraste com a identidade colonial ainda reinante entre os luso-brasileiros que continuaram dominando politicamente a região, mesmo após a *adesão*, em 1823, da Amazônia ao Brasil que se tornara independente um ano antes (GONÇALVES, 2001, 19).

Segundo Santos (1980) a Cabanagem atingiu todas as mais importantes povoações da Amazônia, tornando-se, assim, o “centro da vida regional”. Para ele os conflitos produzidos por essa revolução acabaram contribuindo para o enfraquecimento ainda maior de uma economia regional já deprimida. Destaca que entre 1820 e 1838 a taxa de mortalidade deve ter sido muito alta na região, pois a população decresceu de 137.017 para 127.000 habitantes, chegando mesmo ao ponto crítico de 125.000 habitantes, em 1835, o que acabou por ter um impacto forte na econômica, uma vez que a maioria daqueles que morreram pertenciam ao grupo dos adultos, a população economicamente ativa.

Para entender a relação de Belém com as cidades da região nesse período da Cabanagem, é necessário que se faça uma interpretação que considere não somente os aspectos econômicos da questão, mas também os de natureza política e social. Assim, o significado de Belém como centro político e de lutas sociais da região amazônica foi elevado enormemente, nesse período. Como demonstrou Di Paolo (1985), a Cabanagem deve ser entendida tanto como a mais importante revolução popular da Amazônia, quanto uma das mais importantes do Brasil. Segundo ele, ao contrário das interpretações vigentes, que entendem esse movimento cabano como “motim político” ou “rebelião das massas populares”, deve-se entendê-lo como uma revolução popular, fundamentada na busca da cidadania.

O movimento da Cabanagem, para Di Paolo (1985), pode ser dividido em três momentos principais: o período das lutas políticas, em que se buscava a autonomia e se tinha uma tendência republicana; o das lutas sociais, em que se buscou superar a busca pelo separatismo e passou-se a respeitar a cidadania brasileira; o das resistências, momento em que as forças legalistas dominam a capital Belém e o movimento cabano vai aos poucos se definindo no interior.

Ao discutir esse movimento da Cabanagem, Machado (1989) permite que se verifique de modo específico, a geografia por eles produzida. Um primeiro aspecto

importante dessa geografia, é que eles conseguiram assumir o governo da região, tomando Belém dos legalistas e implantando um governo Cabano, sob o comando inicial do presidente Malcher, que não conseguindo o apoio de Cametá, Abaeté, vila de Tatuoca (na boca do Amazonas) e de vila Turiaçu (no caminho do Maranhão) e governando de maneira arbitrária, foi deposto e assassinado por seus compatriotas, ligados a Francisco Vinagre. Este, ao assumir o poder, ao contrário de seu antecessor, buscou promover os interesses dos lavradores com justiça e equidade, porém, ficou apenas no plano das intenções, pois tinha um baixo nível cultural e nenhuma experiência política, o que dificultou a elaboração de projetos (MACHADO, 1989).

A partir de 1835, Machado (1989) destaca a retomada de Belém pelos cabanos, assumindo o governo Eduardo Nogueira Angelim, que conseguiu a adesão do Marajó, Monte Alegre, Melgaço e Santarém. Destaca que foi o medo dos ataques indígenas, principalmente contra proprietários e comerciantes locais, que levaram algumas áreas a se declararem cabanos (Maués, Manaus, Baixo Rio Negro e Baixo Madeira).

Em relação à tomada de Santarém e Monte Alegre pelos cabanos, Ricci (2006) considera que foi de fundamental importância, pois são pontos distantes e diferentes estando situadas a meio caminho entre Belém e Quito no Peru. De um lado, o controle de Belém permitiu o domínio do acesso ao Atlântico, de outro lado, o controle de Monte Alegre e Santarém possibilitou o acesso ao universo da nascente do grande rio Amazonas (RICCI, 2006).

Por mais que o fim da Cabanagem, vista por Reis (1942) como sendo uma guerra civil, tenha ocorrido com a ocupação da capital – Belém – em 13 de maio de 1836, pelas forças de Soares Andréa, isso não significou que os cabanos deixassem de continuar suas investidas pelo interior. Como os cabanos conheciam profundamente o interior da Província, entraram pelos rios tanto de grandes águas, quanto por furos, igarapés, lagos, assediando e apoderando-se de vilas, promovendo saques e matanças como forma de vingança sobre aqueles que consideravam como os responsáveis pelos sofrimentos das populações da hinterlândia. De Baixo ao Alto Amazonas, nas regiões das ilhas, na costa marítima, da fronteira do Maranhão ao Oiapoque, nos trechos do Tocantins, os cabanos agiram com veemência, atacando pontos em que estavam acampados os legais, espalharam o terror e desmoralizaram as defesas dos governistas (REIS, 1942). O balanço de tudo isso foi, segundo o autor:

A guerra civil tinha custado cerca de 30.000 vidas à Amazônia, o que significa uma sangria profundíssima em suas energias humanas já de si tão precárias. No decorrer dos cinco anos de luta, por outro lado, a economia regional fôra igualmente sacrificada. Em alguns lugares do Baixo Amazonas e do Marajó, onde a criação de gado constituía, a grosso modo, o fundamento da vida das populações, fazendeiros que possuíam, ao comêço da triste jornada política, entre cinco e seis mil cabeças de gado, se viam reduzidos a doze vacas! As lavouras do cacau, algodão, café, tabaco, cana estavam destruídas. A massa escrava como que desaparecera, apesar de toda a preocupação das autoridades em conseguir-lhe o aprisionamento para a necessária devolução aos seus proprietários (REIS, 1942, p.111).

Em outro trabalho Reis (1982) afirma que nesse período em que os cabanos estiveram no poder houve algumas tentativas de nações estrangeiras em fazer com que eles pudessem se separar do Brasil. Em um desses momentos o autor narra a proposta inglesa, oferecida em um almoço pelo comandante inglês capitão B. Strong, que prometia proteção da bandeira inglesa caso Eduardo Angelim resolvesse adotar políticas de secessão em relação ao Brasil. As palavras desse autor são bastante evidentes nesse ponto: “O que ficou certo é que houve a sugestão ou as sugestões. E essa ou essas, para que a Amazônia se desligasse do Brasil, tornando-se ou um Estado autônomo, sob proteção estrangeira, ou a um deles reunidos” (REIS, 1982, p. 54).

Um trabalho bastante esclarecedor da relação de Belém com as cidades e vilas da região foi realizado por Lopes (2002), que ao estudar o comércio interno na sociedade paraense oitocentista, destacou as políticas adotadas no sentido de restabelecer os negócios e o comércio entre as diversas vilas e cidades da região. Assim, procura mostrar que se de um lado, lançou-se mão de propostas de organizar o mercado interno e instalar companhias de comércio e navegação a vapor para dinamizar essas atividades comerciais; de outro lado, viram a necessidade de promover um controle mais rigoroso do fisco para barrar o comércio clandestino que ocorria na região.

Lopes (2002) mostra que as pequenas embarcações visitavam toda a província desde o Cabo Norte, portanto passando por Macapá, até o Gurupi, visitando povoações da costa e do interior. Ela mostra que nos relatos dos viajantes que estiveram na região logo depois do fim da Cabanagem, dentre os quais, Kidder, Bates e Spix e Martius, existe unanimidade em afirmar que houve um decréscimo da entrada e saída de embarcações nacionais e estrangeiras na região, bem como diminuição das transações comerciais entre as pequenas vilas e a capital da província. Destaca o abandono das

atividades comerciais como consequência do receio dos pequenos e médios comerciantes de ter suas fazendas, engenhos e lojas saqueadas pelos rebeldes.

Apesar disso, Lopes (2002) mostra que aos poucos a economia, principalmente de Belém, foi sendo restabelecida o que estava associado ao fato dessa cidade gozar de importância comercial, tanto por ser uma cidade portuária estratégica, quanto por receber a grande maioria dos produtos vindos do interior da província. A autora mostra que logo depois da Cabanagem intensificaram-se as atividades comerciais pelos rios, tanto aquelas realizadas em tabernas e “casas de secos e molhados”, com vilas e cidades localizadas ao longo dos rios, como Santarém e Manaus, quanto aquelas realizadas em “canoas de regatão⁴” que dominavam rios, igarapés, furos e lagos.

Entre 1840 e 1855, Lopes (2002) mostra que pelos rios se transportava a produção do interior em direção ao circuito mercantil dos portos e armazéns da cidade de Belém. Na busca de fazer o controle sobre esse desembarque de mercadorias, com a intenção de obter dividendos fiscais para província, o governo estabeleceu como pontos para o desembarque das canoas com gêneros, o Porto do Sal, a Ponte de Pedra e Santo Antônio, não sendo mais possível fazê-lo nos igarapés das Almas, do Reduto e do Arsenal. Além de estabelecer esses pontos de desembarque, o governo passou também, a controlar a chegada de mercadorias pelos rios Mojú, Acará, Guamá e, principalmente, Pará, que funcionavam como vias de escoamento da produção do interior da província para o comércio da cidade (LOPES, 2002). Um ponto fundamental da análise da autora refere-se ao fato de que esse comércio clandestino estava, em grande medida, baseado em redes de relações sociais:

O comércio clandestino apoiou-se basicamente em redes de relações sociais para a troca de mercadorias. O regatão, ao singrar pelos diversos rios, furos e paranás nos mais diferentes pontos e portos, tecia com quilombolas, pequenos produtores e comerciantes locais uma relação comercial alternativa ao abastecimento da população, entrelaçando-se num singular universo de trocas. Nessa relação estabeleciam-se formas de dependência e de reciprocidade, mas também surgiam conflitos e tensões entre esses atores sociais. As

⁴ O termo regatão é utilizado na região amazônica para designar as atividades de comércio realizadas nas vias fluviais, bem como as embarcações (canoas, batelões, lanchas, barcos etc.) que praticam este comércio e os sujeitos sociais envolvidos nesse processo. No último sentido, pode-se dizer que se trata de homens em pequenas embarcações que viajavam ao longo dos rios e áreas de produção a vender e/ou trocas os gêneros manufaturados para o consumo popular e aqueles mais úteis aos usos da vida. Para Veríssimo (1969) regatão é como se denomina exclusivamente o vendedor ambulante dos cursos fluviais da Amazônia, desde o norte do estado do Maranhão até o Acre. Trata-se de um produto próprio da Amazônia, uma forma de abastecimento produzida e que se constituiu na essência tanto da existência quanto da sobrevivência dos povos amazônicos.

autoridades fiscais estavam atentas para as práticas do comércio clandestino, por não passar pelas ações de arrecadação e fiscalização do Estado e por tecer redes de relações entre diversos grupos da sociedade paraense (LOPES, 2002, p. 14).

O estudo realizado por Costa (2008) sobre o modo de vida marítimo-fluvial e a cultura material dos regatões que comercializavam e abasteciam, com alimentos, madeiras, telhas e, também, notícias e recados, a cidade de Macapá, entre 1945 e 1970, permite que se verifiquem alguns aspectos da relação desta cidade com Belém. Em capítulo sobre a importância dos rios para os “destinos humanos do Amapá”, afirma que uma das características fundamentais do comércio de regateio na região era a base de crédito que alimentava toda a rede de relações comerciais desde o início da colonização regional pelos portugueses. Como havia pouca ou quase nenhuma disponibilidade de dinheiro em forma de moeda, estabeleceu-se um sistema de trocas diretas que colocava sob a tutela do regatão uma variedade e quantidade de artigos e mercadorias (COSTA, 2008). A respeito de Belém e Macapá afirma:

Para a rota entre Belém e Macapá, estabelecia-se um sistema de crédito, desenvolvido da seguinte forma: os grandes comerciantes e negociantes de Belém obtinham suas mercadorias nos outros estados, ou no estrangeiro; em seguida as mercadorias eram vendidas a crédito ao lojistas ou atacadistas, que atuavam principalmente no *Ver-o-peso* (Mercado Público e Porto de Belém), e estes abasteciam os regatões [embarcações] seguindo a mesma linha de crédito, ou seja, o regatão deixava *pendurada a conta*, expressão muito usada na região para designar o fiado (COSTA, 2008, p. 63).

Na realização dessas atividades comerciais, Tocantins (1982) afirma que era de fundamental importância o uso da canoa, como forma de fazer o giro mercantil em busca das drogas e o transporte entre os pontos de interesse social. Destaca também que sem o trabalho dos remeiros todos “ficavam de mãos atadas”, pois esse tripulante de canoas era quem tornava possível a mobilidade. Para Tocantins (1982) a canoa criou a figura do regatão, uma expressão da geografia marcadamente dominada pelas águas, que foi evoluindo de um tipo comum de comerciante para um estágio de trabalho mais desenvolvido e complexo, sob o controle primeiro do português e, depois (século XIX), do turco e do sírio-libanês.

De forma sintética pode-se afirmar que nessa primeira metade do século XIX, período que antecedeu a expansão da borracha na região amazônica, a rede urbana estava estruturada da seguinte forma:

(...) 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 (CORRÊA, 2006, p. 48-49).

Essa descrição de Corrêa (2006) permite afirmar que o regime implantado pelos colonizadores portugueses apesar de ter sido abalado, não conseguiu ser destruído pelo movimento cabano. Para Salles (2005) esse movimento é de extrema relevância, pois se trata da intervenção das classes populares dos campos e das cidades nos destinos do Grão-Pará, porém, resultou numa experiência dura e inglória, uma vez que o velho regime conseguiu se refazer, tornando-se ainda mais rígido.

2.4. O Período Áureo da Borracha: a consolidação da rede urbana e de Belém como metrópole regional

O extrativismo da borracha ocorrido na Amazônia entre 1850 e 1920 foi responsável por diversas modificações na região e no espaço urbano das suas principais cidades, especialmente, Manaus e Belém. Segundo Corrêa (1989), foi por meio da borracha, abundante na floresta amazônica e valorizada no mercado internacional como matéria-prima para a indústria de pneumáticos, que a Amazônia foi inserida na divisão internacional do trabalho. Por meio da exploração da borracha tinha-se como objetivo promover o barateamento, através da imposição de preços coloniais a esse produto, do capital constante usado nos empreendimentos industriais das grandes potências mundiais (CARDOSO; MÜLLER, 1978).

Weinstein (1993), ao analisar o apogeu e a decadência da expansão da borracha na Amazônia entre 1850 e 1920, considera necessário, para entender o impacto limitado do negócio da borracha sobre o desenvolvimento da economia amazônica, investigar as relações de produção e de troca da economia regional e as forças que impediram a sua transformação. Ainda que a Amazônia tenha sido a única fornecedora de borracha para o mercado mundial até 1880 e, mesmo na virada do século, ter sua produção excedendo em muito a da África ocidental, segundo maior produtor, pode-se dizer que não representou um distanciamento significativo das práticas que vinham sendo desenvolvidas pelos portugueses desde o período colonial:

Ao invés de destruir as relações de produção existentes, o negócio da borracha amazônica levantou-se sobre elas, consolidando modos tradicionais de extração e de trocas (...). Em condições perfeitamente normais era possível que um quilo de borracha passasse meia dúzia de mãos diferentes antes de chegar ao seu destino final – o fabricante. Isso sem incluir os importadores e os banqueiros, que raramente lidavam diretamente com a borracha, mas eram absolutamente essenciais como fornecedores de bens, créditos e moeda estrangeira (WEINSTEIN, 1993, p. 30-31).

Para essa autora, o crescimento econômico do século XIX tinha a economia de exportação da borracha como principal fator com capacidade de gerar um crescimento comercial e demográfico para a Amazônia, não se diferindo, porém, na essência, de uma economia fundada na extração de produtos silvestres que já vinha se desenvolvendo na região, e que teve implicações profundas nas relações sociais, na estrutura econômica e no poder político.

Weinstein (1993) considera que existe um “lugar-comum” na maioria dos estudos que tem abordado a expansão da borracha na Amazônia, pois, fundamentado numa visão de “ciclos econômicos”, ciclos de expansão e de fracassos, acabam por mostrar que a produção da borracha “decolou”, como decorrência do aumento das demandas do mercado internacional pela borracha bruta, num momento em que a região amazônica era o único fornecedor mundial. Em seguida, como resultado dessa economia de exportação, houve um crescimento comercial e demográfico como nunca antes ocorrera, o que levou a região a se tornar um dos centros mais promissores do Brasil. Por fim, precisamente na hora em que os preços da borracha silvestre alcançavam seu ápice, a borracha cultivada na Ásia começou a aparecer com muita força no mercado mundial, com a vantagem de ter custos de produção e de transporte menores, o que trouxe como consequência a expulsão virtual do produto amazônico do mercado e a entrada da economia regional num verdadeiro colapso em poucos anos (WEINSTEIN, 1993).

Na análise de Santos (1980), que em sua pesquisa enfatizou a história econômica da Amazônia entre 1800 e 1920, mostrando sua emergência, seu desenvolvimento e seu significado para a economia nacional da época, somente a modificação dos “fatores condicionantes” seria capaz de tirar o sistema regional do impasse em que se encontrava, de maneira a promover a expansão da faixa monetarizada e a elevação do nível de renda. Assim, destaca que a partir de 1850, algumas condições históricas foram estabelecidas para o desenvolvimento econômico regional, ainda que não sob as formas

mais desejáveis: 1) o estímulo externo ocorreu sobre as atividades extrativas da borracha, de maneira que os demais setores econômicos não puderam competir com ela na disputa pelos fatores de produção; 2) em resposta ao estímulo externo foi possível superar dois dos estrangulamentos regionais, o sistema primitivo de transporte e a escassez da mão-de-obra; 3) a maior oferta de capitais, tanto pela penetração do capital externo, quanto pela implantação paralela de um sistema peculiar de crédito que incentivou a descoberta e o aproveitamento dos recursos naturais (SANTOS, 1980).

De acordo com Cardoso e Müller (1978) por mais que o governo da Inglaterra tenha tentado desenvolver o plantio de mudas da *Hevea* em suas colônias asiáticas (Ceilão e Malásia), os preços da borracha no mercado internacional continuaram a elevar-se enormemente, depois de 1870. Segundo eles, de uma média de 45 libras esterlinas a tonelada, entre 1840-50, passou-se a 118 libras na década seguinte, depois 182 libras de 1870-80, até chegar a 389 libras em 1900-10. Estes preços decorrem da grande demanda da indústria, que num curto prazo pressionou uma área natural com potencial fornecedor do produto, uma vez que, inicialmente, as tentativas de cultivos não tiveram êxito. Além dos preços, esses autores indicam também um crescimento intensivo da produção de borracha, que saltou de modestas 3 700 toneladas anuais, em média, na década de 1850/60, para quase 35 mil, na década 1900/10. Como afirmou Santos:

De objeto de curiosidade no início de seu conhecimento pelos europeus, a borracha logo passaria a constituir um produto de largas perspectivas no comércio internacional, cuja demanda cresceria incessantemente no século XIX e com ímpeto ainda maior nas primeiras décadas do século XX. A longa duração de uma demanda sustentada é que repercutiria na Amazônia como forte incentivo à produção (SANTOS, 1980, p. 42).

A solução aos problemas de transporte foi encontrada na navegação a vapor, vista como uma “verdadeira revolução branca” (REIS *apud* OLIVEIRA FILHO, 1979), imposta pelo governo central em 30/08/1952, com a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, dirigida pelo Barão de Mauá (Irineu Evangelista de Souza), e que acabou impulsionando o comércio em todo o vale amazônico, principalmente, por sua velocidade e capacidade de carga serem maiores. A viagem que se fazia de Belém à Tabatinga (limites do Estado do Amazonas com a Colômbia), durava em média seis meses, com o vapor a duração da viagem foi reduzida para 1/6

desse tempo e com a vantagem de aumentar vinte vezes mais a capacidade de transporte de mercadorias. De acordo com Oliveira Filho (1979) até 1852 o transporte na Amazônia era realizado, exclusivamente, por “vários milhares de barcos” dos mais variados tipos, pertencentes a comerciantes e sitiantes da região, e buscando atender necessidades básicas de locomoção e circulação de bens e pessoas. Como indicou Lopes:

Desde o início do século XIX havia o interesse do governo e alguns comerciantes de trazer a navegação movida por máquinas a vapor para a província do Grão-Pará. Este projeto visava facilitar o acesso às vilas do interior da província, baratear o preço dos fretes – devido à grande quantidade de produtos possíveis de estocar em embarcações de grande porte -, além de retirar das transações comerciais a presença dos intermediários, o que aumentaria a parcela de lucro dos negociantes. Porém, o cumprimento do projeto esbarrava nos interesses de comerciantes locais e nas próprias condições práticas para viabilizá-lo, principalmente no que diz respeito aos incentivos fiscais, oferecidos como condição para atrair os investimentos financeiros de empresários ou companhias (LOPES, 2002, p. 122).

Acevedo Marin (2004) afirma que para a Amazônia a introdução e a difusão do barco a vapor representaram, ao mesmo tempo, uma modernização dos transportes e uma aceleração na ocupação da fronteira. Para se ter uma visão mais precisa desse processo, afirma ela que entre 1840 e 1880, o movimento de embarcações do porto de Belém passou de 78 embarcações, carregando 11.252 toneladas, para 292 embarcações, carregando 258.115 toneladas, tal aumento exigiu um remodelamento dos muitos trapiches de madeira que operavam em Belém e do velho cais da marinha, além do acréscimo de prédios e de armazéns para o depósito de mercadorias.

Para Santos (1980), a resposta rápida da Amazônia à demanda mundial de borracha somente foi possível com a mudança técnica operada no setor de transportes, com a introdução da navegação a vapor, em 1853, que aumentou a velocidade e diminuiu os custos do transporte dessa mercadoria. A demanda foi tão grande que a Companhia de Mauá não conseguiu continuar atendendo-a sozinho, o que permitiu o surgimento da Companhia Fluvial Paraense e da Companhia Fluvial do Alto-Amazonas, que a partir de 1874, porém, foram incorporadas a Amazon Steam Navigation Company, que entrou, em 1872, no negócio e desbancou a concorrência.

Weinstein (1993) considera que o ingresso das frotas de navios a vapor foi possível, depois de 1850, devido ao financiamento das grandes casas aviadoras como

uma forma de continuar a expansão na exploração da goma. Foram esses recursos financeiros, resultados do investimento estrangeiro, associado ao capital e aos empreendimentos brasileiros, que se tornaram pré-requisitos para a expansão da borracha na região.

Para Lopes (2002) e Acevedo Marin (2004), a navegação a vapor não significou apenas a modernização dos meios de transporte e a garantia do progresso econômico da província, mas também a quebra do monopólio dos pequenos e médios comerciantes donos de embarcações e que agiam como intermediários nos transportes de gêneros para os portos dos centros comerciais. Lopes (2002) destaca que desde 1826 havia proposta de instalação de companhias de vapores na Amazônia – a proposta da “Sociedade New York para a navegação de Barcos a Vapor da América Meridional” (1826) e a proposta do empresário Francisco Danin em 1843 –, no entanto, elas eram barradas por contrariarem os interesses das elites regionais. Acevedo Marin (2004) afirma que mesmo depois da criação das grandes companhias, que juntamente com as grandes firmas comerciais e de transporte, buscavam promover uma crescente centralização e controle das atividades comerciais, o comércio das canoas de regatão ainda permaneceram, funcionando à revelia dos interesses monopolistas, o mesmo ocorrendo, também, com as trocas clandestinas tornadas possíveis pelas redes de abastecimento que dominavam rios, igarapés, furos e lagoas da região.

Diferente de Santos (1980), que defende a idéia de que mesmo depois da Amazon Steam Navigation ter incorporado as três empresas que operavam na região ela continuar mantendo toda a tripulação de suas embarcações com brasileiros, Acevedo Marin (2004) aponta que, na verdade, esse processo de monopolização da navegação do Amazonas, representou a vitória do capital inglês sobre os capitalistas da região que também tinham interesse nesse monopólio, mas, dessa vez, sem a necessidade de contar com a intermediação do Barão de Mauá, velho agente desse capital estrangeiro. Dentre os capitalistas regionais que tinham interesse nesse negócio da navegação, a autora indica Joaquim Francisco Danin, que em 1843 mandou construir um vapor nos Estados Unidos e solicitou privilégio exclusivo de dez anos de navegação a vapor na província; José Antônio de Miranda, considerado o homem mais rico do norte e nordeste, que mandou construir um barco em Liverpool; e João Augusto Correia, que ofereceu um serviço fluvial a vapor em concorrência vencida por Mauá (ACEVEDO MARIN, 2004).

Discordando de Santos (1980), que coloca o peso de sua análise muito mais na introdução da navegação a vapor e nas ações das linhas de navegação comandadas pela

empresa de Mauá do que na abertura do Amazonas à navegação fluvial, Machado (1989) afirma que essa abertura era fundamental nos interesses de diferentes potências estrangeiras: 1) o interesse da Inglaterra era entrar no território amazônico sem muito ônus, adotando como fórmula para isso, o comércio e não o controle territorial. Assim, buscava pressionar para abertura à navegação e, principalmente, para ter a concessão da linha de navegação (1874). Nesse processo foram importantes as ações dos viajantes e de suas expedições que promoviam a coleta e a organização sistemática de informações de toda natureza e em todas as áreas do conhecimento existentes à época. 2) o interesse dos Estados Unidos em relação à abertura para navegação foi mais forte que a dos outros países, pois tinha interesse em a) colonizar a área do Amazonas, como forma de competir com as Índias em produtos de especiarias; b) estavam interessados na saída de produtos do Equador, Peru e Bolívia e com suas relações comerciais; c) os produtos da manufatura poderiam chegar em breve tempo ao vale do rio, devido à proximidade com Boston e Nova Iorque; d) estimular o comércio com o Brasil, terceiro mercado mais importante para seus produtos. 3) as pretensões da França estavam encaminhadas ao Amapá, antiga terra do Cabo Norte, na época colonial. Seu objetivo era competir pelo controle da foz do Amazonas, uma vez que discordava a respeito da localização do rio Vicente Pizon, considerando-o como sendo o rio Araguari, ao passo que o Brasil defendia que se tratava do rio Oiapoque (Brasil).

A discussão a respeito da discórdia entre França e Brasil pelo controle da porção setentrional da Amazônia, permite verificar, mais detidamente, as relações estabelecidas entre Belém e Macapá nesse período da borracha. Sobre essa discussão é importante recuperar as contribuições de Cardoso (2006), que ao discutir as contradições das representações do Contestado nas páginas da imprensa paraense e o sentido mais imediato que este território passou a ter na vida de alguns de seus atores históricos, tais como, mocambeiros e seus descendentes, etnias indígenas, pescadores, pequenos comerciantes, garimpeiros, paraenses fugidos da cabanagem e crioulos das Antilhas e das Guianas, permite que se visualizem alguns aspectos dessa relação.

De imediato, Cardoso (2006) aponta que tanto o governo da Guiana Francesa quanto Francisco Xavier da Veiga Cabral (o Cabralzinho), tinham como objetivo lucrar com o território aurífero de Calçoene, sendo esse também o objetivo daqueles diferentes sujeitos históricos que migravam para a área, porém depois de 1895 (em função do conflito ocorrido na Vila do Amapá entre Lumier e Veiga Cabral), os conflitos passaram a assumir um caráter nacional, não se tratando mais de mocambeiros, indígenas,

pescadores, pequenos comerciantes, garimpeiros etc., mas sim de brasileiros e de franceses, de um lado e de outro do conflito. Para ela o Contestado Franco-Brasileiro na historiografia não percebe que mais do que a representação de um herói nacional, havia o interesse real em torno da exploração das jazidas auríferas em todos aqueles que buscavam o território em litígio.

Na interpretação de Cardoso (2006) a origem do conflito não teve nenhuma relação com as causas nacionais, pois, na verdade, a Guiana Francesa tinha durante o ano de 1894 explorado intensamente o ouro de Calçoene e buscava manter o monopólio sobre essa riqueza que era a base de sua economia. Essa situação somente começou a ser modificada com a chegada de Cabral na Vila do Amapá e a composição de um triunvirato que impedira o acesso aos considerados estrangeiros às áreas do Contestado, o que significou a diminuição da chegada de ouro a Caiena e a saída de mercadorias em direção ao Contestado. Para resistir a tal situação a Guiana Francesa enviou tropas, sob o comando do capitão Lumier, à Vila do Amapá, onde entraram em confronto com o exército organizado por Cabral com o apoio das elites de Belém.

De acordo com a autora, a imprensa de Belém foi de fundamental importância na produção e difusão da imagem de Cabral como herói nacional nesse contexto do Contestado franco-brasileiro. Para ela duas visões foram construídas sobre Cabral, de um lado, os franceses da Guiana Francesa o viam como um bandido e assassino de soldados franceses (um anti-herói), por outro lado, para a imprensa paraense, ele correspondia à imagem do cidadão brasileiro do Contestado, o defensor da nação brasileira nestas distantes fronteiras (um herói).

A verdade é que Belém não era apenas a sede da produção das representações dos sujeitos da região, mas também era o centro do poder político regional. Para ilustrar essa idéia, pode-se lançar mão da prisão de Raimundo Evaristo, um brasileiro que estava a serviço dos franceses, que ao ser detido na região do Contestado foi mandado, imediatamente, para Belém, onde deveria receber a sentença por seus atos (CARDOSO, 2006). A respeito desse evento informa a autora:

Na vila do Amapá, foi entregue ao coronel e ficou no meio da roda formada pelos homens de Cabral; dentre os quais, alguns queriam que fosse fuzilado imediatamente, enquanto outros afirmavam que deveria ser enviado à Santa Maria de Belém para ficar a disposição de Cabral. Acabou por ser enviado à Santa Maria de Belém (CARDOSO, 2006, p. 600).

Essa experiência da relação de Belém com Macapá e com a área do Contestado franco-brasileiro permite afirmar que as relações estabelecidas na região nesse período, não se limitavam às dinâmicas econômicas, *estricto senso*, mas também político-territoriais, uma vez que na “questão do Amapá”, o que estava em disputa não era somente a corrida pelo ouro de Calçoene, mas também, a delimitação da fronteira do Brasil com a Guiana Francesa.

Retomando a linha de raciocínio que vinha sendo desenvolvida, antes de abordar a relação de Belém com Macapá e a área do Contestado, pode-se discutir a superação do problema da oferta de mão-de-obra na região. De acordo com Corrêa (1987) diante da escassez de trabalhadores, “a imigração foi a solução natural”, num primeiro momento, entre 1850 e 1870, destacou o deslocamento de paraenses que coletavam seringa no vale do médio Amazonas paraense e nos vales do Xingu e Tapajós para os baixos vales do Madeira, Purus, Juruá e do Amazonas, mas dessa vez em território amazonense. Num segundo momento, depois da grande seca nordestina de 1877-1880, que coincidiu com o aumento da grande demanda internacional da borracha, destacou-se a imigração de nordestinos, principalmente, para os médios e altos vales do Purus e Juruá. Corrêa (1987) destaca que essa imigração contribuiu para aumentar bastante a população regional, sendo que parte dela foi subsidiada pelo Estado, como atesta o subsídio ofertado pela Província do Amazonas para uma linha de navegação ligando o Amazonas ao porto cearense de Camocim, um dos locais de onde saía a população sertaneja para a Amazônia (CORRÊA, 2006).

Dentre os fatores que Cardoso e Müller (1978) indicam para a expansão da borracha na Amazônia estão, de um lado, os preços alcançados por esse produto depois de 1870, conforme discutido anteriormente, e a seca prolongada do nordeste (1877-1880), que dizimou entre 100 e 200 mil pessoas e todo o rebanho existente, que aliada a propaganda e os incentivos à migração, fez com que houvesse um deslocamento de trabalhadores para a Amazônia, o que solucionou o problema da mão-de-obra e reforçou o trabalho compulsório, por meio do aliciamento de indígenas e a coação ao nordestino. De qualquer forma, os autores mostram que nesse período de forte migração houve um aumento paralelo da produção, que passou de 3 700 toneladas (1850/60), para 35 mil toneladas (1900/10). Portanto, concluem, existe uma forte relação entre aumento da produção e aumento da população, mantendo-se, porém, os métodos de produção. Os dados por eles apontados mostram que entre 1872-1900 a população cresceu 40%, no decênio seguinte, 47%, e entre 1900-1920, 107%, estagnando-se entre 1920-1940,

período em que ocorre a saída de mais de 190 mil pessoas da região (150 mil apenas do Pará, o que indica que estavam envolvidos em outras atividades produtivas ligadas a borracha e não a ela especificamente).

Segundo Cardoso e Müller (1978) essa intensa migração para a Amazônia fez com que ocorresse o crescimento de poucas, porém, grandes cidades, que funcionaram como avolumados nódulos que faziam o recebimento da produção e promoviam a sua circulação. Para se ter uma visão mais concreta, Belém e Manaus, as duas principais cidades da região, tinham 18% da população regional, em 1890, 21%, em 1900, e 28%, em 1920. Ao mesmo tempo, destacam que a transferência de população dotou a região de uma massa de mão-de-obra capaz de fornecer a magnitude do produto, porém, com uma organização social que não permitiu uma divisão social capaz de promover a formação de um mercado interno regional. O resultado disso foi que, com o fim da exploração da borracha e das atividades dela dependentes, a região regressou ao estágio de uma “economia de subsistência” – depois de 1920 a população da Amazônia voltou-se para atividades agrícolas (roçado de subsistência) e para extração de castanha (destaque para a região de Marabá), porém, fazendo com que o território fosse ampliado (com a anexação do Acre ao Brasil), e ficando a população disponível para futura produção (CARDOSO; MÜLLER, 1978).

Para Weinstein (1993) mais do que saber o número de trabalhadores que migraram para a Amazônia nesse período e como isto ocorreu, é fundamental se discutir a natureza das relações de trabalho existentes, uma vez que elas permitem entender por que não houve uma mudança do extrativismo para o cultivo da borracha, por que é limitado falar em trabalho compulsório na Amazônia e quais os mecanismos de controle utilizados pelo capital nesse momento. Para ela, diferente da realidade comum do capitalismo, em que a simples oferta de salário basta para obtenção da força de trabalho, uma vez que o trabalhador está separado dos meios de produção, na Amazônia é preciso ficar atento para algumas dimensões da realidade concretas: primeiro não havia disponibilidade de dinheiro para empregar trabalhadores com salários na região; segundo, a população tinha acesso a recursos econômicos chaves na floresta; terceiro, o caráter disperso e a mobilidade da produção dificultavam o confinamento e o controle sobre a força de trabalho. Diante disso, a elite teve que estabelecer o controle sobre a circulação, muito mais do que sobre a produção, propriamente dita, o que foi possível por meio do “sistema de aviamento”, que será discutido adiante.

Antes, porém, de falar sobre o “sistema de aviamento”, é importante desmistificar, em parte, a tese de que a elite regional, residente em Belém e Manaus, buscava apenas a fantasia, o capricho e a extravagância, não fazendo investimentos que pudessem garantir um desenvolvimento mais duradouro para a região, conforme aponta Oliveira (2000). Para Weinstein (1993), é preciso levar em consideração alguns fatores que impediram o cultivo da seringa na Amazônia: primeiro, o pouco conhecimento agrônômico existente naquele momento histórico sobre o cultivo da *hevea brasiliensis*; segundo, deve-se considerar que as experiências com sementes, técnicas de plantio e manutenção de árvores eram bastante demoradas considerando as necessidades tão imediatas do mercado; terceiro, para a árvore começar a produzir leva, no mínimo 15 anos; quarto, havia uma grande dificuldade financeira, para organizar a força de trabalho de maneira regular (desbravar a terra, cuidar e fazer a manutenção constante da área de cultivo) e para concorrer com as atividades extrativas existentes. A autora chega mesmo a afirmar que, se para um capitalista da envergadura de Ford, foi difícil manter um cultivo da borracha na região amazônica, imagine para os capitais regionais, que nem mesmo conseguiam apoio do poder federal nos momentos mais difíceis do mercado internacional.

Weinstein (1993) mostra que o controle exercido sobre o seringueiro somente pode ser compreendido quando se analisa o “sistema de aviamento” como um todo, em que esse trabalhador está colocado numa posição subordinada no “mastro totêmico”, como ela diz. Deve-se ressaltar, porém, que essa afirmação da autora, não significa uma visão simplória e estreita do processo, pois como faz questão de esclarecer, o sistema é complexo e qualquer tentativa de reduzi-lo a explicações simples pode levar a uma visão reducionista e equivocada do processo.

Ao descrever a rede de exploração a que estava submetido o seringueiro, a autora diz que cada seringueiro típico estava responsável por duas estradas de seringueiras, em que trabalhava em dias alternados, sendo que essas estradas normalmente tinham o formato de uma alça e possuíam de cem a duzentas héveas. No início do dia de trabalho, o seringueiro circulava por uma das estradas, parando em cada árvore para fazer um novo corte e fixar uma tigela para recolher o látex expelido pelo corte. Ao meio-dia, depois de passar por todas as árvores, ele chegavam na sua cabana, onde fazia a primeira refeição e, em seguida, fazia uma sesta, antes de continuar o trabalho da tarde, que era o de recolher o líquido acumulado nas tigelas e trazê-lo para sua cabana, onde começava a etapa final do seu dia de trabalho, a coagulação do látex,

que dava como resultado uma bola preta rija ou “pele” de borracha, denominada de “Pará fina” ou “entrefina” – quando coagulada de modo imperfeito ou quando continha impurezas perceptíveis. Sábado ou domingo, o seringueiro entregava o produto da semana (ou do mês) de trabalho no “barracão” mais próximo, ou seja, num posto mercantil central comandado por um “patrão” do seringueiro, que poderia ser, ou o grande proprietário de terras (seringalista) que “arrendava” as estradas ao seringueiro, tendo uma parcela na borracha extraída, ou o comerciante local, denominado de “aviador”, que controlava a produção e o comércio de borracha na área, fazendo a negociação da produção do seringueiro e abastecendo-o com ferramentas, víveres e outros produtos por eles demandados.

Seguindo a descrição de Weinstein (1993), uma vez entregue a borracha ao patrão, este ficava com a responsabilidade de vendê-la, em Belém ou Manaus, cobrando pelo serviço até 50% do valor corrente da borracha no mercado, justificando que tinha muitos custos com o transporte da mercadoria e com as comissões de venda. O pagamento do seringueiro poderia ser realizado em dinheiro ou em mercadorias, em alguns casos, o seringueiro ainda pagava uma comissão sobre esse dinheiro ou mercadoria recebida. Deve-se ressaltar que esse caminho descrito pode variar, pois, quando no posto comercial havia ancoradouros com capacidade de atracação de barcos a vapor, as seringas eram embarcadas diretamente para os grandes centros urbanos da região. Porém, quando a propriedade não possuía acesso à águas navegáveis por embarcações a vapor, ou ainda, quando recebia dinheiro ou mercadorias de uma casa comercial da vizinhança, aparecia um terceiro sujeito na rede de exploração, o “aviador local” ou “aviador da vila”, em geral, um proprietário de lojas de secos e molhados do vilarejo e que atuava como agente de alguma grande casa comercial de Belém ou Manaus, que o supria com os artigos que vendia a crédito, em troca de borracha, recebida do seringueiro ou do seu patrão, que era embarcada para essas cidades.

Quando a borracha chegava nesses grandes centros urbanos regionais, era encaminhada, diretamente, para os armazéns da companhia que negociava a borracha, as “casas aviadoras”, o elo mais importantes da cadeia comercial da Amazônia, seja por sua posição central, seja por desempenhar múltiplas funções. Weinstein (1993) denomina essas casas aviadoras, de “casas recebedoras”, como uma forma de distingui-las das verdadeiras firmas de exportação, as “casas exportadoras”. Antes de falar destas, é importante apresentar mais detidamente as casas aviadoras, que segundo a autora, era quem decidia quando e a quem vender a borracha. As casas aviadoras negociavam com

as casas importadoras de mercadorias, depois, as repassava ao negociante da vila, ao “regatão” e/ou ao seringalista, que, por sua vez, as distribuía para o seringueiro. Além disso, eram elas que providenciavam o transporte e a distribuição dos retirantes nordestinos para trabalhar nos seringais e, também, representavam, legal e financeiramente, os clientes mais ricos residentes no interior dos estados.

Das mãos das casas aviadoras a borracha era transferida, diretamente, para as casas exportadoras, por meio de uma transação que ocorria invariavelmente com moeda corrente, com exceção dos casos em que havia consignação. Essa firma exportadora normalmente atuava como representante de grandes companhias compradoras de borracha de Nova York ou Liverpool, ainda que algumas delas fossem independentes. Essas casas exportadoras tinham maior acesso ao dinheiro e a moeda estrangeira, podendo funcionar, também, como agência bancária informal e como importadora.

Uma vez chegada ao porto de uma nação industrializada – o último elo da corrente de exploração –, a borracha tornava-se propriedade de uma “firma estrangeira” que a comprava. Esse importador de borracha era responsável pelo pagamento dos custos do transporte marítimo e outras despesas que por ventura tenham ocorrido depois que deixou o Brasil. Além disso, essa companhia realizava a venda final da borracha ao fabricante, com que já possuía um acordo preestabelecido. Sua função mais importante era a de determinar os preços da borracha, pois, como estava localizada numa posição excepcional, mantinha ligações com os fabricantes, conhecia o nível de demanda e o montante dos estoques nos mercados industriais, ao mesmo tempo, recebia dos seus representantes de Belém, relatos detalhados sobre a taxa de produção e o volume dos estoques nos centros exportadores (WENSTEIN, 1993).

Uma análise diferente das anteriores sobre o período da borracha é oferecida por Oliveira Filho (1979), para quem as pesquisas desse momento da Amazônia têm se concentrado basicamente em, por um lado, realizar estudos estatísticos, em que as experiências concretas aparecem apenas como componentes das cifras gerais, por outro lado, em realizar estudos intensivos e localizados, mostrando a interpenetração e a interdependência entre formas econômicas, políticas e culturais locais. Na sua interpretação, o seringal deve ser visto como fronteira, ou seja, como mecanismo de ocupação de novas terras e de incorporação subordinada das mesmas dentro da economia de mercado. Neste sentido, procura enfatizar os diferentes tempos e ritmos desse processo de expansão e de transformação do seringal.

Segundo Oliveira Filho (1979), antes desse período de “apogeu”, já existia a exploração da borracha na Amazônia, porém, em outros moldes e convivendo com diferentes atividades produtivas, tais como agricultura de subsistência, criação e extração de salsa, cacau, castanha, copaíba, manteiga de tartaruga etc. Esse primeiro modelo de exploração da seringa foi por ele denominado de “seringal caboclo”, que se caracterizava pela utilização da mão-de-obra do caboclo amazônico (mão-de-obra requisitada localmente), por uma exploração dentro dos limites da fronteira econômica, por uma produção realizada com a força de trabalho familiar em que o homem se dedicava à coleta do látex e a mulher e os filhos desenvolviam tarefas agrícolas, por uma forte pluralidade funcional das empresas extrativas, inclusive com atividades de subsistência, por uma pequena produtividade do trabalho e por um apossamento da terra sem preocupações com marcos legais de propriedade.

Para esse autor dois fatores principais explicam a transição do modelo do “seringal caboclo” para o do “apogeu”. Primeiro, a exemplo dos demais autores aqui discutidos, destaca as condições favoráveis do mercado internacional da borracha na segunda metade do século XIX, momento em que há o aumento do consumo e da aplicação industrial desse produto sem haver aumento paralelo de novas áreas com capacidade produtiva. Segundo, especificamente, destaca o processo de subordinação do produtor independente a serviço da extração. Mais do que o controle jurídico da terra, numa área em que a autoridade legal é precária ou inexistente, vê a necessidade de pensar a posse do capital necessário à organização e a montagem do seringal. Dessa forma, mais do que a produção especificamente, o centro do sistema de exploração era o controle dos meios de circulação e de financiamento da produção. Como afirma o autor:

É através do controle do comércio – e não da expropriação de terras camponesas – que ocorre a subordinação do caboclo amazônico às determinações do grande capital. Necessitando de mercadorias, o pequeno produtor camponês é forçado a dirigir parcialmente seu trabalho para aquelas produções que a rede comercial aceita como pagamento das mercadorias que fornece. No caso da borracha os altos preços vigentes fazem com que o próprio comércio alternativo e clandestino (como regatões e marreteiros) pressionem no sentido de que o fornecimento de mercadorias seja pago preferencialmente em seringa (OLIVEIRA FILHO, 1979, p. 132-133).

Resumidamente, pode-se dizer que no caso da Amazônia o processo de reprodução da borracha se fazia por meio do “sistema de aviamento”, em que os bancos e as casas exportadoras européias e norte-americanas colocavam capitais à disposição

das casas aviadoras localizadas em Belém e Manaus, que, por sua vez, incentivavam os donos ou arrendatários de áreas de extração de seringa – os seringalistas – a criarem postos comerciais ou mesmo barracões no interior, operados por pequenos comerciantes. A partir destes pontos de intercâmbio comercial, localizados ao longo das vias fluviais, os aviadores adiantavam alimentos ou ofereciam empréstimos aos seringueiros – pequenos coletores de borracha – para que pudessem comprar víveres e utensílios necessários à extração de borracha mediante a obrigação destes entregarem em troca toda a sua produção. Quando os trabalhadores agenciados chegavam aos seringais, além das dívidas de custos da viagem ainda tinha que arcar com o pagamento dos utensílios e dos alimentos que eram antecipados pelos seringalistas, que o recebiam de comerciantes vinculados às casas aviadoras (CORRÊA, 2006; BROWDER; GODFREY, 2006). A respeito dessa rede de relações de produção não-capitalista, subsumida às relações de produção capitalistas, assim se posicionou Oliveira:

Toda a exploração estava baseada na extração da mais-valia absoluta, facilitada pela abundância de mão-de-obra, ausência de mecanismos de mediação entre patrões e empregados e das condições de isolamento a que eram submetidos o seringueiro. Apenas uma parte da mais-valia extraída dos seringais foi apropriada localmente ficando retida nas mãos de uma minoria privilegiada. Porém, a maior parte foi apropriada por segmentos de classe dos países importadores de borracha. A mais-valia retida localmente não foi aplicada na reprodução da atividade econômica, mas em consumo supérfluo e em obras sumptuosas. O idealismo de uma “elite” residente em Belém e Manaus era a fantasia, o capricho e a extravagância (OLIVEIRA, 2000, p. 200).

A respeito da rede urbana, nesse período da borracha, Corrêa (2006) afirma que funcionava com uma articulação dendrítica das localizações cujo papel era viabilizar a extração de excedentes que, no plano regional, garantiria o poder econômico e político de uma elite mercantil localizada em Belém e Manaus e, no plano internacional, viabilizaria a baixo custo, novos empreendimentos industriais nos Estados Unidos, na Inglaterra, na França e na Alemanha.

Indo mais a fundo, Browder e Godfrey (2006), apontam seis elementos básicos que, ligados hierarquicamente pelo poder econômico-político, pelo fluxo de capital, pelas trocas internacionais e pelos padrões de migração de trabalhadores, ajudam a compreender esse regime mercantil de aviamento extrativo de uma perspectiva da rede urbana. No topo da rede, apontam as metrópoles globais que são fontes de capital internacional e de influência política estrangeira, a exemplo de Londres, Paris e Nova

York. Nacionalmente, destacam as elites comerciais e do poder político, localizadas principalmente no Rio de Janeiro e São Paulo, e que competiam com o capital estrangeiro pelo controle do comércio da Amazônia. Regionalmente, destacam-se Belém e Manaus em que figuram as grandes casas comerciais e os interesses financeiros especializados na exportação de materiais básicos e recursos naturais para o mercado internacional. Além disso, esses grupos regionais forneciam bens de consumo e instrumentos de trabalho para pequenos mercadores localizados no interior da região. Em nível intra-regional, no interior, têm-se as cidades regionais, que funcionam como entrepostos comerciais, portos fluviais localizados estrategicamente em cidades como Santarém, Porto Velho e Marabá, que serviam como cidades intermediárias ligando os centros metropolitanos regionais aos produtores locais na economia mercantilista extrativista. Tais cidades serviam em geral como moradia dos interesses agrários das elites regionais, os seringalistas, que dominavam as áreas de extração da floresta, e como pontos de ligação com as vilas de menor porte. Nos povoados, acessados pela via fluvial – rios Amazonas, Negro, Solimões, Madeira e Tocantins -, os pequenos aviadores comerciais operavam postos de coleta locais, os “barracões”, onde os pequenos produtores primários trocavam produtos da floresta por mercadorias importadas. Esses povoados são também pontos de partida para viagens em pequenos tributários e trilhas da floresta que conduzem às áreas de produção na economia mercantilista extrativa. Por fim, na outra ponta estão as vilas, onde residiam famílias caboclas e nordestinas em barracas ou pequenas cabanas espalhadas por todo interior e dedicavam-se à agricultura de subsistência e à coleta do látex e de outros produtos florestais (BROWDER; GODFREY, 2006).

Ainda discutindo a urbanização da Amazônia, nesse período da borracha, é importante recuperar as contribuições de Machado (1989), pois na sua análise existe uma forte relação entre a exploração da borracha e a expansão do povoamento. Para ela a urbanização possui um papel dominante no sistema de povoamento regional, pois é ela quem define o “modo de produção” do espaço regional, organizando o sistema de povoamento e definindo sua estrutura, seu conteúdo e sua evolução atual. Além disso, a urbanização define também o modo de vida concreto e o referencial da maioria da população.

Apesar de toda essa importância assumida pela urbanização dentro da região, a autora deixa claro que existe uma grande confusão e erro no emprego desse termo quando se faz referência à Amazônia – conforme discutido no início desta tese –, pois a

maior parte dos autores – equivocadamente – procura associar esse termo ao conjunto das aglomerações surgidas na região no período colonial, considerando-as como cidades, como se existisse uma evolução linear e cumulativa desde a aldeia indígena até a metrópole. Para Machado (1989; 1999) o processo de urbanização, ou melhor, de proto-urbanização, está relacionado à economia da borracha, que deu impulso inicial ao desenvolvimento da urbanização na região, depois da segunda metade do século XIX. A maioria dos aglomerados apresentava equipamento urbano e portuário precário, estando sua área urbanizada limitada a duas ou três ruas paralelas ao rio, em que se encontravam casas modestas, raramente de alvenaria, localizadas nas partes mais elevadas da planície e periodicamente inundadas pela enchente dos rios. Essa ausência de equipamentos acabava por não estimular o desenvolvimento do modo de vida urbano, mesmo nas aglomerações maiores, ao mesmo tempo o ritmo de vida nas menores aglomerações era lento e intermitente, acompanhando a exploração periódica de borracha e o movimento das embarcações no porto.

Ainda segundo Machado (1999) são essas características, acrescidas da dificuldade de comunicação e a quase-ausência de diferenciação funcional entre as aglomerações, que indicam que não existiam condições para o desenvolvimento da rede urbana, ainda que o povoamento relacionado à exploração da borracha nos vales amazônicos tenha impulsionado uma “*proto-urbanização*” da região. Nessa proto-urbanização o surgimento de novas aglomerações e o desenvolvimento, ainda que precário, da rede urbana está relacionado à extensão espacial da cadeia de comercialização de borracha natural e a importação de bens de consumo. Neste contexto, a estrutura comercial poderia ser vista refletida na estrutura da rede, em que a posição de cada aglomeração na hierarquia era dada em função de sua posição na cadeia de comercialização. Dessa forma, as interações entre vilarejos, vilas e cidades dependiam inteiramente da cadeia de exportação/importação, que movimentava os excedentes produzidos pela economia da borracha e produzia uma forma dendrítica de rede, que estava relacionado à área de ocorrência da borracha e ao modelo de circulação fluvial adotado.

De acordo com Machado (1999) essa rede proto-urbana está organizada por meio de uma estrutura urbana primaz, em que a forma de distribuição da população entre a maior cidade e o conjunto das cidades menores apresenta uma forte disparidade. Como maior cidade da região encontra-se Belém, a cidade que mais se beneficiou da estrutura comercial implantada para a exploração da borracha para os centros da Europa

e dos Estados Unidos. Durante grande parte desse período, Belém concentrou a maioria dos negócios de exportação de borracha (bancos, firmas de navegação fluvial, ateliês, escritórios e pequenas fábricas), o centro de distribuição de bens de consumo importados do exterior e destinados às áreas de produção e o principal pólo de atração de imigrantes nacionais e estrangeiros. Da mesma forma, a segunda maior cidade surgida na região nesse período da borracha foi Manaus, cujo crescimento está relacionado à interiorização das frentes de exploração da borracha que a partir dali se bifurcavam em direção ao norte (vale do rio Negro) e sudoeste (afluentes da margem direita do alto rio Amazonas, onde mais tarde surgiu o território federal do Acre). Como faz questão de ressaltar Machado (1999), se por um lado, a economia da borracha disponibilizou os recursos necessários para investimento em infra-estrutura urbana, que permitiu o aparecimento da forma-cidade, por outro lado, a estrutura sócio-político-institucional surgida desse processo excluiu a maioria da população de seus benefícios e criou uma forte dependência da borracha. A consequência imediata dessa dependência foi que, com a sua crise, a rede urbana passou a mover-se no sentido inverso, ou seja, se no auge da monoprodução da borracha, a produção de cada aglomerado dependia dos recursos advindos de outras regiões, agora com a crise da mesma houve um estímulo à exploração dos recursos locais e uma diminuição dos ritmos de trocas entre as aglomerações (MACHADO, 1999).

Ao relacionar o aumento da produção de borracha com a dinâmica da rede urbana regional, Corrêa (1987; 1989) aponta três modificações importantes nesta última: a expansão e o revigoramento dos centros urbanos, a intensificação do relacionamento realizado entre os núcleos, e as melhorias urbanas promovidas em Manaus e Belém. A respeito da primeira mostra que a elevação da demanda pela borracha fez com que houvesse uma ampliação de sua área ocupada e de produção, o que tornou necessário novos núcleos urbanos, bem como o revigoramento de centros preexistentes, que tiveram em sua hinterlândia um produto bastante valorizado no mercado. Dentre os novos núcleos destaca, principalmente, aqueles localizados nos vales do Madeira (Manicoré), Purus (Boca do Acre, Xapuri, Brasiléia e Sena Madureira) e Juruá (Ipixuna, Feijó, Tarauacá e Cruzeiro do Sul), na chamada Amazônia ocidental. Quanto aos núcleos preexistentes podem-se citar, sobretudo, os que estão localizados no vale do Amazonas e nos baixos cursos de seus afluentes – Santarém, Óbidos, Itacoatiara e Parintins. Apesar do revigoramento de todos esses núcleos, o autor faz questão de destacar que o núcleo que mais se beneficiou, em termos relativos, da

exploração da borracha foi a cidade de Manaus, que passou a competir com Belém pelo comando regional das atividades relacionadas à borracha. A esse respeito afirma Corrêa:

O crescimento de Manaus leva a uma progressiva competição entre ela e Belém pelo comando regional das atividades vinculadas à borracha. Mas é a capital paraense que mais se beneficia da expansão da produção de borracha, ratificando a sua posição de mais importante ponto de articulação entre toda a Amazônia e o mundo exterior a ela: mas desde então a capital amazonense firma-se como o segundo mais importante centro urbano da Região Norte (CORRÊA, 1989, p. 261).

Sobre a segunda modificação, Corrêa (1989) afirma que está relacionada à intensificação das relações entre os núcleos urbanos, como resultado de uma maior circulação de mercadorias, tanto as matérias-primas, especialmente a borracha, quanto os bens de consumo da população, principalmente aqueles essenciais como o charque, sal, açúcar, cachaça, café, farinha e fumo, e os instrumentos necessários ao trabalho extrativo (CORRÊA, 1989). O autor destaca que essa intensificação das relações entre os centros urbanos tem como mecanismo básico de funcionamento o “sistema de aviamento”, conforme discutido anteriormente, que viabiliza a produção, a circulação, o consumo e a estrutura de poder. Como consequência desse processo, afirma Corrêa:

As relações intensificadas entre os diferentes núcleos de povoamento vão se traduzir, no entanto, em uma forte concentração das atividades e população urbanas, primeiramente em Belém e, em segundo lugar, em Manaus. Esta dupla concentração, rompendo a sólida e tradicional primazia de Belém, passa, desde então, a caracterizar a rede urbana amazônica (CORRÊA, 2006, p. 214).

De maneira geral, Corrêa (2006) conclui que essa intensificação das relações entre os núcleos urbanos acabou produzindo uma rede urbana que funcionava como um conjunto dendriticamente articulado de localizações, que tinham como objetivo mais significativo, viabilizar a extração de um excedente – originado das diferenças do preço da borracha a cada etapa da cadeia de comercialização, juntamente com os lucros e os juros exorbitantes decorrentes do adiantamento dos meios de vida e de trabalho – que, regionalmente, garantia a reprodução do poder econômico e político da elite mercantil de Manaus e, principalmente, de Belém e, internacionalmente, viabilizava, por meio dos baixos preços dos impostos à borracha, novos empreendimentos industriais em países como Estados Unidos, Inglaterra, França e Alemanha (CORRÊA, 2006; 1989).

Sobre a terceira modificação ocorrida na rede urbana da região, destaca as melhorias urbanas promovidas em Manaus e Belém. De acordo com Corrêa (2006), a acumulação dos excedentes decorrentes do “sistema de aviação” nas cidades de Manaus e Belém, bem como a conseqüente concentração do poder político nas mesmas, acabou se refletindo nos investimentos realizados pelo Estado e pelo capital privado, em obras de melhoramentos urbanos que transformaram significativamente a paisagem dessas duas cidades.

Pode-se dizer que os investimentos realizados na cidade de Belém durante esse contexto da exploração da borracha, principalmente, no governo de Antônio Lemos, têm um caráter elitista, na medida em que impõem o conforto, a higienização e o embelezamento da cidade apenas para um pequeno grupo (elite), aqueles que vivem nos bairros da área central, uma vez que nesse momento já é possível verificar, claramente, a maior especialização funcional e a maior segregação sócio-espacial. A primeira, associada a uma diversificação do número de lojas, bancos, consulados e, principalmente, unidades produtivas “integrantes do incipiente parque fabril belenense”, localizadas na área onde hoje é o bairro do Reduto. A segunda, fazendo referência à localização de “grandes residências” (chamadas de palacetes, dado o grau de sofisticação) nas principais ruas e avenidas dos bairros de Nazaré, Batista Campos e Umarizal, promovendo uma modernização seletiva, conforme se verifica em Penteado:

Tudo isso, entretanto, resultava de uma situação de artificialidade, provocada pela borracha; os melhores pontos comerciais eram disputados a preço de ouro. Com a valorização do bairro comercial, as residências das melhores e mais ricas famílias foram sendo transferidas para Umarizal, Nazaré e Batista Campos, onde a terra mais barata compensava a aquisição de grandes lotes e a construção de vivendas mais amplas e confortáveis, em sítios mais ventilados, sem acanhamento e o abafamento das estreitas ruas do bairro comercial (PENTEADO, 1968, p. 135).

Para Sarges (2002), diferente das cidades européias e americanas, o processo de modernização das cidades da Amazônia não está ligado apenas à indústria, mas principalmente à sua função comercial, financeira, política e cultural. Belém, na fase áurea da borracha, tornou-se um porto exportador tanto de bens materiais (látex) quanto de bens culturais (vanguarda cultural da Amazônia). Tendo Paris como modelo de *urbe*, Belém passou a ser foco de um conjunto de intervenções urbanísticas, realizadas pelo governo de Antônio Lemos, no sentido de torná-la uma cidade moderna e civilizada ao

estilo europeu. Assim, como demonstra a autora, Lemos entendeu que modernizar e reformar a cidade eram:

[...] construir boulevards, quiosques, arborizar a cidade, instalar bosques, embelezar praças e erigir monumentos, calçar ruas, dotá-las de iluminação elétrica e bondes, concentrar a venda de alimentos em mercados e recolher mendigos da cidade em asilo (SARGES, 2002, p. 162).

Seguindo essa proposta, foram realizadas várias modificações no espaço urbano da cidade. O objetivo era sempre o mesmo, criar uma imagem de cidade moderna e harmoniosa, seguindo o modelo europeu de urbanização. Para Sarges (2002), a mudança não se dava apenas no plano da paisagem da cidade, mas também dos costumes, que passaram a ser controlados pelo Estado:

Não obstante, temos claro que uma série de melhoramentos foram realizados no espaço urbano de Belém, como pavimentação das ruas, construção de praças e jardins, usinas de incineração de lixo, limpeza urbana, tudo isso controlado por um código de posturas, baseado em idéias liberais. Entretanto, todo esse “progresso” era localizado e dirigido à área central da cidade, onde habitava a elite local e parte da classe média nascente (SARGES, 2002, p. 142).

A viabilização da modernização da cidade de Belém coube fundamentalmente ao Estado, que através de mecanismos de planejamento e gestão urbanos passou a realizar várias intervenções na cidade. Para Trindade Jr. (1997), a tarefa do Estado era a de direcionar a atividade econômica, de replanejar a cidade e de estabelecer mecanismos de controle de seus habitantes, no sentido de ordenar o espaço urbano em função dos interesses do novo contexto econômico. Dessa forma, o entendimento da modernização de Belém articula-se à compreensão de todo esse contexto sócio-econômico vivenciado pela cidade.

Para demonstrar ainda mais esse relacionamento estabelecido entre os núcleos urbanos nesse período da borracha pode-se analisar mais de perto as relações concretas existentes entre a cidade de Belém, o centro da rede urbana regional, e Marabá, o principal centro de produção e comercialização de borracha (o caucho), localizada na confluência dos rios Tocantins e Itacaíunas, hoje denominada de sudeste paraense.

Em que pese o fato dos rios Tocantins e Araguaia serem velhos conhecidos tanto das expedições realizadas por bandeirantes paulistas, que se aventuraram nos cursos fluviais à procura das “drogas do sertão” e de indígenas, quanto pelos jesuítas que com

sua missão de catequizar e “amansar” tribos indígenas confinava-os em missões em áreas próximas a Belém, a intensificação das relações dessa porção da Amazônia com Belém somente ocorreu, de fato, no contexto da borracha, com a fundação do “burgo agrícola do Itacaiúnas” (VELHO, 1972; EMMI, 1999).

De acordo com Emmi (1999) apesar dessas diversas incursões, a região do entorno de Marabá ainda não tinha sido economicamente explorada pelos colonizadores e seus descendentes, em grande medida, pelas dificuldades encontradas para navegação, principalmente, devido à existência de trechos encachoeirados entre as duas cidades e a pouca valorização econômica da mesma. Por mais que já existissem alguns núcleos de povoamento, ligados a outros momentos da exploração econômica regional, especialmente, o período da coleta do cacau, que deu centralidade por várias décadas a cidade de Cametá, surgida desde o período colonial, e junto com ela o aparecimento de Baião (1694), Mocajuba (1853) e Alcobaça (atual núcleo de Tucuruí), a relação entre Belém e Marabá ainda era muito limitada.

As frentes de expansão que permitem entender o surgimento de Marabá e sua relação com Belém são de dois tipos principais: de um lado, a expansão pecuarista da frente pastoril do Maranhão e do norte de Goiás chegou ao final do século XIX ao sul e sudeste do Pará, dando origem ao burgo do Itacaiúnas, em 1895 (VELHO, 1972; EMMI, 1999). A respeito deste burgo, Velho (1972) informou que sua origem está relacionada ao desfecho do conflito ocorrido em Boa Vista do Tocantins, em que os partidários do Marechal Floriano Peixoto, depois da derrota nacional sofrida para os partidários de Deodoro da Fonseca, tiveram que deixar a cidade em grupos e se direcionar para o Leste e para o Norte. O grupo que migrou para o Norte, seguindo um contingente de criadores e de comerciantes, sob a liderança de Carlos Gomes Leitão, chegou ao Tocantins em direção ao Itacaiúnas, onde com o incentivo do governador do Pará, Lauro Sodré, pôde fundar uma colônia agrícola, o “Burgo de Itacaiúnas”, cujos objetivos principais, para o governo do Pará, eram reafirmar seu domínio sobre os limites litigiosos entre os estados do Maranhão, Goiás e Pará, especialmente, devido à presença de riquezas extrativas vegetais, e, também, da promoção de uma fonte de abastecimento para as frentes extrativas da borracha e para Belém, que era muito dependente do gado produzido no Marajó (VELHO, 1972). Conforme as informações de Emmi (1999):

Foi a partir do sul, mas principalmente do Leste, que a região foi penetrada. A expansão da frente, que em meados do século XVIII atingiu o sul do Maranhão na Região de Passos Bons, foi a responsável pela ocupação efetiva do Tocantins (Velho, 1972). De Pastos Bons saem grupos de criadores de gado que, ao estabelecer “invernadas”, vão originando núcleos populacionais ao longo do Tocantins, no seu atual trecho que constitui divisa entre o Maranhão e Goiás: Riachão (1808), Carolina (1810), Boa Vista do Tocantins (1825) e Barra do Corda (1840). As imprecisões de limites e as contestações dali oriundas entre os Estados do Maranhão, Pará e Goiás, motivam o estabelecimento pelo governo maranhense de Porto Franco (1852) em frente à Boa Vista do Tocantins (Goiás); no mesmo ano, o governo paraense manda fundar a cidade de Santa Teresa da Imperatriz (EMMI, 1999, p. 28-29).

De outro lado, a região e o núcleo de Marabá foram penetradas pelas frentes extrativas da borracha – na região predominava a produção de borracha por meio do caucho, uma árvore produtora que tinha certas especificidades em relação aos seringais, um das quais a destruição das plantas (EMMI, 1999) – somente no final do século XIX, pois antes desse período a exploração de borracha estava concentrada quase toda nos baixos cursos do rio Tocantins, nas cidades de Baião, Alcobaça e Arumateua, que conheceram uma prosperidade fugaz (VELHO, 1972). Ainda segundo este autor, a descoberta do caucho fez com que houvesse grande dificuldade para manter os colonos do “Burgo do Itacaíunas” fiéis à criação e à agricultura que procuravam desenvolver: primeiro porque a atividade extrativa era, possivelmente, mais viável e rentável; segundo, porque a produção de borracha, mesmo em seu ápice na área ocorria paralelamente à exploração da castanha, que disputava a preferência dos extrativistas. A esse respeito afirmou Emmi:

Na verdade, essa descoberta vai gerar uma intensa migração para essa área, especialmente por parte de maranhenses, goianos e cearenses, pois a época era de pleno auge da borracha na Amazônia. Iria também modificar as relações que se estabeleciam entre os primitivos colonos do Burgo, no trato da terra para produzir alimentos para autoconsumo e para comercialização do pequeno excedente. A extração generalizada do caucho em função de seu valor de troca iria introduzir modificações bem acentuadas nas relações que a partir daí se estabeleceriam entre os homens; além disso, o domínio do capital mercantil influiria até mesmo no deslocamento da povoação do antigo Burgo para uma área que, situada entre os rios Tocantins e Itacayúna facilitaria o escoamento das mercadorias e as trocas que seriam realizadas (EMMI, 1999, p. 33).

Ainda com base na análise de Emmi (1999) a exploração do caucho acabou contribuindo significativamente para o despovoamento do “Burgo do Itacaíunas”, pois com o extrativismo foi necessário buscar espaços que pudessem facilitar as comunicações, tanto com as áreas extrativas do Itacaíunas, de onde provinha grande parte da produção, quanto com a cidade de Belém, de onde chegavam os gêneros alimentícios e os meios necessários à produção, seguindo o modelo do “sistema de aviamento”, aos moldes já trabalhados anteriormente. O espaço escolhido para tal finalidade foi uma ponta de terra localizada na confluência dos rios Tocantins e Itacaíunas, onde os comerciantes armaram seus barracões e passaram a fornecer mercadorias para que os caucheiros se internalizassem na mata em busca da seiva (EMMI, 1999).

De maneira sintética Dias (1958) mostra que Marabá resultou do encontro de duas correntes povoadoras no final do século XIX: uma proveniente de Goiás, com uma tradição pastoril e garimpeira, fazendo chegar à cidade indivíduos de Boa Vista de Goiás e do sudoeste do Maranhão, atraídos pela produção de caucho; outra corrente, proveniente da Amazônia, avançando em função da expansão do extrativismo da borracha.

Para Velho (1972) nessa região em que a terra não se constituiu num bem escasso, o que não possibilitou o aparecimento da figura do latifundiário como todopoderoso, é preciso destacar a importância assumida pelo capital e pelos meios de comercialização. Neste sentido, destaca-se o papel do comerciante em pelo menos dois momentos, na venda do material (utensílios, armas, alimentos) necessário ao indivíduo para que pudesse se internar na mata por semanas e/ou meses, e, depois, na “compra” da matéria-prima coletada, momento em que ocorriam os lucros e que se estabelecia uma forma peculiar de estrutura social. Como disse o autor:

Imperatriz tornou-se porto movimentado nesse comércio e com a passagem dos nordestinos que demandavam Marabá. Os antigos moradores lembram a importância de Grajaú, Carolina, Santo Antônio de Balsas e de todo o Norte de Goiás no fornecimento de carne seca através de Imperatriz e Porto Nacional. De Belém vinha milho, feijão, batata, arroz etc. Até de Portugal eram enviadas mercadorias.

Em Marabá, propriamente, transformada como que num grande acampamento, todas as energias se concentravam na extração da goma, sorvendo, como “enorme ventre” as mercadorias vindas de fora (VELHO, 1972, p. 44).

Emmi (1999) concorda apenas em parte com a tese de Velho (1972) a respeito de que não existia a presença do grande latifundiário em Marabá, pois apesar do poder dessa oligarquia estar inicialmente pautado no capital mercantil, de fato ele iria se firmar com base na apropriação progressiva da terra, facilitada pela posição que assumia na hierarquia administrativa, a partir de relações com os grupos políticos dominantes de Belém, pois o centro de decisões escapava ao controle local, estando situado nas capitais regionais de Belém e Manaus, o que impunha a necessidade de alianças com os grupos de poder estadual e/ou regional.

Para terminar esse primeiro capítulo do trabalho resta discutir o período imediatamente posterior à euforia da borracha, que se caracteriza por uma forte crise decorrente da concorrência sofrida pela produção racionalizada de seringa na Ásia. Na verdade, algumas tentativas de produção racionalizada haviam sido tentadas na Amazônia por brasileiros e estrangeiros (a experiência mais conhecida é a do famoso magnata Henry Ford), no entanto, problemas de ordem técnica – dificuldade em obter espécies com alta resistência a doenças e produtividade – e problemas derivados das tentativas de introduzir o trabalho assalariado nos seringais impediram o sucesso dessas tentativas (CORRÊA, 2006; GONÇALVES, 2001).

Para Weinstein (1993) o problema central não são as causas do colapso, mas as razões que levaram o negócio da borracha na Amazônia a se tornar tão vulnerável à ameaça asiática, bem como por que a expansão da borracha não promoveu o surgimento de setores econômicos alternativos com capacidade de amenizar os impactos da crise em questão. Para a autora por mais que a economia da borracha estivesse voltada ao abastecimento da indústria estrangeira, com um padrão mais desenvolvido, continuou sendo, em essência, “pré-capitalista” quanto às suas relações de produção e de troca. A dispersão dos recursos materiais, a mentalidade da população rural, a escassez de capital e as enormes distâncias a serem vencidas, foram considerados por ela como fatores que permitiram o desenvolvimento de um sistema econômico em que a produção permaneceu, em geral, sob o controle do produtor direto, ocorrendo o processo de apropriação do excedente na troca. A consequência disso foi que:

A rede de aviação daí resultante permitia que os membros da nova elite da borracha, atuando como intermediários, exercessem sobre a população rural domínio suficiente para manter a produção e os lucros. Contudo, atuava também no sentido de refrear qualquer

desenvolvimento que pudesse ter dado origem a uma transformação fundamental na economia extrativa (WEINSTEIN, 1993, p. 296).

O resultado do “sistema de aviação” para a economia e a sociedade foi paradoxal, pois, de um lado, minimizava os riscos presentes no negócio da borracha, dividindo-o entre os diferentes agentes da rede exploração, de outro lado, inibia a acumulação de capital, pois o grande número de intermediários no negócio fragmentava os lucros e produzia uma hierarquia de endividamentos. Além disso, a “inabilidade do aviador” para controlar diretamente o trabalhador acabava produzindo uma taxa de acumulação relativamente baixa. Tudo isso, unido ao baixo progresso técnico, acabou contribuindo para a permanência dessa lógica de exploração (WEINSTEIN, 1993).

Dentre as consequências da crise, Corrêa (1987) destaca a estagnação econômica decorrente da crise da borracha, o aumento da dívida interna e externa, o refluxo populacional e a relativa autonomia dos seringais e a diminuição absoluta da população das pequenas cidades. Na mesma linha, Weinstein (1993) mostra que a crise acabou produzindo uma redução no ritmo e no nível da atividade comercial da Amazônia, porém, fez também com que houvesse uma tendência à diversificação da economia regional, à medida que a extração da borracha se tornava menos rentável.

Seguindo essa análise de Weinstein (1993), Gonçalves (2001) mostra que para que os seringais pudessem continuar produtivos durante essa fase de crise foi necessário que os novos gerentes e administradores fizessem uma série de concessões aos seringueiros para conseguir mantê-los dentro da floresta: tolerância com a prática da agricultura, uma vez que não existiam mais condições de abastecer os seringais com as importações do exterior; permissão para os seringueiros constituírem família, o que antes era proibido, uma vez que até mesmo as prostitutas faziam parte do abastecimento; uma espécie de substituição de importações começou a ser colocada em prática nos espaços dos seringais. Dentre as consequências imediatas dessa combinação da agricultura com o extrativismo (agroextrativismo), segundo esse autor, pode-se destacar o maior enraizamento das populações no interior da floresta, uma melhoria na qualidade da alimentação que, por sua vez, levou a uma queda nos índices de doenças e de mortalidade. Nas palavras desse autor:

Assim todo um padrão de organização social do espaço geográfico vai sendo plasmado na Amazônia, não só no interior da floresta como também nas várzeas. Aqui a combinação do extrativismo de frutos, essências para perfumes, plantas aromáticas, medicinais, madeiras e

outras “drogas do sertão”, com a prática da pesca e, ainda, a agricultura, parte para subsistência, parte para comercialização, conformou uma paisagem típica do caboclo ribeirinho (GONÇALVES, 2001, p. 93).

Para Oliveira (2000) a riqueza produzida na Amazônia na época da exploração da borracha provinha de dois líquidos: da seiva da *hevea brasiliensis* e do sangue dos seringueiros. Por isso ele não considera que a crise da borracha tenha sido ruim para as populações locais. Primeiro, o ciclo da borracha não melhorou o nível de renda das populações locais que eram e ainda continuam sendo muito pobres. Segundo, como a crise promoveu um refluxo de parte dos migrantes nordestinos para sua região de origem, houve uma diminuição da pressão sobre as fontes de alimento. Terceiro, houve um aumento na exploração de outros produtos extrativos, principalmente a castanha e a madeira, que absorveu parte da mão-de-obra liberada dos seringais.

De uma perspectiva espacial, Oliveira (2000) destaca a importância da resistência – ou re-existência no sentido de Gonçalves (2001) – das populações locais que somente se tornaram possíveis devido aos conhecimentos adquiridos sobre a geografia da região:

Mas há uma dimensão espacial neste processo, pois a resistência veio da população nativa (não necessariamente indígena, mas cabocla) ou dos que já haviam se fixado e se adaptado à região e tinham por isso conhecimentos sobre o espaço, conseguindo estabelecer novas formas de sobrevivência. Neste sentido, a borracha levou à destruição, mas também criou mecanismos de resistência (OLIVEIRA, 2000, p. 201).

Do ponto de vista da rede urbana pode-se dizer que a derrocada da estrutura comercial de exportação da borracha atingiu de modo diferenciado. De um lado, o refluxo migratório produziu verdadeiras “cidades-fantasma” e “cidades estagnadas”, de outro lado, acabou provocando o aparecimento de novas aglomerações em função do êxodo rural ocorrido nas áreas em que estavam as maiores unidades de exploração da borracha. Essa crise econômica regional estimulou a rede urbana a assumir uma direção diferente daquela que estava seguindo. Enquanto o *boom* da borracha promoveu a dependência dos aglomerados – pequenos ou grandes – de recursos e bens produzidos em outras regiões, a crise estimulou a exploração de recursos locais e também a redução no ritmo das trocas entre os aglomerados (MACHADO, 1999). Além disso, impossibilitou o surgimento de novas vilas e as já existentes entraram em fase de estagnação (OLIVEIRA, 2000).

Para resolver o problema da crise e manter os preços da borracha e a posição do Brasil no mercado internacional, algumas medidas foram tardiamente adotadas (CORRÊA, 2006). Em 1911, foi criada a Liga dos Aviadores, uma entidade de classe, cujo objetivo era proteger os interesses mercantis. Nesse mesmo ano foi estabelecido um Convênio Pará-Amazonas, que buscava, oficialmente, defender os interesses desses estados no que se refere ao comércio da borracha. Já em 1912, o governo federal criou o Plano de Defesa da Borracha, considerado por Corrêa (2006) como um projeto de desenvolvimento regional, que visava investir na heveicultura, na industrialização da borracha, na imigração, na saúde, nos transportes, na produção agrícola para fins alimentares e na pesca. O problema, porém, foi que esse plano nunca passou de intenções, não conseguindo se concretizar.

Na avaliação de Weinstein (1993), no momento da crise, os comerciantes da região não tiveram apoio firme do governo federal que pudesse colaborar para desalojar os exportadores estrangeiros, que por sua vez, contaram com toda a rede de articulações que possuíam na Europa e nos Estados Unidos, além da influência diplomática. Segundo ela, sem a ajuda do poder político nacional, a elite da Amazônia falhou várias vezes ao tentar apoiar programas de combate aos efeitos devastadores das flutuações dos preços da borracha, da mesma forma, seus “apelos por ajuda de emergência logo após o colapso foram amplamente ignorados” (WEINSTEIN, 1993, p. 299). Ratificando esta avaliação, Santos (1980) afirma que:

Poder-se-ia esperar que, com o colapso da borracha, os gastos da União na Amazônia tivessem aumentado, relativamente a outras áreas melhor aquinhoadas na dramática ocasião. Sucedeu, porém, o contrário. A receita *per capita* caiu em 1915, como consequência da redução do valor das exportações amazônicas, e a despesa *per capita* seguiu caindo até o índice 31. Abandonando-se a razão *per capita*, os números se tornam não menos expressivos (SANTOS, 1980, p. 293).

A revolta de Santos (1980) com a falta de uma política mais séria e efetiva para a Amazônia, por parte da União, nesse período de crise da borracha, é justificada pelo que denomina de “magnitude da contribuição fiscal para a União”. Ainda que reconheça que tenham sido realizados gastos extraordinários na região, principalmente, com a indenização à Bolívia pela anexação do Acre (34.682 contos de réis), com o Plano de Defesa da Borracha (8.000 contos), com a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré (62.194 contos) e com algumas falências abertas em Belém (11.905 contos),

esses gastos nem de longe se aproximam das contribuições líquidas da Amazônia ao governo federal. De modo conclusivo, pode-se dizer que, enquanto os gastos federais na região foram de 421 milhões de cruzeiros, suas receitas foram de 2.858 milhões, considerando preços de 1972, portanto, os cofres do tesouro nacional tiveram um saldo líquido de 2.437 milhões da região (SANTOS, 1980).

De acordo com Corrêa (1987; 1989) por mais que a Amazônia tenha sido atingida por essa grande crise da borracha, entre 1920 e 1960, alguns de seus núcleos urbanos conseguiram obter um crescimento relativamente importante em função da valorização obtida por determinados produtos em suas hinterlândias, mas também por razões político-estratégicas que atingiram parte da região no início da década de 1940. No primeiro caso, destaca-se Marabá, que manteve uma dinâmica significativa ao se tornar, depois de 1920, o principal centro de comércio da região do vale do Tocantins, a maior produtora de castanha-do-pará, que se tornou o principal produto de exportação da região; Santarém e o médio Amazonas foram revalorizados, a partir de 1935, pela implantação da cultura japonesa da juta, que era produzida em pequenas propriedades e comercializada com as fábricas de sacarias de São Paulo, principalmente, com a proibição de sua importação estabelecida pelo governo federal em 1947, e que fez com que Santarém se tornasse a terceira cidade mais importante do Pará e que Parintins e Itacoatiara se tornassem importantes centros de comércio e beneficiamento de juta no estado do Amazonas (CORRÊA, 2006; 1989); Tomé-Açu (na região Guajarina) e as cidades da região Bragantina destacaram-se pela produção de pimenta-do-reino que, a exemplo da juta, foi inserida na região pelos japoneses nos anos de 1930, com uma produção baseada em pequenas propriedades (20 a 25 ha.), com forte sistema cooperativo, porém, voltado ao mercado internacional. Como a colheita dessa cultura é realizada manualmente, exige-se uma relativamente numerosa força de trabalho, tanto familiar quanto assalariada, que provém, sazonalmente, da zona do Tocantins e do vale do Xingu, especialmente, dos municípios de Cametá, Mocajuba e Mojú (CARDOSO; MÜLLER, 1978).

Para Velho (1972) essa queda da borracha fez com que a Amazônia entrasse num período de forte depressão, de modo que sua população, que de 1872 a 1920 havia crescido de 332.847 para 1.439.052, em 1940, praticamente não obteve crescimento, uma vez que manteve sua população em 1.462.420, o que indica, segundo ele, uma taxa de crescimento inferior ao crescimento vegetativo, caracterizando, assim, uma região de repulsão. Ressalta, porém, que essa depressão não pode ser imputada ao conjunto total

da região, pois, nessa época “pós-borracha”, em diferentes lugares da Amazônia, buscou-se outros produtos de exportação, capazes de atenuar as consequências da crise. Assim, a exploração da castanha do Pará, concentrada particularmente no médio Tocantins, tornou-se o principal produto de exportação do estado do Pará e, conseqüentemente, Marabá se transformou no segundo município do Estado (VELHO, 1972).

No segundo caso, destaca-se a criação dos Territórios Federais do Guaporé (atual estado de Rondônia), do Rio Branco (atual estado de Roraima) e do Amapá, ao lado do já existente Território do Acre, fez com que surgissem nesses territórios funções urbanas ligadas às atividades governamentais, principalmente, em suas capitais – Macapá, Boa Vista e Porto Velho – que tiveram um crescimento urbano significativo, passando a representar, com a inclusão de Rio Branco, 13,58% da população urbana de toda a Amazônia nesse período de 1920 a 1960 (CORRÊA, 2006). De acordo com Porto (2007), a criação desses territórios federais foi uma estratégia utilizada pelo governo central no sentido de promover a ocupação dessa região, vista como vazio demográfico, e de atuar com plenos poderes de decisão, “à luz da Constituição de 1937”. Para ele nessas unidades federativas implantaram-se atividades econômicas com a forte participação da União na sua efetivação e regulamentadas por decretos-lei federais, até a sua transformação em Estados.

As relações de Belém com as cidades de Marabá e Macapá nesse período de crise devem ser analisadas considerando esse dois aspectos supracitados, de um lado, a busca de novos produtos que pudessem suprir as lacunas deixadas pela borracha, e de outro lado, a criação dos territórios federais, como uma estratégia para garantir a proteção das fronteiras, bem como sua ocupação e valorização econômica.

No caso de Marabá, definida por Dias (1958) como o centro comercial da castanha, pode-se dizer que toda a infra-estrutura montada e utilizada para exploração da borracha (1898-1919), foi transferida para a castanha, uma vez que eram atividades econômicas, fundamentalmente, do mesmo tipo. Dessa forma, a exploração da borracha e da castanha não devem ser vistas como pertencentes a períodos diferentes, mas como dois momentos (sub-períodos ou fases) de um mesmo período, que apesar dos ajustes necessários ao seu funcionamento, manteve a mesma essência nas relações de trabalho, no sistema de exploração (VELHO, 1972) e na comercialização do produto, realizada com a presença das casas aviadoras e das firmas exportadoras centralizadas em Belém (EMMI, 1999).

A extração inicial da castanha em Marabá ocorria “livremente”, pois o trabalho estava organizado sem a dependência de um “patrão” e o acesso às terras dos castanhais era irrestrito (EMMI, 1999). Os indivíduos que tivessem interesse na catação da castanha poderiam ser aviados por um comerciante da cidade, destacando-se dentre eles os nacionais e os sírio-libaneses, que, por sua vez, eram abastecidos e financiados por comerciantes e exportadores de Belém, num esquema que durou toda a década de 1920 (VELHO, 1972). Dessa forma, explica Emmi:

As sementes retiradas dos ouriços são amontoadas em depósitos rústicos sem cobertura, apenas para impedir o contato com o chão, até que sejam transportadas para a sede do castanhal. O transporte da castanha é feito em tropas de burros dos depósitos para o barracão. Ao chegar ao barracão, ela é levada em paneiro e passada na água corrente do igarapé, separando-se as sementes podres. A castanha armazenada no barracão, sede do castanhal, sofre novo transporte para o centro primário de comercialização, a cidade de Marabá, onde a castanha é armazenada (EMMI, 1999, p. 70).

Num segundo momento a exploração da castanha ocorreu em moldes oligárquicos (VELHO, 1972; EMMI, 1999). De acordo com Velho (1972) a formação dessa oligarquia está ligada ao sistema de arrendamento de castanhais a títulos precários por parte do governo do Estado, de modo a articular os interesses dessa oligarquia nascente com os grupos políticos dominantes de Belém. Como esses arrendamentos eram provisórios, havia uma forte dependência para com a elite política no poder, que poderia não renová-los ao sabor de seus interesses. Por mais que, de início, tenham coexistido, os “castanhais de arrendamento” e os “castanhais do município” (castanhais do povo), onde qualquer indivíduo desde que matriculado nas prefeituras poderia realizar a coleta de castanha, aos poucos a tendência foi o desaparecimento do segundo, primeiro pela sua subordinação ao comércio e, por fim, por sua dominação pelos grandes pecuaristas e agricultores da região (VELHO, 1972). Ao analisar mais de perto o poder dessa “oligarquia do Tocantins”, afirma Emmi:

Alguns desses grupos locais que não eram apenas comerciantes-financiadores, e que passaram também a “donos” ou “arrendatários” de castanhais, detinham também o controle das comunicações por meio dos rios. Eram, na maioria dos casos, proprietários dos barcos usados no transporte da castanha; controlavam não só o comércio da castanha, como também grande parte do comércio de gêneros alimentícios. Por meio da apropriação da terra, passaram a controlar toda a atividade produtiva. Tendo a seu dispor os meios que os

capacitavam a controlar a atividade produtiva desde a extração da castanha lá na mata, o transporte para Marabá, até a entrega para o exportador, estavam dadas as condições iniciais para que alguns desses grupos exercessem a dominação política local (EMMI, 1999, p.75).

Ao longo de todo seu trabalho, Emmi (1999) vai mostrando concretamente – por meio da história da formação da “oligarquia do Tocantins” em articulação com os grupos políticos dominantes no Estado – como a castanha foi o capital comercial que fez com que ocorresse a aproximação entre os exportadores e o poder político, encontro que resultou na constituição dos grandes latifúndios em Marabá, que foram fundamentais para o desenvolvimento e a sustentação desse poder, em que pese toda a luta empreendida pelos trabalhadores dos “castanhais do povo” para manter os castanhais públicos.

Depois dessa discussão do processo de dominação dos castanhais pelas oligarquias locais, é importante, também, mostrar o processo de circulação da castanha. Assim, pode-se dizer que de Marabá, a castanha era transportada pelo rio Tocantins em grandes batelões, a exemplo do que ocorria com a borracha, por conta dos comerciantes desta cidade, até Alcobaça (que depois de emancipada do município de Baião em 1943, passou a ser denominada de Tucuçu), numa distância de pouco mais de 200 quilômetros e que durava cerca de um mês, por meio de uma navegação bastante dificultosa devido à existência de corredeiras (a maior delas a de Itaboca com 12 quilômetros), apenas facilitada no período do “inverno”. A partir de Tucuçu (Alcobaça) a viagem até Belém, onde a castanha era vendida, primeiro em leilões e, depois, por meio de corretores, era bem mais tranqüila, de modo que esses 300 quilômetros finais da viagem eram realizados em embarcações maiores, denominadas de “gaiolas” (VELHO, 1972).

De acordo com Dias (1958), Marabá entra em contato com outras regiões e com Belém, principalmente, pela via fluvial e aérea, ainda que possua, também, um contato indireto por meio da Estrada de Ferro do Tocantins, construída para contornar a cachoeira entre Tucuçu e Jatobal, pela margem esquerda do rio – o objetivo inicial era chegar ao norte de Goiás, mas conseguiu apenas chegar 117 km e 200 metros. Pelo rio, comunica-se, à jusante, com Belém e o baixo Tocantins (Baião, Cametá e Mocajuba) e, à montante, com a região do Araguaia-Tocantins (Goiás e Maranhão). Por mais paradoxal que possa parecer, o período de chuvas é o mais propício à navegação, devido à presença de corredeiras, que são mais facilmente transpostas com as cheias dos rios.

Para a autora, o período das cheias (de dezembro a junho, aproximadamente) coincide com a safra da castanha, o que faz com que o comércio com Belém seja intensificado, ocorrendo viagens, seguidamente, de Marabá para Belém, transportando-se castanha e, de Belém para Marabá, levando mercadorias em geral (alimentos, roupas, tabaco, terçado, querosene, dinheiro, armas etc.), que são redistribuídas, tanto para o sertão goiano e para o sudoeste do Maranhão, devido às facilidades encontradas nesse momento para a circulação fluvial, quanto para os castanheiros que precisavam obter financiamentos em forma de adiantamento de mercadorias (aviamento) para ter condições de ingressar na mata em busca da castanha. Como demonstrou a autora, foi essa função comercial que rendeu à cidade o papel de uma verdadeira “capital regional”:

Pelo papel que desempenha em relação ao SE do Pará, W do Maranhão e N de Goiás, Marabá pode ser considerada como verdadeira capital regional, embora sob o ponto de vista cultural esteja em plano bem inferior ao de outras cidades, da mesma região, sobretudo em relação à Carolina (DIAS, 1958, p. 88).

Deve-se ressaltar que no “verão” (de junho a setembro, aproximadamente), o número de viagens diminui significativamente, em função das grandes dificuldades encontradas para navegação, também fica comprometido o abastecimento da cidade pelos sitiantes, devido os mesmos não conseguirem fazer seus produtos chegarem à cidade. É nesse momento, principalmente, que se adota como alternativa para o transporte, a circulação aérea. Segundo a autora, em 1953, transitavam 1.233 aeronaves pela cidade, o que significa 3 aviões diários. Algumas das rotas apresentadas pela autora mostram que Marabá estava articulada, pela via aérea, não apenas com Belém, o sertão goiano e o Maranhão, mas também, com o Rio de Janeiro, São Paulo e Fortaleza. Para se ter uma visão mais precisa da intensidade dos fluxos para Marabá e as cidades com quem ela mantinha maior relacionamento pela via aérea, podem-se citar o peso da carga transportada e os seus valores, respectivamente, para a cidade, em 1951, pela empresa de aviação Cruzeiro do Sul S/A. Assim, tem-se, em primeiro lugar, Belém com 38.088.280 e Cr\$ 2.897.163,00; em segundo lugar, Rio de Janeiro, com 7.827.800 e Cr\$ 1.201.646,00; em terceiro, São Paulo, com 5.458.850 e Cr\$ 982.762,00; em quarto lugar, Fortaleza, com 4.895.430 e Cr\$ 828.980,00 (DIAS, 1958, p. 417).

Um dos fatores que ajuda a explicar essa maior circulação aérea com Belém pode ser encontrado em Velho (1972), que em seu texto afirma que no início dos anos

de 1950, Belém sofreu uma séria crise de abastecimento de carne bovina, de maneira que teve que recorrer à importação de gado de fora do estado – Goiás, baixada maranhense etc. – o que levou o poder público estadual a buscar soluções, o que teve como consequência imediata a implantação de uma pecuária com características capitalistas modernas, no baixo Amazonas (ao redor de Santarém) e no sul do Pará (destacando-se Marabá). Para escoar esse gado para Belém, instalou-se uma linha aérea de transporte de gado abatido de Marabá para Belém. Essa linha funcionou até a abertura da PA-70 (atual BR-222), que permitiu o acesso, por via rodoviária, de Marabá até a rodovia Belém-Brasília – na altura da cidade de Dom Eliseu (antigo Km-0) – e, conseqüentemente, até Belém. Com a pecuária, o autor mostra que passa a existir um maior índice de fixação do migrante, especialmente, o nordestino na cidade de Marabá, ao contrário do que ocorrera em outras épocas com o caucho, a castanha e a mineração, que será discutida em seguida.

Com isso, dá-se uma fixação maior da mão-de-obra, e reduz-se o número daqueles que realizavam migrações sazonais. Por isso mesmo, provavelmente, hoje é difícil encontrar-se migrantes do baixo Tocantins, que tradicionalmente realizavam esse movimento. Tem-se, porém, nordestinos, especialmente maranhenses, que realizam em volume cada vez maior (...), migrações de caráter mais definitivo, com isso, também, reduzindo as possibilidades dos migrantes meramente sazonais (VELHO, 1972, p. 79).

É interessante notar, segundo Velho (1972), que paralela à produção de castanha, a cidade de Marabá, ainda no final dos anos de 1930, foi alcançada por uma “frente mineradora norte-goiana”, que desde a época da decadência das minas do Centro-Sul viviam em busca de uma ligação com o Norte. Para o autor, apesar de modesta, essa frente foi importante porque contribuiu, ainda mais, para a fixação da mão-de-obra na região, pois, como a busca pelos diamantes no fundo dos rios ocorria no “verão”, quando as águas baixavam, portanto, num período diferente daquele da castanha, esses trabalhadores poderiam permanecer na cidade – em “corrutelas” localizadas ao longo do Araguaia e do Tocantins – mesmo após o fim da safra da castanha, o que não ocorria, no passado, quando não se tinha a busca pelo diamante (VELHO, 1972).

Durante a Segunda Guerra Mundial, com o fechamento dos mercados para exportação de castanha, a cidade de Marabá passou a produzir o “cristal de rocha”, material de importância estratégica para os Estados Unidos, que incentivaram a sua

busca na região, como uma forma de fugir à crise. Dias (1958) mostra que essa exploração do “cristal de rocha” fez com que se intensificassem os fluxos, por via aérea, entre Marabá e o Rio de Janeiro, por onde se exportou em torno de 14.183 toneladas, que gerou Cr\$ 7.387.000,00. Com isso, a população que estava envolvida na coleta da castanha, acabou sendo direcionada para os garimpos e, mais uma vez, a função comercial da cidade foi reforçada, bem como as velhas relações estabelecidas com Belém, uma vez que a busca pelo cristal obedecia, na maioria dos casos, o “sistema de padrão”, devido à necessidade do aviamento. Nas palavras da autora:

Até 1940, à proporção que diminuía a safra da castanha, a ausência de trabalho forçava os emigrantes a regressarem parceladamente às regiões de onde haviam partido. Marabá atravessava vida pacata, contrastando com os dias buliçosos da safra. A descoberta do diamante e a exploração do cristal de rocha no Tocantins trouxeram uma nova função urbana: o abastecimento dos garimpos. Marabá constituiu-se em ponto obrigatório de parada das embarcações, devido à praça comercial que possui. A cidade oferecia uma série de vantagens, e assim de regresso dos garimpos os indivíduos fixam residência em Marabá. É o que se tem verificado com muita freqüência nos últimos anos (DIAS, 1958, p. 395).

A respeito das razões político-estratégicas que atingiram parte da região amazônica no início da década de 1940, com a criação dos territórios federais, e que impactaram fortemente as relações de Belém com Macapá, pode-se dizer que “anteciparam” as grandes transformações pelas quais a região passou na década seguinte, depois da Segunda Guerra Mundial, no contexto da fronteira econômica, e que serão discutidos no próximo capítulo desta tese.

Por enquanto, pode-se afirmar que o Amapá passou por algumas mudanças em sua economia, considerando os investimentos realizados pelos setores públicos e privados, que impactaram, diretamente, a migração, a urbanização, a reorganização espacial (PORTO, 2001) e as relações existentes com a metrópole de Belém, especialmente, no que tange a sua capital (Macapá), cidade que melhor expressa essas transformações, ocorridas no Estado.

Para concluir o presente capítulo, cujo objetivo foi o de mostrar as relações estabelecidas entre Belém e as cidades de Marabá e Macapá, no contexto da égide do capital comercial e mercantil na região amazônica, é fundamental explicitar que a rede urbana regional expressou, muito mais o crescimento das metrópoles regionais – Belém e Manaus – do que da região, propriamente dita. Como informaram Browder e Godfrey

(2006), até 1960, somente 22 cidades, em toda a Região Norte tinham população superior a 5.000 habitantes, dentre as quais, apenas duas delas, Belém e Manaus, apresentavam população superior a 100.000 habitantes. Concordando com essa concentração, observa Corrêa:

A rede urbana amazônica caracterizava-se, em 1960, em um dos marcos do período em questão pela macrocefalia de Belém, então com 377.777 habitantes, seguida pela capital amazonense, com 154.432: ambas concentravam 54,52% da população urbana regional, 52,71% do pessoal ocupado na indústria e 37,95% no comércio (CORRÊA, 2006, p. 224).

Para esse autor trata-se de um reforço do processo de “urbanização concentrada”, que desde o período da borracha se faz presente, com muita força, na região amazônica. Por “urbanização concentrada”, entende-se não apenas a forte concentração demográfica e econômica em Belém e Manaus, mas também, a ampliação da concentração urbana como um todo, pois como mostra a urbanização não para de se ampliar na região, ou seja, em 1940, a população urbana representava 27,7% da população total, ascendendo para 37,7% em 1960 e 51,6% em 1980 (CORRÊA, 1989).

Em linhas gerais, Corrêa (1989) denomina a rede urbana amazônica, do início de 1960, como uma “rede urbana dendrítica”, em que se verifica a presença de um padrão espacial, predominantemente dendrítico, de uma “desmensurada” primazia urbana de Belém – a grande metrópole regional –, e de uma relativamente pequena expressão dos demais centros urbanos. Dentre as características desse padrão espacial dendrítico, indica: a localização ribeirinha dos centros urbanos ao longo do rio Amazonas e de seus afluentes, em que se observa uma distribuição desigual dos centros, considerando o processo de valorização econômica que atingiu a região em diferentes momentos da história regional; a presença de um sítio urbano sobre um terraço fluvial, como forma de fugir às cheias usuais dos rios que fazem fronteira com os núcleos urbanos; a localização do núcleo urbano junto ou próximo à confluência de um dos rios tributários do Amazonas, como uma forma de controlar a circulação que ocorre em um desses afluentes. Dentre os exemplos desse último aspecto da rede urbana, destaca a localização de Cametá (rio Tocantins), de Santarém (rio Tapajós), de Óbidos (rio Trombetas), de Itacoatiara (rio Madeira), de Manaus (rio Negro), de Tefé (rio Japurá) etc. (CORRÊA, 1989).

Corrêa (1989) mostra também, que a primazia econômica, política e demográfica dessa rede urbana dendrítica é exercida por uma cidade localizada excentricamente aos demais centros, de modo que controla toda a circulação regional existente no vale. Esta cidade é Belém, que de longe é o maior centro urbano da região, não somente em termos demográficos, conforme visto na citação anterior, mas também em termos econômicos, principalmente, no que tange ao comércio atacadista, em que a cidade é 3,46 vezes maior que Manaus, o segundo centro mais importante. Nos termos do autor:

A primazia de Belém aparece claramente quando se considera a importância relativa da sua principal atividade econômica, o comércio atacadista. Esta atividade constitui historicamente o mais poderoso meio de controle da vida econômica e política da Região Norte, porque, através do financiamento dos meios de vida e de produção, o denominado “sistema de aviamento”, Belém controla as atividades extrativistas e agrícolas regionais, controle este que se faz através de uma cadeia de comerciantes intermediários localizados nos centros urbanos menores de sua hinterlândia. Por outro lado, é através do comércio atacadista, tanto de produtos industrializados como de produtos primários, que a capital paraense estabelece os principais contatos entre a Amazônia e o mundo exterior a ela (CORRÊA, 1989, p. 257).

No que se refere à relativamente pequena expressão dos demais centros urbanos, Corrêa (1989) destaca que a participação dos mesmos é menor em termos econômicos do que demográficos. Ressalta que nenhum desses centros possui população superior a 30.000 habitantes, além disso, dos que têm população entre 10.000 e 30.000 habitantes, quatro deles são capitais dos territórios federais – Macapá (27.560 habitantes), Porto Velho (19.293 habitantes), Rio Branco (17.104) e, Boa Vista (10.002) –, portanto, as funções administrativas que exercem são responsáveis em grande medida pela dimensão demográfica e econômica que possuem. As demais cidades que possuem patamar populacional acima de 10.000 habitantes estão localizadas no Estado do Pará: Santarém (24.498 habitantes), localizada na confluência do rio Tapajós com o Amazonas, e a meio caminho entre Belém e Manaus, tem sua economia vinculada a uma área de produção agropecuária importante da região, com destaque para a produção de juta, conforme visto anteriormente, além de apresentar um porto fluvial importante; Bragança e Abaetetuba, com população inferior a 15.000 habitantes, estão localizadas em área próxima à Belém, com suas economias voltadas, em grande medida, ao abastecimento dessa metrópole (CORRÊA, 1989).

O argumento de que a metrópole cresceu mais do que a região, no contexto da égide do capital comercial e mercantil na Amazônia, fica mais explicitado quando se observa o texto de Geiger (1963) sobre a evolução da rede urbana brasileira, em que dedica um capítulo para analisar a relação de Belém com sua região, com base em dados referentes aos anos de 1950. De imediato, mostra que a Amazônia tem características específicas que precisam ser levadas em consideração nas análises: primeiro, apresenta uma área que corresponde a cerca de 45% do país, mas que tem apenas 4% da população brasileira em 1950, o que significa uma ínfima densidade demográfica; segundo, a rede fluvial é de longe a principal via de circulação dentro da região, o que resultou numa dispersão linear da ocupação humana, da embocadura do rio Amazonas, no Oceano Atlântico, até os espaços mais remotos do Território Federal do Rio Branco, no Território do Acre e nas fronteiras do Amazonas com o Peru e com a Colômbia; terceiro, o extremo subdesenvolvimento, decorrente de uma economia extrativa vegetal (e recentemente também mineral) e de algumas atividades predominantemente de subsistência. Como resultado disso, de uma perspectiva da urbanização, aponta que:

Duas cidades da Amazônia têm realmente maior significado: Manaus e Belém, incluídas na categoria de cidades de 100 000 hab. ou mais. É interessante observar o violento contraste reinante na Amazônia: abaixo destas capitais, a maior cidade é Santarém, com 14 000 hab. em 1950, seguida de apenas mais algumas localidades de população superior a 5 000 hab. A maioria delas, situada à margem de algum rio, é de população inferior a 5 000 hab., apresentando conteúdo e forma que repelem a denominação de cidade, para quem tenha a imagem de regiões mais evoluídas (GEIGER, 1963, p. 407-408).

Assim como Corrêa (1989), Geiger (1963) destaca que das cidades com população superior a 5.000 habitantes, algumas delas devem essa importância em grande medida ao fato de serem capitais dos territórios federais – Porto Velho (10.000), Macapá (9.750), Rio Branco (9.400). Deve-se ressaltar que os dados utilizados por Geiger (1963) são de uma década anterior àqueles analisados por Corrêa (1989), o que permite que se visualize, entre os dois textos, uma tendência de crescimento da população das capitais administrativas dos territórios federais que praticamente dobraram de tamanho em apenas uma década, no caso de Macapá, a população da cidade quase que triplicou de tamanho, o que está associado, também, aos investimentos da ICOMI para a exploração do manganês.

Geiger (1963) mostra que essa estrutura urbana da Amazônia revela, de um lado, a fragilidade e a dispersão da população e das atividades econômicas e, de outro lado, a persistência de uma economia marcada pelo caráter colonial que a região apresenta em relação às outras metrópoles do país. Para ele Belém e Manaus se desenvolveram como “empórios de uma estrutura de tipo colonial”, como pontos em que se concentraram as atividades comerciais relacionadas à exportação de matérias-primas regionais e à redistribuição de produtos manufaturados que eram importados. Para o autor, portanto, o menor desenvolvimento de cidades, imediatamente, abaixo de Belém e Manaus, está relacionado ao fato de que sua economia ainda é muito dependente do extrativismo, pois, na leitura dele, com exceção das capitais dos territórios federais, as cidades que têm maior patamar populacional são aquelas cujas atividades econômicas são agrícolas ou pastoris: *“nas áreas de agricultura, os burgos são nitidamente hierarquizados e constituem esboço (sic) de rede (sic) urbana, enquanto nas áreas de puro extrativismo tal não ocorre”* (GEIGER, 1963, p. 410).

Ao analisar a relação de Belém com sua região, mostra que a hinterlândia dessa metrópole é formada pelas áreas da periferia da hileia, em trechos de economia fundada na exploração do babaçu, do gado e da mineração, no oeste do Maranhão e no norte de Goiás, chegando até as regiões situadas nos territórios dos países estrangeiros que são limítrofes da Amazônia. Segundo ele Belém é a metrópole regional da Amazônia, essa posição na hierarquia é assegurada pela posição assumida na foz da bacia, pelas condições favoráveis à função portuária e de grande centro comercial, pelo fato de ser o centro administrativo estadual, mas também, por ser o centro dos serviços públicos federais, garantido pela presença de instituições como, por exemplo, a sede da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA). Deve-se ressaltar, porém, que apesar de ter apenas 7.700 pessoas ocupadas na atividade industrial, o que indica fraqueza nessa função industrial, Belém, mesmo assim, concentra 80% de toda a produção industrial do Estado do Pará, com destaque para a indústria de alimentos, de preparação de couros e peles, de fabricação de sabão e artigos de perfumaria, de tecelagem, de produção de óleos e gorduras vegetais e animais, de beneficiamento de borracha, de bebidas e de fumo (GEIGER, 1963).

Manaus é classificada como capital regional, na hierarquia elaborada por Geiger (1963), tendo seu desenvolvimento associado ao período da borracha, devido em grande parte, ao fato de ser o local em que se fazia a mudança de transporte usado pela navegação, ou seja, à montante da cidade não é possível a navegação dos cargueiros de

média tonelagem que adentravam pelo rio Amazonas pelo Oceano em busca da borracha, servindo esta cidade como elo entre a navegação fluvial rudimentar e extensiva e as grandes rotas marítimas. Mostra que depois da crise da borracha, Manaus somente conseguiu ter alguma animação, mais recentemente, depois da Segunda Guerra Mundial, quando no vale Amazônico desenvolvem-se plantações de juta, castanha, cana-de-açúcar e, mesmo, a borracha voltada ao mercado nacional. Resumidamente o autor afirma:

No setor varejista, os índices de Manaus (...), comparam-se aos de Maceió; a diferença entre Belém e Manaus, nesse setor, é relativamente a mesma que há entre Recife e Fortaleza. No setor atacadista, Manaus equipara-se a São Luís e Campina Grande. Tomando-se todo o Norte (Nordeste e Norte, excluída Salvador), o primeiro centro atacadista seria constituído de Recife, o segundo de Belém e Fortaleza e o terceiro de São Luís, Manaus e Campina Grande. No setor de alimentação e alojamento, Manaus vem após Maceió e Natal; no setor de confecções e reparações segue todas as capitais nordestinas, com exceção de Aracajú e Teresina (GEIGER, 1963, p. 418).

Num nível muito abaixo na hierarquia urbana, o autor destaca os centros regionais, que são subdivididos em dois tipos, considerando a importância dos mesmos para a região em que se inserem. De um lado, destacam-se as cidades de Porto Velho, Santarém, Rio Branco e Macapá, com exceção da segunda, que tem sua economia relacionada a uma área de importância agrícola, as outras três são capitais de territórios federais e tem sua economia fundada no funcionalismo e no setor terciário. Além dessas cidades, o autor, coloca nesse grupo Bragança e Cametá, devido à importância que assumiam para suas hinterlândias. De outro lado, têm-se num segundo nível, Boa Vista, no Rio Branco, Soure, na Ilha do Marajó, Guajará-Mirim, em Rondônia, Castanhal, na Bragantina, Cruzeiro do Sul, no Acre, Marabá, no Tocantins, Carolina para o sudoeste do Maranhão e norte de Goiás, Alenquer e Óbidos, no vale amazônico no Pará, Itacoatiara e Parintins, no trecho amazônico do Estado do Amazonas.

Em linhas gerais, pode-se dizer que essa era a região de Belém, antes das grandes transformações que atingiram a Amazônia, por meio de sua integração como “fronteira econômica” ao território nacional e que fizeram com que a economia, a demografia e a urbanização da região se transformassem significativamente, de modo a fazer com que outra relação pudesse ser estabelecida entre a metrópole, a região e suas cidades que, dessa vez, foram diversificadas. Assim, se nesse contexto da égide do

capital comercial e mercantil a metrópole cresceu mais do que a região, reforçando a primazia metropolitana e a urbanização concentrada, sob a égide da fronteira essa relação se transformou, como nunca antes, fazendo com que houvesse a ascensão da região e da urbanização do território, porém, sem fazer com que a metrópole deixasse de ter importância, como será discutido no próximo capítulo.

CAPITULO III

FRONTEIRA, URBANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E TRANSFORMAÇÕES NA RELAÇÃO ENTRE A METRÓPOLE DE BELÉM E AS CIDADES MÉDIAS DE MARABÁ E MACAPÁ

No capítulo anterior procurou-se analisar a relação entre Belém, a região amazônica e as cidades de Macapá e Marabá, especificamente. Procurou-se sustentar que sob a égide do capital comercial e mercantil a metrópole cresceu mais do que a região e a rede urbana tinha uma organização espacial dendrítica. Dessa forma, a urbanização concentrada nas metrópoles regionais estava relacionada à natureza desse capital que drenava aos grandes centros urbanos, sob a forma de lucros comerciais ou de juros, os produtos e as riquezas produzidas pelo extrativismo, principalmente, o extrativismo vegetal.

Neste capítulo busca-se analisar as transformações que a Amazônia passou com seu processo de integração como “fronteira” ao restante do território brasileiro. Procura-se sustentar que as políticas de desenvolvimento regional adotadas pelo Estado, as mudanças operadas no plano das atividades produtivas e das relações de produção e a forte mobilidade do trabalho, dirigida e “espontânea”, acabaram por reestruturar a rede urbana regional e por promover o surgimento de cidades médias até então inexistentes na região. Dessa forma, pode-se dizer que a maior dispersão e difusão das atividades econômicas no interior da região amazônica e fora do eixo da metrópole de Belém, fez com que surgissem cidades de porte intermediário – definidas aqui como cidades médias – na rede urbana, configurando, assim, um processo de urbanização do território e, conseqüentemente, provocando uma nova relação entre Belém e as cidades médias de Marabá e Macapá.

O argumento desenvolvido neste capítulo está estruturado em três momentos principais. No primeiro, busca-se discutir o conceito de fronteira e ressaltar a sua importância para se pensar a realidade urbana da Amazônia na atualidade, mesmo com todas as mudanças que nela vêm sendo operadas. No segundo, busca-se discutir o conceito de cidades médias e suas implicações teórico-metodológicas para se pensar o processo de urbanização do território no Brasil. No terceiro, procura-se mostrar o processo de transformação da Amazônia numa fronteira e o aparecimento de cidades médias em sua realidade espacial, bem como as transformações que foram ocorrendo na relação entre a metrópole de Belém e as cidades médias de Marabá e Macapá.

3.1. Diferentes abordagens teóricas da Amazônia como fronteira

Dentre os autores que buscam enfocar a Amazônia como fronteira, têm se destacado, pelo menos na Geografia, os trabalhos de Velho (1972; 1976), Martins (1997) e Becker (1982; 1998; 2005), que serão discutidos com o objetivo de demonstrar que qualquer análise sobre a região amazônica, mesmo aquela que busca entender as relações entre metrópole e cidades médias, deve considerar a mediação e a atualidade desse conceito.

As primeiras discussões realizadas por Velho (1972) sobre o tema da fronteira procuram mostrar que a permanência, na atualidade, de áreas sujeitas a “frentes de expansão da sociedade brasileira”, está relacionada, de um lado, ao fato de que a mesma não ofereceu atrativos econômicos e foi contornada à época da fixação das fronteiras políticas do território do país; e de outro lado, às áreas utilizadas em alguns “ciclos econômicos”, que uma vez encerrados, não conseguiram se readaptar às novas dinâmicas e voltaram para uma situação de maior ou menor marginalização.

Nossa tendência inicial foi em face da história do interesse dos antropólogos pelas frentes de expansão, de defini-las preliminar e operacionalmente como sendo constituídas dos segmentos extremos da sociedade brasileira que se internavam em áreas antes não exploradas, e apenas ocupadas por sociedades indígenas. Todavia, o processo histórico brasileiro (...), implica não só um *limite* mais ou menos definido da ocupação em cada momento, mas também a existência de áreas que se mantiveram até recentemente *marginalizadas* dentro de áreas de colonização antiga (como o Extremo Sul da Bahia), ou de outras, que após uma decadência cíclica voltam a ser objeto de interesse de reocupação num outro momento (VELHO, 1972, p. 13).

Essa forma de conceber as frentes de expansão, fundamentada em aspectos econômicos, porém, sem abandonar o debate do conflito, já o diferencia das abordagens da antropologia, principalmente aquela desenvolvida por Roberto Cardoso de Oliveira, que coloca como centralidade de sua análise, a “situação de contato”, um pressuposto metodológico fundamentado na totalidade dialética, em que a “fricção interétnica”, o encontro entre o índio e o branco, é vista como parte da totalidade, portanto, um momento de contradição e um lugar de conflito (MARTINS, 1997).

Ao estudar esse tema das frentes de expansão, Velho (1972) toma como referência empírica de sua análise a microrregião de Marabá (municípios de Tucuruí,

Itupiranga, Jacundá, Marabá e São João do Araguaia), procurando ressaltar que sua pesquisa não é um “estudo de área”, mas uma busca do entendimento das frentes de expansão, particularmente, a inter-relação entre diferentes frentes que atingiram a região em diferentes momentos da história, e que, recentemente, é alcançada pela frente de expansão agropecuária. Portanto, o estudo das frentes de expansão tem uma preocupação de não fragmentar a realidade, mas de pensar a realidade local, da fronteira, como parte de uma totalidade dialética, ainda que pautada em dinâmicas mais econômicas do que étnicas.

Numa tentativa de avançar ainda mais no entendimento das frentes de expansão, Velho (1976) aos poucos a substituiu, em suas análises, pelo debate da “fronteira em movimento”. Por mais que no texto anterior (VELHO, 1972) tenha utilizado essa idéia, para afirmar que desde o período dos tratados de limites da época colonial até as negociações realizadas pelo Barão de Rio Branco, que o discurso da diplomacia brasileira vem lançando mão da idéia de que a posse efetiva do território foi garantida por esta “fronteira em movimento”, apenas nesse novo trabalho (VELHO, 1976) foi possível demonstrar sua existência concreta, pois a realidade econômica da região deixou de estar pautada somente no extrativismo vegetal e/ou mineral, que não garantia uma ocupação mais permanente da terra, para incorporar o movimento da ocupação camponesa. Deve-se ressaltar, porém, que esse movimento que ocorreu na região não se fez sem a presença de grandes conflitos, como informa:

Deve ser dito que essa ocupação camponesa não foi inteiramente pacífica. Devido a choques anteriores com coletores de borracha e castanha, os grupos indígenas já estavam muito reduzidos numericamente nessa área ao ser ela alcançada pela *fronteira* (nessa época talvez ainda uma frente de expansão) camponesa nos anos 50 e nenhum problema significativo surgiu da parte deles (Laraia e Matta, 1967); pelo menos do ponto de vista dos camponeses. Mas houve problemas com grandes “donos” de castanhal e criadores de gado. Toda espécie de conflitos surgiram. Em diversos casos camponeses individuais e mesmo grupos inteiros foram forçados a deixar a terra que haviam cultivado sem receber nenhuma compensação. Por vezes era empregada a violência aberta com a destruição de plantações pelo gado e a queima das casas. Mortes também ocorriam. Mas quando uma área havia se tornado mais densamente povoada não era fácil livrar-se de seus ocupantes (VELHO, 1976, p. 205).

Mesmo estando preocupado em analisar a fronteira amazônica a partir do movimento do campesinato, Velho (1972; 1976) aponta um caminho interessante para o

entendimento da gênese do urbano na “fronteira em movimento”. Esse autor mostra que no início dos anos de 1950 a expansão camponesa proveniente do Maranhão conseguiu alcançar os limites da floresta amazônica, próximo as margens do rio Tocantins, de modo que alguns deles começaram a atravessá-lo em direção ao Pará, entrando em conflito com “donos” de castanhais e com pecuaristas. Esse movimento, no oeste do Maranhão e no sul do Pará, vai ser intensificado cada vez mais com a abertura da rodovia Belém-Brasília e com algumas outras de acesso à mesma, que possibilitou num curto período de tempo uma integração vertical ao mercado nacional, possível devido aos grandes produtores capitalizados, principalmente, do Rio Grande do Sul, estarem vendendo sua produção para o mercado externo, o que fez com que a produção camponesa se tornasse suplementar e “desmarginalizada”.

Seguindo essa linha de raciocínio, o autor mostra que tradicionalmente um grupo de trabalhadores que habitavam o sudoeste do Maranhão, principalmente, os que estavam próximos do rio Tocantins, atravessavam para o Pará durante o período da safra de castanha. Esse movimento, por sua vez, foi sendo ampliado pela chegada dos “camponeses marginais” que alcançaram o Tocantins durante os anos de 1950 e que desceram o rio a partir da cidade de Imperatriz, no Maranhão, para Marabá, o centro comercial da castanha, do Pará. Ainda segundo Velho (1976) esse movimento de indivíduos que migrava em busca da castanha e, depois, do diamante nos rios, tornaram-se a vanguarda da expansão camponesa na área da floresta amazônica, mesmo antes da abertura da rodovia Transamazônica. Quando não estavam envolvidos em atividades de coleta de castanhas, adentravam em áreas ainda inexploradas da floresta, dedicando-se a uma produção voltada à subsistência e com alto grau de isolamento na mata. Mesmo quando se dedicavam à coleta de castanha esse grupo de indivíduos preferia os chamados “castanhais do município”, onde se podia catar livremente a castanha sem se submeter a um “patrão”. O problema é que aos poucos essas áreas de castanhais livres foram sendo incorporadas às oligarquias locais, que passaram também a criar gado, o que acelerou a passagem desse contingente de migrantes para a atividade agrícola, que se tornou sua atividade produtiva principal, e fez também com que houvesse uma tendência à ocupação das áreas mais distantes dos principais cursos fluviais, lócus da ocupação das atividades tradicionais da região. Como ressaltou Velho:

Havia a cresça entre os camponeses que os melhores solos se encontravam longe dos grandes rios. Como a ocupação anterior nessa

área e em toda a Amazônia havia estado referida ao eixo dos rios, essa nova ocupação demonstrava o seu caráter radicalmente novo, mesmo antes do aparecimento local das grandes estradas, pelo fato de a sua referência ser o *interior*, onde estavam situadas *as terras desocupadas* (VELHO, 1976, p. 203).

A consequência desse novo movimento foi a utilização pelos camponeses de uma categoria muito significativa: a de *centro* (VELHO, 1972; 1976). A noção de centro era usada para localizar os campos dos camponeses; também era uma forma de diferenciá-la da noção de *beira* dos rios. Enquanto a *beira* fazia referência aos lugares maiores, onde estavam localizados os “grandes” e mais antigos povoados, portanto, a civilização; o *centro* estava associado à idéia de *centro da mata*, um ambiente mais “selvagem”, próximo e em contato com a natureza incontrolável. Dessa forma, faz questão de ressaltar que *centro-beira* é a síntese de um conjunto de outras oposições por meio das quais a fronteira camponesa definia sua identidade associada ao avanço *continental* em detrimento do *fluvial* como se fez historicamente. Num quadro resumido pode-se dizer que o centro se caracteriza pela presença da roça (campos), pelo predomínio da agricultura, pelo trabalho pesado, pela proximidade com a natureza incontrolada e pelo isolamento; já a beira tem como característica a presença da cidade ou da vila, o predomínio da pesca, o trabalho leve e o lazer, a proximidade com uma natureza mais conhecida e controlada e o contato (VELHO, 1972; 1976).

Para terminar a discussão sobre a concepção de fronteira em Velho (1972; 1976) pode-se lançar mão de uma citação em que se evidencia a relação entre o movimento camponês e a origem do urbano na “fronteira em movimento” na região de Marabá:

O que leva ao aparecimento de um elemento perturbador desse esquema de subordinação é exatamente o desenvolvimento, a partir de alguns *centros*, de *comunidades maiores* que tenderão com o tempo a serem chamados de *rua*. De acordo com os camponeses, não serão mais apenas um *centro* a partir do momento em que o crescimento das comunidades força o afastamento dos campos para longe das casas, seguidos pelos currais. Assiste-se assim a uma definição espontânea do que seja o “urbano” (VELHO, 1976, p. 204-205).

Em quase toda a história da região amazônica, com exceção da ocupação da Zona Bragantina, nordeste do Pará, os povoados maiores estavam sempre relacionados à localização *a beira do rio*. A realidade da fronteira camponesa da Amazônia oriental mostrou e, em certo sentido, antecipou um movimento que depois vai se tornar

hegemônico com a abertura de estradas, que podem existir povoados cuja natureza está relacionada, pela primeira vez, à “*beira da estrada*”.

Numa perspectiva diferente daquela desenvolvida por Velho (1972; 1976), pode-se dizer que o trabalho de Martins (1997) procura colocar no centro da análise a vítima, vista como sendo a figura central e metodologicamente explicativa da realidade social de fronteira e de sua importância histórica. Colocar a vítima como condição e categoria central da análise, significa poder verificar duas características essenciais da constituição do humano: de um lado, a alteridade, que permite destacar a visibilidade do *Outro*, que não se conhece nem é reconhecido pelos diferentes grupos sociais como parte do *Nós*; de outro lado, a liminaridade, um modo de viver no limite, na fronteira, e tudo que isto significa em termos de ambigüidades.

Para Martins (1997) o que existe de mais relevante na caracterização e na definição da fronteira, a partir da realidade brasileira, é o conflito social, uma vez que a “*fronteira é essencialmente o lugar da alteridade*” (MARTINS, 1997, p. 150). Isto que faz com que a fronteira seja, ao mesmo tempo, o lugar de descoberta do outro e o lugar do desencontro. Desencontro não somente de diferentes concepções de vida e de visões de mundo, mas também o desencontro de temporalidades históricas, uma vez que cada um desses grupos situa-se diversamente no tempo da História. Como descreve o autor:

(...) o tempo histórico de um camponês dedicado a uma agricultura de excedentes é um. Já o tempo histórico do pequeno agricultor próspero, cuja produção é mediada pelo capital, é outro. E é ainda outro o tempo histórico do grande empresário rural. Como é outro o tempo histórico do índio integrado, mas não assimilado, que vive e se concebe no limite entre o mundo do mito e o mundo da História. Como ainda é inteiramente outro o tempo histórico do pistoleiro que mata índio e camponeses a mandado do patrão e grande proprietário de terra (...). A bala de seu tiro não só atravessa o espaço entre ele a vítima. Atravessa a distância histórica entre seus mundos, que é o que os separa. Estão juntos na complexidade de um tempo histórico composto pela mediação do capital, que junta sem destruir inteiramente essa diversidade de situações (MARTINS, 1997, p. 159).

Nesse ponto reside um grande avanço metodológico apontado por Martins (1997), o de pensar a “*frente pioneira*” e a “*frente de expansão*” como diversidade na unidade, reconhecendo desencontros de tempos históricos presentes nas relações sociais reais. Para ele a razão do desencontro entre a abordagem dos geógrafos e a dos antropólogos na análise da fronteira, expressa muito mais a própria contradição da diversidade da fronteira, do que a diversidade de pontos de vista (de suas ciências). Essa

diversidade é, sobretudo, diversidade de relações sociais caracterizadas por tempos históricos, ao mesmo tempo, diversos e contemporâneos.

Para entender com profundidade o que Martins (1997) conceitua como fronteira, é preciso retornar a controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. De imediato, o autor considera necessário esclarecer que não existe por parte dessas duas discussões a intenção de supor uma realidade específica e substantiva, portanto, não são a rigor conceitos, mas apenas designações usadas pelos pesquisadores para reconhecer que estão diante de diferentes modos pelos quais os civilizados se expandem territorialmente. Apesar dessas distintas e desencontradas perspectivas permitirem ver diferentes coisas, na verdade, elas são expressões diferentes da mesma coisa (MARTINS, 1997).

Na interpretação do autor, enquanto os geógrafos, desde os anos de 1940, têm utilizado a expressão “frente pioneira” para expressar a ocupação do espaço a partir da ação de empresários, de fazendeiros, de comerciantes e de pequenos agricultores modernos e empreendedores; os antropólogos têm, principalmente depois de 1950, trabalhado com a idéia de “frente de expansão”, entendida como sendo o deslocamento da população civilizada e das atividades econômicas de algum modo reguladas pelo mercado. Deve-se ressaltar que para o antropólogo, a frente de expansão não se restringe ao deslocamento de agricultores empreendedores, de comerciantes, de cidade e de instituições jurídicas e políticas, mais do que isto, ela coloca como parte da análise garimpeiros, vaqueiros, seringueiros, castanheiros, pequenos agricultores que praticam uma agricultura de roça e no limite do mercado.

Com o objetivo de substantivar as discussões elaboradas por geógrafos e antropólogos, para que elas possam ser elevadas a outro patamar analítico, Martins (1997) aponta que, quando os geógrafos estavam falando em frente pioneira, na verdade, tinham como objetivo ressaltar uma das faces da reprodução ampliada do capital: a sua reprodução extensiva e territorial, principalmente, através da conversão da terra em mercadoria, em renda capitalizada, como tem atestado a difusão de companhias de terras e negócios imobiliários em algumas áreas da fronteira em que a expansão assume essa forma. De outro lado, quando os antropólogos falavam originalmente de frente de expansão, estavam dando relevo a uma face da fronteira que não pode ser qualificada como caracteristicamente capitalista. Trata-se da expansão de redes de trocas e de comércio em que quase sempre o dinheiro estava ausente, em que o mercado opera a partir de violentas relações de dominação pessoal tanto na comercialização dos

produtos quanto nas relações de trabalho que, em geral, estão fundamentadas na peonagem ou escravidão por dívida (MARTINS, 1997).

De modo sintético afirma o autor que quando os geógrafos utilizavam a expressão “frente pioneira”, estavam falando da fronteira econômica; quando os antropólogos falavam de “frente de expansão”, referiam-se em geral a fronteira demográfica. Diante disso, considera necessário fazer uma primeira distinção essencial, ou seja, de que entre a fronteira demográfica e a fronteira econômica existe uma zona ocupada pelos agentes da “civilização” que não são caracteristicamente capitalistas. Como indica Martins:

É possível, assim, fazer uma primeira *datação histórica*: adiante da fronteira demográfica, da fronteira da “civilização”, estão as populações indígenas, sobre cujos territórios avança a frente de expansão. Entre a fronteira demográfica e a fronteira econômica está a frente expansão, isto é, a frente da população não incluída na fronteira econômica. Atrás da linha da fronteira econômica está a frente pioneira, dominada não só pelos agentes da civilização, mas, nela, pelos agentes da modernização, sobretudo econômica, agentes da economia capitalista (mais do que simplesmente agentes da economia de mercado), da mentalidade inovadora, urbana e empreendedora (MARTINS, 1997, p. 158).

Como faz questão de ressaltar Martins (1997) trata-se de uma primeira datação histórica, porque cada uma dessas faixas indicadas tem a presença de populações que estão, de um lado, na condição de liminaridade (*no limite da História*), como as populações indígenas, por exemplo; e, de outro lado, inserida de diferentes maneiras na “diversidade da História”, como atestam a presença de populações que não são indígenas, tais como, camponeses, peões ou empresários. No primeiro caso, a fronteira aparece como o limite do humano, pois se considera que além dela encontra-se o não-humano, o natural e o animal. Ao contrário do que se acredita, comumente, a fronteira não tem apenas um lado, a da suposta civilização, mas dois lados e não apenas um (o lado de cá e o lado de lá), tornando-se, assim, possível pensá-la como “fronteira do humano”. Como demonstra:

Para o índio o avanço da frente de expansão não repercute apenas por colocá-lo diante de uma humanidade diferente, a dos civilizados. Repercute nos arranjos espaciais de seus territórios e nas suas relações com outras tribos, sobretudo as inimigas. Essas mudanças resultam em muitas perdas, não só do território, mas também de vidas e de elementos culturais (MARTINS, 1997, p. 169).

No segundo caso, destaca-se a diversidade das temporalidades históricas, colocadas em contato (promovendo seus encontros conflitivos) por diferentes mecanismos de deslocamento demográfico, que vão se expandindo em direção à mata. Como ressalta, tradicionalmente, o movimento de expansão da fronteira ocorre lentamente e seguindo características peculiares à agricultura de roça. Nesse deslocamento lento e regulado, há combinação de períodos de cultivo e de *pousio* da terra que, aos poucos, vai encontrando limites de produtividade, devido seu esgotamento natural, o que impõe a necessidade de se deslocar em busca de um novo terreno, em geral, ao redor do centro ou do povoado que habitam, mas também em áreas mais distantes, o que exige a produção de um novo centro ou povoado. O grande problema é que, na atualidade, há uma tendência à aceleração desse processo de deslocamento das frentes de expansão, ou mesmo seu fechamento, porém, dessa vez, motivados por outros fatores, como a invasão das terras por grileiros, especuladores, grandes proprietários e empresas, o que obriga os camponeses, ou a se subordinarem ao mercado de trabalho, como assalariados sazonais, ou a serem expulsos de suas terras e empurrados para “fora” da fronteira econômica (MARTINS, 1997). Deve-se ressaltar que esse processo não ocorre sem lutas, resistências e conflitos:

Quando não há perspectiva de encontrar novas terras nem há perspectiva ou disposição de entrar na economia da miséria no interior da fronteira econômica, geralmente começa a luta pela terra, o enfrentamento do grande proprietário e seus jagunços. Em algumas regiões tem sido possível, nos últimos vinte anos, observar a passagem das migrações espontâneas, decorrentes da saturação da terra, para as migrações forçadas pela expulsão violenta da terra (...). Quando a pressão se combina com a falta de alternativa, surge o conflito, como ocorreu em vários pontos do sul do Pará (MARTINS, 1997, p. 176-177).

Para terminar essa análise da concepção de fronteira para Martins (1997), é importante reforçar, com base nele, que o avanço da frente pioneira sobre a frente de expansão e a coexistência conflituosa entre elas, é muito mais do que contraposição entre diferentes modalidades de ocupação do território, devendo ser entendida como “distintas concepções de destino”. Dessa forma, para que a fronteira deixe de existir, é preciso que o conflito desapareça, é preciso fazer os tempos diferentes se fundirem, a alteridade original e mortal dar lugar a uma alteridade política, enfim, o *outro* deve tornar-se parte antagônica de *nós*.

De acordo com Becker (2004), a “fronteira móvel” que foi a base histórica da produção do espaço regional e, também, do Brasil, deixou de ser o centro da análise da Amazônia, uma vez que a mesma, na atualidade, se configura como uma efetiva região, porém, isto não significa que nela não coexistam fronteiras de vários tipos. A problemática principal é, então, saber se o conceito de fronteira, como trabalhado por ela ao longo de sua trajetória acadêmica, ainda permanece válido.

Na busca de oferecer uma contribuição geográfica ao estudo da fronteira, Becker (1982) propõe pensá-la como área de expansão da sociedade nacional e um dos últimos grandes espaços não-apropriados do planeta, devendo ser vista uma fronteira nacional e mundial. Ressalta que a fronteira não deve ser entendida como sendo a retaguarda, mas sim como uma verdadeira frente avançada das forças da sociedade industrial e urbana que busca na mesma novos recursos para sua expansão. Dessa forma, a velocidade, a escala ampliada das transformações do espaço e a diversidade de situações daí derivadas, são apenas manifestações regionais das contradições intrínsecas da própria sociedade brasileira, que a visualiza, também, como uma projeção para o futuro.

Nesse mesmo trabalho, a autora revelou que sua interpretação sobre a realidade estudada foi mudando, à medida que foi se processando a centralização do país e que entrava em contato com a mesma por meio de trabalhos de campo que realizou na região amazônica. Na primeira parte do trabalho, a fronteira é trabalhada segundo a teoria do desenvolvimento regional polarizado, em que a região é vista como componente do sistema espacial em formação no país, caracterizada pelo grande potencial de recursos naturais que possui e que acaba atraindo investimentos localizados na produção mineral e em frentes agropecuárias pioneiras. Como afirmou à época:

A teoria geral dos sistemas, ampliando a compreensão da tendência universal ao ajustamento entre processo e forma, abriu novas perspectivas à geografia. Nesse sentido, a análise das relações entre o processo de crescimento econômico e a estrutura espacial permite encarar o espaço como um sistema de regiões interdependentes e oferece contribuições valiosas para o planejamento regional (BECKER, 1982, p. 15).

Seguindo essa perspectiva metodológica, Becker (1982) procurou defender a hipótese de que o processo de desenvolvimento tem uma dimensão espacial, sendo assim, o sistema espacial se integra através de uma estrutura de relações autoridade-dependência, praticada a partir dos grandes centros urbanos que funcionam como foco

inicial da inovação. Enquanto esses centros de inovações constituem *core regions*, as demais áreas do sistema espacial são vistos como regiões periféricas, pensadas por suas relações de dependência com os centros: o centro organiza a dependência de sua periferia, capturando recursos na medida em que difunde impulsos de desenvolvimento para todo o sistema espacial.

Nesse mesmo livro de Becker (1982) pode ser lido um prefácio profundamente crítico, escrito pelo geógrafo Orlando Valverde, que faz severas críticas a essa idéia de “polarização” de J. Friedmann. Segundo indica, essa teoria é falsa e reacionária, pois defende a idéia de que a sociedade é homogênea e não dividida em classes. Dessa forma, acaba não reconhecendo que as inovações que são difundidas a partir da cidade para o campo são apenas aquelas que servem aos interesses das classes dominantes, o que significa dizer, concretamente, que são difundidas as inovações que trarão maior margem de lucro à burguesia e às grandes empresas transnacionais.

Em outro momento desse texto, influenciada pela incorporação da perspectiva dialética na geografia, Becker (1982) repensou a concepção de fronteira por meio do contato que teve com a região amazônica, onde pôde verificar a intensa mobilidade do trabalho rural-urbano, os conflitos de terra, a formação de diversos núcleos urbanos (povoados), a velocidade e a escala de ocupação regional. Em face dessa realidade afirmou:

Repensei então a fronteira no contexto do atraso relativo da agricultura no país, procurando ressaltar o papel do espaço nessa questão e aprofundando o estudo do desenraizamento da população rural e da transformação das relações de trabalho. Pude então superar a visão funcional, substituindo-a por uma de contradições, e compreendi a fronteira não como lócus da reprodução da pequena produção, mas como parte do amplo processo de rearticulação da sociedade e do espaço pelo capital (BECKER, 1982, p. 10).

Por fim, Becker (1982) buscou recuperar a importância do projeto político na geografia, a geopolítica, porém despida de sua conotação militarizada, ideológica e determinista. Conclui essa perspectiva mostrando que o estudo geopolítico da fronteira indica que ela é uma fronteira mundial, uma fronteira de recurso, portanto, espaço de expansão territorial do modo de produção capitalista. De modo geral mostra que na prática a ação do Estado na fronteira tem servido para atrair e assegurar força de trabalho na região, porém sem permitir o seu acesso ao domínio efetivo da terra; tem servido para assegurar a propriedade privada latifundiária, apenas fortalecendo a

produção camponesa em conjunturas específicas, quando da necessidade de complementar o latifúndio; e tem, do seu ponto de vista, conseguido expandir a fronteira por meio da via tecnológica latifundiária, que atrai para a região grandes contingentes populacionais sem lhes permitir acessar a terra e os transforma em força de trabalho, além de promover a formação de uma pequena classe média rural. Do outro lado desse processo, mostra que os dominados têm capacidade de se organizar – aprenderam com o Estado –, de tal maneira que abrem vicinais, demarcam lotes, constroem povoados e organizam suas comunidades, portanto, estabelecem um poder alternativo sobre seu espaço, resta saber o grau e a natureza dessa autonomia.

Em outro trabalho Becker (1998) procura sustentar o que considera como sendo o significado contemporâneo de fronteira. Afirma a autora que a fronteira amazônica não deve ser vista, nem como semelhante ao movimento de produtores familiares que caracterizaram a fronteira norte-americana no século XIX, nem tão pouco como as frentes pioneiras que atingiram o centro-sul do Brasil no início do século XX. A fronteira na Amazônia deve ser interpretada do ponto de vista do espaço social, político e valorativo que o engendra, deve ser entendida a partir da inserção do Brasil no capitalismo global, mas considerando o papel dos Estados nacionais nessa produção do espaço planetário. Como descreve a autora:

Fronteira hoje, portanto, não é sinônimo de terras devolutas, cuja apropriação econômica é franqueada a pioneiros ou camponeses. É um espaço também social e político, que pode ser entendido como um espaço não plenamente estruturado, potencialmente gerador de realidades novas (BECKER, 1998, p. 11).

Como características dessa fronteira do final do século XX, indica: a) a fronteira já nasce heterogênea, produzida pela superposição de frentes de várias atividades, sendo o povoamento e a produção relativamente modestos; b) a fronteira já nasce urbana e com intenso ritmo de urbanização; c) na fronteira o poder público federal tem importância fundamental, tanto no planejamento, quanto na escala dos investimentos em infra-estrutura (BECKER, 1998).

A fronteira tem, segundo a autora, uma *virtualidade histórica*, pois é vista como um espaço de expectativa para reprodução ampliada de praticamente todos os agentes sociais envolvidos na produção do espaço do país. Para a nação ela é ao mesmo tempo, símbolo e fato político, na medida em que é um espaço de projeção para o futuro, constituindo-se como potencialidade alternativa; para o capital, ela tem valor

estratégico, de maneira que é possível implantar na mesma novas estruturas produtivas, além de servir como reserva energética mundial.

Uma discussão fundamental, para as intenções desta tese, presente nesse trabalho de Becker (1998), mas também em outro (BECKER, 1990), refere-se ao que a autora denomina de fronteira urbana.

Uma fronteira urbana é a base logística para o projeto de rápida ocupação da região, acompanhando e mesmo se antecipando à expansão de várias frentes. Trata-se de uma feição original da fronteira contemporânea. A urbanização não é aí uma consequência da expansão agrícola: a fronteira já nasce urbana, tem um ritmo de urbanização mais rápido que o resto do Brasil. E esta feição está intimamente associada à migração (BECKER, 1998).

Ainda segundo essa autora, o processo de urbanização deve ser visto como instrumento de ocupação da região, desempenhando, portanto, três papéis fundamentais: 1) é um poderoso fator de atração de migrantes; 2) é a base da organização do mercado de trabalho; 3) é o lócus da ação político-ideológica do Estado.

Para Machado (1999) a novidade na experiência da urbanização da Amazônia não é necessariamente a intervenção direta do Estado nos processos, mas a gênese quase instantânea de um sistema urbano que é, ao mesmo tempo, condição e produto do sistema de povoamento da região. Para ela urbanização e povoamento estão associados no conceito de “sistema de povoamento”, entendido como um conjunto de nódulos (vilarejos, vilas e cidades), as redes de comunicação que os interligam e os equipamentos e a informação que permitem essa conexão em um determinado território. Diante disso, a autora termina mostrando que o sistema urbano é o resultado do estabelecimento de dois tipos de ordenamentos, um intencional e outro espontâneo. Nas suas palavras:

Nessa linha de pensamento, portanto, o “sistema” urbano é o produto de dois tipos de ordem: a organização intencional, impulsionada pela ação governamental, das empresas e das instituições, e a ordem espontânea (auto-organizativa), produzida pelo mercado (de terras, de trabalho, de bens, de serviços, etc.), pela ação das estruturas sociais coletivas e pelos indivíduos (MACHADO, 1999, p. 119).

Ao se questionar a respeito da validade atual do conceito de fronteira, em face das grandes transformações que a região passou, ao longo desses 22 anos, desde a publicação de seu primeiro livro sobre o tema (1982), Becker (2004; 2005) responde

que o conceito ainda permanece válido, muito embora a realidade amazônica tenha se transformado significativamente, em função, especialmente, das novas motivações e dos novos agentes sociais envolvidos no processo. Ressalta que não se trata mais do domínio das instituições governamentais, bem como não trata, fundamentalmente, também da expansão territorial da economia e da população nacionais. Na verdade, as forças que estruturam a fronteira, na atualidade, embora já estivessem presentes no passado, só recentemente assumiu a dianteira do processo, tendo importância fundamental nas escalas global, nacional e regional/local, uma vez que são geradoras de realidades novas: as populações ditas “tradicionais”, os governos estaduais e a cooperação internacional. Diante disso, afirma que o resultado dessa nova configuração regional da Amazônia não deve ser vista apenas como fronteira móvel, pois, agora, tem uma dinâmica regional própria.

Uma contribuição importante do ponto de vista do método geográfico para o entendimento da fronteira, presente em Becker (2004), é a incorporação das escalas geográficas e de suas articulações. De acordo com ela para entender o que se passa no lugar e, como consequência, pensar e implantar políticas públicas mais adequadas ao seu desenvolvimento exige, mais do que nunca, considerar os interesses e as redes conflituosas das diferentes escalas geográficas. Neste sentido, em nível global, a Amazônia está sendo vista como um espaço a ser preservado para sobrevivência do planeta, devendo-se observar, porém, que nesse grupo existem desde interesses ambientalistas legítimos, até interesses econômicos e geopolíticos que buscam mercantilizar a natureza e se apropriar do poder de decisão sobre sua utilização. Em nível nacional, onde também existem interesses divergentes e conflitantes, a Amazônia continua sendo concebida, naquela “velha” visão desenvolvimentista, como fronteira de recursos, como área de expansão do povoamento e da economia nacionais, como forma de ratificar a soberania do Brasil, ressaltando-se que também existem interesses ambientalistas. Na escala regional/local, o impacto de todos esses interesses e concepções, mais as demandas sociais, têm produzido grandes transformações na mesma, o que permite que se fale numa “nova geografia Amazônica”. Becker (2004) faz questão de ressaltar que para a sociedade regional e, também, para parte da sociedade brasileira, a fronteira continua sendo concebida como um espaço de projeção para o futuro.

Em um estudo específico sobre a fronteira tecno-ecológica, Becker (2005) apontou para a passagem de uma “economia de fronteira” para um padrão de

“desenvolvimento sustentável”, fundado na idéia de eficiência máxima e de desperdício mínimo dos recursos naturais, na valorização da diversidade e na descentralização. Ressalta que não se trata somente de um novo modo de produzir, mas também de um novo modo de regulação, em que se chocam interesses e visões divergentes a respeito da natureza e de seu uso, como visto anteriormente.

Para o novo modo de produzir, a natureza se valoriza como capital de realização futura; para as populações nativas e movimentos ambientalistas ela tem valor como fonte e meio de vida, enquanto é ainda base essencial de recursos para segmentos produtores e para a sociedade brasileira em geral (BECKER, 2005, p. 227).

A autora considera que, definitivamente, a sociedade civil, entendida sob suas diferentes formas de organização (ONGs, movimentos sociais, sindicatos, indígenas etc.), as experiências comunitárias alternativas, fundadas na bio-sociodiversidade, e a variável ambiental e suas diferentes articulações escalares, foram incorporadas no discurso e na definição das políticas públicas, não sendo possível ainda avaliar suas conseqüências. De qualquer modo, destaca que dois componentes se tornaram fundamentais nessa nova perspectiva de transformar a Amazônia numa nova fronteira do padrão de desenvolvimento sustentável: maiores investimentos em ciência e tecnologia voltados ao vetor tecno-ecológico e a logística de cunho social e seus diversos projetos alternativos (BECKER, 2005).

A discussão de fronteira conforme encaminhada por Velho (1972; 1976), Martins (1997) e Becker (1982; 1998; 2004; 2005), permitiu que se verificasse que essa realidade é complexa, densa e desigual/diferente, exigindo, portanto, uma postura que considera diferentes dimensões na produção da concretude da fronteira. O primeiro autor estudou a fronteira buscando visualizar o movimento das frentes de expansão, uma realidade que não era controlada, pelo menos inicialmente, pela ação do Estado ou por empreendimentos econômicos, ao contrário, tratava-se de um movimento “espontâneo”, comandado pelos agentes sociais em movimento, especialmente, os camponeses que construíram o rural e o “urbano” da região. O segundo autor, por sua vez, destacou em sua análise o eixo das temporalidades, mostrando que a fronteira se constitui, essencialmente, pela alteridade, pelo conflito, em que a frente de expansão, entendida não apenas na dimensão econômica (o autor recupera a idéia de diferença/identidade e não somente de desigualdade/classe), e a frente pioneira se fazem presentes na contemporaneidade da diversidade (coexistência de tempos históricos na

contradição dos processos sociais). O terceiro autor, no caso, autora, traz a discussão do papel do Estado na produção da fronteira, nos seus primeiros trabalhos fala principalmente na ação do governo federal por meio de políticas territoriais para a região, a “malha programada”, e nos trabalhos mais recentes incorporou o debate dos agentes (governos estaduais, populações “tradicionais” e cooperação internacional) e de suas respectivas escalas geográficas.

3.2. O conceito de cidade média e suas implicações para a fronteira amazônica

Ao discutir o papel das cidades médias no contexto da urbanização brasileira, Santos e Silveira (2001) mostram que elas desempenham fundamentalmente um papel técnico e, de maneira secundária, um papel político, ou politicamente subordinado às metrópoles nacionais e/ou estrangeiras. Segundo esses autores:

(...) as cidades médias têm como papel o suprimento imediato e próximo da informação requerida pelas atividades agrícolas e desse modo constituem em intérpretes da técnica e do mundo. Em muitos casos a atividade urbana acaba sendo claramente especializada, graças às suas relações próximas e necessárias com a produção regional (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 281).

Pode-se afirmar que entre os papéis desempenhados pelas cidades médias estão o consumo consumptivo e o consumo produtivo. O primeiro está relacionado ao oferecimento de meios de consumo final das famílias (educação, saúde, lazer, religião, informação) e das administrações (associado ao exercício da cidadania). O segundo refere-se, entre outras coisas, ao consumo intermediário das empresas, a produção de bens e serviços exigidos por elas próprias e por seu entorno (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Silveira (2002), ao analisar as cidades médias em face do processo de globalização indica que é necessário repensar os conteúdos assumidos por esse novo meio geográfico contemporâneo e elaborar um esquema interpretativo que permita abordá-la em sua especificidade. Neste sentido, aponta que a cidade não deve ser entendida em si mesma, sendo preciso analisá-la incluída no movimento da totalidade ou da totalização, de maneira a descobrir as lógicas contraditórias, presentes no território, feito de objetos e de ações.

É a divisão territorial do trabalho, produto e condição da divisão social do trabalho, que se identifica nas cidades, no território nacional e no mundo. As redes urbanas, sendo arcabouço desse sistema de trabalho, outorgam papéis e valores diversos às metrópoles, às cidades regionais, às cidades locais (SILVEIRA, 2002, p. 12).

Na proposta dessa autora as cidades médias devem ser vistas como nós de uma divisão do trabalho à escala mundial, e o estudo de suas especializações pode ser um caminho para entender a recente organização do espaço. Dessa forma, destaca que as cidades médias são chamadas a assumir cada vez mais um comando técnico da produção, perdendo, por outro lado, a possibilidade de assumir um comando político.

Ao lado desse aspecto mais vertical das cidades médias, Silveira (2002) acrescenta que é preciso considerar a dimensão da horizontalidade, formado pelo trabalho local, pela porosidade do modelo e pela contigüidade do território. Aprofundando as contribuições iniciadas por Milton Santos sobre o circuito inferior da economia urbana, mostra que essas atividades complementares acabam se instalando em lugares especializados, como, por exemplo, estações terminais e ruas comerciais, e defende a tese de que o território é o lugar do trabalho e da vida. Como ressalta Silveira:

Considerados imóveis porque estão privados de fluidez e velocidade, estes agentes terminam por defender o uso de um território que é, ao mesmo tempo, o do trabalho e o da vida. Não há aqui telecomando, nem separação material das instâncias de produção e circulação. É um circuito criador de trabalho e visto como marginal (SILVEIRA, 2002, p. 15).

Ainda na tentativa de buscar um caminho teórico-conceitual para o entendimento da cidade média é preciso recuperar as discussões realizadas por Sposito (2001). De acordo com ela uma das abordagens mais utilizadas para definir a cidade média no Brasil tem sido aquela de natureza demográfica, que apesar de mudar de acordo com o tempo e o espaço, continua mantendo o fundamento de sua proposição, a questão do tamanho populacional. Nessa direção, na década de 1970, Andrade e Lodder (1979) ao procurarem entender o sistema de cidades no Brasil, consideravam como cidades médias aquelas que possuíam população entre 50 mil e 250 mil habitantes. Para esses autores o tamanho da população de uma cidade traz implícita sua dimensão funcional e reflete sua complexidade e complementaridade econômica.

No contexto atual da urbanização brasileira, consideram-se como cidades médias àquelas que apresentam população entre 100 mil e 500 mil habitantes, ainda que este

número não seja consenso entre os que defendem essa postura demográfica, conforme aponta Sposito:

Parece claro, então, o papel bastante relativo da definição de parâmetros, além do que a adoção estrita da referência populacional seria uma solução, apenas, se estivéssemos em busca de uma classificação das cidades, a partir de seu tamanho demográfico. A construção de curvas de distribuição desse tamanho para o conjunto das cidades brasileiras, por exemplo, possibilitaria o reajuste desses parâmetros, conforme evoluísse o crescimento dessas urbes (SPOSITO, 2000, p. 613).

Mesmo reconhecendo a importância da definição de cidade média pautada em critérios demográficos, Sposito (2001) mostra que a mesma serve apenas como uma primeira aproximação da questão, não contribuindo para uma análise mais dialética por dois motivos: 1) não existe uma correspondência direta entre o tamanho demográfico de uma cidade e o seu papel dentro da rede urbana, ou seja, cidades de mesmo porte ou tamanho podem desempenhar papéis de natureza e importância diferentes se considerada a variável territorial; 2) existe uma grande variedade de formas de aglomerações urbanas que apresentam realidades diferenciadas do ponto de vista da integração funcional, ou seja, existem cidades que mesmo não estando na faixa de população referente à denominada cidade média, assumem um papel de suporte e de sustentação para a dinâmica econômica regional.

Ao procurar definir cidade média, Sposito (2001) utiliza como fundamento da análise a noção de situação geográfica favorável. Assim, a primeira condição para ser considerada cidade média é que não pertença a áreas urbanas de grande porte (megapolitana, 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.

De acordo com Sposito (2007) o entendimento da cidade média exige que se reconheçam os papéis regionais que desempenha. Ressalta que em alguns momentos a cidade média é denominada de cidade regional, definida dessa forma porque cada cidade média estava associada a uma região ou área que comandava, o que significa que mantinha relações diretas com um conjunto de cidades pequenas e desempenhava

funções de caráter intermediário destas com as cidades maiores de que eram tributárias juntamente com as cidades pequenas.

Metodologicamente, Sposito (2007) acredita ser necessário trazer para o debate da cidade média o potencial explicativo da escala geográfica, um instrumento fundamental para se pensar a realidade geográfica contemporânea. Assim, conforme discutido na introdução da primeira parte da tese, Sposito (2007) acredita que para se estudar as cidades médias ou mesmo às regiões, deve-se trabalhar com a análise das relações entre o espaço intra-urbano e o espaço interurbano, colocando em relação, ao mesmo tempo, duas escalas geográficas e duas tradições de pesquisas urbanas – as relativas aos estudos de rede urbana com aquelas dos estudos intra-urbanos.

Seguindo essa perspectiva analítica das cidades médias, Pontes (2001) ao estudar uma cidade média brasileira, tendo como ponto de partida da reflexão o Estado de São Paulo, identifica dois critérios que considera fundamentais para o entendimento da estruturação desse perfil de cidades: o espacial e o intra-urbano. No primeiro, destaca a relevância regional, associada ao papel desempenhado pela cidade frente à outras cidades da região, do estado ou da microrregião; a localização em relação aos eixos principais, refere-se ao sistema de transporte, vias e rodovias e suas ligações com outros centros; existência de programas especiais na área, presença de empreendimentos estatais que sirvam de atração de investimentos ou dotem a cidade com infra-estrutura; distância de outras aglomerações e centros, referente à conexão com o entorno e a existência de dependência ou não em relação à metrópole; posição estratégica, relacionada às oportunidades econômicas para novos investimentos e as potencialidades da localização geográfica.

No segundo caso, critérios intra-urbanos, Pontes (2001) procura fazer uma caracterização bastante detalhada da cidade estudada, de maneira que considera a dimensão demográfica relacionada ao tamanho da cidade; o desempenho recente, referente ao dinamismo econômico; a proporção de migrantes recentes, que identifica os fluxos migratórios e sua relação com o crescimento vegetativo local; a estrutura da População Economicamente Ativa (PEA) conectada ao setor secundário; a pobreza urbana que indica a distribuição da renda no interior da cidade; a evolução urbana recente que se associa à taxa de crescimento da população urbana.

A grande diferença dos atuais estudos sobre cidades médias no que tange as relações entre as escalas intra-urbanas e interurbanas, segundo Sposito (2007), é que além das relações hierárquicas e horizontais, dos períodos técnicos anteriores, deve-se

acrescentar as relações transversais. Esta denominação está associada ao fato de que, na atualidade, as cidades médias, para poderem comandar a exportação agropecuária e/ou industrial regional, precisam se envolver em relações que extrapolam a própria rede de que fazem parte, relacionando-se diretamente com cidades de outros países e de importâncias diferentes, portanto, com a escala internacional. Como afirma:

As mudanças (...) relativas à divisão territorial do trabalho, da escala regional à internacional exigem esforço teórico maior de nossa parte. Sucede-se aos conceitos de região homogênea a polarizada, o de rede de redes, uma vez que cidades de uma rede urbana se relacionam com cidades de outras redes urbanas de forma cada vez mais freqüente, e esta relação depende da sobreposição de muitas outras redes, sobretudo de transportes e comunicações (SPOSITO, 2007, p. 239).

Além das relações entre escalas geográficas para o entendimento das cidades médias, a autora indica a necessidade de se pensar, também, a sobreposição das escalas geográficas. Neste sentido, ressalta que o movimento de dispersão das atividades produtivas industriais das principais metrópoles do país, para as metrópoles regionais e para as grandes e médias cidades, ao contrário do que se acredita, tem provocado ainda mais o movimento de reconcentração e novas especializações territoriais, mas dessa vez com a inclusão de uma parcela maior do território nacional ao processo. Nas palavras da autora:

(...) há que se lembrar que não se trata do fim de relações de dependência e exploração, mas sim do reforço delas, porque as lógicas de desconcentração das atividades de produção e dos pontos de comercialização acompanham-se de dinâmicas de centralização da decisão, da criação e da inovação, elementos essenciais no período atual para reprodução ampliada do capital (SPOSITO, 2007, p. 243).

Para completar a ferramenta teórico-metodológica que está construindo para pensar essa realidade nova, Sposito (2007) propõe o debate das articulações das escalas geográficas. Procura mostrar que ao invés de apenas relacionar ou sobrepor escalas, a atenção do analista deve se voltar para a observação dos movimentos, tarefa difícil para a geografia que “tradicionalmente” trabalhou com enfoques e metodologias centradas em localizações. É preciso ressaltar, porém, que ao se falar em movimento, não se tem a intenção de aludir apenas os relativos aos fluxos de transportes, mas, sobretudo, àqueles relacionados aos meios de comunicação. Portanto, os tipos, os movimentos e as intensidades dos fluxos que substantivam a realidade, devem ser analisados

considerando, de um lado, a escala geográfica propriamente dita e, de outro lado, os movimentos que articulam as escalas diferentes.

Diante do exposto, Sposito (2004; 2007) propõe que o caminho para o entendimento dessa realidade das cidades médias seja organizado por procedimentos metodológicos e por métodos que considerem dois conjuntos de análises de dinâmicas e de processos distintos, porém complementares e articulados entre si, o da reestruturação da cidade e o da reestruturação urbana.

Numa tentativa de contribuir para a construção do conceito de cidade média, Corrêa (2007) considerou que sua particularidade reside no pressuposto de uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intra-urbano.

(...) na construção de um objeto de estudo qualificado como cidade média, é necessário que não se considere isoladamente cada um dos três pontos aqui apresentados – tamanho demográfico, funções urbanas e organização do espaço intra-urbano – mas uma particular combinação deles. Isso torna a tarefa mais difícil, mas, por outro lado, permite a elaboração de um quadro teórico mais consistente, evidenciando a unidade da cidade como ponto funcional em uma dada rede urbana e como organização, em outra escala, do espaço interno (CORRÊA, 2007, p. 25).

Dentre as principais dificuldades para se conceituar a cidade média, Corrêa (2007) aponta três deles, no que se refere ao tamanho demográfico: o tamanho demográfico absoluto, a escala espacial de referência e o recorte temporal considerado. No que se refere à primeira dificuldade, afirma que deve haver uma relativização, pois dependendo da realidade urbana estudada uma cidade com determinado tamanho demográfico poderá ser considerada grande, média ou pequena. No que se refere à segunda, destaca que uma cidade média deve ser pensada a partir da escala espacial em relação à qual pode adquirir sentido. Assim, uma cidade como Aracaju, por exemplo, pode ser concebida como uma cidade média na escala do Brasil, mas uma cidade macrocefálica, na escala sergipana. Diante disso, o autor levanta a seguinte questão: existe uma escala espacial para a qual é possível pensar em cidade média? Quanto à terceira dificuldade, demonstra que, considerando a velocidade do processo de urbanização, é preciso destacar que, por exemplo, 100.000 habitantes têm significados diferentes dependendo da década a que se está fazendo referência (1940, 1960, 1980, 2000).

No intuito de construir um quadro teórico para o entendimento das cidades médias, Corrêa (2007) admite, pelo menos de modo preliminar, a necessidade de se considerar três elementos essenciais, segundo sua análise: a presença de uma elite empreendedora, a localização relativa e as interações espaciais. O primeiro elemento apontado, contrariando as discussões encaminhadas pelos autores anteriores, mostra que somente pode existir uma cidade média, quando a cidade é o local de concepção, de tomada de decisões e de acumulação de capitais, o que exige, por sua vez, uma elite empreendedora e ativa.

Admite-se que 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 centro metropolitano (CORRÊA, 2007, p. 29).

Essa postura teórica assumida por Corrêa (2007) faz com que se questione a própria existência de cidades médias no contexto da globalização e do processo de reconcentração do capital e das especializações produtivas, em que as decisões e o comando são dados pelas metrópoles globais e/ou pelas redes mundiais de nodos urbanos (BORJA; CASTELLS, 1997; VELTZ, 2001).

O segundo elemento, a localização relativa, é considerado pelo autor como mais um dos fundamentos importantes para se pensar as cidades médias, pois permite que a cidade se torne o foco das vias de circulação e um efetivo ponto nodal dos tráfegos de pessoas, de capitais, de informações, de mercadorias e de serviços. Faz questão de questionar se a localização é simplesmente uma herança do passado, resultado de um modo mais atrasado de circulação, ou se ao contrário faz parte de um empreendimento realizado por um grupo social que vai se tornando a elite ou reforçando essa posição.

A respeito do terceiro elemento, o autor ressalta que a cidade média apresenta interações espaciais intensas, multidirecionais e caracterizadas pela multiescalaridade. Aponta que existem interações espaciais que são controladas pela elite da cidade, e outras controladas por grupos exógenos. De qualquer modo, afirma que existem, em geral, duas escalas espaciais de interações, a escala regional e a escala extra-regional, seja ela nacional ou internacional. Deve-se ressaltar que a existência dessas interações extra-regionais é de fundamental importância para fazer a distinção entre o que seja uma cidade média, propriamente dita, e o que seja uma capital regional (CORRÊA, 2007).

Por fim, o autor admite três tipos preliminares de cidades médias: 1) lugar central, caracterizado pela concentração da oferta de bens e serviços para uma hinterlândia regional, destacando-se o comércio varejista e os serviços diversificados, ambos sob o comando de uma elite comercial. Trata-se do que convencionalmente se denominou de capital regional, uma cidade que na hierarquia urbana, está situada entre a metrópole regional, a quem recorre para buscar bens e serviços mais complexos e para obter capitais para o controle de algumas atividades terciárias, e os pequenos centros locais, a quem subordina através de funções centrais. 2) Centro de drenagem e consumo da renda fundiária, localizada em área pastoril, caracterizada pela presença de grandes propriedades rurais e pelo absenteísmo de seus proprietários que moram nas cidades, ou mesmo, em áreas onde foram implantados complexos agro-industriais. Segundo afirma, em ambos os casos essas cidades médias apresentam forte concentração de atividades varejistas e de prestação de serviços, que tem como principal clientela a elite fundiária que justificam a existência de lojas de luxo, restaurantes, clubes e serviços sofisticados nessas cidades. Através da propriedade fundiária, este tipo de cidade média controla econômica e politicamente importante espaço regional. 3) Centros de atividades especializadas, são cidades médias cuja característica principal é a concentração de atividades que promovem interações espaciais a longas distâncias, uma vez que suas atividades estão voltadas aos mercados nacional e internacional, sendo as interações regionais menos importantes. Como demonstra Corrêa:

A especialização advém dos esforços de uma elite local empreendedora que, sob condições de competição com outros centros, estabeleceu nichos específicos de atividades que, bem sucedidas, originaram uma especialização produtiva na indústria ou em certos segmentos do setor terciário. A especialização produtiva acaba construindo símbolo identitário da cidade e, possivelmente, essas atividades passam a ser vistas como o resultado de uma ação de toda a cidade (CORRÊA, 2007, p. 31).

Ao analisarem a reestruturação da rede urbana e a maior importância assumida pelas cidades médias na Amazônia, Trindade Jr. e Pereira (2007) afirmam que elas cumprem, na região, o papel de centros sub-regionais, constituindo-se em vetores importantes para o crescimento econômico e demográfico regional, uma vez que funcionam como referência para diversos municípios nas micro e mesorregiões em que estão inseridas. Sobre este último aspecto afirmam:

Pela estrutura e diversidade de bens e serviços existentes – maior organização na rede de saúde, com serviços mais especializados; maior diversidade de vagas e cursos em instituições de nível superior, públicas ou privadas; diversificação de atividades culturais e de lazer –, tais cidades médias se constituem pólos regionais para o atendimento de necessidades da população, tanto para aquelas residentes na própria cidade, como para aquelas de cidades próximas. Isso confere a elas o papel de subsidiárias para o atendimento de necessidades de determinadas mesorregiões nas quais estão inseridas e/ou com as quais se articulam diretamente (...) (TRINDADE JR.; PEREIRA, 2007, p. 324).

Como fatores explicativos do surgimento das cidades médias na Amazônia, Trindade Jr. e Pereira (2007) apontam: a abertura de novas rodovias, que promoveu a revalorização de centros urbanos tradicionais; a forte influência da dinâmica dos novos empreendimentos e das novas atividades econômicas instaladas em seu próprio espaço ou na região, responsável por reforçar sua relativa independência em relação aos centros maiores e por provocar uma maior complexificação da rede urbana; e o fato de se constituírem, em função dos fatores antecedentes, em espaço de acolhimento de um maior contingente de pessoas ligadas diretamente aos órgãos e instituições responsáveis “pela implementação da nova malha técnica, política, econômica e cultural da região”.

Empiricamente, os autores investigaram três cidades médias da Amazônia, Marabá (Sudeste do Pará), Santarém (Baixo Amazonas e Sudoeste do Pará) e Castanhal (Nordeste do Pará), procurando identificar que elementos, além do patamar populacional, fazem das mesmas efetivamente cidades médias. Neste sentido, apontam que o fato de se constituírem espaços de mediação entre as pequenas cidades e os grandes centros se tornasse relevante na análise, porém, acreditam que essa mediação ocorre em diferentes dimensões e sentidos. Primeiro, do ponto de vista dos fluxos, elas servem de referências para as demais cidades dentro da mesorregião em que estão inseridas e/ou com a qual se articulam. Segundo, do ponto de vista político, com exceção de Castanhal, as cidades se constituem em fóruns regionais de decisões políticas e de debates sobre questões que atingem diretamente as sub-regiões de que fazem parte. Terceiro, do ponto de vista econômico, as cidades apresentam significativo crescimento econômico, comprovado por sua capacidade de arrecadação de impostos, tais como, o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) e o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados). Em que pese a importância da arrecadação desses núcleos, os autores chamam a atenção para o fato de que não são eles os maiores arrecadadores do Pará, pois deve-se considerar os municípios integrantes da Região

Metropolitana de Belém e aqueles ligados aos Grandes Projetos (Projeto Ferro Carajás, Parauapebas; Projeto Trombetas, Oriximiná; Albras/Alunorte, Barcarena; Usina Hidrelétrica de Tucuruí, Tucuruí; Projeto Jarí, Almerim; Pólo Agropecuário e Mineral, Paragominas), que por mais que possuam um status econômico significativo, não conseguem definir polarizações em seu entorno, uma vez que não se constituem em centros de distribuição e oferta de serviços, o que serve para relativizar a utilização do aspecto econômico isoladamente para definir cidade média. Quarto, do ponto de vista da capacidade de receber e fixar migrantes, as cidades médias apresentam alta capacidade, porém tem fragilidade no que se refere à geração de postos de trabalho (TRINDADE JR.; PEREIRA, 2007).

Uma das particularidades importantes das cidades médias da Amazônia de acordo com Trindade Jr. (2005) e Trindade Jr. e Pereira (2007), é que diferente daquelas cidades médias existentes no restante do Brasil, que reclamam mais trabalho qualificado e abriga uma população de classe média, as da Amazônia apresentam um grande número de desempregados, trabalhadores desqualificados e um empobrecimento acentuado de sua população, acompanhando, dessa forma, a precária qualidade de vida das grandes cidades da região. Perseguindo esta hipótese, Pereira (2004) ao comparar a cidade de Santarém com cidades médias de São Paulo (Marília, Presidente Prudente, Sorocaba e Franca), mostra que as últimas apresentam melhores desempenhos quanto aos indicadores de renda e pobreza urbana, emprego, educação, acesso aos serviços de saneamento e oferta de bens e serviços.

Com o intuito de caracterizar melhor as diferenças existentes entre as cidades médias da Amazônia oriental, Trindade Jr. e Pereira (2007) apontam para a existência de pelo menos três tipos de cidades médias: a) cidades médias às margens das estradas, como aquelas que têm maior facilidade de conexão com outros centros e maior acessibilidade para os migrantes, como é o caso de Castanhal; b) cidades médias à beira do rio, como aquelas que perderam ou até mesmo negaram suas características ribeirinhas, articulando-se muito mais por outras vias, principalmente as rodoviárias, como expressa bem a realidade de Marabá; c) cidades médias às margens dos rios e complementarmente articuladas por outras vias de circulação, mas que continuam mantendo as características do padrão dendrítico ribeirinho e tem o rio como principal eixo de relacionamento entre ela e as pequenas cidades de sua mesorregião, como é o caso de Santarém (TRINDADE JR.; PEREIRA, 2007).

O estudo realizado por Ribeiro (1998; 2001) mostra que a maior presença de cidades médias na região, está associada à diversificação de seus papéis e a multiplicação de suas atividades produtivas, que por sua vez têm produzido uma complexificação da rede urbana amazônica. Nessa direção, faz a seguinte afirmação:

Nesse contexto, na Amazônia, os núcleos urbanos identificam-se por um conjunto de atividades que conduzem ao maior grau de diversificação/especialização e com isso, esses núcleos se organizam em diferentes tipos, desde aqueles mais especializados, nos quais predominam a atividade industrial, ou por núcleos urbanos que vivem das atividades primárias – extrativismo vegetal e/ou agropecuária, caracterizando a maioria desses centros, até aqueles mais diversificados, conjugando atividades comercial e industrial (RIBEIRO, 2001, p. 375).

A partir de sua pesquisa, Ribeiro (1998; 2001) identifica além dos quatro centros regionais, que combinam mais de 100 interações no que se refere à procura de funções centrais (produção, distribuição e gestão) e perfazem um total de 250 relacionamentos, quinze cidades que atuam como centros sub-regionais, e que se constituem em importantes centros de distribuição de bens e serviços: Imperatriz, Araguaína, Bacabal, Gurupi, Porto Velho, Rio Branco, Rondonópolis, Ji-Paraná, Caxias, Santa Inês, Várzea Grande, Vilhena, Marabá, Santarém e Castanhal.

Além de identificar as cidades médias da Amazônia, Ribeiro (2001) apresenta suas características distintas e particulares como sendo: a) centros relacionados à frente pioneira agro-pastoril e mineral – Araguaína e Gurupi, no Tocantins, Rondonópolis e Várzea Grande, em Mato Grosso e Ji-Paraná e Vilhena, em Rondônia; b) centros situados nas bordas nordestinas do Estado do Maranhão – Imperatriz, Bacabal, Caxias e Santa Inês; c) centros associados à Amazônia tradicional e seu sistema dendrítico-ribeirinho, no geral antigos e revitalizados por novas dinâmicas econômicas como Porto Velho em Rondônia, Rio Branco no Acre e Santarém, no Pará; d) centros que estão à margem das estradas como Castanhal e Marabá, no Pará (RIBEIRO, 2001).

Ao analisar as articulações existentes entre as cidades da calha dos rios Solimões-Amazonas, a fim de estabelecer uma tipificação da rede urbana nela constituída, Oliveira (2008) vai propor um caminho teórico-metodológico para se estudar as cidades médias a partir das especificidades geográficas da região amazônica. Assim, parte da hipótese de que na calha dos rios Solimões-Amazonas pode-se identificar um conjunto de lugares com diferentes caminhos para o mundo, cujas

relações entre local e global são a referência para seu entendimento (lugares submetidos à lógica da mundialização), mas, por outro lado, existem locais que guardam dimensões e sentidos traçados a partir de outras lógicas e de outros valores. Neste caso, trata-se daquelas cidades que não foram atingidas pelo processo de mundialização e que podem servir como reserva territorial estratégica não para uma colonização pioneira, mas para a construção de outro modo de vida.

Metodologicamente, Oliveira (2008) lança mão da teoria da produção social do espaço, porém resgatando alguns fundamentos da geografia clássica, tais como a relação homem-meio e sociedade-natureza. Anuncia, de imediato, que quem se estabelece em rede é a sociedade, tendo a cidade como base do processo. Parte do conceito de rede para representar o espaço, porém de imediato percebe que o mesmo não é capaz de analisar a complexidade das inter-relações homem-meio e sociedade-natureza, ainda que seja um instrumento importante para pensar a relação lugar-mundo. A partir da análise de determinados arranjos institucionais (dinâmica da população, história, relações intra e interurbanas, serviços e comércio, tendências locacionais das atividades produtivas, arrecadação de impostos, insumos para cesta básica regionalizada, índice de construção civil, movimentos sociais, ONGs, práticas religiosas e fluxo de transporte), considera que a rede urbana deve ser entendida sempre no plural – redes – pois as diversas relações materializadas nos diferentes fluxos de informação, mercadoria, instituições, pessoas, criam um conjunto de redes que, sobrepostas, formam a rede urbana.

Oliveira (2008) começa mostrando os limites de se analisar a rede urbana apenas por critérios demográficos, vê a necessidade de relacionar esses critérios demográficos tradicionais com a compreensão da oferta de serviços e infra-estrutura, no sentido de evidenciar as diferenças entre as cidades, tanto na relação que estabelecem entre si, quanto nas relações com as redes urbanas regionais, nacionais e internacionais. Ele demonstra que a definição de uma cidade como pequena ou média não é uma questão demográfica, mas relacional, ou seja, a sua atuação na estruturação da rede urbana da região.

Depois dessa ressalva feita quanto ao critério populacional, Oliveira (2008) parte para a análise da funcionalidade e a capacidade de conexões que as cidades estabelecem entre si e com outras situadas fora da calha do Solimões-Amazonas. Para observar esse aspecto adota as seguintes variáveis: serviços e infra-estrutura; agências dos correios; infra-estrutura e serviços de transporte; sistema financeiro; infra-estrutura de saúde. Por

fim, depois de analisar essas variáveis institucionais, conclui a existência das seguintes tipologias e hierarquias urbanas, fundadas na realidade empírica da região amazônica:

1) *Cidades Médias*: a) cidade média de responsabilidade social (Tefé, Manacapuru, Parintins e Itacoatiara) – possui nodos importantes para a rede; contem arranjos institucionais importantes para si e para os municípios ao seu redor; b) cidade média com dinâmica econômica externa (Coari) – possui relações verticais densas e relações fracas com as demais cidades da região, uma vez que pouco agrega valor no local; c) cidade média de fronteira (Tabatinga) – possui rede difusa, além da calha e com países vizinhos, destacando-se o papel das forças armadas em sua dinamização. 2) *Cidades Pequenas*: a) cidade pequena de responsabilidade social (Fonte Boa e Santo Antonio do Içá) – tem funções intermediárias entre fluxos de transporte e comercialização, entre as médias e as demais cidades e aglomerados; b) cidade pequena com dinâmica econômica externa (Iranduba, Codajás) – voltada para a exportação de produtos (minerais, agropecuários, extrativos e pequenas indústrias), principalmente para a cidade de Manaus; c) cidade pequena de fronteira (Benjamin Constant) – é quase independente das cidades da calha, pois se insere numa rede mais ampla de pequenas cidades na fronteira; d) cidades pequenas dependentes (Amaturá, Alvarães, Santo Antonio do Içá, Tonantins, Uarini, Anori, Anamá, Careiro da Várzea e São Paulo de Olivença) – ausência de infra-estrutura que possibilite exercer suas funções urbanas plenamente e por sua localização geográfica que dificulta sua relação com a calha central do rio, tornam-se dependentes das cidades médias e pequenas de responsabilidade territorial.

Oliveira (2008), ao estabelecer uma tipificação das cidades da calha do Rio Solimões-Amazonas, considera os limites de uma aproximação entre a realidade e a teoria usada para análise. A tipologia e o desenho da rede urbana proposta neste estudo possibilita a análise das relações socioespaciais constituídas no território e a compreensão das mudanças e permanências pelas quais passaram as cidades nessa parte do Brasil tão importante por sua bio e sociodiversidade. De um lado, ressalta que existem cidades que devem ser entendidas na relação que estabelecem com o processo de mundialização, portanto, a partir da relação local e global; de outro lado, mostra que existem cidades que devem ser entendidas fora dessa relação, com base em outras lógicas e outros valores (reservas territoriais para outro modo de vida).

Numa tentativa de apontar algumas peculiaridades da rede urbana e, conseqüentemente, das cidades médias da Amazônia, Sathler, Monte-Mor e Carvalho (2009), afirmam que apesar de as “cidades médias” regionais apresentarem um patamar

populacional expressivo e de serem vetor importante do crescimento econômico da região, não podem ser definidas, no sentido funcional, a rigor, como cidades médias, uma vez que, a exemplo da rede urbana, sofrem com as condições adversas para o desenvolvimento de seu papel de intermediação de fluxos. Como existem “enormes distâncias” desses municípios de médio porte em relação às metrópoles regionais e às capitais estaduais, como também existem carências evidentes de infra-estrutura, criam-se situações de isolamento que, pelo menos em tese, forçariam esses núcleos de médio porte a oferecerem diversos serviços considerados desnecessários ou compatíveis com cidades médias, porém, na prática, o que acontece não é isso, pois como também existe uma enorme fragilidade em termos de demanda local e regional, devido à presença de população de baixa renda e a baixa capacidade produtiva, os que precisam de determinados serviços mais complexos têm que percorrer grandes distâncias, uma vez que os mesmos somente são ofertados em cidades de um nível hierárquico superior na rede de cidades amazônicas (SATHLER; MONTE-MOR; CARVALHO, 2009).

Para terminar essa discussão mais teórico-conceitual a respeito das cidades médias, considera-se necessário fazer alguns apontamentos/ressalvas fundamentais para a postura que será adotada na presente tese no que se refere ao conceito de cidades médias. O primeiro deles refere ao fato de que as tentativas de conceituar as cidades médias no Brasil, sempre as colocam na posição de cumpridoras de um papel técnico, mas não de um papel político, que é de responsabilidade das metrópoles. Para a Amazônia considera-se fundamental a relativização dessa postura, pois conforme se procurará mostrar na parte final desta tese, as cidades médias da Amazônia, a exemplo de Marabá, tem se caracterizado, também, pela importância política – dado importante para se pensar cidade média segundo Corrêa (2007) – que tem assumido, principalmente, junto às relações de caráter mais horizontais. Talvez aqui esteja a principal contribuição da “fronteira” para o entendimento da cidade média, o caráter político, uma vez que ela é o foco de articulação de movimentos de diferentes escalas geográficas, conforme se apontou com as contribuições de Becker (2004; 2005) e de Oliveira (2008).

O segundo apontamento diz respeito às contribuições para o entendimento das cidades médias na Amazônia, conforme encaminhados por Trindade Jr. e Pereira (2007), Ribeiro (2001) e Oliveira (2008). Nos dois primeiros trabalhos a discussão sobre cidades médias na Amazônia aparece fortemente associada à idéia de expansão de fronteira econômica, procurando ressaltar que a forma como o capital se desenvolveu na

região depois dos anos de 1960, em grande medida fora do eixo da metrópole fez com que surgissem essas cidades médias que funcionam como condição geral de produção para os grandes empreendimentos e para as políticas de desenvolvimento regional. Apesar de enriquecedora essa análise acaba deixando de considerar, justamente, o que há de mais forte no trabalho de Oliveira (2008), as relações fundadas em outras lógicas (reserva para outros modos de vida), que não aquelas fundadas na relação entre cidades médias e o processo de mundialização, a relação global, regional e local.

O terceiro apontamento diz respeito ao papel do Estado na produção de determinadas condições que fazem desses núcleos urbanos, cidades médias amazônicas. A exemplo do que acontece com a compreensão da fronteira, na análise da cidade média da Amazônia exige-se que se discuta o papel fundamental exercido pelo Estado na sua produção. Além da importância apresentada por Trindade Jr. e Pereira (2007) das políticas de desenvolvimento regional para a produção de cidades médias como Marabá, Santarém e Castanhal, deve-se destacar que na região existem cidades médias capitais estaduais, dentre elas, Macapá, Rio Branco, Boa Vista e Porto Velho, cuja gênese está relacionada à criação dos antigos Territórios Federais pela União, que para transformá-las em capitais administrativas fizeram nas mesmas uma série de investimentos diretos em sua infra-estrutura e em sua dinamização econômica que acabaram, posteriormente, fazendo com que elas se constituíssem em cidades médias.

3.3. Transformações na fronteira amazônica e as novas relações da metrópole de Belém com as cidades médias de Marabá e Macapá

Em que pese o fato de que grande parte da implantação das políticas públicas de desenvolvimento regional para a Amazônia tenha se dado no período dos militares, depois de 1964, isto não significa dizer que antes desse momento não tenham existido na região experiências nessa direção. Como demonstra D'Araújo (1992) deve-se questionar a originalidade dos princípios e das idéias adotadas na região depois de 1964, uma vez que as mesmas já tinham sido aventadas em outros momentos, como se pode verificar nos estudos realizados para a criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), a grande diferença está na capacidade do governo para colocá-las em prática e não necessariamente no aspecto da inovação, pois as preocupações com a colonização, a capitalização, a comunicação, a defesa das fronteiras, dentre outras, já se faziam presentes. Concretamente pode-se dizer, segundo a autora, que:

Há que se admitir, contudo, que os primeiros passos de mais longo alcance foram dados nos anos 50, e, mais especificamente, que essa arrancada foi dada no segundo governo Vargas (1951-1954). Durante esse governo, foi criado o BNDE, órgão pioneiro de planejamento sob o ponto de vista global da economia. Além disso, foram criadas outras entidades e programas, como a Petrobrás, o projeto da Eletrobrás, o Fundo Geral de Eletrificação, o Plano Nacional do Carvão, o Banco do Nordeste do Brasil, a SPVEA, a Capes, a Comissão de Exportação de Materiais Estratégicos, a Carteira de Colonização do Banco do Brasil, o Instituto Nacional de Imigração e Colonização, além de iniciativas vinculadas à indústria automobilística (D'ARAÚJO, 1992, p. 43).

Esse esforço de planificação assinalava as preocupações com o desenvolvimento como uma meta para fazer com que o país pudesse superar a situação de atraso e de subdesenvolvimento em que se encontrava. Segundo afirma, foi no governo de Juscelino Kubitschek que essa lógica do desenvolvimento ganhou sua expressão máxima, uma vez que o Plano de Metas foi um exemplo positivo de como o planejamento governamental pode conviver em harmonia com a estabilidade política e com a democracia. O grande achado desse período de Vargas, e, principalmente, de Kubitschek, que marcaria até mesmo o governo dos militares, foi a idéia de que a técnica está a serviço do desenvolvimento e de que a técnica está acima da política na definição das estratégias de desenvolvimento (D'ARAÚJO, 1992).

Diante dessa perspectiva desenvolvimentista, comandada pelo governo central, foi que na Constituição de 1946 se estabeleceu a necessidade de fazer com que as regiões mais atrasadas e pobres pudessem alcançar o mesmo patamar de desenvolvimento das regiões mais ricas e avançadas do país, o fundamento era a adoção de uma perspectiva de desenvolvimento equilibrado que pudesse atender as peculiaridades das regiões do país, dentre as mais necessitadas aquelas que eram alvos dessas iniciativas: o Nordeste, em função das secas, a Amazônia, com uma grande agenda de desafios, e o Vale do São Francisco, considerando suas condições de navegabilidade e as possibilidades de integração do país.

No caso da Amazônia, especificamente, a Constituição de 1946 previa uma aplicação por parte da União, durante um período de pelo menos vinte anos consecutivos, de uma quantia não inferior a três por cento da sua renda tributária. Além disso, os Estados, Territórios e Municípios da região deveriam reservar para essa

finalidade de investimentos, anualmente, três por cento de suas rendas tributárias (D'ARAÚJO, 1992; COSTA, 2004).

Nesse contexto de planejamento regional centralizado se instalou em Belém, no dia 21 de julho de 1953, a SPVEA, tomando posse o seu primeiro presidente, Arthur César Ferreira Reis. De acordo com Costa (2004) o objetivo essencial da implantação desse processo de planejamento era a formação de um sistema de infra-estrutura voltado ao fomento das atividades agrícolas, minerais e industriais, estando em segundo plano os interesses de elevação do bem-estar social da região.

De maneira mais específica, D'Araújo (1992, p. 49) mostrou que a principal medida desse órgão era a “*criação de uma sociedade estável de base agrícola*”, sendo necessário para isto o estabelecimento de uma política de crédito e de comercialização, a melhoria nos transportes, o aproveitamento das várzeas como solos agrícolas, a formação de núcleos de colonização para a plantação da seringueira e de outros produtos agrícolas, principalmente, o arroz, e a exploração madeireira. Sobre esta exploração da madeira o objetivo era transformar o Brasil num dos grandes fornecedores desse produto para o mercado internacional, mas para isso era necessário aumentar e equipar as serrarias existentes, diversificar os tipos de árvores que eram exportadas e fornecer créditos para empresas nacionais e estrangeiras que tivessem interesse em extrair, industrializar e comercializar esse produto. Além da agricultura e da exploração madeireira, a SPVEA previa ainda a exploração de recursos minerais, principalmente o petróleo e outros, que foram devidamente especificados e localizados, e o povoamento da região, que deveria ser realizado com imigrantes nacionais e estrangeiros, fazendo-se alusão, constantemente, aos japoneses, por suas ações bem-sucedidas na formação de colônias de juta. Para a autora, a ocupação do território através do povoamento e da fixação de populações era vista como a tarefa mais importante para que qualquer outro projeto pudesse funcionar na região, ressalta, ainda, que em nenhum momento se considerou a existência de populações indígenas na região.

Segundo Costa (2004) o Plano Quinquenal da SPVEA foi preparado em cinco meses, para ser submetido à Presidência da República, porém, jamais recebera aprovação do Congresso. Na sua avaliação, embora constituísse mais um diagnóstico descritivo, porém, bem elaborado e fundamentado nos problemas regionais da época, o Plano, que priorizou o incremento agrícola para o consumo local e para a exportação, sofreu das seguintes carências: recursos para custear os objetivos propostos; base técnico-científica; conhecimento do potencial amazônico; estratégias, políticas e

instrumentos de estímulo à transformação econômica regional. Também no texto de D'Araújo (1992), pode-se verificar a descrição da avaliação feita pela SPVEA a respeito de sua própria atuação na região, após o seu Primeiro Plano Quinquenal (1955-1960).

Em 1960, findo o Primeiro Plano Quinquenal, o órgão efetuou um balanço de sua própria atuação e reconheceu, através de dados, o fracasso de suas metas em quase todos os níveis. Esse estudo revela que, de 1948 a 1958, a participação da região na renda nacional caíra de 4,6 para 4,4. Não houvera aumentos significativos na produção agrícola, praticamente nada fora realizado com referência à colonização, e fora nula a ação para fixar as colônias agrícolas existentes. Na área de transportes, mencionava-se o início da construção da Belém-Brasília, e, na de energia, um dos setores mais contemplados, a construção de cinco usinas térmicas e duas hidrelétricas, que, no entanto, tinham vindo atender as necessidades de energia do resto do país, e não da região (...) (D'ARAÚJO, 1992, p. 52).

Ao final de seu artigo D'Araújo (1992) afirmou que a experiência da SPVEA deixou claro para as políticas públicas de desenvolvimento no Brasil três coisas importantes. Primeiro, o planejamento passou a ser visto como uma necessidade e como uma iniciativa do governo, ressaltando-se, porém, que para a Amazônia havia grandes dificuldades tanto para planejar, quanto para executar o que foi planejado. Segundo, a colonização se tornou a “mola mestra” dos planos de desenvolvimento, de modo que, “tudo faria sentido se a região fosse povoada”, o que ainda é uma verdade aceita pelos governantes de todos os segmentos. Terceiro, o jogo de poder deixou evidente que a SPVEA teve seu insucesso relacionado às pressões políticas legislativas e partidárias, tanto nacionais, quanto regionais.

Ao destacar alguns investimentos realizados pela SPVEA na região, Costa (2004) destacou que, para além da modernização dos Serviços de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAPP), do financiamento para algumas indústrias (de fósforo – FOSNOR –, de sorvetes – GELAR –, de tintas – NORTINTAS –, de cerveja – CERPASA) e da superação do problema crônico de carência de energia, o principal empreendimento desse órgão, que marcou significativamente as transformações regionais com a integração da região ao restante do país, foi a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010). Sobre a sua construção afirma o autor:

A nova rodovia BR-010, inaugurada em janeiro de 1960, com 2.080 km, quebrou o secular isolamento físico (exceto por via marítima: navegação de cabotagem ou de longo curso) em que se encontravam

submetidas tanto as capitais paraense e amazonense quanto, praticamente, a Amazônia como um todo, no que diz respeito ao resto do território nacional e ao mundo. A partir daí, instaurou-se o processo de gradual integração e incorporação efetiva do subsistema amazônico ao sistema econômico nacional, proporcionando à Região concomitantes custos e benefícios (no longo prazo, mais estes do que aqueles, contrariando a renitente opinião das cassandras) (COSTA, 2004, p. 492).

Como demonstraram Browder e Godfrey (2006), ao longo dessa rodovia Belém-Brasília vai se estabelecer um processo, muitas vezes caótico de delimitação e ocupação das terras, cujo fundamento é o seu processo de apropriação privada por grandes proprietários de latifúndios apoiados e/ou incentivados por agências governamentais de desenvolvimento regional. Para se ter uma idéia deste processo basta dizer que entre 1959 e 1963 aproximadamente 5,4 milhões de hectares de terras foram transferidos das mãos do poder público para grupos privados, somente no estado do Pará. O resultado desse processo, denominado por Pinto (1985) de “*ocupação pela pata do boi*”, foi o conflito violento pela posse da terra, a produção de títulos fraudulentos e a violência rural que ainda impera na região e que impede que pequenos agricultores e colonos possam acessar títulos de terras e crédito rural, ficando, na maioria das vezes, submetidos a uma lógica itinerante ou tendo que se empregar como mão-de-obra barata nos grandes projetos implantados no mesmo período na região.

O resultado dessa lógica de ocupação do espaço agrário, ao longo da Belém-Brasília, é a produção de uma forma específica de urbanização diretamente associada ao mundo rural, conforme demonstraram Browder e Godfrey:

A eventual consolidação de pequenas reivindicações de terras em grandes latifúndios ao longo da rodovia Belém-Brasília promoveu uma forma específica de urbanização: as vilas de migrantes pobres que pareciam, inicialmente, favelas rurais. Desprovidos do acesso a terra, muitos migrantes tinham pouca escolha além de congregar-se em uma série de povoados espontâneos ao longo da rota da rodovia Belém-Brasília nos Estados de Goiás, Maranhão e Pará (2006, p. 86).

Em linhas gerais, Gonçalves (2001) afirma que a rodovia Belém-Brasília não é apenas uma estrada, mas a materialização geográfica de um projeto de desenvolvimento e modernização territorial. Com ela ocorre a viabilização dos interesses de uma fração da burguesia nacional, as empreiteiras, e a produção de um rompimento profundo com as elites dominantes tradicionais da Amazônia que tinham como base de sua sustentação o modelo mercantil e o sistema de aviação.

No que diz respeito, especificamente, aos investimentos realizados pelo setor privado na região nessa década de 1950, Costa (2004) afirmou que no auge do processo de substituição de importações no país, ocorreu a implantação das instalações industriais pioneiras do refino de petróleo em Manaus, em 1956, atualmente pertencentes à Petrobras; a constituição de um complexo agroindustrial de fibras vegetais integradas verticalmente por meio da produção primária; intermediação comercial de matéria-prima; indústria têxtil de fiação e tecelagem de animação em Manaus, Belém, Santarém e Parintins, ressaltando-se que, posteriormente, com o processo de integração nacional, não conseguiram competir com as indústrias têxteis do sudeste; o grande e pioneiro projeto de mineração de manganês do complexo Serra do Navio-Porto de Santana, no Amapá, que pela sua importância para o processo de urbanização de Macapá e do Estado do Amapá, será discutido em seguida; a instalação de unidades produtivas direcionadas à produção de cimento em Capanema, nordeste do Pará; a moagem de trigo em Belém e Manaus, o refino de óleos comestíveis, laminados e compensados em Belém, Manaus e Macapá, dentre outros investimentos (COSTA, 2004).

Antes de avançar na discussão da temática em foco, deve-se esclarecer que o objetivo de se discutir o planejamento realizado pela SPVEA na região Amazônica é o de mostrar, por um lado, que as políticas de desenvolvimento regional adotadas pelos militares, em linhas gerais, não representaram grandes rupturas no que vinham sendo colocado em práticas, desde os anos de 1950; e, de outro lado, ressaltar que as transformações econômicas da região, ainda que de forma incipiente, têm início, também, antes da chegada desse grupo ao poder no país. Dessa forma, impõe-se a necessidade de pensar a Amazônia como fronteira – considerando o significado que o termo assume, conforme trabalhado no item precedente – antes mesmo dos anos de 1960 e 1970, como “tradicionalmente” se faz, desconsiderando ou sub-valorizando a importância das mudanças políticas e econômicas indicadas acima.

Para sustentar esse argumento de que as transformações que fizeram da Amazônia uma fronteira e que impactaram, diretamente, a rede urbana regional e a relação de Belém com as cidades médias da região, tiveram início antes mesmo da chegada dos militares ao poder, pode-se lançar mão da experiência do Amapá, que foi alçado à condição de Território Federal e, paralelamente, foi anfiteatro do primeiro grande projeto implantado na região amazônica, o projeto de manganês da

ICOMI (Indústria e comércio de Minérios S/A), ambos contribuindo significativamente para que Macapá, a capital administrativa do território, se tornasse uma cidade média.

De acordo com Porto (2001) a economia do Amapá passou pelos seguintes períodos econômicos, depois da criação do Território Federal do Amapá, como estratégia da gestão federal para defender o espaço amazônico: gênese, estruturação produtiva e organização espacial (1943-1974); planejamento estatal e diversificação produtiva (1975-1987); e estadualização e sustentabilidade econômica (pós 1988). Por ora será discutido esse primeiro momento, por acreditar que é nele que se estabelecem as bases das transformações da relação entre Macapá e Belém no contexto da fronteira, somente mais adiante, depois de analisar a experiência mais geral da Amazônia, é que se dará ênfase aos outros dois períodos indicados.

Como demonstrou esse autor:

Até a década de 1940, a economia da área que corresponde ao atual Estado do Amapá caracterizava-se pelo extrativismo vegetal e mineral, a pecuária e a atuação do exército brasileiro. Após essa década, foram criadas diretrizes políticas e administrativas do Território Federal, implantadas infra-estruturas e estimuladas atividades econômicas pelo Governo Federal, principalmente no setor do extrativismo mineral, que em muito contribuíram para estruturação econômica amapaense e para sua organização espacial (PORTO, 2001, p. 115).

Costa (2008) ao organizar as informações fornecidas pelo IBGE à época da criação do Território Federal do Amapá, mostra que em 1943, a população do Amapá era de 9 mil habitantes, dentre os quais, 1.286 estavam concentrados no núcleo urbano de Macapá. Está cidade quando da criação do Amapá, segundo o autor, era desprovida de energia elétrica, esgoto, água encanada, um vilarejo decadente e sem serviços básicos de atendimento ao bem-estar da sua população. Essa informação pode ser corroborada pelo relato da viagem de José Pereira de La Roque, ao Amapá, em 17 de setembro de 1947, em que mostra o estado de abandono em que Macapá se encontrava antes da criação do território federal. Nesse relato, bastante empolgado e parcial, aponta que “*no Território do Amapá, atualmente, tudo é ainda de iniciativa do govêrno do território, desde serviços de transporte e abastecimento até a produção de tijolos e telhas*” (LA ROQUE, 1950, p. 316).

A afirmação de La Roque (1950) acaba servindo para reforçar a hipótese da relação entre as ações do governo federal e a produção de uma infra-estrutura que

posteriormente transformaria Macapá numa cidade média. Ainda segundo esse autor, o governo do território produziu na cidade de Macapá toda a infra-estrutura necessária para que ela pudesse funcionar como capital administrativa do território: educação, saúde pública, iluminação, abastecimento de água, fomento agrícola, aeroporto, rodovia (no trecho Macapá-Porto Grande-Colônia Ferreira Gomes), construção de hotel e de casas para receber os funcionários públicos e, também, para os serviços da administração.

De acordo com Guerra (1954), o Território Federal do Amapá se caracteriza por uma grande dispersão de sua população ao longo dos cursos fluviais, o que está associado ao fato deles servirem como as principais vias utilizadas pela população para vencer os obstáculos oferecidos pela densa floresta e, também, por se constituírem nos principais meios de sobrevivência econômica.

A população está dispersa ao longo dos rios, sendo as confluências, as bocas dos rios e dos igarapés os pontos estratégicos para a localização das “casas de comércio” (...). As razões para explicar a grande dispersão da população ao longo dos rios têm que ser procuradas no fato de constituir os mesmos as únicas vias de penetração utilizadas e também no obstáculo que a floresta representa para ser vencida e ainda na atividade econômica da coleta e extração de produtos da natureza (GUERRA, 1954, p. 186).

Essa importância dos rios para a economia do Amapá aparece nas discussões empreendidas por Costa (2008) sobre o significado dos regatões para a vida desse Território. A partir de suas análises, pode-se verificar também, como se encontrava a relação entre Macapá e Belém, no período coberto por sua pesquisa (1945 a 1970). De acordo com ele, apesar do governador Janary Gentil Nunes ver com preocupação o fato dos rios se constituírem nas principais vias de comunicação do Amapá e de buscar solucionar esse problema por meio da aceleração no processo de construção de rodovias, pode-se dizer que até os anos de 1970, o Amapá permaneceu dependente da circulação fluvial que era realizada, tanto por meio de embarcações do próprio governo territorial, quanto por regatões, inclusive, a circulação que era realizada entre Belém e Macapá.

A linha entre as cidades de Macapá e Belém era a principal rota das embarcações do governo territorial, pois mais da metade das importações e exportações do Amapá tinham procedência da capital paraense.

O itinerário dos barcos tinha escalas nas seguintes localidades: Foz do Rio Macacoari, Ponta do Curuá, Foz do Rio Gurijuba, Ilha do Brigue, Ilha do Bailique, Sucuriju, Redenção, São Miguel e Ferreira Gomes (COSTA, 2008, p. 99).

Costa (2008) destaca que o número de povoações não atendidas pelas rotas das embarcações do governo territorial era bem maior do que aquelas em que essas linhas passavam, de modo que o comércio realizado pelos regatões tornava-se o principal veículo para essas localidades. Ele ressalta que a importância dos regatões não é apenas econômica, mas também social e cultural, uma vez que os mesmos produzem, na relação que estabelecem com os ribeirinhos, com a cidade de Macapá e com a própria natureza, um verdadeiro meio e modo de vida. Como descreve:

A vida cotidiana dos regatões que realizam suas atividades comerciais com a cidade de Macapá, entre os anos de 1945 e 1970, estava assentada em elementos que, a partir da convivência com o meio ambiente – rios, furos, baías, igarapés, canais, estabeleciam o que era ao mesmo tempo meio e modo de vida. Assim, uma vocação para o espaço que conjuga atitude e necessidade pelos rios da região. Na Amazônia, os rios são como o sangue que mantém a vida dos amazônidas. Junto às suas margens, índios e caboclos nasciam e morriam (COSTA, 2008, p. 115).

Na medida em que o Estado foi priorizando a circulação rodoviária, principalmente com os investimentos voltados à construção da rodovia BR-156, cortando o Amapá no sentido norte-sul, que o grande capital construiu seus próprios meios de circulação, o Porto de Santana e a Estrada de Ferro do Amapá, e que foi ocorrendo o processo de modernização das atividades comerciais e da própria circulação fluvial com a presença de grandes embarcações (balsas com capacidade de 500 toneladas e barcos com capacidade para 200 toneladas), foi havendo, paulatinamente, o desaparecimento do regatão, nas relações comerciais com Belém e os povoados e ilhas do interior do Pará e do Amapá.

Drummond e Pereira (2007), ao analisarem a trajetória da exploração da mina de Serra do Navio, desde sua origem até o seu fechamento, apontam como hipótese, que o Estado do Amapá teve seu crescimento associado, de um lado, à condição de território federal (1943-1988), e, de outro lado, à exploração da atividade mineradora do manganês, pela Indústria e Comércio de Minérios S/A. (ICOMI). Sustentam que, de fato, o que fez com que o Território Federal do Amapá tivesse índices elevados de desenvolvimento – em 1970, no auge da mineração o Território Federal era o 6º mais

importante em termos de qualidade de vida do país, já em 2004, alguns anos depois do fim dessa atividade, o Estado assume o 12º lugar – foi a presença dessa empresa de exploração mineral, o que não aconteceu com os demais territórios federais amazônicos. Na sua interpretação o Amapá aparece como é um caso típico do que denominam de “subfronteira de investimentos concentrados”

Ele foi alvo de investimentos de grande escala em recursos naturais, intensivos de capital, que cumprem as seguintes etapas: (1) exploração em grande escala do recurso natural visado, (2) crescimento rápido da população, com manutenção de baixa densidade, (3) existência de uma única concentração urbana dominante e (4) existência de grandes extensões de terra relativamente ociosa. Em tais fronteiras, pode ocorrer ainda que a infra-estrutura para o restante da economia – para além do setor ou atividade alvo do investimento concentrado – continue deficiente e focalizada na extração extensiva de outros recursos naturais, com fraca presença de agricultura, comércio e indústria. O Amapá seguiu este esquema à risca (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 113-114).

Ainda com base nesses autores pode-se dizer que depois de dez anos de estudos preliminares e detalhados sobre a implantação do maior empreendimento produtivo do Amapá, a ICOMI iniciou as obras de infra-estrutura necessárias para que a exploração de manganês pudesse de fato ocorrer. Neste sentido, a infra-estrutura produzida para o complexo Serra do Navio-Porto de Santana, entre 1954 e 1956, é, assim, descrita pelos autores:

(1) o perímetro de mineração, que inclui estradas de acesso às áreas de mineração, prédios e equipamentos industriais, administrativos e residenciais, (2) a ferrovia, incluindo estações e instalações conexas, unindo a mina ao porto, e (3) o porto de embarque de minério, incluindo prédios e equipamentos industriais e prédios administrativos e residenciais. (...) o funcionamento de Serra do Navio exigiu outras obras de infra-estrutura e outros serviços (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 148).

Como fazem questão de ressaltar, nas décadas seguintes da história do Amapá nenhuma obra jamais se igualou as realizadas pela ICOMI em termos de tamanho, complexidade e custos. No que se refere ao chamado perímetro de mineração, que fica localizado na extremidade do Planalto das Guianas, numa área de pequenos morros formados pela dissecação das bordas do planalto, pode-se afirmar que antes da intervenção era totalmente coberto por florestas densas, passando, posteriormente, a

compreender as áreas de mineração, as estradas de serviços, os maquinários de processamento e silos de estocagem de minérios, os escritórios, os galpões de equipamentos, manutenção e oficinas, as garagens, as vias férreas, os geradores de energia etc.

No que se refere à infra-estrutura urbana, a ICOMI produziu dois núcleos planejados para servir de suporte ao desenvolvimento de suas atividades, Serra do Navio, junto à área de extração, e a Vila Amazonas, nas proximidades do Porto de Santana. Cada um desses núcleos foi produzido para receber uma população permanente de 1.500 empregados, sendo que cada um possuía 330 residências familiares, havendo também alojamentos coletivos para trabalhadores solteiros ou temporários e para visitantes, além de existirem prédios de uso coletivo, tais como, hospitais, escolas, refeitórios etc. Ao descrever o padrão dessas residências e o perfil de seus moradores, Drummond e Pereira (2007) permitem verificar alguns aspectos da relação do empreendimento com Belém. Dessa forma, afirmam que a maioria das residências (com grandes varandas, ganchos para redes, pátios, jardins e árvores de sombreamento) era destinada para trabalhadores especializados e braçais recrutados, em sua maioria, na própria região, especialmente em áreas urbanas e rurais do Amapá e em Belém; já a minoria das residências (com lotes maiores, mais luxuosas e destoando do padrão regional) era destinada para gerentes e técnicos, provenientes de outros lugares do Brasil e do exterior.

Deve-se ressaltar que essa experiência indicada acima não é específica do Amapá, pois como demonstraram Cardoso e Müller (1978) não é uma impropriedade falar que o pessoal técnico e burocrático das empresas que operam na Amazônia provém de fora dela, enquanto os trabalhadores da linha de produção é geralmente recrutado entre migrantes intra-regionais e inter-regionais, juntamente com os que vivem em núcleos urbanos da região, principalmente, Belém, Manaus e Macapá.

O segundo item da infra-estrutura da geografia do empreendimento da ICOMI, na descrição de Drummond e Pereira (2007), é a Estrada de Ferro do Amapá (EFA), uma ferrovia que liga Serra do Navio ao Porto de Santana, num percurso de 200 quilômetros. Essa ferrovia está em funcionamento, ininterrupto, desde 1957, e teve um custo de instalação de 27 milhões de dólares, podendo ser considerado o item mais caro da infra-estrutura produzida. Além do transporte de manganês, a ferrovia passou a ser usada, na década de 1990, também para o transporte de cromita extraída em Vila Nova.

O terceiro item necessário ao funcionamento do empreendimento foi o Porto de Santana, construído entre 1954 e 1956, com um píer interno fixo e um píer externo flutuante. O desenho do porto foi realizado pela firma norte-americana Morgan, Proctor, Freeman & Mueser e sua construção ficou a cargo da firma, também norte-americana, Foley Brother Inc., a mesma que construiu a ferrovia e o perímetro de mineração. Como afirmam Drummond e Pereira (2007), o Porto de Santana funcionou como um porto particular, servido para o escoamento de minério, mas também para o recebimento de equipamentos e suprimentos da empresa. Um ponto destacado pelos autores, e que ajuda a entender a relação estabelecida entre esse empreendimento e o mercado internacional sem a presença da intermediação da metrópole regional, é a publicação de uma portaria do Ministério da Fazenda (de 27 de agosto de 1953) autorizando a ICOMI receber cargas diretamente pelo seu porto, sem necessariamente estar submetida ao Porto de Belém, que tradicionalmente estabelecia toda a parte burocrática, especialmente no que tange aos custos e prazos.

Para se ter uma visão da movimentação do Porto de Santana, pode-se dizer que entre 1956 e 1983, 1.469 navios foram carregados com manganês, o que significa 4,3 navios por mês. Como demonstram os autores em questão:

O porto, que funcionou continuamente durante décadas, em associação com a ferrovia, e a vizinha Vila Amazonas contribuíram para o crescimento de uma extensa área urbanizada no seu entorno. Esta concentração urbana acabou virando a sede de uma nova municipalidade, chamada de Santana, que em 1988, se desmembrou de Macapá e se tornou o segundo município mais populoso do Amapá (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 160).

Uma discussão do abastecimento desse empreendimento minerador permite verificar ainda mais os relacionamentos estabelecidos com Belém e a região. Neste sentido, pode-se dizer que inicialmente a empresa lançou mão do limitado circuito comercial, industrial e de serviços existentes em Macapá, mas logo percebeu que ele era insuficiente para suprir as necessidades da empresa que foram se ampliando, com a construção e a operação, o que exigiu, por sua vez, a busca de um mercado mais robusto, de modo que, em 1951, abriu um escritório em Belém, onde foi realizado um sistema de compras que eram enviadas, de barco, até o Porto de Santana e daí, por via férrea, até Serra do Navio. Como as dificuldades continuaram e a ICOMI temia uma

desestabilização do seu empreendimento, buscou então uma terceira alternativa, segundo Drummond e Pereira:

Em 1953, a ICOMI (...) passou a comprar quase todos os suprimentos no Rio de Janeiro, a mais de 4.000 quilômetros. Bens perecíveis (legumes, folhas verdes, frutas etc.) e muitos outros (feijão, arroz, milho, farinha, massas etc.) passaram a viajar em aviões fretados do Rio de Janeiro até o Amapá. Os suprimentos que chegavam de avião em Macapá eram transportados de caminhão até Vila Amazonas e os que seguiam até Serra do Navio eram embarcados, em vagões de carga, na estação inicial da EFA.

Uma importante exceção a essas importações a longa distância era a carne bovina (e, em menor escala, a suína). A ICOMI comprava animais vivos na ilha (sic) do Marajó e outras ilhas situadas no Canal Norte do Rio Amazonas. Ela montou, em Santana, um matadouro para abater os animais e um sistema de frigoríficos para conservar a carne, depois distribuída para os supermercados das vilas (2007, p. 169).

Um dado apresentado por Porto (2007) que ajuda a entender melhor o significado da mineração de manganês para a economia amapaense refere-se ao seu peso na balança comercial. Se em 1956, o Amapá era responsável por apenas 0,04% das exportações da Região Norte, em 1974, essa participação aumentou para 31%, isto considerando a elevação das exportações de Pará e Amazonas que nesse ano já tinham sofrido grandes transformações em suas economias. Como destacou:

A instalação da ICOMI marcou o início da produção industrial e extrativa mineral na Amazônia, com a venda do minério voltado ao mercado norte-americano, com o apoio financeiro da rede bancária e creditícia regional e empréstimos internacionais. Essa atividade foi a primeira executada na Amazônia no pós-guerra, por mineradoras estrangeiras e em ritmo industrial (PORTO, 2007, p. 120).

Além da exploração de Manganês, Porto (2007) destaca ainda outros empreendimentos que contribuíram para o início da diversificação dos investimentos realizados pelo Grupo CAEMI no Amapá, mas para esse trabalho cabe ressaltar apenas a instalação da empresa BRUMASA (Bruynzeel Madeira S/A), uma parceria da ICOMI com um grupo de empresários holandeses, que tinha como atividade principal a fabricação de compensados com os recursos florestais e a exploração de *virola* (*virola surinamensis*), pela importância que teve no comércio exterior do Amapá, pois foi até 1982 a segunda maior empresa.

Diante do exposto, pode-se destacar o impacto da criação do Território Federal do Amapá e da implantação dessas atividades produtivas, principalmente do complexo

Serra do Navio-Porto de Santana, para o crescimento populacional e para a urbanização do Amapá e da cidade de Macapá (tabela 1). Nela revela-se, além do crescimento da população total e urbana do Território, que mais do que triplicou de tamanho, a forte concentração em Macapá que possui, na última década expressa na tabela, 75,27% de toda a população do Amapá e, 87,53% da sua população urbana.

Território e Municípios	1950			1960			1970		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
<i>Amapá</i>	<i>34.477</i>	<i>13.900</i>	<i>23.577</i>	<i>67.750</i>	<i>34.794</i>	<i>32.956</i>	<i>114.359</i>	<i>62.541</i>	<i>51.908</i>
Amapá	8.794	1.765	7.029	7.900	2.119	5.781	10.377	2.659	7.718
Macapá	20.594	10.068	10.526	46.777	28.835	17.942	86.087	54.740	31.357
Mazagão	5.105	1.013	4.092	7.565	1.447	6.118	10.497	1.697	8.800
Oiapoque	2.984	1.054	1.930	3.934	1.894	2.040	4.554	2.097	2.457
Calçoene	-	-	-	2.344	946	1.398	2.834	1.258	1.576

Tabela 1: Evolução da população do Território Federal do Amapá e de seus municípios

Fonte: IBGE/AP

Org.: COSTA (2008)

De maneira sintética, pode-se dizer que os dois principais fatores que explicam o crescimento demográfico, urbano e econômico do Amapá, servem também para entender a forte centralidade de Macapá, pois nesta cidade concentraram-se os principais investimentos, tanto aqueles decorrentes da produção da infra-estrutura necessária para a administração do Território Federal, quanto os demandados pela ICOMI e pelo grupo CAEMI, uma vez que Serra do Navio e o Porto de Santana faziam parte do município de Macapá.

Pode-se dizer também que desde esse período inicial de criação do Território Federal do Amapá e do complexo de exploração de manganês pela ICOMI que se estabeleceu um padrão de relacionamento entre Macapá e Belém que será pouco alterado até a atualidade. De um lado, a experiência da ICOMI antecipou para a Amazônia um tipo de relacionamento que se fundamenta no plano das verticalidades e da ordem distante, cujos fluxos econômicos e as decisões não passam pela escala regional, ainda que a afetem diretamente. Nesse tipo de relacionamento Belém é relativamente preterida, pois o comando é dado pelo capital transnacional cuja base não se encontra na região ou no país, sendo que no caso em questão a base é o capital norte-americano, através do grupo Bethlehem Steel. Com isso, quer-se romper com a idéia de

que os grandes empreendimentos econômicos da Amazônia se constituem, pura e simplesmente, como “enclaves”, não mantendo conexões locais e regionais.

Não obstante ainda a força analítica de enclave, é preciso ir além da discussão do enclave ou encrave como jurisdição, ou economia (moderna) separada da economia local (atrasada) e compreendida em outra. Aos economistas (em específico) satisfaz a constatação de que as conexões fortes com a economia local não são estabelecidas. Dessa forma, os estudos com base na visão de enclave reorientam, mesmo que os propalados efeitos para frente e para trás sejam reduzidos. A simples presença numa região de um enclave minerador influencia o funcionamento das demais áreas, que passam a não ser mais as mesmas de antes (COELHO, 2000, p. 123).

De outro lado, pode-se dizer que paralelamente às grandes transformações econômicas, existem relações que continuam fundamentadas nas dinâmicas horizontais e no plano da ordem próxima, como aquelas relativas à migração intra-regional, a presença de capitais regionais, cuja base é a metrópole de Belém, e os fluxos voltados ao abastecimento da cidade e do Estado. No trabalho de Cardoso e Müller (1978), pode-se verificar que os movimentos migratórios realizados em direção aos territórios – de povoamento mais recente – são de procedência intra-regional e representam 12% da população de Rondônia, 26% de Roraima e 30% do Amapá. Neste os principais contingentes vieram para zonas urbanas, chegando mesmo a se constituir em quase metade da sua população e originando, posteriormente, novas cidades como Serra do Navio e Santana, e alterando, significativamente, a população de Macapá, principalmente com migrantes do Estado do Pará que é responsável por 90% das migrações (CARDOSO; MÜLLER, 1978).

3.4 As políticas de desenvolvimento regional e seus impactos na rede urbana regional e na relação da metrópole de Belém com as cidades médias de Marabá e Macapá

Desde a abertura da rodovia Belém-Brasília que vem se esboçando na Amazônia, especialmente no Pará, uma política de incorporação das terras “livres” aos circuitos de mercado, principalmente pela ação de agentes econômicos do centro-sul do Brasil. Deve-se ressaltar, porém, que antes mesmo da construção dessa rodovia, já existia deslocamento de frentes de camponeses que se movimentavam na direção do sudoeste do Maranhão e do sul do Pará e que entravam em confronto com fazendeiros e empresas favorecidas pelos interesses oligárquicos no controle das terras da região (VELHO, 1972; ACEVEDO MARIN, 2004).

Por mais que a abertura da Belém-Brasília, o movimento das frentes camponesas e ação de fazendeiros individuais, de empresários e de garimpeiros denotem que as transformações da Amazônia já tenham se iniciado, é preciso ressaltar que a partir dos anos de 1960, houve a aceleração da divisão social e territorial do trabalho em bases capitalistas, sem precedentes, na história regional. Dessa forma, como indicam Cardoso e Müller (1978), a região foi incorporada ao processo geral de expansão do capitalismo no Brasil, devendo, portanto, sua penetração geográfica e sua história regional serem analisadas à luz desse movimento. Mas apenas isto não basta, pois como fazem questão de advertir:

Seria incompleto dizer que a Amazônia atual se explica pela presença da grande empresa, nacional e estrangeira, e pelo papel do Estado para assegurar esta presença e permitir, por delegação não-formal, a exploração brutal do trabalho. Existe outra dimensão, simbólica e efetiva, de formação e incorporação nacional – expressa igualmente pela presença e ação do Estado – que não deve ser minimizada. Esta função – de integração nacional – colore o Estado em sua dimensão ideológica. A missão de incorporar terras, defender fronteiras, preservar riquezas é constitutiva da mística da penetração na Amazônia e qualquer estudioso mais geral necessita tomá-la em consideração (CARDOSO; MÜLLER, 1978, p. 10).

Numa perspectiva semelhante, Oliveira (2009) definiu esse processo de “reconquista da Amazônia” numa espécie de retorno a “conquista original”, um empreendimento hercúleo que a ferro e a fogo abriu as portas da região à modernização. Seguindo o exemplo da conquista original, a reconquista trabalha com os mesmos pressupostos do descobrimento: revelar o desconhecido, o sem nome, o sem forma e o sem sujeito; ao mesmo tempo, se arvora todos os direitos sobre o descoberto. A revelação aparece como um ato demiúrgico, e o conquistador quase um deus, o plasmador. Neste sentido, Oliveira (2009) sustenta que para além de um projeto de expansão econômica, a reconquista amazônica conduz a uma reflexão sobre a geopolítica, entendida como uma forma própria de mercantilismo, estruturador dos estados nacionais e das grandes navegações, porém, dessa vez conduzida pelo entroncamento com a doutrina de segurança nacional, que incluía um tipo de desenvolvimentismo, que permitiu ao Estado autoritário elaborar uma doutrina de “intervenção” que tomou formas particulares na Amazônia.

A síntese da “intervenção” pode ser resumida em tamponar fronteiras, vulneráveis tanto pela sua rarefação demográfica quanto por estarem habitadas por indígenas, “menores de idade”, definidos assim pela própria Constituição e pela longa prática da relação entre “civilizados” e as nações indígenas, prática e teoria às quais não faltava a legitimidade “científica” de uma antropologia tradicional que considerava os índios como faltos de história, portanto, sem passado, sem presente e sem futuro (OLIVEIRA, 2009, p. 84).

Seguindo esse raciocínio, o autor aponta que a política de “tamponar fronteiras” somente poderia funcionar por uma ação combinada da diplomacia política e militar, que pregava a abertura de estradas, como condição necessária ao controle das fronteiras, que se recusava a demarcar as terras indígenas, para não permitir e/ou reconhecer a supranacionalidade dessas nações indígenas, e que elaborou a proposta do “integrar para não entregar”, que já tinha aparecido pela primeira vez no Projeto Rondon, no sentido de substituição o trabalho “missionário” pelo trabalho dos técnicos, e se tornou um componente da doutrina mais ampla de “intervenção autoritária”, que não acreditou que os problemas da região poderiam ser solucionados pelas sociedades locais e regionais, visto que não possuíam força, competência técnica e recursos financeiros.

Na impossibilidade de colocar em prática o projeto da “intervenção” por meio do povoamento com gente – o que demandaria a migração de toda população do país para se chegar a taxas de densidade demográficas razoáveis – optou-se pelo “povoamento com interesses”, permitindo-se, assim, o encontro dos interesses geopolíticos com os econômicos. Como explicitou Oliveira:

Armava-se pois, o Estado brasileiro cuja única lógica era a da “intervenção-reconquista”. É preciso conceder autonomia a essa lógica, sem o que, se corre o risco do economicismo da lógica da acumulação de capital, a qual revela-se como a consequência da “rationale” da intervenção-reconquista, mas não tem a primazia na formulação estratégica. De outro lado, um puro projeto geopolítico, bastante antigo em termos da própria tradição brasileira – Cisplatina, Sete Povos das Missões, Acre, Mato Grosso – modernizada nos termos de uma teoria militarizada – segurança externa e interna – não teria condições de sustentação a longo prazo (OLIVEIRA, 2009, p. 86).

De acordo com Becker (1998), com o estabelecimento do regime autoritário, em 1964, a ocupação das terras da Amazônia torna-se meta prioritária, dessa forma, o Estado para viabilizar e subsidiar esse processo adota como estratégia, a programação e imposição de uma malha de duplo controle, técnico-político sobre o espaço

preexistente, o que não quer dizer que a malha sócio-política constituída pelo espaço vivido dos grupos sociais que concretamente vão se instalando na fronteira tenha desaparecido. Na verdade, o governo federal programa e projeta sobre ela uma nova malha, constituída pelos territórios apropriados e geridos diretamente por sua ação, especialmente, aquelas em que existem recursos estratégicos e/ou conflitos potenciais e reais. Dentre as principais estratégias dessa malha de duplo controle, técnico-político, utilizadas pelo Estado estão: 1) implantação de redes de integração espacial; 2) superposição de territórios federais sobre os estaduais; 3) subsídios ao fluxo de capital e indução dos fluxos migratórios.

No que se refere à implantação de redes de integração espacial, Machado (1999) entende que se trata da cobertura extensiva do território por redes técnicas, com o objetivo de estimular e viabilizar a mobilização de capitais e de imigrantes para as novas frentes de povoamento. Neste sentido, Becker (1998) afirma que o Estado direcionou recursos para construção de estradas pioneiras (a rede rodoviária – 12 mil quilômetros em cinco anos), a exemplo da Transamazônica, da Perimetral Norte, da Cuiabá-Santarém e da Porto Velho-Manaus, para implantação de um moderno sistema de telecomunicação (rede de telecomunicação comandada por satélites – 5.100 quilômetros em três anos), para construção de redes de distribuição de energia elétrica associadas às usinas hidrelétricas de grande e médio porte (rede hidrelétrica), para implantação de uma rede de cidades (rede urbana), que será amplamente discutida mais adiante (BECKER, 1998).

Como afirma Costa (2004) a implantação de grande parte dessas redes fez parte do Programa de Integração Nacional (PIN), criado no governo Médici, tinha como objetivo financiar grandes projetos de infra-estrutura nas áreas em que atuavam a SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia) e da SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), entre 1970 e 1974, com o intuito de promover a rápida integração entre as duas regiões – Amazônia e Nordeste –, bem como com a economia nacional. Cardoso e Müller (1978) apontam que esse objetivo de construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém e o plano de irrigação do Nordeste era apenas a primeira etapa do PIN, pois a colonização e a exploração econômica das áreas desapropriadas ao longo das rodovias também fazem parte desse plano.

De acordo com Browder e Godfrey (2006) o PIN deveria ser o mais ambicioso programa de colonização da região Amazônia, a ser realizado pelo INCRA (Instituto

Nacional de Colonização e Reforma Agrária), pois o que motivava a sua existência em grande medida eram as preocupações sociais – principalmente a “indisponibilidade” de terras, a fome e a pobreza no Nordeste -, de modo que buscava estimular o assentamento de pequenos agricultores como uma das estratégias de promoção da segurança nacional. Becker (1998) entende que existe a distribuição de terras, porém, sob o controle do Estado que passa a estimular e a orientar e controlar os movimentos espontâneos da população. Além disso, de maneira mais crítica vê a colonização como uma forma de retirar o controle das terras dos governos estaduais e colocá-las sob a gestão do governo federal, ao mesmo tempo, busca reproduzir a idéia de que pode resolver os conflitos sociais (do Nordeste), estimulando a absorção de pequenos produtores sem terra para fazer o povoamento da fronteira e, simultaneamente, criando bacias de mão-de-obra.

Segundo Machado (1999) os projetos de colonização governamentais, como os que foram implantados ao longo das rodovias, Transamazônica (Pará) e a BR-364 (Rondônia), além de diversos projetos de colonização privada, mas com subsídios estatais, principalmente no norte de Mato Grosso, acabaram associados à criação de núcleos urbanos, à distribuição e a venda de terras. Na verdade, muitas cidades novas foram construídas de forma planejada, com financiamento e apoio do governo, enquanto diversas cidades antigas, que se encontravam estagnadas ou que nunca tiveram maior importância, ao serem cortadas pelas rodovias, foram revigoradas ou valorizadas.

A colonização dirigida, a implantação de grandes projetos agropecuários e o desenvolvimento de atividades de mineração de pequenos e grandes portos (sic), viabilizados pela abertura da Rodovia Transamazônica, geraram o rejuvenescimento de pequenos núcleos urbanos ribeirinhos aos afluentes do Amazonas, que se encontravam estagnados desde a crise da borracha. Marabá (rio Tocantins), Altamira (rio Xingu), Itaituba (rio Tapajós) e Humaitá (rio Madeira), todos servidos pela Transamazônica, são os exemplos mais expressivos (CORRÊA, 1989, p. 266).

Em linhas gerais, pode-se dizer segundo Becker (1990), que a política de colonização dirigida, seja ela planejada e executada diretamente pelo Estado ou pelas companhias colonizadoras, teve como base a filosofia do “urbanismo rural” do INCRA, mas produziram dois modelos de urbanização: a) *urbanização dirigida pela colonização particular*: é aquela direcionada por companhias colonizadoras, que se caracterizam por um tipo de urbanização em que o comando é dado por relações econômicas

fundamentadas no trabalho familiar e cuja configuração territorial muito se assemelha ao urbanismo rural do INCRA, com a diferença de que praticamente não existem povoados espontâneos, em que se articula um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas, e onde os agentes principais são os colonos, funcionários das Companhias, comerciantes e investidores. b) *Urbanização dirigida pela colonização oficial*: refere-se ao modelo de urbanismo rural do INCRA, articula um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas, aproveitando a estrutura urbana pré-existente para a configuração desse sistema de cidades, que por sua vez é baseado em uma estrutura social complexa: colonos, funcionários, comerciantes (bens, terras, força de trabalho), extrativistas, antigos moradores, burocracia, fazendeiro, migrantes etc.

Vicentini (2004) ao estudar a relação entre cidade e história na Amazônia mostrou que essa política de colonização desenvolvida pelo Estado acabou promovendo a formação de uma rede de cidades ao longo das rodovias. Ressalta, contudo, que com a negação desse modelo de colonização, devido sua ineficiência econômica, social e ambiental, os governos estadual e federal relegaram a política e “passaram a agir como se a população ali instalada não existisse” (p. 232). Com isso, afirma que essas cidades devem ser denominadas de “cidades excluídas”, considerando o estado de abandono em que se encontram devido à falta de manutenção de sua infra-estrutura, bem como, devido à ausência total de empréstimo para os pequenos produtores, em que pese a expansão da penetração humana na floresta muito além do que fora inicialmente planejado.

A segunda estratégia se refere à federalização dos territórios, em que o governo central sobrepôs sua jurisdição sobre parte das terras públicas estaduais, com o objetivo de inicialmente distribuí-las entre os imigrantes pobres, alocados nos programas de colonização ou vendê-las a baixo custo para possíveis compradores (MACHADO, 1999). O primeiro grande território criado em 1966 foi a Amazônia Legal, superpondo-se a Região Norte, nela a SPVEA foi substituída pela SUDAM, que associada ao Banco da Amazônia (BASA), passou a direcionar fundos e a promover incentivos fiscais e créditos para a região. O segundo território construído, entre 1970-1971, refere-se à apropriação pela esfera pública, de uma faixa de 100 km de cada lado das estradas federais existentes na região com a justificativa de desenvolver projetos de colonização agrícola para famílias camponesas, conforme já discutido anteriormente. O terceiro território (1974) está relacionado à estratégia de implantação seletiva de quinze pólos de

desenvolvimento, denominado de Polamazônia (Programa de Pólos Minerais e Agropecuários da Amazônia), voltados para canalização de investimentos em atividades especializadas segundo a “vocação” de cada uma das áreas selecionadas (acompanhando o raciocínio das vantagens comparativas). Tratou-se de desestimular os projetos de colonização voltados aos pequenos agricultores e de incentivar grandes grupos corporativos (empresas agropecuárias e de mineração). Por meio desse programa o governo colocou como prioridade os programas de exploração mineral, tais como, Trombetas (bauxita), Carajás (ferro, ouro, manganês, tungstênio), Rondônia (estanho), Juruena/Tapajós (ouro); e de estímulo às atividades agrícolas – Rondônia e sul do Pará (BECKER, 1998; MACHADO, 2002). O quarto território se refere aos dois grandes programas em áreas específicas e com redução dos gastos públicos, o Programa Grande Carajás (PGC) e o Projeto Calha Norte (PCN).

De acordo com Costa (2004), a criação da SUDAM e do BASA fazem parte das transformações institucionais ocorridas logo no primeiro governo militar, do general Castelo Branco, e que foram denominadas de “Operação Amazônia”. Esta teve o mérito de inaugurar o leque de intervenções subseqüentes dos demais governos militares, que tiveram como objetivo central a promoção da ocupação efetiva do território, a sua integração à economia nacional, o crescimento econômico regional e o predomínio da soberania nacional. Para esse autor a Operação Amazônia estabeleceu os marcos legais que indicavam a mudança de ótica na forma de entender a região, além de aprofundar as bases da política que, posteriormente, se caracterizaria como integração nacional. Além da citada criação da SUDAM e do BASA, dispôs a respeito da concessão dos incentivos fiscais na região, regulamentou a Zona Franca de Manaus como uma área de livre comércio e de incentivos fiscais e construiu e delimitou a área da Amazônia ocidental e estabeleceu a Faixa de Fronteiras (COSTA, 2004). Para Browder e Godfrey (2004) a Operação Amazônia é uma forma de criar uma “fronteira corporativa” para a região, uma frente de expansão baseada no corporativismo, na organização espacial dominada pelas empresas capitalistas (estatais e multinacionais), na exploração de diversos setores produtivos (agropecuária empresarial, agronegócio, extração de recursos naturais, projetos florestais, mineração e hidrelétricas) e em investimentos diretos do governo federal e dos capitais privados nacionais e internacionais.

A Operação Amazônia procurava, basicamente, atrair investimento privado para a região através da construção de novas infra-estruturas e

a oferta de vários incentivos fiscais para as empresas. Os benefícios financeiros para investir na Amazônia incluíam amortização dos impostos por um período de dez a quinze anos e as taxas de importação reduzidas para materiais necessários ao desenvolvimento, mesmo para fora da região, desde que as economias fossem investidas na região em projetos aprovados (BROWDER; GODFREY, 2004, p. 94).

Nessa mesma linha da “fronteira corporativa”, indicada pelos autores acima, que vai se estabelecer o II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (PDA), conhecido como Polamazônia, entre 1975 e 1979, no governo do general Ernesto Geisel. Fundamentado num modelo por eles denominado de “modelo desequilibrado corrigido”, em que “desequilibrado” significava concentração de investimentos em grandes empreendimentos voltados à exportação ou à substituição de importações; e “corrigido”, porque buscava sugerir mecanismos que garantissem a manutenção de níveis equitativos de retenção de renda (transferências federais, verticalização da produção, novos investimentos, obrigatoriedade de reinvestimento dos lucros na Amazônia etc.) (COSTA, 2004).

O principal objetivo desse programa era promover o aproveitamento integrado das potencialidades agropecuárias, industriais, florestais e minerais, em áreas prioritárias da Amazônia Legal. Dessa forma, foram selecionados 15 pólos, dos quais 10 na área de atuação da SUDAM, e cinco na área de atuação da SUDECO (Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste), consideradas apropriadas para a implantação de grandes empreendimentos, segundo suas vantagens comparativas e suas potencialidades locais. Dessa forma, reverteu-se todo o quadro da política anterior em que se destinavam essas áreas aos assentamentos dos “homens sem terra”. Como relatou Vicentini (2004):

A implantação de pólos de desenvolvimento, em quinze diferentes áreas na Amazônia Legal Brasileira, junto a cidades tradicionais fluviais e, também rodoviárias da rede urbana, redefiniu a política federal da Superintendência da Amazônia – Sudam, que, além dos incentivos à instalação dos pólos, passou a atuar em projetos de regularização fundiária (VICENTINI, 2004, p. 158).

Para essa autora, a adoção dos pólos de desenvolvimento nas políticas voltadas ao desenvolvimento regional, representou o rompimento com aquela lógica fundada no preenchimento do vazio demográfico, por meio do estímulo à colonização agrícola com pequenos agricultores, e sua substituição por uma perspectiva fundada em atividades

econômicas bem definidas por setores e produtos, com base nas chamadas “vantagens comparativas” de localização e com a introdução de processo técnico-científico de controle da região.

Para finalizar a discussão sobre o Polamazônia, ressalta-se que ele foi concebido no interior do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), que tinha como diretriz prioritária a desconcentração espacial da indústria, em que a Amazônia e o Centro-Oeste serviriam como áreas estratégicas para abrigar complexos integrados mineroindustriais e/ou agroindustriais.

A análise do POLAMAZÔNIA revelou, com exceções que, embora o volume de recursos aplicados sofresse reduções, à medida que os anos avançavam, os resultados, segundo Amparo e Pinto (1987), demonstram que o programa foi, à época, um dos principais feitos da ação federal na Amazônia. Apesar dessa visão otimista, as consequências positivas não foram generalizadas para todos os “pólos”, mas, na maior parte dos casos, pontuais, deixando, por conseguinte, a desejar (COSTA, 2004, p. 501).

Para se ter uma visão mais concreta desse processo, Machado (2002) demonstra que dos 950 projetos aprovados pela SUDAM, 631 estavam voltados para a pecuária, para fazendas com o tamanho médio de 24 mil hectares, em segundo lugar, para projetos voltados à exploração madeireira. Chama atenção também para o fato de que o Estado permitiu que pessoas físicas e jurídicas direcionassem até 50% do imposto sobre a renda em projetos agropastoris e minerais na Amazônia legal, aprovados pela SUDAM. Por cada investimento realizado, o BASA contribuía com três unidades monetárias, sendo que os lucros estavam isentos de tributação por dez anos. Na prática, conclui a autora, os projetos agropastoris da SUDAM (investimentos públicos) acabaram por beneficiar interesses privados localizados em outras regiões que não a Amazônia.

De acordo com Browder e Godfrey (2004) enquanto o governo incentivava, por meio do Polamazônia, a vinda de grandes capitais para explorar os recursos da Amazônia, os setores populares menos privilegiados faziam uma série de pressões por reforma agrária no sul e no sudeste do país, o que induz o governo a colocar em prática, entre 1981 e 1985, uma experiência de fronteira muito diferente da que fora adotada no Pará, mas seguindo a mesma perspectiva de “pólos de crescimento”, o chamado Polonoroeste. Este tinha como objetivos principais, de um lado, regular a migração espontânea de agricultores sem terra, de especuladores de terras e garimpeiros de ouro e

latão, que já vinha ocorrendo para Rondônia desde os anos de 1960, contribuindo para a consolidação em massa de pequenas propriedades rurais com grandes plantações de soja, frutas cítricas e açúcar, e para o processo de urbanização desse estado; de outro lado, procurava-se promover o desenvolvimento agrícola regional por meio da gestão do INCRA e com o apoio financeiro do Banco Mundial, realizada com assentamento e crédito rural, no sentido de ordenar o processo “caótico” de assentamentos espontâneos. Na avaliação desses autores a consequência da expansão da “fronteira agrária-populista” como denomina, nas áreas de Rondônia e Oeste do Mato Grosso para a urbanização regional pode ser descrita da seguinte forma:

Ao contrário dos subsistemas urbanos desarticulados e tipicamente bi-modais que apareceram nas frentes de expansão corporativa do sul do Pará no final da década de 70, o sistema urbano que emergiu em Rondônia durante este período era geométrico. De fato, o princípio de mercado da teoria do lugar central proporcionou a base inicial para a organização espacial em muitas áreas de assentamento em Rondônia durante os anos 70 e 80. Bolsões desarticulados de urbanização auto-suficiente podiam ser encontrados no setor minerador do Estado e entre os assentamentos das frentes de expansão contemporâneas e os antigos povoados ribeirinhos estabelecidos durante a expansão da borracha (BROWDER; GODFREY, 2004, p. 101).

O Polonoroeste além de ter sido o mais importante programa empreendido em Rondônia, diretamente pelo governo, foi fundamental para a viabilização econômica do eixo agropecuário dinâmico intra-estadual Vilhena-Ji-Paraná, um dos grandes responsáveis pela pavimentação da BR-364 entre Cuiabá e Porto Velho, e pela formação de 23 (inicialmente foram pensados 39) Núcleos Urbanos de Apoio Rural (NUAR), que na atualidade são na grande maioria municípios cuja dinamização está relacionada à abertura de estradas vicinais, pela agropecuária, pela implantação de infraestrutura etc. (COSTA, 2004).

Esses investimentos públicos realizados no interior de Rondônia, juntamente com a expansão de atividades econômicas agropecuárias, principalmente, da soja, mas também de uma agropecuária tradicional associada a sistemas agro-florestais, fez com que houve a ascensão de Porto Velho a condição de uma cidade média, embora tendo sua importância relativizada em função do processo de crescimento de alguns núcleos urbanos do interior de seu estado e da maior presença de fluxos articulados diretamente com São Paulo (BECKER, 2004; BROWDER; GODFREY, 2004).

Segundo Carvalho (2009) para se entender a implantação de grandes projetos e a industrialização da Amazônia, é preciso considerar a dinâmica industrial brasileira e a sua inserção regional nesse processo. Assim, afirma que depois da fase de industrialização pesada do Plano de Metas, por meio do II PND foram feitos investimentos na agroindústria e na indústria de insumos básicos, ocorrendo o fechamento do “ciclo de industrialização” recente no país com base num padrão tecnológico da segunda revolução industrial. A transnacionalização da indústria brasileira, a partir daí, começou a ser dominada, principalmente no setor metal-mecânico-eletrônico, pelas filiais das empresas transnacionais estrangeiras, que junto com as empresas estatais, arrastaram a expansão das empresas nacionais. Segundo esse autor existe uma forte relação entre grandes projetos, mercado internacional e dívida externa:

Os grandes projetos de capital social básico, as grandes hidrelétricas, tais como Tucuruí, Balbina e Samuel, e os grandes mega-projetos dos setores produtivos – a exemplo do complexo Albrás-Alunorte, o complexo grande Carajás e o complexo Alcoa – foram incentivados pelo Estado com vista a gerar as divisas necessárias ao pagamento da dívida externa. Assim, no período de 1981/1990, a característica singular do desempenho da indústria regional foi sua crescente destinação da produção para o mercado internacional (CARVALHO, 2009, p. 434).

Lencioni (2006) ao fazer uma radiografia da dinâmica recente do emprego industrial e da remuneração do trabalhador para as metrópoles brasileiras vai chegar à conclusão de que por mais que esteja ocorrendo uma dispersão territorial da indústria no país, ela ocorre de maneira diferenciada, pois as indústrias que têm se dispersado pelo território nacional, principalmente para o Norte, o Nordeste e o Centro-Oeste, são aquelas intensivas em mão-de-obra, ou seja, têxteis e de calçados, pode-se acrescentar recursos naturais. Por outro lado, aquelas atividades produtivas intensivas em tecnologia e com predomínio do capital transnacional, tenderam a se concentrar no Sudeste do país, particularmente no Estado de São Paulo, sua região metropolitana e o entorno dessa região, o que está associado à presença de condições gerais de produção nesse espaço e a existência ainda de limites territoriais à dispersão. Nas palavras da autora:

O segundo movimento, subjacente à dispersão territorial diz respeito à produção das condições gerais de produção. Ou seja, à produção de condições que viabilizam não uma empresa em si, mas um conjunto

delas a operarem. Essas condições gerais são de grande diversidade: desde equipamentos e serviços para o entendimento da reprodução da força de trabalho, bolsas e bancos para realizar a circulação comercial e financeira ou aeroportos e estradas para a circulação de mercadorias e de pessoas (LENCIONI, 2003, p. 04).

Para Diniz (2000), ainda que na década de 1960 tenha ocorrido uma desconcentração industrial no país induzida pelos investimentos do Estado e dentro de um padrão tecnológico anterior, o que se verifica na década de 1990 é uma reconcentração industrial no *polígono industrial* e seu entorno – área mais desenvolvida do país – por meio de mudanças tecnológicas, estruturais e políticas. Além disso, cabe destacar que essa reconcentração está sendo realizada em cidades com boas condições locais, com destaque para as cidades de porte médio, para o entorno das capitais e também que existe uma tendência à desconcentração, porém dentro do próprio polígono.

Com o processo de globalização Diniz (2000) mostra que existe uma tendência ao reforço da região mais desenvolvida do país (polígono industrial), pois é nela que se apresenta a base produtiva moderna e as melhores condições locais. Com a ausência do Estado (privatização) nas políticas de desenvolvimento regional e as mudanças estruturais em curso, a lógica do mercado vai ampliar as desigualdades regionais e sociais com consequências sociais e políticas para o país inteiro.

Para a Amazônia Diniz (2000) mostra que a fronteira agrícola e mineral promoveu uma alteração na lógica da concentração, com deslocamento de atividades produtivas e pessoas para essa área. Destaca o papel da cidade nesse processo, e chama atenção para os riscos e o controle do meio ambiente. Acompanhando esse raciocínio, Cano e Guimarães Neto (1986) vão mostrar que a partir de pressão da periferia, o Estado repensa o investimento na indústria e no desenvolvimento do país, de modo que políticas de desenvolvimento regional, a exemplo da SUDENE, da SUDAM e da SUFRAMA, são adotadas para essas regiões periféricas. Mesmo com essas políticas de desenvolvimento regional esses autores defendem que quem mais ganhou com essa dinâmica foi o capital já estabelecido no centro do país com a venda de insumos e de bens de capital.

Não resta dúvida de que houve uma transformação profunda na estrutura produtiva da região amazônica decorrente dessa expansão da fronteira agrícola e mineral, porém, como demonstrou Bunker (1985), a industrialização na Amazônia se insere na lógica das “economias extrativas”, diferente daquelas desenvolvidas nos

países do centro do capitalismo, denominadas de “economias produtivas”. As economias extrativas se fundamentam na extração de recursos naturais mais do que na criação de valor por meio do trabalho. Elas participam da economia mundial fornecendo matérias-primas e são indispensáveis para as economias produtivas que, por outro lado, se fundamentam, principalmente, na agregação de valor aos produtos por meio de tecnologia e na verticalização industrial. Baseando-se nas “leis da termodinâmica” aplicadas às realidades sócio-econômicas, esse autor mostra que o fluxo de energia da economia extrativa para a economia produtiva reduz a complexidade e promove o aumento da entropia na primeira, ao mesmo tempo em que aumenta a complexidade e o poder da segunda (COELHO, 2000).

Como essas empresas que foram instaladas na Amazônia eram de caráter eletro-intensivo, necessitando para baixar custos de produção ficar localizadas próximas da mina, foi produzido pelo poder público federal um conjunto de condições gerais de produção fora do eixo da metrópole e próximo das áreas de extração. Dentre essas condições de produção pode-se destacar a construção de rodovias, ferrovias, portos, hidrelétricas, cidades planejadas e a atração da mão-de-obra móvel e polivalente para a região. Na verdade, foram essas condições gerais de produção que viabilizaram a instalação dos grandes projetos minero-metalúrgicos em áreas distantes da metrópole e, ao mesmo tempo, reforçou o processo de reestruturação da rede urbana regional, na medida em que contribuiu ainda mais para o aparecimento de cidades médias dentro da Amazônia, especialmente no Estado do Pará, e de cidades pequenas planejadas com toda infra-estrutura urbana.

Para se ter uma noção mais precisa dessa transformação urbana produzida pelos grandes projetos instalados na Amazônia, apresenta-se no quadro abaixo (quadro 1) alguns municípios envolvidos nesses grandes projetos, as *company towns* que lhes dão suporte e algumas localidades que surgiram a partir da instalação do grande empreendimento.

COMPANY TOWNS	ANO DE FUNDAÇÃO	GRANDE PROJETO	MUNI-CÍPIO	DISTAN-CIA DA CAPITAL	EMPRESAS	POPUL A-ÇÃO APROX I-MADA	PRINCIPAIS LOCALIDADES DO ENTORNO
Monte Dourado	1968	Projeto Jarí	Almerim	400 km	Jari Celulose s/a	12.000	Laranjal do Jarí (AP), Água Branca do Cajari (AP) e Vitória do Jarí (AP).
Vila de Tucuruí	1974/75	Usina Hidrelétrica de Tucuruí	Tucuruí	300 km	Eletronorte	3.200	Cidade de Tucuruí e cidade de Breu Branco.
Porto Trombetas	1979	Projeto Trombetas	Oriximiná	800 km	Mineração Rio Do Norte	6.000	Vilas de Boa Vista e Caranã.
Carajás	1985	Projeto Carajás	Parauapebas	879 km	CVRD	4.240	Cidade de Parauapebas.
Vila dos Cabanos	1985/86	Projeto Albras/Alunorte	Barcarena	30 km	Albras/Alunorte, PPSA, RCC, Soinco, CDP, Eletronorte, Empresas Prestadoras de Serviços.	7.600	Cidade de Barcarena, Vila do Conde, São Francisco, Itupanema, Vila Nova, Bairros do Laranja e Pioneiro.

Quadro 1: Grandes projetos e suas cidades-empresa no estado do Pará

Fonte: TRINDADE JR. (2005).

Para Becker (1990) a implantação desses grandes empreendimentos ligados tanto ao Polamazônia, quanto ao Programa Grande Carajás, produziu um modelo de urbanização particular, denominado por ela de *modelo de urbanização dos grandes projetos*. Este se refere a um processo de urbanização ligado a projetos de grande escala – os grandes projetos econômicos e de infra-estrutura – cuja dependência de uma base urbana para a instalação, residência de pessoal técnico, trabalhadores permanentes, atendimento de uma massa de trabalhadores temporários, faz desses espaços verdadeiros “enclaves urbanos” na rede de cidades da Amazônia, que mesmo

originando novos núcleos, principalmente planejados, não desconsidera em definitivo a rede urbana regional ao gerar ou fazer crescer núcleos subespontâneos que servem de suporte às atividades realizadas pelos grandes projetos como espaços segregados, mas funcionalmente articulados a esses empreendimentos.

Ao discutir esse padrão de cidade na Amazônia, Vicentini (2004) denominou-as de “novas cidades empresariais”, cuja vinculação com os grandes projetos minero - metalúrgicos implantados na região (Barcarena, Tucuruí e Carajás, principalmente) justificam sua existência. Para a autora a presença dessas cidades impõe a necessidade de discutir a configuração de espaços públicos e privados, pois a “cidade fechada” (as aspas se justificam pela existência de cidades planejadas que não são fechadas, como é o caso de Vila dos Cabanos, em Barcarena, que foi concebida num modelo de cidade aberta), faz alusão ao ideal de urbanismo derivado das relações sociais da indústria, que se traduzem em cidades-modelos para os operários, bem como reproduzem uma concepção ideal de comportamento social, fundado na “ordem”, em que o discurso técnico-científico de apropriação restrita da cidade, praticamente internaliza e isola o território urbano. Ao mesmo tempo, “além das muralhas da cidadela”, as cidades tradicionais preexistentes ou que se formaram como cidades espontâneas, no entorno dos núcleos planejados, aparecem como o “lugar da desordem consentida” (VICENTINI, 2004).

Para terminar a discussão a respeito da industrialização na Amazônia, falta abordar o caso de Manaus. O processo de transformação desta metrópole está relacionado à criação de uma zona de livre-comércio e a implantação de um pólo industrial, a Zona Franca de Manaus. A justificativa de sua implantação baseava-se no fundamento do projeto geopolítico, em que buscava refazer e reforçar os laços da região com o restante do país, e o projeto de desenvolvimento, cujo objetivo era promover a abertura da Amazônia ao desenvolvimento extensivo do capital (OLIVEIRA; SCHOR, 2008). Segundo esses autores:

A cidade de Manaus estava estagnada desde a segunda década do século e começou a enfrentar novos sobressaltos com as inovações introduzidas após a criação da Zona Franca. As mudanças atingiram não apenas a paisagem da cidade, mas e principalmente, o modo de vida das pessoas, que estava baseado no extrativismo, na coleta de borracha, castanha, sova, balata e tantos outros produtos, e que passa a ser influenciado por uma nova forma de produção ditada por um modelo ligado à mundialização da economia que então se esboçava (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 74).

Ao discutir os impactos desse projeto da Zona Franca para a espacialidade da cidade de Manaus, Oliveira e Schor (2008) afirmam que antes de 1967 ele era insignificante, porém, depois dessa data, além da área de livre-comércio, foi instalado o Distrito Industrial, fundamentado principalmente na montagem de componentes da indústria eletrônica. Depois de 1976, a SUFRAMA, criou índices de nacionalização com o objetivo de impedir investimento transitórios e indústrias exclusivamente montadoras. Segundo os autores, esses objetivos além de nunca terem sido alcançados concretamente, acabaram contribuindo para superposição de incentivos fiscais, daí porque, a partir de 1990, terem sido totalmente descartados. Descrevendo mais explicitamente os impactos espaciais da Zona Franca de Manaus, afirma:

A ZFM implicou a centralização das atividades econômicas do Estado do Amazonas na capital, que concentrou, a partir dos anos 70, quase a metade da população e 98% das atividades econômicas. Essa concentração de atividades tem apresentado como consequência a ampliação da malha urbana, determinando o surgimento de contradições extremas (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 78).

Como fazem questão de destacar os impactos espaciais ocorrem concretamente no local, porém suas determinações são exógenas. De modo que, se as transformações da economia mundial não param de crescer, o poder local acaba tendo que atendê-las, através de políticas que garantam benefícios as empresas, porém, paralelamente, oculta os problemas decorrentes da instalação desses empreendimentos na cidade (impactos ambientais e saturação dos serviços).

Na primeira década do século XXI o que se verifica é que o Pólo Industrial de Manaus tem se firmado como um forte exportador, abandonando as vantagens comerciais que a Zona Franca tinha constituído. Desde a década anterior que vem diminuindo, também, consideravelmente, o fluxo de turismo doméstico e o nível de emprego nos serviços, especialmente, no setor comercial. Com a inserção competitiva dos produtos no mercado global, o pólo passou a exportar, principalmente, equipamentos de comunicação, tais como telefones celulares, e veículos motorizados de duas rodas. Dentre os mercados principais para exportação desses produtos, em 2003, destacaram-se, Estados Unidos (58,19%), Argentina (8,98%) e Colômbia (5,50%) (OLIVEIRA; SCHOR, 2008).

Deve-se ressaltar que essa forma concentrada com que se realizaram os investimentos no Estado do Amazonas, conforme discutido, anteriormente, repercutiu diretamente na sua dinâmica populacional, pois como se pode verificar na tabela 2, entre 1950 e 2005, os dados tem indicados uma tendência à concentração populacional na cidade de Manaus, bem como, uma diminuição progressiva da população do interior, o que tem exigido, segundo Oliveira e Schor (2008) uma demanda muito alta de oferta de equipamentos e de infra-estrutura urbana, em que na maioria das vezes o poder público não tem sido capaz de responder satisfatoriamente por falta de recursos e/ou inadequação na eleição das prioridades.

Ano	População		
	Estado	Capital	Manaus/Estado (%)
1950	514.099	139.620	27,16
1960	708.459	173.703	24,52
1970	955.203	311.622	32,62
1980	1.430.528	633.383	44,28
1991	2.103.243	1.011.501	48,09
1996	2.389.279	1.157.357	48,44
2000	2.812.557	1.405.835	49,98
2005	3.232.330	1.644.690	50,88

Tabela 2: População do Amazonas e Manaus (1950 a 2005)

Fonte: Censos do IBGE. *Contagem da população. ** Estimativa

Org. Oliveira; Schor (2008)

Para Vicentini (2004) esse processo de transformação de Manaus, e também de Belém, de uma cidade capital da Amazônia, para uma metrópole que concentra a miséria produzida nos períodos mais recentes de sua inserção na economia globalizada, revela a face perversa desse processo de formação de metrópoles contemporâneas na Amazônia, cujas possibilidades da racionalização de planos urbanísticos, ou mesmo as preocupações com saneamento, urbanismo e embelezamento, como outrora, estão excluídas pela difusão de formas privadas de apropriação contraditória do espaço urbano, que acaba produzindo áreas segregadas e excluídas. Como descreveram Oliveira e Schor (2008), para Manaus:

A malha urbana expandiu-se para longe das margens do rio Negro, esparramando-se pelos extensos platôs no sentido norte e leste, com a predominância das ocupações espontâneas conhecidas como “invasões”, e no sentido oeste, com a predominância de condomínios

fechados e de alto padrão. A “orla da Ponta Negra” é a que reflete de modo mais claro a desigualdade social espacializada na estrutura urbana, pois morar nos conjuntos de apartamentos de alto padrão de frente para o rio Negro é inovador em termos de urbanismo. Afinal, na cidade que cresceu de costas para o rio, ter o rio à janela é para poucos que podem pagar um valor que supera as cifras do metro quadrado construído de outras cidades brasileiras (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 84).

Esse período de intensas transformações na Amazônia se caracterizou, resumidamente, pelo predomínio da rodovia sobre o rio, pela ação intensiva das empresas capitalistas na exploração dos recursos naturais, pela presença marcante do Estado, através de incentivos, da infra-estrutura e das repartições públicas, pela criação de órgão de planejamento e financiamento do desenvolvimento regional, pelos projetos de colonização agrícolas ao longo das rodovias, pelos grandes empreendimentos agropecuários, madeireiros e minerais, pela estrutura fundiária marcada por grandes propriedades incentivadas e financiadas pelo governo, pela migração predominantemente inter-regional, principalmente, com trabalhadores volantes e polivalentes, pelos grandes projetos de extração mineral e de industrialização e pela maior integração da região ao Centro-Sul e ao Nordeste.

Essas transformações ocorridas na região fizeram com que ela venha apresentando, desde 1980, taxas de crescimento econômico – tanto PIB total quanto PIB *per capita* – superiores às aquelas verificadas para o Brasil como um todo, o que demonstra que na perspectiva do desenvolvimento econômico, houve uma acelerada expansão da fronteira produtiva. Em 1970 tanto o país quanto a região apresentavam ritmo de crescimento similar, porém, a partir de 1980, a Amazônia Legal obteve uma ascensão interessante, distanciando-se do restante da economia brasileira, quanto à intensidade de crescimento. Desse modo nos anos de 1980, 1985, 1990 e 1996, os indicadores de crescimento regional foram superiores aos verificados para o país como um todo. Enquanto o PIB regional teve seu valor absoluto multiplicado por seis vezes, o PIB total nacional teve o seu multiplicador somente por três vezes (VERGOLINO; GOMES, 2004).

Na análise desses autores a ação do Estado foi fundamental para o crescimento e a transformação da economia e da sociedade da região amazônica, uma vez que sua ação tem se pautado na ocupação produtiva do território, por meio da criação de infra-estrutura rodoviária, portuária e hidrelétrica, da oferta de incentivos creditícios e fiscais para os empreendimentos agroindustriais e industriais, e do efetivo povoamento, com

incentivos a correntes migratórias de imigrantes que tem se concentrado às margens das rodovias abertas. Deve-se frisar, porém, que a Amazônia, “uma economia periférica ativa”, por mais que dependa de fatores intra-regionais para seu crescimento, está fadada simultaneamente à subordinação das condicionantes por mudanças reais e potenciais inter-regionais (nacionais) e internacionais (conjunturas econômicas, fatores de ordem geopolítica, avanços tecnológicos, problemática ambiental etc.) (COSTA, 2004).

Seguindo nessa avaliação mais crítica, Costa (2004) mostra que o período de 1980 até 1994 pode ser definido como a manifestação de uma “integração truncada”, pois, em função da crise internacional que atingiu fortemente os países emergentes, da violenta contração no ingresso de capitais líquidos que colocou sérios obstáculos à continuidade dos projetos na Região Norte, e da “inapetência, histrionice, viés populista ou descaso e obnubilada visão dos sucessivos governos federais quanto à questão regional” (2004, p. 505). Neste sentido, pode-se dizer que houve, com o advento da Nova República, um congelamento da integração econômica e física da Amazônia ao restante do país, não apenas por deixar de ser prioridade, mas também, em função da desaceleração das taxas de crescimento da economia brasileira. Paralelamente, a ação estratégica do Estado nas regiões periféricas foi aos poucos sendo dominada pelos interesses da iniciativa privada, principalmente aquela cujos projetos têm sua produção voltada à exportação, em detrimento das necessidades locais e regionais. A consequência disso foi a falta de internalização dos efeitos positivos dos projetos implantados e a elevação dos custos sociais e econômicos desse processo. Como afirmou Machado (1999) a respeito do impacto desse processo descrito para o povoamento regional:

A retração dos investimentos do governo federal na Amazônia, acentuada após 1984, ocasionou, como seria de esperar, mudanças significativas no sistema de povoamento regional. Grande parte dos projetos de expansão de infra-estrutura, principalmente a construção de novas estradas, foi desativada, e a estrutura de apoio financeiro aos projetos de colonização, público e privado, foi sendo aos poucos desarticulada. Contudo, seria errôneo atribuir às mudanças que estão ocorrendo no sistema de povoamento somente à retração do governo federal (MACHADO, 1999, p. 133).

Para Costa (2004) o problema central dos grandes projetos, não é que ele seja intensamente perverso para sub-região e adjacências em que foram implantados, mas

sim que eles foram conduzidos com total desprezo pelos interesses locais, além do que eles não foram implantados plenamente, com efetivos programas integrados de desenvolvimento regional, como havia sido alardeado pelo discurso. Dentre os inúmeros descasos, cita o autor: a construção das eclusas de Tucuruí, a recuperação e pavimentação das rodovias Transamazônica, BR-163 (Cuiabá-Santarém) e BR-364/070 (Cuiabá-Porto Velho), o Tramo-Oeste, que iria gerar energia para os assentamentos urbanos regionais etc.

As transformações ocorridas na dinâmica regional da Amazônia, conforme discutido anteriormente, afetaram diretamente a estruturação de sua rede urbana. Conforme demonstrou Corrêa (1989; 2006) pode-se verificar os seguintes aspectos na rede urbana amazônica: a) ratificação da tendência à urbanização concentrada, mas dessa vez, além das duas metrópoles regionais (Belém e Manaus), destacou-se o crescimento das capitais estaduais influenciadas pela ação do Estado, que estabeleceu um número amplo de instituições vinculadas às novas atividades implantadas ou em implantação na região, e pela ação das empresas privadas, que foram atraídas tanto para as atividades regionais, quanto pela possibilidade de investimento em comércio e serviços para atendimento da população local; b) ascensão de Manaus à categoria de metrópole da Amazônia ocidental, cujo crescimento notável relaciona-se aos efeitos da política de industrialização da cidade, incentivada pelas vantagens oferecidas pela SUFRAMA, bem como a expansão do setor terciário que serviu de suporte a esses empreendimentos industriais e ao mercado consumidor criado; c) revigoramento dos centros urbanos tradicionais vinculados à abertura de rodovias, à implantação de novas atividades econômicas (agropecuárias, madeireiras, minerais etc.) e ao estabelecimento da política de colonização agrícola. Ressalta que muitos desses antigos pequenos núcleos ribeirinhos rejuvenescidos passaram a ter sua história associada à dinâmica das rodovias – contribuindo para o rompimento do padrão dendrítico de organização da rede urbana – e, em alguns casos, tornaram-se núcleos de porte intermediário; d) surgimento e crescimento de novos centros urbanos planejados, aqueles que servem de base à instalação de grandes projetos, as chamadas *company towns* (cidade-empresa), e “espontâneos”, aqueles que surgem tanto no entorno desses grandes empreendimentos, quanto os relacionados às novas frentes de expansão econômicas.

Numa abordagem semelhante, Browder e Godfrey (2004) mostram que houve a desestruturação da “geografia comercial” episódica que dominava a região e que fazia com que existisse um extensivo sistema de assentamentos ligados e concentrados nas

duas grandes metrópoles, em uma região pouco urbanizada, Belém e Manaus. No seu lugar instaurou-se um sistema urbano mais extensivo e diversificado, decorrente da maior integração econômica regional que se tornou possível pela ação do Estado e do capital privado, que estreitou o abismo entre os níveis superiores e inferiores da rede urbana, apresentando uma tendência ao assentamento da população urbana em pequenas e médias cidades. Isto, por sua vez, não significa que os grandes centros urbanos regionais não tenham mantido uma tendência ao crescimento contínuo, inclusive, com a formação de uma extensa região metropolitana que se estende por dezenas de quilômetros do centro, como é o caso da Região Metropolitana de Belém. Deve-se frisar, porém, mesmo com todo esse crescimento metropolitano, a expansão mais expressiva da rede de cidades da região, com as maiores taxas de crescimento urbano, ocorreu no interior da fronteira, no Estado do Pará, entre as cidades de Marabá e Redenção, e em Rondônia, entre Porto Velho e Vilhena.

A pesquisa de Ribeiro (1998; 2001), em parte discutida no início deste capítulo quando da apresentação do atual debate conceitual sobre cidades médias, permite que se entenda melhor a organização da rede urbana amazônica no contexto da fronteira. Segundo ele o trabalho permitiu que se identificassem duas situações marcantes na rede urbana da Amazônia. A primeira refere-se à dimensão e distribuição dos núcleos urbanos, em que se verifica que nas últimas três décadas houve um aumento gradativo da população urbana da Amazônia, acompanhando as tendências da urbanização brasileira, quando se comparam os períodos censitários relativos à 60/70, 70/80 e 80/91. Esse crescimento vertiginoso da população urbana da Amazônia, conforme já visto anteriormente, está associado ao conjunto de ações governamentais que buscavam estimular a ocupação do território através de políticas de colonização agrícola e agropecuária, no fortalecimento da industrialização e/ou comercialização de produtos extrativos minerais (ex. Carajás, Oriximiná etc.). São esses fatos que acabaram por se refletir no tamanho e no número de cidades durante o período de 1960 até 1991, e por constituir duas características fundamentais no que se refere à distribuição dos núcleos urbanos: a condensação de cidades recentes no sudeste, devido à presença de uma melhor rede viária que facilita a implantação de diferentes projetos econômicos; o crescimento diferenciado dos núcleos tradicionais localizados ao longo da rede fluvial, que acompanharam as transformações verificadas na região, dependendo de sua localização, por exemplo, Manaus e Boa Vista.

A segunda diz respeito à crescente complexificação funcional dos centros urbanos quando se considera as interações espaciais geradoras de rede – a produção, a distribuição (difusão) e a gestão (decisão) – segundo a proposta de Miossec, utilizada por Ribeiro (1998; 2001). No que se refere à rede de centros de produção Ribeiro (2001) afirma que a grande maioria dos núcleos urbanos tem suas atividades fortemente condicionadas por atividades primárias – agrícolas e extrativas. Na atividade industrial predomina a extração de produtos minerais e o beneficiamento de produtos primários, principalmente madeira, o que ele entende como sendo uma extensão das atividades agrícolas. Assim, na Amazônia, os núcleos urbanos identificam-se por um conjunto de atividades que conduzem a um maior grau de diversificação/especialização, podendo-se verificar núcleos urbanos que se organizam de diferentes tipos, desde aqueles em que predomina a atividade industrial (Manaus, no Amazonas, Oriximiná, Almerim, Santana do Araguaia e Santa Isabel do Pará, no Pará, e Barra dos Burgues, em Mato Grosso), passando por aqueles que vivem de atividades primárias (Bragança e Itaituba, no Pará, Gurupi, no Tocantins, Balsas, no Maranhão, Alto Araguaia, no Mato Grosso, e Tabatinga, no Amazonas) relativas à agropecuária ou com especialização na comercialização de produtos extrativos vegetais (Manicoré, Novo Aripuanã, Tapauá, Eurinepé, Carauari e Tefé, no Amazonas, Brasiléia, no Acre, Alenquer, no Pará, Coroatá, São Bento e Monção, no Maranhão, e Guarantã do Norte, no Mato Grosso), até aqueles centros mais diversificados em que se observa a conjugação de atividades comerciais e industriais, como é o caso das capitais estaduais – Belém, São Luís, Cuiabá, Porto Velho, Rio Branco, Macapá e Boa Vista – e de alguns centros menores – Imperatriz, no Maranhão, Santarém e Marabá, no Pará, Várzea Grande e Rondonópolis, no Mato Grosso, Araguaína, no Tocantins, e Ji-Paraná, em Rondônia.

Antes de falar da rede de centros de distribuição é fundamental que se destaque os padrões espaciais das interações espaciais existentes: a) dos grandes centros industriais ou daqueles que conjugam as atividades comerciais, com o exterior; b) dos pequenos e médios centros industriais e comerciais para com os centros maiores da própria região ou com aqueles localizados fora dela; c) dos pequenos centros agropecuários e/ou extrativos vegetais com cidades de maior porte dentro de sua área de influência, ou que se ligam diretamente com cidades do centro-sul do país. Como frisa o autor, essa mudança no padrão de interações espaciais vai atingir diretamente o papel exercido pelas metrópoles regionais dentro da Amazônia, reduzindo significativamente sua hinterlândia:

As políticas territoriais vinculadas à presença de uma malha programada pelo Estado, reforçada pela presença da rodovia, trouxe também radical transformação na vida de relações dos núcleos urbanos da Amazônia, capturando o norte do Mato Grosso e principalmente Rondônia e Acre da órbita de Belém para a de São Paulo ou dos núcleos urbanos de parte do Maranhão e Tocantins, que se voltam para Goiânia e não mais para São Luís. Com efeito a maior parte dos fluxos comerciais se faz agora com São Paulo (...) (RIBEIRO, 1998, p.188).

Quanto à rede de centros de distribuição como elemento definidor da complexidade funcional, Ribeiro (1998) mostra que as cidades assumem o papel de distribuidoras de bens e serviços, o que permite identificar sua posição dentro da rede de localidades centrais, cuja hierarquia urbana e sua respectiva área de atuação pode ser identificada considerando a intensidade da demanda, medida pelo total de fluxos de bens e serviços para essa cidade. Assim, ele identificou quatro cidades desempenhando o papel de centros regionais – Belém, São Luís, Manaus e Cuiabá –, que são os focos principais de distribuição de bens e serviços na região, em que pese o fato delas estarem sob influência de São Paulo. Além delas têm-se quinze cidades que atuam como centros sub-regionais, constituindo-se em importantes centros de distribuição de bens e serviços - Imperatriz, Araguaína, Bacabal, Gurupi, Porto Velho, Rio Branco, Rondonópolis, Ji-Paraná, Caxias, Santa Inês, Várzea Grande, Vilhena, Marabá, Santarém e Castanhal; um grande número de centros de zona, correspondendo a 76,3% do total dos centros analisados; os centros locais, como sendo aqueles que estão localizados na base da hierarquia urbana, perfazendo quatrocentas cidades; e os centros emergentes ou decadentes, uma nova categoria de centro, que revela a ação de processos que alteram a rede de centros, tornando-a mais desigualmente complexa. Ao final dessa descrição da rede de localidades centrais na Amazônia, o autor chega a uma conclusão bastante polêmica e questionável segundo as discussões apresentadas por alguns trabalhos anteriormente discutidos (VICENTINI, 2004, TRINDADE JR. 1998; 2005; OLIVEIRA; SCHOR, 2008):

Cumprir observar não apenas a forte influência de centros realizados extra-regionalmente, como o fato da Amazônia não gravitar na órbita de um único e poderoso centro regional, o que configuraria a existência efetiva de uma verdadeira metrópole amazônica (RIBEIRO, 1998, p. 211).

Para encerrar essa discussão sobre a rede de localidades centrais, Ribeiro (1998) faz uma análise da atuação de quatro centros regionais da Amazônia – para os fins deste trabalho será apresentada apenas a que se refere à Belém –, além de Goiânia e São Paulo, centros exteriores à região, mas que atuam em determinadas porções desse território. Assim, no que se refere à área de atuação de Belém, o autor aponta que é a que apresenta o maior número de relacionamentos, constituindo-se no principal centro de distribuição de bens e serviços da região, em que se encontram sob sua influência 136 centros, dos quais oito sob influência direta. Belém polarizando três centros sub-regionais – Castanhal, Marabá e Santarém –, 33 centros de zona e 6 centros emergentes ou decadentes. Sua área de atuação ultrapassa seus limites para o estado do Amapá, além de alguns centros do litoral e oeste do Maranhão e os da fronteira com os estados do Tocantins e do Amazonas. É preciso advertir, porém, que quando se compara esses dados com os da pesquisa do IBGE de 1978, em que pese às diferenças metodológicas, verifica-se uma diminuição da área de influência de Belém no Maranhão, onde perde os centros sub-regionais de Imperatriz e Santa Inês, que passam à influência de São Paulo e Goiânia. Além disso, cabe ressaltar que no oeste de seu próprio estado sua influência tem sido exercida com a intersecção de Manaus.

A respeito da influência de Goiânia e São Paulo na região Ribeiro afirma que a primeira atua como importante centro extra-regional desempenhando funções e fluxos hegemônicos, principalmente, os mais modernos e com maior dinamismo, além de apresentar interações espaciais superiores aos quatro centros regionais dentro da própria Amazônia. Exerce influência sobre todo o estado de Tocantins, sul, sudoeste e oeste do Maranhão, mais uma pequena porção do nordeste do Mato Grosso. A segunda, por sua vez, é a única metrópole a exercer influência sobre os centros regionais de todo o Brasil, por meio de funções e fluxos diversos. Sua atuação direta na Amazônia expande-se sobre os estados de Rondônia e do Acre, capturando centros como Porto Velho e Rio Branco, que no passado estavam vinculadas diretamente à Manaus (RIBEIRO, 1998).

Quanto à rede de centros de gestão, terceiro elemento utilizado por Ribeiro (2001) para identificar a complexidade funcional dos núcleos urbanos, pode-se dizer que dois indicadores são importantes para sua definição: 1) o grau de controle das atividades econômicas com base nos assalariados externos segundo os gêneros e grupos industriais; 2) número de passageiros desembarcados nos aeroportos da Amazônia provenientes de vôos regulares, bem como o fluxo de passageiros entre cidades regionais e extra-regionais. No primeiro caso observou-se, por um lado, a presença dos

centros de Manaus e Belém na posição de concentração, seguidos por Porto Velho com posição superior aos demais centros da região, no que se refere às atividades de exploração madeireira e agropecuária; por outro lado, a presença de centros extra-regionais, principalmente Rio de Janeiro e São Paulo, atuando no setor industrial, muito embora esse papel seja inexpressivo quando comparado com suas atuações no restante do país. No segundo caso, observa-se um baixo grau de conexão interna e externa da rede de centros, constatando-se fraca expressividade nas conexões extra-regionais, uma vez que há uma concentração do número de passageiros desembarcados em Manaus e Belém, e em posição inferior, nas demais capitais estaduais, o que ratifica o fraco papel desempenhado pelos centros amazônicos na gestão.

Alguns dados sistematizados por Ribeiro (1998) sobre o desembarque de passageiros e a trajetória dos fluxos aéreos, permitem observar mais uma vez, a importância de Belém na porção oriental. Assim, por meio desses fluxos Belém mantém relações com dez localidades estaduais, localizadas, especialmente no médio e baixo Amazonas e no sudeste do Pará. Tem-se ainda a integração ao subsistema regional de Belém, de São Luís, subordinando Imperatriz, no Maranhão, de Araguaína, no Tocantins, e de Santarém, com relações dominantes com Itaituba. Além desses, Belém se relaciona com maior intensidade com Macapá, com quem mantém um fluxo de 70.000 passageiros, tendo ainda subordinado Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa, e Tucumã, que subordina São Félix do Xingu.

Resumidamente, Becker (2004) mostra a partir dos níveis de centralidade das cidades e subsistemas urbanos que o conjunto de cidades da Amazônia Legal se caracteriza pela presença de poucos centros com centralidade expressiva e por um grande número de cidades com fraca e muito fraca centralidade. Dessa forma, afirma que apenas três cidades podem ser definidas como metrópole na região – Manaus (1.394.734 habitantes), Belém (1.754.099 habitantes) e São Luís (835.325 habitantes) – sendo que as demais capitais estaduais têm centralidade muito reduzida e submetida a essas capitais ou a outras de fora da região. Além disso, acredita ser possível identificar cinco subsistemas no que se refere à rede urbana regional e sua área de influência: três subsistemas regionais, comandados por Manaus, Belém e São Luís; e dois subsistemas subordinados aos sistemas de São Paulo e Goiânia, que tem nas cidades de Cuiabá, Imperatriz e Araguaína seus centros de segunda ordem. Com base no estudo Regiões de Influência de Cidades (REGIC), a autora faz a seguinte afirmação:

Os subsistemas mencionados apresentam áreas e alcances espaciais diferenciados. O subsistema regional de São Luís tem sua atuação limitada ao próprio estado. O subsistema comandado por Manaus é o de maior alcance espacial, incorporando em sua área de atuação os estados do Acre, Rondônia e Roraima e com penetração na parte oeste do Pará. Também o subsistema subordinado comandado (sic) por Goiânia atinge, além do estado do Tocantins, pequenas porções do Pará e Maranhão (BECKER, 2004, p. 96).

Conforme demonstra Becker (2005), é bastante visível a disputa pelo comando do espaço regional nas interseções existentes entre os subsistemas. Das interseções apontadas pela autora, duas são importantes para visualizar o papel de comando desempenhado por Belém dentro da região: 1) Interseção de Manaus e Belém que disputam a área de influência do Vale do Amazonas, mais precisamente as cidades de Santarém, Óbidos, Monte Alegre e Prainha; 2) Interseção de Belém e Goiânia/Brasília no sudeste do Pará, com destaque para o último subsistema que expandiu seu comando para as cidades de Parauapebas e São Félix do Xingu. A terceira tem mais relação com Manaus e sua disputa pelo subsistema subordinado a São Paulo, cujas cidades de Cacoal, Rolim de Moura, Alta Floresta do Oeste, Cerejeira e Colorado do Oeste, são pontos importantes dessa influência direta da metrópole global em Rondônia.

Para terminar essa parte da tese é interessante estabelecer um breve diálogo com o conhecimento produzido pelas grandes instituições que dão suporte às políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do país, no sentido de verificar como elas têm interpretado às grandes transformações ocorridas na rede urbana amazônica até os anos de 1990. Neste sentido, pode-se analisar a pesquisa realizada em conjunto pelo IPEA, IBGE e UNICAMP (2002), que buscando contribuir para a definição de estratégias de apoio à formulação e execução de uma política urbana nacional e, ao mesmo tempo, visando subsidiar as políticas públicas de caráter setorial e territorial, construíram uma análise profunda da configuração atual e das tendências de evolução da rede urbana brasileira com ênfase nas transformações demográficas, funcionais e espaciais.

Procuraram sustentar a hipótese de que a reestruturação econômica em curso no Brasil produziu uma urbanização heterogênea e diversificada, cujas principais características são: a interiorização do fenômeno urbano, a rápida urbanização das áreas de fronteira econômica, o crescimento de cidades médias, a expansão da periferização dos centros urbanos e a formação e consolidação de centros urbanos metropolitanos e não-metropolitanos. Desse modo, concluíram que as transformações espaciais do desenvolvimento brasileiro, nas décadas de 1980 e 1990, estão relacionadas, de um

lado, ao processo de desconcentração industrial, que valorizou “ilhas de produtividade” e cidades de pequeno e médio portes nas grandes regiões, provocando, assim, uma queda relativa da participação de São Paulo e reduzindo a migração para a metrópole; de outro lado, a evolução da agropecuária que contribuiu ainda mais para esse quadro de desconcentração da economia do país, principalmente devido aos investimentos do programa do álcool e a ampliação das lavouras de exportação, principalmente nos cerrados nordestinos da Bahia, do Maranhão e do Piauí e na região Norte, sobretudo em Rondônia.

Para a Amazônia, acompanhando o raciocínio geral desenvolvido para o país, o estudo demonstra que com o esgotamento da economia da borracha, cujo funcionamento era a principal fonte de monetarização dos espaços econômicos, a região passou a ser pressionada pela dinâmica de modernização da indústria e da agricultura do Sudeste e pelos efeitos dela decorrentes em termos de reorganização geográfica da produção, mas sob forte intervenção do Estado. Essa nova estrutura produtiva acabou aumentando a presença das chamadas “territorialidades formais” na tomada de decisões, e fortalecendo as capitais, que se tornam espaços privilegiados para a articulação dos interesses econômicos e políticos. Assim, são nas capitais estaduais que se concentram as principais estruturas decisórias no interior da rede de cada estado, o que resultou na emergência de fluxos mais frequentes e mais intensos entre a capital e as cidades de cada estado, não apenas em função do peso político exercido pela capital, mas também pelo avanço do significado econômico de cada capital para sua “região estadual”. Quanto à Manaus e Belém, pode-se dizer que já não organizam mais vida econômica da Região Norte e distribuem serviços para uma área cada vez mais reduzida do espaço regional, principalmente, dentro de seus próprios estados, ou naqueles serviços mais especializados acabam desempenhando o papel de núcleo metropolitano (Belém) ou de centro regional (Manaus). As capitais estaduais, ressaltando, desempenham papéis muito semelhantes aos de Belém e Manaus, ainda que para determinados tipos de serviços elas funcionem como elo de uma cadeia cuja “cabeça” hierárquica situa-se em cidades localizadas fora da própria região, tais como São Paulo e Rio de Janeiro, para ações de ordem econômica, e Brasília, para intermediações de ordem governamental.

Por fim, dentro do Estado do Pará, Belém que antes desempenhava o papel de cidade primaz dentro de uma rede urbana dendrítica, tem seu papel alterado em função de novas relações e nós que refazem as relações com a rede urbana nacional. Primeiro, sua área de influência é redimensionada devido o aparecimento de novas áreas regionais

submetidas à influência de outros centros e produzindo subsistemas regionais, como é o caso de Rondônia, Acre e Amazonas. Segundo, o Pará, em função de sua posição herdada de configurações urbanas pretéritas, avança no fortalecimento de uma rede urbana regional mais complexa, em que Belém aparece como núcleo central, decorrente de sua posição na configuração da região metropolitana e de sua área de influência sobre importantes subsistemas em que aparecem cidades como Santarém, Itaituba e Marabá. Distanciando-se da área de influência da região metropolitana, Marabá e Itaituba exercem importantes papéis como nódulos de configuração sul da rede urbana regional, principalmente ao longo dos eixos rodoviários, já Santarém se coloca num papel mais amplo, ao se posicionar como nódulo na ligação entre as áreas de influência de Belém e Manaus, principalmente ao longo da malha fluvial.

No bojo de todas essas mudanças é que se insere a relação estabelecida entre a metrópole de Belém e as cidades médias de Marabá e Macapá, que se formaram, dialeticamente, nesse processo. Por mais que Dias (1958) reconheça que a cidade de Marabá funciona, para o sudeste paraense, o oeste do Maranhão e o norte de Goiás, como uma “capital regional”, cujo desenvolvimento esteve associado ao desempenho da função comercial nos contextos das atividades extrativas do caucho, da castanha, do cristal de rocha e do diamante, antes mesmo de 1960, acredita-se que foi no processo de expansão da fronteira que essa função além de ter sido consolidada, passou por fortes transformações relacionadas, de um lado, à nova natureza do capital instalado na cidade e na região, principalmente com as empresas capitalistas estatais (CVRD), privadas (Bamerindus, Bradesco etc.) e transnacionais (Volkswagen), que tem como base produtiva não mais o extrativismo, mas a mineração, a extração madeireira, indústria siderúrgica e a agropecuária, fundamentada em relações de produção tipicamente capitalistas, que contribuíram para expandir na região o assalariamento, o mercado capitalista de força de trabalho e a monetarização da economia; e de outro lado, pela maior presença do Estado, por meio de grandes projetos de infra-estrutura e colonização agrícola, de garimpeiros com seus empreendimentos e de pequenos trabalhadores que migraram para a região em busca do acesso à terra. Como afirma Emmi (1999) as transformações ocorridas em Marabá expressam uma mudança mais profunda na própria economia regional, que passou de economia extrativa não especificamente capitalista, para uma economia fundada no capital industrial-financeiro, por mais que num sentido mais periférico. Como diz a autora:

Em Marabá, parece-me que este fenômeno está-se delineando na década de 80. O domínio mercantil, bastante forte até os anos 60, vai sendo forçado a uma subordinação ao capital industrial e financeiro. O grupo social que se sustenta no capital mercantil vê-se diante de uma nova realidade, outros componentes aparecem na estrutura social e impõem com bastante força. Marabá deixa de ser apenas terra dos donos de castanhais, dos coletores de castanha, dos camponeses, dos índios; agora ela é também terra dos bancos, dos pecuaristas, dos grileiros, dos garimpeiros, dos projetos de colonização pública e privada, das companhias de mineração, da gestão militar, da indústria de ferro-gusa, das áreas de produção de carvão vegetal (EMMI, 1999, p.18).

Essa transformação na natureza do capital que atua na região vai impactar diretamente a estrutura interna da cidade de Marabá, que passou a apresentar característica tripartite (BECKER, 1990) e de polinucleação (RIBEIRO, 2010), e a relação da mesma com a metrópole de Belém. A respeito da estrutura interna da cidade pode-se dizer, com base nas informações do mapa 1 (carta imagem), que os três distritos urbanos – que na imagem aparecem como sendo à área onde o solo está mais exposto –, correspondem: a) a Cidade Velha, também denominada de Marabá Pioneira, é a área mais antiga da cidade, está localizada no encontro dos rios Tocantins e Itacaíunas tem seu processo de formação associado ao período da economia extrativa e, na atualidade, mantém-se voltada às atividades comerciais (formais e informais) e de serviços em geral, além do turismo de cunho mais local e regional, uma vez que parte de sua orla foi requalificada com esse objetivo; b) a Nova Marabá é a cidade planejada e implantada pela SUDAM num modelo que buscava conciliar o projeto, a ecologia e as particularidades regionais, tendo sido construída com o objetivo de receber a população remanejada da Cidade Velha, que por várias vezes foi assolada com as enchentes dos rios Tocantins e Itacaíunas, e também para servir de apoio às políticas de desenvolvimento regional que tinham na cidade de Marabá sua base logística. Na atualidade esse núcleo concentra a maior parcela das instituições municipais, estaduais e federais, possui um número expressivo de instituições financeiras, de serviços e de comércio de médio porte, além de se encontrar no entroncamento dos principais eixos de circulação que articulam Marabá a capital paraense e a sul do estado (PA-150), a região Nordeste e ao oeste do Pará (Transamazônica) e a região Centro-Sul (por meio da BR-222 Marabá se articula à Belém-Brasília) (RIBEIRO, 2010); c) a Cidade Nova, localizada às margens da rodovia Transamazônica, foi um núcleo, inicialmente, planejado para ser uma Agrópole, dentro do modelo de “urbanismo rural do INCRA”,

Mapa 1: Delimitação do Perímetro Urbano de Marabá e seus Distritos
 Fonte: Prefeitura Municipal de Marabá (2006).

mas que depois foi sendo ocupada de forma mais espontânea e, na atualidade, apresenta uma forte dinâmica comercial e de serviços, inclusive, com a formação de núcleos secundários, onde no passado foram instalados loteamentos públicos e particulares e que entraram num processo de intensa expansão.

Ao analisar as transformações sociais e econômicas desencadeadas no âmbito do trabalho em espaços urbanos na área de influência do PGC, depois de dez anos de sua implantação, em 1985, Castro (1995) oferece impressões empíricas importantes para se entender a relação de Belém com a cidade de Marabá, mas também com Parauapebas, no Pará, e Açailândia, no Maranhão. O primeiro aspecto destacado pela autora é que a intensa migração para a região é anterior aos grandes projetos, devendo ser localizada no final dos anos de 1960, quando houve uma significativa onda migratória de camponeses expulsos da terra de outras regiões do país – especialmente o Nordeste – e que migraram para a Amazônia com suas famílias, contribuindo para o deslocamento espacial da pobreza e da exclusão. Foram esses trabalhadores que serviram, em grande medida, como a força de trabalho recrutada para os empreendimentos industriais que foram sendo instalados posteriormente na área.

A indústria madeireira foi a primeira experiência de trabalho assalariado para a maioria desses migrantes nordestinos de origem rural que se deslocaram para a região e que formaram a primeira geração de operários nesse grande “bolsão de empregos” (CASTRO, 1995). Logo em seguida tem o recrutamento de trabalhadores pela indústria da construção civil que passaram a atuar na construção de grandes rodovias e na construção de grandes projetos (Albras/Alunorte, Alcoa, Usina de Tucuruí e Ferro Carajás). Esse setor era representado pela presença de capital externo à região, grandes firmas nacionais como Andrade Gutierrez e Camargo Corrêa, que acabaram reforçando relações mais verticais, no sentido do capital utilizado, mas local no recrutamento da mão-de-obra que ocorria nas periferias urbanas, principalmente de Marabá e Açailândia, e na contratação de prestadoras de serviços.

Além desses dois setores industriais, Castro (1995) ressalta a implantação da siderurgia de ferro-gusa e da minero-metalurgia. O primeiro é formado por indústrias que na sua maioria migraram de Minas Gerais por não conseguir se modernizar naquela região e pelos incentivos oferecidos pelo Estado. O objetivo inicial era de que se instalasse ao longo da Estrada de Ferro de Carajás, 23 empreendimentos, no entanto, depois de dez anos, existiam apenas três em Marabá e quatro em Açailândia. Também esse setor industrial reforçou a introdução de capitais do Sudeste brasileiro na

Amazônia, contudo, reforçou um relacionamento com Belém e São Luís, no que se refere ao recrutamento da mão-de-obra mais qualificada, e com as pequenas cidades da região, quanto aos trabalhadores com baixa qualificação (formados no chão da fábrica) e ao fornecimento do carvão vegetal, a fonte de energia necessária para transformar o ferro de Carajás em ferro-gusa e ferro liga. A esse respeito afirma:

Paralelamente ao processo de instalação dessas pequenas siderurgias surgiram nas cidades do Maranhão, tais como Rosário, Caxias, Codó, Coroatá, Bacabal, Santa Inês, Santa Luzia e Imperatriz, e nas cidades paraenses cortadas ou próximas da ferrovia, um número considerável de pequenas empresas industriais e de serviços, reforçando o processo de assalariamento e as tensões na dinâmica do mercado de trabalho (CASTRO, 1995, p. 100-101).

Quanto aos empreendimentos mineiro-metalúrgicos de grande porte, destacam-se pelo volumoso aporte de capitais público-privados nacionais e internacionais. Com sua instalação mais uma vez são reforçados, do ponto de vista da origem do capital, laços econômicos extra-regionais, principalmente pela presença dos grupos estrangeiros, tais como, Nippon Amazon Aluminium, Alcoa e Billington Metal etc. É interessante notar a partir da experiência da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) em Carajás, que, de um lado, os trabalhadores qualificados, protegidos e segurados, direta e indiretamente (escola, moradia em vila fechada, hospitais, lazer etc.), eram de fora da Amazônia, mais precisamente do Rio de Janeiro, de Belo Horizonte, de Itabira e de Vitória; de outro lado, os trabalhadores com baixa qualificação, instáveis e precários que trabalhavam para prestadoras de serviços ou em regime de subcontratação eram recrutados nas periferias urbanas, especialmente de Marabá que nesse momento recebeu um grande aporte de migrantes em função da exploração de ouro de Serra Pelada (70.000 trabalhadores) (CASTRO, 1995).

De forma sintética, pode-se dizer que esse movimento do capital e da força de trabalho para Marabá e a região do sudeste paraense acabou resultando no seu forte incremento demográfico dos seus municípios, especialmente Marabá, que além de centro regional (DIAS, 1958) tornou-se uma cidade de porte médio, segundo os critérios demográficos discutidos por Sposito (2001), conforme se verifica na tabela 3.

Municípios	População Total			
	1970	1980	1991	2000
Brejo Grande do Araguaia	-	-	11.939	7.464
Canaã dos Carajás	-	-	-	10.922
Curionópolis	-	-	38.672	19.486
Eldorado dos Carajás	-	-	-	29.608
Itupiranga	5.346	15.651	37.011	52.655
Marabá	24.474	59.881	123.668	168.020
Parauapebas	-	-	53.335	71.568
São Domingos do Araguaia	-	-	-	20.005
São João do Araguaia	15.322	35.774	19.824	12.247

Tabela 3: Municípios do sudeste paraense: evolução da população total

Fonte: IBGE. Censos Demográficos, 1979, 1980, 1991 e 2000.

Org. Trindade Jr. et al (2010)

Esse crescimento populacional de Marabá fica mais evidente ainda, quando se considera que depois de 1988, com o processo de fragmentação político-territorial permitido pela nova Constituição Federal, vários municípios surgiram de sua antiga área de abrangência, dentre os quais, Parauapebas (do qual se originou posteriormente Água Azul do Norte e Canaã dos Carajás) e Curionópolis (que deu origem a Eldorado dos Carajás). Deve-se destacar também que no período indicado na tabela (1970-2000), o crescimento de Marabá foi mais expressivo na área urbana do que na rural, conforme se pode notar na tabela 4. Nela se verifica, ainda, que essa tendência foi se desenhando desde os anos de 1970, quando 59,53% da população já habitava em espaço considerado urbano, e se consolidou nas décadas subseqüentes, reforçado pela forma como foram realizados os investimentos econômicos na região.

Ano	Urbana	Rural
1970	59,53%	40,47%
1980	69,72%	30,28%
1991	82,83%	17,17%
2000	79,97%	20,03%

Tabela 4: Marabá - percentual da população urbana e rural (1970-2000)

Fonte: IBGE. Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000.

Org. Trindade Jr. et al (2010)

Em grande medida foi essa realidade material que serviu de base empírica para as afirmações de Trindade Jr. (2005) a respeito das particularidades dos processos de urbanização do território e de metropolização do espaço na Amazônia e que ajudam a entender ainda mais a relação estabelecida entre a metrópole de Belém e a cidade média de Marabá. Assim, ao analisar a expansão do meio técnico-científico e informacional na região, afirma que ela se faz de maneira diferenciada quando considerada a dimensão da

tecnoesfera – sistema técnico - e da psicoesfera – sistema de valores. A primeira ocorre de forma descontínua e pontual, em apenas alguns “espaços luminosos”, caracterizados pela dinamização econômica e pela modernização. Dessa forma, identifica que além das capitais estaduais e das cidades ligadas à grandes empreendimentos econômicos, a urbanização do território se faz presente no sudeste do Pará, no Mato Grosso, no Tocantins e no centro-sul de Rondônia. A segunda, o plano da psicoesfera, está presente em todo o espaço regional, não exatamente pela presença da cidade na paisagem, mas pela presença marcante de determinado sistema de valores e estilo de vida urbano que se estabelece e tende a predominar.

Quanto ao processo de metropolização do espaço na Amazônia, Trindade Jr. (2005) afirma que ela se manifesta na região muito mais pela presença das metrópoles nacionais e extra-regionais do que propriamente pelas metrópoles regionais. Assim, como mostra o autor e confirma Becker (2005), o papel de centro urbano relacional é enfraquecido em grande parte por centros metropolitanos extra-regionais, como é o caso de Goiânia/Brasília e de São Paulo. Nas palavras de Trindade Jr:

A metropolização dos espaços na Amazônia, que se dá de maneira pontual, revela mais verticalidade que propriamente horizontalidades. Nem sempre, neste caso, são as metrópoles regionais as principais difusoras dos nexos da modernidade no interior da região, ainda que elas assumam um papel importante para a estruturação interna da região (2005, p. 15932).

Em grande parte esse enfraquecimento está relacionado às mudanças estruturais pelas quais a região tem passado nos anos recentes, ou seja, a forma como se deu a expansão dos investimentos no interior do território, a maior presença de pequenas e médias cidades no contexto regional (TRINDADE JR, 2005) e o recuo do Estado, das frentes de expansão e da imigração (BECKER, 2005).

No que se refere à realidade de Macapá, pode-se afirmar que foi também nesse contexto que ela se afirmou como uma cidade média, cuja centralidade se faz presente tanto no seu próprio estado, quanto em cidades e povoados da Ilha do Marajó (Pará). Diferente, porém, de Marabá, em que se verifica um forte relacionamento com metrópoles extra-regionais em detrimento da metrópole de Belém, como demonstrou Trindade Jr. (2005), Macapá acabou reforçando fluxos mais intensos com a própria região e, como consequência, reafirmou uma vida de relações muito mais intensa com

Belém, o que garantiu a permanência e a difusão da centralidade dessa metrópole até os limites do país com a Guiana Francesa.

Diferente da realidade do Estado do Pará, analisada por Trindade Jr. (2005), em que se verifica uma diminuição relativa da participação econômica e demográfica da metrópole dentro da região, fato motivado pela forma dispersa e difusa com que foram feitos os investimentos em seu interior, que por sua vez acabaram promovendo o surgimento de cidades médias (Marabá, Santarém e Castanhal) e pequenas (Parauapebas, Oriximiná, Barcarena, Tucuruí, Paragominas, Almerim etc.), que serviram de base à implantação a esses mesmos empreendimentos, no Amapá a realidade ocorre de modo contrário. Ao se observar os dados da tabela 5, fica evidente o nível de concentração populacional na cidade de Macapá (58,59%), dado que fica ainda mais reforçado quando se verifica que, ao seu lado, tem-se a presença do município de Santana (com 15,68% da população), formando juntas uma concentração com 74,27% de toda a população do Estado. Para tornar o dado ainda mais alarmante deve-se ressaltar que a soma da população de todos os demais municípios do Amapá, chegam a apenas 25,73% da população do eixo Macapá-Santana, isto em um estado em que a taxa de urbanização é superior a 89,76%, ou seja, a grande maioria da população vive nas cidades, o que indica uma verdadeira “macrocefalia urbana”⁵.

Municípios	População Total					
	1960	1970	1980	1991	2000	2007
Amapá	7.900	10.377	9.508	8.075	7.121	7.492
Calçoene	2.344	2.834	2.834	5.177	6.730	8.656
Cutias	-	-	-	-	3.280	4.320
Ferreira Gomes	1.396	1.375	2.047	2.386	3.562	5.040
Itaubal	-	-	-	1.666	2.894	3.439
Laranjal do Jarí	-	-	-	21.372	28.515	37.491
Macapá	39.723	76.915	127.554	169.579	283.308	344.153
Mazagão	7.565	10.497	20.436	8.911	11.986	13.862
Oiapoque	3.934	4.554	5.028	7.555	12.886	19.181
Pedra Branca do Amapari	-	-	-	3.018	4.009	7.332
Porto Grande	1.949	2.643	3.329	4.905	11.042	13.962

⁵ Por macrocefalia entende-se uma noção relativa que enfatiza a importância demográfica e, principalmente, econômica de uma cidade em relação às demais tanto da região, quanto do restante do país. As cidades macrocéfalas apresentam uma concentração dos grupos sociais de alto poder aquisitivo, bem como dos equipamentos, das atividades econômicas (indústria, comércio e serviços) e do poder político (da economia, da elite, da classe média e, parcialmente, das massas) (SANTOS, 2008).

Pracuba	-	-	-	-	2.286	3.353
Santana	-	-	-	51.451	80.439	92.098
Serra do Navio	3.709	5.164	4.521	3.627	3.293	3.772
Tartarugalzinho	-	-	-	4.693	7.121	12.395
Vitória do Jari	-	-	-	-	8.560	10.765
Estado do Amapá	68.520	114.359	175.257	289.397	477.032	587.311

Tabela 5: Municípios do Amapá - evolução da população total

Fonte: IBGE. Censos Demográficos, 1979, 1980, 1991 e 2000.

Org. Márcio Douglas Brito Amaral, 2010.

Essa concentração, porém, não é somente demográfica, pois conforme demonstraram Beltrão e Porto (2009), Macapá e Santana concentram também a maior parcela da produção econômica do estado, devido à presença, em seu interior, dos principais vetores dinamizadores dessa realidade no estado:

Quanto ao fator econômico, é importante ressaltar que o eixo Macapá-Santana concentra grande parte das atividades econômicas existentes no Estado; exemplo claro disso é a presença da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, das principais atividades do setor terciário da economia; do Distrito Industrial de Santana; da existência do sistema portuário responsável pela exportação das matérias-primas exploradas no espaço amapaense, sendo este eixo o que apresenta maior participação do PIB (Produto Interno Bruto) amapaense (BELTRÃO; PORTO, 2009).

Essa realidade de concentração nas duas principais cidades do Amapá, bem como as funções complementares nelas existentes, induziu os autores acima a levantarem a hipótese de que essas cidades não podem ser pensadas separadamente. Assim, para sustentar essa hipótese demonstram que, enquanto Macapá concentra atividades comerciais de atacado e varejo, os serviços, as atividades portuárias ligadas ao circuito inferior da economia, a circulação aérea e rodoviária; Santana apresenta um comércio de varejo, atividades portuárias ligadas principalmente ao circuito superior, devido à presença do Porto de Santana, embora também apresente pequenos portos ligados à dinâmica do circuito inferior, alguns serviços e a indústria reforçada pela presença do distrito industrial de Santana e de empresas internacionais, tais como AMCEL, MMX, Coca-Cola e Agronorte do Amapá (BELTRÃO; PORTO, 2009).

Seguindo um caminho diferente, uma vez que desejam entender o papel de Macapá e Santana no contexto da rede urbana regional e não sua forma e função como é a intenção dos autores acima, Amaral e Melo (2009) chegaram a conclusões

semelhantes a respeito da relação de complementaridade entre as duas principais cidades amapaenses, embora a tenham denominado de “aglomerado urbano Macapá-Santana”. Para eles a explicação para essa urbanização concentrada no aglomerado pode ser encontrada na forma como o Estado do Amapá foi inserido no processo de reprodução capitalista, de um lado, acompanhando em grande medida, a mesma dinâmica de inserção do restante da Amazônia Oriental como uma fronteira econômica – grandes projetos de mineração (ICOMI), inclusive com a produção de *company town*, grandes projetos agro-florestais (pinhos e eucalipto), construção de hidrelétrica (Coaracy Nunes), abertura de grandes eixos rodoviários (Perimetral Norte e BR-156), projetos de colonização agrícola do INCRA etc. –, de outro lado, apresentando duas diferenças importantes para sua estruturação interna, o fato de ter sido até muito recentemente um Território Federal e ter recebido durante esse período alguns investimentos importantes para sua malha urbana, e o fato de ter recebido uma Área de Livre Comércio, juntamente com o município de Santana⁶, o que contribuiu significativamente para a dinamização econômica dessas duas cidades, como demonstrou Porto (2007), uma vez que puderam comercializar bens importados em seu interior.

O mapa 2 é uma tentativa de representar o crescimento urbano da cidade de Macapá entre 1964, período muito próximo do início das grandes transformações ocorridas no Estado do Amapá, e 1998, período posterior (dez anos depois) a transformação do Amapá de território federal em estado. Se num primeiro momento (até 1964) a cidade estava confinada no limites do que se considera na atualidade como sendo seu centro comercial e de serviços mais adensado, logo em seguida ela foi se expandindo num formato retilíneo, acompanhado três artérias principais – as rodovias Juscelino Kubitschek, Duque de Caxias e BR-156 – paralelas ao rio Amazonas, que articulam a cidade de Macapá com Santana e o interior do Estado, sendo que no caso das duas últimas é a área onde se localiza grande parte das atividades comerciais e de serviços voltados à demanda regional e não somente urbana.

⁶ Esse dado é importante por dois motivos principais, primeiro mostra por que grande parte dos investimentos do Estado do Amapá está localizada nessa área, segundo ajuda a justificar por que esses dois municípios não devem ser analisados separadamente.

Mapa 2: Crescimento Urbano Macapá (1964-1998)

Fonte: Erinaldo de Souza Braga, 2008.

Nele se observa também além da mancha urbana contínua e mais adensada, no centro, que corresponde à área mais antiga de ocupação da cidade, cujo crescimento está relacionado à infra-estrutura produzida para servir de suporte a implantação do Território Federal do Amapá, e áreas mais descontínuas que em geral correspondem à presença de conjuntos habitacionais implantados pelo poder público, especialmente na zona norte da cidade, seguindo o eixo da BR-156, e na rodovia Duque de Caxias que permite o acesso direto do centro de Macapá com a área do Distrito Industrial de Santana, além da zona sul em direção ao Marco Zero da linha do equador, no eixo da rodovia Juscelino Kubitschek em que se verifica a presença de “condomínios fechados” de alto padrão implantados pelo capital privado local em associação com grupos empresariais de Belém (AMARAL; MELO, 2009). Essas áreas de “vazios urbanos” (na imagem aparece como sendo a área mais verde) representam as denominadas “ressacas”⁷, que vem sendo ocupadas seguidamente, principalmente depois do período da estadualização. A figura 1 é uma tentativa de ilustrar esse processo de expansão territorial urbana de Macapá, nele tenta-se relacionar as áreas de ocupação urbana (contínua e descontínua) da cidade com os três principais eixos de circulação rodoviária nela presentes.

Para se ter uma visão mais acurada das áreas de ocupação urbanas mais precárias de Macapá, as “ressacas”, em que habitam trabalhadores, na sua maioria composta de imigrantes, vindos de outros estados da federação, principalmente Pará e Maranhão, basta verificar a foto 1, tirada por Alan Patrick Coimbra e Melo, do helicóptero do grupo tático dos bombeiros de Macapá, a pedido do autor. A fotografia demonstra na área segregada o predomínio de residências de madeira cobertas com telhas de zinco e interligadas entre si e com o “asfalto” (forma como denominam as ruas e avenidas da cidade que não compõe a área da ressaca) por pontes, também de madeira, que funcionam como ruas para circulação das pessoas. Trata-se de uma paisagem típica da região, presente não somente nas pequenas cidades ribeirinhas do interior, mas também nas periferias das metrópoles de Belém e Manaus e das cidades médias da Amazônia, como se pode notar no exemplo em tela.

⁷ Ressaca é uma expressão regional empregada para designar um ecossistema típico da zona costeira do Amapá. São áreas encaixadas em terrenos quaternários que se comportam como reservatórios naturais de água, caracterizando-se como um ecossistema complexo e distinto, que é impactado pela ação das marés, através das redes formadas de canais e de igarapés, além dos ciclos sazonais das chuvas. Essas áreas têm sido apropriada por agentes responsáveis pela estruturação da cidade desde os anos de 1950, ainda que tenham se intensificado depois da segunda metade dos anos de 1980 (PORTILHO, 2010).

Foto 1: Área de “ressaca” da cidade de Macapá

Fonte: Alan Patrick Coimbra de Melo, 12 de Maio de 2009.

Para se entender um pouco mais a rede urbana do Estado do Amapá pode-se continuar recorrendo aos dados da tabela 5, referente à evolução da população desse estado. Nela pode-se verificar que fora a concentração urbana de Macapá e Santana, o restante do Estado é formado por pequenas cidades que em sua grande maioria surgiram depois de 1988⁸. Ao analisar as dinâmicas recentes da urbanização do Amapá a partir de quatro (Laranjal do Jarí, Pedra Branca do Amapari, Serra do Navio e Oiapoque) desses pequenos municípios, Tostes (2009) oferece algumas pistas que permitem que se relacione o desenvolvimento urbano do Estado com a dinâmica da expansão da fronteira, senão vejamos: a) Laranjal do Jarí e Vitória do Jarí têm sua dinamização econômica e populacional associada, principalmente, à presença de dois grandes empreendimentos econômicos, Projeto Jarí, com a produção de celulose, e a empresa Caulim da Amazônia (CADAM), empresa de produção de caulim, apesar de explorar a matéria-prima do lado amapaense, essas empresas tem toda sua infra-estrutura de produção e logística do lado do Pará. b) Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari são dois núcleos urbanos que após o encerramento das atividades da ICOMI se encontravam

⁸ Até a criação do Estado do Amapá e a promulgação da Constituição Federal de 1988, o Amapá possuía apenas cinco municípios (Macapá, Mazagão, Amapá, Oiapoque e Calçoene), sendo criado mais quatro (Laranjal do Jari, Santana, Tartarugalzinho e Ferreira Gomes), no ano de 1989, seis (Pracuúba, Cutias do Araguari, Itaubal, Serra do Navio, Pedra Branca do Amapari e Porto Grande), em 1993, e um (Vitória do Jari), em 1997 (MANIÇOBA, 2006).

com sérios problemas financeiros, mas recentemente voltaram a apresentar significativa expansão e populacional em função da implantação da exploração de ferro e ouro, pelas empresas MMX, ligada inicialmente ao grupo EBX, liderado por Eike Batista, mas depois vendida para o grupo Anglo American que detém 70% da mina, e Mineração Pedra Branca do Amapari (MPBA)⁹, respectivamente. Assim, enquanto a produção propriamente dita é realizada em Pedra Branca do Amapari, Serra do Navio, localizada a sete quilômetros, devido à infra-estrutura deixada pela ICOMI, funciona como lócus da administração dessas empresas e como local de moradia da força de trabalho, uma “cidade dormitório”. c) Oiapoque é uma típica cidade de fronteira internacional, que apresenta grandes perspectivas de expansão e dinamização em função do processo de integração sul-americano, principalmente com o início da construção da Ponte Binacional sobre o rio Oiapoque e o asfaltamento da BR-156, no trecho Macapá-Oiapoque (TOSTES, 2009; SILVA; RÜCKERT, 2006). Deve-se ressaltar, porém, que mesmo depois de terem surgido todos esses novos municípios no Amapá, muito deles originados da própria cidade de Macapá, isto não tem significado diminuição no processo de urbanização concentrada nesse estado, principalmente quando se observam os dados referentes ao seu crescimento entre 1991 e 2007, em que mais uma vez a cidade dobrou o número de seus habitantes. Os dados da citação abaixo ajudam a visualizar melhor parte desse processo:

(...) em 2000, Macapá ainda concentrava 59,41% da população estadual, apesar de ter perdido, entre 1988 e 1992, os territórios e as populações de nada menos que sete municípios: Santana, Serra do Navio, Porto Grande, Ferreira Gomes, Cutias, Pedra Branca do Amapari e Itaubal. A participação histórica de Macapá na população estadual, entre 1943 e 1988, girou em torno de 75%. Com estas mudanças, Macapá perdeu cerca de 22% da população estadual (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 77).

Acompanhando de perto a realidade de outros estados amazônicos, o Amapá também teve seu processo de urbanização associado à imigração e à mobilidade da força de trabalho, mas com duas diferenças significativas: a maior parte dos seus imigrantes provém da própria Amazônia, tendência que vai se verificar na região

⁹ Atualmente a exploração de ouro encontra-se paralisada, pois depois de quatro anos de funcionamento a empresa afirmou que não está sendo mais viável a exploração, pois todo o minério “flor da terra” foi exaurido, e o ouro que resta está encravado em rochas. De acordo com o jornal local Folha do Amapá (11/03/2009), o diretor da empresa informou que há previsão da empresa voltar a atuar na região a partir de junho de 2011.

somente depois de 2000, e a criação de novos municípios, depois de 1988, como um fator explicativo da urbanização (MANIÇOBA, 2006).

Conforme demonstraram Drummond e Pereira (2007), embora a taxa de fecundidade (crescimento vegetativo) do Amapá entre 1970 (8,2) e 2000 (3,6) tenha sido muito alta se comparada às taxas do Brasil e da Amazônia, o processo de imigração é o que melhor explica o crescimento de sua população total e urbana. Os dados mostram que nos últimos 40 anos a taxa de imigração do Amapá foi bem maior do que a emigração. Para reforçar esse aspecto os autores indicam que, em 1950, a cada cinco pessoas residentes no Amapá, quatro delas eram de outros estados, com destaque para os Estados do Pará (que em 1980 representava 85% da população amapaense e em 1991 continuam perfazendo 78,8%) e do Maranhão, o segundo mais importante. Com esses dados indicados pelos autores pode-se ratificar essa diferença do Amapá em relação à grande maioria dos demais estados da região, a presença da migração intra-regional, pois 90% daqueles que migraram para o Amapá entre 1950 e 2000, são oriundos da própria Amazônia, o que contraria o perfil da migração que se direcionou para a região como um todo no mesmo período, que se caracterizou pela força da migração inter-regional, uma dos principais fundamentos da tese da fronteira. Os autores ainda afirmam que:

O máximo que podemos dizer sobre o ímpeto da imigração para o Amapá, nas últimas décadas, é que ela é surpreendentemente grande quando se levam em conta (1) a falta de conexões rodoviárias pavimentadas, (2) a ausência (até 1995) de projetos de colonização agrícola grandes ou numerosos e (3) a falta de novos grandes investimentos do porte dos da ICOMI (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 74).

Essa presença da migração intra-regional para o Amapá pode ser observada também no estudo de Lima (2005) a respeito da ocupação da terra pela agricultura camponesa no Amapá, em face da expansão da monocultura de pinos e eucaliptos sob o comando do grupo AMCEL (Amapá Celulose S/A), bem como a relação desse camponês com a terra e com o seu acesso aos recursos naturais. Segundo esse autor existe uma relação muito intensa entre Belém e Macapá no que se refere à mobilidade e a origem dos migrantes para o Amapá. Ao analisar as trajetórias dos assentados de quatro assentamentos agrícolas do INCRA (Nova vida, Cedro, Cedro II e Bom Jesus), localizados no município de Tartarugalzinho, verificou-se que a maior parte é imigrante, principalmente, do Maranhão (44%) e do Pará (23%). Em que pese a participação de

maranhenses na migração, o autor mostra que o caminho para se chegar aos assentamentos do Amapá tem sido, invariavelmente, o mesmo: primeiro, fazendo uso de um transporte rodoviário, chega-se até a cidade de Belém; a partir de Belém, a viagem é feita em embarcações, principalmente através de navios até o porto de Santana; de Santana, por meio de “carona” em caminhões ou mesmo carros particulares, chega-se a sede do INCRA, em Macapá, e desta para um dos assentamentos no município de Tartarugalzinho, mas nunca sem antes adquirir uma moradia na periferia de Macapá, onde reside a família do migrante.

O INCRA informou que até 1997, um barco efetuava duas viagens semanais entre Belém e Macapá, transportando cerca de 80 passageiros em cada trajeto. Com o passar do tempo, para atender a crescente demanda de passageiros, a partir de 1998 as viagens passaram a ser realizadas em navios com capacidade para 600 passageiros. Neste sentido, como alguns passageiros não tinham muito dinheiro para pagar o bilhete de passagem, durante a viagem os homens se ocupavam das tarefas de limpeza o (sic) de cozinha do navio, enquanto as mulheres se ocupavam dos filhos e da comida. Essa travessia dura 24 horas contornando o arquipélago do Marajó (LIMA, 2005, p. 39).

No texto de Lima (2005) pode-se verificar que paralelamente à implantação de assentamentos agrícolas, por parte do INCRA, que muito tem contribuído para fortalecer relações com a região amazônica, especialmente, com os estados do Maranhão e do Pará, de onde provém a maior parte dos assentados, tem se verificado a expansão da monocultura de *pinus* e eucaliptos, realizada nos moldes da agricultura modernizada capitalista, pelo grupo AMCEL, que além de expropriar a terra de pequenos agricultores ou até mesmo de dificultar o acesso dos mesmos a suas terras, uma vez que a maioria das estradas vicinais é controlada pela empresa, ainda fortalece conexões e laços mais verticais, conforme comprovam os argumentos arrolados por Porto (2007) que diz que, se inicialmente, em 1976, a AMCEL foi criada para fornecer *cavacos de pinus* para a fábrica de celulose da Jarí, depois de 1997, ela ampliou significativamente seu mercado para o Japão, Europa (Suécia, Portugal e Espanha) e Estados Unidos. Para se ter uma idéia próxima da importância dessas articulações, pode-se dizer que, desde 1992, que a Companhia Docas do Pará, arrendou 6,3 hectares do seu retroporto para a AMCEL instalar uma indústria de *cavaco*, que, na atualidade, é responsável por 90% do volume de cargas movimentadas no porto de Santana (PORTO, 2007).

Para sustentar ainda mais a permanência de intensas relações de Macapá com a metrópole de Belém, pode-se lançar mão do mapa 3, elaborado a partir do estudo REGIC (1993) e da Contagem da População (1996), que mostra que diferente do sul e parte do sudeste paraense, em que se verifica a presença do Sistema de Goiânia e uma área de intersecção entre as metrópoles de Belém e Goiânia/Brasília, e do oeste do Pará, em que se verifica a presença direta do Sistema de Manaus e em outra porção área de intersecção entre Manaus e Belém, em Macapá e no Estado do Amapá, não existe a presença de outras metrópoles nacionais, regionais ou extra-regionais no comando dos fluxos e na intensidade de relacionamentos que não seja Belém, conforme já discutido anteriormente quando se falou da rede urbana com base nas análises de Ribeiro (1998; 2001) e de Becker (2004).

Mapa 3: Sistemas Urbanos e Subsistemas Regionais da Amazônia Legal (1993)

Fonte: CIRAD, 2009.

3.5 As recentes transformações da Amazônia em face da “fronteira tecno-ecológica” e suas implicações na rede urbana regional e na relação de Belém com as cidades de Marabá e Macapá

Do final do século XX até a primeira década do XXI tem-se verificado algumas mudanças, mas também muitas permanências na região amazônica que tem implicações importantes na rede urbana regional e na relação de Belém com as cidades médias.

No trabalho de Castro (2001; 2010) é possível verificar pistas interessantes para o entendimento das relações atuais entre políticas do Estado e atores sociais, bem como da permanência da concepção de Amazônia como fronteira. Segundo ela a disputa pela apropriação da terra permanece central dentro da região, de um lado, com experiências novas de deslegitimação de posses e propriedades de grupos tradicionais e, de outro lado, com a presença de contradições sociais e políticas surgidas da relação entre estado e sociedade por meio da imposição de grandes projetos de investimento na região (mineração, hidrelétricas, rodovias e agronegócio), mas agora dentro de um contexto de economia globalizada e competitiva.

Desta forma se reativa o modelo de produção de bens para o mercado de *commodities*, inclusive em contradição com as novas perspectivas de mercado que se formam em torno dos bens e serviços ambientais que podem ser gerados pela floresta. O Estado brasileiro tem demonstrado manter, em relação à Amazônia, uma postura tecnocrática, profundamente ambígua, com sérios problemas na relação federativa (CASTRO, 2010, p. 107).

No que tange a permanência da dinâmica de fronteira dentro da Amazônia, a autora indica duas áreas já tradicionais: espaço das frentes de ocupação iniciadas em 1970 – Mato Grosso, Sul do Pará, Maranhão e Rondônia – e que possui uma série de municípios apresentando expansão da pecuária, da exploração madeireira e de assentamentos rurais, detentores das maiores taxas de desmatamento na atualidade; a “fronteira clássica”, orientada por programas de colonização dos anos de 1970 e 1980, com particularidades na estrutura de ocupação das terras, de que a rodovia Transamazônica e o sudeste paraense são bons exemplos, devido a presença de milhares de famílias assentadas para desenvolver a produção familiar e de médias e grandes empresas de pecuária e madeira com o auxílio de financiamentos públicos. Além dessas, destaca-se na região o avanço de duas novas frentes articuladas a partir de Mato Grosso, Goiás e Tocantins, sendo uma pela rodovia BR-163, e outra que se expande pelos

municípios de Xinguara e São Félix do Xingu, atravessando a Terra do Meio, na direção da BR-163. A respeito da permanência da “fronteira de *commodities*”, caracterizada pela produção de produtos agrícolas e de bens primários com base na exploração de recursos naturais, e de sua importância para a economia brasileira, comenta Castro (2010):

Se o Brasil diversificou ao longo das últimas décadas seu parque industrial, e sua inserção no mercado mundial, não deixa de ser, no entanto, por excelência, um produtor e exportador de *commodities*. A Amazônia tornou-se uma fronteira de *commodities*. Dos seis grandes grupos de bens exportados pelo País – soja, carne, minérios, suco de laranja, petróleo e celulose – três deles vêm da Amazônia (carne, soja e minério). Eles são responsáveis, em grande parte, pela concentração fundiária, grilagem, pistolagem e conflitos em torno da terra, além do desmatamento acumulado. A Amazônia é hoje uma fronteira de *commodities* (CASTRO, 2010, p. 114).

Para Almeida (2008) a expansão das *commodities*, nesse início de século XXI (2004 a 2008), está relacionada tanto à ampliação dos mercados consumidores para esses produtos, quanto à sua valorização. Por exemplo, o ferro que durante décadas custava 17 dólares a tonelada, duplicou de preço no período indicado; o ferro gusa triplicou de preço recentemente, favorecendo a disseminação das carvoarias; da mesma forma ocorreu com os grãos e a celulose. Estes são alguns dos fatores que podem explicar também a ampliação dos desmatamentos na região, mas também a degradação da “economia extrativa” (borracha, castanha e babaçu) que não tem conseguido fazer frente ao avanço dessas *commodities* que tem recebido forte apoio governamental.

Nessa linha de entendimento da expansão do agronegócio na Amazônia é que se insere o trabalho de Almeida e Acevedo Marin (2010), que ao analisar as estratégias de territorialização do agronegócio – as “agroestratégias” –, verificaram que as empresas lançam mãos de artifícios tanto jurídico-formais e político-administrativos, tais como, projetos de lei que buscam retirar o Mato Grosso, o Tocantins e parte do Maranhão da Amazônia Legal, projetos que visam reduzir a área destinada à reserva legal dos imóveis rurais de 80% para 50%, a liberação de créditos para aqueles que praticam desmatamento, a redução da faixa de fronteira e o aumento de 500 para 1.500 hectares o tamanho da área pública invadida para que possam ser apropriadas privadamente, quanto étnico-culturais ou de modalidades de uso da terra, em que se criam dificuldades para o acesso aos recursos públicos e para legalização de terras pelas comunidades que vivem na perspectiva da propriedade difusa ou coletiva, de modo a fazer com que

procurem fragmentar suas terras como propriedades individuais facilitando, assim, sua incorporação pelo mercado.

Desse modo, os autores ressaltam que foi a emergência de sujeitos com suas identidades coletivas na Amazônia (indígenas, quilombolas, seringueiros, quebradeiras de coco babaçu, castanheiro, ribeirinho, geraizeiros, pescadores, peconheiros etc.), que tem permitido outro tipo de enfrentamento aos grandes grupos econômicos. Nesse processo de enfrentamento Almeida (2008) afirma que essa nova concepção de sujeito gestada cumpre papel fundamental nos destinos da região, uma vez que deixam de ser vistos como “sujeitos biologizados”, confundidos com as árvores, com as águas e com a fauna, personagens folclóricos de uma realidade naturalizada, e passam a ser reconhecidos como “sujeitos da ação”, com potencial de diálogo e com força para resistir e não aceitar as mudanças que atingem sua vida, porém, não se devendo concebê-los como parte de uma luta fundada na desigualdade, senão na diferença, para que esta não se torne justificativa – racista – para a sua sujeição. Para o autor o que está em jogo é um processo de “politização da natureza”, em que a problemática da territorialização e da luta em torno de identidades coletivas torna-se central.

Eu interpreto isso como uma “politização da natureza”. Considero que esses grupos se erigiram em identidades coletivas, expressando uma autoconsciência cultural, e transformaram o seu saber numa expressão política de afirmação da sua identidade. Hoje não é mais possível pensá-los como “populações” ou como “coletividades”, consoante o vocabulário naturalista. Nem para a pesquisa acadêmica, nem para as políticas governamentais é possível pensar uma ação ou uma intervenção localizada sem passar pelo filtro dessas identidades coletivas. Elas se objetivaram em movimentos. Por força das mobilizações elas se constituíram em movimentos sociais, voltados também para a reprodução física e social de povos e grupos, e não são apenas movimentos políticos. (ALMEIDA, 2008, p. 82).

Numa perspectiva teórica e metodológica diferente da anterior, Becker (2004) vai acentuar a importância da sociedade civil (movimentos sociais, ONGs, Igreja Católica, populações tradicionais etc.) e dos estados amazônicos (governos estaduais) nas recentes transformações que vem ocorrendo na região. A partir de uma perspectiva fundada nas instituições ressalta que, diferente do período anterior em que se destacou o binômio desenvolvimento e segurança, na atualidade, a política ambiental de desenvolvimento sustentável tem sido pautada em ações descentralizadas e

participativas para proteção da natureza, o uso sustentável dos recursos naturais e a melhoria da qualidade de vida das populações locais. Como descreve:

Em nível territorial, as ações ambientalistas orientam-se para um modelo endógeno. Se a origem dessa tendência reside nos movimentos sociais, foi o PP-G7 que se transformou no grande indutor dos projetos endógenos, através de uma estratégia descentralizada que envolve as principais reivindicações sociais. Recentemente, também passaram a se desenvolver experimentos diretamente destinados à investigação científica. (...) uma coalescência de projetos ambientalistas conforma um vetor tecno-ecológico de transformação regional bem diverso do vetor tecno-industrial dominante até então na Amazônia (BECKER, 2004, p. 104).

Quando se afirma que a leitura de Becker (2004) está fundamentada em uma abordagem que coloca como centro as instituições, na verdade, quer se afirmar que é uma leitura feita de cima para baixo, ainda que utilize no discurso termos como participação, comunidade, solidariedade, eles estão sendo tutelados por agências multilaterais tais como Banco Mundial (BIRD) e Banco Interamericano do Desenvolvimento (BID) ou mesmo de organismos como o PPG-7 e a cooperação financeira internacional que os colocam como condição para aprovação de seus projetos, ainda que de forma “manualizada” e assumindo uma postura “colonial”, no sentido de que tem o poder de falar em nome da preservação ambiental e dos diferentes agentes sociais territorializados na Amazônia. Como disse Almeida (2008):

(...) o que aparenta ser um sinal de avanço em verdade contém uma complexidade traduzida num campo de lutas renhidas. A nova exigência dos manuais do BIRD para aproveitar projetos está sendo reinterpretada e vivida por esses grupos como uma forma também de relativizar uma visão cientificista, que durante quase todo o tempo se apoiou num biologismo extremado. E isto não é só estendido à burocracia das agências (sic) multilaterais e do Estado, é também estendido à burocracia de grandes ONG's, co-autores da imposição de um biologismo “renovado”, que acaba não respeitando as diferentes “tradições”. (...) Ao proceder assim ela se coloca como disputando a legitimidade de falar em nome da preservação ambiental da Amazônia, se coloca nas disputas pela mediação como se detivesse o poder da delegação, de falar em nome de agentes sociais que se autodefinem como povos indígenas, como quilombolas e também como seringueiros, castanheiros, quebradeiras de coco babaçu, ribeirinhos e pescadores (ALMEIDA, 2008, p. 83-84).

Ainda sobre a emergência da sociedade civil, Becker (2004a) afirma que sua gênese está relacionada ao movimento de resistência das populações locais (formada

pelos imigrantes mais as populações tradicionais) desencadeadas, nos anos de 1990, em função do processo de expropriação de suas terras e de sua identidade. A luta por eles empreendida, aliada à outras transformações que estavam ocorrendo na região (esgotamento do nacional desenvolvimentismo com a crise do Estado e a pressão ambientalista nacional e internacional etc.) introduziram novas marcas na região e a reconfiguração da Amazônia Legal, com a demarcação de terras indígenas, a criação de unidades de conservação e a gestação de projetos comunitários alternativos, que acabaram ratificando a malha ambiental e sócio-ambiental que estava surgindo.

No que se refere aos governos estaduais, Becker (2004a) afirma que sua emergência, a exemplo da cooperação internacional e da sociedade civil, está relacionada, entre outras coisas, ao esgotamento das políticas de desenvolvimento regional implementadas pelo governo federal e a retração dos investimentos do capital privado na região. Ressalta, contudo, que esse agente é de suma importância na atualidade, inclusive na produção de estratégias diferenciadas de desenvolvimento, como demonstram as experiências do Acre e do Amapá, em que se busca aliar o uso conservacionista da floresta com um “neo-extrativismo” moderno e rentável que busca avançar no debate da cidadania com a incorporação da floresta no debate (idéia de florestania das populações tradicionais do Acre). Além desse modelo conservacionista da floresta, a autora afirma que existem dois outros, o modelo extensivo, característico do Pará, Mato Grosso, Tocantins e Maranhão, que é desejado pelos Estados de Rondônia e de Roraima, embora suas áreas preservadas não permitam, e o modelo do Amazonas, em que convive uma forte concentração econômica e demográfica na metrópole com uma forte preservação ambiental no interior, apresentando, porém, um grande problema que é o da preservação ambiental sem preservação social.

Castro (2001; 2010) mostra que uma das transformações espaciais que tem sido levado a cabo na Amazônia, mas que tem sido pouco debatido, refere-se ao processo de integração continental da qual a região tem participado ativamente. No governo do presidente Fernando Henrique Cardoso essa integração foi expressa por meio dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs), dentro dos Planos Brasil em Ação e Avança Brasil, que recuperam uma concepção de intervenção do Estado fundamentada em grandes projetos de infra-estrutura que prioriza amplamente o crescimento econômico. Assim, na Amazônia os programas previstos estavam centralizados nos eixos Arco Norte e Madeira-Amazonas com projetos de infra-estrutura de transporte, de energia e de comunicação, além de atividades que procuram

fazer a exploração dos recursos florestais e hídricos (CASTRO, 2001). Concretamente no Arco Norte tem-se a ligação do Amapá com a Guiana Francesa e a previsão de interconexão com o Suriname, Guiana e Guiana Francesa; no Madeira-Amazonas os projetos principais são os do Urucu-Porto Velho e Coari-Manaus, com a pavimentação de diversas rodovias, e a ampliação de aeroportos e terminais fluviais em Manaus, Porto Velho e Santarém (BECKER, 2004).

O projeto IIRSA (Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana) está fundamentado na crença de que se por um lado o Brasil é possuído de uma grande costa Atlântica que lhe permite acesso facilitado aos mercados norte-americanos e europeus, de outro lado é necessário avançar na busca da costa do Pacífico, principalmente devido à emergência do grande mercado asiático. Nessa perspectiva, a IIRSA é uma tentativa de superar os obstáculos de uma geografia física dos países que compõem a bacia amazônica criando um corredor de exportação para os produtos agrícolas, minerais, florestais, hídricos e energéticos que a região tão densamente possui. Dois eixos compõem a dimensão da integração amazônica: Eixo Amazonas (Brasil, Colômbia, Equador e Peru) e Eixo Escudo Guianense (Brasil, Guiana, Suriname e Venezuela). Na avaliação de Becker (2004), o grande problema do projeto IIRSA é que ao invés de contribuir para uma integração latino-americana com base nos interesses dos povos do continente, por meio do exercício de uma soberania democrática e como forma de recuperar o que séculos de colonialismo e política imperial arrebatou, mais uma vez o que se assiste, são os interesses empresariais e exógenos colocados acima dos interesses sociais, étnicos e regionais.

Ao analisar esse processo de integração sul-americana e a inserção da Amazônia nesse processo Becker (2004) aborda a questão mostrando que a dinâmica da natureza não obedece aos limites político-territoriais, o que exige que se pensem políticas integradas entre os diferentes países. Em algumas regiões do mundo esse fato tem gerado conflitos geopolíticos, mas na Amazônia tem se desdobrado em cooperações como, por exemplo, o Tratado de Cooperação Amazônica (TCA) como Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA). De um lado destaca a importância econômica dessa integração, mostrando as complementaridades econômicas e o alargamento do espaço econômico nacional, por meio de articulações comerciais com o grupo Andino, de outro lado, enfatiza o papel da escala do capital natural (mercados do ar, da vida e da água), que se constitui num trunfo para o desenvolvimento adequado

com uso de tecnologias avançadas desses membros e num poderoso fator de barganha no cenário econômico e político global.

Essa discussão sobre integração da Amazônia sul-americana, aliada às recentes preocupações com o combate às atividades ilícitas atribuídas às fronteiras um novo papel estratégico (BECKER, 2004). Nesse contexto, a Amazônia corresponde à fronteira norte, cujos limites são feitos com sete países da América do Sul e tem a maior extensão dos segmentos fronteirizos do Brasil, com 70% da sua fronteira terrestre. Apesar de apresentar a mais baixa densidade de ocupação da região, essa faixa – denominada de Faixa de Fronteira – não é homogênea como descreve a autora:

Uma concentração populacional maior pode ser identificada na faixa sudoeste da região e em alguns pontos isolados. Explica esta concentração, a presença não só de capitais estaduais dentro do limite fronteirizo, como dos municípios produtivamente mais dinâmicos, seja devido a atividades legais, seja a atividade ilegal. É significativa, no contexto fronteirizo, a magnitude do processo de municipalização que ocorreu na década de 1990, em consonância com o restante da Amazônia, processo acompanhado de crescimento urbano (BECKER, 2004, p. 57-8).

Um ponto importante a ser destacado nesse processo é o aparecimento de cidades-gêmeas, ou seja, cidades vizinhas localizadas dos dois lados da fronteira e que apresentam grau de interatividade (rede de relações) bastante particular, que não se encaixam precisamente nos limites político-administrativos delimitadores das fronteiras territoriais dos países (MACHADO, 2005). Além de se apresentarem como pontos estratégicos de afirmação da soberania nacional, essas cidades apresentam-se articuladas, embora muitas vezes precariamente, por sistemas rodoviários, aeroviários e hidroviários, tanto nas escalas regional, nacional e internacional (BECKER, 2004).

De acordo com Nogueira (2008) como essas cidades de fronteira são pontos estratégicos para a soberania territorial do país há uma forte presença de aparatos institucionais, tanto militares (principalmente o Exército, mas também de modo complementar a Aeronáutica e a Marinha), quanto civis (polícia federal, receita federal, justiça federal, representações ministeriais etc.) que acabam demandando certa infraestrutura para sua manutenção. Quando a cidade de fronteira se caracteriza como cidade gêmea, existe ainda um intenso movimento mútuo dos habitantes das cidades em questão que acabam por dinamizar a economia local por demandarem serviços e infraestruturas. Além desse aspecto da densidade técnica expressa na paisagem das cidades

de fronteira, não se pode perder de vista que essas cidades são também lugares da vida cotidiana de uma cidade da Amazônia com a presença de um entorno florestal, um porto com barcos de pesca e produtos da floresta (NOGUEIRA, 2008).

No que se refere aos grandes projetos, pode-se afirmar com base em Coelho (2000) e em algumas experiências de campo na região, que desde 1990 verifica-se um crescimento contínuo de suas instalações. Às áreas tradicionais dos municípios de Parauapebas, Barcarena, Oriximiná, veio acrescer áreas instaladas ou em processo violento de instalação em Canaã dos Carajás, Ourilândia do Norte, Eldorado do Carajás, Juruti, Ipixuna do Pará, Paragominas, Marabá etc., no estado do Pará, e Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari, no estado do Amapá – apenas para citar os dois que interessam mais de perto à presente pesquisa. Para Coelho (2000), porém, esses grandes projetos apresentam algumas diferenças em relação aos que foram implantados no passado, dentre as quais, a maior participação da sociedade local nas decisões sobre a sua instalação (necessidades de audiências públicas para avaliar os impactos do empreendimento), uma maior preocupação com licenciamento ambiental, por meio da apresentação de Estudo de Impacto Ambiental/EIA e do Relatório de Impacto Ambiental/RIMA que devem ser entregues aos órgãos competentes do próprio estado em que será implantado o empreendimento – o que demonstra a importância também assumida pela instância estadual de gestão. Em que pese essas transformações ocorridas na gestão dos recursos naturais da Amazônia, a autora acredita que não se deve assumir uma postura ingênua em relação ao poder do Estado no processo de condução das políticas, pois observa-se, cada vez mais, uma crescente dependência dos mercados, o aumento da concorrência entre países e regiões extrativas e, principalmente, a flexibilidade da ação das empresas com a globalização e a influência das políticas dos organismos internacionais que comandam o Estado e refazem seu papel na economia e na política.

Além de continuar sendo concebida como recurso, conforme discutido anteriormente ao se falar da “fronteira de *commodities*”, a natureza aparece também como mercadoria de outro tipo, como “capital natural”. Segundo indica Becker (2004) nos anos recentes novas tendências foram delineadas no sentido de realização do capital natural por meio do processo de “mercantilização da natureza” que se apropria do desenvolvimento sustentável na sua vertente econômica. Evidentemente a Amazônia é o centro desse processo de transformação da natureza em mercadoria que tem um caráter fictício bastante manifesto como demonstrou Becker (2004):

Hoje, dilata-se a esfera da mercadoria, e novas mercadorias fictícias estão sendo criadas, como é o caso do ar, da vida e da água. E tal ficção está gerando mercados reais que buscam ser institucionalizados. É o que se verifica com a tentativa de implantar formas de governabilidade global sobre o ambiente planetário mediante o estabelecimento de regimes ambientais globais, e de sistemas de normas e regras específicas estabelecidas por um instrumento multilateral legal para regular ações nacionais numa dada questão (BECKER, 2004, p. 39).

Na avaliação dessa autora esse novo mercado apresenta-se da seguinte maneira: o “mercado de ar” é o que apresenta as opções mais aceitas até agora no Brasil e já se faz presente intensamente na Amazônia por meio de “seqüestro de carbono” através de projetos de plantio de florestas, vinculados principalmente aos interesses dos grandes grupos petrolíferos com a mediação do BIRD e do Estado francês, e colocados em prática por ONG’s nacionais e internacionais, principalmente no Tocantins, Amazonas e Mato Grosso. O “mercado da vida” é de fácil percepção na Amazônia, principalmente quanto ao avanço da pesquisa em biotecnologia realizada em universidades e laboratórios de pesquisa nos Estados Unidos e na Inglaterra, mas também no próprio interior da floresta com suas matrizes genéticas. Esse mercado, porém, demanda regras de controle sobre seu acesso, ainda em discussão no país, bem como de uma distribuição dos seus benefícios para suas populações, pois o que se verifica até o presente momento é o acesso livre à biodiversidade, o que tem que tem favorecido a “biopirataria”. O melhor exemplo desse mercado que tem gerado tecnologia na região foi o PROBEM, que instalou em Manaus o Centro de Biotecnologia da Amazônia (CBA), mas que ainda não possui uma equipe de pesquisadores na proporção necessária para seu funcionamento. O “mercado da água” é visto por ela como o que está mais incipiente, embora existam projetos de sua exportação em navios-tanque como alternativa viável e interessante (BECKER, 2004). A respeito da água Castro (2010) mostra que alguns grupos já têm conseguindo inserção na região, como, por exemplo, o Suez-Vivendi que tem participado dos projetos hidrelétricos na região (caso de Belo Monte – Xingu).

O que é mais paradoxal nesse debate da “mercantilização da natureza” e, conseqüentemente, do “ambientalismo empresarial” é que sob o rótulo de madeira com “selo verde”, “boi verde”, “minerais extraídos com respeito à natureza”, “commodities como produtos orgânicos” vem se dando uma forte exploração dos recursos,

denunciados pelos altos índices de desmatamento - que cresceram mais de 15% nos últimos anos. A questão principal, contudo, é que não se tem mais ações judiciais de envergadura, por parte das ONG's contra esses grandes empreendimentos, da mesma forma, seus estudos técnicos também escassearam. Todos parecem falar em defesa do meio ambiente, até mesmo os mais interessados nos atos predatórios e ao mercado de *commodities*: madeireiras exibem documentos de “certificação” e “selo verde”, empreendimentos agropecuários comprovam que estão recuperando pastagens degradadas, mineradoras incentivam e criam projetos voltados à preservação ambiental, guzeiras declaram utilizar carvão de florestas plantadas, carvoarias afirmam não utilizar madeira de mata primária. A sociedade e os movimentos sociais que acreditaram que teriam um fortalecimento institucional depois da Conferência Rio-92/Eco-92, na verdade, parecem ter perdido sua maior força, a capacidade de mobilização e de produzir contra-estratégias (ALMEIDA, 2008).

Para analisar a configuração da rede urbana Amazônia nesse início de século XXI pode-se inicialmente lançar mão de um estudo realizado pelo IBGE (2008) denominado Regiões de Influência das Cidades 2007 (REGIC), cujo objetivo central é investigar os níveis superiores da rede urbana a partir dos aspectos de gestão federal e empresarial e da dotação de equipamentos e serviços e, os objetivos específicos são, identificar os pontos do território a partir dos quais são emitidas decisões e é exercido o comando em uma rede de cidades; e identificar os níveis mais baixos da rede e delimitar as regiões de influência. Nesse estudo a Amazônia aparece como a região brasileira que mais se transformou nas últimas três décadas acompanhado de perto o processo de ocupação do território nacional. Enquanto no topo da rede urbana brasileira se verificou poucas alterações nesse período (destaca-se apenas a ascensão de Manaus e Brasília a condição de metrópole), na região amazônica emergiram diversos centros, principalmente na escala intermediária, tais como, as capitais regionais - Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Marabá (PA), Santarém (PA), Macapá (AP) e Imperatriz (MA) – e centros sub-regionais – Sinop (MT), Ji-Paraná, Vilhena, Cacoal e Ariquemes, em Rondônia, Tucuruí, Paragominas e Itaituba, no Pará.

Segundo o IBGE (2008) as principais mudanças ocorreram de um lado, em função do adensamento ou da emergência de redes em área que anteriormente eram rarefeitas e, de outro lado, devido ao fortalecimento das capitais estaduais. Dessa forma, algumas mudanças que apareciam como tendências, no estudo anterior (1993), acabaram se consolidando e provocando alterações na estrutura da rede. Manaus teve

sua área de influência reduzida em função da ascensão de Porto Velho à condição de capital regional B, incorporando Rio Branco (capital regional C), inclusive expandindo-se para dentro do próprio estado do Amazonas e vinculando muito mais a São Paulo e Brasília.

Segundo o IBGE (2008), diferente da rede urbana de Manaus, que concentra a maior parcela de sua população (47,3%) e de seu PIB (75,5%) na metrópole, e que tem sua área de influência restrita ao seu estado e ao de Roraima, a partir da capital regional de Boa Vista; a rede urbana de Belém tem como área de influência o seu próprio estado, juntamente com o Estado do Amapá e uma pequena parcela do Maranhão. Ao se observar a figura 1, pode-se verificar algumas das significativas diferenças entre as duas redes de cidades. Por meio dela nota-se que além da metrópole de Belém, existem três capitais regionais (Marabá, Santarém e Macapá), dois centros sub-regionais de nível A (Redenção e Castanhal) e nove capitais regionais de nível B (Itaituba, Abaetetuba, Altamira, Bragança, Breves, Cametá, Capanema, Paragominas e Tucuruí)

Figura 1: Região de influência de Belém

Fonte: IBGE, 2008.

Quando se compara a atual região de Belém com aquela apresentada por Becker (2004) com base nos dados da REGIC (1993), constata-se algumas diferenças. No que tange ao sul do Pará, a autora apontava a existência de uma área de intersecção entre

Belém e Goiânia/Brasília, no estudo atual do IBGE (2008), observa-se um acréscimo de Araguaína, uma capital regional de nível C que compõe a rede urbana de Palmas, na intersecção. Desse modo, consolida-se a tendência de que Belém perdeu influência direta na área de Redenção, um centro sub-regional, que passou a ser influenciado diretamente por Araguaína e Marabá.

No oeste do Pará, junto às cidades de Santarém, Óbidos, Monte Alegre e Prainha, Becker (2004) afirmava que se tratava de uma área de intersecção dos subsistemas regionais comandado por Manaus e Belém. No estudo atual essa intersecção não mais aparece, o que reforça a hegemonia de Belém nessa região a partir da influência exercida por Santarém e sem a presença de nenhum centro com vinculações múltiplas.

A principal mudança negativa para Belém, verificada no atual REGIC, é a perda de influência sobre Imperatriz, uma capital regional C que tem peso importante no oeste do Maranhão, no sudeste do Pará e no norte de Tocantins, que passou a se ligar diretamente com a capital regional de São Luís.

Quanto à Macapá e Marabá, especificamente, a metrópole de Belém continua mantendo forte influência sobre essas duas capitais regionais, advertindo-se, no entanto, para o fato de que dentro da região de influência de Marabá diversos centros (Redenção, Conceição do Araguaia, Xinguara, Tucumã) se apresentam como sendo centro de múltiplas vinculações, o que significa dizer que além de Belém estão articulados com outros centros, principalmente extra-regionais, denotando um “curto-circuito” na rede. Mas por outro lado, na região de Macapá, ela é a única metrópole a se fazer presente e com um grande potencial de intensificação de fluxos com a Guiana Francesa e a região do Caribe, principalmente com o processo de integração sul-americano de que fazem parte o asfaltamento da BR-156 e a construção da Ponte Binacional sobre o rio Oiapoque (deve-se, porém, tomar cuidado para que Belém não diminua sua influência na área, uma vez que Macapá vai se ligar rodoviariamente a Caiena, capital da Guiana Francesa).

Em linhas gerais, a pesquisa do IBGE (2008) chegou às seguintes conclusões a respeito da importância e do significado de Belém dentro da rede urbana brasileira e regional. Primeiro, em que pese às mudanças ocorridas na rede urbana da Amazônia, pode-se dizer que existe, ainda, uma forte concentração das atividades administrativas e de equipamentos e serviços na metrópole de Belém. Segundo, Belém apresenta capacidade de polarização que ultrapassa os limites das fronteiras estaduais e chega aos

Estados do Amapá e Maranhão. Terceiro, a alta complexidade da logística regional exerce papel importante no nível de centralidade das cidades. Quarto, a expressiva participação de municípios cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites regionais dos municípios, reduz a possibilidade de se ter um processo de difusão tecnológica mais equilibrada em termos regionais. Quarto o estudo confirma e reafirma a presença de desigualdades sociais e econômicas existentes entre as diversas regiões do estado.

Ao analisar o que definem como sendo o real significado das relações entre as cidades da região amazônica com base, em grande medida, nas informações apresentadas pelo IBGE (2008), Sathler, Monte-Mor e Carvalho (2009) afirmam que por mais que a rede urbana regional tenha conseguido estruturar uma hierarquia urbana aparentemente similar à das demais regiões do Brasil, com centros regionais e locais visivelmente distinguíveis, não se pode deixar de considerar que suas dinâmicas demográficas, socioeconômicas e espaciais são distintas.

Ao analisarem a dinâmica urbana da região entre 1990 e 2007, com base nos dados da tabela 6, os autores destacam que, acompanhando a tendência brasileira, houve um grande crescimento no número de novos municípios na região (255), destacando-se o fato de que a maioria deles tem população inferior a 20 mil habitantes, pode-se dizer que a participação do percentual dessa faixa de tamanho aumentou em prejuízo das outras, inclusive, chegando muito próximo dos valores existentes na região em 1970. Paralelamente, houve também uma tendência ao aumento tanto do número de municípios com mais de 100 mil habitantes, passando de 19 para 24 (2000-2007), quanto daqueles com população entre 50 e 100 mil habitantes, que passaram de 43 a 49 no período em questão.

Nº de habitantes	1970		1980		1991		2000		2007	
	N	%	N	%	N	%	N	%	n	%
- de 20.000	239	71,99	221	60,38	303	59,88	530	69,65	516	67,81
20.000 a 50.000	73	21,99	102	27,87	142	28,06	167	21,94	170	22,34
50.000 a 100.000	15	4,52	31	8,47	43	8,50	43	5,65	49	6,44
100.000 a 1.000.000	5	1,51	12	3,28	16	3,16	19	2,5	24	3,15
+ 1.000.000	0	0,00	0	0,00	2	0,40	2	0,26	2	0,26
Total	332	100	366	100	506	100	761	100	761	100

Tabela 6: Distribuição dos municípios da Amazônia Legal por classe de tamanho populacional (1970-2007)

Fonte: IBGE. Censos demográficos 1970 a 2000.

Org. Sathler, Monte-Mor e Carvalho (2009)

Embora os autores não observem, deve-se ressaltar que quando analisados na totalidade (número de habitantes por décadas e por faixa de tamanho) verifica-se que, entre 1970 e 2007, o maior crescimento em termos percentuais ocorreu com os municípios com população entre 100.000 e 1.000.000 de habitantes que, em 1970, representavam 1,51% e, na atualidade, representam 3,15%, devendo-se considerar que com os processos de fragmentação territorial, como já destacaram os autores, os municípios que possuíam população entre 50 e 100 mil habitantes e que vinham numa curva ascendente – de 4,52%, em 1970, passaram para 8,47, em 1980, e 8,50%, em 1991 – para ultrapassar esse patamar foram cerceados pelas emancipações, de modo que caíram, percentualmente, para 5,65%, mas voltaram a crescer – chegaram a 6,44% - depois dessa onda de divisão que foi estancada na década seguinte, o que demonstra que esse processo é bastante sólido, pois acompanha as dinâmicas de expansão econômica que demandam cada vez mais cidades de porte médio como condição de realização da produção e do consumo.

Para Sathler, Monte-Mor e Carvalho (2009) deve-se esclarecer que por mais que tenha ocorrido uma expansão urbana e demográfica na Amazônia, ela acabou sendo mais intensa ao longo das rodovias e se concentrando nas porções Sul, Sudoeste e Leste da região, e nos contornos do rio Amazonas até Manaus, deixando praticamente pouco ocupada um grande pedaço da região, especialmente o Sudoeste do Pará, grande parte do Estado do Amazonas e da margem superior do rio Amazonas, do Sul de Roraima até o Norte do Amapá. Segundo eles, porém, tem havido uma interpretação equivocada dessas mudanças, senão vejamos:

As recentes transformações (...) têm gerado interpretações que muitas vezes não condizem com a realidade urbano-regional, apoiadas na falácia de que as cidades amazônicas já não estariam organizadas em um modelo simplificado de rede urbana, o qual teria sido rompido com a introdução de novas cidades médias e com o surto de crescimento de pequenos municípios da região (SATHLER; MONTE-MOR; CARVALHO, 2009).

Como alternativa a essas interpretações os autores buscam sustentar outra hipótese, a de que na Amazônia a integração econômico-espacial gerada pelo processo de globalização não foi capaz de diminuir significativamente as distâncias existentes entre as pequenas cidades e aquelas dos demais níveis hierárquicos das redes urbanas, devido aos atritos que reduzem ou impedem a permanência de diferentes tipos de

fluxos. Neste sentido, afirmam que é preciso considerar a situação de fragilidade em que se encontram essas redes urbanas amazônicas, devido, principalmente, à existência de impedimentos ao fluxo de pessoas, mercadorias e serviços, tais como: as grandes distâncias, que separam as capitais das demais cidades e vilas; a carência de infraestrutura nos setores de transporte e comunicação em grande parte do território amazônico; e a grande proporção de população desprovida de recursos materiais e educacionais fundamentais para permitir o seu acesso nos diferentes tipos de fluxos.

Em face dessa situação supracitada é que Sathler, Monte-Mor e Carvalho (2009) argumentam que: 1) Belém e Manaus não têm condições de organizarem o território amazônico de modo a fazer a intermediação dos pequenos e médios núcleos com o restante do país, da América do Sul ou do mundo. Todos os dados indicam a fragilidade dessas metrópoles em ordenar a rede urbana regional. De um lado, Manaus tem uma intensidade de relacionamentos superior a de Belém, ainda que os mesmos se dêem na grande maioria das vezes em relações extra-regionais, uma vez que Manaus mantém apenas 2,22% dos seus relacionamentos com o seu próprio estado. De outro lado, Belém (com 1.575 relacionamentos) tem intensidade de relacionamento bem maior com as cidades da rede urbana regional do Manaus (com apenas 554), além do que tem uma intensidade de relacionamento com seu próprio estado em 20,58% dos casos. Além desses aspectos, os autores fazem notar que a intensidade de relacionamento das duas metrópoles é maior com São Paulo e Rio de Janeiro do que entre si, indicando, assim, uma baixa integração regional.

Aproveitando a oportunidade da discussão, é interessante notar, com base no quadro 2, a importância dos relacionamentos empresariais¹⁰ estabelecidos por Belém não apenas, como já era de se esperar, com as metrópoles (São Paulo, Rio de Janeiro, Manaus, Brasília, Fortaleza, Recife, Curitiba, Belo Horizonte e Goiânia), mas também com as cidades médias. Neste caso, têm relevância os relacionamentos mantidos com Macapá, que somente não são maiores do que aqueles estabelecidos com as duas grandes metrópoles nacionais (São Paulo e Rio de Janeiro) e com a metrópole amazônica (Manaus), o que demonstra, mais uma vez, a permanência da forte intensidade de relações entre esses dois núcleos urbanos, mesmo com todas as

¹⁰ Esse indicador segundo o IBGE (2008), faz referência à “soma do número de filiais existentes na cidade B de empresas com sede na cidade A com o número de filiais existentes na cidade A de empresas com sede na cidade B”, portanto, é relevante para mostrar o grau de intensidades dos relacionamentos entre os centros urbanos.

transformações econômicas que atingiram a região. Dentro de seu próprio estado, destacam-se nos relacionamentos de Belém, além das cidades médias de Castanhal (nordeste paraense), Santarém (oeste do Pará) e Marabá (sudeste), alguns centros que por mais que não sejam médios tem relevância para região em que se inserem. Neste sentido, é que se quer questionar, pelo menos no caso de Belém, a conclusão de Sathler, Monte-Mor e Carvalho (2009) de que as metrópoles regionais não têm condições de fazer a intermediação das cidades pequenas e médias com o Brasil, a América do Sul e o mundo, pois o que esses dados, por eles analisados, revelam é a permanência do primado metropolitano nas relações de Belém com a região (TRINDADE JR., 1998), expresso pelo caráter intermediador das relações com os centros regionais, sub-regionais e de zona, para usar os termos da tradicional teoria das localidades centrais, pois, numa primeira aproximação, parece ser esse sistema de localidades centrais que ainda organiza grande parte da rede urbana que tem a metrópole de Belém como ponto nodal. Daí também a dificuldade encontrada pelos autores em questão para visualizar o caráter intermediador dessa metrópole, pois a lente que estão utilizando se fundamenta num sistema reticular (VELTZ, 1999; BORJA; CASTELLS, 1997) que busca vislumbrar a intermediação da metrópole mais em outro patamar, da rede de cidades globais e das relações mais horizontais.

Ordem	Cidade	Intensidade de relacionamento empresarial (1)
1	São Paulo (SP)	360
2	Rio de Janeiro (RJ)	150
3	Manaus (AM)	140
4	Macapá (AP)	119
5	Brasília (DF)	115
6	Fortaleza (CE)	103
7	São Luís (MA)	83
8	Castanhal (PA)	72
9	Santarém (PA)	50
10	Marabá (PA)	47
11	Recife (PE)	45
12	Curitiba (PR)	40
13	Belo Horizonte (MG)	36
14	Altamira (PA)	30
15	Abaetetuba (PA)	28
16	Goiânia (GO)	24
17	Capanema (PA)	23
18	Santa Isabel do Pará (PA)	22
19	Paragominas (PA)	22
20	Breves (PA)	21

Quadro 2: Intensidade de relacionamento empresarial de Belém

Fonte: IBGE, 2008.

Na esteira desse diapasão é que se assenta o trabalho de Becker (2008), que se propõe a arriscada tarefa de discutir o futuro da Amazônia a partir do papel exercido pelas cidades dentro da premissa “produzir para conservar”. Esta se tornou a meta de um novo padrão de desenvolvimento, em que as cidades são a condição indispensável para sua viabilização. Como sustenta a autora:

Produzir para conservar, tendo como fundamento um novo paradigma científico-tecnológico, tem como base logística, necessariamente, as cidades. Não apenas porque 69,07% da população da Região Norte foram considerados urbanos no censo de 2000, mas porque as cidades têm papel central no desenvolvimento regional como centros de organização das relações sociais e da produção. A construção da cidadania bem como de cadeias produtivas completas baseadas em produtos regionais é imperativa na região, e são as cidades que as viabilizarão mediante a prestação de serviços e oferta de trabalho (BECKER, 2008, p. 278).

De acordo com a autora, por mais que historicamente a Amazônia tenha sido povoada e ocupada de modo associado aos grandes surtos de inovações presentes na expansão econômica do capitalismo, na atualidade, existe um grande hiato entre o atual estágio de inovação, a revolução científico-tecnológica, e as relações regionais, inclusive, de suas cidades. Acompanhando o pensamento do sociólogo Manuel Castells, a autora concorda com a idéia de que a cidade e a rede urbana são cada vez mais definidas pelo “espaço de fluxos” em detrimento do “espaço de lugar”. Dessa forma, acredita que existem grandes obstáculos que devem ser vencidos para que a região possa ser inserida de outra forma na globalização: a fraca conectividade, sobretudo nas telecomunicações; a ausência ou incipiente produção de serviços avançados, principalmente os ambientais voltados à afirmação da vida, somente possível com fortes investimentos em pesquisa e tecnologia; a falta de cadeias produtivas completas, que possam romper com esse modelo apenas de fornecimento de matérias-primas e de trabalho de baixo custo; a falta de cidades como centro de inovação, tanto de produção, quanto de cidadania; a dificuldade de produzir estruturas de cidades em rede, portanto, fora desse modelo extensivo territorialmente que não para de contribuir para o desflorestamento.

O grande problema, segundo Becker (2008) é que a tendência que tem se verificado, na atualidade, se faz na contramão dessa perspectiva inovadora, uma vez que tem retornado ao velho modelo dos grandes projetos, por meio da produção de grandes eixos e hidrelétricas de escala continental, conforme previsto na IIRSA e no PAC

(Programa de Aceleração do Crescimento). Enquanto isso, os mercados emergentes de bens da natureza – energia, carbono, água, biodiversidade –, não têm conseguido fazer frente à valorização e, conseqüentemente, expansão da soja, da carne e da madeira, como já discutido anteriormente. Dessa forma, permanece na rede urbana a lógica dos espaços de lugares:

No que tange às cidades, a Amazônia *não é dotada* de cidades globais e provavelmente tampouco de serviços de alto valor agregado para produtores. Embora no seu povoamento sempre tenha predominado o espaço de fluxos – de exportação/importação, população – apoiado nas cidades que sustentaram a circulação, o desenvolvimento não ocorreu, contrariando a teoria. O *trabalho novo* foi sempre introduzido na região por relações e agentes externos, e os benefícios sempre permaneceram no exterior, no final da cadeia produtiva. Daí extensas hinterlândias supridoras de matérias-primas e poucos e concentrados serviços nas cidades, estratégicas para o comércio e residência das elites (BECKER, 2008, p. 284 – grifo da autora).

Numa perspectiva bastante singular de entendimento da dinâmica do país e de suas regiões e redes urbanas, tem-se o estudo realizado por Brasil (2008). Preocupado com a organização do território brasileiro e com a construção de uma regionalização nas escalas macrorregional e sub-regional capaz de propiciar e subsidiar a escolha e a localização de investimentos, junto com a articulação de políticas públicas, Brasil (2008) elaborou o “Estudo da dimensão territorial para o planejamento” que diferente de outros trabalhos, realizados pelo Estado através de suas instituições de pesquisa e desenvolvimento, voltados para subsidiar políticas públicas de planejamento do desenvolvimento territorial, utilizou-se de critérios econômicos, ambientais e sociopolíticos para definição das regiões, dando relevância ao papel desempenhado pelas cidades nesse processo de organização, devido a sua força polarizadora para uma determinada área de influência, e se aposta em estratégias de desconcentração com o desenvolvimento mais equilibrado, o que exige que se proponham novos pólos dentro de uma concepção de rede policêntrica de cidades. Assim, cabe destacar que nessa perspectiva, tanto o território quanto a regionalização tornaram-se o centro das políticas de planejamento que, por sua vez, não devem mais ser pensadas e praticadas de forma fragmentada/setorizada (urbano, regional, ambiental etc.), mas, ao contrário, precisam ser concebidas dentro de uma visão totalizadora e relacional, demandando, portanto, a elaboração de uma nova regionalização. Como se poder verificar:

A grande dimensão territorial do país, o forte desequilíbrio no seu ordenamento, as marcantes diferenças naturais e de paisagem, as transformações contemporâneas e suas tendências impõe novos desafios para o planejamento nacional. Considerados os objetivos de redução das desigualdades regionais, de valorização da diversidade natural e cultural, da sustentabilidade ambiental e da reconhecida constatação da inadequação da regionalização atual, torna-se necessária nova regionalização do país como base para o diagnóstico, para o planejamento e para a implementação de políticas públicas (BRASIL, 2008, p. 45).

A proposta de regionalização apresentada considera além dos “territórios estratégicos¹¹”, a construção de duas outras escalas principais de organização territorial: a macrorregional, segundo a presença dos grandes centros urbanos; e sub-regional, a partir dos critérios da polarização e acessibilidade. Por um lado, para elaboração das macrorregiões o estudo fez uso do modelo gravitacional de Isard, que permitiu elaborar um recorte do país, por meio de cálculos de polarização, ajuste ambiental e identidade cultural, em onze macrorregiões¹² com seus respectivos macropolos. Por outro lado, para elaboração das tipologias das sub-regiões, o estudo priorizou a caracterização de novos centros, ressaltando o caráter policêntrico do território nacional. Assim, buscou identificar de que forma essas sub-regiões se organizam em torno do centro urbano que a polariza, propiciando maiores subsídios para uma intervenção do poder público no sentido de fortalecer essas áreas, descentralizando o desenvolvimento nacional.

Seguindo essa proposição metodológica, a Amazônia Legal foi separada em diversos “territórios estratégicos”, com suas respectivas macrorregiões, macropolos e subpolos que interessam mais de perto a presente pesquisa. O primeiro desses territórios é o “Bioma Florestal Amazônico”, caracterizado por baixo nível de ocupação humana e por apresentar como desafios principais, de um lado, compatibilizar o aproveitamento da biodiversidade com a sustentabilidade e a geração de riqueza e renda e, de outro lado, impedir a antropização, por meio da criação de novas cidades, com padrões produtivos existentes na região, especialmente a agropecuária. Dentro desse bioma se encontra a Macrorregião polarizada por Manaus, que fazendo parte dos onze

¹¹ Nessa proposta de regionalização o Brasil foi dividido em seis grandes áreas (Bioma Florestal Amazônico, Sertão Semi-Árido Nordeste, Litoral Norte-Nordeste, Sudeste-Sul, Centro-Oeste e Centro-Norte)

¹² Macrorregião polarizada pelo Rio de Janeiro, Macrorregião polarizada por Belo Horizonte, Macrorregião polarizada por Fortaleza, Macrorregião polarizada por Manaus, Macrorregião polarizada por Recife, Macrorregião polarizada por Salvador, Macrorregião polarizada por São Paulo, Macrorregião bipolarizada por Belém e São Luiz, Macrorregião bipolarizada por Brasília e Goiânia, Macrorregião bipolarizada por Porto Alegre e Curitiba e Macrorregião multipolarizada por Uberlândia, Campo Grande e Cuiabá.

macropolos consolidados do Brasil (junto com Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Goiânia, Salvador, Recife e Fortaleza), possui significativa força ordenadora de seu entorno, mesmo assim deve receber investimentos no sentido de redirecionar seu crescimento para promover a integração regional, a pesquisa concentrada no aproveitamento dos recursos naturais (conhecimento endógeno com forte incorporação de valor ambiental) e o turismo ecológico, tornando-se um paradigma de “cidade da floresta”. O estudo propôs ainda o fortalecimento de uma rede de subpolos¹³ seguindo os contornos da floresta (Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Boa Vista e Macapá) e os extremos da rodovia Cuiabá-Santarém (Sinop e Santarém), que funcionariam como “centros de controle geopolítico”, uma forma de impedir a ocupação predatória da floresta e garantir o controle territorial da região, e como “centros geradores de conhecimento”, servindo de suporte à produção de conhecimentos com base no mais recente padrão científico e tecnológico.

O segundo território é “Litoral Norte-Nordestino”, uma área de ocupação antiga que se caracteriza por apresentar elevado grau de urbanização, alta densidade demográfica e baixo nível de renda. Por se trata de uma área com grandes metrópoles (Salvador, Recife e Fortaleza), além de grandes e médias cidades, não se deve induzir ainda mais o seu crescimento urbano, porém pela escala da urbanização que apresenta pode ser considerada uma área propícia a programas de desenvolvimento fundado no padrão urbano-industrial, com a presença de atividades de serviços e com o turismo. A macrorregião bipolarizada¹⁴ por Belém e São Luís, faz parte desse território estratégico, sendo vistos como novos macropolos (juntamente com Palmas, Uberlândia, Campo Grande, Cuiabá e Porto Velho), espaços com significativas carências estruturais que devem ser supridas a partir de densos investimentos públicos, principalmente no setor de serviços, a fim de que seja reforçado o seu papel primaz no desenvolvimento da região (BRASIL, 2008).

No que se refere especificamente ao novo macropolo de Belém, o estudo sugere a intensificação de políticas públicas, principalmente na área de serviços, visando à sua consolidação como pólo, bem como servir como ponto de apoio à expansão econômica da grande fronteira produtiva representada pelo litoral do Norte e do Nordeste. A

¹³ No conjunto das onze macrorregiões foram selecionados vinte e dois subpolos, com o objetivo de que os mesmos pudessem contribuir ainda mais para ordenar o território, para facilitar a integração nacional e para criar centros de produção, consumo, controle e geração de conhecimento.

¹⁴ De acordo com o estudo, essa definição está relacionada ao fato de se verificar características de bipolaridade no espaço amazônico e pré-amazônico oriental, sob o comando de São Luís e Belém.

debilidade dos recursos logísticos nessa área requer uma apreciável contrapartida de investimentos públicos, com capacidade para seduzir novos investimentos privados, de forma que se possa promover a geração de emprego e renda para a região. O objetivo dessa política é fazer uma repolarização do território nacional, buscando a descentralização do desenvolvimento nacional. Dessa forma, os novos macropolos ajudariam as grandes cidades brasileiras a resolver o problema da concentração populacional, como um grande desafio social, incapaz de ser sanado somente pelas metrópoles onde ocorre esse excedente populacional.

O terceiro dos territórios estratégicos, segundo o autor, é o “Centro-Norte”, uma área formada por cerrados orientais, com menores índices de desenvolvimento, com ocupação mais recente e com baixos níveis de renda. Dele deseja-se destacar apenas a presença dos novos subpolos estratégicos de Araguaína (TO), Imperatriz (MA) e Marabá (PA), que apresentam forte potencial de integração do Pará, Maranhão e Tocantins numa única região articulada que tem nos transportes multimodais seu principal eixo indutor de ocupação e desenvolvimento, sob o comando bipolarizado de Belém e São Luís. Deve-se salientar que essa realidade apresenta forte potencial para configuração de uma “rede de cidades policêntricas”.

No caminho do “produzir para conservar” (BECKER, 2008), Brasil (2008) destaca que a centralidade da rede urbana amazônica e de seus macropolos não deve seguir o velho modelo urbano-industrial que desde meados do século XX tem sido o fundamento da urbanização e do desenvolvimento brasileiro. Neste ponto parece residir a grande potência revolucionária da região, que tem na cidade de Manaus, segundo o autor, “a cidade da floresta por excelência”, condições excepcionais para a tomada da dianteira do processo e assumir a função de liderança intelectual, cultural e de conhecimento específico requerido para esse novo desenvolvimento:

(...) não se deveria induzir a construção de novos macropolos na região estritamente amazônica, além de Manaus (em que pese a já presente existência dos macropolos/protopolos de Belém, Cuiabá e Porto Velho na Amazônia Legal). Entende-se que a rede urbana da Amazônia deveria cumprir papel distinto da rede urbana das demais regiões do país, em função da especificidade regional e da necessidade de se buscar novo padrão produtivo que combine a geração de riqueza, benefício para sua população, com preservação e sustentabilidade ambiental. Isso significa que as cidades ou centros urbanos da Amazônia deveriam ser pensados para cumprir um papel distinto daquela centralidade urbano-industrial que tem caracterizado o crescimento econômico no país (BRASIL, 2008, p. 117).

O que se considera mais interessante nesse estudo de Brasil (2008) é o fato de ele colocar no centro de sua análise um projeto de nação, cujo centro é a recuperação da dimensão territorial do planejamento como forma de pensar a totalidade dos processos e das ações. Por mais que suas premissas sejam “verdadeiras”, não se quer cair na velha armadilha da lógica formal aristotélica. A dúvida reside nas ferramentas metodológicas utilizadas, uma vez que elas fazem emergir teorias e modelos “velhos” da economia e geografia regionais, centrados numa “visão métrica dos territórios” (pólo-hinterlândia) para analisar e projetar uma realidade “nova”, fundada numa lógica reticular e numa visão relacional de território (VELTZ, 1999).

Antes de finalizar esse terceiro capítulo deve-se ressaltar que foi no bojo de todas essas transformações econômicas que tornaram a Amazônia oriental uma fronteira do capital, que se deu a passagem da urbanização da população e da sociedade à urbanização do território, inclusive com o aparecimento de cidades médias. Foi também nesse contexto que as relações entre a metrópole de Belém e as cidades médias de Marabá e Macapá foram sendo metamorfoseadas.

Nos próximos dois capítulos procura-se discutir a natureza dessas transformações, a partir de dados empíricos da relação de Belém com as cidades médias de Marabá e Macapá, sustentando que, ao contrário das conclusões da maioria dos estudos apresentados aqui, Belém não perdeu importância dentro da região, muito embora a natureza dessas relações tenha se alterado pela ação do capital e do Estado.

CAPITULO IV

AS RELAÇÕES ESTABELECIDAS ENTRE A METRÓPOLE DE BELÉM E A CIDADE MÉDIA DE MARABÁ

4.1. A circulação e a vida de relações de Marabá

Um primeiro dado que ajuda nessa reflexão sobre as relações estabelecidas a partir de Marabá diz respeito aos fluxos de pessoas e mercadorias. Um primeiro indicador neste sentido são as redes técnicas voltadas para o imperativo da fluidez territorial (ARROYO, 2006) que, em Marabá, apresenta uma densidade bastante significativa para os padrões regionais, que tem sérios problemas de conectividade. Neste sentido, observando o mapa 04, pode-se verificar facilmente a presença de vias voltadas à circulação regional e nacional em Marabá, sendo a primeira delas as hidrovias – tradicionais vias de circulação da Amazônia – dos rios Tocantins e Itacaiúnas, que margeiam o núcleo da Marabá Pioneira, e que até a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (UHT), faziam a articulação desta cidade com Belém, principalmente no contexto da exploração da Castanha, em que esses fluxos eram mais intensos. Nas observações de campo pôde-se constatar que esse eixo de circulação voltará a funcionar, porém, dessa vez para atender aos interesses dos grandes empreendimentos econômicos, neste caso específico, a instalação da empresa Aços Laminados do Pará (ALPA), uma empresa da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que tem a intenção de escoar a produção realizada em Marabá para o mercado internacional através do Porto de Vila do Conde, no município de Barcarena (PA). Para que isto se concretize, no entanto, é necessário que o governo termine as obras de construção das eclusas da hidrelétrica de Tucuruí e que realize a dragagem do trecho entre Marabá e Tucuruí que tem bancos de areia e pedras, de qualquer modo, tudo indica que as relações econômicas entre Belém e Marabá voltarão a se intensificar pelos cursos fluviais, uma vez que o porto por onde a mercadoria será exportada fica dentro da área da “macrometrópole” de Belém.

Ainda observando esse mapa 04, pode-se identificar a presença de duas rodovias importantes para integração, uma de caráter nacional, que interligou a Amazônia ao Nordeste, a rodovia Transamazônica, e a outra de caráter regional, que interligou Belém ao sul e ao sudeste do estado, depois que a UHT impediu a navegação nesse percurso, a PA-150. Além dessas duas ainda existe a BR-222 (antiga PA-70), que permitiu a

ligação de Marabá à rodovia Belém-Brasília na altura da cidade de Dom Eliseu, um antigo povoado denominado Km-0.

Por fim, pode-se verificar no mapa 4, a Estrada de Ferro de Carajás que além de fazer a articulação da cidade ao Porto de Itaqui, em São Luís do Maranhão, é a via mais importante no escoamento da produção mineral da cidade, observa-se que a localização do distrito industrial está bem à margem da ferrovia.

Um aspecto interessante que essa presença de eixos de circulação revela em Marabá, conforme destacou Ribeiro (2010) por meio da noção de entroncamento, é o encontro entre o intra-urbano e o interurbano apontado por Lencioni (1991), Santos (1994) e Sposito (2004), conforme discutido anteriormente. Voltando a observar o mapa 04 chama a atenção como essas vias estão articuladas diretamente a constituição dos três principais núcleos da cidade: os rios Tocantins e Itacaiúnas para a Marabá Pioneira; as rodovias Transamazônica, PA-150 e BR-222 para a Nova Marabá, e a Transamazônica para a Cidade Nova. Apesar de serem vias de circulação inter-regional, não é possível entender a constituição de Marabá e sua vida de relações separada dessa geografia, mas com isso não se está querendo adotar uma postura determinista como fez Tocantins (2000) em “O rio comanda a vida”, ou em certo sentido Dias (1958) ao usar a idéia de posição geográfica favorável para explicar o desenvolvimento de Marabá como “centro regional da castanha”, vale ressaltar a afirmação de Lencioni (1991) de que é preciso pensar a sociedade e o espaço.

Para os objetivos perseguidos na presente tese esse dado da presença de vias de circulação territorial é fundamental, pois além de promover a integração da Amazônia ao Nordeste e ao Centro-Sul, acabou tornando possível o que Browder e Godfrey (2006), lançando mão dos pilares da racionalidade ecológica, da biologia evolucionista e do realismo crítico, denominaram de “teoria pluralista da urbanização desarticulada”, uma perspectiva que busca entender a urbanização da região depois do período da integração, com base nos “sistemas evolutivos complexos”. Segundo eles é esse modelo pluralista que permite entender a diminuição do peso das metrópoles regionais na urbanização e a maior integração de Rondônia e da região de Marabá aos diferentes fluxos complexos e desarticulados.

Mapa 04: Principais Eixos estruturantes de Marabá.
 Fonte: Trabalho de campo, 2010.

Retornando a interpretação das informações do mapa 04, resta falar da importância do aeroporto nos relacionamentos da cidade. Para isso, foram elaborados dois quadros que permitem visualizar esse aspecto. O primeiro (quadro 3) trata da movimentação acumulada no período de 2004 e 2008, por meio dela pode-se verificar que: 1) o número de aeronaves operando no aeroporto aumentou em quase três mil, em vôos domésticos, mas mantiveram-se praticamente inalterado os vôos internacionais, o que é muito significativo para se entender o significado de intermediação exercido por Marabá, pelo menos no que se refere aos fluxos aéreos na região. Este dado ganha maior substância quando cruzado com as informações do quadro 4 que mostram os fluxos aéreos da cidade, que com exceção de Brasília e Belém os demais fluxos são todos de caráter mais regionais, pode-se dizer, horizontais. Como o dado trata apenas de origem e destino, ele não consegue revelar um aspecto fundamental, que é o fato de que grandes aeronaves das empresas GOL e TAM usam Marabá como ponto de conexão de algumas de suas rotas nacionais, contribui para reforçar o aspecto intermediador da cidade entre as metrópoles e os grandes centros urbanos e as pequenas cidades da região. Em geral funciona da seguinte maneira: a aeronave maior (GOL ou TAM) faz conexão na cidade de Marabá, recebendo e deixando relativo número de passageiros (por diversas vezes se presenciou no trabalho de campo que as aeronaves “superlotavam” quando da chegada na cidade), os quais são embarcados em aeronaves menores, de circulação regional, para seus destinos finais. Esse movimento ocorre principalmente em função das atividades econômicas existentes nas pequenas cidades dessa região, especialmente extração mineral e agropecuária, o que é fácil de ser comprovado pela observação dos destinos das rotas menores, Ourilândia do Norte, Parauapebas, Redenção, São Felix do Xingu. 2) como consequência do aumento do número de vôos domésticos, ocorreu o crescimento do número de passageiro, que segundo se observa no quadro 3 praticamente triplicou nos domésticos. 3) no que se refere à carga transportada, também pouco foi alterada, o que indica mais uma vez que se trata do movimento de pessoas, geralmente uma força de trabalho mais qualificada que atua nas frentes de expansão ainda muito forte nessa parte da Amazônia.

Anos	Aeronaves (unid.)			Passageiros (unid.)			Carga Aérea (Kg)		
	Doméstico	Internacional	Total	Doméstico	Internacional	Total	Doméstico	Internacional	Total
2003	6.001	16	6.017	73.838	0	73.838	1.566.196	0	1.566.196
2004	5.539	18	5.557	78.267	5	78.272	1.700.038	0	1.700.038
2005	5.817	10	5.827	87.151	2	87.153	1.474.846	0	1.474.846
2006	6.499	14	6.513	90.210	23	90.233	1.302.954	190	1.303.144
2007	8.874	25	8.899	188.261	10	188.271	1.642.913	205	1.643.118

Quadro 3: Movimento Operacional Acumulado do Aeroporto de Marabá (SBMA)-REDE INFRAERO (Janeiro a Dezembro de 2004 a 2008)

Fonte: Infraero, 2008

Organização: Ribeiro, R.; Amaral, M; 2009

Origem	Destino	Pax	Carga	Origem	Destino	Pax	Carga
MARABÁ	Brasília	62.731	94.390	Parintins	MARABÁ	-	-
	Balsas	47	452	Brasília		61.782	462.035
	Imperatriz	156	1.180	Balsas		15	28
	Belém	49.402	77.736	Imperatriz		84	172
	Conceição do Araguaia	76	3.104	Altamira		-	-
	Marabá	25	-	Conceição do Araguaia		53	415
	Ourilândia do Norte	3.232	19.873	Itaituba		-	-
	Parauapebas	160	17.182	Ourilândia do Norte		2.898	11.341
	Redenção	309	10.351	Parauapebas		108	3.007
	Santana do Araguaia	39	2.247	Redenção		266	3.753
	São Félix do Xingu	390	14.789	Santana do Araguaia		24	761
	Rio de Janeiro	-	-	São Félix do Xingu		349	4.582

Quadro 4: Movimentação do Aeroporto de Marabá (2009)

Fonte: ANAC

Apenas para ilustrar o que está sendo dito, apresenta-se a figura 2, em que é possível observar alguns dos empreendimentos desenvolvidos pela Companhia Vale na área de Carajás. Chama a atenção a quantidade de empreendimentos e a existência de apenas uma cidade média no seu entorno, o que acaba contribuindo para um fluxo intenso, considerando que está se falando da Amazônia, de passageiros aéreos em rotas entre Marabá e as pequenas cidades que servem de base logística para o desenvolvimento dessas atividades econômicas. O fato de não existirem cidades médias não quer dizer que não existam cidades de porte médio voltadas ao atendimento da funcionalidade dessas empresas. São cidades submetidas com tal intensidade ao

processo de especialização produtiva dos territórios que Silveira (2002) se questiona a respeito da existência de uma “cidade média da globalização” direcionada para uma demanda muito particular, que é a da produção de condições gerais de produção para essas empresas, verdadeiros territórios das verticalidades.

Figura 2: Mapas de alguns projetos da Companhia Vale do Rio Doce na região de Carajás

Fonte: Diagonal Urbana Consultoria (2009)

4.2. A vida de relações de Marabá tecida sob a ótica das atividades comerciais e de serviços

As atividades comerciais e de serviços existentes na cidade de Marabá se organizam em torno de três centros principais (Velha Marabá, Nova Marabá e Cidade Nova) e dois secundários (São Félix e Morada Nova), o que reforça, de maneira precisa, a sua natureza de cidade média polinucleada, uma novidade não mencionada na literatura referente a esse perfil de cidade.

No diagnóstico da socioeconomia do Sudeste Paraense, realizado pela empresa de consultoria “Diagonal Urbana”, contratada pela Vale, é possível encontrar uma breve descrição do uso e ocupação do solo de Marabá quanto às atividades de comércio e serviços (vide mapa 04). De forma geral, o diagnóstico trabalha com quatro graus de estruturação das atividades comerciais e de serviços dentro da cidade: 1) serviços especializados e comércio intenso de caráter regional, localizados nos eixos das rodovias PA-150 e BR-230 (Transamazônica), principalmente no núcleo denominado de Nova Marabá; 2) serviços especializados e comércio de caráter regional, encontrado nas vias principais da Velha Marabá, com destaque para a Avenida Antônio Maia; na Nova Marabá, especialmente na VP-8; e na Cidade Nova, no eixo da Transamazônica e nas duas primeiras ruas paralelas (Rua Transamazônica e Rua Sol Poente); 3) serviço e comércio de grande porte podem ser verificados na Antônio Maia (Velha Marabá), VP-8 (Nova Marabá) e BR-230 e nas duas primeiras ruas paralelas (Cidade Nova); 4) serviços e comércio de médio porte podem ser encontrados disseminados ao longo de todos os núcleos: na Velha Marabá, está localizado no eixo da orla fluvial do Tocantins; na Nova Marabá, pode-se encontrar esse porte de atividades na VE-2, VP-3 e na VE-1; na Cidade Nova, essa atividade está diluída ao longo das avenidas Tiradentes, Antonio Vilhena, Boa Esperança, Manaus e Tocantins. Deve-se ressaltar o papel de destaque quanto ao uso institucional por parte da Nova Marabá, que, além de ser a sede da Prefeitura, possui o hospital regional, o campus da Universidade Federal, as vilas militares (vila Costa e Silva e vila Presidente Médice) e o quartel do Exército (CVRD, 2007).

No tocante a esse setor da economia, de forma geral, é possível apontar um padrão de organização do mesmo no interior do espaço urbano. Nesse sentido, pode-se dizer que a Velha Marabá tem suas atividades organizadas em dois pontos principais: na orla do rio Tocantins, onde é possível verificar uma especialização de atividades voltadas ao lazer e ao turismo, principalmente, com bares, restaurantes, lanchonetes e casas noturnas; e na Avenida Antônio Maia e na Praça Duque de Caxias e algumas ruas paralelas, onde se encontram o comércio varejista especializado, com a presença de lojas de departamentos e magazines (venda de secos e molhados e de eletrodomésticos), farmácias, vestuários, óticas e perfumarias, os serviços bancários e financeiros, escritórios de contabilidade e advocacia, clínicas médicas e odontológicas, serviços públicos e hotéis de baixo padrão; além do “circuito inferior”, realizado na feira da Rua

Getúlio Vargas, na frente do Banco do Brasil e da Caixa Econômica Federal, e na orla Sebastião Miranda.

Na Nova Marabá existem dois pontos principais com intensa presença de comércio e de serviços: o entroncamento do Km-6 (ponto em que as rodovias Transamazônica e PA-150 se encontram) e ao longo da Avenida VP-08, folhas 27, 31 e 32, além da feira da folha 28. No primeiro, localiza-se o terminal rodoviário (conhecida como rodoviária do Km-6), a feira Miguel Pernambuco, as principais concessionárias de veículos, principalmente aquelas voltadas ao comércio de veículos pesados (caminhões e tratores), os hotéis de baixo padrão, os postos de gasolina (onde são contratadas empresas de transporte rodoviário), o hospital regional, as lojas de autopeças e oficinas mecânicas. Na segunda área pode-se encontrar um comércio de grande porte, com destaque para concessionárias de veículos, um comércio varejista, principalmente com redes de supermercados, serviços públicos, com a presença de diversas secretarias da prefeitura, do terminal rodoviário (ônibus de linha), da receita estadual, de universidade e dos correios, além de serviços especializados na área de saúde, com clínicas, laboratórios, centros de distribuição de medicamentos etc. Além dessas atividades mais formais, nesse núcleo pode ser encontrada a chamada Feira da Folha 28 (ou Feira da 28), a feira Miguel Pernambuco e o comércio de rua do Banco do Brasil (mais adiante eles serão analisados).

Na Cidade Nova observa-se a presença de uma área de maior concentração de comércio e de serviços (o chamado centro comercial), localizado no entorno da Praça São Francisco, nas ruas paralelas à rodovia Transamazônica (Rua Transamazônica e Rua Sol Ponte) e na Avenida Nagib Mutran. Além dessa área mais concentrada, pode-se verificar uma área de forte concentração de serviços públicos, uma antiga fazenda do INCRA, denominada Agrópolis do INCRA, onde se encontram a sede desta instituição, da Previdência Social, do Instituto de Terras do Pará (ITERPA), da EMATER, do hemocentro do Pará (HEMOPA), da Universidade do Estado do Pará (UEPA), das secretarias municipais de agricultura, meio ambiente, saúde e educação, do Tribunal de Justiça do Estado (Fórum, Juizados Especiais), da secretaria de integração regional etc.; e outra área mais dispersa, formada por ruas principais internas aos bairros (antigos loteamentos ou projetos de loteamentos privados), principalmente, nas avenidas Antônio Vilhena, Tiradentes, Boa Esperança, Manaus e Tocantins. Seguindo o exemplos dos demais núcleos, na Cidade Nova também pode-se encontrar atividades ligadas ao comércio de rua, feiras e terminal de transporte alternativo.

Diante dessa espacialidade das atividades de comércio e serviços de Marabá, três questões se impõem à análise: por que as atividades comerciais e de serviços da cidade de Marabá estão organizadas, espacialmente, em torno desses três núcleos principais? Como essas atividades e essa espacialidade ajudam a entender a centralidade urbana exercida pela cidade dentro da sub-região do Sudeste Paraense? Essas atividades promovem algum tipo de interação espacial entre Marabá e metrópole de Belém, ou eles na verdade reforçam outros fluxos e interações?

A hipótese é que não se pode entender a dinâmica comercial e dos serviços existentes na cidade separada do papel regional que ela sempre desempenhou. Ao mesmo tempo, não se pode deixar de considerar também o papel exercido pelos grandes empreendimentos econômicos na sua estruturação. Assim, pode-se dizer que duas dinâmicas ajudam a explicar a espacialidade do comércio e dos serviços na cidade de Marabá, uma mais ligada aos grandes circuitos da produção e do consumo, em que a cidade funciona como base para reprodução da verticalidade capitalista, portanto, exerce um papel mais técnico do que político; outra, mais voltada às demandas regionais, ao plano da continuidade e da contigüidade, em que se verifica a presença de atividades que permitem afirmar a existência de um processo de “acumulação interna” do capital na cidade, o que faz com que ela exerça também um papel de natureza política e não somente técnica, sob o comando tanto de grupos econômicos locais, como nos casos dos grupos Leolar, Revemar e Zucatelli, quanto da ação dos movimentos, fundados na luta contra a desigualdade e no direito à diferença (sindicatos, ONGs, movimentos sociais etc.) que organizam redes de produção e circulação de seus produtos que não acompanham os ditames desses mercados formais e verticais.

No que se refere à presença de redes e filiais de lojas de departamento e magazines em Marabá, pode-se constatar, com base na tabela 07, que existem na cidade 33 empreendimentos que desenvolvem esse tipo de atividade, dos quais a maior parte está na Cidade Nova (13), seguida pela Velha Marabá (10), Nova Marabá (7), Morada Nova (2) e São Félix (1).

De imediato, constata-se uma expansão dessas atividades na cidade, pois os dados obtidos num primeiro trabalho de campo, realizado em 2008, mostravam que existiam 18 lojas na cidade, estando a maior parte delas na Velha Marabá (10). Os dados atuais, além de mostrarem que esse setor quase que dobrou de tamanho, mostram também que a maior parte das lojas surgidas na cidade está localizada na Cidade Nova, que passou de 4 para 13, seguida pela Nova Marabá, que passou de 2 para 7.

NÚCLEOS URBANOS	LOJAS DE DEPARTAMENTO															
	Leolar		Liliani		Armazém Paraíba		City Lar		Esplanada		Renovar		Jovilar		Lojas Centro	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Velha Marabá	02	13,3	01	33,3	02	33,3	01	33,3	01	100	01	100	01	100	01	33,3
Nova Marabá	05	33,3	-	-	01	16,7	01	33,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Cidade Nova	06	40	02	66,7	02	33,3	01	33,3	-	-	-	-	-	-	02	66,7
São Félix	01	6,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Morada Nova	01	6,7	-	-	01	16,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	15	100	03	100	06	100	03	100	01	100	01	100	01	100	03	100

TABELA 7 - MARABÁ: Principais lojas de eletrodomésticos, eletrônicos, magazines e lojas de departamentos

Fonte: Trabalho de Campo, jan. 2010.

Elaboração: Márcio Douglas Brito Amaral.

Esse crescimento em direção aos núcleos Cidade Nova e Nova Marabá estão associados a três fatores principais: a disponibilidade de imóveis, inclusive com preços e tamanhos mais interessantes quando comparados à Velha Marabá; a expansão residencial, com crescimento de bairros populares e de loteamentos horizontais e verticais voltados para as classes média e alta¹⁵; e o fato das lojas localizadas em Marabá, serem aquelas que mais são lucrativas dentro do Estado do Pará, depois de Belém, para os grupos que nela investem¹⁶. Além desses dois fatores, um terceiro começou a aparecer como indicativo de uma tendência, a expectativa criada em torno da instalação da empresa ALPA (Aços Laminados do Pará)¹⁷, que, conforme se pode verificar na figura 03, ficará localizada às margens do rio Tocantins e da rodovia Transamazônica, na área de expansão do núcleo Cidade Nova.

¹⁵ Os principais loteamentos da cidade estão sendo implantados na Nova Marabá e na Cidade Nova, conforme será mostrado em seguida.

¹⁶ Essa informação esteve presente nas entrevistas gravadas com os gerentes das lojas Esplanada, Liliani, Irmãos Claudino e Lojas Centro.

¹⁷ Trata-se de uma empresa da VALE que será implantada na cidade de Marabá, mais especificamente no núcleo Cidade Nova, na rodovia Transamazônica, no sentido do Município de Itupiranga. De acordo com a VALE, os investimentos diretos previstos para construção da usina siderúrgica é de 3,3 bilhões de dólares, e o número de empregos gerados, inicialmente, será de 15 mil diretos (quando estiver sendo construída), e 3 mil empregos diretos (quando estiver em funcionamento). Além desses, ainda serão gerados 12 mil empregos indiretos permanentemente (CVRD, 2009).

FIGURA 03 – MARABÁ: LOCALIZAÇÃO DA AÇOS LAMINADOS DO PARÁ (ALPA) NO ESPAÇO INTRA-URBANO

Fonte: VALE (2009).

Nas entrevistas realizadas junto aos gerentes das lojas de departamentos¹⁸ da cidade, pôde-se notar o interesse de suas empresas em instalarem novas unidades de comércio em Marabá, especialmente na Cidade Nova, em função da anunciada instalação da ALPA nesse núcleo e do número de pessoas e de empregos que a mesma deve atrair para cidade. Nessa direção, Elaine de Souza Silva, supervisora indicada para falar em nome do grupo Ponte e Simão e Cia. (Armazéns Esplanada), afirma que recentemente o proprietário da empresa, o senhor Wellington Ponte, motivado pela instalação da ALPA, foi até Marabá com a intenção de avaliar a possibilidade de ampliação da loja, tanto a existente quanto a nova que deverá ser instalada no núcleo Cidade Nova.

Esse mesmo discurso foi observado na fala do senhor Ronald Moreira, gerente de uma das lojas do Armazém Paraíba em Marabá. Segundo ele desde meados de 2009

¹⁸ Nos dias 28, 29 e 30 de janeiro de 2010 foram entrevistados gerentes dos sete grupos mais importantes que atuam na cidade: Leolar Móveis e Eletrodomésticos, Sociedade Comercial Irmãos Claudino S/A, Magazine Liliani, Lojas Centro, Esplanada, City Lar e Renovar.

que o grupo tem se preparado para as transformações que a cidade deverá passar em função da ALPA, e que a região como um todo já vem passando. Dessa forma, todas as lojas da cidade foram modificadas e/ou modernizadas, com a instalação de ambiente climatizado, com piso novo, com a presença de elevador e de escada rolante, com calçada para pessoas com dificuldade de locomoção etc. Ainda segundo o gerente, uma loja em especial foi totalmente modernizada, a da Avenida Antônio Maia (Velha Marabá), conhecida como Magazine Paraíba, unidade esta que foi preparada para receber um público mais seletivo da cidade, oferecendo produtos sofisticados e de alto padrão (móveis finos, roupas de grifes famosas etc.).

Apesar dessa maior importância assumida pelos núcleos Cidade Nova e Nova Marabá, na expansão das atividades comerciais das lojas de departamentos da cidade, deve-se ressaltar que os gerentes entrevistados foram unânimes em afirmar que a Velha Marabá continua sendo o núcleo mais importante para esse setor no que se refere ao faturamento¹⁹. Esse fato está associado ao processo de coesão encontrado na Avenida Antônio Maia, onde podem ser encontradas todas as lojas desse ramo existentes na cidade, e à tradição de consumo da população local, que também encontra facilidade para acessar esse núcleo²⁰.

Para verificar as redes de relações tecidas em Marabá a partir dessa atividade de comércio e serviços, buscou-se nas entrevistas verificar a origem do capital dessas empresas, os centros de distribuição dos produtos, os meios de transporte usados na circulação da mercadoria, a força de trabalho utilizada e as formas de exercício da gestão. Assim, pode-se dizer que das oito empresas analisadas, somente não foi possível construir esse percurso para uma delas (Jovilar), pois as informações obtidas na entrevista no que se refere a esse aspecto não demonstravam segurança para construção de uma análise.

De todo modo se verificou que das empresas analisadas, a maioria não estabelece relações diretamente com a metrópole de Belém, apenas Esplanada e Paraíba mantêm conexões com essa metrópole, as demais se relacionam com outras cidades, a

¹⁹ De acordo com os gerentes entrevistados, as lojas do grupo que mais dão lucro, individualmente, são aquelas que se localizam na Velha Marabá.

²⁰ Além da grande maioria das tradicionais linhas de ônibus coletivo que circulam dentro da cidade passar quase todas pela Velha Marabá, a maior parte dos “táxis de lotação” - táxis que transportam vários passageiros com destinos diferentes ao mesmo tempo e que possuem tarifas (R\$ 2,00) muito próximas aos dos ônibus (R\$ 1,75), mas com uma diferença importante para o usuário, podem parar em qualquer ponto e não apenas naqueles pré-definidos. É interessante notar que a maior parte desses táxis de lotação, tem a Velha Marabá como ponto de chegada e de partida, o que torna a acessibilidade mais fácil para esse núcleo.

maioria da própria região: Liliani (Imperatriz), Renovar (São Luís), City Lar (Cuiabá), Lojas Centro (Tucuruí) e Leolar (Marabá). É importantes destacar que de todos os grupos o que mais tem relacionamentos com Belém é a Esplanada, que mantém nesta toda a sua gestão e seus centros de distribuição. O Armazém Paraíba, por mais que tenha sua gestão regional localizada em Belém, atua em redes mais amplas, com sua matriz (no que se refere aos negócios) em São Paulo e com duas gerências regionais, o grupo Claudino em Teresina (PI) e o grupo Socic (Belém), mas mantendo centros de distribuição desconcentrados em Marabá (PA), Belém (PA), São Luís (MA), Teresina e Paraíso (TO).

Deve-se ressaltar que por mais que tenham redes de distribuição regionalizadas, a maioria dessas empresas adquire seus produtos no Centro-Sul do país, principalmente, em São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Goiás, do Nordeste apareceram nas entrevistas apenas à capital Teresina (PI) e a cidade média de Imperatriz (MA). Esta esteve presente como importante centro de produção de móveis e estofados para os grupos menores que atuam em Marabá (Renovar, Lojas Centro e Liliani).

Quanto ao sudeste paraense, todas as empresas declararam que a cidade mais importante do ponto de vista da comercialização de seus produtos e de rendimentos é a cidade de Marabá, que funciona para maioria delas como pólo regional de sua empresa nessa porção do Estado do Pará, onde estão seus centros de distribuição e gestão num segundo nível. Para algumas empresas que atuam na maioria dos municípios do Pará, por exemplo, Paraíba, Esplanada, City Lar e Lojas Centro, Marabá aparece como a cidade que oferece melhores retornos depois da metrópole de Belém.

De uma forma geral, pode-se dizer que a metrópole de Belém não é a principal referência, em termos quantitativos, para os grupos que atuam na cidade de Marabá no setor das lojas de departamento e magazines, ainda que não se deva desprezar o fato de que dois grandes grupos que atuam em toda a região Norte e Nordeste (Paraíba e Esplanada) têm sua base de gestão na metrópole em questão, o que indicar, pelo menos nesse setor, o papel de intermediação regional por ela ainda exercido, contrariando a afirmação de Sathler, Monte-Mor, Carvalho (2009) que questionam essa capacidade de intermediação das metrópoles regionais de Belém e Manaus, conforme discutido no capítulo anterior. Para se ter uma idéia mais precisa da força regional desses grupos, ressalta-se que a Esplanada se faz presente na região com 144 lojas em diferentes cidades – Manaus (6), Belém (6), São Luís (2), Fortaleza (4), Macapá (2), Castanhal (1), Santarém (1), Itaituba (1), Altamira (1), Marabá (1) etc. O Armazém Paraíba se

encontra em quase todas as cidades do Estado com população superior a 30/40 mil pessoas, além de estar presente nas cidades maiores com mais de um empreendimento, como em Marabá, onde possui seis.

Antes de avançar para outro indicador é importante destacar o peso exercido pelo grupo Leolar, uma empresa que tem toda base estabelecida na cidade de Marabá, portanto, pode ser considerado um grupo local. Ainda que se verifique a presença de grupos externos à região, tais como Lojas Liliani, Armazém Paraíba, Armazéns Esplanada, em Marabá, a maior força é exercida pelo grupo Leolar, que, além das 15 lojas, apontadas na tabela, ainda se faz presente em diversas cidades do Sudeste Paraense (Tucuruí, Parauapebas, Rondon, Dom Elizeu etc.), e mesmo fora dela (Maranhão e Tocantins), por meio de diferentes ramos e empresas: Borges Informática, Leolar Fotografias, LeoSound Equipamentos de Som, Leolar Ótica, Leolar Provedor de Internet, Siderúrgica Maragusa etc.

Para fazer a análise das redes de supermercados que atuam na cidade de Marabá, adotou-se a mesma linha interpretativa utilizada para as lojas de departamento e magazines, sempre com o intuito de examinar a vida de relações de Marabá e suas articulações possíveis com a metrópole de Belém.

Conforme se verifica na tabela 08 existem 29 supermercados na cidade de Marabá, dos quais 18 estão na Nova Marabá, 9 na Cidade Nova, 1 na Velha Marabá e 1 em São Félix. De modo geral, pode-se dizer que esses supermercados são empreendimentos familiares, sendo administrados por seus próprios membros; possuem sistema de informatização dos caixas, a maioria terceirizada; não têm estacionamento privativo; realizam a limpeza e a higienização do ambiente com mão-de-obra própria; contratam equipes de segurança locais/regionais que se utilizam do sistema de câmeras monitoradas por satélite para proteger o supermercado contra furtos, principalmente depois que o estabelecimento é fechado; mantém parcerias com empresas de táxis, para que seu cliente tenha descontos no transporte das mercadorias ou, dependendo do valor de sua compra, tenha esse transporte pago pelo próprio supermercado; celebram convênios com órgãos públicos e empresas privadas, para que os funcionários das mesmas tenham facilidades e descontos na realização de compras; e, na maior parte dos casos, fazem o transporte das mercadorias que comercializam, com exceção daqueles produtos perecíveis, que são realizados por empresas de fora do próprio Estado do Pará.

SUPERMERCADOS	NÚCLEOS URBANOS											
	Marabá Pioneira		Nova Marabá		Cidade Nova		São Félix		Morada Nova		Total	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
BOM PREÇO	-	-	-	-	01	100	-	-	-	-	01	100
COMERCIAL APACHE	-	-	-	-	01	100	-	-	-	-	01	100
SUPERMERCADO ALVORADA	01	11,1	06	66,7	02	22,2	-	-	-	-	09	100
SUPERMERCADO VALOR	-	-	01	50	01	50	-	-	-	-	02	100
SUPERMERCADO ANDORINHA	-	-	-	-	01	100	-	-	-	-	01	100
SUPERMERCADO E PANIFICADORA REAL LTDA.	-	-	01	100	-	-	-	-	-	-	01	100
SUPERMERCADO GUERRA	-	-	04	80	-	-	01	20	-	-	05	100
SUPERMERCADO IRMÃOS LOIOLA	-	-	01	100	-	-	-	-	-	-	01	100
SUPERMERCADO LARANJEIRAS	-	-	-	-	02	100	-	-	-	-	02	100
SUPERMERCADO MIX PÃO LTDA	-	-	02	100	-	-	-	-	-	-	02	100
SUPERMERCADO NORTE SUL	-	-	02	100	-	-	-	-	-	-	02	100
SUPERMERCADO SANTA MARIA	-	-	-	-	01	100	-	-	-	-	01	100
SUPERMERCADO SECOS E MOLHADOS	-	-	01	100	-	-	-	-	-	-	01	100
TOTAL	01	3,5	18	62	09	31	01	3,5	-	-	29	100

TABELA 8 – MARABÁ: principais supermercados segundo a localização por núcleos urbanos

Fonte: ACIM, Marabá, 2008; Trabalho de Campo, jan./2010.

Org.: Márcio Douglas Brito Amaral.

Um dado importante revelado na tabela 8 é o papel de comando exercido pelos grupos locais nesse ramo de atividade, principalmente o grupo Alvorada, proprietário de 9, dos 29 supermercados existentes na cidade, além de possuir diversos outros na região, nas cidades de Redenção, Parauapebas, Tucuruí e Altamira²¹.

Faz-se ainda necessário destacar quatro aspectos relevantes para o entendimento desse setor e sua relação com a cidade e a região. O primeiro deles, diz respeito à origem dos produtos comercializados nos supermercados, que apontam para um baixo

²¹ As informações a respeito do grupo Alvorada foram obtidas em um dos empreendimentos do grupo na Marabá Pioneira com um dos seus gerentes.

nível de articulação com o município e com a região, uma vez que seus produtos são adquiridos, na maioria dos casos, fora da região, principalmente, em São Paulo, Minas Gerais, Goiás, até mesmo aqueles mais perecíveis e os que existem na própria região, tais como farinha, queijo e leite. O segundo aspecto está relacionado à presença de uma rede de supermercados de caráter extra-regional na cidade. Essa presença pode ser verificada no supermercado Valor, que é uma franquia local dessa rede de supermercados pertencente ao grupo Peixoto. Um grupo que possui mais de 350 supermercados no País, sendo que, em Marabá, essa franquia foi concedida ao grupo Vitória supermercados²². O terceiro aspecto é relativo à crise internacional que atingiu diretamente as siderúrgicas da cidade, levando metade delas a fecharem as portas, e outra metade a funcionar com a produção reduzida²³. Nesse caso, apesar do setor siderúrgico ser fundamental para a economia da cidade, esta tem sua dinâmica econômica fundada não apenas no mercado internacional e na lógica da globalização, fato notado na avaliação dos gerentes dos supermercados da cidade, que foram unânimes em afirmar que a crise mundial não afetou a dinâmica e o crescimento do setor, ao contrário, muitos obtiveram um faturamento anual superior ao mesmo período do ano anterior a crise. O quarto, faz alusão à origem da força de trabalho utilizada pelas redes de supermercados. A esse respeito pode-se lançar mão da fala de um dos informantes:

Olha existe uma grande diversidade de funcionários, tanto que Marabá é muito, como é que se diz, assim, é bem diversificado. Pessoas vêm muito de fora, principalmente, a gente fala muito do Maranhão, mas é verdade! Nós temos, tem muita gente de fora! Assim, a maioria dos nossos funcionários a gente procura o pessoal daqui, da região, por mais que não sejam filhos daqui de Marabá, mais a maioria deles já tem uma raiz aqui em Marabá na verdade (Edino Pantoja de Moraes, gerente administrativo e financeiro do Supermercado Valor, entrevista realizada em 28 de janeiro de 2010).

A fala desse informante revela um aspecto importante a respeito da força de trabalho utilizada nos empreendimentos de modo geral e não somente no setor de supermercados, que é a diversidade das origens dos trabalhados, ou seja, o caráter da migração no funcionamento do trabalho. Este ponto é interessante, pois indica que o

²² Dados obtidos através de entrevista gravada com o gerente administrativo e financeiro, o senhor Edino Pantoja de Moraes, em 28 de janeiro de 2010.

²³ Conforme informou diretamente ao autor um dos diretores da Associação Comercial e Industrial de Marabá, o senhor Mauro de Souza, empresário que atua no ramo de materiais de construção (Casas Prata).

movimento da força de trabalho, especialmente aquela com baixo nível de qualificação, tem reforçado fluxos muito mais com o Nordeste, principalmente o Estado do Maranhão, do que com Belém.

Outra atividade econômica importante para o setor de comercial e de serviços de Marabá é a presença de concessionárias de veículos, pelo peso que possuem enquanto articuladora de fluxos regionais, pois das cidades do sudeste paraense apenas Marabá tem esse tipo de atividade, ainda que as empresas da cidade tenham filiais de venda de motocicletas espalhadas por diversas pequenas cidades da região.

Em Marabá apenas dois grupos, o Revemar (Revendedora de Veículos de Marabá Ltda.) e o Zucatelli, controlam esse ramo de atividades, muito embora eles atuem com várias empresas distintas, pois não raramente representam localmente marcas nacionais que são até concorrentes. O primeiro grupo, Revemar, é responsável pela comercialização das marcas Ford, Volkswagen, Honda, Massey Ferguson, Renault e Nissan dentro e fora da cidade de Marabá. Dentre as principais empresas do grupo estão: a Revemar motocenter, que faz a comercialização de motocicletas Honda; a Fênix automóveis, que comercializa a marca Ford em Belém; a Sulpará Volkswagen Caminhões, que comercializa caminhões dessa marca em todo o Sudeste Paraense; a Sulpará Tratores Massey Ferguson, que faz a comercialização de máquinas pesadas voltadas para o trabalho no campo; a Tropical, uma empresa que comercializa as marcas Renault e Nissan em Marabá (REVEMAR, 2009). Além do ramo de concessionárias, o grupo atua também no setor de siderurgia, por meio da empresa Da Terra Siderúrgica, e no setor do agronegócio, com os Complexos Agropecuários da Taboquinha-Bela Aurora e Floresta, uma empresa do setor que está localizada entre os Municípios de Marabá e Altamira.

O grupo Zucatelli não é muito diferente, pois também comercializa diversas marcas de automóveis em Marabá e região. Dentre elas pode-se destacar a Agrale (trator, caminhões leves, máquinas e implementos), a Fiat automóveis, a Chana (caminhões de pequeno porte), a Iveco (caminhões e carretas voltadas ao transporte de grandes quantidades), a JCB (máquinas pesadas, retro-escavadeiras), a Mahindra e a SsangYong (empresas que produzem veículos utilitários esportivos), a Mitsubishi (veículos utilitários), a Volare (Transporte alternativos, tipo vans) e a Sundown Motos (empresa que atua no ramo de motocicletas). Além desse setor de concessionárias, o grupo atua também na comercialização de pneus, com a Tipler; na agropecuária, com o grupo RR agropecuária, voltado para o setor agroflorestal, na plantação de teca, na

criação de animais de elite e na criação de avestruz; e, ainda, no setor imobiliário, por meio da comercialização de lotes e da locação de imóveis.

É interessante notar que os dois grupos têm sua base na cidade de Marabá, onde estão estabelecidos desde os anos de 1970, mas com atuação dentro de toda a região, principalmente em parte do Maranhão e do Tocantins, e com expansão nos últimos anos para a Região Metropolitana de Belém, através de empreendimentos do ramo de concessionárias. Essas concessionárias, principalmente, as de veículos, caminhões, tratores e retro-escavadeiras estão todas localizadas em duas áreas principais da cidade de Marabá, na VP-8 e no entrocamento do Km-6, na Nova Marabá, ou seja, em pontos estratégicos na perspectiva de um comércio regionalizado.

Esse ramo de concessionárias de veículos é aquele que, dentro do setor de comércio e serviços, apresenta maior articulação com as redes verticais, o que está relacionado, em grande parte, ao tipo de produto que comercializam, da indústria automobilística que continua ainda muito concentrada no Centro-Sul do país. Deve-se ressaltar a importância desse ramo de atividade na produção do consumo produtivo, principalmente, das empresas do agronegócio que atuam na região, acompanhando, portanto, muito de perto a perspectiva de cidade média apresentada por Santos e Silveira (2001) ao discutirem o papel da cidade média como fornecedora de consumo consumptivo e de consumo produtivo para as regiões em que se inserem.

4.3. A vida de relações de Marabá tecida a partir do “circuito inferior” da economia urbana e de suas relações com a expansão das commodities (gado e leite)

Um elemento importante para se pensar as cidades na Amazônia e que tem sido subvalorizado ou mesmo negligenciado nas pesquisas referentes à temática, é o mercado informal de trabalho, que aqui será entendido de forma mais complexa e ampla por meio do “circuito inferior da economia urbana” (SANTOS, 2003). Machado (1999), ao abordar em seu texto as tendências da urbanização e do mercado de trabalho na Amazônia, mostra que, ao contrário do que se imagina, a proporção de empregos informais é maior nas pequenas cidades do que nas maiores, o que está relacionado, na sua interpretação, ao fato de que uma das características principais daquilo que defini como sendo “capitalismo de fundo de quintal”, é a fuga das obrigações trabalhistas, o que tem diminuído nas maiores cidades em função do maior controle na aplicação da legislação trabalhista, da maior competição por trabalhadores qualificados e da maior participação do emprego público. Também Castro (2008) chama a atenção para esse

aspecto das cidades da Amazônia apresentarem precariedade quanto ao mercado de trabalho, afirmando que nas metrópoles e nas cidades médias o trabalho assalariado vem obtendo maior crescimento, porém nas pequenas ainda se verifica um mercado de trabalho assalariado em formação. Diferente da explicação dada por Machado (1999) para a presença desse mercado informal de trabalho, Castro (2008) afirma que:

Uma boa parte da população que vive nas cidades da Amazônia mantém processos de trabalho que decorrem de usos da floresta com expressivo número de produtos transformados pelo trabalho com a madeira, frutas, ervas e sementes. Outras formas de trabalho ocupam pessoas na pesca marinha e fluvial, ou ainda em artesanato que serve ao comércio nas cidades – uso talvez mais generalizado – mas também aos rituais e festas, as trocas simbólicas entre comunidades, cidades e parentela distante (...) Muitos trabalhadores que associam sistemas agroflorestais – extrativismo e agricultura – dependem também da biodiversidade da floresta na realização do trabalho e na continuidade de sistemas tradicionais de uso da terra (CASTRO, 2008, p. 35).

Mesmo o trabalho de Trindade Jr. e Pereira (2007), que em determinado momento faz alusão ao fato de que as cidades médias da Amazônia tendem acompanhar a baixa qualidade de vida e a pobreza urbana presentes nas metrópoles brasileiras, diferenciando-se, portanto, da realidade das cidades médias do Centro-Sul do país que demandam trabalho qualificado e abriga população de classe média, não consegue chegar ao entendimento do papel do “circuito inferior” na estruturação das dinâmicas urbano-regionais da região.

De acordo com Santos (2003) nas cidades dos países subdesenvolvidos coexistem dois circuitos econômico que são responsáveis tanto pelo processo econômico urbano, quanto pelo processo de organização espacial: o “circuito superior ou moderno” e o “circuito inferior”.

O circuito superior é resultado direto da modernização tecnológica e seus elementos mais representativos são os monopólios. A maior parte de suas relações ocorre fora da cidade e da área que a circunda porque este circuito tem um quadro de referências nacional ou internacional. O circuito inferior consiste de atividades em pequena escala e diz especialmente respeito à população pobre. Contrariamente ao circuito superior, o inferior é bem sedimentado e goza de relações privilegiadas com sua região. Cada circuito forma um sistema, isto é, um subsistema dos sistemas urbano (SANTOS, 2003, p. 126).

Para caracterizar os dois circuitos da econômica urbana dos países subdesenvolvidos, Santos (2003) constrói um quadro (quadro 05) bastante ilustrativo e didático para o entendimento do significado de cada um desses circuitos. Senão vejamos:

	Circuito Superior	Circuito Inferior
Tecnologia	Uso int. de capital	Uso int. de mão-de-obra
Organização	Burocracia	Primitiva, não estruturada
Capital	Importante	Escasso
Mão-de-obra	Limitada	Abundante
Salários regulares	Prevalecentes	Não requeridos
Estoques	Grande quantidade e/ou alta qualidade	Pequena quantidade e baixa qualidade
Preços	Fixos (em geral)	Negociáveis entre comprador e vendedor (regateio)
Crédito	De bancos, institucional	Pessoal, não institucional
Margem de lucro	Pequena por unidade mas importante, dado o volume dos negócios (exc. itens de luxo)	Grande por unidade mas pequena em relação ao volume de negócios
Relações com fregueses	Impessoais e/ou por escrito	Direta, personalizada
Custos fixos	Importantes	Negligenciáveis
Propaganda	Necessária	Nenhuma
Reutilização das mercadorias	Nenhuma	Frequente
Capital de reserva	Essencial	Não essencial
Ajuda governamental	Importante	Nenhuma ou quase nenhuma
Dependência direta dos países estrangeiros	Grande; orientação para o exterior	Pequena ou nenhuma

Quadro 05: Características dos dois circuitos da economia urbana em países subdesenvolvidos

Fonte: Santos (2003)

Por mais que a realidade da economia urbana dos países subdesenvolvidos tenha se transformado desde a redação desse trabalho de Santos (2003), pode-se afirmar que na essência há muito mais permanências do que alterações. Na realidade estudada, então, esse circuito é muito intenso na organização da relação da cidade com sua região e no suprimento de demandas da população mais carente da cidade. Além disso, deve-se ressaltar que o entendimento do papel do circuito inferior permite explicar, alternativamente, a permanência de redes urbanas mesmo em condições adversas de carência de infra-estrutura no setor de transporte e a grande proporção de pessoas

desprovida de recursos materiais e educacionais, como destacam Sathler, Monte-Mór e Carvalho (2009).

Para a análise dos relacionamentos de Marabá a partir do circuito inferior considerou-se, principalmente o papel das feiras, do comércio de rua e dos transportes alternativos voltados para circulação regional²⁴. No que se refere aos dois primeiros, o quadro 06 mostra a sua localização no interior da cidade, com destaque para sua presença em todos os núcleos principais, especialmente na Marabá Pioneira, onde se concentram quatro dessas atividades. Além disso, o quadro aponta o tipo de atividade, ou seja, a sua modalidade, se feira livre no sentido mais tradicional ou se comércio ambulante, mas também a sua situação legal, se regularizada, parcialmente regularizada ou irregular.

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	NÚCLEO	TIPO	SITUAÇÃO	ORGANIZAÇÕES
FEIRA DA VELHA MARABÁ	Rua Getúlio Vargas	Velha Marabá	Feira livre + camelôs	Regular	Associação dos Ambulantes de Marabá
FEIRA DA 28	Folha 28	Nova Marabá	Feira	Regular	Associação da Folha 28 Sindicato da Folha 28
COMÉRCIO DE RUA DA CAIXA ECONÔMICA	Rua 5 de Abril	Velha Marabá	Camelôs	Irregular	-
COMÉRCIO DE RUA DA PRAÇA SÃO FRANCISCO	Praça São Francisco	Cidade Nova	Camelôs	Parcialmente Regular	-
FEIRA COBERTA DA LARANJEIRA		Cidade Nova	Feira	Regular	Associação da Feira da Laranjeira
COMÉRCIO DE RUA DO BANCO DO BRASIL	Folha 32, Quadra 06	Nova Marabá	Camelôs	Parcialmente Regular	-
ORLA SEBASTIÃO MIRANDA	Av. Sebastião Miranda	Marabá Pioneira	Camelôs	Irregular	-
FEIRA DO AGRICULTOR	Rua 7 de Junho	Velha Marabá	Feira	Regular	-
FEIRA MIGUEL PERNAMBUCO	PA 150 com Transamazônica (Km 6)	Nova Marabá	Feira	Regular	-

QUADRO 06: MARABÁ: FEIRAS E COMÉRCIO DE RUA POR NÚCLEOS URBANOS – ANO DE 2010

Fonte: Prefeitura Municipal de Marabá. Setor de Fiscalização de Obras e Postura, 2010.

Elaboração: Saint-Clair C. da Trindade Júnior.

²⁴ É importante destacar esse aspecto porque tanto em Marabá quanto nas demais cidades do sudeste paraense é muito comum a utilização dos mototáxis como alternativa de circulação, porém, sua circulação é mais presente no intra-urbano, por mais que se verifique sua presença também em viagens de curta distância, em geral, para áreas de assentamentos rurais.

As feiras de Marabá (mapa 5) por condensarem tanto relações da cidade com o campo (os assentamentos rurais), e da cidade com a dinâmica região e extra-regional, permitem que se analise os relacionamentos por ela construída. No que se refere às relações com o campo, por meio dos assentamentos rurais, pode-se afirmar que as feiras não apenas abastecem a cidade de produtos agrícolas, mas também que elas ajudam a construir uma alternativa de sobrevivência, fora da lógica do mercado “formal”, para um grande número de pessoas, cujos destinos passam a ser auto-definidos (autônomos), sem a mediação de uma empresa, sem aquele processo tradicional capitalista de subordinação formal ao mercado. Pode-se dizer que a experiência das feiras voltadas à comercialização da produção rural se aproxima bastante daquela visão de campesinato como classe social tão defendida por Oliveira (1999) quando discute os processos de monopolização do território e territorialização do capital no campo brasileiro, pois essas feiras são parte de um projeto de luta dos movimentos sociais do campo de Marabá.

Um exemplo de feira como um projeto político do campesinato de Marabá é a Feira do Agricultor da rua 7 de Junho (foto 02), que foi uma idealização dos próprios produtores como uma forma de fugir das tradicionais teias estabelecidas pelo mercado e, assim, poder se inserir por meio de um circuito alternativo e “insubordinado” nas relações comerciais, como se pode notar explicitamente na fala de uma das idealizadoras desse projeto:

A nossa batalha é que antes a gente estragava muito as coisas no nosso projeto de assentamento e hoje, com muita dificuldade ainda, porque mora longe, tem que pedir ajuda aos prefeitos [...], nós consegue vender nossos produtos. Antigamente a gente vivia mais humilhado, e aqui não, nós faz do jeito que nós quer e dá pra tirar o nosso sustento. A gente não vende pro atravessador só se sobrar. Se a gente vende ao atravessador a gente não tinha nada pra vender aqui. O transporte pra chegar aqui é kombi, microônibus, vans e carros de frete. E aí, aqui você vê o cara, traz a verdura, a fruta, traz a galinha, traz o porco, traz o bode, traz o leite no balde (Marilda Alves da Costa, organizadora da Feira do Agricultor, entrevista realizada em 30/01/2010).

Foto 2: Feira do Agricultor

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

É interessante destacar ainda da fala da agricultora a referência que faz a presença do atravessador nas relações. Apesar das feiras serem uma tentativa de romper com o controle exercido por esse agente, uma vez que a produção articula-se diretamente ao mercado local sem a necessidade de intermediadores, pode-se afirmar que essa conquista não tem se dado em todos os assentamentos e com todos os produtos que são produzidos no campo, como se pode notar na fala do Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Marabá:

Hoje o trabalhador não tem condições de juntar vinte bezerros e engordar. E aí ele vai e vende os dois primeiros bezerros que aparecer para o atravessador e aí o atravessador é quem pode comprar os bezerros e aí vende pro grande produtor, que é o fazendeiro. E aí o vínculo da agricultura familiar com a produção do gado ou do laticínio é esse. Nos laticínios é mais direto porque ele vai e pega 10, 20, 30, 50 litros de leite toda semana e leva, mas, no caso do gado, existe o atravessador no meio e é ele que ganha. E esse atravessador é o grande fazendeiro. Eles vêm e saem comprando bezerro: dois, três, pra formar uma boiada... Aí eles colocam pra engordar. É esse fazendeiro que tem o elo direto com o mercado, porque eles têm condições de colocar 200 bezerros pra se formar e aí abastecer o frigorífico (Antônio Gomes, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Marabá, entrevista realizada em 29/01/2010).

Conforme se observa na fala do presidente do sindicato, além da produção agrícola, nos assentamentos se produz também o leite e o gado, de modo que, se na circulação da produção de alimentos os trabalhadores tem conseguido acessar diretamente o mercado, o que implica em melhorias em termos de ganhos como destacou a agricultora Marilda Alves da Costa, na produção de leite e de gado não se pode dizer o mesmo, uma vez que aparecem como intermediários entre o produtor e o consumidor, a indústria leiteira e os fazendeiros que comercializam com os frigoríficos que atuam na região.

Antes de continuar discutindo a mediação exercida pelas feiras nos relacionamentos existentes entre a cidade e o campo em Marabá, faz-se necessário apontar, rapidamente, essa relação do trabalhador dos assentamentos agrícolas com os intermediários, o fazendeiro que comercializa com os frigoríficos e a indústria leiteira, pois os mesmos permitem que se observem outras redes de relações produzidas a partir da relação campo-cidade em Marabá.

No que tange a indústria leiteira foi de suma importância a entrevista realizada com o senhor Jorge Alcides da Silva Rocha, secretário executivo do Sindicato das Indústrias de Laticínios do Estado do Pará (SINDLEITE), cuja sede fica localizada em Marabá. O primeiro aspecto que ele destacou foi o fato dessa região ser a maior “bacia leiteira” do estado, com 17 empresas sindicalizadas e mais 10 que são inspecionadas pelo órgão federal responsável, razão pela qual o sindicato está sediado na cidade de Marabá. Além disso, cabe destacar que às duas maiores empresas que atuam na região – LEBOM e PARÁ LEITE – estão também nesta cidade e a partir dela operam sua produção e estabelecem as relações necessárias com o mercado consumidor. Quanto ao circuito de produção – produção propriamente dita, mais circulação, troca e consumo - pode-se afirmar que ela promove relações à jusante, com produtores rurais de assentamentos e com fazendeiros individuais de tamanhos pequeno e médio e, a montante, com os mercados consumidores, principalmente das capitais nordestinas, mas também, com São Paulo e Rio de Janeiro, numa escala bem menor. Sobre as áreas de produção descreve:

Posso te falar as regiões onde ficam as indústrias, entendeu? Para que você possa ter uma idéia do município. Nós temos indústria aqui, por exemplo, em Rondon do Pará, lá tem, hoje tem a Manacá, que faz coleta de leite pra mandar para abastecer às fábricas de Mãe do Rio, e tem os Laticínios CNA, que produz queijos. Ai vindo pra cá tem... Abel Figueiredo, uma fábrica da Abel Figueiredo. Laticínios

Montanhês, Abel Figueiredo. E no decorrer da rodovia tem vários postos de capitação, tanques de resfriamento e essa coisa toda. Tem pra PA 150... Nos temos Laticínios Ouro Bom, que fica em Jacundá, Laticínios [...] que fica também em Jacundá, Vitolac que fica no município de Ipixuna, e também vários postos de capitação de leite, temos também tanques de resfriamento espalhados às margens da estrada PA. Tem pra PA 150... Nós temos Laticínios Ouro Bom, que fica em Jacundá, Laticínios [...] que fica também em Jacundá, Vitolac que fica no município de Ipixuna, e também vários postos de capitação de leite, temos também tanques de resfriamento espalhados às margens da estrada PA. Ah! Pra cá tem... Aí de São Felix pra cá, tem, indo pra estrada, indo para El Dourado dos Carajás, tem Laticínios El Dourado, Laticínios São Paulo o nome lá... Aí tem em Curionópolis tem laticínios também, em Canaã dos Carajás e aí vai. No outro sentido tem Xinguara, e aí vai, vários municípios! (Jorge Alcides da Silva Rocha, secretário executivo do Sindicato das Indústrias de Laticínios do Estado do Pará, 25/01/2010).

As áreas de produção por ele indicadas acompanham os municípios localizados ao longo dos principais eixos rodoviários que cruzam Marabá em diferentes direções e que fazem dela um ponto nodal dessa rede de produção. Saindo de Marabá pela rodovia BR-222 na direção do entroncamento com a rodovia Belém-Brasília, encontram-se as áreas de produção dos municípios de Bom Jesus do Tocantins, Abel Figueiredo e Rondon do Pará, além dos diversos pontos de capitação com tanques de resfriamento; na PA-150, a produção ocorre em dois sentidos, no sentido norte em direção à Belém, a produção é realizada em Nova Ipixuna, Jacundá e Goianésia, no sentido sul em direção à Redenção e Santana do Araguaia, encontram-se às áreas de Eldorado dos Carajás, Canaã dos Carajás e Xinguara. Além dessas áreas por ele indicada pôde-se verificar em campo que a produção também ocorre no sentido da rodovia Transamazônica, tanto no sentido de Estreito (Maranhão), com os municípios paraenses de São João do Araguaia e São Domingos do Araguaia, quanto no sentido do sudoeste do Pará, em que aparecem Itupiranga, Novo Repartimento e Pacajá.

Na entrevista o secretário do SINDLEITE deixa explícito como se dá o processo de subordinação dos produtores as teias dessas empresas e, ao mesmo tempo, de como é feito o transporte do leite produzido nos assentamentos e nas fazendas até a fábrica para se transformar em queijo, principalmente mussarela, manteiga/margarina, iogurte e leite tipo C (leite comercializado em pacotes) e, posteriormente ganhar os mercados consumidores. A respeito dos constrangimentos causados pela subordinação dos produtores ao mercado, descreve o representante do SINDLEITE:

Geralmente o preço do leite, principalmente nessa época do ano de crise, onde mussarela que é o carro chefe o mercado não tá muito bom. Aí o que acontece, é obrigado as indústrias baixar o preço da matéria-prima senão não tem condições de comercializar, industrializar e tudo mais. Então o produtor reclama muito! Hoje por exemplo, o preço do leite é em torno de trinta e cinco centavos na fazenda, eu to achando muito barato. Então o que acontece, as maiorias das indústrias que eu to te falando aí, elas trabalham com esse produto, com queijos diversos. É necessário para que o preço do leite pudesse ter uma melhoria, seria importante para que elas tivessem aí outros ramos, outros tipos de produtos, que pudessem agregar um preço melhor (Jorge Alcides da Silva Rocha, secretário executivo do Sindicato das Indústrias de Laticínios do Estado do Pará, 25/01/2010).

Essa informação pode ser confirmada pela pesquisa realizada pelo Governo do Estado do Pará para elaboração do Arranjo Produtivo Local (APL) do leite das regiões sul sudeste do Pará, quando diz que nessa produção há o predomínio da figura do atravessador, distribuidor ou coletor de leite que faz a ligação do produtor com os laticínios, sendo que existem poucas comunidades que fazem essa articulação direta com as empresas do setor, o que demanda do poder público maior investimento em cooperativismo e associativismo local (PARÁ, 2010). Pocard-Chapuis et al. (2004) em estudo sobre a cadeia produtiva do leite na região em questão, afirmam que existe uma forte relação entre o aumento da extensão das bacias leiteiras e a ação desses atravessadores que vão buscar a produção em áreas de produção cada vez mais distantes. Assim descrevem:

Nos arredores, bacias leiteiras começam a aparecer, cada vez mais extensas em virtude da atuação dos *freteiros*, proprietários de pick-ups que percorrem as vicinais e coletam o leite nas porteiras para revender nas plataformas, cuja capacidade acompanhava o aumento permanente de matéria-prima. Dessa forma, o produtor passava a tirar e comercializar seu leite diariamente, completando a renda pontual do bezerro pela renda quinzenal do leite (POCCARD-CHAPUIS et al., 2004, p. 121).

Como acontece em outros setores da produção, um dos principais problemas da subordinação ao mercado é que o trabalhador além de não ser aquele que decide o que, quanto e quando produzir, fica ainda na dependência das oscilações do mercado, ou seja, se o preço do produto está valorizado no mercado ganha-se mais, do contrário, o que se ganha não serve nem mesmo para pagar as despesas necessárias para produção. Uma vez que não existe, por parte das empresas, uma política de manutenção de preços,

o trabalhador acaba vivendo uma instabilidade constante, o que faz com que muitos deles acabem por buscar alternativas menos submissas de inserção no mercado que dificilmente entram na contabilidade da produção da cidade, mas que tem um peso tanto no abastecimento do mercado local, quanto nos rendimentos do produtor. Como disse o informante em questão:

Olha, eu nem vou falar por Marabá, porque olha, é pouco, eu vou falar assim que em torno de 20% dessa produção fica no Pará. Porque deixa eu lhe falar, não tem nem como a gente colocar Marabá porque é o seguinte, um outro grande problema, a cidade de Marabá e as cidades vizinhas compram muito queijo de produção artesanal. Aí acaba perdendo nesse produto mais barato, mas sem nenhuma inspeção! Sem controle de qualidade do produto! Ai vão pelo preço, entendeu? (...) entra muito leite também *in natura*, no mercado, leite que vem diretamente da fazenda para o consumidor, entendeu? Que é o leite sem nenhuma inspeção, sem nenhuma fiscalização (Jorge Alcides da Silva Rocha, secretário executivo do Sindicato das Indústrias de Laticínios do Estado do Pará, 25/01/2010).

Ao falar a respeito de como é realizado o transporte da produção entre o produtor rural e a cidade de Marabá, tanto o informante quanto Pará (2010), dizem que existem duas formas principais. A primeira é aquela em que o produtor tira o leite e armazena em baldes que longo em seguida são colocados nos caminhões dos laticínios, que passam todos os dias nas fazendas e nos assentamentos, e levados para cidade. A segunda forma é aquela em que se têm o chamado “tanque de resfriamento” que, localizado em pontos estratégicos das rodovias, recebe a produção que é recolhida a cada dois dias pelo caminhão-tanque das indústrias. Esses caminhões, por sua vez, podem pertencer diretamente à indústria, que os adquiriu em fábricas de São Paulo e Minas Gerais, ou terem sido contratados no regime de terceirização que, segundo ele, é o que acontece mais comumente. Nesse aspecto é que reside um dos principais problemas encontrados pelos produtores e pelas empresas, que é o de fazer sua produção chegar à cidade, como ressaltou Pará:

Um dos principais problemas do APL é a falta de matéria prima de qualidade que satisfaça a demanda das empresas, o nível de capacidade ociosa da indústria é muito elevado, com uma média aproximada de 50% (CHAXEL, 2005, apud ALVES et al), mas existem empresas que chegam até a trabalhar com apenas 20% de sua capacidade, existe uma disputa entre os laticínios por matéria prima, as maiores dificuldades são encontradas no período chuvoso, onde as estradas vicinais apresentam-se em péssimas condições de

trafegabilidade e os produtores de leite não têm como resfriar o leite dentro dos padrões exigidos, visto que muitos deles não possuem capital para a compra de tanques sendo que muitos deles nem possuem energia elétrica em suas comunidades (PARÁ, 2010, p. 16).

Na pesquisa realizada por Pará (2010) foi possível verificar um quadro (quadro 7) mais preciso do número de empresas que atuam nas regiões sul e sudeste do Pará. Nele pode-se verificar que são 36 empresas que atuam nas regiões, sendo treze no sudeste e vinte e três no sul do Estado, com destaque para os municípios de Marabá e Xinguara que concentram o maior número. A presença desse grande número de empresas nas duas regiões mostra porque elas foram consideradas juntas a principal “bacia leiteira” do estado do Pará que é o segundo maior produtor da região Norte, com 36% da produção, ficando atrás somente de Rondônia, que produz 50%. De acordo com Alves, Rodrigues e SCHERER (2006) a produção de leite transformou-se num componente importante da economia do sudeste paraense e se constituiu no segmento comercial mais importante para a agricultura familiar e vem crescendo nos últimos dez anos, acompanhando o aumento e o fortalecimento da agricultura familiar na região.

Para terminar a análise resta falar dos mercados consumidores para os produtos derivados do leite na região. Como se indicou anteriormente, o principal mercado para essa produção é o Nordeste, principalmente as capitais estaduais, Recife, Fortaleza, Natal, Teresina e João Pessoa, ainda que depois dos anos de 1990 esse mercado tenha sido ampliado com a chegada de indústrias que atuam na escala do território nacional (POCCARD-CHAPUIS et al., 2004). De acordo com estes autores a facilidade de acesso rodoviário ao Nordeste do país fez com que alguns empreendedores locais adequassem suas “fabriquetas” para uma produção semi-artesanal (com equipamentos rudimentares e sem inspeção sanitária) de queijo, acompanhando o caminho que já vinha sendo trilhado pelo Estado de Tocantins. Para eles foi à entrada de laticínios de maior porte, ligados as redes nacionais, que fez com que tanto sul e sudeste do Pará, quanto Rondônia, despontassem como dois produtores significativos para o setor dentro da região. Dentre os fatores que fizeram com que essa rede de produção nacional ingressasse na região indicam os autores:

As bacias emergentes no Norte tornam-se um alvo natural, e são descobertas na escala nacional as vantagens comparativas da Amazônia para a produção de leite: produção regular durante todo o ano, perspectivas promissoras de ganhos de produtividade nas fazendas, custo de produção baixo e no caso do sul do Pará e de

Rondônia, acesso rodoviário bom o ano todo, assim como a proximidade relativa de grandes centros consumidores (POCCARD-CHAPUIS et al., 2004, p. 122).

EMPRESA	MUNICÍPIO
M.M Bom Jardim Porto Ltda (Leite Paraíso)	Marabá
Coelho & Handem Ltda. (USBEL)	Marabá
Vitolac- Vitória Indústria de Laticínios	Marabá
BBN Betânia Brasil Norte Laticínio Ind. Ltda.	Marabá
Lebom Indústria de Laticínios Ltda.	Marabá
Paraleite Ind. e Com. de Laticínios Ltda.	Marabá
R. L. de Castro Laticínios (Lat. Ouro Bom)	Jacundá
Laticínios Mineiro Ltda.	Jacundá
Indústria e Comércio de Laticínios Canaã Ltda.	Canaã dos Carajás
Laticínios Nortesul Ltda.	Canaã dos Carajás
Vitolac- Vitória Indústria de Laticínios (Filial)	Nova Ipixuna
Ind.e Com. de Laticínios Ipixuna Ltda (ICI Lat.)	Nova Ipixuna
Indústria de Laticínios Eldorado dos Carajás Ltda.	Eldorado dos Carajás
Laticínios Morrinhos Ind. E Com. Ltda (Leitbom)	Redenção
Laticínios Nortesul Ltda.	Redenção
Indústria e Comércio de Queijos Xinguara	Xinguara
Goiás Minas Indústria de Laticínios Ltda. (Italac)	Xinguara
Asa Agroindustrial de Alimentos S/A	Xinguara
Laticínios Nata Ltda.	Xinguara
Indústria de Laticínios Recanto do Pará Ltda.	Xinguara
Phoenix Indústria e Comércio de Laticínios Ltda.	Xinguara
Laticínios Morrinhos Ind. E Com. Ltda (Leitbom)	Xinguara
Laticínios Frylac Ltda Tucumã	Tucumã
Ind. de Laticínios da Amazônia Ltda (Lat. ILDA)	Tucumã
Laticínios Natta Ltda.	Tucumã
Indústria e Comércio de Lat. Sabor do Norte Ltda.	Tucumã
Fábrica de Laticínios Tucumã (Lat. Tuculeite)	Tucumã
Laticínios Morrinhos Ind. E Com. Ltda (Leitbom)	Conceição do Araguaia
Laticínios Nortesul Ltda.	Conceição do Araguaia
Indústria e Comércio de Laticínios Sudoeste Ltda.	São Félix do Xingu
Laticínios Ladeira Vermelha Ltda.	São Félix do Xingu
Ind.e Comércio de Laticínios Vale do Xingó Ltda.	São Félix do Xingu
Gvinah Ind. e Comércio de Alimentos Ltda.	Rio Maria
Gvinah Ind. e Comércio de Alimentos Ltda.	Floresta do Araguaia
Indústria e Comércio de Laticínios Ourilândia Ltda.	Ourilândia do Norte
Laticínios Soberano Ltda.	Ourilândia do Norte

QUADRO 7 – SUL E SUDESTE DO PARÁ: PRINCIPAIS LATICÍNIOS INSTALADOS

Fonte: Pará (2010)

Essas empresas entram na região por meio da compra das “fabriquetas” já existentes e depois realizam a sua modernização e passam a entrar em concorrência com

fábricas implantadas ou em fase de implantação. A compra dessas “fabriquetas” é na verdade, uma estratégia utilizada pelas empresas modernas para manutenção da freguesia de produtores de leite (fornecedores), tanto que para fidelizá-los melhora o preço do produto coletado na porteira e promove a abertura de diversas unidades de produção avançadas do laticínio em áreas mais próximas dos produtores, mesmo que elas sejam as mais remotas (POCCARD-CHAPUIS et al., 2004).

Assim como a indústria de laticínios, outra forma de verificar tanto o processo de subordinação dos pequenos produtores ao mercado (relação campo-cidade), quanto às redes de relações produzidas a partir de Marabá com as metrópoles regionais e extra-regionais, é por meio da produção pecuária e da ação dos frigoríficos. Ao analisar as razões para expansão da pecuária bovina de corte e de leite por meio de entrevista com informantes-chaves, em três áreas diferentes (Transamazônica, Sul do Pará e Zona Bragantina) do Estado do Pará, Piketty et al. (2004) apontam como fatores relevantes, para todas as classes de produtores: o lucro seguro dos produtos da pecuária; o contexto favorável à produção; e a eficiência dos sistemas de pastagem com o uso do capim “braquiário”. O primeiro está relacionado à existência de mercado para os produtos da pecuária (carne e leite), em que a qualquer momento o produtor da fronteira consegue comercializar seus produtos segundo os preços definidos na bolsa de São Paulo, o que não acontece com a produção agrícola. Segundo os informantes dos autores, enquanto a renda gerada pelo leite serve para cobrir as despesas cotidianas, uma vez que o pagamento é diário, semanal ou mensal, a renda dos bezerros é utilizada como forma de poupança. O segundo aspecto refere-se às vantagens encontradas pelos produtores na Amazônia, isto é, quantidade de chuvas, menor incidência de secas, razoável adaptação dos gados zebu e mestiço, disponibilidade de terras e o relativo baixo custo. Além disso, destacam que com o uso do sistema de comunicação (feiras agropecuárias, técnicos, revistas, TV, formação e treinamento etc.) e de tecnologias de ponta (em algumas fazendas todo o manejo do gado é feito pelo sistema de chips implantados nos animais e todo o gerenciamento é acompanhado pela internet), tem-se conseguido produzir em grandes quantidades na região. O terceiro refere-se à adaptação do capim “braquiário” na região, ao contrário dos demais, que permitiu que se resolvesse o problema da alimentação do gado, que é complementada com sal mineral.

Além desses três fatores principais Piketty et al. (2004), encontraram dois outros que apesar de muito relevantes não se aplicam a todos os grupos analisados: a tradição e a experiência do produtor e os financiamentos públicos. No primeiro caso mais de 80%

dos informantes indicaram que para entrar na produção é necessário ter experiência que pode ser obtida pela tradição familiar (caso dos médios e grandes fazendeiros) ou por meio de emprego como vaqueiro nas fazendas por alguns anos (caso dos pequenos produtores). No segundo caso, todos confirmam a necessidade de financiamentos para ampliação da produção, sendo a pecuária vantajosa justamente porque permite acesso facilitado ao crédito bancário. Apesar desse discurso, os autores indicaram que na pesquisa ficou evidente que não há uma relação direta entre financiamento e produtividade no que se refere aos pequenos produtores, deve-se considerar fatores externos como, por exemplo, a presença de laticínios. Ao falar da experiência do município de Uruará, na Transamazônica, comparando com outros municípios da região afirma:

Na maioria dos outros municípios, assiste-se ao desenvolvimento da produção leiteira com a implantação de laticínios, em grande parte financiados pelo Basa. Esses municípios estão coletando o leite produzido pela agricultura familiar, comercializando no local uma parte, transformando a outra parte em queijos e produtos derivados, que são comercializados no local ou fora da região. Assim, deve-se considerar a contribuição do financiamento público no desenvolvimento da produção leiteira em áreas de fronteira mais significativa por meio do financiamento de laticínios do que pelo financiamento de sistemas de produção leiteiros. De fato, quando existe laticínio, a agricultura familiar parece ser estimulada a produzir leite; sem laticínio isso não acontece (PIKETTY et al., 2004, p. 183).

É interessante a descrição que os autores fazem da realidade, mostrando a dependência dos produtores de leite aos laticínios (lógica da subordinação), porém, há um determinismo implícito na análise, que não consegue verificar que o problema não está necessariamente na agricultura familiar que não produz, mas nos mecanismos de mercado (que são legitimados pelas políticas públicas) que reproduzam essa lógica. Uma avaliação crítica desse processo na região pode ser encontrada na fala do senhor Antônio Vieira de Araújo (Toninho), Presidente da Federação das Cooperativas de Agricultura Familiar do Sul do Pará (FECAT), ainda que não esteja falando apenas do leite, mas dos mecanismos de dependência que, como se têm tentado mostrar ao longo do trabalho é válido, para produção leiteira, frigorífica e siderúrgica (conforme será mostrado mais adiante):

Na verdade você pode perceber que nós agricultores familiares, nós pequenos, somos escravos dos grandes pecuaristas, nós produzimos

bezerros e vendemos para o atravessador, que forma um lote maior e passa para os grandes pecuaristas para criar. Então nós somos escravos, em relação a essa questão, então só quero dizer aqui que quando tá com seis, oito meses, nós vende, e aí forma os grandes lotes. (...) Então já que a região, ela é voltada pra isso, então ela tem várias (...), se você hoje for trabalhar com a cultura, ela dá certo, você trabalhar com a questão da monocultura de leite, é um sucesso aqui na região, se você trabalhar com cabrinocultura ou com piscicultura, ou com a agricultura, dá renda, mas os nossos agricultores, eles tem a visão só pra essa questão do corte do gado, que tu vai formar o bezerro, daqui a oito meses tu tem como vender ele, e não olha. [...] E aí você vê, até nos próprios bancos, hoje, pra você fazer um projeto de fruticultura, um projeto diversificado, que tenha fruticultura, que tenha agricultura e tal, o banco hoje não financia, ele financia se tiver gado de corte, ou seja, gado de leite, que aí eles financiam (Antônio Vieira de Araújo – Toninho – Presidente da Federação das Cooperativas de Agricultura Familiar do Sul do Pará, FECAT, entrevista realizada em 20/01/2010).

Conforme se pode notar na fala do presidente da FECAT existe uma forte dependência dos pequenos produtores da região para com a pecuária. Esse fato pode ser comprovado, por meio de diferentes pesquisas realizadas na área, uma em particular pode ser aqui discutida apenas para evidenciar a relação entre “agricultura familiar” e expansão da pecuária na região de Marabá. Neste sentido, pode-se destaca a pesquisa de Hurtienne (1999) que ao comparar a trajetória da agricultura camponesa em duas sub-regiões do Pará, a Zona Bragantina e o Sudeste, mostra que as teses do “ciclo de fronteira” e da “estabilização relativa” não é válida para explicar todas as realidades regionais, devendo-se considerar na análise a historia da ocupação, as políticas públicas adotadas e as condições agroecológicas, e maneira que pode existir o entrelaçamento desses dois processos. No caso de Marabá, especificamente, o autor indica que há uma maior tendência ao “ciclo de fronteira”, por uma trajetória que segue a lógica, arroz → pastagem → culturas perenes, com uma estrutura produtiva desequilibrada em favor da pecuária. Como demonstra:

(...) na região de Marabá, o controle político da velha oligarquia dos castanhais, a predominância das fazendas de gado e dos grandes projetos de mineração (Carajás) e hidroelétricos (Tucuruí), a ausência de uma política de colonização organizada e a presença de uma multidão de migrantes em busca de terra resultaram numa estrutura social extremamente polarizada. Essa constelação levou a uma luta pela terra, que gerou sindicatos dos trabalhadores rurais, altamente politizados e com uma forte organização nas localidades rurais. Como resultado desse complexo processo, sem um fomento governamental como na Transamazônica, formou-se um campesinato com sistemas de produção bem mais simples e vulneráveis, com uma pecuarização

precoce, que começou depois dos primeiros ciclos das culturas anuais. Para implantação de pastos, muitos colonos seguiram – segundo os estudos do CAT/LASAT – uma estratégia de fronteira via venda da terra valorizada e compra de novos lotes por preços baixos em locais mais distantes (HURTIENNE, 1999, p. 88-89).

Na sequência da análise Hurtienne (1999) mostra que depois de 1990, com a presença muito intensa de ocupações de terras por trabalhadores sem terra, o estabelecimento de vários assentamentos pelo INCRA, a perda de interesse de parte do setor dos fazendeiros em manter a posse da terra (devido à queda na rentabilidade), mas também pela presença da resistência violenta de outros setores, a região passou a se caracterizar pela rápida expansão da pequena produção familiar em terrenos menores e com sistemas de produção mais simples. Muchagata (2004) mostrou que esse processo indicado por Hurtienne (1999) permaneceu de modo que a proporção de terras nas mãos da agricultura familiar é significativa (cerca de 35% da área total ou 47% da área destinada a agropecuária), principalmente com a presença da pecuária que tem transformado em poucos anos trabalhadores, que chegaram a região sem terra, em pequenos pecuaristas com o apoio creditício. Nas palavras da autora:

Durante os últimos trinta anos, um território previamente ocupado por uma oligarquia local foi completamente transformado, em um processo que envolveu Estado, empresas, grandes proprietários rurais e agricultores migrantes sem-terra. Atualmente, os agricultores familiares ocupam mais de um terço desse espaço e quase metade das áreas destinadas à agropecuária, um crescimento enorme tendo em vista que tinham praticamente nada há três décadas (MUCHAGATA, 2004, p. 251).

Essa visão otimista de Muchagata (2004) pode ser questionada na medida em que não considera as mudanças nas estratégias do capital dentro da região, principalmente no que se refere à agropecuária. Ao elaborar o posfácio de seu texto escrito no final dos anos de 1980, Emmi (1999) destacou que as antigas oligarquias para sobreviver precisaram se reinventar, de tal maneira que muitos passaram a se dedicar além da produção pecuária ao domínio de laticínios e frigoríficos, o que reforça a necessidade de se pensar não somente o processo de produção, mas a reprodução como propõe Martins (2004) ao afirmar que o capitalismo no seu processo de expansão, não só redefine antigas relações, subordinando-as à reprodução do capital, mas também engendra relações não-capitalistas igual e contraditoriamente necessárias a essa reprodução. Na tentativa de desvendar as formas atuais de legitimação das elites

tradicionais oligárquicas de Marabá, que dominaram a região nos anos de 1970 e 1980 especialmente, a família Mutran, Emmi (1999) afirma que depois dos anos de 1990:

Para a oligarquia é muito mais importante a sua participação no poder, ainda que para isso seja obrigada a fazer concessões. Apresenta-se desenvolvendo atividades modernizadas como a pecuária melhorada geneticamente, laticínios, frigoríficos, além de continuarem proprietários de usinas de beneficiamento de castanha para exportação.

Entretanto mesmo com o discurso renovado, percebe-se ainda, na prática, que esse grupo (em sua maioria profissionais liberais que ingressam na política) continua a defender a manutenção da grande propriedade, considerada como um direito natural da família, do mesmo modo que defendiam seus antepassados (EMMI, 1999, p. 171).

Seguindo nessa discussão, mas não restringindo o debate ao papel das oligarquias, pode-se lançar mão do quadro 8, que oferece uma dimensão mais precisa da expansão das *commodities* da carne nos sul e sudeste paraense. Nele é possível verificar a presença de diversos frigoríficos dispersos pelas diferentes cidades que compõe a região, mas destacando-se entre elas, Marabá, Redenção, Tucumã e Xinguara, onde sua presença é mais expressiva, não apenas pela quantidade de empreendimentos, mas também por sua qualidade, ou seja, os grupos que atuam nessas cidades fazem parte dos principais grupos empresariais do país nesse setor (quadro 9).

No.	FRIGORÍFICOS	MUNICÍPIOS
1	Frigol Pará	Água Azul do Norte
2	Frigorífico Três Irmãos	Água Azul do Norte
3	Mofrinorte	Água Azul do Norte
4	Margem Frigorífico	Conceição do Araguaia
5	Frigorífico Industrial Eldorado Ltda	Eldorado dos Carajás
6	Frigorífico Bertin	Marabá
7	Frigorífico Eldorado	Marabá
8	Fricarnes	Marabá
9	Mafrinorte Matadouro Frigorífico do Norte Ltda	Marabá
10	Frigonorte	Marabá
11	Fricam	Marabá
12	Redenção Frigorífico do Pará Ltda	Redenção
13	Margem Frigorífico	Redenção
14	Frigorífico do Pará Ltda	Redenção
15	Frigorífico Redenção Ltda	Redenção
16	Frigorífico Rio Maria	Rio Maria
17	Frigomax Com e Ind de Carnes e Alimentos Ltda	Rondon do Pará
18	Frigorífico do Pará Ltda	Santana do Araguaia
19	Atlas Frigorífico Ltda	Santana do Araguaia
20	Frigorífico Tucumã Ltda	Tucumã

21	Frigorífico MERCOSUL	Tucumã
22	Redenção Frigorífico do Pará Ltda	Tucumã
23	Friboi	Xinguara
24	Frigoxin Comercial Ltda	Xinguara
25	Mafripar Frigorífico Ltda	Xinguara

QUADRO 8: SUL E SUDESTE DO PARÁ: PRINCIPAIS FRIGORÍFICOS INSTALADOS

Fonte: Trindade Jr. et al. (2010).

Deve-se ressaltar que apesar da instalação desses empreendimentos frigoríficos serem recentes na região, isto não significa dizer que não existia produção de gado, ao contrário, desde os primeiros momentos de sua ocupação que a pecuária se faz presente, inclusive, sendo uma das principais responsáveis pela concentração fundiária, pelos desmatamentos e pelos conflitos nessa porção da Amazônia (VELHO, 1972; EMMI, 1999; HURTIENNE, 1999). A principal diferença, na atualidade, é que a produção ocorre junto com a presença de outras atividades, principalmente, laticínios frigoríficos e atividades comerciais e de serviços que lhes servem de suporte.

No.	FRIGORÍFICOS	ORIGEM DO CAPITAL
1	Bertin	Lins – SP
2	Friboi	Anápolis – GO
3	Frigol Pará	Lençóis Paulistas – SP
4	Margem	Barretos – SP
5	Minerva	Barretos – SP
6	MERCOSUL	Porto Alegre – RS

QUADRO 9 – SUDESTE DO PARÁ: PRINCIPAIS GRUPOS DO RAMO DE CARNES COM INVESTIMENTOS NA SUB-REGIÃO

Fonte: Trindade Jr. et al. (2010)

Esse quadro 9 oferece uma dimensão bastante precisa de quais relacionamentos o setor da produção de carne, por meio dos frigoríficos, tem reforçado a partir de Marabá e sua região. Como se pode notar, a presença dessas grandes empresas do setor agropecuário atuando na região acaba por promover interações verticais no sentido do comando e das decisões, que passam a se fazer cada vez mais fora da região devido à presença de grandes grupos nacionais, mas também, horizontais no sentido de que para acessar a matéria-prima de que necessitam para sua produção, esses grandes grupos acabam tendo que se articular regionalmente com produtores da própria região, que nem sempre são modernos na sua forma de produzir, como ressaltou Trindade Jr. et al.:

Recentemente o Ministério Público Federal, através da Procuradoria da República do Pará, denunciou três grandes frigoríficos da região, a saber: Bertin S/A, Bracol Holding Ltda.(também do grupo Bertin, localizado em Castanhal-PA) e Redenção Frigorífico do Pará Ltda., por comprarem carne de fazendas que descumprem a legislação ambiental e promovem o desmatamento, sendo estes frigoríficos co-responsabilizados por todos os danos causados ao meio ambiente. Esta denúncia nos mostra que a pecuária no Sudeste do Pará, embora tenha experimentado um processo de beneficiamento e formação de cadeia produtiva, não deixa de ser extensiva, de baixa produtividade e de se colocar, ainda, como a responsável por 80% do desmatamento que ocorre na Amazônia, gerando uma série de outros problemas ambientais (TRINDADE JR. et al., 2010, p. 2-3).

Como se pode notar na citação, apesar das empresas que atuam no setor frigorífico na região se apresentarem como modernas, uma vez que estão inseridas em redes nacionais e internacionais – o grupo Bertin, por exemplo, é responsável por 22% da carne exportada no país –, continuam reproduzindo – no sentido de que se beneficiam dessas relações por meio de redes de controle da circulação da produção – na Amazônia, relações de produção arcaicas, como já identificava Martins (1997) quando da realização de sua pesquisa na região.

Para se entender melhor como é o funcionamento desse circuito de produção e a dependência do trabalhador em relação ao atravessador ou grande fazendeiro, pode-se recorrer à entrevista com o Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Marabá, o senhor Antônio Gomes, pois ele informa como esse processo ocorre dentro dos Projetos de Assentamentos (PAs), ainda que defenda que é muito mais vantajoso para o trabalhador se relacionar com o produtor de laticínio do que com os frigoríficos:

O trabalhador ele não tem paciência e não tem como gerar vinte bezerros para vender um quarto de vinte bezerros. O corpo é de 20 bezerros e vai pegar nos dois primeiros que aparecerem e vende para o atravessador. E aí o atravessador é aquele que pode comprar e compra 10 bezerros e vende pro grande produtor que é o fazendeiro, né? E aí o vínculo da agricultura familiar juntamente com a produção de gado, de bezerro ou laticínio é muito pouco, porque o laticínio vai mais direto, porque ele vai, pega dez, vinte, trinta, cinquenta litro de leite toda semana. Aí ele entrega todo o dia e aí quando é final de semana, final de mês, ele vai contabilizar aí e recebe aquela porcentagem de que ele tem direito. Agora no bezerro é muito difícil, que ele vai... ele entre o que produz o bezerro, tem um no meio que é o atravessador pra chegar lá no proprietário maior. É ele que ganha... O atravessador é o grande fazendeiro que tem nessa região. Inclusive eles tem... intermediador que sai comprando bezerro dois, três, quatro, que formam uma rebanhada de seis bezerros, aí é a hora deles chegar e... botar na estrada (...). Aí é que vai a produção. Aí esse fazendeiro que

tem o elo diretamente com a BERTIN, porque quem engorda o gado, né? Engorda o gado e... tem condição muita... condição financeira de botar duzentos bezerros até formar duzentos bois, ou vamos melhor dizer, dois mil bezerros formar dois mil bois e tem um mercado garantido na BERTIN, todo mês abastecer ao frigorífico (Antônio Gomes, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Marabá, entrevista realizada em 29/01/2010).

Conforme se pode notar na fala do Presidente do Sindicato, as grandes empresas não se relacionam diretamente com os produtores rurais do assentamento, uma vez que os mesmos não produzem na quantidade mínima por ela demandada, no entanto, a sua presença – com a demanda de carne para o abate no frigorífico – faz com que se estabeleça uma lógica de reprodução, em que o trabalhador fica preso nas teias do poder econômico, principalmente dos grandes fazendeiros, que fazem o papel de representante das grandes empresas do setor frigorífico. Nessa lógica, tem peso ainda, o sistema de crédito bancário que, como foi mostrando anteriormente, facilita o acesso aos recursos para a pecuária, mas dificulta-os para a produção camponesa agroextrativista, o que traz como resultado, como fez questão de ressaltar o Presidente da FECAT, uma paisagem cada vez mais “homogênea” pela expansão da monocultura:

Então muitos deles fez isso, aí se pode olhar em vários PAs nossos, têm alguns assentamentos que o cara só tem uma casa no meio do pasto, não tem um pé de coco, não tem um pé de acerola, não tem um pé de laranja, não tem um pé de limão e nem um pé de goiaba, então é só aquilo, e ali, quando é com cinco anos ele percebe que não tem condição, ele vende o lote pra um outro e vai embora, procurar outra terra. Então esse é um exemplo assim que a gente vem enxergando, e acontece muito (Antônio Vieira de Araújo – Toninho – Presidente da Federação das Cooperativas de Agricultura Familiar do Sul do Pará, FECAT, entrevista realizada em 20/01/2010).

Depois desse debate a respeito dos relacionamentos construídos em Marabá por meio dos laticínios e dos frigoríficos, pode-se retomar a discussão do papel das feiras na articulação da cidade com o seu campo e com as pequenas cidades do seu entorno, de um lado, e com as metrópoles da região e de fora dela, de outro. Neste sentido, pode-se afirmar que foram identificadas duas modalidades de feiras na cidade: as “feiras livres”, que são de dois tipos principais, as “feiras livres de rua”, que ocorrem nas ruas e calçadas em dias específicos da semana e que alteram a dinâmica de uso desse espaço, a Feira do Agricultor é um bom exemplo, e às “feiras livres fixas” (foto 3), que ocorrem em espaços produzidos especificamente para essa finalidade, funcionando todos os dias da semana com horários pré-determinados (em geral de seis da manhã até as vinte

horas), dentre elas pode-se citar a Feira Miguel Pernambuco e a Feira Coberta das Laranjeiras; e o “comércio de rua” ou “ambulantes/camelôs”, que à exemplo das feiras livres (foto 4), apresentam duas modalidades principais, uma de caráter mais “ordenado”, que acontece em ruas destinadas para essa finalidade e onde não é permitido a circulação de veículos auto-motores, como é o caso da Feira da Getúlio Vargas, outra de caráter mais “espontâneo”, que ocorre em espaços que não foram destinados a esse fim, geralmente em praças e calçadas onde se tem uma intensa movimentação de pessoas diariamente, tais como, os comércios de rua nas proximidades do Banco do Brasil, da Caixa Econômica, da Praça São Francisco e da orla Sebastião Miranda.

Foto 3: Feira Coberta das Laranjeiras

Fonte: Trabalho de Campo, 2010

Comentário: Observa-se na imagem que a feira é coberta e que existem espaços específicos para que cada feirante/comerciante possa desenvolver suas atividades, como se verifica nas duas barracas que aparecem na imagem.

Foto 4: Feira da Folha 28 (Nova Marabá)

Fonte: Trabalho de Campo, 2010

Comentário: Observa-se na imagem de um lado, o caráter “espontâneo” da feira, denotado pelo padrão das barracas, pelo piso de terra batida e, de outro lado, a intensa movimentação de pessoas, vendendo e comprando produtos.

Em entrevista realizada com os trabalhadores de rua das feiras da Velha Marabá, da Folha 28 e da Laranjeira, foi possível identificar as principais rotas por eles construídas para aquisição de seus produtos e os meios utilizados para fazê-los chegar a Marabá. De maneira geral, os produtos, principalmente roupas, calçados e eletrônicos, são comprados nas cidades de Fortaleza (CE), de Santa Cruz do Capibaribe (PE), de Goiânia (GO), de São Paulo (SP) e também do Paraguai. Essas viagens são realizadas, semanalmente, através do que eles denominam de excursões, que são organizadas tanto por empresas de turismo locais ou por outras pessoas sem formalidade ou regularidade empresarial. Para se ter uma visão dessa dinâmica de aquisição dos produtos do “circuito inferior”, por meio das excursões periódicas, pode-se citar a descrição feita pelo feirante Daniel Vilarense, que diz:

Goiânia, Santa Cruz, e Pernambuco também a gente compra bastante, tem uma excursão que sai semanalmente pra lá, a maioria compra lá. Faz uma escala, passa em Fortaleza, e vai até Santa Cruz em Pernambuco. [M: Aí como é, sai o ônibus com as pessoas?] É, a maioria viaja de excursão, ele sai hoje a tarde, no sábado sai várias

excursões aqui de Marabá. Sai daqui no Sábado, chega amanhã a noite em Fortaleza e dorme lá. Na segunda a gente compra em Fortaleza, aí quando chega a tardinha a gente segue viagem pro Pernambuco. Aí quando dá terça-feira de manhã a gente tá em Pernambuco, lá em Santa Cruz do Capibaribe, que a cidade das confecções no Brasil, né? A gente compra na terça e na mesma noite já tá retornando (Daniel Vilarense, proprietário de barraca na Feira da Getúlio Vargas, entrevista realizada em 29/01/2010).

Segundo o informante essa dinâmica é muito comum no sudeste paraense, pois além de Marabá existem outras cidades que participam desse circuito, podendo-se citar Bom Jesus do Tocantins, Parauapebas, Rondon do Pará e Abel Figueiredo etc. Essa informação da presença semanal de excursões para aquisição de produtos para comercializar nas feiras foi confirmada na entrevista realizada com duas feirantes, que preferem ser identificadas simplesmente como Dona Deusa e Dona Santa, da Feira das Laranjeiras.

O feirante Daniel Vilarense informou ainda que nessas viagens que partem de Marabá tem a presença de feirantes de toda a cidade, mas também de Itupiranga, município vizinho. Ele conseguiu indicar três excursões que acontecem semanalmente, a excursão da Dona Leó, do Zé Maria e da Mariazinha. Além dessas, as informantes da Feira das Laranjeiras indicaram ainda a realizada por Irene e por Jarletour [nenhum dos informantes sabe precisar o nome completo dessas pessoas que organizam as excursões].

Ao ser questionado sobre quem são os principais consumidores de seus produtos, o informante indicou pessoas de todos os bairros da cidade, mas também dos municípios do entorno de Marabá. Afirma que seus produtos têm a mesma qualidade daqueles que são comercializados em empreendimentos formais, mas destaca como seu diferencial o preço cobrado nas mercadorias.

Aqui a gama é muito grande, ela abrange muitos bairros da cidade, né, e o municípios vizinhos. Itupiranga, Brejo do meio, esses municípios vizinhos aqui quase todos a gente tá atendendo. Também porque nós temos uma mercadoria hoje de qualidade. A nossa mercadoria é compatível com a da loja. Inclusive talvez a nossa mercadoria seja muito melhor do que muitas lojas. Hoje nós trabalhamos com mercadoria de Fortaleza, de Goiânia. Se você chegar aqui pra pegar uma pecinha popular de um real você não consegue, por quê? Porque se trabalha com mercadoria de qualidade. Por exemplo, a gente trabalha com material esportivo, as camisas que tu acha aqui comigo, tu acha (...) na L calçado, o mesminho. A diferença é de preço. Eu

trabalho com a margem de lucro pequeno e eles trabalham com a margem de lucro bem maior.

Na Feira das Laranjeiras os entrevistados acrescentaram como consumidores potenciais e reais de seus produtos, os agricultores que vêm toda semana à cidade trazer seus produtos para serem comercializados nas diferentes feiras da cidade. A presença desse tipo de consumidor na feira em questão está associada a presença de um terminal rodoviário utilizado para o transporte alternativo – cooperativas - para os assentamentos e povoados da zona rural da cidade e do entorno.

Como se pode notar nas entrevistas gravadas, nas observações empíricas e nos diálogos informais mantidos com feirantes e freqüentadores desses espaços, os produtos agrícolas comercializados são em parte provenientes de áreas rurais do próprio município, principalmente assentamentos rurais e vazantes²⁵, e, em parte, obtidos em áreas rurais de outros municípios da região e de fora dela. É muito comum se encontrar caminhões, os chamados “caminhões verdureiros”, nos arredores das feiras, com produtos de áreas distantes (Goiás, Rio Grande do Norte, Paraná etc.). Também é recorrente encontrar nas feiras, grupos de feirantes que se organizam para comprar produtos de áreas mais distantes da cidade, conforme se pôde verificar na Feira da Folha 28, na Nova Marabá, em que alguns feirantes se deslocam até o Município de Castanhal, no nordeste do Estado do Pará, para comprar farinha periodicamente.

Além do que já foi apresentado, deseja-se enfatizar que as feiras da cidade de Marabá apresentam-se como alternativa, de iniciativa dos próprios trabalhadores, para fazer com que a produção possa chegar à cidade sem o controle dos atravessadores que, historicamente, dominaram a circulação dentro da região. Nesse processo de circulação é fundamental a ação do transporte alternativo, especialmente, aqueles que associam a circulação de pessoas a de produtos agrícolas.

Para se ter uma idéia desse tipo de fluxo, principalmente de pessoas, e de sua intensidade entre Marabá e as diversas cidades da região e revelar a importância que a cidade cumpre na oferta de atividades de comércio e de serviços, principalmente, os mais especializados que não são encontrados nas pequenas cidades, são 22 (vinte e duas) cooperativas de microônibus e vans presentes nos terminais da cidade,

²⁵ É interessante notar que no período de menor incidência de chuvas na região, principalmente quando as águas do rio Tocantins e do Itacaiúnas diminuem seu volume, uma produção proveniente das chamadas “áreas de vazantes” começa a abastecer as feiras da cidade com produtos como mandioca, milho e feijão, plantados em áreas que no período das cheias estavam cobertas pelas águas dos rios.

principalmente no terminal do KM-06²⁶ (foto 5), que realiza viagens diárias para as mais diversas cidades do sul e do sudeste paraense.

Os dados obtidos junto a essas cooperativas e à Agência de Regulação de Serviço Público do Estado do Pará (ARCON-PA), em Marabá, mostram que a maior parte dos trajetos tem como destino cidades que, em geral, localizam-se a uma distância máxima de 300 km da cidade de partida²⁷. Para ultrapassar esse limite, como no caso de viagens realizadas diariamente entre Marabá e Imperatriz (MA), as cooperativas estabelecem parcerias, de modo que o passageiro viaja até a cidade de Dom Eliseu (Km-0 da Br-222), e desta, em outro microônibus/van, chega até seu destino final, Imperatriz (MA).

Além dessas viagens entre as cidades em que grande parte dos passageiros são de pessoas que vivem em áreas rurais (assentamentos, fazendas, vilas etc.) ao longo das rodovias principais que convergem para Marabá²⁸, existem ainda aquelas cooperativas que fazem viagens diretamente para essas áreas rurais (Terminal das Laranjeiras – foto 6), como é o caso da COOPERVAMI, que tem como destinos vilas e/ou assentamentos, definindo duas rotas principais: rota 1 (Santa Fé, Três Poderes, Panelinha, Capistrano de Abreu, Cruzeiro do Sul, Cupu, Bandeirante, Plano Dourado, Vila Seca); rota 2 (União, Piçarreira, Capota, Brejo do Meio, Bode, Surubim, Alto Bonito, Barro vermelho, São João, Cinzeiro, Conquista). De acordo com informações obtidas junto a essa empresa, é possível afirmar que nessas viagens existe, ao mesmo tempo, o transporte de pessoas (realizado em vans e microônibus, em geral, bem mais precários do que aqueles que fazem viagens com destino às cidades da região), e o transporte dos produtos agrícolas (realizado em caminhões e ônibus antigos e precários).

²⁶ Esse terminal surgiu no final da década de 1970 a partir dos fluxos existentes no entroncamento da PA-150 com a Transamazônica (Km. 6) devido à forte relação da cidade de Marabá com os municípios e localidades do entorno. Com o tempo, notadamente com a alta produção de ouro em Serra Pelada (década de 1980), o Km-06 foi-se consolidando como ponto de comércio informal e como terminal de transportes improvisado que, em alguns momentos, chegou a ser mais dinâmico que o terminal rodoviário oficial. Essa intensidade de fluxos, induziu desde o seu início à formação de uma feira no entorno e de uma espécie de sub-centro de atividades, principalmente não regularizadas, que davam apoio a esse intenso fluxo, como dormitórios, pequenos hotéis, restaurantes, mercearias, barracas de feira, que vendiam os mais diversos produtos, dentre outras. A precariedade da feira e das instalações comerciais e de serviços ligadas ao terminal rodoviário improvisado, levaram o poder público municipal a conceber, em 1998, uma intervenção urbanística na área, inaugurando, mais tarde (no ano 2000), o Terminal e Feira Miguel Pernambuco, que permanece até hoje como o segundo terminal rodoviário urbano de Marabá, tornando-se, igualmente, uma das mais importantes feiras da cidade (ALMEIDA, 2002).

²⁷ Os mesmos dados mostram que são mais de 35 (trinta e cinco) cidades e vilas que são conectadas a Marabá por esse tipo de serviço.

²⁸ É importante lembrar que Marabá se encontra no entroncamento das rodovias Br-222, que liga essa cidade à Br-010 (Belém-Brasília), e da PA-150, que, partindo de Belém, chega até os limites com o Estado de Tocantins, e da Transamazônica, que articula a cidade com o Nordeste, de um lado, e com o sudoeste do Estado do Pará, de outro.

Foto 5: Terminal Rodoviário Km-06

Fonte: Trabalho de campo, Janeiro/2010.

Comentário: este terminal funciona para o transporte alternativo, principalmente aquele voltado à circulação entre as cidades que estão num raio de aproximadamente 300 Km de Marabá. Numa escala bem menor tem também algumas empresas que fazem transporte para áreas rurais, principalmente na rodovia Transamazônica.

Foto 6: Terminal Rodoviário das Laranjeiras

Fonte: Trabalho de campo, Janeiro/2010.

Comentário: este terminal funciona para o transporte alternativo, principalmente aquele voltado à circulação para as áreas de assentamentos rurais (PAs) e para as diversas vilas e povoados existentes nas áreas do entorno de Marabá. No primeiro plano da fotografia destaca-se além dos bancos do terminal, a presença de três microônibus que fazem o transporte dos passageiros. No segundo plano, fora do terminal pode-se destacar a presença de um ônibus, que é utilizado pelos agricultores para o transporte de sua produção até a cidade.

4.4. A vida de relações de Marabá sob a ótica da indústria siderúrgica

Para analisar os relacionamentos de Marabá a partir da indústria siderúrgica é necessário primeiro entender como se deu a presença desse tipo de empreendimento na Amazônia. De acordo com Hall (1989) a implantação de siderúrgicas na região faz parte de um contexto mais amplo de transformações na Amazônia, em que um dos fundamentos da promoção do desenvolvimento regional era a adoção de uma política “integrada” de desenvolvimento industrial, cujo espaço privilegiado para tal finalidade era o entorno da Estrada de Ferro Carajás, onde deveria ser instalado um verdadeiro parque industrial (ou pólo minero-metalúrgico) com 30 fundições de ferro gusa, mais algumas unidades de beneficiamento de minério de ferro e manganês, concentradas nas cidades de Marabá, Açailândia e Santa Inês.

Para se entender a mobilidade das indústrias de ferro gusa que fazem uso do carvão vegetal de Minas Gerais, onde estavam concentradas quase que exclusivamente até 1980, para a Amazônia oriental é preciso indicar alguns fatores importantes: a) a possibilidade de fazer uso de carvão de mata nativa, uma realidade que estava se tornando cada vez mais remota em Minas Gerais, o que obrigava as empresas investirem em reflorestamento, o que aumentava os custos de produção; b) as políticas governamentais de apóio a implantação desse tipo de empreendimento na Amazônia, tanto no âmbito federal, por meio de incentivos fiscais como o Fundo de Investimento do Nordeste (FINOR) e o Fundo de Investimento da Amazônia (FINAN), bem como financiamento para implantação de toda a estrutura produtiva através da Agência de Desenvolvimento da Amazônia (ADA) e, no âmbito estadual, isenções fiscais da Secretaria de Estado da Fazenda (SEFA). c) a elevação dos preços desse produto no mercado internacional, que passou de US\$ 140,00 a 160,00 dólares a tonelada, em 1990, para US\$ 190,00, em 2004, e US\$ 313, 00, em 2007. d) o volume de recursos necessários para instalação de uma unidade de produção é relativamente pequeno (CARNEIRO, 2008; MONTEIRO, 2003).

A consequência imediata dessa conjugação de fatores positivos foi à instalação de diversos empreendimentos siderúrgicos na região, tanto daqueles que migraram de Minas Gerais, fugindo da necessidade de se modernizar, quanto dos que aproveitaram a conjuntura favorável para se tornarem produtores de ferro gusa, como descreve Carneiro (2008):

A implantação da produção guseira na região de Carajás teve início com o deslocamento de grupos siderúrgicos de Minas Gerais (Itaminas, Ferroeste) e com a conversão de empresas de construção civil (Construtora Brasil, Rodominas), que, aproveitando-se dos incentivos e isenções fiscais oferecidos pelo governo federal, tornaram-se produtores de ferro gusa.

A expansão observada nos anos subseqüentes fez-se com a ampliação da capacidade instalada de alguns grupos pioneiros (Viana Siderúrgica, Cia. Vale do Pindaré e Cia. Siderúrgica do Pará) e pela entrada de novos agentes econômicos, caso de grupos siderúrgicos de maior porte (Gerdau, Aço Cearense), de uma *trading* que passa a produzir o ferro gusa antes importado (Promotora Vascoasturiana) e de grupos empresariais locais (Grupo Revemar, Grupo Leolar, etc.). (CARNEIRO, 2008, p. 325).

Deve ressaltar, com base em Monteiro (2003) que apesar de ser possível produzir carvão fazendo uso de coque metalúrgico, entre 25 e 35% do mercado de ferro gusa ainda é dominado pelas chamadas guseiras – empresas que produtoras de ferro gusa com utilização de carvão vegetal. Ainda segundo esse autor as empresas que migraram ou que se instalaram na Amazônia são em sua grande maioria caracterizadas como “produtores independentes”, ou seja, aqueles que se especializaram na produção somente de ferro gusa fazendo uso do carvão vegetal como insumo principal. No trabalho de campo, porém, foi possível constatar que duas empresas de Marabá não podem ser enquadradas dessa forma, pois mantêm certo nível de verticalização: a Siderúrgica do Norte do Brasil (SINOBRAS), que além alto forno e da aciaria atua na produção de laminas de aço, de fios de aço para construção civil SI-60, de arames lisos etc., e a Ferro Gusa Carajás, uma empresa da Companhia Vale do Rio Doce e da Nucor Corporation (maior consumidora individual do ferro gusa de Carajás), que passou a questionar as práticas de degradação ambiental e de trabalho escravo nesse setor produtivo.

O gráfico 1 tem a intenção de mostrar o crescimento da produção de ferro gusa na região de Carajás comparativamente ao Brasil. Nele observa-se que a referida região vem obtendo um crescimento bastante intenso ao longo desses dezesseis anos, de modo que passou de uma produção de 5%, em 1990, para 1/3 de toda a produção nacional (CARNEIRO, 2008), o que indica a importância deste setor no processo de desconcentração industrial para Amazônia.

Gráfico 1: Evolução da produção de ferro gusa (Brasil e Região de Carajás)

Fonte: CARNEIRO (2008).

Deve-se ressaltar ainda, que paralelamente ao aumento da participação regional no cenário nacional, houve um aumento da concentração de empreendimentos dessa natureza na cidade de Marabá, conforme se pode notar no quadro 10, que mostra que das 18 fábricas existentes na área, 10 delas estão em Marabá, que também possui 22, dos 41 altos fornos presentes nessas fábricas.

Apesar de todo esse crescimento apresentado pelo setor de siderurgia na região, é necessário esclarecer que sua produção apresenta algumas diferenças marcantes em relação às outras realidades brasileiras: produção está voltada para o mercado externo, principalmente, Estados Unidos e União Européia; dependência quase integral do fornecimento de minérios da CVRD; fortes repercussões dos problemas sociais e ambientais associados à produção, tais como, trabalho escravo e desmatamento da floresta nativa (CARNEIRO, 2008).

Nome da empresa	Controle	Área original de atuação	Localização	Nº de altos fornos	Valor exportado (em US\$) (em 2007)
Viena Siderúrgica do Maranhão S/A	S/I	Siderurgia	Açailândia/MA	5	145.419.560
Cia. Vale do Pindaré S/A	Grupo Queiroz Galvão	Construção civil	Açailândia/MA	3	181.313.820
Siderúrgica do Maranhão S/A			Açailândia/MA	2	
Cia. Siderúrgica do Maranhão S/A			Santa Inês/MA	2	
Gusa Nordeste S/A	Grupo Ferroeste	Siderurgia	Açailândia/MA	3	92.905.660
Ferro Gusa do Maranhão Ltda	Grupo Aterpa	Construção civil	Açailândia/MA	2	63.191.660
Maranhão Gusa S/A	Grupo Gerdau	Siderurgia	Bacabeira/MA	2	49.457.630
Ferro Gusa Carajás S/A	CVRD	Mineração	Marabá/PA	2	80.615.884
Siderúrgica Marabá/SINOBRA S*	Aço Cearense	Siderurgia	Marabá/PA	2	31.851.144
Terra Norte Metais Ltda.	S/I		Marabá/PA	2	37.094.932
Cia Siderúrgica do Pará S/A	Grupo Costa Monteiro	Siderurgia	Marabá/PA	4	104.674.080
Usina Siderúrgica do Pará S/A			Barcarena/PA	2	
Siderúrgica do Pará S/A	Construtora Valadares Gentijo	S/I	Marabá/PA	2	104.309.344
Siderúrgica Ibérica Pará S/A	Promotora Vascoasturiana (ESP)	Comércio de ferro gusa	Marabá/PA	3	111.479.736
Sidenorte Siderurgia Ltda.	S/I	Siderurgia	Marabá/PA	1	39.829.686
Marabá Gusa Siderúrgica Ltda.**	Grupo Leomar	Comércio varejista	Marabá/PA	1	S/I
Da Terra Siderúrgica Ltda.	Grupo Revemar	Comércio de veículos	Marabá/PA	2	28.246.440
Usina Siderúrgica de Marabá	S/I	S/I	Marabá/PA	3	45.447.403

Quadro 10: Perfil das empresas siderúrgicas em Carajás

Fonte: CARNEIRO (2008).

Na entrevista realizada com o senhor Zeferino de Abreu Neto, diretor-administrativo da Marabá Gusa Siderúrgica (MARAGUSA), foi possível verificar o alto nível de dependência desse setor para com o mercado internacional, especialmente, o norte-americano, que é responsável pelo recebimento da maior parte das exportações das empresas localizada na cidade em questão:

O destino nosso, infelizmente está aí o problema de estarmos parados desde final de 2008, é exatamente por que o mercado aqui do norte pela logística, vai tudo pros EUA então nós temos aqui hoje, mais de 80% da produção nossa aqui no norte que vai pros EUA e foi onde realmente foi muito afetado com a crise, que a crise nasceu lá, e a crise realmente foi nos EUA o que afetou que a maioria tá tudo parado até hoje.

Essa alta dependência do mercado internacional ratifica a análise construída por Coelho (2008) a respeito do mercado de *commodities* minerais e a permanência do “padrão corredor-fronteira” na Amazônia oriental. Segundo ela a economia mineral da

Amazônia não tem conseguido estabelecer padrões muito diferenciados daqueles historicamente encontrados nos países periféricos e de industrialização tardia ou mesmo nas regiões em que dominam a economia extrativa, nem mesmo no sudeste brasileiro. Em outros termos, por mais que tenha se intensificado a velocidade da circulação da mercadoria mineral, as rotas tendem a permanecer as mesmas (com pouca ou nenhuma integração da via de circulação mineral com os lugares situados ao longo do respectivo corredor), sem muitas alterações quanto à promoção da integração regional da Amazônia brasileira.

Por mais que a referida autora aponte cinco corredores principais na Amazônia – (1) corredor subterrâneo/estrutura tabular, com baixa capacidade de valorização regional ou promoção da integração entre os lugares; 2) fronteira corredor, com baixa integração regional; 3) corredor-estruturante, com média integração regional; 5) corredor estagnado ou sem dinamismo e com baixa integração – para os interesses dessa parte do trabalho enfatiza-se a extração e a circulação de ferro no corredor de Carajás (PA) aos portos de Madeira e Itaquí (MA). Esse corredor é descrito por Coelho (2008) da seguinte maneira:

Na Serra dos Carajás, na ponta desse corredor, estão localizadas as minas de ferro (e, secundariamente, de manganês e outros minérios). Além da lavra do minério de ferro, ali (junto à mina) ocorrem a britagem e o peneiramento do material extraído das minas. O ferro é então embarcado e transportado para São Luís. Ao longo da estrada, porém, estão alguns pontos de desembarque de minério de Ferro (estação de Marabá, Pequiá/Açailândia, Santa Inês e Bacabeira) para as guseiras e embarque de ferro-gusa para o porto de Itaquí em São Luís. Uma usina de pelotização destinada a processar parcela desse minério está sendo instalada nas proximidades da zona portuária de São Luís – e brevemente uma indústria de aço, seguindo o modelo dos sistemas industriais (COELHO, 2008, p. 247).

Como se pode notar na descrição de Coelho (2008) não é apenas o ferro gusa que apresenta essa forte dependência do mercado externo, a grande maioria da produção mineral (caulim, bauxita, cobre, níquel, alumínio etc.) da Amazônia segue esse mesmo destino, daí a autora sustentar a existência de um “padrão corredor-fronteira”. Acrescente-se a isto o fato de que o corredor Carajás (PA)-Itaquí (MA), depois que foi conectado à Ferrovia Norte-Sul, no trecho entre Estreito e Açailândia, onde os vagões carregados de grãos são atracados aos trens da CVRD, passou a apresentar maior nível de densidade, pois através dele circulam, tanto no sentido porto-mina, petróleo, bebidas,

material de construção etc., quanto no sentido mina-porto, grãos (soja, milho, arroz), gado, madeira, veículos e minérios (COELHO, 2008).

As consequências negativas dessa alta dependência do mercado internacional (circuito da globalização) pôde-se verificar no trabalho de campo, em que as indústrias siderurgias de Marabá apresentavam um quadro bastante desolador, motivado pela crise norte-americana que atingiu diretamente o setor e fez com que a maior parte das empresas fechasse suas portas, ou mesmo, funcionassem com capacidade de produção reduzida. No quadro 11, tem-se uma dimensão bastante concreta do impacto dessa crise internacional para o setor de siderurgia em Marabá, confirmando, assim, a alta dependência das oscilações do mercado internacional. As empresas que continuaram produzindo duas em particular merecem um breve comentário por seu caráter diferencial: a empresa Ferro Gusa de Carajás, comercializa com empresas do próprio grupo; a empresa SINOBRAS, uma empresa que não se restringe a produção de ferro gusa, apresentando certo nível de verticalização industrial, continuou funcionando com a metade da capacidade produtiva para atender os próprios interesses do grupo Aço Cearense, lembrado que um produto carro-chefe dessa empresa é um vergalhão utilizado na construção civil, beneficiando-se dos investimentos públicos realizados no mercado imobiliário nesse período.

NOME DA EMPRESA	FORNOS EM FUNCIONAMENTO
FERRO GUSA CARAJÁS	02
SINOBRAS	01
TERRA NORTE METAIS	00
COSIPAR	01
IBÉRICA	01
SIDENORTE	00
MARAGUSA	00
DA TERRA	00
USIMAR	00
BURITIRAMA	00
TOTAL	05

Quadro 11: Situação da indústria siderúrgica de Marabá com a crise dos EUA

Fonte: Trabalho de Campo, Janeiro/2010.

Essa dependência das indústrias de ferro gusa da dinâmica da globalização é tão forte que os agentes locais não têm controle nem mesmo sobre quem são seus clientes ou para que mercados estejam exportando seus produtos. O papel da empresa, neste contexto, é apenas o de executar as deliberações adotadas em outras escalas de poder, a

região e a cidade aparecem assim, apenas como “espaço do fazer”, da obediência cega e acrítica às “verticalidades” e as “ordens distantes”. Como se pode comprovar por meio da reprodução das palavras do informante:

Têm as *trades*, você negocia com as *trades*, que são canais de exportação que tem no Brasil, e ela que viabiliza toda logística de navio, pra chegar até as empresas. A gente não tem a noção assim pra que empresa vai, como é que é. Por que fecha um navio grande, eu imagino com vários compradores, então essa responsabilidade aí já é da *trade*, já não é uma responsabilidade nossa.

O mercado de *commodities* é um mercado que você não tem um domínio sobre ele, os preços são direcionados pela bolsa internacional, e você tem que ficar na mão do pessoal, eu produzir aqui e eu não posso colocar preço no meu produto eu tenho que vender do preço do mercado (Zeferino de Abreu Neto, diretor-administrativo da Maragusa, entrevistado em 28/01/2010).

A produção de ferro gusa, além de inserir Marabá na dinâmica da globalização, tornando-a uma verdadeira cidade média da globalização (SILVEIRA, 2002), também promove relações mais horizontais, principalmente no que se refere à busca de insumos para sua produção, principalmente o carvão vegetal. Amaral (2007) procurou mostrar que existe uma relação direta entre o acesso a “biomassa vegetal” do carvão e as transformações sócio-espaciais nos municípios que fazem parte dessa rede produzida pelo carvoejamento. Segundo ela os municípios que foram mobilizados pelas siderúrgicas, conformam uma rede de fornecedores de carvão vegetal localizados no sudeste paraense: Tailândia, Tucuruí, Goianésia do Pará, Paragominas, Ulianópolis, Dom Eliseu, Rondon do Pará e Marabá compõem o que se pode denominar, analiticamente, de “território do carvão” (AMARAL, 2009).

Como faz questão de demonstrar essa autora, apesar dessas empresas fazerem o discurso de que não utilizam mão-de-obra escrava e de que não degradam o meio ambiente, é a rede por elas produzida que faz com que no interior de cada município indicado constitua-se num grupo diversificado de agentes produtores e fornecedores do carvão vegetal, tais como, donos de serrarias, donos de fazendas, pequenos agricultores e intermediários²⁹. Em trabalho mais recentes (AMARAL, 2010) ela aponta que a produção de serraria praticamente desapareceu, da mesma forma, a produção de fazenda

²⁹ No trabalho de Amaral (2007) fica explícito que é cada vez mais este agente quem se beneficia do processo de circulação, pois como na maioria dos casos possui caminhões e articulação direta com as siderúrgicas, ele compra o carvão das fazendas e dos assentamentos por um preço mais barato e o revende às empresas de Marabá e Açailândia por um preço maior, obtendo, assim, ganhos que são investidos em fazendas de criação de gado e em imóveis.

vem sendo reduzida cada vez mais, porém, na direção contrária, os assentamentos vão se transformando nos principais fornecedores de carvão para as siderúrgicas, ao mesmo tempo em que as estatísticas demonstram a diminuição dos problemas ambientais (desmatamento) e sociais (trabalho escravo) na área.

Com essa análise Amaral (2010) permite que se entenda que não se trata somente de modernização da produção, por meio de investimento em reflorestamento e regularização do trabalho, como quer o discurso vigente no setor, mas principalmente de uma nova estratégia, em que os assentamentos rurais da região são centrais, pois paulatinamente deixam de produzir alimentos (que agora são comprados nas cidades e vilas) e vão agregando a produção de carvão vegetal como sua principal atividade produtiva.

Também no trabalho de campo foi possível verificar essa estratégia das empresas de ferro gusa para acessarem o carvão vegetal dos assentamentos, porém diferente da apresentada por Amaral (2010), no caso encontrado, elas não tinham interesse que os assentados produzissem exatamente carvão, mas que pudessem plantar em suas terras o eucalipto. No entanto, essa estratégia foi logo enfrentada e desmobilizada pela ação do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem-Terra (MST) e dos sindicatos, especialmente, o Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Marabá, como destacou seu Presidente:

Essa questão das empresas de ferro-gusa com os trabalhadores rurais é outra coisa que quiseram empurrar goela abaixo, porque os assentamentos não foram criados pra produzir eucalipto. Eles foram criados para produzir alimentos: a mandioca, o milho, o arroz, o feijão, o leite, a carne. Então, essa articulação do governo pra criar as siderúrgicas, têm algumas empresas tentando convencer os trabalhadores que eucalipto é melhor pra eles. Porque quem sabe um pouco e tem experiência, o eucalipto só vem ressecar a terra, porque ele suga a água e pra nós é um projeto que não vem fortalecer a agricultura familiar [...] É como se eu te vendesse o eucalipto hoje pra amanhã morrer de fome. Com relação à ALPA, vejo que isso tudo vai mais atrapalhar do que ajudar, porque você vai tirar um conjunto de trabalhadores que já estão produzindo e vai desapropriar quem já está assentado (Antônio Gomes, presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Marabá, entrevista realizada em 29/01/2010).

Pode-se dizer que nessa busca pelo principal insumo para sua produção as empresas de ferro gusa vão produzindo verdadeiras articulações com a realidade mais próxima, ainda que conflituosa, pois o que está em jogo são interesses diametralmente opostos, de um lado, as empresas de ferro gusa e, de outro, os movimentos e sindicatos

que atuam fortemente na região. Definitivamente, a realidade do ferro gusa e do carvão, mostra que muito mais do que uma simples mediação técnica (ponto nodal) da globalização, Marabá é uma cidade da política, da resistência a essa lógica que impor a qualquer custo seus interesses exógenos à região.

Para fechar esse ponto de discussão pode-se afirmar que nesse “campo de batalha” o que se tem verificado em termos econômicos, segundo Costa (2008), é que a produção de minério e todas as atividades com ela envolvidas, a montante e a jusante (os Arranjos Produtivos Locais – APLs), tem representado 74% da renda da economia local do sudeste paraense. De outro lado, a produção rural patronal e as atividades de processamento e logísticas interligadas nos APLs respectivos representaram 14%, já a produção camponesa tem aparecido com 12% de toda a produção regional.

Na avaliação desse autor deve-se olhar com mais cuidado esses dados, pois o que se tem presenciado depois de 1997 quando a produção madeireira deixou de ser a principal atividade produtiva regional, é um crescimento lento, porém, continuado da capacidade de retenção dos efeitos de um crescimento da base de exportação, por força de uma dinâmica adaptativa que, ao mesmo tempo, intensifica a produção rural camponesa (cuja produtividade cresce a 4,2% a.a), e complexifica as cadeias de produtos relevantes de origem rural, inclusive, da pecuária extensiva. Segundo ele na medida em que o tamanho da economia regional cresce, há uma tendência para que ocorra a produção de uma maior variedade de produtos e serviços no próprio local, o que pode colocar em “movimento um processo cumulativo de crescimento regional” (COSTA, 2008).

Ao reproduzir a análise de Costa (2008) não se quer sustentar uma visão da economia neoclássica, mas sim demonstrar que a econômica do sudeste paraense tem passado por uma transformação que está tornando-a mais densa, mas, além disso, busca-se destacar que são as lutas entre movimentos sociais (sindicatos rurais, MST, indígenas etc.), empresas, fazendeiros, Estado etc. que vem sendo travadas desde o final dos anos de 1960 que tem feito essa região do sudeste paraense e Marabá se transformar.

4.5. A modernização do território marabaense e as relações produzidas pela “fronteira imobiliária”

Para finalizar essa discussão sobre as relações produzidas a partir de Marabá e suas possíveis conexões estabelecidas com a metrópole de Belém, resta ainda abordar um aspecto que tem sido importante para o entendimento das cidades médias no Brasil,

a modernização da morfologia da cidade, por meio da presença de empreendimentos imobiliários (condomínios e loteamentos fechados, verticalização, edifícios comerciais) e de consumo (*shopping center*) modernos. Neste sentido, pode-se afirmar que Marabá vive um momento de intensas transformações, com a chegada de diversos empreendimentos ligados ao setor imobiliário. Não se trata, porém, de afirmar que a cidade de Marabá é moderna, apesar dela estar inserida na modernidade, é preciso cautela ao analisá-la dessa perspectiva da modernização do território.

Ainda que tenha sido elaborado para um contexto metropolitano e relacionado, porém não subordinado, ao processo de industrialização, pode-se dizer que uma das melhores expressões do que se constitui o urbano em Marabá é o conceito de “urbanização crítica” proposto por Damiani (1999; 2004). Segundo ela a “urbanização crítica”, é a impossibilidade do urbano para todos nos moldes da produção e da reprodução social capitalista. Ao buscar construir esse conceito, a autora ressalta que os termos da urbanização no capitalismo são, ao mesmo tempo, crueldade, expropriação e exploração de milhões de pessoas. Baseando-se na obra de Henri Lefebvre, a autora mostra que as contradições sociais envolvem cada vez mais o urbano, que por sua vez deve ser visto como distinto da cidade. Enquanto a cidade é vista como original e diferencial (a forma), o urbano é visto como homogêneo e geral (processo). Assim, o que se expande (se estende) enquanto fenômeno mundial é a urbanização, que segundo sua análise, se manifesta em termos críticos, como ausência de moradia e emprego para maioria (faminta e alvo da violência), como impossibilidade do urbano para todos, e como única alternativa um “circuito inferior” da economia (serviço e comércio nas áreas periféricas e voltados para um consumo específico).

O quadro 12 aponta alguns problemas encontrados em Marabá, subdividido por núcleos urbanos. Como se pode notar não existe um espaço específico da cidade em que há a concentração dos problemas urbanos, em todos os núcleos da cidade, é possível encontrar, ainda que com intensidade diferente, ausência de regularização fundiária do solo, presença de moradias precárias, principalmente sujeiras às enchentes dos rios que margeiam a cidade, falta de saneamento básico como esgotamento e água tratada etc.

Mesmo com todas as transformações vivenciadas pela cidade em função de sua inserção como base logística para vários empreendimentos públicos e privados que se instalaram na região desde os anos de 1960, Marabá continua apresentando (desde os anos de 1920) os mesmos problemas decorrentes das cheias dos rios Tocantins e Itacaiúnas e acabam assolando a população em geral do núcleo Marabá Pioneira, mas

especialmente a população mais carente que vive em áreas mais vulneráveis em todos os núcleos da cidade. No quadro seguinte (quadro 13) é possível verificar essas áreas de risco existentes na cidade

NÚCLEOS	PRINCIPAIS USOS	PRINCIPAIS PROBLEMAS
VELHA MARABÁ	Residencial, institucional, serviços e concentração de usos (principalmente na orla) ligados ao lazer, ao entretenimento, a alimentação (casas noturnas, bares e lanchonetes) e ao comércio varejista.	Área vulnerável a enchentes por conta de sua localização (desembocadura de dois rios, Tocantins e Itacaiúnas); carência de saneamento básico (esgoto e dejetos despejados no rio); infraestrutura precária de moradias da população de menor poder aquisitivo; exclusão social intensificada devido à valorização da orla; substituição de equipamentos urbanos existentes por outros voltados para o turismo; aumento da concentração de casas de prostituição; especulação imobiliária.
NOVA MARABÁ	Residencial, institucional, serviços e comercial (comércio de grande porte: concessionária de veículos, postos de gasolina, oficinas mecânicas para veículos pesados) e de serviços.	Sistema viário de trânsito rápido e dispendioso devido à largura das vias de ligação entre as folhas e a urbanização lenta que o interior de cada folha passou; descontinuidade de infraestrutura do núcleo; desenho urbano que privilegia os veículos em detrimento aos pedestres.
SÃO FÉLIX	Residencial (moradias de baixa renda que se instalaram através de ocupações espontâneas e dirigidas).	Precárias infra-estruturas de habitação (palafitas na margem do rio); alguns lotes não possuem regularização fundiária (São Félix II) ou estão em vias de regularização (São Félix III).
MORADA NOVA	Residencial e comercial.	Carências de infra-estrutura de saúde e saneamento básico.

Quadro 12: Marabá: principais problemas segundo os núcleos urbanos

Fonte: Marabá (2006)

Org.: Trindade Jr. et al. (2010)

No.	ÁREAS DE RISCO	LOCALIZAÇÃO	PROBLEMA
1	Área do Geladinho	São Félix	Enchente Tocantins
2	S. Félix Pioneiro/Olarias	São Félix	Enchente Tocantins
3	Folhas 6, 7 e 8 (Beira-Rio)	Nova Marabá	Enchente Tocantins
4	Folhas 14 e 15 (divisa)	Nova Marabá	Enchente Tocantins
5	Folha 25 (Beira-Rio)	Nova Marabá	Enchente Tocantins
6	R. das Mangueiras (Bairro Sta. Rita)	Velha Marabá	Enchente Tocantins
7.	R. Silveira Santos e transversais (Bairro Sta. Rosa)	Velha Marabá	Enchente Tocantins
8	Grota Criminosa	Velha Marabá	Enchente Tocantins
9	Centro	Velha Marabá	Enchente Tocantins
10	Bairro Fco. Coelho (Cabelo Seco)	Velha Marabá	Enchente Tocantins/Itacaiúnas
11	Vila Rato/Porto das Canoinhas	Velha Marabá	Enchente Itacaiúnas
12	Bairro do Amapá	Cidade Nova	Enchente Itacaiúnas
13	Folha 33	Nova Marabá	Enchente Itacaiúnas
14	Bairro Independência	Cidade Nova	Enchente Itacaiúnas
15	Bairro União	Cidade Nova	Enchente Itacaiúnas
16	“Invasão” da Lucinha I (Divisa com Laranjeiras)	Cidade Nova	Enchente Itacaiúnas
17	Bairro Belo Horizonte	Cidade Nova	Enchente Itacaiúnas
18	Bairro Novo Horizonte	Cidade Nova	Enchente Itacaiúnas
19	“Invasão” da Lucinha II (Divisa c/ N. Horizonte e B. Horizonte)	Cidade Nova	Enchente Itacaiúnas

QUADRO 13 – MARABÁ: ÁREAS DE RISCO NA ÁREA URBANA

Fonte: Defesa Civil de Marabá, 2010.

Org.: Trindade Jr. et al. (2010)

Para adensar esse quadro crítico da urbanização de Marabá, justapõem-se produtos imobiliários difundidos sob o discurso do “novo habitat”: os prédios de padrão vertical e os loteamentos e condomínios residenciais. No primeiro caso, conforme se pode verificar no quadro 14, os empreendimentos estão concentrados em dois núcleos da cidade, o Nova Marabá e o Cidade Nova, a ausência dos mesmos na Marabá Pioneira está relacionada às dificuldades decorrentes das enchentes que periodicamente atingem essa parte da cidade. Pode-se observar também que os empreendimentos que apresentam mais pavimentos (acima de 10) foram lançados recentemente (2009), num período de crise da mineração na cidade, conforme visto antes, o que induz a pensar que os mesmos estão associados diretamente as recentes políticas do governo federal para habitação no país. Além desse aspecto mais geral, deve-se ressaltar que existe uma forte expectativa dos investidores pela instalação de uma grande empresa de mineração da CVRD, na cidade, a ALPA, já comentada nesta tese. Esse caráter recente das transformações no mercado imobiliário da cidade fica ainda mais evidente na transcrição da fala de um gerente de vendas de uma das duas maiores empresas do mercado de corretagem de Marabá:

O mercado imobiliário em Marabá, apesar d’eu estar aqui há cinco anos, mas o histórico que a gente tem é que ele tem dado uma mudada muito grande do ponto de vista da profissionalização da oferta do produto a partir do último ano. Até três anos atrás (...) ele fazia apenas revenda de móveis usados, não tinha uma, não tinha uma edificação de, não tinha grandes edificações. De um ano pra cá começaram a surgir às edificações e a oferta de imóveis com padrão mais elevado. Até então eram simplesmente imóveis comerciais, negócios entre terceiros, não existia a figura da incorporadora, do incorporador. No último ano, e agora essa é a tendência, né? Surgiram às incorporadoras, as grandes incorporadoras, a verticalização tá chegando e certamente vai entrar no vínculo de capital. (...) (Claudionor Corrêa, gerente de vendas da Imobiliária Invest, entrevista realizada em 28/01/2010).

Dentre esses empreendimentos verticais presentes, ainda no quadro 14, dois em particular merecem ser destacados, o Amazon Center e o Medical Center, que ao contrário dos demais, estão voltados para a instalação de atividades comerciais. Como informou o senhor Ivani Dacida, corretor imobiliário do Amazon Center, a construção do prédio tinha como objetivo abrigar estabelecimentos do setor terciários tais como, consultórios médicos, escritórios (contabilidade, advocacia, empresas), o mesmo se verificou no Medical Center que além de diversos consultórios médicos, abriga

escritórios de grandes empresas minerais (ex. CVRD), de sindicatos patronais (ex. SINDFERRO), de advogados etc.

No	EDIFÍCIO	TIPO DE USO	No. DE PAVIMENTOS	LOCALIZAÇÃO	SITUAÇÃO	ANO
1	Carajás	Residencial	4	Folha 26, Nova Marabá	Habitado	-
2	Xavantes	Residencial	4	Folha 32, Nova Marabá	Habitado	-
2	Tucumã	Residencial	4	Folha 32, Nova Marabá	Habitado	-
3	Amazon Center	Comercial	9	Folha 26, Nova Marabá	Em funcionamento	-
4	Medical Center	Comercial	4	Folha 26, Nova Marabá	Em funcionamento	-
5	Solar da Castanheira	Residencial	4	Belo Horizonte, Cidade Nova	Habitado	-
6	Vitória Régia	Residencial	4	Belo Horizonte, Cidade Nova	Habitado	-
7	Flamboyant	Residencial	22	Belo Horizonte, Cidade Nova	Lançamento	2009
8	Marabá	Residencial	17	Loteamento Belo Horizonte, Cidade Nova	Lançamento	2009
9	Rodobens	Residencial	8	Cidade Nova	Lançamento	2009
10	Belle Ville Park Marabá	Residencial	14	Cidade Nova	Lançamento	2009
11	Guamá Residence	Residencial	12	Nova Marabá	Lançamento	2009

QUADRO 14 – MARABÁ: PRÉDIOS DE PADRÃO VERTICAL

Fontes: Secretaria de Planejamento de Marabá, Arquivo Documental do Conselho do Plano Diretor Municipal de Marabá e Levantamento de Campo, 2010.
Org. Trindade Jr. et al (2010).

Para as intenções deste trabalho, mais do que caracterizar esses empreendimentos imobiliários, é importante demonstrar as redes produzidas a partir de suas ações na cidade. Para isso, cabe uma apreciação do quadro 15, que permite que se verifique dentre outras coisas, a procedência e os mercados de atuação das empresas que tem atuado em Marabá. Os dados permitem reforçar o aspecto da fronteira urbano-imobiliária utilizada por Trindade Jr. et al. (2010) para caracterizar a realidade em questão, bem como permitem também que se verifique que as empresas de fora da região que desenvolvem empreendimentos na cidade tem uma atuação nacional, ao passo que as duas empresas regionais (Belém e Marabá) tem suas ações restringidas ao seu próprio Estado. Neste sentido, pode-se afirmar que a vida de relações de Marabá aparece compondo um novo padrão de habitat (loteamentos fechados e condomínios verticais) que tem se difundido não apenas nas metrópoles, mas também em diferentes cidades médias do país, especialmente aquelas do interior paulista, como demonstrou Sposito (2004).

Nº	EMPRESA	ATUAÇÃO	PROCEDÊNCIA	EMPRENDIMENTOS	MERCADOS EM QUE ATUA	ANO DE INGRESSO EM MARABÁ
1	Construfox Cosntrução e Incorporação Ltda.	Construção e incorporação	Marabá (Pa)	Total Ville Marabá	Pará	1994
2	Direcional Engenharia	Incorporção e venda	Belo Horizonte (MG)	Total Ville Marabá	Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Distrito Federal, Amazonas, Rondônia e Pará	2009
3	Premium Engenharia Inteligente	Construção	Brasília (DF)		Amazonas, Rio Grande do Sul, Pará, Goiás, Minas Gerais, Ceará e Distrito Federal.	2009
4	Construtora Alterosa	Construção, prestação de serviços e projetos de engenharia, comércio de imóveis.	Carangola (MG)	Ed. Marabá	Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Pará	2009
5	Engetower Engenharia & Ferreira e Lourenço Incorporadora	Incorporação e construção	Belém (Pa)	Belle Ville Park Marabá	Estado do Pará	2009

QUADRO 15 – MARABÁ: EMPRESAS DO MERCADO IMOBILIÁRIO ATUANTES NA SEDE MUNICIPAL

Fonte: Levantamento de Campo, Jan. 2010.

Org. Trindade Jr. et al (2010)

Deve-se ressaltar que em Marabá a presença desses empreendimentos imobiliários ainda apresenta um caráter muito incipiente, não havendo ainda a consolidação de um processo. Para Trindade Jr. et al. (2010) essas transformações que estão ocorrendo no setor imobiliário de Marabá representam a passagem de uma “fronteira urbano-imobiliária” para um estágio em que a reprodução capitalista também se faz com base no mercado imobiliário. Desse modo, ressaltam que Marabá, na atualidade, é um espaço em transição no que se refere ao aspecto imobiliário, expressando na dinâmica intra-urbana a mesma lógica de constituição da fronteira como acontece em nível regional no que se refere a apropriação do espaço, as desigualdades e os conflitos socioespaciais. Esse aspecto de Marabá como fronteira para empreendimentos imobiliários que atuam no mercado nacional fica mais explícito ainda quando o informante ligado ao setor afirma que existe uma tendência a chegada à instalação de novas empresas na cidade.

Tá chegando, tá vindo pra cá a Nief de Goiania. Então nós temos um edifício aí de 15 andares na Cidade Nova, dois pavimentos de auto luxo. Já é uma outra incorporadora goiana que tá chagando aqui também E estão chegando outras. Tem indicativos de empresas que estão vindo de Belém, de Manaus, do Nordeste de olho já no mercado expansivo que se encontra em Marabá. Marabá há uma expectativa grande de crescimento. Não se encontra números, tem especulações, mas número nós não temos, né? É que vai haver uma expansão demográfica grande nos próximos dez anos, em curto espaço de tempo vai começar a ser sentido isso, exatamente em razão das empresas que estão se instalando aqui. Todo mundo sabe que estão se instalando aqui por causa da Alpa (...). Começam as atividades de construção da siderúrgica em Junho agora. Então esse pessoal, isso atrai, migra, há uma migração grande de profissionais e há uma tendência de profissionais de alto nível, não é só do trabalhador braçal não. (...) Tem vindo gente muito do Sul, de Minas, São Paulo, Sudeste, Sul, Centro Oeste e Nordeste também. Aqui todo dia a gente recebe gente procurando lugar pra morar, são pessoas que estão chegando pra ficar, aparentemente pra ficar (Claudionor Corrêa, gerente de vendas da Imobiliária Invest, entrevista realizada em 28/01/2010).

Paralelamente a esse mercado formal, em que se destacam a atuação de diferentes agentes (proprietários fundiários rurais e urbanos, proprietários de meios de produção e serviços, Estado etc.), deve-se destacar a existência de práticas não formais do mercado imobiliário que, inclusive, prescindem das ações dos agentes imobiliários intermediários (corretores, gestores imobiliários, serviços de marketing e propaganda etc.), mobilizadas pela ação dos próprios proprietários que individualmente transformam seus imóveis em vilas e kit-nets, para colocá-los nesse mercado de locação informal sem nenhum tipo de formalidade jurídica (TRINDADE JR. et al., (2010).

Para finalizar deve-se ressaltar que também existem movimentos sociais em Marabá cujo “campo de lutas” é a cidade e, a exemplo daqueles que atuam no campo, estão enfrentando grandes adversários para poder garantir o “direito à cidade”. Neste sentido, além da presença de diversas ocupações urbanas “espontâneas” (quadro 16), que foi o jeito encontrado para a classe popular ter acesso a moradia no Brasil, deve-se registrar a luta que vem sendo travada por diversos movimentos, como por exemplo, a Associação de Flagelados e Sem Teto da Região de Marabá (FGTRM), contra os interesses dos novos agentes imobiliários que estão aos poucos mercantilizando a cidade.

CATEGORIA	EMPREENDIMENTO	LOCALIZAÇÃO	ANO	UNIDADES/ FAMÍLIAS	SITUAÇÃO	OBS.
Ocupações	S. Félix I	São Félix	1985	-	Ocupação consolidada	Propriedade privada Sr. Aurélio
	S. Félix II	São Félix	1985	-	Ocupação consolidada	Propriedade privada Sr. Aurélio
	S. Félix III	São Félix	1985	-	Ocupação consolidada	Propriedade privada Sr. Aurélio
	S. Félix IV	São Félix	1985	-	Ocupação consolidada	Propriedade privada Sr. Aurélio
	Aeroporto	Cidade Nova	1986	200	Ocupação consolidada em litígio	Terra da União (Aeronáutica)
	Vila Socó	Velha Marabá	1988	130	Ocupação consolidada sujeita a remanejamento	Área impactada pela duplicação da Transamazônica
	Folha 35	Nova Marabá	1997	500	Ocupação consolidada não regularizada	Terra particular/decreto estadual invalidado/liminar
	Bairro Tancredo Neves (Jd. Jerusalém)	Cidade Nova	2004	1200	Ocupação consolidada sob regularização do Programa "Minha Casa, Minha Vida"	Terra da União repassada para o Município sob responsabilidade da Associação dos Flagelados e Sem Teto da Região de Marabá (AFTRM).
	Jardim Filadélfia	Cidade Nova	2005	288	Ocupação consolidada em litígio	Terra particular(Sra. Lucinha) –/Liminar de reintegração
	São Miguel da Conquista I	Cidade Nova	2006	1.800	Ocupação consolidada em litígio	Terra particular (Sr. Aurélio)/liminar de reintegração
	São Miguel da Conquista II (Nova Vida)	Cidade Nova	2007	180	Ocupação consolidada em litígio	Terra particular/liminar de reintegração
	Bairro da Paz	Cidade Nova	2007	2.800	Ocupação consolidada em litígio	Terra particular (Fazenda Sta. Izabel)/ liminar
	Nova Aliança	Km 12 Taurizinho	2007	450	Ocupação consolidada	Ocupação urbano-rural
	Folha 14(Vila 4 de novembro)	Nova Marabá	2007	30	Ocupação consolidada em litígio	Terra pública municipal/sem liminar
	Bairro Novo Paraíso (Km Seis e Meio)	Nova Marabá	2008	70	Ocupação consolidada em litígio	Terra pública/liminar
	Bairro Araguaia (Invasão da Coca-Cola)	Nova Marabá	2008	2100	Ocupação consolidada em litígio	Área em litígio INCRA e Particular (Mutran)/Liminar
	Cidade de Deus (Sororó)	Cidade Nova	2008	800	Ocupação consolidada em litígio	Área da Cosipar/liminar de reintegração
	Folha 25	Nova Marabá	-	380	Ocupação consolidada em litígio	Área publica municipal e particular/liminar/em regularização
	N. Sa. Aparecida (Invasão da Coca-Cola)	Nova Marabá	2002			
	Bom Planalto	Cidade Nova	-	5000	Ocupação consolidada	Propriedade privada comprada pela Prefeitura
	Jardim União	Cidade Nova	-	4000	Ocupação consolidada	-
	Invasão da Renomar (Folha 31)	Nova Marabá	-	-	-	-
	Santa Rita	Velha Marabá		200		Terras da União
	Jardim Bela Vista	Cidade Nova	-	4000	Ocupação consolidada	Propriedade da União
	Ocupação do Km 8	Cidade Nova	-	3000	-	Propriedade desconhecida
	Belo Horizonte	Cidade Nova	-	-	Ocupação consolidada	Propriedade do Sr. Aurélio

QUADRO 16: Ocupações Urbanas Espontâneas de Marabá

Fonte: Trindade Jr. et al. (2010)

Mapa 5: Feira e comércio de rua por núcleo urbano em Marabá

Fonte: Trabalho de Campo, Janeiro/2010.

CAPÍTULO V

AS RELAÇÕES ESTABELECIDAS ENTRE A METRÓPOLE DE BELÉM E A CIDADE MÉDIA DE MACAPÁ (AP)

O Estado do Amapá, do qual Macapá é a sua capital, ainda é o único estado brasileiro que não está interligado ao restante do país pela via rodoviária, o que não significa dizer que a expansão geográfica do capital não o tenha alcançado, ao contrário. Deve-se ressaltar, porém, que esse dado material é de suma importância para entender os caminhos seguidos pelo desenvolvimento do capitalismo nessa parte do país, que apesar de submetido à lógica urbano-industrial que dominou a difusão do capital apresenta algumas diferenciações associadas em grande medida ao controle exercido sobre a circulação, mais do que sobre a produção, por um capital comercial que ainda sobrevive na região.

Por mais que a Amazônia tenha passado por grandes mudanças com o seu processo de integração como fronteira, não se pode afirmar que o capitalismo se difundiu de forma linear no seu interior, pois a realidade que será discutida reforça a hipótese do “desarrollo geográfico poco uniforme” do capitalismo, apontado por Harvey (1990). A superação das barreiras físicas ao movimento das mercadorias e do dinheiro através do espaço seguiu um caminho diferente no caso do Amapá, mas a diferença não está no fato apenas dele não ser integrado por via rodoviária, mas sim na natureza do capital que comanda a circulação do capital nesse espaço.

5.1. A conectividade e as relações estabelecidas a partir de Macapá

Mesmo não estando integrada pela via rodoviária com as demais cidades do país, não se pode dizer que Macapá esteja condenada ao isolamento, ainda mais nesse contexto em que as redes informacionais se tornaram um dado fundamental na estruturação do território (SANTOS, 1999), ou quando o “território-zona” vai dando lugar ao “território-rede” (HAESBAERT, 2004).

Uma das formas de se verificar a integração de Macapá ao restante do território nacional é por meio da circulação aérea. Neste sentido, pode-se dizer, com base no quadro 17, que Macapá mantém relações com diferentes cidades brasileiras em praticamente todas as regiões, porém, essa interação é maior com as três grandes metrópoles nacionais (Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro). Um dado fundamental presente nesse quadro diz respeito ao movimento de cargas entre os aeroportos,

observa-se que o fluxo no sentido das três metrópoles nacionais para Macapá é bem maior do que no sentido contrário. No caso do Rio de Janeiro é 24 vezes maior, de Brasília 7 e de São Paulo é 5, o que demonstra a importância dessas três metrópoles na circulação de mercadorias, por mais que não se possa inferir qual o seu tipo.

Origem	Destino	Pax	Carga	Origem	Destino	Pax	Carga
MACAPÁ	Manaus	86	-	Fortaleza	MACAPÁ	218	550
	Salvador	-	-	Brasília		39.532	552.252
	Fortaleza	290	-	São Luís		68	-
	Brasília	38.121	78.160	Foz do Iguaçu		8	-
	Goiânia	-	-	Rio de Janeiro – Galeão		2.872	96.413
	Cuiabá	-	-	Navegantes		31	2.547
	Foz do Iguaçu	16	-	São Paulo – Congonhas		7.436	191.004
	Rio de Janeiro – Galeão	2.596	4.408	São Paulo – Guarulhos		725	24.992
	Navegantes	25	2	Manaus		86	-
	Campinas	1	-	-		-	-
	São Paulo – Congonhas	10.631	35.745	-		-	-
	São Paulo – Guarulhos	667	3.009	-		-	-

Quadro 17: Movimentação do Aeroporto Internacional de Macapá (2009)

Fonte: ANAC

Organização: Márcio Douglas Brito Amaral, 2010.

Causa certa estranheza nesse quadro 17, a ausência da metrópole de Belém na rota dos fluxos de Macapá, considerando que o IBGE (2008) reafirmou o papel de comando de tal metrópole nessa parte da Amazônia. Para esclarecer esse ponto pode-se lançar mão de mais um quadro (18) que permite verificar a intensidade dos fluxos aéreos entre essas duas cidades. O número de empresas e de vôos diários existentes entre as duas cidades já oferece um indicativo relevante do nível de interação entre as mesmas. Como se pôde constatar em campo, por meio da coleta de dados junto a cada uma das empresas indicadas, Belém funciona como mediação, um ponto nodal, entre os grandes centros metropolitanos e a cidade de Macapá. Todos os vôos que chegam ou que decolam desta cidade aterrisam necessariamente em Belém. Nos dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) de 2009, o número de passageiros em vôos entre Belém e Macapá é de 174.975, já no sentido contrário é de 178.545, o que significa dizer que depois da rota de Brasília, esse é fluxo de passageiros mais

importante para Belém, o que denota o nível de interação entre ambas, mas com destaque para a mobilidade de pessoas.

Origem/Destino	EMPRESAS AÉREAS			
	TAM	GOL	PUMAR AIR	TAF
MACAPÁ-BELÉM	03:35 h 13:50 h 23:50 h	04:30 h 14:15 h	06:40 h 06:50 h 18:20 h 19:25	Suspensos
BELÉM-MACAPÁ	01:55 h 12:20 h 22:15 h	01:35 h 12:55 h 22:30 h	05:20 h 05:25 h 16:55 h 18:05	Suspensos

Quadro 18: BELÉM-MACAPÁ: HORÁRIOS DE VOOS E EMPRESAS AÉREAS

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Org. Márcio Douglas Brito Amaral

Esse fluxo de passageiros entre as duas cidades está relacionado, de um lado, ao nível de centralidade de Belém, que concentra a gestão federal, a gestão empresarial e a oferta de equipamentos e serviços (IBGE, 2008). No sentido de Macapá esse fluxo pode estar relacionado à mobilidade da força de trabalho, que se desloca para esta cidade em busca, principalmente, do emprego nas instituições públicas construídas ou em construção depois do processo de estadualização, mas também na empresas privadas, conforme se pôde constatar nas entrevistas realizadas. Das redes de supermercados, lojas de departamento, eletroeletrônicos e magazines, distribuidoras do setor atacadista, apenas em uma empresa o número de funcionários amapaenses era maior que o número de paraenses, mesmo assim, dos 784 funcionários, 20% ainda era composto de trabalhadores do Pará.

Além da circulação aérea, outra forma de Macapá integrar-se ao restante do país, por meio dos fluxos materiais, é pela via fluvial. Esta, porém, é bem mais complexa, pois ocorre por meio de grandes navios, em geral utilizados para o transporte de *commodities* e produtos industrializados da Zona Franca de Manaus e que tem Macapá e o Porto de Santana como rota quase obrigatória³⁰. Além desses navios tem-se a presença de balsas que singram os rios transportando grandes contêineres ou caminhões e carretas carregados de mercadorias de diferentes lugares do Brasil e que em Belém mudam do

³⁰ Os comandantes dos grandes navios que fazem o transporte de mercadorias – *commodities* e produtos industrializados de Manaus – em geral, antes de adentrar o Rio Amazonas, atracam na frente da cidade de Macapá ou de Santana e ficam à espera do práctico, que é um “comandante” da região, cuja formação se fez por meio da prática/experiência de longos anos de navegação pelas águas “traícoeirás” do Amazonas.

modal rodoviário para o hidroviário – será dedicada no texto uma parte específica para essas transportadoras. Por fim, têm-se os barcos que fazem as viagens regionais transportando passageiros (de camarote ou de rede) e mercadorias (nos porões). No quadro 19 pode-se verificar que as cidades mais importantes para Macapá no que se refere a esse fluxo têm sido, em primeiro lugar, a metrópole de Belém e, depois, Santarém e Manaus. Belém se destaca tanto pela quantidade de empresas, quanto pela quantidade de fluxos regulares (realizados semanalmente por cada empresa) de embarcações. De um total de 30 embarcações que saem toda semana de Macapá, vinte tem como destino final Belém, cinco Santarém (PA), três Breves (PA) e uma Manaus.

EMPRESAS	MODALIDADE DA EMBARCAÇÃO	DIA DE PARTIDA	HORÁRIO	DESTINO FINAL
BOM JESUS DO PARAUAÚ	Navio motorizado	Segunda-feira, quarta-feira, sexta-feira	18:00 h	Breves (PA), Belém (PA)
CONAMAR	Navio motorizado	Sábado	18:00 h	Santarém (PA)
BOM JESUS DE BREVES	Navio motorizado	Sexta-feira	18:00 h	Breves (PA), Belém (PA)
SÃO FRANCISCO DE PAULA	Navio motorizado	Segunda-feira	18:00 h	Santarém (PA), Manaus (AM)
		Terça-feira	10:00 h	Belém (PA)
		Sexta-feira	10:00 h	Belém (PA)
ALMIRANTE DO MAR	Navio motorizado	Domingo	10:00 h	Belém (PA)
		Quarta-feira	14:00 h	Belém (PA)
COMANDANTE JOSÉ JÚLIO	Navio motorizado	Domingo, quarta-feira	14:00 h	Belém (PA)
ADONAI	Navio motorizado	Segunda-feira	15:00 h	Belém (PA)
SOUZA GÓES	Navio motorizado	Terça-feira	18:00 h	Belém (PA)
CIDADE DE MACAPÁ	Navio motorizado	Quinta-feira	18:00 h	Belém (PA)
RAMON	Navio motorizado	Sábado	12:00 h	Belém (PA)
JOÃO QUIRINO	Navio motorizado	Segunda-feira	18:00 h	Santarém (PA)
QUIRINO NETO	Navio motorizado	Terça-feira	18:00 h	Santarém (PA)
COMANDANTE PAIVA	Navio motorizado	Quarta-feira	18:00 h	Santarém (PA)
VIAGEIRO	Navio motorizado	Sexta-feira	18:00 h	Almerim, Prainha e Santarém (PA)
BOM JESUS PANAMAN	Navio motorizado	Segunda-feira	10:00 h	Belém (PA)
		Sexta-feira	18:00 h	Belém (PA)
COMANDANTE LUAN	Navio motorizado	Quinta-feira	18:00 h	Monte Alegre (PA) e Santarém (PA)
EXPRESSO BOM JESUS	Lancha (climatizada)	Segunda-feira, quarta-feira, sexta-feira	18:00 h	Breves (PA)
ALIANÇA*	Navio motorizado			Belém (PA)
BITENCOSTA*	Navio motorizado			Belém (PA)
SOUZA COSTA*	Navio motorizado			Belém (PA)
DONA GLAUCI*	Navio motorizado			Belém (PA)

*Apesar de viajar toda semana, esses barcos às vezes mudam o dia da viagem.

**A viagem desses barcos nos dias indicado vai depender da demanda existente.

Quadro 19: DISTRIBUIÇÃO DOS HORÁRIOS E DESTINOS DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS VIA HIDROVIÁRIA

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Org. Márcio Douglas Brito Amaral e Marcos Alexandre Pimentel da Silva.

Não foi possível quantificar o número exato de passageiros e de cargas transportadas nessas embarcações, pois não se tem esse registro nas empresas analisadas. Na entrevista realizada com o senhor Domingos Santos Silva, mestre carpinteiro de um dos cinco estaleiros (foto 7) existentes próximos da zona portuária do município de Santana, foi possível constatar os tipos e a capacidade de carga das embarcações regionais que navegam pelos rios do Amapá, foi possível constatar também a importância econômica dessa atividade. O primeiro tipo de embarcação são aquelas consideradas de pequeno porte, que tem a capacidade de transportar 6 toneladas e custa em média, com o motor, R\$ 18.000,00 (dezoito mil reais). Segundo o informante esse tipo de embarcação é mais encomendada pela população ribeirinha, demora aproximadamente 15 dias para ser construída, sendo que no seu estaleiro produz-se entre 4 e 5 por mês. O segundo tipo são embarcações de médio porte, com capacidade para transportar 12 toneladas, custa R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), e demora 70 dias para ser construída, em média nos quatro estaleiros da área em questão se produz quatro barcos por mês. O terceiro tipo por ele indicado são as grandes embarcações, com capacidade de transporte superior a 100 toneladas e que são utilizadas para o transporte de pessoas e mercadorias entre Belém, Santarém, Manaus entre outras cidades da região. Esse tipo de barco demora entre quatro e cinco meses para ser construído e custa em torno de R\$ 260.000,00 (duzentos e sessenta mil reais, no caso de barcos usados) e de R\$ 300.000,00 a R\$ 600.000,00 (trezentos a seiscentos mil reais, no caso de barcos novos), mas esse preço está condicionado aos equipamentos náuticos que serão utilizados. Ele informou, porém, que na atualidade tem sido uma raridade a construção desse tipo de embarcação, devido tanto a dificuldade para encontrar madeira que possa ser usada para esse fim, quanto pela difusão da construção de barcos de ferro. Tem sido mais comum a realização de reformas e a ampliação da capacidade daqueles barcos já existentes.

Foto7: Estaleiro de construção e reforma de barcos.

Fonte: Trabalho de campo, 2010.

Comentário: destaca-se no plano central da imagem a presença de quatro “esqueletos” de pequenas embarcações em construção no terreno de um dos cinco estaleiros (Osvaldo de Nazaré, Majonave, Ambrósio, Armando Cardoso e Souza Mar) existentes na cidade.

Em termo de passageiros, as embarcações que fazem essas viagens mais distantes (Belém, Santarém e Manaus), denominados de “navios motorizados”, transportam em média entre 120 e 140 passageiros, sendo que alguns navios maiores como, por exemplo, o São Francisco de Paula, transportam 220 passageiros, mas não é incomum essas embarcações viajarem com uma lotação superior a sua capacidade, o que tem acarretado alguns naufrágios e mesmo o impedimento da realização de algumas viagens pela Capitania do Porto da Amazônia Oriental (CPAOR).

Além da importância mais evidente de Belém nos fluxos das embarcações de Macapá, despertou a atenção o número significativo de viagens para o Oeste do Pará, chegando até a cidade de Santarém. Posteriormente, foi possível constatar por meio de entrevistas com representantes comerciais e com empresários do setor de comércio atacadista que essa região faz parte de suas rotas de comercialização de mercadorias, especialmente os núcleos de Almerim, Prainha e Monte Dourado. Como fica explícito na fala do Presidente do Sindicato dos Representantes Comerciais do Amapá (SINDRAP), o senhor Adenilson Aires:

(...) a minha atividade atinge o Estado do Amapá todinho e dois municípios do Pará, do Pará é Monte Dourado e Almerim, e aqui vai

Macapá, Santana, Mazagão, Laranjal do Jarí, Monte Dourado, Vitoria do Jarí e Almerim, aí volta, Porto grande, Ferreira Gomes, Tartarugalzinho, Amapá, Oiapoque (entrevista realizada em 17 de março de 2010).

Em outras entrevistas pode-se observar que em alguns casos os comerciantes da cidade do interior entram em contato com os atacadistas de Macapá, por telefone ou por meio de representações comerciais, para adquirir os produtos de que necessita, este atacadista, por sua vez, manda entregar, através do barco, a mercadoria na cidade indicada. Na fala de Alice Gaia, Secretária Administrativa da Distribuidora Anápolis observa-se uma explicação interessante do por que desses comerciantes comprarem em Macapá:

Vem muito dessa parte, até de Santarém, todos eles vêm comprar, até mesmo, podemos explicar o motivo prá eles não irem prá Belém, é porque aqui nós temos incentivo, nós temos o desconto de Suframa que é -12%, (...), que o total dá -21.25 % dependendo de onde vem, a região, então pra eles sai muito mais barato, pagar um frete, vir aqui comprar do que eles irem em Belém, é mais próximo eles irem em Belém, mais é mais vantajoso por lucro eles virem aqui, então aqui nosso estado ele vende bastante, pros interiores (...) (Alice Gaia, Secretária Administrativa da Distribuidora Anápolis, entrevista realizada em 17 de março de 2010).

Esse dado revelado na fala da informante é de suma importante, pois mostra o papel da Área de Livre Comércio na dinamização da economia da cidade de Macapá, mas não necessariamente porque a cidade consome as mercadorias que entram na região com os incentivos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), mas sim porque ela faz a distribuição dessa mercadoria no interior da região, principalmente para o sul do Amapá, o oeste do Pará e a Ilha do Marajó. Por mais que na entrevista realizada com o representante da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), o mesmo tenha feito questão de ressaltar que isso não pode acontecer e que é inviável, foi possível constatar que esse é um dado de suma importância e que não aparece nas estatísticas para o entendimento da centralidade de Macapá. A cidade funciona como um nó da circulação de mercadorias para as áreas indicadas.

Não, não pode. Primeiramente porque fica meio inviável, por aqui em Macapá é viário ou aéreo, você trazer mercadoria pra cá pra mandar de volta, transporte viário é caro, aéreo também é muito elevado,

então você recebe esse incentivo, talvez não compense, mandar de volta de novo, pagar frete, pagar uma logística toda, aí sai quase que inviável isso (Elielson da Conceição Ferreira Melo, Chefe da Área Administrativa da SUFRAMA de Macapá, entrevista realizada em 18 de março de 2010).

Apesar de acreditar que esse fato não ocorra o representante da SUFRAMA fez questão de esclarecer que não compete à sua instituição fazer a fiscalização do destino dessa mercadoria, cabendo a ele apenas constatar se a mercadoria chegou e se deu entrada no Estado do Amapá, o restante fica por conta dos órgãos fiscalizadores do estado. Ainda que não seja o objetivo desta pesquisa, esse ponto é importante, porque indica um elemento diferenciador na centralidade³¹ de Macapá, o fato de ser uma cidade média com uma situação fiscal diferenciada, o que significa dizer que a normatização pode ser um dado importante a se considerar na análise. Como se pode constatar na entrevista com Elielson da Conceição Ferreira Melo, Macapá não se beneficia apenas dos incentivos fiscais (isenção do IPI e do ICMS), beneficia-se também dos investimentos realizados por esse órgão na estrutura física e social da cidade. Ele ofereceu um quadro que aponta que as principais obras realizadas na cidade têm a participação direta da SUFRAMA com parte dos recursos financeiros. Ao apontar como esses recursos chegam a Macapá e no Amapá informa:

(...) vem através de convênios com as prefeituras, de Macapá e Santana, governo do Estado, entidades que promovem o desenvolvimento do Estado, o IEPA [Instituto Estadual de Pesquisa do Amapá], que tem iniciação científica, o SEBRAE, que promove o desenvolvimento através do comércio, ele tem muitos desenvolvimento que tem haver com o Estado do Amapá, como isso se desenrola, a Prefeitura de Macapá e de Santana, elas tem uns projetos, vamos dizer essa rodovia JK, da UNIFAP [Universidade Federal do Amapá], a Prefeitura de Macapá ela quer duplicar essa rodovia, como aconteceu com a duplicação dela, vamos dizer que seja 2000 mil reais, hipoteticamente falando, ela só tem 50. Ela pega o projeto manda pra SUFRAMA (...), ela então analisa esse projeto e endossa esse projeto, isso é interiorização do desenvolvimento da Amazônia que é um projeto que a SUFRAMA tem que é expandido pra toda área de abrangência dela, seja do Amapá, Roraima e

³¹ Centralidade está sendo entendida a partir das contribuições de Sposito (2001), que ao estudar o papel das novas formas comerciais na redefinição da centralidade intra-urbana tendo como referência empírica de análise a cidade de Presidente Prudente (SP), considera fundamental fazer a distinção entre centro e centralidade, pois como não se trata apenas de discutir a localização das atividades comerciais e de serviços, mas também a relação entre a localização e os fluxos que ela produz e sustenta, torna-se imprescindível o entendimento de que não há centro (localização sob a forma de concentração de atividades comerciais e de serviços) sem que se revele a sua centralidade (fluxo, movimento, relações) da mesma forma que a centralidade não se expressa sem que uma concentração se estruture.

Rondônia (Elielson da Conceição Ferreira Melo, Chefe da Área Administrativa da SUFRAMA de Macapá, entrevista realizada em 18 de março de 2010).

Além dessas conexões mais externas, Macapá estabelece interações com o seu próprio Estado, principalmente pela via rodoviária e, numa escala bem menor, ferroviária. Pode-se afirmar que além da concentração urbana existentes em Macapá e Santana, três outras áreas do estado se destacam no que se refere ao processo de urbanização: no sul do Amapá, na fronteira com o Pará, destacam-se as cidades de Vitória do Jarí e Laranjal do Jarí, cuja dinâmica está relacionada à exploração de caulim pela empresa CADAM, e de celulose, pela empresa Jarí Celulose. Embora essas empresas tenham suas fábricas localizadas do lado do estado do Pará, grande parte de sua matéria-prima e, principalmente, força de trabalho, encontra-se do lado do Amapá. Essa parte do estado está articulada à cidade de Macapá pela via rodoviária, a BR-156, muito embora nesse trecho a rodovia se torne quase uma trilha no meio da floresta, principalmente quando se aproxima de Laranjal do Jarí. Apesar de precária essa parte da rodovia é servida com seis linhas de ônibus, que diariamente realizam a circulação com Macapá, como se pode notar no quadro 20. Deve-se ressaltar que dentro do projeto de integração do governo federal, discutido na segunda parte deste trabalho, está sendo construída uma ponte interligando a cidade de Laranjal do Jarí (Amapá), ao núcleo urbano planejado de Monte Dourado (Almerim/Pará).

No limite norte do Amapá, na fronteira com a Guiana Francesa, a cidade mais importante em termos econômicos e populacionais, é Oiapoque, uma “cidade de fronteira” que, na atualidade, está no centro do processo de integração do Brasil à América do Sul, através do Platô das Guianas, dentro do projeto da IIRSA. De acordo com Silva e Rückert (2009) as obras que estão sendo produzidas no Amapá, a ponte binacional entre Oiapoque e Saint-Georges, o asfaltamento da BR-156 entre Ferreira Gomes e Oiapoque e a modernização do Porto de Santana, são parte dos usos contemporâneos da fronteira, pensadas a partir da concepção “fronteira-rede”. Ao final de seu texto acenam para um projeto que está em discussão a algum tempo, que é a construção da hidrovía Macapá/Belém, através da Ilha do Marajó, que reduziria a distância física entre as duas cidades de 580 km para 140 km, o que permitiria o

aumento dos fluxos entre as duas cidades e a possibilidade de escoamento da produção via o Porto de Santana³².

Na porção mais central do Estado numa área melhor interligada fisicamente à Macapá encontram-se as cidades de Serra do Navio, Pedra Branca do Amapari, Porto Grande, Ferreira Gomes e Tartarugalzinho. As duas primeiras cidades foram dinamizadas com a instalação recente, de dois projetos de mineração (MMX – ferro – e MPBA – ouro), na antiga área de atuação da ICOMI e vem apresentando uma maior intensificação de seus fluxos com Macapá em função da mobilização de trabalhadores e de mercadorias, transportadas via ferrovia até o Porto de Santana. As últimas cidades têm sua dinâmica econômica associada à instalação da Usina Hidrelétrica de Coaracy Nunes (Ferreira Gomes), mas também aos grandes latifúndios monocultores de pinhos e de eucaliptos, voltados à produção de celulose para abastecer o mercado externo, e que vem impactando diretamente a área da agricultura camponesa desses municípios (LIMA, 2005). Como apontam Carvalho e Castro (2009) os latifúndios produzidos por grandes empresas multinacionais no Amapá têm se transformado em verdadeiras ações criminosas:

A grilagem de terras no estado do Amapá há muito assumiu ares de verdadeiro escândalo. O relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pela Assembléia Legislativa do Estado em 2004 aponta algumas multinacionais entre as principais agentes desse tipo de crime, como a AMCEL, CHANFLORA, International Paper, Jarí Celulose e Champion Papers. Foi possível identificar a ocorrência desse crime em vários municípios que são atravessados pela BR-156. No caso de Ferreira Gomes, a AMCEL detinha cerca de 21,8% da sua área e 14% de Porto Grande – cerca de 507.200 ha e 440.200 ha, respectivamente (...) (CARVALHO; CASTRO, 2009, p. 263).

A ação dessas grandes empresas tem promovido um fluxo intenso de caminhões carregados de madeira pela BR-156, entre esses municípios indicados e a área portuária de Santana, onde se localiza a fábrica da AMCEL, (pertencente a International Paper do Brasil), de produção de cavacos e biomassa voltadas para os mercados dos EUA, Japão e Europa (INTERNATIONAL PAPER, 2010).

³² Apesar dessa afirmação considera-se pouco provável que isto aconteça, principalmente pelo impacto ambiental que tal obra iria causar, uma vez que teria que “rasgar” a Ilha do Marajó ao meio, mas principalmente pelas constantes ampliações do Porto de Barcarena e a possibilidade de construção do Porto Espadarte de Curuçá, localizado a 130 km de Belém e que interessa diretamente à CVRD, e que acenam como alternativa mais real à hidrovia do Marajó.

EMPRESAS E TIPOS DE EMPRESAS	MUNICÍPIOS DE DESTINO			
	OIAPOQUE	LARANJAL DO JARI	SERRA DO NAVIO	FERREIRA GOMES
ÔNIBUS CONVENCIONAL E EXECUTIVO				
Amazontur	07:30 h 19:00 h	8:00 h 12:00 h 19:00 h	15:00 h	15:00 h
Garra – Transportes e Serviços	17:00 h	23:00 h	–	–
Viação Santanense	18:00 h	08:00 h 21:00 h	7:45 h 17:45 h	–
Viação Macapá	–	–	07:00 h 11:45 h 20:00 h 21:00 h	–
MICRO-ÔNIBUS				
TransJanina	–	–	–	11:00 h 17:00 h 20:00 h
Transporte Alternativo Micro-ônibus	–	–	–	07:30 h 15:30 h
VANS				
Trans Amapá	–	–	–	16:30 h
Trans Oliveira	–	–	–	15:00 h

Nota 1: Horários regulares distribuídos de segunda a sexta feira.

Nota 2: O tempo de deslocamento aproximado é de: Macapá-Oiaoque (12:00 h); Macapá-Laranjal do Jari (7:00 h); Macapá-Serra do Navio (4:00 h); Macapá-Ferreira Gomes (2:00 h).

Quadro 20: DISTRIBUIÇÃO DOS HORÁRIOS E DESTINOS DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE MACAPÁ

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Org. Marcos Alexandre Pimentel da Silva.

5.2. O significado do comércio varejista e atacadista na vida de relações de Macapá

Para fazer essa análise trabalhou-se com os segmentos de lojas de departamento, eletrodomésticos, eletrônicos e magazines, redes de supermercados, importadoras, empresas de distribuição e representantes comerciais, buscando verificar as redes de relações por eles produzidas para a cidade de Macapá.

No que se refere ao primeiro segmento (lojas de eletrodomésticos, eletrônicos, magazines e lojas de departamento) pode-se verificar em Macapá que o setor é controlado por empresas pertencentes a grupos familiares da própria cidade³³, as únicas exceções são os grupos Esplanada e Y. Yamada (Belém/PA), que têm uma atuação de caráter mais regionalizada, mesmo assim o último vem diminuindo suas atividades na cidade, o que fica evidenciado pelo fato de ter fechado duas das três lojas que possuía nos últimos cinco anos.

³³ Nem todos nasceram no Amapá, mas os fundadores da empresa, geralmente de uma geração anterior (pai e mãe), migraram para esse estado a 20 ou 30 anos atrás. Na maioria das vezes os empreendimentos começaram como pequenas atividades comerciais realizadas no espaço da rua ou “batendo de porta em porta”, até que aos poucos foram se tornando grupos relativamente importantes dentro da cidade.

A tabela 9 mostra as empresas existentes na cidade de Macapá e, dentre elas, as que estão localizadas em outras cidades do estado do Amapá. A localização desses empreendimentos no interior da cidade acompanha de perto a sua própria organização espacial. Na área central está concentrada a maior parte das lojas (13), no seu entorno imediato encontra-se uma área em forma de arco, formada por alguns bairros que apresentam certo nível de especialização, tais como Laguinho, Buritizal, Santa Rita – este com um eixo principal que vai se encontrar com a Rodovia Duque de Caixas, que permite o acesso à Santana. Nesse entorno da área central, porém não se caracterizando enquanto uma zona periférica do centro, pode se encontrar três lojas, pertencentes aos três maiores grupos locais, sendo que um deles utiliza essa loja como depósito e centro de distribuição. Além dessas duas áreas é possível verificar dois eixos bem definidos, as chamadas Zonas Norte e Sul que acompanham os principais eixos viários – as rodovias JK e a BR-210 – em direção ao município de Santana.

NÚCLEOS URBANOS	LOJAS DE ELETRODOMÉSTICOS, ELETRÔNICOS, MAGAZINES E LOJAS DE DEPARTAMENTOS													
	Y. Yamada		Domestilar		Fortaleza		Center Kennedy		Credilar		Esplanada		Monte casa e Construção	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Centro	01	100	03	50	01	100	03	50	02	66,66	01	100	02	40
Entorno do Centro (Buritizal, Santa Rita e Laguinho)	-	-	01	16,6	-	-	01	16,6	-	-	-	-	01	20
Zona Norte	-	-	-	-	-	-	01	16,6	-	-	-	-	01	20
Zona Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santana	-	-	01	16,6	-	-	01	16,6	-	-	-	-	01	20
Interior (Oiapoque ou Laranjal do Jari)	-	-	01	16,6	-	-	-	-	01	33,33	-	-	-	-
TOTAL	01	100	06	100	01	100	06	100	03	100	01	100	05	100

TABELA 9 - MACAPÁ: PRINCIPAIS LOJAS DE ELETRODOMÉSTICOS, ELETRÔNICOS, MAGAZINES E LOJAS DE DEPARTAMENTOS

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Elaboração: Márcio Douglas Brito Amaral.

As empresas que têm mais de um empreendimento no centro de Macapá destacam que isto ocorre devido às vantagens dessa localização em termos de acesso aos consumidores e faturamento, mas esclarecem que apesar de existir mais de uma loja na área indicada isto não significa que elas estejam voltadas para o mesmo público. Na

fala do senhor Rubens de Souza, Gerente Administrativo da Center Kennedy essa idéia aparece de forma explícita

A Center Kennedy tem cinco estabelecimentos, mas eles não concorrem entre si, lá no centro tem na mesma rua tem duas lojas, uma é de móveis e eletros, uma é bem no centro da cidade, uma linha mais popular digamos assim, a uns 300m a gente tem outra Center Kennedy lá, só que aí o nível é diferente, o público é diferente, pra gestante, é uma loja voltada pra produtos infantis, tem carrinho de bebê, tem enxoval, toda preparada pra criança, pra bebê e o público infantil, desde móveis, vestuário, acaba não concorrendo. Na outra rua na frente, mais uns 600 m tem outra loja, só que o ambiente dela é diferenciado, ela trabalha praticamente por empresa, trabalha com escritórios, produtos pra salão de beleza, móveis também, tem uma linha industrial, voltada mais pra empresa, já aqui na quatro de julho, tem vários eletros também, mas tem uma linha mais (...) que é de móveis, e material de construção. As demais lojas tem um pouquinho de tudo (Rubens de Souza, Gerente Administrativo da Center Kennedy, entrevista realizada em 16 de março de 2010).

A representação espacial dessa organização espacial pode ser encontrada no mapa 6, ao final deste item 5.2. Nele a localização das principais atividades comerciais da cidade está demarcada por uma linha laranja mais densa, que contorna todo o centro da cidade e aponta dois eixos, um ao norte, seguindo a BR-210 e outro mais central, pela rodovia Duque de Caxias. Faltou destacar ainda, o eixo sul, formado por uma linha vermelha que representa a rodovia Juscelino Kubistchek. É notória a articulação existente entre as duas cidades por esses eixos viários principais, que também representam a área de maior fluxo de ônibus e caminhões entre as duas cidades, e onde se encontram as áreas de expansão da habitação, tanto da classe popular (mais ao norte), quanto das classes média e alta (mais ao sul), conforme será discutido mais adiante.

Na tabela 8 pode-se perceber, ainda, que os três principais empreendimentos, em termos de quantidade de lojas, da cidade de Macapá, têm pelo menos uma de suas empresas localizadas no município de Santana, o que está relacionado ao número de consumidores potenciais nesse núcleo populacional. Observa-se que depois de Macapá e Santana existem lojas somente no Oiapoque e em Laranjal do Jarí, o que reforça a importância desses dois núcleos em termos de urbanização no Estado. O restante do estado do Amapá que não possui lojas desse setor é coberto por meio de vendedores que viajam o estado comercializando os produtos das empresas que, posteriormente, são entregues com caminhos próprios.

A grande maioria das empresas de Macapá indicou como sendo fornecedores de suas mercadorias, os grandes centros do Sudeste, principalmente São Paulo, do Sul e do Centro-Oeste. Por mais que a Zona Franca de Manaus apareça em quase todas as entrevistas como um pólo de produção, há uma unanimidade em indicar que a produção é distribuída pelos grandes centros nacionais. Somente uma empresa afirmou ter como um de seus fornecedores cidades da região Nordeste, Recife e Natal. Sobre os fornecedores de produtos para Macapá o senhor Francisco Astro, representante da Domestilar, fez a seguinte afirmação que ajuda a reforçar o que está sendo aqui argumentado:

É a mesma linha de fornecimento de todo o norte, são oriundos do sul, sudeste e centro-oeste do estado, mesmo aquele que são fabricados na zona franca de Manaus, ainda assim eles precisam ser distribuídos pelos grandes centros logísticos a partir do sul e sudeste e centro-oeste. (...) as mercadorias vem através, de carretas, caminhões, desde o sudeste até Belém, e de Belém chegam à Macapá através de balsa. [o] Transportes das mercadorias que virão pra empresa, são oferecidos pelos próprios fornecedores, então a mercadoria vem ou por transportadora ou pelo transporte próprio daquela marca, mas quase sempre as marcas fornecedoras usam transporte terceirizado (Francisco Astro, Encarregado de Recrutamento e Seleção da Domestilar, entrevista realizada em 16 de março de 2010).

Aproveitando a oportunidade deixada pela fala, pode-se dizer que Belém apareceu em todas as entrevistas desempenhando esse mesmo papel indicado nesta entrevista, o de um entreposto para distribuição da mercadoria até Macapá. Ao discutirem o transporte que é utilizado por suas empresas os informantes apontaram que é sempre o rodo-fluvial, realizado por empresas transportadoras (terceirizadas) que são pagas pelas próprias indústrias que forneceram os produtos. Foi possível identificar dois grupos de empresas que fazem esse tipo de trabalho – transporte de mercadorias – para Macapá: aquelas que trabalham com transporte de navegação (J. Sabino, Reicon, Belnave, Silnave e Sanave), que em Macapá estão todas localizadas no Distrito Industrial, como se pode ver no mapa 6; e aquelas que atuam com transporte em geral, e que atuam em todo o território nacional (Bertolini, Onça, Atlas, Regional, Expresso Araçatuba, RJJ, Raça etc.).

Como se pode verificar no mapa indicado, as empresas de transporte de navegação estão localizadas todas no Distrito Industrial de Macapá e Santana, junto ao rio Matapi, um espaço estratégico para o desenvolvimento dessa atividade, tanto pelo

acesso facilitado ao rio, condição fundamental para suas atividades, quanto por estarem dentro do Distrito Industrial, portanto, beneficiando-se das vantagens infra-estruturais e de investimentos realizados pelo governo estadual e pela SUFRAMA no mesmo. Além disso, não se pode deixar de observar no mapa 6 que esse distrito também tem acesso facilitado às rodovias BR-156 e BR-210 que recobre todo o Amapá e as rodovias Duque de Caxias e JK, que facilitam o ingresso na cidade de Macapá.

Segundo um informante (gerente de uma dessas empresas de transporte de navegação) que preferiu não se identificar, o Amapá não produz praticamente nada no que se refere ao abastecimento de suas cidades, sendo que as mercadorias em geral (material de construção, alimentícios etc.) entram no estado por meio das balsas das empresas de navegação. Informou que Belém funciona para Macapá e o Amapá como um grande centro de distribuição das mercadorias, pois o maior produtor é São Paulo. Uma vez que a mercadoria chega a Macapá, segundo ele, as transportadoras apenas entregam no local indicado ou, então, a própria empresa que fez a compra da mercadoria vai até a área do distrito industrial retirar os produtos. A distribuição interna, ou seja, no interior das cidades não é de sua responsabilidade. De acordo com sua informação as empresas geralmente fazem duas viagens por semana, apenas em casos excepcionais, de muita demanda, são realizadas três viagens.

A importância dessas empresas de transporte na fluidez e na coesão territorial do país e na formação de um “quadrilátero”, cujos pólos são Manaus - Belém - DF/Goiânia - Porto Velho, articulado à expansão da fronteira agrícola, foi realizada por Huertas (2009). De acordo com esse autor uma rede estruturadora de fluxos materiais, arranjada pelo emaranhado de vetores hidroviários e rodoviários localizados em pontos estratégicos da região, começa a ser conformada para responder aos interesses voltados à inserção e ao crescimento de significativos circuitos produtivos (principalmente soja, madeira, recursos minerais e pecuária bovina) em áreas que eram caracterizadas como signos da lentidão e que, agora, estão sendo transformadas para atender aos interesses dos atores hegemônicos do território (HUERTAS, 2009).

Nesse aspecto, pode-se afirmar que os dados obtidos no que se refere ao transporte de navegação entre Macapá e Belém, reforçam a hipótese levantada e sustentada por Huertas (2009), na medida em que Belém aparece como o ponto nodal para essa parte mais setentrional da Amazônia, via Macapá. É preciso ressaltar, porém, que internamente o comando da circulação da mercadoria é realizado muito mais por grupos locais que produzem um conteúdo específico para o território.

No que se refere às redes de supermercado a realidade observada é muito semelhante a das lojas de eletrodomésticos, eletrônicos, magazines e lojas de departamento. São empreendimentos locais e familiares, que apesar de atuarem no ramo de supermercado, em geral, diversificam seus investimentos em áreas relativamente semelhantes, tais como comércio atacadista (Favorito e Fortaleza), lojas de departamento (Y. Yamada, Fortaleza e Sorriso³⁴), farmácia (Santa Lúcia) e *shopping Center* (Fortaleza), no interior da cidade.

Por meio da tabela 10 pode-se verificar tanto a quantidade de empreendimentos como a sua distribuição espacial no interior da cidade. O maior número de supermercados pertence às redes Fortaleza (do grupo A. R. Filho), que possui seis supermercados, sendo que um deles funciona como ancora do “Macapá shopping Center”, e Santa Lúcia, do grupo Santa Lúcia, que possui quatro supermercados. É importante destacar que a maioria dos supermercados está localizada tanto no entorno da área central e seus principais corredores viários, quanto nas grandes vias de circulação de veículos particulares e coletivos das zonas norte e sul.

NÚCLEOS URBANOS	REDES DE SUPERMERCADOS									
	Y. Yamada		Favorito		Santa Lúcia		Fortaleza		Sorriso	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Centro	01	100	00	-	00	-	01	25	00	-
Entorno do Centro (Buritizal, Santa Rita e Laguinho etc.)	-	-	01	100	02	50	03	50	01	33,3
Zona Norte	-	-	-	-	01	25	01	25	00	-
Zona Sul	-	-	-	-	01	25	-	-	-	-
Santana	-	-	-	-	-	-	-	-	02	66,6
Interior (Oiapoque ou Laranjal do Jari)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	01	100	01	100	04	100	06	100	03	100

TABELA 10 - MACAPÁ: PRINCIPAIS REDES DE SUPERMERCADOS

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Elaboração: Márcio Douglas Brito Amaral.

No que se refere aos produtos que são comercializados nesses supermercados foi possível verificar nas entrevistas que a maior parte vem do sul e sudeste brasileiro, especialmente São Paulo e Rio de Janeiro. Do centro-oeste destaca-se a distribuição de produtos a partir de Goiânia, do nordeste, vêm produtos do Rio Grande do Norte, e do

³⁴ O novo empreendimento desse grupo na cidade de Macapá, além de supermercado funciona como loja de eletrodoméstico, academia moderna e possui algumas lojas de grife em seu interior.

norte o destaque foi dado à Belém, principalmente dos produtos do Ceasa (Centrais de Abastecimento do Estado do Pará). Do próprio estado do Amapá, apenas alguns produtos de hortas, tais como, alface, cheiro verde etc. produzidas no interior da própria cidade de Macapá ou em assentamentos localizados em seu entorno. Como se pode comprovar na fala de dois entrevistados:

A maioria dos produtos que vem são produtos de fora e são poucos produzidos aqui em Macapá, é mais a parte de hortaliças essas coisas que a gente pega pra dentro do supermercado, o restante é tudo de fora, São Paulo, Belém, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, são as capitais maiores, que esses produtos vêm (Verley Louzada Ribeiro, gerente do Supermercado Santa Lúcia, entrevista realizada em 18 de março de 2010).

Eles [fornecedores] vêm praticamente das regiões sul e sudeste, mas a gente tem fornecedores de praticamente de todo o Brasil, de Belém também ta (Luís Bezerra, Gerente do Supermercado Sorriso de Macapá, entrevista realizada em 18 de março de 2010).

Quanto aos meios utilizados para fazer a mercadoria chegar até a cidade de Macapá o caminho é o mesmo seguido por todos os setores comerciais da cidade, isto é, os produtos são deslocados até Belém por via rodoviária, geralmente em caminhões da própria empresa fornecedora. Uma vez em Belém há duas possibilidades, ou as mercadorias são transferidas dos caminhões dos fornecedores, para os caminhões do supermercado que estão esperando em Belém, para receber a mercadoria que será transportada via balsas - pertencentes às empresas que fazem transporte de navegação – até o destino final; ou, os próprios caminhões dos fornecedores são embarcados nas balsas e fazem o trajeto completo até a cidade de Macapá. Neste último caso, o principal problema, segundo todos os entrevistados, é que o “caminhão volta batendo”, isto é, volta descarregado (vazio), pois não tem produtos para fazer a viagem no sentido contrário, ao passo que em Belém, eles conseguem cargas para seu local de origem.

No que se refere à importância dos incentivos oferecidos pela SUFRAMA para as atividades desenvolvidas pelos supermercados existe uma posição diferente e, algumas vezes até paradoxal, entre os empreendimentos de supermercados, mas a maioria concorda que eles são importantes, uma vez que permite que seus produtos sejam comercializados por um preço mais acessível, inclusive, quando comparado a outros centros produtores. Um exemplo dessa leitura paradoxal pode ser encontrado na análise realizada pelo encarregado da Domestilar:

(...) as grandes vantagens conforme eu falei a você são que nós podemos ter em determinado tempo, produtos ainda mais baratos do que fora desses grandes centros, é óbvio que a própria falta de concorrência acaba limitando essas vantagens pro consumidor, por que nós não temos um leque de opção, de forma em geral, nós não temos um leque de opção. Ainda como empresa, e aí fica restrito a um grupo muito menor, digamos dessa empresa, mas como população, como funcionários não se tem grandes benefícios dessa zona franca, chamada zona franca de Macapá. Os grandes benefícios como incentivos fiscais são talvez pros empresários, pras grandes empresas que atuam no Estado (Francisco Astro, Encarregado de Recrutamento e Seleção da Domestilar, entrevista realizada em 16 de março de 2010).

Observa-se em sua fala que, se por um lado, os benefícios oferecidos pela SUFRAMA podem favorecer os empresários, por outro lado, eles não chegam aos consumidores finais. No entanto, como disse, é uma fala paradoxal, pois começa mostrando que os produtos em Macapá são mais baratos que em outros centros.

Mesmo o representante da SUFRAMA, Elielson da Conceição Ferreira Melo, tem uma avaliação crítica do real significado da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana para o desenvolvimento dessas cidades e do estado do Amapá, pois se ela atraiu empresas, o que fez com que surgissem novos postos de trabalho, principalmente para caixas, vendedores, seguranças etc., ela promoveu também um intenso fluxo de migrantes para a cidade e, junto com ele, uma série de problemas sociais e urbanos.

Essa visão é compartilhada por Porto e Costa (1999) quando ao analisarem a implantação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, afirmam que essa política de desenvolvimento acabou servindo como atrativo para o movimento migratório, principalmente para os núcleos urbanos dessas duas cidades. Como a implantação da área de livre comércio não promoveu a atração de indústrias que pudessem beneficiar as matérias-primas existentes na região, ficando restrita apenas à comercialização de produtos importados, não houve a tão propalada geração de empregos. Dessa forma, os problemas sociais apenas se agravaram no Estado, com o aumento da periferização das áreas urbanas de Macapá e Santana, especialmente, nas denominadas “ressacas” (PORTO; COSTA, 1999).

Antes de terminar essa discussão das redes de supermercado é preciso levantar uma questão: como essas duas cidades (Macapá e Santana) que juntas concentram 442.251 habitantes ou 74,27% de toda a população do estado do Amapá, podem ser abastecidas por apenas 15 supermercados?

A resposta a essa questão passa pela discussão do comércio atacadista, realizado pelas distribuidoras, pela presença intensa dos mini-box³⁵ em todos os bairros da cidade e pelo papel exercido pelas feiras. Destes apenas os mini-box não serão analisados, devido às dificuldades encontradas para a realização da coleta de dados nos mesmos: primeiro, a sua quantidade é imensa, numa primeira tentativa de aproximação foram selecionados alguns bairros do entorno do centro (Beiril) e das áreas de expansão (Novo Buritizal e Novo Horizonte) para se ter uma noção da sua quantidade. A cada quarteirão observado – em cada bairro observaram-se quatro da via principal e quatro das vias secundárias – foram encontrados em média dois desses empreendimentos. Segundo, tentou-se realizar entrevistas com alguns proprietários, no entanto, os mesmos mostraram-se em desacordo e às vezes até rudes, o que pode estar associado ao caráter de “ilegalidade” dessas atividades. Terceiro, buscou-se nas redes de distribuidoras atacadistas registros que pudessem indicar a quantidade de mini-boxes existentes na cidade, os seus clientes, no entanto, eles informaram que não possuíam esse registro. Em face dessas dificuldades encontradas e das limitações do tempo, optou-se por trabalhar com as redes de distribuidoras atacadistas e com as feiras, uma vez que o acesso aos mesmos não ofereceu grandes dificuldades, porém, é necessário em outro momento insistir nessa coleta de dados, pois ela ajuda a entender uma dinâmica fundamental para o movimento da cidade de Macapá, tanto em termos de geração de emprego e renda, quanto na oferta de consumo para a população mais carente, principalmente, aquele consumo mais imediato do dia-a-dia.

Feita essa ressalva passa-se a discutir mais de perto o comércio atacadista e sua importância para os relacionamentos da cidade de Macapá. Como nessa atividade atuam muitas empresas diferentes, foram escolhidas algumas, em geral, as principais de cada ramo específico (alimentos, material de construção, hortifrutigranjeiros, higiene pessoal etc.) para fazer a análise. Neste sentido, pôde-se verificar que, primeiro, a maior parte desses empreendimentos estão localizados no bairro Buritizal, ainda que seja possível encontrá-los também no Pacoval e no eixo norte da cidade.

Segundo, seus principais consumidores são os inúmeros mini-boxes existentes na cidade, mas também todas as cidades do interior do Amapá e algumas cidades e povoados da Ilha do Marajó e parte do Oeste do Pará (até Santarém). Para o setor de

³⁵ O mini-box é uma pequena mercearia construída num dos cômodos da casa, geralmente na sala, mas pode resultar também de um avanço da residência em direção à calçada, onde se comercializa produtos utilizados no dia-a-dia: alimentos, material de limpeza, bebidas etc.

hortifrutigranjeiros os principais fregueses são os mini-boxes existentes nas cidades de Macapá e Santana, por mais que eles tenham compradores do Oiapoque e de Mazagão que vem toda semana até Macapá para comprar verduras para levar até aquelas cidades. A justificativa oferecida por Dímio Males, gerente administrativo da Empresa Males Sales, conhecida na cidade como “Mário Verduras ou Mário Verdurão” é que, de um lado, existe uma grande demanda na própria cidade de Macapá que nem eles conseguem suprir, mesmo recebendo toda semana duas carretas carregadas de mercadoria (foto 8) e, de outro lado, por se tratar de produtos perecíveis, que já demoraram muito tempo na viagem deve ser entregue o mais rápido possível para que não se tenham prejuízos. Nas suas palavras:

A gente tem auto entrega, entrega a domicilio, faz a prevenda, faço a prevenda hoje, quando for amanhã entrega os pedidos, quando chega a carreta, é só mandando pros comércios, salvando o mais rápido possível, por que verdura, não demora muito, estraga muito rápido. (...) Todo dia [tem entrega]. Direto, não para, por mais que a carreta chegue só na quarta (...), mas a gente tá todo dia de domingo a domingo. (...) Por que tem outras pessoas também, não temo só o nosso não, com hortifrute tem muitas entregas, *só a gente não consegue abranger toda a cidade, é muita gente, Santana* (Dímio Sales, gerente administrativo da Empresa Males Sales – Mário Verduras – entrevista realizada em 18 de março, 2010, grifo nosso).

Foto 8: Trabalhadores descarregando verduras no Igarapé das Mulheres

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Comentário: Observa-se trabalhadores descarregando um baú de uma carreta de verduras nas proximidades do Igarapé das Mulheres, bairro Perpétuo Socorro. Pode-se verificar que, semanalmente, quatro carretas são descarregadas apenas nessa área da cidade.

Na fala do entrevistado fica evidente que além de sua empresa existem outras que atuam neste setor de hortifrutigranjeiros na cidade, dentre as quais outra muito importante é a “Penha Hortifrutigranjeiros”, que possuem caminhões próprios e também automóveis pequenos que servem para as entregas nos bairros da cidade e na área dos igarapés que cortam a cidade (no mapa 7 pode-se verificar algumas das feiras localizadas às margens dos igarapés). Além dessas empresas que são melhores estruturadas (perfil médio), encontram-se também aquelas pequenas, cuja estrutura organizacional relaciona-se ao “circuito inferior” da economia, que também comercializam no atacado, mas para isso articulam-se tanto com os pequenos barqueiros que trazem alguns produtos das ilhas (banana, melancia, maracujá e mamão), quanto com essas empresas maiores, de que obtém outros produtos provenientes de outras regiões do país, ou seja, é uma relação em que a empresa atacadista vende também para outro comércio atacadista menor. A foto 09 é uma tentativa de mostrar uma dessas relações em que um carro da empresa Penha acabou de entregar alguns produtos numa empresa menor que vende tanto no atacado, principalmente para os ribeirinhos da Ilha do Marajó, quanto no varejo, moradores do próprio bairro que vão até a feira do Igarapé das Mulheres. É preciso muito cuidado ao fazer a leitura desta paisagem, pois a perspectiva de modernização do território, que guia grande parte da interpretação urbana brasileira, pode enganar nesse momento, ao induzir a pensar que os negócios realizados por esse pequeno empreendimento sejam irrisórios. Contra essa visão é importante destacar que aquelas duas carretas da foto anterior estavam sendo descarregadas para um comércio semelhante ao da fotografia, mas localizado um pouco adiante.

Além do setor de hortifrutigranjeiros foi possível verificar como se dá a distribuição de produtos no ramo de gêneros alimentícios, que é considerado pelos Sindicato e Conselho dos representantes comerciais do Amapá como sendo o mais importante da cidade em termos de distribuição e faturamento, e no setor de material de construção. No primeiro foram encontrados dois tipos principais, os que são representantes exclusivos de determinadas marcas e produtos, portanto, tem como um de seus principais clientes outros distribuidores, como é o caso da Distribuidora Anápolis que representa os produtos Elbi's, Paladar, maçã Paulista etc. Como informou sua representante:

Prá distribuidora Anápolis, são os principais distribuidores aqui. Esses que são nossos principais clientes, Comercial Norte, Distribuidora

Timbiras, são nossos principais clientes, LNO que é Distribuidora São Miguel, Distribuidora São Lázaro, por que nossos produtos é (sic) exclusivo, só nós somos representantes no estado, então pra eles temos um preço diferencial, um preço mais baixo, lógico que é pra eles distribuírem, e eles revenderem e eles revendem pros clientes deles da forma que eles quiserem, mas a gente entrega um preço mais baixo, que a gente entrega pro comércio em geral. Se bem que um segundo ponto seria essa questão de clientes ribeirinhos que é muito forte, é bastante considerável. (Alice Gaia, Secretária Administrativa da Distribuidora Anápolis, entrevista realizada em 17 de março de 2010).

Foto 9: Carro da empresa Penha hortifrutigranjeiros entregando mercadoria num pequeno comércio no Igarapé das Mulheres.

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Comentário: A presença de carros e caminhões de empresas do setor atacadistas nas áreas próximas a essas feiras localizadas às margens de igarapés é muito comum, o que denota a importância que Macapá possui na distribuição de mercadorias para a Ilha do Marajó e para diferentes cidades do oeste do Pará, conforme será discutido mais adiante.

Além desses distribuidores que são representantes exclusivos de determinadas marcas no Estado do Amapá, existem aqueles que apesar de não terem exclusividade

comercializam seus produtos com o comércio varejistas e com os próprios consumidores em geral através do chamado “meio a meio”³⁶.

As maiores distribuidoras, exclusivas ou não, comercializam com todas as cidades do Amapá e algumas da Ilha do Marajó e do oeste do Pará. O que torna essa comercialização possível é, principalmente, o fato de possuírem caminhões para realização de entregas, mas também por terem distribuídos pelo interior os “vendedores externos”, que são pessoas que trabalham viajando pelas cidades indicadas para vender os produtos de um determinado comércio atacadista, e o auxílio de embarcações que fazem o transporte da mercadoria até o consumidor. Neste caso, o consumidor (comerciante varejista do interior) liga para o distribuidor (em Macapá) para fazer o pedido da mercadoria de que necessita, indicando ao mesmo que a mercadoria deve ser entregue num barco determinado (com dia e hora marcada), o pagamento é realizado posteriormente, uma vez que a compra é, em geral, a crédito (“fiado”). Como disseram alguns entrevistados do setor acerca de sua área de abrangência:

Nós fornecemos mais pra mini boxes, que é o pequeno varejo. Algumas empresas de atacado, porte médio, vende (sic) muito pró Anajás, interior. (...) Temos cinco caminhões. [P: Vocês fornecem pra fora de Macapá?] R: Fornece. Pedra branca, Porto grande, Tartarugalzinho. Sendo que às vezes tem clientes que vêm buscar aqui. Leva daqui a mercadoria, Anajás (Eliane, Supervisora de Vendas da Empresa Raquel Loiola & Cia – Armazém Brasil – entrevista realizadas em 19 de março 2010).

Laranjal do Jarí, Oiapoque, cliente do Amapá, Mazagão, Bailique. [ao falar da Ilha do Marajó diz] Por que é assim, eles vem até nós. Aí chegam aqui fazem o pedido e pedem pra gente entregar no barco, geralmente no porto de Santana, ou no igarapé das mulheres, aí a gente entrega ate lá no barco, aí de lá já é responsabilidade deles (Aline, vendedora do Armazém Santa Maria, entrevista realizada em 18 de março 2010).

Na foto 10, indica com bastante clareza o aspecto aqui destacado, a relação das empresas de distribuição atacadista de Macapá com as cidades e povoados do interior, neste caso, ribeirinho. Na foto tem-se um caminhão do mais importante grupo do setor atacadista da cidade e do estado, no ramo de distribuição de alimentos: a Nutriama. Esta

³⁶ Trata-se de uma alternativa encontrada pelos atacadistas para aumentar seu mercado consumidor. Dessa forma, ao invés de apenas comercializarem o “fardo” completo do produto, dividem-no ao meio, o que torna mais fácil sua comercialização. No trabalho de campo se verificou que algumas famílias se reúnem para fazer esse tipo de comprar, o que torna o preço dos produtos mais baratos do que quando comprados a “retalho”.

iniciou suas atividades na distribuição de frango congelado, mas a partir de parcerias com grandes grupos (marcas) do ramo alimentício, passou a distribuir produtos como panettones, biscoitos, iogurtes, carne bovina entre outros. Depois ampliou suas atividades para o setor de limpeza, possuindo grande número de materiais higiênicos, tais como, sabão em pó, detergentes, papel higiênico etc.

Foto 10: Caminhão da empresa Nutriama no Igarapé das Mulheres.

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Comentário: A foto ilustra bem o significado dos diferentes igarapés na vida de relações de Macapá. Nesta área do Igarapé das mulheres é muito comum observar caminhos das diferentes empresas do setor de distribuição desembarcando mercadorias que serão distribuídas por meio de embarcações para as cidades e povoados do interior, principalmente do Pará (Ilha do Marajó e oeste paraense).

No segundo caso – ramo de material de construção – pode-se verificar que se trata de um setor muito dinâmico tanto nas cidades de Macapá e Santana, quanto no interior do estado. De acordo com o empresário do setor, o senhor Adnilson Aires, que é também Presidente do Sindicato dos Representantes Comerciais do Amapá (SINDRAP), há um forte crescimento dessa atividade no Amapá, fora a sua empresa tem, aproximadamente, mais 200 atuando com venda de material de construção e todas estão vendendo bastante. Para se ter uma idéia da força deste setor, informou que apenas a sua empresa teve um faturamento em torno de meio milhão de reais. Como foi dito

anteriormente, todos os municípios do Amapá tem a representação de sua empresa, mas também parte do oeste do Pará, o que tem sido facilitando, segundo ele, pela utilização das novas tecnologias.

Mudou, mudou pra melhor, antigamente não existia informática. Era o fax e acabou-se, ou carta, hoje tá tudo moderno, hoje você emite um pedido aqui no notebook com menos de 30 segundo tá lá na fábrica, melhorou de mais, hoje tem internet. Aqui eu tô conectado com a indústria, eu tô sabendo de todo o estoque dela, tudo, tudo, tudo (Adnilson Aires, que é também Presidente do Sindicato dos Representantes Comerciais do Amapá – SINDRAP – entrevista realizada em 17 de março de 2010).

Terceiro, no que se refere aos seus principais fornecedores, o setor de comércio atacadista acompanha de perto a tendência esboçada pelas demais atividades comerciais, com pequenas diferenças, principalmente no setor de hortifrutigranjeiros em que Belém aparece como um fornecedor muito importante. O informante desse setor apontou como sendo seus principais fornecedores São Paulo, Goiás, Paraná, Vale do São Francisco e Belém, deixando explícito não possuir fornecedores do Amapá. Ao falar sobre a forma como seus produtos chegam até Macapá, faz a seguinte descrição:

A gente tem nossa carreta própria, no caso a gente busca em Belém, de São Paulo o fornecedor entrega aqui, a maioria vem de Belém, por Belém tem a Ceasa e ela envolve todo lugar, Paraná, Goiânia, então quer dizer que o fluxo vem pra cá. Envolve tudo aqui, nossa carreta sai daqui, vem de balsa, encosta aqui, São Paulo não, São Paulo já vem direto, não passa pela Ceasa, passa por fora, balsa, Macapá, mas como aqui é mais próximo, o que que a gente faz, que o custo aqui é muito alto, uma carreta pra vir de São Paulo é 16.000 reais, chegou já tem que pagar, não compensa trazer de São Paulo tanto, como a gente já tem nossa carreta a gente já puxa direto de Belém, que são as mesmas mercadorias com o preço com pouca coisa de diferença, então *prá gente é mais viável puxar de Belém, via Ceasa* (Dímio Sales, gerente administrativo da Empresa Males Sales – Mário Verduras – entrevista realizada em 18 de março de 2010, grifo nosso).

No setor de alimentos e de material de construção não apresenta diferenças do comércio varejista em termos de fornecedores, é sempre sudeste, sul e centro-oeste, principalmente, São Paulo e Goiânia, os que mais se destacam nas entrevistas.

Finalmente, todos os ramos – hortifrutigranjeiros, gêneros alimentícios, material construção – destacaram a importância dos incentivos da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, mas foram unânicos também em apontar como principal dificuldade para desenvolver suas atividades em Macapá, o problema logístico, a dificuldade para as

mercadorias chegarem até a cidade e os custos com o frete pago às empresas transportadoras. Neste sentido afirmam:

A gente não percebe outras vantagens. Somente PIS/CONFINS, mas a questão, até se dilui, no nosso caso não tanto (sic), porque temos carretas próprias, são três carretas, mas isso ainda demanda um frete meio custoso, principalmente essa questão de balsa, balsa pra você trazer só o baú é R\$2.575 que você paga de balsa. Se for o baú e o cavalo junto que é a carreta completa é R\$2.700. Já pensou você trazer um baú com um tanto de mercadoria, ou quando você traz um baú com o Milho Bom [um tipo de salgadinho mais barato] que nós temos, que ele é comparado ao Micos, não sei se vocês já viram, o fardinho dele é 4,76, mas ele é grande o fardo demanda espaço, num baú ele da dois mil, três mil fardinhos, de 4 e pouco não compensa o frete (...) (Alice Gaia, Secretária Administrativa da Distribuidora Anápolis, entrevista realizada em 17 de março de 2010).

(...) o que mata aqui é o frete, toda semana é seis mil reais por semana. É 2.500 da balsa, e mais 1.500 da transportadora que é pra trazer a carreta. Só aqui vai 4.000, isso só de uma carreta, aí tem mais a outra, mais 2.000 da outra, vai dar 5.000, R\$ 6.000 por semana, isso quando não busca de São Paulo, quando busca de São Paulo, é R\$16.000, então quer dizer que só de frete mata, o que tem que fazer? Tem que calcular em cima do frete o valor da mercadoria, aí chega muito caro aqui, aí a gente ainda consegue vender mais barato do que o supermercado (Dímio Sales, gerente administrativo da Empresa Males Sales – Mário Verduras – entrevista realizada em 18 de março de 2010).

De modo geral, pode-se afirmar que o comércio atacadista em Macapá acompanha de perto a tendência apontada por Santos (1979) para esse setor. Para ele deve-se pensar conjuntamente a produção, a distribuição e o consumo, pois se de um lado a produção moderna se concentra em certos pontos do território, de outro lado, o consumo responde pelas forças de dispersão. Para que a produção possa se expandir territorialmente, ela faz uso do comércio atacadista e dos transportadores, que de acordo com sua análise, fazem parte do topo da cadeia de intermediários, pois conseguem levar produtos em grande número para diferentes pontos do território e para diferentes segmentos, uma vez que mantêm laços funcionais com o circuito superior e o circuito inferior da economia urbana. Para Santos (1979) o comércio atacadista é interessante, porque além de se colocar como intermediador entre os dois circuitos, demonstrando que não existe dualismo entre eles, mas uma relação dialética.

Mapa 6: Principais eixos, setores comerciais e de serviços e terminais de circulação de Macapá e Santana

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

5.3. O “circuito inferior” da economia e a vida de relações de Macapá

Em Macapá esse tipo de comércio é muito intenso e complexo. Para que se entenda a sua importância para dinâmica interna da cidade e a vida de relações que produz, fez-se a seguinte divisão, de acordo com o tipo de atividade desenvolvida: feiras, comércio de rua e feira e comércio das margens de igarapés (mapa 7).

Pode-se começar falando das atividades comerciais desenvolvidas nas margens de igarapés: o comércio de madeira e comércio de pescado e produtos agrícolas desenvolvidos nas ilhas, cidades e povoados ribeirinhos. O comércio de madeira é realizado em três áreas (o Canal do Jandiá, o igarapé das Pedrinhas e o Igarapé do Boieiro). No trabalho de campo, as três áreas foram registradas, sendo possível realizar diversas entrevistas nas mesmas. Pode-se constatar que a madeira que é comercializada nessas três áreas, ou seja, nas aproximadamente 120 instâncias³⁷ aí existente, provem das cidades da mesorregião da Ilha do Marajó (Breves, Afuá, Chaves e Gurupá). De acordo com os entrevistados a madeira chega até eles por meio de atravessadores, que possuem embarcações e viajam por essas cidades do interior em busca dessa mercadoria. Como disse Odair José Moraes Costa, Conselheiro Fiscal da Cooperativa do Canal do Jandiá e proprietário de instância:

Essa madeira é produzida no município de Breves, tem madeira que é produzida no município de Afuá, no município de Gurupá. Como daqui, têm muitas daqui que vão comprar, uns tem serraria que trazem de lá, chega aqui a gente já negocia com esse pessoal, é muito difícil quem tenha propriedade e serraria no interior. (...) a gente tem o fornecedor da gente que compra daqui prá lá, tem um pessoal que vai daqui e negocia lá e renegocia com a gente aqui. A gente não tem tempo de ir lá comprar. (Entrevista realizada em 20 de março de 2010).

Conforme fica evidente na fala de Odair José Moraes Costa e da maior parte dos entrevistados, em sua atividade a presença do atravessador é uma constante. Para eles a ação desse agente ajuda no desenvolvimento de sua atividade, pois o mesmo traz e entrega a madeira na porta de sua instância, o que torna estratégico sua localização às margens de igarapés, pois assim não tem custos com transporte. A esse respeito o senhor Raimundo Leão Pereira, proprietário de instância no Igarapé das Pedrinhas (entrevista realizada em 20 de março de 2010), informou que é muito comum os

³⁷ Instâncias são pequenos comércios em que se vende madeira, mas também tijolo, telha, areia, seixo etc. É uma área que comercializa material para construção.

ribeirinhos trazerem a madeira pela manhã, entregarem em sua porta, deixarem a canoa ou barcos estacionado e, logo em seguida, irem comprar mantimentos que serão levados para suas “paragens”. Segundo ele esse horário de entrega de madeira é muito variáveis, pois depende do movimento das marés.

Para se ter uma idéia da importância do comércio de madeira realizado às margens de igarapés em Macapá e de como era realizada essa atividade no passado, pode-se reproduzir a fala do senhor Manoel Gomes Marques, de 67 anos, e que a mais de 50 trabalha com essa atividade, primeiro trazendo o produto do município de Breves (Marajó), depois comercializando em instâncias.

Trazia madeira em canoa de vela, que tinha pouquinho aro, era canoa a vela, depois que começou a aparecer motor, essas coisas, de Breves, uma vez veio um pessoa aqui e eu falei, rapaz aqui depende tudo do Pará, eu tenho tudo isso de tempo trabalhando e essa madeira vem tudo do Pará, não é daqui do Amapá não, é tudo do Pará.

(...) do município de Breves, a gente morava lá em Breves quando a gente começou a viajar prá cá, aqui eu conto pro pessoal, tem gente que não acredita, antigamente aqui você pagava imposto de ovo de galinha, você trazia a banana, a palha, tudo que você trazia aqui, tinha o chamado “capa branca”, era separado em duas cuias uma prá botar o ovo e outra prá pagar o imposto (...) (Manuel Gomes Marques, proprietário de instancia do Canal do Jandiá, entrevista realizada em 19 de março de 2010).

Essa fala além de reforçar o papel histórico que esse tipo de atividade tem na história de Macapá, mostra que essas dinâmicas apesar de não aparecerem nas estatísticas produzidas pelos órgãos de pesquisa institucionalizados, têm papel fundamental na vida de muitas famílias e se relaciona diretamente com a produção da cidade e com as atividades econômicas ditas formais, uma vez que essa produção é toda comercializada com lojas de materiais de construção, com construtoras de imóveis e com pessoas que individualmente estejam construindo sua moradia. Segundo os informantes a comercialização começa desde as sete da manhã e vai até sete, oito horas da noite sem fechar para almoço. Por mais que as lojas de materiais de construção e as construtoras de imóveis comprem parte de sua produção, não resta dúvida de que seus principais clientes sejam a população que está construindo individualmente, o que se em grande parte porque Macapá ainda tem muita construção de residências com a utilização de pedreiros/mestres de obra, que não se constituem como representantes da “indústria da construção civil”.

Olha tem gente que vem comprar aqui pra vender na loja. E tem gente que vende direto só pra construir, a maior parte é pra construir, bem pouco você encontrar pra revender (Odair José Moraes Costa, Conselheiro Fiscal da Cooperativa do Canal do Jandiá e proprietário de instância, entrevista realizada em 20 de março de 2010).

É mais pra material pra construtora, pra população comprou muito também. Compram mais é população pra ajeitar as casas. Pessoas do nível baixinho é que compra mais madeira. Por exemplo, o cara que já é empregado ele já não faz mais casa de madeira, ele faz de alvenaria, aí já não vai mais comprar madeira. Só pra construir o forro mesmo, o telhado, só o que depende pra construir uma casa de alvenaria usa madeira, se não eles não fazem também, que ele tem que fazer a lage, tudo o material, tudo leva madeira (Manuel Gomes Marques, proprietário de instância do Canal do Jandiá, entrevista realizada em 19 de março de 2010).

O posicionamento do senhor Manuel Gomes Marques, somente pode ser entendido quando se leva em consideração que, em 2000, 19% (53 mil pessoas) de toda a população de Macapá vivia em áreas de ressacas, áreas cujas residências são totalmente de madeira, inclusive, o piso e as pontes que lhes dão acesso. Como a ação das enchentes e o regime de chuvas atingem essas residências, é preciso fazer constantemente sua manutenção, trocando peças de madeira que, por ventura, estejam estragadas.

Para finalizar essa breve discussão sobre as três áreas em que se realiza o comércio de madeira falta dizer essa “cadeia produtiva” não se encerra aí, resta considerar que entre o proprietário de instância e o consumidor da madeira, ainda se tem aqueles que sobrevivem da entrega da madeira. Existem três maneiras de realizar a entrega, por meio de caminhão, de carroças e de carrinhos de mão, em todas elas se mobiliza a geração de empregos. As fotos 11 e 12 retratam duas dessas áreas de comercialização de madeira de Macapá.

Ainda discutindo o comércio realizado às margens de igarapés pode-se destacar três dessas áreas, o igarapé das Mulheres, o comércio de pescado da orla do Santa Inês, o igarapé das Pedrinhas e o entorno do Porto de Santana. No mapa 7 é possível visualizar todas essas áreas, apenas a feira do Igarapé da Fortaleza não está em destaque, porém pode ser visualizada na entrada do igarapé que dá nome ao bairro Fortaleza, localizado entre Macapá e Santana no sentido do eixo sul (rodovia JK logo após a Fazendinha).

Foto 11: Área de Comercialização de madeira do igarapé Pedrinhas

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Comentário: o registro é feito a partir da rua, mas paralela a ela, do lado esquerdo da imagem existi um igarapé, onde as embarcações atracam para deixar a madeira a ser comercializada. Mais ao fundo na imagem destaca-se a presença de um desses caminhos que fazem a entrega da madeira.

Foto 12: Área de comercialização de madeira do canal do Jandiá

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Comentário: o registro é feito a partir do rio, mas paralelo a ele, do lado direito da imagem existi uma rua, onde as pessoas vêm realizar a compra da madeira. Destaque para as embarcações atracadas, que são usadas para o transporte da madeira.

Dessas áreas foi, principalmente, no Igarapé das Mulheres que se verificou a presença de um comércio intenso cuja maior parcela da produção identificada vêm de Belém. No Igarapé da Fortaleza e na área do entorno do Porto de Santana, verificou-se que a relação com Belém se faz em função da chegada e saída cotidiana de barcos em direção a metrópole, no entanto, os produtos que são aí comercializados, em geral, são produzidos nas ilhas que margeiam as cidades de Macapá e Santana.

O senhor Raimundo Mota, o “Daia”, comerciante do Igarapé das Mulheres e durante muitos anos Presidente da Associação dessa área (entrevistado em 21 de março de 2010), definiu esse espaço como sendo “o segundo Ver-o-Peso”. Das ilhas do entorno das cidades vem o peixe e o açaí que são entregues ao atravessador que realiza a sua comercialização nas barracas da feira, do Marajó e de Belém vêm principalmente à farinha, mas também verduras e frutas, que abastecem as redes de supermercados, mini-box e fêrias da cidade de Macapá. Duas imagens (fotos 13 e 14) permitem uma visualização precisa do movimento desse espaço.

Para finalizar falta falar ainda de dois tipos de feiras: o comércio de rua e as feiras dos produtores rurais. Em várias ruas do bairro central de Macapá pode-se encontrar um comércio de rua (camelôs), mas para os fins da pesquisa foi escolhida a área do entorno do mercado municipal pela importância que tem em termos de quantidade e concentração desse tipo de atividade. Nessa área se comercializa principalmente confecções e calçados, cuja origem pode-se identificar: Fortaleza, Caruaru, Pernambuco, São Paulo, Santa Catarina, Goiânia. A presença desses fornecedores apareceu em diferentes entrevistas gravadas e em diálogos mais pontuais. Sobre isto assim se posicionou um proprietário de barraca:

Foto 13: Área de comercialização do pescado do Igarapé das Mulheres

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Comentário: a fotografia retrata o movimento da feira num horário (próximo do meio-dia) não muito movimentado, mas que permite ter uma idéia da sua importância na medida em que se observa uma grande quantidade de barracas, improvisadas porque sua área de comercialização estava interditada para reforma.

Foto 14: Barcos atracados numa parte Igarapé das Mulheres

Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

Comentário: busca-se registrar a presença das embarcações que chegam no igarapé trazendo mercadorias, principalmente de Belém e da Ilha do Marajó, o que retrata uma relação intensa e cotidiana entre as duas cidades. Difícil é registrar a movimentação desses barcos. Uma das alunas/bolsista que tive em Macapá se propôs a fazer um registro por meio de uma contagem visual, foram observados mais de 200 embarcações/dia.

Nordeste, sul do país, sudeste, centro-oeste. [P: Sabe dizer, assim, quais são as cidades que são comprados?] R: Fortaleza, Caruaru, Pernambuco, São Paulo, Santa Catarina, Goiânia. [P: Desses aí qual o melhor?] R: Eu particularmente trabalho mais com São Paulo, Fortaleza e Santa Catarina, que material esportivo, São Paulo, é confecções em geral, Fortaleza também, eu trabalho mais Fortaleza (Proprietário de barraca da feira do mercado municipal, entrevista realizada em 21 de março de 2010).

O caminho seguido pelas mercadorias por eles comercializadas é o mesmo de todas as outras, vem de caminhão – da transportadora – até Belém, depois é embarcada na balsa, para poder descarregar em Macapá. Além dessa forma, foi possível identificar o uso do transporte aéreo, para o transporte de pequena quantidade de mercadoria, e o uso do carro próprio – caminhonete, pick-ups – para compras realizadas em diferentes lugares, principalmente quando se está falando do nordeste.

É só que demora de oito a dez dias, vindo de Fortaleza, por que eles vêm parando até encher a carreta. Para em São Luís, para em Belém, até despachar, ir pra balsa, da balsa pra cá é de dois e meio a três dias, ela vem carregada, muito lenta, vem bem devagar, vem cheia de carreta dentro, baú fechado, ela vem muito lenta, vem quase encostando na água, vem mais ou menos um palmo da maresia, ela vem bem devagar, vem dois dias e meio de Belém pra cá. É de 7, 8 a 10 dias no máximo, se tiver imprevisto é 10 dias, aí chega aí tem a fiscalização, passa mais um dia pra liberar, é igual exportação, uma exportadora dessa, vamos dizer, faz um pedido da Premier, é de 30 a 40 dia, e é pagamento a vista, transportam num *container* fechado de lá, passa pela Alfândega, para aqui na receita federal (Proprietário de barraca da feira do mercado municipal, entrevista realizada em 21 de março de 2010).

A respeito das feiras dos produtores rurais, foi possível identificar cinco em Macapá, conforme se verifica no mapa 7: Feira Livre do Pacoval, Feira do bairro Perpétuo Socorro, Feira do Buritizal, Feira do Produtor Rural do bairro Jardim Felicidade e Feira de Santana. No que se refere às feiras, em questão, pode-se afirmar que suas relações são horizontais, servem para reforçar o papel de centralidade exercido por Macapá em seu estado, mesmo na relação entre cidade e campo, mas também permite desmistificar a idéia de que não se produz absolutamente nada, como vários discursos buscaram sustentar.

Com exceção das feiras do Pacoval e do Perpétuo Socorro, que são consideradas como sendo feiras livres, todas as demais funcionam sob a gerência do governo do Estado do Amapá, que colocou em cada uma delas um representante, que trabalha na

função de coordenador das atividades nela desenvolvida. De acordo com um desses coordenadores, o senhor Adelson Carlos Corrêa, da feira do Buritizal, existem 324 comunidades atuando nas quatro feiras indicadas, por mais que a do Pacoval seja considerada livre, o governo tem nela o seu espaço.

A feira tem a função de comercialização desses produtos que os agricultores, de produção familiar, não é pra suportar produção de grande porte, é uma agricultura familiar, hoje nós temos um entrave entre agricultura familiar e o pessoal que já tem uma produção maior, hoje nós trabalhamos com 324 comunidades, dentro das feiras, onde essas comunidades trabalham em caráter de rodízio, nós trabalhamos com a feira do Jardim, do Pacoval, de Santana e feira do Buritizal, quatro feiras, só que hoje a feira do Pacoval é uma feira livre, onde os próprios empreendedores que são chamados de atravessado (Adelson Carlos Corrêa, Coordenador da Feira do Buritizal, entrevista realizada em 16 de Março de 2010).

Como se pode observar no mapa 7 essas feiras estão bem distribuídas no interior da cidade de modo a atender a população de modo geral. A feira do Jardim Felicidade e a do Pacoval atende em grande medida, a população mais da zona norte da cidade; a feira do Perpétuo Socorro junto com a feira do Buritizal (numa ponta e noutra) parte desse arco que contorna o centro da cidade atende a população tanto do bairro central quanto desse arco e da zona sul; a feira de Santana, conhecida pela população local como feira do “mete a mão”, atende mais a população desse município. Como disse o coordenador da feira do Jardim Felicidade, existe uma preocupação em se distribuir, equitativamente, às feiras no interior da cidade, o que ajuda a explicar o porquê de existirem poucos supermercados na cidade, considerando o tamanho de sua população:

(...) tem, como eu te falei, antigamente a gente tinha a feira do produtor do Pacoval, de abastecimento, e a cidade cresceu, tínhamos que fazer outra feira aqui, pra atender os moradores aqui do bairro do Jardim, Jardim I, Jardim II, o Infraero e também o Novo Horizonte, por causa da distancia que os consumidores iam comprar os produtos lá na feira do Pacoval, como a feira do Buritizal estava bastante longe, pra que eles fossem comprar lá, foi feito aqui, e o ponto estratégico, por que tinha um terreno, o governo conseguiu pra Secretaria de Agricultura, agora a gente tem um outra feira que provavelmente ela vai ser feita ali no, você já deve ter visto um mercado grande em frente ao DETRAN, que ela vai passar pra lá, o mercadão do produtor, e a previsão é passar lá, era quando o governador terminou a feira do Pacoval, com 210 dias já deveria tá funcionando, aí no mercadão do produtor, isso já ta fazendo quase dois anos, não tem previsão quando vai aprontar, por causa do ponto também do terreno onde é ‘feira’ São

José (Benedito Barbosa Cruz, Coordenador da Feira do Produtor Rural do Jardim Felicidade, entrevista realizada em 17 de março de 2010).

A produção dessas feiras são em sua maior parte frutas, verduras e, principalmente, farinha, que é o produto mais comercializado em todas as feiras do produtor. Para que essa produção possa chegar à cidade, em forma de rodízio como apontando acima, é disponibilizado o caminhão que transporta a produção em dias específicos da semana e, junto com ele, um ônibus para o transporte das pessoas. No trabalho de campo procurou-se constatar com feirantes e com os motoristas de ônibus e caminhão que fazem esse traslado a veracidade da informação fornecida pelos coordenadores das feiras. Nas fotos 15 e 16 procura-se mostrar o movimento da feira do Buritizal e do Jardim Felicidade.

Não, a prefeitura não tem um ônibus deles, como eu falei o transporte da mercadoria, o governo tem uns caminhões que são alugados pra secretaria de agricultura, e que faz o transporte da mercadoria, ele vai, na segunda, pras comunidades pro interiores, e na terça feira eles retornam já com a produção dos agricultores, isso não tem nenhum custo pro agricultor, já na terça feira quando eles vem, la dos interiores pra cá pra cidade, ele vem num ônibus, que é um ônibus destacado pra trazer eles, mas ai eles pagam a passagem no ônibus, é um ônibus de pessoas particulares que fazem esse serviço de transporte pra eles (Benedito Barbosa Cruz, Coordenador da Feira do Produtor Rural do Jardim Felicidade, entrevista realizada em 17 de março de 2010).

É importante ressaltar que existem agricultores familiares que conseguiram um nível de produção alta para os padrões desse tipo de agricultura, inclusive, passando a comercializar mais regularmente com proprietários de supermercados e mercearias da cidade. A dificuldade, contudo, que eles têm que enfrentar é o transporte, pois não há como trazer toda essa produção no caminhão da comunidade, muitas vezes como indicou o trabalho de Lima (2005) e se pode verificar em diversas feiras da cidade. Como disse Adelson Carlos Corres, existem casos em que outros produtores não têm muita mercadoria para trazer, o que torna possível que aquele que produziu mais tenha o direito de colocar sua produção no caminhão:

Tem, isso que eu to dizendo, o nosso agricultor de “grande porte” eles já tão, entregando, então eles trazem as 70 caixas, 80 caixas, 40 ou 30 caixas ele deixa pra vender com o consumidor, o resto é pra entregar pra supermercado, mini-preço, mini-box, ele já entrega tudinho, porque ele não tem vender tudo pra população, temos agricultor que

trás 40 sacas de farinha, ele não vai vender 40 sacas de farinha pra um consumidor, então o que a gente faz? Deixa três sacas de farinha pra ti consumir, deixa dentro da feira, e o resto sai pra vender, pra ele não ficar com esse material retido, preso pra ter que voltar com a produção, é prejuízo (Adelson Carlos Corrêa, Coordenador da Feira do Buritizal, entrevista realizada em 16 de Março de 2010).

Foto 15: Feira do Buritizal em horário de funcionamento

Fonte: Trabalho de campo, 2010.

Comentário: pode-se ver ao fundo, na imagem a intensa movimentação de pessoas vendendo e comprando os produtos da agricultura familiar. A idéia é mostrar que nos dias de feira existe uma grande presença de consumidores da cidade nessa feira, não somente do bairro do Buritizal, mas de todos os que estão mais próximo dele.

Foto 16: Feira do Jardim Felicidade

Fonte: Trabalho de campo, 2010.

Comentário: a imagem foi captura ao final da feira, por isso já não se observa a intensa movimentação de pessoas. Deve-se ressaltar que essa feira é muito freqüentada por atravessadores e por proprietários de comércio da zona norte da cidade, em função do tipo de produção que é aí comercializada (farinha, mandioca, melancia, abóbora etc.).

Mapa 7: Circuito inferior da economia urbana de Macapá
Fonte: Trabalho de campo, 2010.

5.4. A modernização do território macapaense e a vida de relações por ela produzida.

Em que pese à afirmação de Sposito (2004) de que os símbolos da cidade contemporânea e competitiva do capitalismo se fazem presentes nas metrópoles, nas grandes cidades e nas cidades de porte médio nas áreas mais avançadas do Brasil, pode-se dizer ressaltando a dimensão escalar envolvida, que eles se fazem presentes também em cidades de porte médio da Amazônia, principalmente, na cidade de Macapá.

Atingida pelo avanço de novos símbolos do capitalismo contemporâneo, tais como *shopping centers*, aeroportos, hotéis pertencentes a grandes redes internacionais, casas de espetáculos, crescimento vertical e loteamentos fechados, que até a poucos eram exclusividade apenas das metrópoles amazônicas, Macapá parece passar por uma verdadeira reestruturação urbana, mobilizada pela associação de capitais locais com grupos de fora da própria região.

No que se refere a *shopping centers*, o primeiro empreendimento dessa natureza a se instalar na capital amapaense foi o *Shopping Macapá*, implantado em 1996, a partir da iniciativa de empresários locais, denominados Grupo Fortaleza, que tem sua principal atividade econômica ligada ao ramo de supermercados. O segundo empreendimento desse porte é o *Amapá Garden Shopping*, que embora ainda não implantado, já divulga no início de sua construção, que sua estrutura irá reproduzir feitiços da arquitetura que marca o padrão das grandes metrópoles brasileiras. De forma mais precisa pode-se dizer que esse empreendimento está localizado na Rodovia Juscelino Kubistchek, em frente à Universidade Federal do Amapá (UNIFAP). Esta localização é estratégica, pois, além da Rodovia JK ser a principal via de acesso entre as duas principais cidades do Amapá (Macapá e Santana) que concentram os maiores contingentes populacionais, reúne também um crescente número de loteamentos fechados e de áreas de lazer. De acordo com Melo (2009) este shopping é uma iniciativa de um grupo norte americano, CBL & Associates Properties em parceria com a brasileira Tenco Realty de Minas Gerais e outros dois grupos locais, o Bento Pereira³⁸ e o SEAMA. Para se ter uma idéia mais precisa da grandiosidade desse empreendimento, considerando os padrões regionais, pode-se dizer que o mesmo está sendo construído

³⁸ O primeiro grupo foi fundado a mais de 60 anos, atualmente está entre os 5 maiores grupos do Estado do Amapá, com atuação em diversos segmentos do ramo automotivo, jornalístico e construção civil. Além disso, possui franquia de uma das maiores redes hoteleiras mundiais, a Accor. Em 2009 vai inaugurar o primeiro hotel Ibis em Macapá. O segundo grupo, o SEAMA, foi formado no ano de 2000, inicialmente criou a faculdade SEAMA em 2005 e atualmente desenvolve outras atividades na área de comunicação e saúde (Panfleto Informativo do Amapá Garden Shopping).

em um terreno de mais de 70.000 m², com 23.900 m² de ABL (área bruta locável), possuindo 157 lojas, sendo 4 âncoras (grandes lojas), 1 supermercado, 5 salas de cinema multiplex, 5 megalojas, 133 lojas-satélite e 14 lojas de alimentação sendo 02 restaurantes, além de 1.500 vagas para estacionamento. No que tange a geração de empregos, seus estudos indicam a geração de 1.900 empregos diretos durante a obra, depois da inauguração serão mantidos 2.100 empregos diretos e 3.000 indiretos (AMARAL; MELO, 2009).

No que se refere ao crescimento vertical, outra forma de verificar o processo de modernização da cidade de Macapá, pode-se afirmar que nos últimos anos vêm sendo constante o aumento do número de edifícios acima de 5 (cinco) pavimentos na cidade (ver quadro 21), o que representa um marco para o processo de renovação de seus espaços urbanos, principalmente aqueles mais antigos localizados no centro da cidade, espaço onde vem sendo construídos a maioria dos empreendimentos.

Nº	Solicitante	Localização	Pavimentos	Uso	Ano de Liberação
1	Carlos Augusto Tork de Oliveira	Avenida Mendonça Furtado – 1008 Central	06	Residencial multifamiliar vertical	2003
2	Dinâmica Engenharia LTDA	Avenida FAB – 1221 Centro	07	Serviço Geral	2003
3	Ericstel Construções Metalicas LTDA	Av. Nações Unidas – 744 Laguinho	05*	Residencial Multifamiliar Vertical	2005
4	Construção Meio Norte LTDA	Avenida Mendonça Furtado – 1910 Centro	05	Residencial Multifamiliar	2006
5	Betral Rent a car LTDA	Rua Tiradentes – 303 Centro	07	Hotelaria	2006
6	Indústria da Construção LTDA	Avenida Procópio Rola – 456 Centro	06	Multifamiliar	2006
7	Odelson Sales dos Santos	Rua Manoel Eudócio Pereira, 1494 - Centro	11	Comercial	2007
8	Tribunal Regional Eleitoral do Amapá	Av. Mendonça Junior - 1502 – Centro	05	Serviço	2008
9	Susana Cristina Pontes	Av. Mendonça Jr. 1502 – Laguinho	05	Residencial Multifamiliar	2008
10	Dinâmica Engenharia (Edifício Mont Blanc).	Av. FAB – Centro	07	Multi familiar vertical	2008
11	ICON – Industria e Comercio Civil LTDA.	Av. Antonio coelho de Carvalho – Centro	12	Residencial multifamiliar vertical	2008
12	ICON – Industria e Comercio Civil LTDA	Av, Enestino Borges, 721 – Centro	14	Residencial multifamiliar vertical	2008
13	ICON – Industria e Comercio Civil LTDA	Av. Antonio Coelho de Carvalho – Centro	14	Residencial multifamiliar vertical	2008
14	S.M.C – Construções e	Av. Procópio Rola n.	5	Misto	2008

	incorporações LTDA	1376 Centro			
15	Construtora Meio Norte LTDA	Via de penetração s/n Jardim Marco Zero	7	Residencial Multifamiliar	2008
16	Verticalle Construções e incorporações LTDA	Rua Hamilton Silva 1466 Centro	14	Residencial	2008
17	Amazonas Importados LTDA	Rua São José Centro	5	Comercial	2008

Quadro 21 - Liberações de construção de prédios em Macapá a partir de 5 pavimentos (2002 – 2008)

Fonte: Prefeitura Municipal de Macapá.

*Prédio Residencial construído em 4 (quatro) blocos com 5(cinco) pavimentos.

Org. MELO (2009).

Como se pode verificar no quadro acima foi somente a partir do ano de 2008 que se intensificou em Macapá a construção de edifícios superiores a 5 pavimentos e, em sua maioria, destinados aos residenciais multifamiliares, ao passo que nos anos anteriores, havia grande variação quanto ao número de construções desse tipo de empreendimento. Vale ressaltar a presença destas edificações em áreas mais urbanizadas da cidade – na chamada área central – e a vantajosa liderança da construtora ICON (Indústria da Construção Civil Ltda.) na edificação de prédios.

O que se pode notar a partir dos dados das empresas que atuam na produção de empreendimentos imobiliários em Macapá foi que, assim como no setor de comércio e serviços, existe uma forte presença de grupos locais no desenvolvimento dessa atividade, alguns deles, inclusive, não tendo essa atividade imobiliária como a principal de seus investimentos. Conforme se pode verificar no quadro 21 (acima) existem três formas principais de investimentos no setor da construção vertical em Macapá: o primeiro é o *investidor individual*, que, em geral, tem o Amapá como base de sua riqueza, busca com recursos próprios e/ou por meio de parcerias com instituições financeiras que atuam no ramo do financiamento habitacional, construir empreendimentos imobiliários voltados à habitação e com isso auferir a renda da terra urbana por meio da comercialização das unidades habitacionais, na maioria das vezes por meio de venda à vista ou através de uma entrada e o parcelamento do restante da dívida em parcelas que não chegam há perfazer doze meses. O segundo refere-se aos investidores que não atuam diretamente no mercado imobiliário, cujos empreendimentos por eles produzidos estavam voltados para melhorar a atividade em que atuam (ex. Amazonas Importados) ou para ampliar seu portfólio de investimentos na cidade, por exemplo, a Betral rent a car que atua, principalmente, no ramo de concessionárias de veículos e fez um investimento no setor de hotelaria por meio de uma franquia de um grande grupo transnacional que atua no setor (ver nota 38). O

terceiro grupo refere-se aqueles que atuam diretamente no mercado imobiliário, são grupos que operam tanto individualmente, quanto em parcerias com empresas de fora do Estado, principalmente as que têm sua atuação na metrópole de Belém. De acordo com publicação recente da empresa ThyssenKrupp Elevadores, Macapá é um dos novos pólos da construção civil da Amazônia, juntamente com Porto Velho (RO) e Rio Branco (AC), fato que fez com que a empresa inaugurasse um novo escritório nessa cidade a fim de melhor atender seus clientes. Sobre a força do setor imobiliário na cidade de Macapá, assim se posicionou a empresa de elevadores:

Em Macapá, o segmento residencial impulsiona os negócios e cresce a todo vapor. A construtora Meio Norte, que já lançou 36 unidades em 2010, se prepara para colocar no mercado um novo empreendimento de uma torre com seis pavimentos até o final deste ano. "A Zona Norte da cidade está crescendo bastante, com muitos prédios residenciais sendo construídos. O número de construtoras atuando aqui também aumentou", observa a engenheira civil Eriane da Silva Duarte, da construtora Meio Norte (TKE EM MOVIMENTO, 2010, p. 01).

Deve-se ressaltar, ainda, que em alguns casos pode-se verificar a parceria entre grupos locais e aqueles de atuação regional, principalmente, tendo Belém como principal ancora de seus investimentos, muito embora existam grupos com atuações que extrapolam a região, com atuação em cidades do nordeste (Fortaleza, Natal etc.) e do Estado de Tocantins (Araguaína).

Verificamos que o crescimento urbano de Macapá vem sendo desenvolvido tanto na forma vertical, em áreas mais urbanizadas no centro da cidade, quanto na forma horizontal nas periferias. Nas áreas localizadas próximas ao centro da cidade, que são dotadas de melhor infra-estrutura, concentram-se a verticalização, influenciada por uma classe de melhor poder aquisitivo que não deseja se distanciar do comércio e dos serviços ali oferecidos. Já nas áreas mais distantes do centro da cidade, localiza-se a forma horizontalizada da produção urbana, que outrora seu conteúdo era determinado pela presença de uma população de baixo poder aquisitivo, mas agora vem sendo ocupada, também, por loteamentos fechados.

A respeito da implantação de loteamentos fechados em Macapá pode-se afirmar que se encontra num estágio ainda inicial, pois dos 10 loteamentos fechados legalizados junto a Prefeitura Municipal de Macapá (quadro 22), 5 (cinco) encontra-se em processo de construção, 3 (três) parcialmente ocupados e somente 2 (dois) encontra-se com todos

os seus lotes ocupados. Portanto, mais do que de um processo já consolidado, está se falando de tendências verificadas na realidade urbana de Macapá.

Nº	Loteamento	Localização	Nº de Lotes	Ano de entrega do loteamento ou legalização
1	Residencial San Marino	Rodovia JK – Pedrinhas	42	1990
2	Residencial Equinócio	Rodovia JK	32	1998
3	Residencial dos Promotores	Ramal dos Promotores – Rodovia JK	36	2000
4	Bella Ville Residencial	Rod. Duque de Caxias com ramal do Km 09.	-	2001
5	Residencial Amazon Ville	Rodovia do Curiaú Km 01 – J. Felicidade	389	2005
6	Residencial Solar Equatorial	Ramal dos Promotores - Rodovia JK	25	2005
7	Residencial Manari Village	Rodovia JK	62	2007
8	Condomínio Terra Brasillis	Rodovia JK	-	-
9	Residencial Cajari	Rod. Duque de Caxias	28	-
10	Loteamento Vila Tropical	Rodovia JK	218	2008

QUADRO 22 - Loteamentos fechados em Macapá (1990 a 2008).

Fonte: Prefeitura Municipal de Macapá

Org. MELO (2009)

Ao discutirem o papel dos loteamentos fechados na reestruturação da cidade Média de Macapá, Amaral e Melo (2009) fazem uma breve narrativa da história desse tipo de empreendimento para cidade em questão.

O primeiro deste tipo de empreendimento residencial implantado em Macapá foi *Residencial San Marino*, inaugurado em 1990, teve a maioria de suas residências vendidas para funcionários públicos com financiamento da Caixa Econômica Federal, e que atualmente encontra-se totalmente descaracterizado do padrão inicial. O *Residencial Equinócio* surgiu a partir da iniciativa de um grupo de amigos que compraram um terreno as margens da Rodovia Juscelino Kubistchek e iniciaram as obras de implantação de toda a infraestrutura, inclusive de um muro em torno da propriedade, atualmente esse empreendimento encontra-se parcialmente ocupado. O *Residencial dos Promotores* surgiu a partir da compra de uma área para a construção de um clube, como esta construção não tomou conta

de toda a extensão do terreno, o restante foi loteado e vendido para os promotores associados, dando origem, assim, ao residencial em questão. Este na atualidade encontra-se parcialmente ocupado e não possui muitos equipamentos urbanos. O *residencial Manari Village* é de iniciativa privada, é considerado de alto padrão, de modo que seus lotes estão sendo comercializados por um valor aproximado de cento e trinta mil reais. Deve-se ressaltar que entre os loteamentos implantados em Macapá, ele possui o mais completo conjunto de equipamentos urbanos e comunitários, incluindo acesso para o rio Amazonas com estacionamento para barcos e estação de tratamento de esgoto próprio. O *residencial Vila Tropical* é de iniciativa da Construtora e Urbanizadora Manari, destinado a classe de médio poder aquisitivo, com disposição de pagar aproximadamente quarenta e dois mil reais pelo custo dos lotes. Os Residenciais Amazon Ville e Terra Brasília são os únicos loteamentos que atualmente encontra-se em construção e não possuem nenhum lote ocupado. O Residencial Solar Equatorial não surge com a parceria entre o proprietário da terra e a empresa loteadora, o que é comum acontecer em outros loteamentos, mas sim pela contratação de uma empresa pelo proprietário de terra para realizar a implantação da infra-estrutura urbana, e assim vender os lotes para outras pessoas; atualmente 60% dos lotes encontram-se ocupados.

Como se pode notar nessa breve descrição da história dos loteamentos fechados de Macapá, as empresas que tem atuado na produção desse tipo de empreendimento na cidade podem ser caracterizadas fundamentalmente como empresas locais, uma vez que tem sua atuação restrita ao espaço urbano da cidade de Macapá, especialmente nos eixos rodoviários que a articulam com a cidade de Santana.

Conforme se verifica no mapa 08, a localização dos loteamentos fechados ocorre preferencialmente em áreas consideradas periféricas, mas com acesso rápido ao centro de Macapá e/ou fixados em pontos estratégicos de ligação entre Macapá e Santana, uma aspecto que reforça ainda mais a necessidade de pensar a articulação existente entre essas duas cidades do Amapá.

ESPACIALIZAÇÃO DOS LOTEAMENTOS FECHADOS EM MACAPÁ

Mapa 8: Espacialização dos Loteamentos Fechados em Macapá

Fonte: Melo (2009).

Por mais que existam loteamentos fechados e condomínios verticais em Macapá que acabam contribuindo para um processo de modernização do território da cidade, deve-se ressaltar que a principal forma de acesso à cidade continua sendo a ocupação de espaços periféricos, especialmente as chamadas “ressacas” (mapa 9). Por mais que o Estado venha tentando, pelo menos desde 1973, disciplinar/ordenar o processo de ocupação e expansão da cidade por meio de instrumentos de planejamento, de fato foram os “assentamentos espontâneos” que serviram de base para solução do problema da habitação para as populações mais pobres da cidade.

De acordo com Tostes (2006) desde 1973 que existe um Plano de Desenvolvimento Urbano em Macapá, elaborado pela Fundação João Pinheiro e que já indicava as novas áreas para expansão urbana, dentre as quais, os bairros Congós, Buritizal, Lagoa dos Índios, Pedrinhas e Elesbão. Ainda segundo esse autor outro plano foi elaborado buscando ordenar a produção do espaço na cidade, o Plano de Desenvolvimento H. J. COLER & Associados S. A. (1976-1979), que mais uma vez indicava o eixo-sul da cidade de Macapá como prioritária para ocupação da população, especialmente aquela de melhor poder aquisitivo. Como ressaltava Tostes (2006), por mais que existissem planos para disciplinar a ocupação da cidade, na verdade, o acesso à moradia passava pelos mecanismos tradicionais de financiamento bancário, o que facilitou o acesso dos funcionários públicos à habitação, por um lado, mas que impossibilitou o acesso da população mais pobre, uma vez que não tinham os pré-requisitos necessários para acessar os programas. O resultado disso, segundo ele, foi que a criação de novos bairros populares na cidade passou a coincidir em grande medida com períodos eleitorais, o que acabou por transformar a luta pela habitação numa verdadeira “política de assentamento, onde os principais critérios eram de natureza política” (TOSTES, 2006, p. 101).

Mapa 9: Áreas de Ressaca em Macapá
Fonte: Trabalho de Campo, 2010.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo desta tese foi o de analisar a relação entre a metrópole de Belém e as cidades médias de Marabá (PA) e Macapá (AP) à luz das dinâmicas econômicas que atingiram a região no contexto da fronteira. Procurou-se sustentar que à medida que a Amazônia foi sendo inserida na dinâmica do capitalismo, como uma fronteira, as relações entre metrópole e cidades médias também foram sendo alteradas, não se tratando, contudo, de uma simples mudança de grau ou intensidade, mas de uma mudança da natureza do processo, pois foi nesse mesmo contexto que Belém se transformou numa metrópole dispersa (TRINDADE JR., 1998) e que as cidades médias e algumas cidades pequenas foram assumindo a função de base logística para reprodução do capital no interior da região (BECKER, 1998; MACHADO, 1996; TRINDADE JR.; PEREIRA, 2007).

Para essa construção analítica procurou-se dialogar com três das principais contribuições que tem se colocado para interpretação da geografia urbana brasileira nos últimos anos. A primeira busca analisar as dinâmicas econômicas e a reestruturação urbana do país, a partir do entendimento do papel e do significado das cidades médias (SPOSITO, 2000; 2004). Neste caso, argumenta-se que se o capitalismo apresentou ao longo de quase todo o século XX uma forte tendência a concentração e centralização, acompanhada de uma estrutura espacial de mesma natureza, em que processo (urbanização) e forma (cidade) eram qualificados pelo caráter concentrador, na atualidade, com a “emergência de um novo ciclo de crise no capitalismo que se instalou no último quartel do século XX”, observa-se, de um lado, a permanência do processo concentrador e centralizador e, de outro lado, a transformação na forma espacial, com o aparecimento de novas formas espaciais caracterizadas pela descontinuidade territorial.

O par urbanização – cidade mantém-se como expressão de uma relação intrínseca e indissociável, mas agora caracterizado pelo rompimento da identidade entre processo e forma, no que se refere à tendência de concentração. Essa é uma das contradições que resultam do movimento em curso e se apresenta aos pesquisadores como desafio para compreender o mundo urbano contemporâneo (SPOSITO, 2004, p. 10).

Com base nesse raciocínio a autora mostra uma mudança no papel das cidades médias e de suas relações com a metrópole em São Paulo. Desta forma, aponta para as seguintes dinâmicas para a compreensão da temática: 1) a reestruturação urbana está

relacionada à desconcentração das atividades produtivas; 2) a desconcentração das atividades produtivas vem acompanhada de uma centralização na metrópole; 3) a desconcentração reforça o papel das cidades médias, principalmente no que se refere ao comércio e aos serviços; 4) o consumo de tipo moderno se expande para as cidades médias do interior paulista; 5) a presença desses novos capitais no interior impacta a estruturação das cidades com a emergência de novas centralidades intra-urbanas. Em linhas gerais, o crescimento das cidades médias está relacionado à desconcentração espacial das atividades produtivas, contudo, sem negar a centralização espacial das atividades de comando na metrópole (SPOSITO, 2004).

A segunda, também tem se preocupado em analisar as transformações econômicas e a reestruturação urbana brasileira, porém, colocando no centro de sua análise a “metropolização do espaço” (LENCIONI, 2003; 2004a, 2006a). Nessa perspectiva de análise parte-se da compreensão de que a dinâmica do capitalismo aprofunda sua tendência à concentração e centralização do capital na metrópole, mas dessa vez acompanhada, de um lado, pelo processo de desconcentração produtiva, que imprime aos espaços não metropolizados características metropolitanas e, de outro lado, faz com que a metrópole se insira mais nitidamente na dinâmica da globalização, mantendo relações cada vez mais fluidas com o sistema urbano nacional e aprofundando suas relações com as redes internacionais de cidades.

Reiterando, as diferenças regionais se definem segundo o processo de metropolização dos espaços; ou seja, em função de os espaços se apresentarem com maior ou menor número de cidades com características metropolitanas. Chamamos de cidades com características metropolitanas as que apresentam, entre outros aspectos, infra-estrutura de serviços bastante desenvolvida, presença significativa de atividades baseadas no trabalho imaterial, vínculo freqüentes com as chamadas cidades globais, praça financeira expressiva, tecido urbano que contém várias centralidades e vida noturna ativa.

Ao passo que nos espaços metropolizados essas características são mais freqüentes, nos espaços não metropolizados são pontuais. Mas, mesmo assim, as cidades do interior, quer mais, quer menos alcançadas pelo processo de metropolização, conheceram profunda transformação deixando ao largo as imagem de um passado interiorano em que as portas das residências eram menos vigiadas (...) (LENCIONI, 2004a, p. 164).

A terceira perspectiva analítica considera o debate em torno da “urbanização do território”, em que ao invés de se falar apenas na difusão das variáveis e nexos

modernos no plano da sociedade, procura-se entendê-los a partir de sua difusão territorial, no plano da tecnoesfera e da modernização do território. Segundo Santos (2005), os estudos devem buscar interpretações globais, tendo como referência de sua análise a realidade do presente, o que induz o pesquisador a pensar sobre o período histórico atual, período técnico-científico e informacional, e suas implicações na sociedade e no território. Neste sentido, o autor aponta para a coexistência de processos na realidade urbana brasileira:

Aumenta o número de cidades locais e sua força, assim como os centros regionais, ao passo que as metrópoles regionais tendem a crescer relativamente mais que as próprias metrópoles do Sudeste. As metrópoles regionais mudaram de qualidade nestes últimos dez anos, primeiro porque se transformaram em metrópoles com um conteúdo nacional, capazes de manter relações nacionais e segundo, porque as respectivas regiões metropolitanas passaram a constituir áreas onde se diversificam e avolumam as relações interurbanas, com o aumento da divisão do trabalho, o que conduz ao apressamento e aprofundamento de uma série de processos econômicos e sociais (SANTOS, 2005, p. 134).

Ao lado da urbanização concentrada e da metropolização, caracterizadas pelo aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (com população em torno de meio milhão de habitantes), cujo efeito do tamanho tem implicações profundas na divisão interurbana e intra-urbana do trabalho, observa-se uma tendência a desmetropolização, entendida como sendo a divisão da população com outros núcleos urbanos, ou seja, ao mesmo tempo em que se verifica a expansão da metropolização, tem-se, paralelamente, a ascensão de alguns núcleos urbanos à categoria de cidade grande e de cidade intermediária. Por fim, indica que junto à urbanização concentrada, à metropolização e à desmetropolização, têm-se a “dissolução” da metrópole e a involução metropolitana. A primeira tornou-se possível devido à centralidade assumida pela informação na nova divisão territorial do trabalho que atingiu o país, imprimindo ao mesmo, novas condições de polarização, que garantiram à São Paulo a sua presença em todo o território nacional enquanto uma “metrópole informacional”. A segunda diz respeito ao fato de que as grandes metrópoles têm apresentado uma taxa de crescimento econômico menor do que as suas respectivas regiões, e do que o país como um todo, o que permite a coexistência de diferentes capitais no interior da cidade e, conseqüentemente, a convivência de diferentes tipos de atividades e de trabalhos (SANTOS, 2005).

Ao analisar processos de “urbanização do território” e de “metropolização do espaço” a partir da realidade amazônica, Trindade Jr. (2005) busca sustentar que existe uma diferenciação sub-regional quando se pensa a urbanização do território para a região, devendo-se considerar que o nível de desconcentração da população e das atividades produtivas está relacionado à expansão das frentes econômicas e de modernização do território. Dessa forma, afirma que nos espaços onde essa dinâmica foi menos intensa, verificar-se a maior presença da urbanização concentrada e um papel mais marcante da metrópole regional na vida econômica, como se pode comprovar com o exemplo da Amazônia ocidental, em que a metrópole de Manaus concentra a maior parcela da população urbana e da dinâmica econômica do estado.

Como ressalta o autor, essa mesma dinâmica apontada acima, não ocorreu naqueles espaços onde o processo de expansão das frentes econômicas ocorreu de maneira mais intensiva e difundida pelo interior do território, como ratifica a experiência da Amazônia oriental, em que os investimentos foram na sua grande maioria realizados no interior da região em detrimento dos limites metropolitanos de Belém. Essa maior desconcentração das atividades produtivas, unida à malha sócio-espacial, acabou por expandir o meio técnico-científico e informacional e por redefinir a economia política da urbanização, que produziu uma maior urbanização do território. Como sustenta o autor:

Nesse contexto, cidades médias e pequenas dividem junto com o espaço metropolitano a importância no processo de urbanização e no dinamismo das atividades econômicas, ainda que o último, o espaço metropolitano, exerça uma certa primazia, dada a sua importância no contexto regional. Tal primazia não significa, entretanto, presença intensa das metrópoles regionais na vida econômica e política dos espaços situados dos seus limites imediatos de influência. As metrópoles extra-regionais, nesse caso, assumem presença marcante, definindo relações menos horizontais que verticalizadas das sub-regiões em relação ao espaço nacional (TRINDADE JR., 2005, p. 19).

A partir dessa constatação Trindade Jr. (2005) afirma, então, que o processo de metropolização do espaço, de que trata Lencioni em diferentes trabalhos (2003; 2004a, 2006a), se manifesta na região amazônica, em grande medida, pela “presença marcante das metrópoles nacionais e mesmo extra-regionais que propriamente das metrópoles regionais”. Seguindo este raciocínio, afirma que o papel de “centro urbano relacional” é amainado muitas vezes devido a essa maior presença de centros metropolitanos extra-regionais que vêm assumindo cada vez maior centralidade dentro da região.

É interessante notar que para Santos (2005) é exatamente a difusão do meio técnico-científico e informacional que refez essa relação da metrópole com a região, não sendo mais possível tratá-la como faziam os clássicos que trabalhavam com a idéia de região polarizada. Dessa forma, esse meio técnico-científico e informacional é a expressão geográfica do capitalismo maduro, que produz algumas áreas contínuas, por ele denominadas de “região concentrada” (São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, parcelas consideráveis do Mato Grosso do Sul, Goiás e Espírito Santos), e outras áreas descontínuas (o restante do país) em que a modernização ocorre por meio de manchas, de pontos luminosos, havendo, porém, uma forte tendência à difusão aligeirada dessa dinâmica.

A difusão de um sistema de base reticular tornou extemporânea a análise da relação metrópole e região por meio da estrutura pólo-hinterlândia. O dado organizacional é o espaço de fluxos estruturadores do território e não mais, como no passado, um espaço onde os fluxos de matéria desenhavam o esqueleto do sistema urbano. Para Santos (2005) por mais que se tenha um espaço contínuo, entendido como um recorte horizontal do espaço total, que pode derivar de relações necessárias entre o núcleo e o seu entorno imediato, é cada vez mais o espaço descontínuo que domina a estruturação do espaço, por meio de um recorte vertical, em que a região deixa de ser um produto da solidariedade orgânica para se transformar num resultado da solidariedade organizacional.

Diante das análises desses autores, não resta dúvida de que o processo de urbanização do território se faz presente de forma intensa na Amazônia oriental, ainda que Oliveira (2001) imponha restrições ao uso dessa categoria para o entendimento da Amazônia ocidental, considerando que se do ponto de vista da psicoesfera, esse processo se faz presente em toda a região, do ponto de vista da tecnoesfera, ele ocorre apenas em alguns espaços seletivos, os “espaços luminosos”.

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, como se buscou sustentar ao longo da tese. 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 demonstraram 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.

A forma encontrada pelo capital para romper as barreiras físicas e expandir seu processo de acumulação ampliada (HARVEY, 1990) na Amazônia nem sempre passa pela imposição de relações sociais tipicamente capitalistas, como demonstrou Martins (1997) para a análise mais geral da fronteira. No caso das cidades médias dessa região observou-se um movimento de “acumulação interna do capital”, isto é, o capital de base local passou a ter uma inserção mais intensa nas atividades econômicas analisadas, o que fez com que a relação de hierarquia existente, historicamente, entre a metrópole e as cidades médias na rede urbana regional se alterasse, pois, se no passado era a metrópole que crescia mais do que a região, agora, acontece o contrário, acompanhando de perto uma tendência apontada por Santos (1994; 2005) para o território nacional. A diferença está, contudo, na mediação desse processo, que, no caso de São Paulo, referência empírica de Santos (1994; 2005), é a mudança do conteúdo da metropolização (LENCIONI, 2004) e da própria metrópole (CARLOS, 2009), que vai sendo determinada cada vez mais por relações globais, em que o capital financeiro passa a fazer uso do espaço no seu processo reprodutivo. Como indicou Carlos:

Atualmente, o movimento de passagem da hegemonia do capital industrial para o capital financeiro não quer dizer, evidentemente, que a metrópole se desindustrializa, pois, o que constatamos é que o processo de desconcentração do setor produtivo das empresas se faz com uma centralização das sedes de empresas em São Paulo. O que há de novo nesse processo é o fato de que o setor financeiro vai se realizar por meio do espaço, isto é, produzindo o espaço, uma vez que o capital tende a migrar de um setor ao outro da economia, e quando isso ocorre, uma nova infraestrutura se torna necessária como condição e meio para que tal processo se realize (CARLOS, 2009, p. 305).

Para a realidade urbana de Belém e da Amazônia a mediação não é essa do capital financeiro e da metrópole informacional. Por mais que Trindade Jr. (1998; 2005) tenha seguido a proposta de Santos (2005), e afirmado que Belém desempenha o papel

de um “centro urbano relacional”, busca-se sustentar aqui, que não é essa a função assumida pela metrópole de Belém. Ainda que se concorde com a maior parte do raciocínio construído por Trindade Jr. (1998; 2005), pode-se dizer que o papel exercido por Belém, na relação com Macapá e Marabá, não aponta na direção por ele indicada. A relação com Macapá continua sendo, em grande medida, a do “velho” capital comercial e mercantil, que dessa vez tem se aproveitado das dificuldades à circulação da mercadoria na região para lucrar, no processo de intermediação, como sempre fez. Para sustentar esse argumento, pode-se recuperar a importância assumida pelo setor atacadista (inclusive com as maiores empresas do comércio de varejo atuando no mesmo) e pelo setor de transporte de navegação, que se aproveita de uma “situação geográfica favorável” para lucrar. Como afirmou a maioria dos entrevistados do setor de comércio formal e informal, a principal dificuldade é logística, por mais que se tenham os incentivos da SUFRAMA, o controle da circulação impõe restrições ao consumo, de modo que é necessário buscar alternativas, principalmente nas feiras das margens de igarapés e nas feiras dos produtores rurais.

É preciso deixar evidente que as transformações pelas quais a Amazônia passou, principalmente, depois de sua inserção como fronteira do capitalismo, não significou o fim do capital comercial e mercantil dentro da região. Muito embora o capital industrial e financeiro tenha se estabelecido como o condutor do processo, reforçando ainda mais a centralidade do capital no Brasil, conforme se discutiu no terceiro capítulo, deve-se afirmar o caráter de desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo, uma vez que esse processo de expansão econômica não ocorre de maneira homogênea envolvendo algumas vezes, como no caso de Macapá, a reprodução de relações que envolvem a presença do capital comercial e mercantil reinventado, porém sob o comando do capitalismo dito avançado.

As relações estabelecidas entre Belém e Marabá, pelos dados analisados, são muito restritas, o que não permite o uso da perspectiva da “metropolização do espaço” para o seu entendimento. Por mais que nessa relação se observe uma tendência a concentração e centralização do capital nas metrópoles nacionais, como São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro, nas metrópoles extra-regionais, como Goiânia, Belo Horizonte etc. ou, ainda, de cidades médias de regiões cuja composição orgânica do capital é mais densa, como Uberlândia; não se pode falar em metropolização do espaço, simplesmente, porque essa conceituação parte do pressuposto de que há uma impressão, no espaço, de características metropolitanas aos espaços não metropolizados. Neste sentido, existe

uma maior presença de conexões verticais, o que é uma tendência que se apresenta para aqueles espaços que funcionam como condição da reprodução do capital global, porém, com a diferença de que tal inserção não tem garantido um processo de modernização do território dessas cidades.

A “cidade média da fronteira”, como está sendo proposta aqui, é mais do que simplesmente um ponto nodal, uma base técnica a reprodução dos capitais centralizados na metrópole. Se, por um lado, as cidades médias analisadas são a base fundamental para reprodução econômica dos grandes circuitos econômicos, por outro lado, elas funcionam, também, como articulações horizontais, porém, não somente ligadas ao circuito do consumo, mas, sobretudo, enquanto projetos de transformação e de “resistência”. Lembre-se aqui das feiras, do comércio de rua, do comércio das margens dos igarapés etc. O que dizer dos assentamentos rurais de Marabá que têm nas feiras não somente um espaço para comercializar seus produtos, mas uma busca de alternativa às redes e aos tentáculos estabelecidos pela reprodução? O que dizer da resistência as tentativas das siderúrgicas de se impor nas terras dos assentamentos rurais de Marabá e que têm sido enfrentadas por um movimento social organizado? Tudo isso são formas de pensar a cidade média a partir de outra perspectiva. Silveira (2002) fala em cidade média da globalização; Oliveira (2004) fala em cidade média de responsabilidade territorial; por que não falar em “cidade média de fronteira”, considerando que a emergência desse tipo de cidade e da centralidade urbano-regional por ela exercido, está diretamente relacionada à mediação da forma como as dinâmicas econômicas se impuseram a região, e transformaram suas relações espaciais, por meio da dinâmica fronteira, adjetivada por Becker (1998), de urbana?

Não se trata, porém, de cair num lugar comum, daqueles que pensam as mudanças, puramente, como perda e/ou ganho de importância. O que era a região antes de sua transformação numa fronteira? A investigação histórica aponta para o fato de que, se alguém se beneficiou de todas as dinâmicas anteriores, foram as metrópoles, pois a região como um todo, amargava uma condição de precariedade nas suas formas espaciais e nos conteúdos de suas relações, que estavam fundadas no “sistema de aviamento”. Qual foi a herança da borracha para Macapá e Marabá? O objetivo aqui não é o de cair num discurso vazio de que antes era ruim e agora é bom, apenas procura-se constatar um movimento de “acumulação interna”, que fez com que essas cidades ascendessem à condição de cidades médias – não confundir com cidade de porte médio, como advertiu Sposito (2000) – porém, com a permanência do poder, agora, das elites

locais, dos “donos da cidade!”, que promovem novas articulações que mudam os fluxos e as relações com a metrópole de Belém. Na verdade, o que mudou em grande medida foi à natureza do capital que atuava na região, que de comercial e mercantil passou a industrial e financeiro, o que impôs essa tendência a uma maior vida de relações com a ordem distante, como se buscou argumentar no segundo capítulo.

Na relação estabelecida entre a metrópole de Belém e as cidades médias de Marabá e Macapá, observa-se de um lado, o reforço à concentração e centralização do capital, que atuam em nível nacional e internacional, no entanto, sua atuação em Marabá denota uma lógica mais reticular e, na relação com Macapá, observa-se ainda um forte papel de intermediação e controle de Belém na reprodução. De outro lado, observam-se também relações e dinâmicas, ligadas a ordem próxima, cujo controle e mediação não se submetem às relações verticais, chegando, mesmo, em alguns casos a fazer uso de suas “brechas” para se inserir e se beneficiar de diferentes formas.

Antes de finalizar é necessário acrescentar uma última conclusão encontrada no processo de pesquisa e que acabou superando uma das hipóteses levantadas inicialmente no trabalho. Na verdade, esta conclusão refere-se ao papel da metrópole de Belém na relação estabelecida com a cidade de Macapá. A esse respeito os estudiosos da Amazônia são unânimes em afirmar que na relação que Belém estabelece com Macapá, ela assume um papel de comando hegemônico, sem a presença de qualquer outra metrópole competindo com sua atuação no eixo setentrional, no sentido Macapá-Guiana Francesa. Apesar dessa unanimidade é preciso afirmar que não foi isso que se verificou nos trabalhos de campo realizados em Macapá, principalmente através de uma entrevista realizada com o representante local da SUFRAMA, que deixou evidente a presença da metrópole de Manaus na vida de relações de Macapá, especialmente por meio de investimentos na infra-estrutura, nas pesquisas e nos incentivos ao desenvolvimento de atividades produtivas na Área de Livre Comércio Macapá-Santana.

Por fim, pode-se dizer que diversas questões a respeito da relação da metrópole com as cidades da região amazônica ainda precisam ser pesquisadas, no sentido de contribuir para o entendimento da temática: 1) Como se estabelece a relação entre a metrópole de Belém e as cidades médias de Santarém e Imperatriz (MA)? A relação que Belém estabelece com as cidades de Castanhal e Abaetetuba (Nordeste do Pará) permite afirmar que estas últimas se configuram como cidades médias com relativo grau de autonomia da metrópole, ou devem ser entendidas como expressão da reestruturação metropolitana que atinge a região e produz, a exemplo do que ocorre no sudeste do país,

um processo de metropolização do espaço? Com a expansão das atividades produtivas no Estado do Pará (soja, gado, minérios etc.) que consideram imprescindíveis a revalorização e ampliação do papel de Barcarena, Outeiro e Curuçá como espaços privilegiados para o desempenho da função portuária, pode-se dizer que esse processo vem acompanhado de uma recentralização na metrópole de Belém?

REFERÊNCIAS

- ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colonial. **Novos Cadernos NAEA**, v. 8, n. 1 - p. 73-114 jun. 2005.
- _____. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. **Paper do NAEA**, v. 170, n. 1, p. 01-24 maio 2004
- ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Biologismos, geografismos e dualismos: notas para uma leitura crítica de esquemas interpretativos da Amazônia que dominam a vida intelectual. In: _____. **Antropologia dos Achivos da Amazônia**. Rio de Janeiro: Casa 8/FUA, 2008.
- _____; ACEVEDO MARIN; Rosa. Campanhas de desterritorialização na Amazônia: o agronegócio e a reestruturação do mercado de terras. In: BOLLE, Willi; CASTRO, Edna; VEJMEKA, Marcel. **Amazônia: região universal e teatro do mundo**. São Paulo: Globo, 2010.
- ALVES, Livia Navegantes; RODRIGUES, Márcia; SCHERER, Rafael. **O Arranjo Produtivo do Leite do Sudeste do Pará**. Marabá: UFPA/LASAT/CNPq. 2006.
- AMARAL, M. D. B. **O carvoejamento e sua insustentabilidade em Rondon do Pará**. (Especialização em Formação de Especialistas em Desenvolvimento de Áreas Amazônicas) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2007
- _____. O avanço da frente pioneira na Amazônia oriental e a configuração de um território do carvão. In: Simpósio Internacional de Geografia Agrária (SINGA), 2009, Niterói (RJ). **Anais...** Niterói (RJ): UFF, 2009.
- _____. **Territorialização do capital e monopolização do território nas atividades do carvoejamento na Amazônia oriental**. São Paulo: USP, 2010. (Relatório de Qualificação).
- AMARAL, Márcio Douglas Brito; MELO, Alan Patrick Coimbra. Loteamentos fechados em cidades médias da Amazônia: um estudo do residencial San Marino (Macapá-AP). Macapá: UNIFAP, 2009. (mimeo)
- ANDRADE, Thompson A; LODDER, Celsius A. **Sistema urbano e cidades médias**. Rio de Janeiro: IPEA, 1979. (Coleção Relatórios de Pesquisa).
- ARAÚJO, Renata Malcher. **As cidades da Amazônia no século XVIII**: Belém, Macapá e Mazagão. Porto: FAUP, 1998.
- BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia**: a nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.
- _____. Fronteira e urbanização repensadas. In: ____; MIRANDA, Mariana; MACHADO, Lia Osório. **Fronteira amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília: Editora da UNB, 1990.
- _____. **Amazônia**. 6ª ed. São Paulo: Ática, 1998.
- _____. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

_____. Uma nova regionalização para pensar o Brasil? In: LIMONARD, Ester; HAESBAERT, Rogério; MOREIRA, Rui. **Brasil, século XXI** – por uma nova regionalização? São Paulo: Max Limord, 2004a.

_____. Redefinindo a Amazônia: o vetor tecno-ecológico. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Brasil: questões atuais da reorganização do território**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005

_____. Pensando o futuro da Amazônia: o papel das cidades em produzir para conservar. In: BATISTELLA, Mateus; MORAN, Emilio F.; ALVES, Diógenes S. **Amazônia: natureza e sociedade em transformação**. São Paulo: Edusp, 2008.

BELTRÃO, Leonardo de Jesus dos Santos; PORTO, Jadson Rebelo. A forma e a função urbana de cidades médias na Amazônia: os casos de Macapá e Santana (AP). In: TRINDADE JR. et al (Orgs.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: FASE/COMOVA, 2009.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Estudo da dimensão territorial para o planejamento**: volume III – Regiões de referência. Brasília: MP, 2008.

BROWDER, John O; GODFREY, Brian J. **Cidades da floresta**: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira. Manaus: EDUA, 2006.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A metrópole de São Paulo no contexto da urbanização contemporânea. **Revista de Estudos Avançados**, São Paulo, v. 23, n. 66, p. 303-314.

CARNEIRO, Marcelo Sampaio. Crítica social e responsabilidade empresarial. Análise das estratégias para legitimação da produção siderúrgica na Amazônia oriental. **Caderno CRH**, Salvador, v.21, n. 53, p. 326-333, maio/ago. 2008.

CARVALHO, Guilherme; CASTRO, Edna. Globalização e conflito nos processos de integração na fronteira do Amapá com a Guiana Francesa. In: ARAGÓN, Luis E.; OLIVEIRA, José Aldemir (Orgs.). **Amazônia no cenário sul-americano**. Manaus: EDUA, 2009.

CASTRO, Edna. Industrialização, transformações sociais e mercado de trabalho. In: _____. MOURA, Edila A.; MAIA, Maria Lúcia Sá. **Industrialização e grandes projetos**: desorganização e reorganização do espaço. Belém: UFPA, 1995.

_____. Estado e políticas públicas na Amazônia em face da globalização e da integração de mercados. COELHO, Maria Célia Nunes; CASTRO, Edna; HURTIENNE, Thomas. **Estado e políticas públicas na Amazônia**: gestão do desenvolvimento regional. Belém: CEJUP, 2001.

_____. Políticas de estado e atores sociais na Amazônia contemporânea. In: BOLLE, Willi; CASTRO, Edna; VEJMEKKA, Marcel. **Amazônia**: região universal e teatro do mundo. São Paulo: Globo, 2010.

CARVALHO, David Ferreira. Industrialização tardia e grandes projetos. In: D'INCAO; Maria Ângela; SILVEIRA, Isolda Maciel. **Amazônia e a crise da modernização**. 2ª Ed. Belém: MPEG, 2009. (Coleção Eduardo Galvão).

CARDOSO, Francinete dos Santos. O Contestado Franco-Brasileiro: conflitos e representações. In: NEVES, Fernando Arthur de Freitas; LIMA, Maria Roseane Pinto (Orgs.). **Faces da História da Amazônia**. Belém: Paka-Tatu, 2006.

- CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: _____. (Org.) **Cidades na Floresta**. São Paulo: Annabume, 2008.
- COELHO, Maria Célia Nunes. Política e gestão ambiental (des)integrada dos recursos naturais na Amazônia oriental. In: ____; SIMONIAN, Lígia; FENZL, Norbert (Orgs.). **Estado e políticas públicas na Amazônia: gestão de recursos naturais**. Belém: Cejup, 2000.
- _____. *Commodities* minerais e a permanência do padrão corredor-fronteira na Amazônia oriental. OLIVEIRA, M. P; COELHO, M. C. N; CORRÊA, A. M. **O Brasil, a América Latina e o Mundo: espacialidades contemporâneas (II)**. Rio de Janeiro, 2008.
- CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, 1987.
- _____. A organização urbana. In: **Geografia do Brasil**, Região Norte, Rio de Janeiro: IBGE, 1989. Vol. 3, 255-71
- _____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. (pp. 23-33)
- COSTA, José Marcelino Monteiro da. Ocupação, integração e desenvolvimento da Amazônia: 60 anos de ação federal. In: MENDES, Armando Dias (Org.). **Amazônia, terra e civilização: uma trajetória de 60 anos**. 2ª ed. rev. aum. Belém: Basa, 2004.
- COSTA, Paulo Marcelo Cambraia. **Nailhargada fortaleza, logo ali na beira, lá tem o regatão**: os significados dos regatões na vida do Amapá – 1945 a 1970. Belém: Editora Açai, 2008.
- COSTA, Francisco de Assis. Decodificando economias locais: estrutura e dinâmica do sudeste paraense, uma região crítica da Amazônia. In: RIVERO, Sergio; JAIME JR., Frederico G. (Orgs.). **As Amazonas do século XXI**. Belém: Edufpa, 2008.
- DAMIANI, A. L. Urbanização crítica e situação geográfica a partir da metrópole de São Paulo. In: CARLOS, A. F. A; OLIVEIRA, A.U. (Org.). **Geografias de São Paulo: Representação e crise da metrópole**. São Paulo: Contexto, 2004.
- _____. A Crise da Cidade: os Termos da Urbanização. In: DAMIANI, A. L; CARLOS, A. F. A; SEABRA, O. C. L. (Org.). **O Espaço no Fim de Século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999.
- D'ARAÚJO, Maria Celina. Amazônia e desenvolvimento à luz das políticas governamentais: a experiência dos anos 50. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, ano 7, n. 19, p. 40-55, jun. 1992.
- DI PAOLO, Pasquale. **Cabanagem**: a revolução popular da Amazônia. Belém: CEJUP, 1985.
- DIAS, Catarina Vergolino. Marabá: centro comercial da castanha. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 20, n. 4, 1958.
- DRUMMOND, José Augusto; PEREIRA, Miriângela de Araújo Póvoas. **O Amapá nos tempos do manganês**: um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico – 1943-2000. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.
- GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HALL, Anthony L. **Amazônia**: desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás. Rio de Janeiro: Zahar, 1989.

HARVEY, David. **Los límites del capitalismo y la teoría marxista**. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

HUERTAS, Daniel Monteiro. Da fachada Atlântica a imensidão da hiléia: fronteira agrícola e integração territorial. São Paulo: Annablume, 2009.

HURTIENNE, Thomas. Agricultura familiar na Amazônia oriental: uma comparação dos resultados da pesquisa socioeconômica sobre fronteiras agrárias sob condições históricas e agroecológicas diversas. **Novos Cadernos NAEA**, vol. 2, nº 1 - dezembro 1999.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência de cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

INTERNATIONAL PAPER. Perfil da Amcel revela foco e melhoria contínua de resultados. Disponível em: www.internationalpaper.com.br Acesso: 10/08/2010.

IPEA. Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas; IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; UNICAMP. Universidade de Campinas. Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configuração atual e tendências da rede urbana. Brasília: IPEA, 2002. Volumes 1 e 4.

LENCIONI, Sandra. **Reestruturação urbano-industrial**: centralização do capital e desconcentração da metrópole de São Paulo, a indústria têxtil. São Paulo: USP, 1991 (Tese de Doutorado).

_____. Uma nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (orgs.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

_____. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GOLÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (orgs.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano-regional. São Paulo: UNESP/ANPUR, 2003a.

_____. Novos rumos e tendências da urbanização e a industrialização no Estado de São Paulo. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (orgs.). **Brasil século XXI**: por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas. São Paulo: Max Limonad, 2004, p.67-77.

_____. O processo de metropolização do espaço: uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **Globalização e estrutura urbana**. São Paulo: Hucitec, 2004a.

_____. Regiões metropolitanas do Brasil. Radiografia da dinâmica recente do emprego industrial e da remuneração do trabalho. In: LEMOS, A.I; ARROYO, M; SILVEIRA, M. L. (Orgs.). **América Latina**: cidade, campo e turismo. São Paulo: USP, 2006.

_____. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, J. B; LIMA, L. C; ELIAS, D. Panorama da Geografia Brasileira. São Paulo: Annablume, 2006a.

- LIMA, Ricardo Ângelo Pereira de. Agricultura Camponesa e Dinâmica de Ocupação do Território no Estado do Amapá. In: PORTO, Jadson Rebelo; LIMA, Ricardo Ângelo Pereira de; BRITO, Daguinete. **Amapá: aspectos de uma geografia em construção**. Macapá (AP): Jadson Porto, 2005. (série Percepções do Amapá)
- LOPES, Siméia de Nazaré. **O comércio interno no Pará Oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840 e 1855**. Belém: NAEA/UFPA, 2002 (Dissertação de Mestrado).
- MACHADO, L. **Mitos e Realidades da Amazônia Brasileira no Contexto Geopolítico Internacional (1540-1912)**. Barcelona: Universitat de Barcelona: Facultat de Geografia i Història, Tese Doctoral, 1989.
- _____. O controle intermitente do território amazônico. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 2, 1997.
- _____. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira. **Cadernos do IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 109-138, jan./jul. 1999.
- _____. Estado, territorialidade, rede. Cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. SILVEIRA, Maria Laura. **Continente em chamas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 143-284
- MANIÇOBA, Regina de Souza. **Urbanização e qualidade de vida nos municípios da Amazônia Legal criados após 1988**. Tese de Doutorado – Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.
- MARTINS, José de Souza. **Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano**. São Paulo: Hucitec, 1997.
- _____. **O Cativo da Terra**. 8ª Ed. São Paulo: Hucitec, 2004.
- MONGIN, Olivier. El archipiélago megalopolitana mundial y la disgregación de las metrópolis. In: _____. **La condición urbana: la ciudad a la hora de la mundialización**. Buenos Aires: Paidós, 2006.
- MONTEIRO, Maurílio. Em busca de um carvão vegetal barato: o deslocamento de siderúrgicas para a Amazônia. In: COELHO, Maria Célia Nunes; MONTEIRO, Maurílio Abreu. **50 anos de mineração na Amazônia**. Belém e Rio de Janeiro, 2003.
- MOREIRA, Rui. Da região à rede e ao lugar (a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo). **Ciência Geográfica**, Niterói, Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2001.
- MUCHAGATA, Márcia G. O papel das organizações de agricultores nas transformações recentes do uso do espaço em região de fronteira amazônica: o caso da região de Marabá. In: SAYAGO, Dóris; TOURRAND, Jean-François; BURSZTYN, Marcel. **Amazônia: cenas e cenários**. Brasília: UNB, 2004.
- NOGUEIRA, Ricardo. Tabatinga: uma cidade na fronteira da Amazônia. In: CASTRO, Edna (Org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.
- OLIVEIRA, Francisco. A reconquista da Amazônia. In: D'INCAO; Maria Ângela; SILVEIRA, Isolda Maciel. **Amazônia e a crise da modernização**. 2ª Ed. Belém: MPEG, 2009. (Coleção Eduardo Galvão).
- OLIVEIRA, José Aldemir. **Cidades na Selva: urbanização das amazonas**. Manaus: Valer, 2000.

_____. Tempo e espaço urbano na Amazônia no período da borracha. **Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales**, Barcelona, vol. X, n. 218 (35), 2006. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-35.htm> Acesso: 20/07/2010.

_____. Espacialidades urbanas como urbanização da sociedade: as cidades e os rios na Amazônia brasileira. OLIVEIRA, M. P; COELHO, M. C. N; CORRÊA, A. M. **O Brasil, a América Latina e o Mundo: espacialidades contemporâneas (II)**. Rio de Janeiro, 2008.

_____; SCHOR, Tatiana. Manaus: transformações e permanências, do forte a metrópole regional. In: CASTRO, Edna (Org.). Cidades na floresta. São Paulo: Annablume, 2008.

PARÁ. Plano de Desenvolvimento do Leite. Arranjo Produtivo Lácteo – Sul e Sudeste do Pará. Belém: Governo do Estado do Pará, 2010. Disponível em: <http://www.select.pa.gov.br> Acesso: 22/10/2010.

PENTEADO, Antônio Rocha. **Belém do Pará: estudo de geografia urbana**. Belém: UFPA, 1968. 1º vol. (Coleção Amazônica).

PEREIRA, José Carlos Matos. **Importância e significado das cidades médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)**. (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2004.

PIKETTY, Marie-Gabrielle et al. Por que a pecuária está avançando na Amazônia Oriental? In: SAYAGO, Dóris; TOURRAND, Jean-François; BURSZTYN, Marcel. **Amazônia: cenas e cenários**. Brasília: UNB, 2004.

POCCARD-CHAPUIS et al. A cadeia produtiva do leite: uma alternativa para consolidar a agricultura familiar nas frentes pioneiras da Amazônia? In: SAYAGO, Dóris; TOURRAND, Jean-François; BURSZTYN, Marcel. **Amazônia: cenas e cenários**. Brasília: UNB, 2004.

PONTES, Beatriz Maria Soares. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). In: SPOSITO, Maria Encarnação B. **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente (SP): UNESP, 2001.

PORTILHO, Ivone dos Santos. Áreas de ressaca e dinâmica urbana de Macapá (AP). **VI Seminário Latino-Americano de Geografia Física**. Portugal: Universidade de Coimbra, 2010. Disponível em: www.uc.pt/fluc/cegot/VISLAGF/actas/tema4/ivone Acesso: 20/09/2010.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. **Amapá: principais transformações econômicas e institucionais – 1943 a 2000**. 2ª Ed. Macapá: Edição do autor, 2007.

_____; COSTA, Manoel. **A Área de Livre Comércio de Macapá e Santana: questões geoeconômicas**. Macapá: O Dia, 1999.

RAVENA, Nírvia. O abastecimento no século XVIII no Grão Pará: Macapá e vilas circunvizinhas. **Novos Cadernos NAEA**, v. 8, n. 2, p. 125-149, dez. 2005.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. **Síntese de História do Pará**. Belém: AMADA, 1942.

_____. **Santarém: seu desenvolvimento histórico**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

_____. **A Amazônia e a cobiça internacional**. 5ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

_____. **Limites e demarcações na Amazônia brasileira.** Belém: SECULT, 1993 – vol. I.

RIBEIRO, M. A. **A complexidade da rede urbana Amazônica:** três dimensões de análise. 1998. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

_____. A rede urbana amazônica – da rede dendrítica à configuração de uma rede complexa. In: SPOSITO, Maria Encarnação B. **Urbanização e cidades:** perspectivas geográficas. Presidente Prudente (SP): GASPERR, 2001.

RIBEIRO, Rovaine. **As Cidades Médias e a Reestruturação da Rede Urbana Amazônica:** a experiência de Marabá no Sudeste Paraense. 2010. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

RICCI, Magda. Um morto, muitas mortes: a imolação de Lobo de Souza e as narrativas da eclosão cabana. In: NEVES, Fernando Arthur de Freitas; LIMA, Maria Roseane Pinto (Orgs.). **Faces da História da Amazônia.** Belém: Paka-Tatu, 2006.

SALLES, Vicente. As forças políticas na Cabanagem. In: FORLINE, Louis Carlos; MURRIETA, Rui Sergio Sereni; VIEIRA (Orgs.). **Amazônia além dos 500 anos.** Belém: MPEG, 2005.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

_____. **Por uma economia política da cidade:** o caso de São Paulo. São Paulo: Educ, 1994.

_____. **A Natureza do Espaço:** espaço e tempo: razão e emoção. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

_____. Economia espacial: críticas e alternativas. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2003. (Coleção Milton Santos)

_____. **A urbanização brasileira.** 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2005. (Coleção Milton Santos)

_____; SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. **História Econômica da Amazônia:** 1800-1920. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

SARGES, Maria de Nazaré. **Belém:** riquezas produzindo a belle-époque (1870-1912). Belém: Paka-Tatu, 2002.

SATHLER; MONTE-MOR; CARVALHO. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Revista Nova Economia,** Belo Horizonte, ano 19, nº 1, pp. 11-39, jan.-abr., 2009.

SILVA, G. V.; RÜCKERT, A. A. Processos contemporâneos de usos da fronteira franco-brasileira. In: ARAGÓN, L; OLIVEIRA, J. A. (Org.). **Amazônia no cenário sul-americano.** Manaus: EDUFAM, 2009, p. 333-346.

SILVEIRA, M. L. Globalização, trabalho, cidades médias. GeoUERJ, **Revista do Departamento de Geografia da UERJ**, Rio de Janeiro, nº 11, pp. 11-17, 2002.

SPOSITO, M. E. B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, M. E. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. (pp. 233-253)

_____. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. Presidente Prudente: [s.n.], 2004. (Tese de Livre Docência)

_____. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: GAsPERR, 2001. (pp. 609-643)

TOCANTINS, Leandro. **Amazônia: natureza, homem e tempo**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

_____. **O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia**. 9ª ed. rev. Manaus: Valer, 2000.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da Trindade. **Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém**. Belém: UFPA/NAEA, 1997.

_____. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. In: X Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: USP, 2005.

TRINDADE JR., S. C.; PEREIRA, J. C. C. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental. In: SPOSITO, M. E. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.

_____; et al. Uma cidade média na Amazônia oriental: a centralidade urbano-regional de marabá no sudeste paraense. In: Workshop RECIME, 2010, Rio de Janeiro: UFRJ, 2010 (CD-ROM).

VELTZ, Pierre. Zonas, polos, redes: la economia de archipiélago. In: _____. **Mundialización, ciudades y territorios**. Barcelona: Ariel, 1999.

_____. Tempos da economia, tempos da cidades: as dinâmicas. In: ACSELRAD, H. **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: DSP&A, 2001

VELHO, Otávio Guilherme. **Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica**. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1972.

_____. **Capitalismo autoritário e campesinato**. São Paulo: Difel, 1976.

VERGOLINO, José Raimundo; GOMES, Gustavo Maia. Metamorfose da economia amazônica. In: MENDES, Armando Dias (Org.). **Amazônia, terra e civilização: uma trajetória de 60 anos**. 2ª ed. rev. aum. Belém: BASA, 2004.

VERÍSSIMO, José. As populações indígenas e mestiças da Amazônia. In: _____. **Cenas da Vida Amazônica**. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: UFPR, 2004.