

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA E LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

**MIZANT COUTO ANDRADE SANTANA**

**Produção do espaço urbano em Santarém - PA**

Versão Corrigida

São Paulo

2022

**MIZANT COUTO DE ANDRADE SANTANA**

**Produção do espaço urbano em Santarém - PA**

Versão Corrigida

Tese apresentada ao Programa de Pós -  
Graduação em Geografia Humana do  
Departamento de Geografia da  
Universidade de São Paulo para obtenção  
do título de Doutor(a) em Geografia.

**Área de Concentração:** Geografia  
Humana

**Orientadora:** Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Isabel Aparecida  
Pinto Alvarez

São Paulo

2022

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.

Catálogo na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

S231p SANTANA, MIZANT COUTO DE ANDRADE  
Produção do espaço urbano em Santarém-PA / MIZANT  
COUTO DE ANDRADE SANTANA; orientadora ISABEL  
APARECIDA PINTO ALVAREZ - São Paulo, 2022.  
240 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e  
Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.  
Departamento de Geografia. Área de concentração:  
Geografia Humana.

1. Expansão urbana. 2. Áreas seletivas. 3.  
Segregação. I. ALVAREZ, ISABEL APARECIDA PINTO ,  
orient. II. Título.

SANTANA, Mizant Couto Andrade de. **Produção do Espaço em Santarém - PA.** 2021. 237f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

### **BANCA EXAMINADORA**

Profa. Dra. Beatriz Ribeiro Soares

Instituição: Universidade Federal de Uberlândia – UFU

Suplente: Prof. Dr. Rafael Faleiros de Pádua - UFPB

Julgamento: \_\_\_\_\_

Profa. Dra. Glória da Anunciação Alves

Instituição: Universidade de São Paulo – USP

Suplente: Profa. Dra. Rita de Cássia Ariza da Cruz - USP

Julgamento: \_\_\_\_\_

Profa. Dra. Lívia Maschio Fioravanti - IFMT

Instituição: Universidade Federal do Mato Grosso – UFMT

Suplente: Profa. Dra. Camila Salles de Farias - UFMT

Julgamento: \_\_\_\_\_

## AGRADECIMENTOS

É tanto a agradecer que me esbarro no receio de não contemplar a todos(as):

À minha família, esposo e filhos, por suportarem minha ausência e, muitas vezes, meus devaneios;

Aos meus familiares, pais, irmão e irmãs, sobrinhos(as), cunhados(as) e “agregados” que, mesmo a quase 3.000 Km de distância, torcem por mim. Em especial à minha mãe que, com certeza, sustenta a minha vida com suas orações;

Aos colegas do Dinter, por tudo que compartilhamos e por tudo que me ensinaram. Em especial, ao Gilber e ao Abraão (e sua esposa Rita), que me deram abrigo durante o período de aulas em Belém e Marabá;

Aos colegas do curso de Geografia da Ufopa, pelo apoio dado aos doutorandos, assumindo mais trabalho durante os períodos de afastamento;

Aos professores do Dinter, pelo interesse em compartilhar e construir conhecimentos por essas “Amazonias”. Em especial às professoras Glória Alves e Rita Cruz que, no momento de qualificação, contribuíram para a reestruturação da pesquisa;

À professora Dra. Isabel Alvarez, minha orientadora, pela generosidade com que me tratou todos esses anos e pelo profundo conhecimento compartilhado;

Aos colegas e amigos Edneia Carvalho e Ernane Carvalho, Edna Galvão e Juarez Galvão, pela amizade e apoio desde que cheguei em Santarém;

À Ufopa e à CAPES, instituições que permitiram e apoiaram financeiramente (código de financiamento 001) o processo de doutoramento;

Aos Srs. Carlos Ribeiro (CRECI), Jordan Galvão (Agrimensor), José Ilderglan S. Barbosa (Construnorte) e o prof. Dr. José Antônio O. Aquino (Ufopa), por permitirem

a construção de importantes informações sobre Santarém, por meio das entrevistas concedidas.

A todos(as), meus sinceros agradecimentos.

“Existe uma incerteza extraordinária sobre o nosso futuro”

Edgar Morin

## RESUMO

SANTANA, Mizant Couto Andrade de. **Produção do Espaço em Santarém - PA.** 2021. 237f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

A pesquisa aqui apresentada pauta-se na noção de espaço urbano como condição, meio e produto da sociedade, bem como condição de práticas sociais que também são espaciais. Nesse sentido, o uso do espaço é mediado pela propriedade privada com base nas relações de valor de troca das mercadorias, em detrimento ao valor de uso, à reprodução da vida (do viver). Esse processo é determinado pelos interesses ligados à reprodução do capital. Tal entendimento nos ajuda a compreender o objeto de estudo da pesquisa: a expansão urbana de Santarém - PA, em seu eixo de crescimento a oeste. O município figura na hierarquia urbana como condição de cidade mais importante da mesorregião do Baixo Amazonas e se destaca pelo agronegócio e pelas atividades de turismo, estimuladas a partir da década de 1970, quando o Governo Federal promoveu políticas, as quais foram justificadas como sendo para o desenvolvimento e integração do território brasileiro, ampliando as possibilidades de articulação da região com as demais áreas do Brasil. Tais políticas abriram novos caminhos para que processos e interesses externos à cidade e seu entorno pudessem determinar com maior força os termos da produção do espaço. Contudo, nas últimas duas décadas, a expansão da cidade, margeando a rodovia Fernando Guilhon, segue uma nova lógica, um novo padrão, que evidencia: a valorização da terra urbana; o desenvolvimento de empreendimentos vinculados a investimentos de maior vulto; a formação de uma nova centralidade, bem como de áreas seletivas e o avanço da segregação socioespacial. Nossa hipótese central é que a expansão de Santarém no sentido oeste tem na legalidade da terra urbana um dos seus maiores diferenciais em relação às outras áreas de expansão (sul/leste), além da proximidade das áreas de amenidades do rio Tapajós, que se configura como hipótese secundária. A pesquisa tem como objetivo principal analisar a expansão de Santarém rumo à região oeste, como novo eixo de crescimento e valorização. Nesse sentido, a partir do método dialético, optamos por uma abordagem qualitativa, com ênfase na pesquisa de campo. Dessa forma, ao buscarmos desvendar os conteúdos que explicam as transformações espaciais na cidade, encontramos nosso fio condutor na racionalidade do Estado, expressa por suas políticas e normas, associadas aos investimentos privados. Assim, percebemos que as necessidades e desejos sociais são, muitas vezes, subsumidos, e a apropriação do espaço se dá cada vez mais mediada pela lógica da mercadoria. O espaço produzido (ou induzido) aprofunda as contradições que se concretizam na produção de espaços hierarquizados.

Palavras-Chave: Expansão urbana. Áreas seletivas. Segregação.



## ABSTRACT

SANTANA, Mizant Couto Andrade de. **Space Production in Santarém - PA.** 2021.237f. Thesis (Doctorate in Geography) - Faculty of Philosophy, Letters and Human Sciences, University of São Paulo, São Paulo, 2022.

This research is based on the notion of urban space as a condition, means and product of society, as well as a condition of social practices that are also spatial. In this sense, the use of space is mediated by private property, based on the relations of exchange value of goods, to the detriment of use value, to the reproduction of life (of living). This process is determined by the interests linked to the reproduction of capital. Such understanding helps us to comprehend the object of study of the research: the urban expansion of Santarém - PA, in its axis of growth to the West. This municipality is the most important city in the lower Amazon mesoregion and stands out for agribusiness and tourism activities, stimulated since the 1970s when the Federal Government promoted policies, under the argument that they were for the development and integration of the Brazilian territory, expanding the possibilities of articulation of the region with other areas of Brazil. Such policies opened new paths, so that processes and interests external to the city and its surroundings could determine with greater force the terms of the production of space. However, in the last two decades, the expansion of the municipality, bordering the Fernando Guilhon highway, has followed a new logic, a new pattern, which evidences the valorization of urban land, the development of projects linked to larger investments, the formation of a new centrality, as well as selective areas and the advancement of socio-spatial segregation. Our central hypothesis is that the expansion of Santarém towards the West has the legality of urban land as one of its biggest differentials in relation to other expansion areas (South/East), in addition to the proximity of the amenities areas of the Tapajós River, which is configured as a secondary hypothesis. The main goal of the research is to analyze the westward expansion of Santarém as a new axis of growth and valorization. In this sense, based on the dialectical method, we opted for a qualitative approach, with emphasis on field research. Thus, in seeking to unravel the contents that explain the spatial transformations in the city, we found our guiding thread in the rationality of the State, expressed by its policies and norms, associated with private investments. Accordingly, we have realized that social needs and desires are often subsumed, and the appropriation of space is increasingly mediated by the logic of the commodity. The produced (or induced) space deepens the contradictions that materialize in the production of hierarchical spaces.

Keywords: Urban expansion. Selective areas. Segregation.

## LISTA DE FIGURAS

|                    |  |     |
|--------------------|--|-----|
| <b>Figura 01</b> - | Propagandas sobre os projetos de desenvolvimento econômico durante os governos militares.....              | 32  |
| <b>Figura 02</b> - | Praia do Vera Paz, 1996.....   | 45  |
| <b>Figura 03</b> - | Porto da Cargill, 2015.....  | 45  |
| <b>Figura 04</b> - | Obra de construção da passarela sobre a praia do Maracanã – 2020.....                                      | 46  |
| <b>Figura 05</b> - | Obra de construção da passarela finalizada – 2021.....   | 46  |
| <b>Figura 06</b> - | Trajeto entre Santarém e o Balneário de Alter do Chão.....   | 59  |
| <b>Figura 07</b> - | Lugares turísticos pelo mundo.....   | 61  |
| <b>Figura 08</b> - | Lugares turísticos pelo mundo – Distrito de Alter do Chão Santarém/PA.....                                 | 61  |
| <b>Figura 09</b> - | Barrudada Tropical Hotel de Santarém - PA.....   | 71  |
| <b>Figura 10</b> - | Divisão dos polos turísticos no estado do Pará.....  | 77  |
| <b>Figura 11</b> - | Polo de Turismo Tapajós.....   | 78  |
| <b>Figura 12</b> - | Festa do Sairé – Distrito de Alter do Chão – Santarém/PA.....  | 82  |
| <b>Figura 13</b> - | Corte parcial da gravura da Vila de Santarém produzida pelo alemão Friedrich Hohe (entre 1802 e 1870)..... | 87  |
| <b>Figura 14</b> - | Recorte da Carta de 1786.....  | 88  |
| <b>Figura 15</b> - | Gravura do Forte da cidade de Santarém, 1863.....  | 90  |
| <b>Figura 16</b> - | Vista parcial da praia e do Morro da Fortaleza do Tapajós (s/d), atual Praça do Mirante.....               | 91  |
| <b>Figura 17</b> - | Vista aérea de 1953 - Morro da Fortaleza (Mirante/Encontro das águas).....                                 | 91  |
| <b>Figura 18</b> - | Primeiro núcleo urbano disposto sobre os bairros atuais de Santarém.....                                   | 94  |
| <b>Figura 19</b> - | Vetores de ocupação urbana: beira-rio (dendrítico) e interior.....   | 94  |
| <b>Figura 20</b> - | Gravura de Santarém indicando a fortaleza/forte, o núcleo português e a aldeia.....                        | 95  |
| <b>Figura 21</b> - | Plano de alinhamento da cidade de Santarém.....  | 96  |
| <b>Figura 22</b> - | Obras de construção da TECEJUTA.....   | 101 |
| <b>Figura 23</b> - | TECEJUTA, 1952.....  | 101 |

|                    |   |     |
|--------------------|---|-----|
| <b>Figura 24 -</b> | Imagens da orla de Santarém 1970: Cais de arrimo.....   | 104 |
| <b>Figura 25 -</b> | Início das obras de abertura da BR-163 em 1970.....   | 105 |
| <b>Figura 26 -</b> | Ruas públicas em bairros periféricos do Setor Sul - STM/Pará...   | 106 |
| <b>Figura 27 -</b> | Linha do tempo da expansão urbana com base nos eixos estruturadores.....  | 107 |
| <b>Figura 28 -</b> | Eixos de crescimento de Santarém - PA.....  | 109 |
| <b>Figura 29 -</b> | Vista parcial do Centro e bairros adjacentes - Santarém – PA...   | 112 |
| <b>Figura 30 -</b> | Vista parcial da Rod. Fernando Guilhon na década de 1980.....   | 116 |
| <b>Figura 31 -</b> | Divisão dos bairros sobrepostos às zonas urbanas, 2018.....   | 117 |
| <b>Figura 32 -</b> | Expansão urbana de Santarém a partir de 1940.....   | 119 |
| <b>Figura 33 -</b> | Expansão Urbana de Santarém entre os anos de 1984 e 2011..  | 122 |
| <b>Figura 34 -</b> | Vista parcial da nova área de expansão da região oeste de Santarém.....   | 123 |
| <b>Figura 35 -</b> | Mapa de Santarém em 1901.....   | 130 |
| <b>Figura 36 -</b> | Planta de posse do Maracanã.....  | 132 |
| <b>Figura 37 -</b> | Santarém - PA – Série histórica (1969-2021).....  | 137 |
| <b>Figura 38 -</b> | Vista parcial da Ocupação Vista Alegre do Juá.....  | 144 |
| <b>Figura 39 -</b> | Empreendimentos comerciais e residências que margeiam a Rod. Fernando Guilhon.....  | 146 |
| <b>Figura 40 -</b> | Imagem aérea do Shopping Rio Tapajós.....   | 148 |
| <b>Figura 41 -</b> | Coletânea de imagens dos empreendimentos comerciais de médio e grande porte na Rod. Fernando Guilhon.....                   | 150 |
| <b>Figura 42 -</b> | Vista parcial da entrada (frente) do Residencial Salvação em 2017.....  | 153 |
| <b>Figura 43 -</b> | Vista parcial da frente do Residencial Salvação em 2021.....  | 154 |
| <b>Figura 44 -</b> | Estudo de caso do setor oeste de Santarém – PA.....   | 164 |
| <b>Figura 45 -</b> | Jornal da Câmara Municipal de Santarém - falta de infraestrutura no bairro Santarenzinho causa transtornos à população..... | 167 |
| <b>Figura 46 -</b> | Recorte de documento de compra e venda no bairro Maracanã/STM.....  | 169 |
| <b>Figura 47 -</b> | Recorte de propaganda de venda de lotes no bairro Maracanã/STM/2020.....  | 169 |
| <b>Figura 48 -</b> | Venda de lote no condomínio TRV.....  | 170 |

|                    |  |     |
|--------------------|--|-----|
| <b>Figura 49 -</b> | Vista parcial do Condomínio Tapajós Royal Ville e entorno..... | 177 |
| <b>Figura 50 -</b> | Vista da entrada do Shopping Rio Tapajós e do Condomínio TRV   | 180 |

## LISTA DE QUADROS

|  |     |
|--|-----|
| <b>Quadro 01</b> - Série histórica da situação domiciliar (urbana/rural) entre 1950 e 2010 em Santarém - PA.....           | 110 |
| <b>Quadro 02</b> - Empreendimentos comerciais e de serviços de médio e grande porte à margem da Rod. Fernando Guilhon..... | 147 |
| <b>Quadro 03</b> - Tipos de empreendimento às margens da Rod. Fenando Guilhon.....   | 161 |
| <b>Quadro 04</b> - Valor do metro quadrado nas três regiões de crescimento em Santarém - PA.....                           | 171 |
| <b>Quadro 05</b> - Respostas dos moradores do TRV sobre as vantagens de morar no Condomínio.....                           | 182 |

## LISTA DE MAPAS

|  |     |
|--|-----|
| <b>Mapa 01</b> - Localização do município de Santarém no estado do Pará e no Brasil..... | 18  |
| <b>Mapa 02</b> - Posição de Santarém entre Manaus e Belém – rota de comércio..           | 93  |
| <b>Mapa 03</b> - Mapa das zonas de interesse social de STM.....                          | 160 |

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

|                |  |
|----------------|--|
| BASA           | Banco da Amazônia  |
| BEC            | Batalhão de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro                  |
| CNTUR          | Conselho Nacional de Turismo   |
| CRECI          | Conselho Regional de Corretores de Imóveis                                   |
| EMBRATUR       | Empresa Brasileira de Turismo  |
| FAPESPA        | Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas                            |
| FINAM          | Fundo de Investimento da Amazônia  |
| FINOR          | Fundo de Investimento do Nordeste  |
| FISSET         | Fundo Setorial   |
| ICOMI          | Sociedade Brasileira de Indústria e Comércio de Minérios de Ferro e Manganês |
| OEA            | Organização dos Estados Americanos   |
| PNMT           | Programa Nacional de Municipalização do Turismo                              |
| PNMT           | Plano Nacional de Municipalização do Turismo                                 |
| PNT            | Plano Nacional de Turismo  |
| PNUD           | Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento                            |
| PRODETUR - NE  | Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste                           |
| PRODETUR - SE  | Programa de Desenvolvimento do Turismo no Sudeste                            |
| PRODETUR - SUL | Programa de Desenvolvimento do Turismo no Sul                                |
| PROECOTUR      | Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal                  |
| PTA            | Plano de Turismo da Amazônia   |
| SEMTur         | Secretaria Municipal de Turismo de Santarém                                  |
| STM            | Santarém   |
| SUDAM          | Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia                              |
| SUFRAMA        | Superintendência da Zona Franca de Manaus                                    |
| TECEJUTA       | Companhia de Fiação e Tecelagem de Juta de Santarém                          |
| UHE            | Usina Hidrelétrica   |

## SUMÁRIO

|  |            |
|--|------------|
| <b>INTRODUÇÃO.....</b>   | <b>16</b>  |
| <b>CAPÍTULO 1 - PRODUÇÃO DO ESPAÇO E POLÍTICAS PÚBLICAS.....</b>   | <b>28</b>  |
| 1.1 Políticas públicas: Estado como a mão invisível do Capital sobre os espaços.....                         | 28         |
| 1.2 Políticas Públicas para a Amazônia: panorama geral.....  | 30         |
| 1.3 Espaço de consumo e consumo do espaço: a lógica capitalista na produção do espaço.....                   | 41         |
| 1.4 Formação das Centralidades.....  | 55         |
| <b>CAPÍTULO 2 - POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO.....</b>                                  | <b>60</b>  |
| 2.1 Turismo: do mundo à Amazônia.....  | 62         |
| 2.2 Políticas Públicas de Turismo na Amazônia.....   | 68         |
| 2.3 O programa de desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal (PROECOTUR).....                           | 75         |
| 2.4 Espaço de consumo e Consumo do Espaço: a lógica capitalista na produção do espaço para/pelo turismo..... | 80         |
| <b>CAPÍTULO 3 - A EXPANSÃO URBANA DE SANTARÉM.....</b>   | <b>86</b>  |
| 3.1 Santarém, formação e organização do núcleo urbano: 1º momento de expansão.....                           | 86         |
| 3.2 Santarém: 2º momento de expansão.....  | 102        |
| 3.3 Santarém: 3º momento de expansão.....  | 112        |
| <b>CAPÍTULO 4 - O PROCESSO DE EXPANSÃO NO EIXO FORMADO PELA RODOVIA FERNANDO GUILHON.....</b>                | <b>128</b> |
| 4.1 Dos obstáculos naturais à viabilidade da expansão para oeste.....  | 129        |



|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 4.2 | Processos socioespaciais no eixo da Rod. Fernando Guilhon..... | 155 |
|-----|--|-----|

|  |            |
|--|------------|
| <b>CAPÍTULO 5 - FORMAÇÃO DE ÁREAS SELETIVAS E ÁREAS<br/>SEGREGADAS NO OESTE DE SANTARÉM.....</b> | <b>161</b> |
|--|------------|

|     |   |     |
|-----|---|-----|
| 5.1 | Grande Maracanã X Grande Santarenzinho..... | 162 |
|-----|---|-----|

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 5.2 | A implantação do Condomínio Tapajós Royal Ville (TRV)..... | 175 |
|-----|--|-----|

|                        |            |
|------------------------|------------|
| <b>CONCLUSÕES.....</b> | <b>189</b> |
|------------------------|------------|

|                         |            |
|-------------------------|------------|
| <b>REFERÊNCIAS.....</b> | <b>195</b> |
|-------------------------|------------|

|                    |            |
|--------------------|------------|
| <b>ANEXOS.....</b> | <b>208</b> |
|--------------------|------------|

|                       |            |
|-----------------------|------------|
| <b>APÊNDICES.....</b> | <b>216</b> |
|-----------------------|------------|

## INTRODUÇÃO

O objeto de estudo desta pesquisa nasce do estranhamento e do encantamento a que fomos submetidos ao conhecer a cidade de Santarém (STM), situada na região Oeste do Pará. Nesse município de características singulares, podemos ver o encontro das águas dos Rios Tapajós e Amazonas, bem como o boto Tucuxi (cinza) e o boto Rosa; podemos andar por inúmeras praias de águas doces e comer bolinhos de piracuí<sup>1</sup>, sentados debaixo das copas de uma árvore com os pés dentro do rio, com a sensação de que o tempo parou. Nela, também é possível abraçar a Samaúma<sup>2</sup>, ao caminhar pelas vastas matas, ou se deliciar com o açaí, o cupuaçu<sup>3</sup> e o tambaqui<sup>4</sup> assado, ouvindo os contos dos povos da floresta.

Quase tudo aqui nos remete ao rio, faz parecer que o comércio, o trabalho, a vida, estão voltados para o rio; ele mesmo é a rua mais segura que leva e traz pessoas, produtos, mexendo com o nosso imaginário. Por outro lado, é também nessas amazonias<sup>5</sup> que nos deparamos com a quase completa falta de saneamento, com a impactante pressão do capital sobre o território - visto no avanço da soja sobre as áreas de florestas; na chegada de um, dois, cinco portos, mudando paisagens, redesenhando a cidade, estabelecendo novas funções aos espaços, antes patrimônio imaterial do povo amazonida -; visto ainda, na especulação criada em torno do mercado imobiliário e os discursos que o acompanham, assim como, na expressividade desse setor econômico, capaz de provocar transformações espaciais significativas.

A base dessa pesquisa está na noção de espaço urbano como condição, meio e produto da sociedade, como afirma Carlos (2011). Outrossim, Alvarez (2008, p.12), ilumina esse pensamento ao afirmar que o espaço deve ser “entendido como produto histórico e social, produto e condição de práticas e relações sociais que são, também, espaciais”. E ainda,

---

<sup>1</sup> Semelhante a salgados fritos o bolinho é feito de farinha de peixe.

<sup>2</sup> Considerada pelos nativos “A mãe das florestas” é a maior espécie de árvore da floresta amazônica, sendo necessário um grupo grande de pessoas para conseguir abraçá-la; para saber mais, veja: <https://www.iguiecologia.com/samauma/>.

<sup>3</sup> Fruta típica da região amazônica, muito utilizada na produção de polpas para suco e doces artesanais.

<sup>4</sup> Tipo de peixe muito comum nas águas do rio Amazonas.

<sup>5</sup> Termo proposto por Carlos Walter P. Gonçalves (2015) ao concluir sobre diversidade física, social e cultural presentes na região amazônica.

A noção de produção que tem no trabalho categoria central ultrapassa, no entanto, o sentido estrito da produção de bens e objetos, para alcançar um significado amplo, que abarca a produção de relações sociais e de produção de valores de representações, da vida em todas as suas dimensões (ALVAREZ, 2008, p.12).

Dessa forma, o uso do espaço é pautado pelas relações de valor de troca das mercadorias e da propriedade privada do solo urbano, em detrimento ao valor de uso, à reprodução da vida (do viver). Esse processo é determinado pelos interesses ligados à reprodução do capital. Tal entendimento nos ajuda na compreensão da dinâmica atual de Santarém, na qual observamos uma expressiva mudança de usos do espaço, tanto nas áreas urbanas - com destaque para a orla da cidade<sup>6</sup> -, como fora do perímetro urbano, principalmente rumo aos balneários, passando pela região oeste, nosso objeto de estudo.

Santarém figura na hierarquia urbana como condição de cidade mais importante da mesorregião do Baixo Amazonas (Cf. Mapa 1). Essa posição de relevância foi construída no decorrer dos últimos séculos e pode ser explicada pelo papel econômico<sup>7</sup> e político dessa cidade no contexto regional, por meio dos chamados ciclos econômicos<sup>8</sup> que ocorreram no decorrer da história de ocupação e expansão da cidade. Tais economias foram fundamentais para produção do espaço de Santarém, consolidando-a como uma cidade ribeirinha, pois era por meio dos rios Tapajós e Amazonas que a cidade obtinha relações com os demais núcleos urbanos.

O processo de ocupação de Santarém não se difere, em termos gerais, do que ocorreu no restante da Amazônia, a saber: caracteriza-se pela implantação de pequenos núcleos urbanos com a intenção de garantir a posse do território. Nesse sentido, foi fundada a cidade de Santarém, primeiramente a partir das missões religiosas que embasaram as primeiras formas de organização nesse espaço, tendo

---

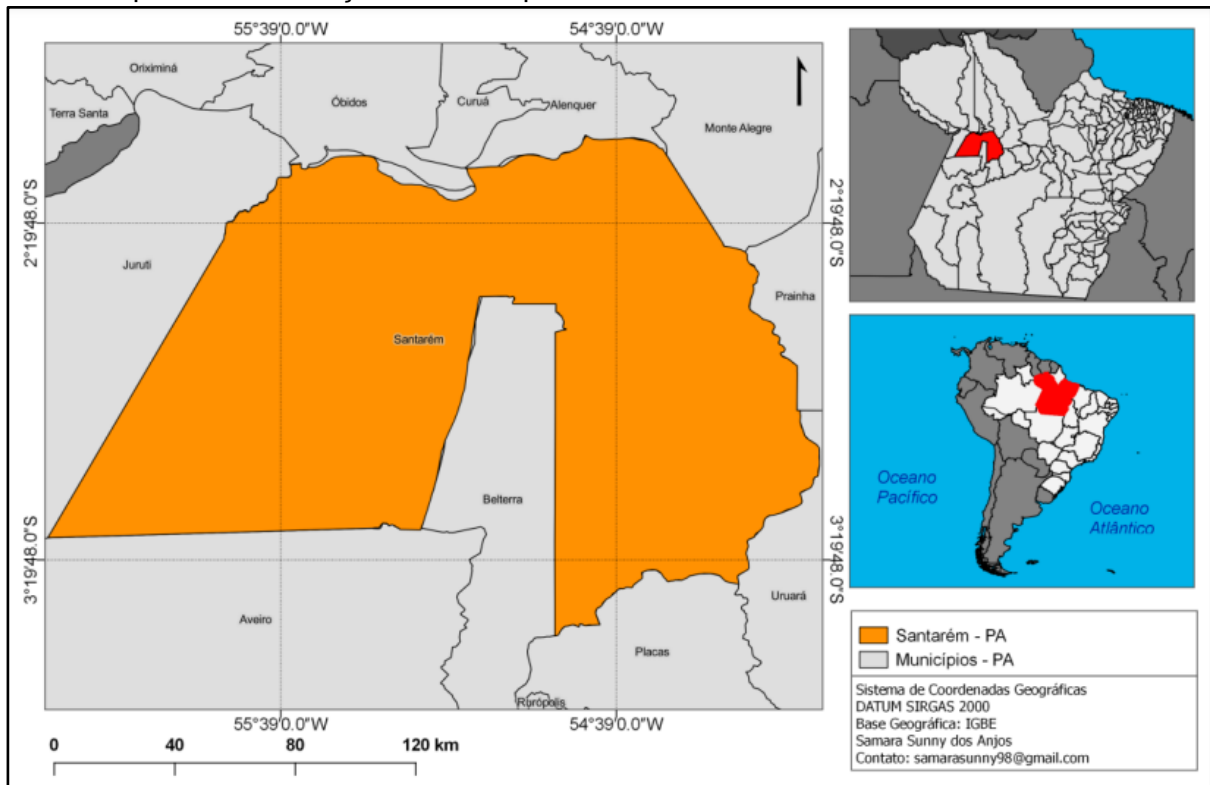
<sup>6</sup> No momento, a orla de Santarém está em fase de finalização da obra de revitalização que está integrada ao PAC 2 e tem sido executada pela construtora Carmona Cabrera, com recursos do Ministério das Cidades e contrapartida da Prefeitura de Santarém. Para saber mais, veja: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/nova-etapa-doprojeto-orla-e-entregue-a-populacao-de-santarem.ghtml>.

<sup>7</sup> O município de Santarém, concentra comércios e serviços que atraem as populações dos municípios do entorno.

<sup>8</sup> Séc. XVII - Drogas do Sertão; Séc. XVIII - Ciclo do Cacau; Séc. XIX - 1830 e 1860 - Ciclo da Borracha; Séc. XX - Década de 1930 e início da década de 1940 - Ciclo da Juta, Década de 1970 - Ciclo da Pimenta do Reino, Década de 1970 - Ciclo dos Investimentos; Anos 1980 - Ciclo do Ouro. (AMORIM, 2000).

como segundo vetor, a função militar, destacando-se como defesa de possíveis invasores estrangeiros.

Mapa 01 - Localização do município de Santarém no estado do Pará e no Brasil



Fonte: Anais do COBRAC, 2018. (Autores: PIRES; CESÁRIO; CEREJA; ALVES, 2018).

Segundo Oliveira (2008), em 1754, Santarém (STM) foi classificada como Vila, contudo, à medida que os fluxos migratórios se intensificaram, aliados às relações comerciais cada vez mais recorrentes, ampliou-se a influência dessa, fazendo-a recebedora de investimentos em infraestruturas que contribuiriam para delinear as mudanças pelas quais a cidade passou, exercendo liderança em relação a outras vilas menores.

Nos anos de 1970, o Governo Federal promoveu políticas que eram justificadas como sendo para o desenvolvimento e integração do território brasileiro, entre elas, a construção das rodovias BR-163, conhecida como Santarém-Cuiabá e da BR-230, mais conhecida como Transamazônica<sup>9</sup>, ampliando as possibilidades de articulação da cidade com demais áreas do Brasil e abrindo novos caminhos (não mais pelos

<sup>9</sup> As duas rodovias ainda possuem diversos trechos inacabados.

rios), para que processos e interesses externos à cidade e seu entorno pudessem determinar com maior força os termos da produção do espaço.

Além das estradas, também houve o estímulo à colonização agrária, à extração de minérios, à construção de usinas hidrelétricas, ao turismo e, no caso específico de Manaus, a construção da Zona Franca. Por isso, consideramos esse momento dos anos 1970 um marco na produção do espaço da Amazônia, em geral, e de Santarém, em particular.

Nas últimas décadas, podemos observar que, além de consolidar sua influência regional, um processo que parece estar sendo indutor de novos negócios e da expansão urbana, especialmente nas regiões sul e leste da cidade, é a atividade portuária, ligada ao escoamento de grãos, cuja produção vem se estendendo do Centro-Oeste brasileiro para o Pará. Segundo dados de “O Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém” (2017)<sup>10</sup>, a estrutura portuária está localizada próximo à confluência dos rios Tapajós e Amazonas, e é composta pelas seguintes instalações: Porto de Santarém e Terminal de Uso Privado (TUP) Base Ipiranga de Santarém (1970).

O Porto de Santarém é um porto fluvial localizado à margem direita do Rio Tapajós, na localidade conhecida como Ponta da Caieira, área a montante do centro da cidade. A Base Ipiranga Santarém está localizada a jusante do Porto, no bairro Prainha. Em 1999, a empresa Cargill<sup>11</sup> adquiriu concessão para a construção de um Terminal Fluvial de Granéis Sólidos na cidade. Após as obras de construção, a operação na unidade iniciou-se em abril de 2003 com a capacidade para recebimento, armazenamento e exportação de dois milhões de toneladas de grãos por ano<sup>12</sup>.

A companhia continuou defendendo seus interesses no estado do Pará; por isso, em 2014, foram iniciadas as obras de expansão do terminal de Santarém agregadas à construção da Estação de Transbordo de Cargas de Miritituba em Itaituba-PA e a aquisição da Frota Fluvial, aumentando, assim, a capacidade de

---

<sup>10</sup> Uma iniciativa da Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (SNP/MTPA), no âmbito da estruturação do planejamento portuário, ensejado pela Lei n. 12.815/2013 e pela Portaria SEP/PR n. 03, de 7 de janeiro de 2014, cujo objetivo é estabelecer a diretriz de desenvolvimento dos complexos portuários brasileiros.

<sup>11</sup> Empresa privada, multinacional, com sede no estado de Minnesota - EUA, cuja atividade é a produção e o processamento de alimentos. Atua em STM na exportação de grãos.

<sup>12</sup> O porto de Santarém, compõe juntamente com Terminal de Miritituba, em Itaituba (PA), e o porto de Bacarena (PA), o chamado Arco Norte, um plano estratégico de logística para escoamento de grãos, sobretudo, milho e soja. Para saber mais, veja: [https://www2.camara.leg.br/acamara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco\\_norte.pdf](https://www2.camara.leg.br/acamara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco_norte.pdf).

exportação do terminal para 5 milhões de toneladas/ano<sup>13</sup>. Mais de 95% desse volume é oriundo da região Centro-Oeste do país. Atualmente, a colheita de milho e soja do estado do Mato Grosso segue de caminhão até Porto Velho (RO) ou Miritituba, onde transbordam para as barcaças que seguem até Santarém para a exportação por meio de navios destinados às diversas localidades do mundo.

Conforme mostraremos adiante, a abertura das rodovias e as atividades portuárias induziram importantes processos de urbanização. Contudo, nas últimas duas décadas, a expansão da cidade no sentido oeste - margeando a rodovia municipal Fernando Guilhon que dá acesso ao Aeroporto da cidade, bem como, à rodovia Everaldo Martins (PA-457), seguindo na direção do distrito de Alter do Chão (maior balneário turístico da região) -, segue uma nova lógica, um novo padrão. Nesse eixo de crescimento, a valorização dos lotes, o desenvolvimento do comércio e mesmo o aumento de ocupações irregulares, comprovam a existência de um novo vetor de expansão urbana que, no entanto, difere-se de outros vetores, considerando os fatores de velocidade na implantação de novos loteamentos, de produção de espaços seletivos, bem como de implantação de negócios de maior vulto econômico, como o Shopping Rio Tapajós, os mercados atacadistas e os condomínios de luxo.

Entendemos que a diferença dessa região em relação às outras é dada por três razões: a implantação de infraestrutura, a legalização da terra urbana e a presença do Rio Tapajós.

É importante salientar que, no município de Santarém, existe uma quantidade expressiva de lotes ilegais, como demonstraremos nos Capítulos posteriores, o que inclusive, é um grande desafio para os gestores municipais. Nos últimos anos, foram feitas várias tentativas para diminuir a falta de documentação, os conflitos de posse, entre outros. No entanto, segundo dados da prefeitura de STM, somente 25% dos lotes possuem escritura completa (Cf. Capítulo 3). Segundo informações do delegado do CRECI (2019), trata-se, primariamente, de terras devolutas, cujos donos só possuem o documento de posse de seus imóveis.

Nessa perspectiva, temos a hipótese central dessa Tese, a saber: nas últimas duas décadas o setor oeste da cidade de Santarém, margeando a Av. Fernando

---

<sup>13</sup> Recentemente, em dezembro de 2018, foi aprovada a construção de mais 5 portos na região do lago do Maicá (Santarém - PA), o que irá aumentar significativamente a capacidade de exportação via portos na região. Para saber mais, veja: <https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/na-contramao-de-decisao-popular-vereadores-de-santarem-aprovam-inclusao-de-lago-do-maica-como-area-portuaria/22997>.

Guilhon, consolidou-se como um vetor de crescimento, no qual percebemos o início da formação de uma nova centralidade, que se difere de outros vetores, por apresentar um padrão mais seletivo, que atrai investidores/moradores de maior capital e franquias/redes já consolidadas no mercado nacional. Nossa hipótese está no fato de que essa diferenciação que marca tal processo só tem sido possível pela existência de documentação legal para a realização de negócios, ou seja, a legalidade da estrutura fundiária é o elemento fundamental para a formação desse eixo, haja vista que nos outros dois eixos essa questão ainda requer ações do poder público na legalização da terra urbana.

Como hipótese secundária, porém, associada à regularização da propriedade, pelo que esclareceu a pesquisa, temos a presença do rio Tapajós (suas praias e amenidades), que contribui significativamente para o aumento do interesse pela região, sobretudo, em relação ao “desejo” em viver/morar próximo ao rio.

Nesse sentido, o recorte espaço temporal da pesquisa é a região Oeste da cidade, ou, o terceiro eixo de crescimento rumo a oeste, sobretudo, a partir da década de 1970, quando é possível perceber que as transformações espaciais seguem numa dinâmica mais expressiva, evidenciando novas formas e usos do espaço. No entanto, para compreender essa dinâmica, foi preciso olhar para a área urbana como um todo, localizando a diferença apresentada nesse eixo, como “cidade”, num tempo histórico.

O fio teórico condutor da pesquisa é a noção de produção do espaço, o que nos coloca diante da necessidade de desvendar os conteúdos que explicam as transformações observadas, os quais, referem-se à racionalidade do Estado, expressa por suas políticas e normas, associadas aos investimentos privados, ensejando um domínio sobre o espaço. Por outro lado, as necessidades e desejos sociais, muitas vezes são subsumidos e a apropriação do espaço se dá cada vez mais mediada pela lógica da mercadoria. Assim, o espaço produzido (ou induzido) aprofunda contradições e aponta para um processo de valorização seletiva, que interfere, no entanto, na dinâmica urbana como um todo.

No caso da pesquisa em tela, a propriedade privada da terra constitui-se um elemento fundamental para a compreensão do processo estudado. Conforme salientado por (CARLOS, 2020; ALVAREZ, 2015; ALVES, 2011), a propriedade constitui-se na mediação que permite o acesso ao espaço e que, portanto, torna-se fundamental na definição dos usos possíveis e da sua apropriação, sendo o principal fundamento da segregação socioespacial. O espaço, produzido como mercadoria,

contém valor, valor de uso e valor de troca e, ao longo do século XX, como afirma Alvarez (2018), a produção do espaço foi se tornando um setor econômico importante na economia capitalista, seja por ampliar as possibilidades de acumulação por meio da produção de sua materialidade, seja por ser uma das determinações da reprodução social, uma vez que a produção do espaço é também a produção de um tempo social, definindo práticas socioespaciais.

A expansão da mancha urbana de Santarém no sentido oeste torna-se um objeto relevante de pesquisa por indicar a constituição de novos agentes, como o shopping, condomínios de alto padrão, mercados atacadistas; os quais produzem uma urbanização que podemos chamar de seletiva, tendo em vista os tipos de atividades presentes e a valorização imobiliária que a acompanha. Por outro lado, como o negativo da valorização da região, temos a formação da ocupação irregular “Vista Alegre do Juá”, como expressão do processo de segregação socioespacial.

A questão motivadora desta Tese foi a de tentar compreender os conteúdos explicativos desses processos. Com isso, ao considerar uma boa gama da literatura geográfica sobre expansão urbana, era evidente que o processo de valorização imobiliária seria um elemento chave. Porém, as características das atividades e usos que se espraiam nesse novo eixo nos intrigaram e, após o exame de qualificação, a hipótese de que a legalidade da propriedade privada nessa área seria o elemento determinante foi ganhando corpo na pesquisa.

Mediante tais apontamentos, o estudo tem como **objetivo principal** analisar a expansão da cidade de Santarém rumo ao setor oeste, como novo vetor de crescimento e valorização; e, como **objetivos específicos**: i) compreender a valorização decorrente da implantação de infraestruturas urbanas ao longo das últimas décadas na região oeste da cidade de Santarém; ii) verificar o gradativo aumento de negócios economicamente mais expressivos ao longo da rod. Fernando Guilhon, o que aponta para a formação de uma nova centralidade; iii) perceber a relação, historicamente construída entre o morador local e o rio, o que torna a presença desse um diferencial para os novos negócios imobiliários; iv) analisar os novos negócios imobiliários de luxo, especificamente, a implantação do Condomínio Tapajós Royal Ville (TRV) como expressão do processo de formação de espaços seletivos e, na contrapartida, na formação de áreas segregadas.

Para atingir os objetivos propostos, partimos do método dialético, por entender que o espaço urbano (e sua produção) é algo em movimento, ao mesmo tempo que



é também contraditório. Desse modo, optamos por uma abordagem qualitativa, com ênfase na pesquisa de campo, que se trata de um método com grande potencial analítico que “não busca generalizar os resultados alcançados no estudo, criando com isso modelos universais”; mas, “pretende apenas obter ideias predominantes, tendências que parecem mais definidas entre as pessoas que participaram do estudo”, conforme Gobbi e Pessôa (2009, p. 487, 2009). Acreditarmos na pesquisa qualitativa como uma forma de aproximação da realidade.

Assim, entre os anos de 2017 e 2021, realizamos os seguintes procedimentos metodológicos: levantamento e análise de bibliografia pertinente à pesquisa; levantamento e análise de dados secundários e primários relativos à cidade de Santarém, incluindo o levantamento, leitura e análise de documentos, artigos de jornais e sites de compra e venda de imóveis; pesquisas de campo; e, entrevistas semiestruturadas.

Sobre as entrevistas, consideramos fundamental destacar a participação de 4 (quatro) pessoas que foram essenciais para a compreensão do nosso objeto de estudo, as quais, no corpo do texto, chamaremos de interlocutores:

**1º)** O Delegado regional do Conselho Corretores de Imóveis do Oeste do Pará (CRECI), o Sr. Raimundo Carlos da Silva Ribeiro (Entrevista realizada em 2019): a contribuição do Delegado, foi essencial para obter informações do setor imobiliário da cidade de Santarém, bem como, conhecer o histórico da região a partir do relato de vivência na cidade.

**2º)** O Sr. Jordan Bezerra Galvão (Entrevista realizada em 2020), topógrafo/agrimensor responsável por estudos para a legalização do Bairro Santarenzinho e adjacências. Atualmente, atua com profissional autônomo nos estudos de conflitos de terras urbanas e rurais. A contribuição do Sr. Jordan foi muito significativa, pois, ele apresentou, mapas, cartas, croquis, pertinentes ao seu trabalho no setor oeste, o que auxiliou a compreender nosso objeto de estudo;

**3º)** O Sr. José Ilderglan de Sousa Barbosa (Entrevista realizada em 2021), dono da Construtora Construnorte (setor imobiliário e da construção civil), empresa responsável pela implantação do Condomínio de luxo Tapajós Royal Ville (TRV), pelas obras de ampliação da Av. Moçara (oeste), entre outros. As informações dadas pelo Sr. Ilderglan contribuíram para compreender a visão

do empresariado (investidores) da cidade quanto ao processo de valorização urbana;

**4º)** O Prof. Dr. José Antônio de Oliveira Aquino (UFOPA) – Morador e síndico do TRV e profundo conhecedor da dinâmica de crescimento de Santarém (Entrevista realizada em 2021). Além de professor e pesquisador, o prof. Aquino nos ajudou a entender a perspectiva dos moradores do condomínio TRV (região Oeste), atualmente um dos mais luxuosos da cidade.

As entrevistas com o Delegado do CRECI, o Sr. Jordan e o Sr. Ilderglan, foram presenciais e gravadas em áudio; a entrevista o prof. Aquino, foi realizada por vídeo conferência (gravada via *Google Meet* devido ao isolamento social provocado pela pandemia da COVID-19), portanto, gravada em vídeo. As perguntas dos formulários semiestruturados podem ser vistas nos Apêndices<sup>14</sup>.

Ademais, no início da pesquisa, realizamos uma sondagem no Distrito de Alter do Chão, junto à Associação dos Barqueiros e Catraieiros<sup>15</sup>, momento em que os representantes das duas categorias de prestadores de serviços turísticos puderam expor a realidade do trabalho exercido (dificuldades e perspectivas) e opiniões sobre a gestão de recursos e fiscalização realizada pela Secretaria Municipal de Turismo de Santarém. Advertimos, contudo, que com o redimensionamento da pesquisa após a qualificação, a sondagem se tornou periférica ao objeto de estudo proposto. De qualquer forma, ela contribuiu para compreendermos as dinâmicas ligadas ao turismo em Santarém.

Sobre a pesquisa de campo, em 2017 percorremos a maioria dos bairros da cidade, incluindo o centro e a orla, assim como fizemos o trajeto entre Santarém e Alter do Chão, observando os processos de urbanização do município. Nos anos de 2019, 2020 e 2021, visitamos novamente os bairros da região oeste, intensificando as observações sobre os empreendimentos comerciais e de serviços na Rod. Fernando Guilhon. Entendemos ser importante advertir que, de março de 2020 aos dias atuais, a pesquisa na região oeste foi comprometida pelos períodos intensos de isolamento social, desdobramentos da pandemia da COVID-19, haja vista que a rodovia foi fechada para impedir o acesso às praias e a aglomeração de pessoas, lembrando que a citada rodovia interliga a cidade às regiões de praias do rio Tapajós.

---

<sup>14</sup> Todas as entrevistas foram gravadas e os interlocutores autorizaram o uso das informações concedidas.

<sup>15</sup> “Catraias” é o nome regional dado às canoas a remo (sem motor).

Contamos com a presença do corretor de imóveis Ernane Carvalho nos trabalhos de campo iniciais. Seu conhecimento sobre as áreas visitadas foi muito importante, já que ele é credenciado pelo CREA-PA para realizar avaliações e regularizações de imóveis. Sua participação consistiu numa forma de consulta.

É pertinente destacar que foram realizadas várias tentativas de contato, nas quais protocolamos solicitações de dados, documentos e entrevistas - junto à prefeitura de Santarém (Secretaria de Infraestrutura, Secretaria de Gestão, Secretaria Municipal de Turismo), bem como junto ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA - Santarém) -, nenhuma delas, porém, foi atendida. Fizemos ainda tentativas de contato via telefone e e-mail.

Tal fato compromete a rotina de pesquisadores, assim como, o andamento de pesquisas acadêmicas, visto que os órgãos públicos detêm documentos e dados importantes, que poderiam contribuir para o avanço científico na região. Destacamos ainda, que este fato é recorrente, ou seja, é possível encontrar relatos em outros trabalhos científicos (monografias, dissertações e teses), cujos pesquisadores enfrentaram situações semelhantes e precisaram criar alternativas para o “silêncio” dessas instituições públicas.

Dessa forma, estruturamos o texto da Tese em 5 Capítulos. No primeiro, intitulado “Produção do Espaço e Políticas Públicas”, procuramos evidenciar as bases teóricas que respaldam essa pesquisa, centradas, principalmente no papel do Estado enquanto formulador/propositor das políticas públicas e das ações que, de forma direta ou indireta, produzem o espaço urbano e ganham expressão à medida que se materializam e transformam espaços.

No segundo Capítulo, nomeado de “Políticas Públicas de Turismo e Produção do Espaço”, intentamos situar o papel das políticas de incentivo ao turismo na produção do espaço, a partir da lógica de reprodução do capital. Procuramos ressaltar que a valorização da terra urbana acontece com base na produção da riqueza, que por sua vez, gera a materialidade urbana, produzindo e reproduzindo as cidades. Interessa-nos ainda demonstrar como as atividades ligadas ao turismo impactam a expansão e a valorização da região oeste em Santarém, a partir das estratégias e discursos que permeiam esse setor econômico na Amazônia legal e se concretizam no espaço urbano da cidade.

Apresentamos, no terceiro Capítulo, o histórico de formação da cidade de Santarém e os diferentes momentos de expansão, desde a formação do núcleo

urbano da cidade, na tentativa de evidenciar, primeiramente, o momento em que o crescimento urbano rompe a relação da cidade com os rios e, na sequência, o momento em que a expansão segue uma nova lógica, na qual a valorização da terra urbana insere-se no contexto de produção de um espaço ideologicamente marcado pelas novas necessidades de lazer, contemplação e qualidade de vida. Finalmente, enfatizamos os três eixos atuais de crescimento da cidade (sul/leste/oeste), bem como, as mudanças na forma e na função do espaço produzido, centrados (pós-década de 1970) nas ações do Estado por meio de políticas de desenvolvimento econômico na Amazônia.

No quarto Capítulo, procuramos construir uma análise do processo de expansão para oeste da cidade de Santarém e da formação de uma nova centralidade, margeando a Rod. Fernando Guilhon, identificando elementos basilares dessa dinâmica, a saber: a implantação de infraestrutura responsável por romper com os obstáculos naturais que impediam o crescimento nesse sentido; a oferta/disponibilidade de lotes legalizados no setor; e, a proximidade do Rio Tapajós (áreas de amenidades). Além disso, salientamos o processo dialético de valorização e segregação, como resultado da relação direta com a propriedade privada do solo.

Para o quinto Capítulo, propomos discutir o processo de formação de áreas seletivas, a partir da valorização da região oeste de STM e, dialeticamente, o processo de segregação que essas áreas impõem, entendendo que esse processo, por um lado enseja a formação de uma centralidade da produção imobiliária na cidade, por outro, é marcado pela produção de ocupações e assentamentos precários, configurando-se, contraditoriamente, como um espaço também periférico.

Finalmente, não com o intuito de encerrar a pesquisa, mas apenas como forma de concatenar um ciclo, apresentamos nossas conclusões, nas quais evidenciamos o papel do Estado por meio das políticas de desenvolvimento econômico para a Amazônia, incluindo as políticas voltadas para o turismo, que ensejam no espaço um conjunto de obras (infraestruturas rodoviárias, portuárias e aeroportuárias) que vão direcionar as economias regionais, inserindo Santarém na fronteira do agronegócio e impactando diretamente seu núcleo urbano. Nessa perspectiva, apresentamos nossos apontamentos sobre o processo de expansão da cidade, sobretudo, no sentido oeste, o processo de formação de uma nova centralidade e de áreas seletivas, assim como da segregação socioespacial, margeando a Rod. Fernando Guilhon, como

dialeticamente inerentes às diversas formas de apropriação da propriedade privada da terra, no seio da sociedade capitalista.

Este Capítulo tem como principal meta discutir as bases teóricas que respaldam essa pesquisa, centra-se, principalmente no papel do Estado enquanto formulador/propositor das políticas públicas e das ações que, de forma direta ou indireta, produz o espaço urbano e ganha expressão à medida que se materializa e transforma espaços. Relaciona-se diretamente ao nosso objeto de estudo, haja vista que, subjacente aos projetos e programas governamentais de “desenvolvimento econômico” da Amazônia, encontramos a força do Capital em sua capacidade de expansão, com vistas à acumulação.

Entendemos, contudo, que a cidade está em constante transformação, assim, pretendemos (mais que procurar respostas) provocar discussões que permitam pensá-la no seu movimento constante, bem como, nas contradições advindas desse movimento.

### **1.1 Políticas públicas: Estado como a mão invisível do Capital sobre os espaços**

É essencial, para esta pesquisa, compreender de que forma a ação do Estado, em associação aos investimentos privados e por meio das políticas públicas, enseja um domínio sobre o espaço. Nessa perspectiva, consideramos importante fazer algumas observações pertinentes que ligam os processos de acumulação no capitalismo à problemática desta pesquisa (a produção do espaço).

Em uma sociedade predominantemente capitalista, a reprodução da vida depende do processo de produção, circulação e realização de mercadorias, cujo objetivo direto e socialmente aceito é o lucro. No entanto, para que tal processo ocorra, o capitalismo precisa expandir, acumular e reformar constantemente a natureza do trabalho e os relacionamentos sociais na produção, desse modo, há uma centralidade no processo de acumulação de capital que, se interrompido, impossibilita a obtenção de lucro e a reprodução da vida cotidiana no formato que conhecemos. O modo de produção capitalista tem como aliado o Estado que o auxilia na manutenção desse processo, priorizando sempre os interesses particulares em detrimento dos interesses coletivos.

De igual importância, está o papel do Estado na produção do espaço, já que este (o espaço) é uma dimensão fundamental para a reprodução do capital, sobretudo

se considerarmos no âmbito do crescimento econômico a atuação do Estado para garantir a circulação das mercadorias no espaço por infraestruturas, muitas vezes, criadas por ele mesmo. Por outro lado, se o crescimento econômico sofrer uma estagnação, em decorrência de crises, o Estado entra novamente em ação, promovendo ajustes espaciais (requalificação, renovação etc.) que revitaliza a acumulação. O progresso da acumulação pressupõe a existência de oferta da força de trabalho e dos meios de produção, bem como de infraestrutura.

Segundo Harvey (2005, p. 44-45), mesmo em “economias capitalistas desenvolvidas”, que dispõem de todos esses aspectos, o capitalismo tende a “produzir algumas barreiras para o seu próprio desenvolvimento”, seja na produção, no consumo, na circulação ou na produção de valor, tais barreiras se concretizam por meio de crises e servem para provocar a não estagnação econômica. Diante disso é que ele afirma que as crises econômicas são “endêmicas ao processo capitalista de acumulação”.

O mesmo autor nos ajuda a compreender o papel do Estado nas sociedades capitalistas ao afirmar que este “desempenha, necessariamente, certas tarefas básicas mínimas no apoio do modo capitalista de produção”. Para isso, Harvey apresenta a teoria marxista do Estado, pontuando as atividades concretas através das quais o Estado defende e garante os interesses do capital, demonstrando, assim, que a democracia social burguesa é a forma mais adequada ao modo de produção capitalista de estruturação do Estado (HARVEY, 2005, p.77).

Outra expressiva contribuição de David Harvey na elucidação da lógica capitalista na atualidade está em seu texto “A arte da renda: a globalização e transformação da cultura em commodities” (2005, p. 219), no qual o autor faz a investigação de como produtos e eventos culturais (artes plásticas, teatro, música, cinema, arquitetura, “memórias coletivas”, “comunhões afetivas” etc.) têm se constituído cada vez mais como mercadoria no capitalismo contemporâneo, trata-se da possibilidade de conversão de qualquer produto ou atividade concreta em mercadoria. Nisto compreendemos a ação do Estado, frente aos interesses do capital, na formulação de políticas. A partir desse paradigma apresentado por David Harvey é possível pensar como isso se desdobra na Amazônia. Em outras palavras: como a região amazônica tem sido idealizada, planejada - como fronteira do capital e, por conseguinte, a cidade de Santarém.

## 1.2 Políticas Públicas para a Amazônia: panorama geral

Como cidade inserida na Amazônia Legal<sup>16</sup>, Santarém se encontra entre aquelas para as quais foram formulados programas, planos e projetos que impactaram significativamente a dinâmica espacial e social da região. Nesse sentido, é fundamental analisar essas políticas para compreendermos a produção do espaço em Santarém.

Ao analisar a formação do espaço amazônico, Carlos Walter P. Gonçalves (2015) afirma que existem muitas e diferentes “Amazonias” que, porém, na organização do espaço amazônico coexistem dois padrões: rio-várzea-floresta e rodovia-terra-firme-subsolo. O primeiro padrão que predominou até a metade do século XX, destacou a organização dos núcleos urbanos à margem dos rios e a exploração das florestas, tornando evidente a dependência direta dos povos dessas regiões aos rios.

No segundo padrão percebemos que a implantação da rodovia Belém-Brasília (BR-230) e de outras vias, alterou não somente a direção da ocupação, mas também o padrão de exploração econômica, dezenas de novas vilas e cidades foram criadas ao longo da rodovia, com base na migração, principalmente de nordestinos, e o avanço da pecuária, da agricultura e da mineração como atividades econômicas predominantes.

É importante frisar que a ação do Estado mediou a atração de capital nacional e internacional, bem como, direcionou a implantação de infraestrutura (comunicação, transporte, energia etc.). Um dos marcos desta ação foi a implementação de projetos de “integração da Amazônia”, a partir da década de 1950, criando-se a SPVEA – Superintendência para Valorização Econômica da Amazônia<sup>17</sup> (1953), que foi

---

<sup>16</sup> Amazonia legal – Este conceito foi utilizado a partir de 1966 pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) para definir sua área de atuação administrativa. A delimitação original da Amazônia Legal surgiu em 1953, com a criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA). Becker (2004, p.14) descreve a Amazônia Legal: “A manipulação do território pela apropriação de terras dos Estados foi um elemento fundamental da estratégia do governo federal, que criou por decreto territórios sobre os quais exercia jurisdição absoluta e/ou direito de propriedade. O primeiro grande território criado foi a Amazônia Legal, superposta à região Norte. Em 1966 a SUDAM demarcou os limites da atuação governamental somando aos 3.500.000 km<sup>2</sup> da região Norte, 1.400.000 km<sup>2</sup> e assim construindo a Amazônia Legal”. (VIDAL, 2015).

<sup>17</sup> Em 1966, a SPVEA se tornou a SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia).



fundamental para o planejamento e concretização dos Planos de Desenvolvimento<sup>18</sup> e da mobilidade da força de trabalho, mas, por outro lado agravou as disputas por terras.

Com a construção da Belém-Brasília, inicia-se uma maior mobilidade populacional para a Amazônia **em busca de terras devolutas, sendo a mesma responsável pelo surgimento de dezenas de vilas, povoados e cidades**, o que agravou a problemática da luta pela terra. Depois do Golpe Político-Militar de 1964, publica-se o Decreto nº 3.641 de 5 de janeiro de 1966, que visava evitar a improdutividade das terras, deixando livre a venda de terras devolutas, sem qualquer delimitação de área. A referida lei foi regulamentada pelo Decreto nº 5.780 de 27 de novembro de 1967, enquadrando a venda de terras devolutas do Estado nos limites estabelecidos pela Emenda Constitucional nº 10, que previa que a alienação de terras públicas só seria feita com a autorização da Assembleia Legislativa (para além de 1.000 ha.) e do Senado Federal (para além de 3.000 ha). E foi justamente nesse período, que se verificou a expedição de títulos falsos, que tornaram graves os conflitos de terras a partir do final da década de 60 [...]. (TAVARES, 2011, p. 116. Negrito Nosso)

Vale salientar que os conflitos citados pela autora dizem respeito ao desvio do cadastro de terras do Estado, associado à não realização do levantamento ordenado, permitiu que pessoas inescrupulosas, com a conivência de funcionários do próprio Governo, manipulassem os livros de registros, os processos concluídos e os que estavam em andamento, os talonários de canhotos e até os títulos expedidos que não haviam sido entregues às pessoas interessadas, fraudando os títulos de terras que lhes eram convenientes. Esse processo não ocorreu apenas com a construção da Belém- Brasília, seguiu-se com a abertura da BR-230, da BR-163 e das rodovias estaduais no Pará, fazendo do estado a região com maior índice de violência ligada a conflitos de terras<sup>19</sup>.

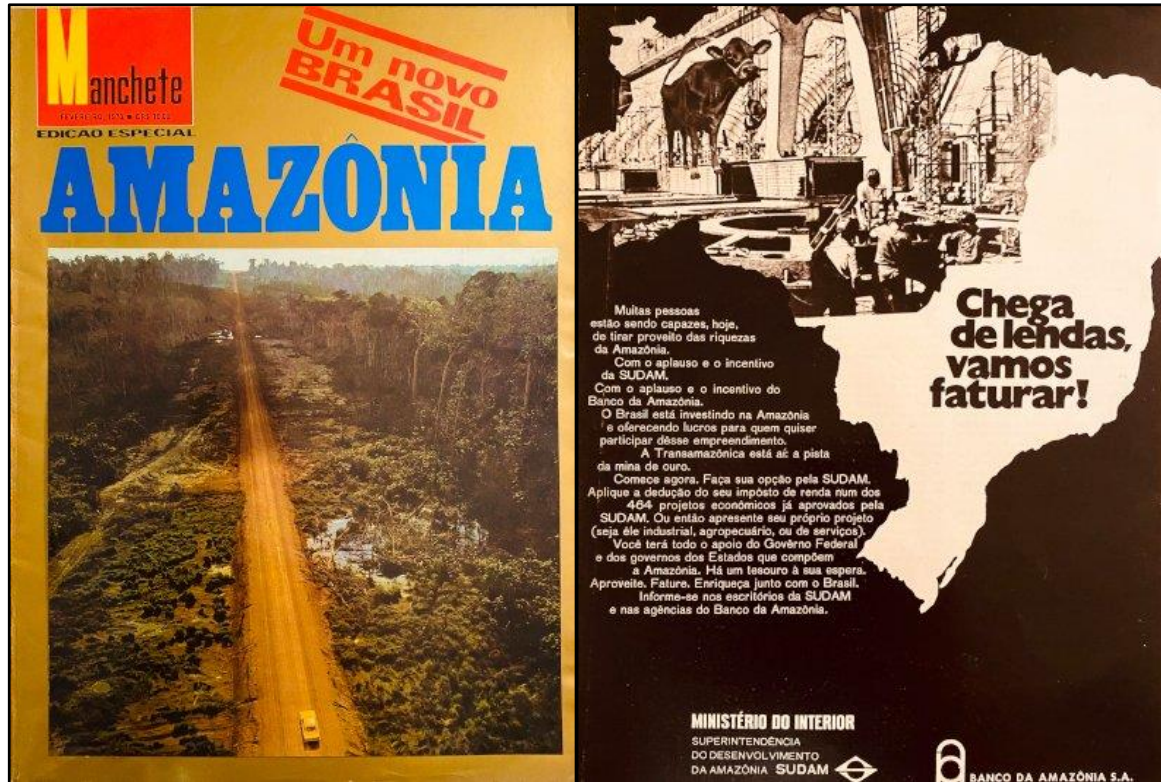
Na Figura a seguir podemos ver como a derrubada da floresta era “glorificada” e entendida como símbolo de desenvolvimento durante os governos militares. Os dizeres na imagem a direita: *“A transamazônica está aí. A pista da mina de ouro” (...)* *“há um tesouro a sua espera. Fature. Enriqueça com o Brasil”*, demonstram a

<sup>18</sup> Entre os planos de desenvolvimento em que a SUDAM, antiga SPVEA teve importante participação, temos: Primeiro Plano Quinquenal de Desenvolvimento (1967 a 1971); I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972 a 1974) e Plano de Integração Nacional (PIN).

<sup>19</sup> Para saber mais, veja o estudo de Oliveira (2005).

perversidade com a qual a região amazônica foi pensada nesse período - todo trabalho, a história e a cultura dos povos amazônidas foram desconsiderados.

Figura 01 - Propagandas sobre os projetos de desenvolvimento econômico durante os governos militares



Fonte: FOLHA DE S. PAULO - UOL (s.d.) (Reprodução/Acervo: Ricardo Cardim).<sup>20</sup>

Durante o período de ditadura militar (1964-1985) houve um claro estímulo, por parte do Estado, ao grande capital na região com o intuito, sobretudo, de dar suporte à indústria de base (siderurgia e mineração). Vidal (2006, p. 355) acrescenta que “a partir desse momento, a chamada Operação Amazonia<sup>21</sup> (OA) foi a mais importante intervenção estatal na região para expansão das estruturas sociais e produtivas capitalistas”. A implantação de infraestrutura na Região Amazônica como, por exemplo, os projetos – agropecuários, malha viária, mineração, e hidrelétricos, afetaram diretamente a dinâmica da região e conseqüentemente as mudanças na esfera produtiva.

<sup>20</sup> Para ver a reportagem completa, acesse: <https://quatrocinco.uol.com.br/br/galerias/a-ofensiva-da-ditadura-militar-contra-a-amazonia>.

<sup>21</sup> A Operação Amazônia, em 1966, foi uma estratégia desenvolvimentista de incentivos fiscais em que se articularam um sistema de planejamento regional com a participação de investimentos públicos nos setores agropecuários e minerais, o melhor exemplo desse processo foi a criação da SUDAM, do BASA e da SUFRAMA em 1967 (VIDAL, 2015, p. 356).

Sucessivos planos/programas e diversas instituições foram criadas, tanto nos governos militares, quanto nos governos que se seguiram, entre as mais importantes, Vidal (2006) destaca: a modernização das instituições já existentes como o Banco de Crédito da Amazônia que se tornou o Banco da Amazônia S/A (BASA) e a SPVEA, substituída pela SUDAM em 1966. É importante frisar que a SUDAM se tornou a organização mais importante na Amazônia nas décadas seguintes à sua criação, pois passou a coordenar todas as ações federais na região. Entretanto, tal gestão, se deu em “um modelo extremamente centralizador, com relações hierárquicas e autoritárias, organizadas entre Estado nacional e a sociedade local” (VIDAL, 2006).

Os governos militares estabeleceram Planos baseados no binômio “segurança e colonização”, tal ideia expressava a “necessidade” de preencher os supostos vazios demográficos. Assim, de 1967 a 1971 foi estabelecido o Primeiro Plano Quinquenal de Desenvolvimento, seguido do I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), de 1972 a 1974 e do Plano de Integração Nacional (PIN), no mesmo período. O I PND foi também uma estratégia do governo Médici para desmobilizar a luta por reforma agrária no Nordeste do Brasil, provocando a migração de milhares de pessoas para os estados do Norte. Conjuntamente, o PIN contribuiu para a migração de pessoas, principalmente com a abertura da BR-230 (inaugurada em 1972), mais conhecida como Transamazônica<sup>22</sup>.

As estratégias do que o governo brasileiro chamou de desenvolvimento da Amazônia, continuaram, segundo Tavares (2011, p.116),

No período seguinte de 1974 a 79, implanta-se o II PND - plano de desenvolvimento Nacional e o II PDA Plano de Desenvolvimento da Amazônia, em que a tônica eram os polos de desenvolvimento (agropecuários e minerais). É então estabelecido no ano de 1974 o POLAMAZÔNIA, que tinha por finalidade promover o aproveitamento da potencialidade agropecuária, agroindustrial e florestal em áreas prioritárias da Amazônia – áreas ou pontos que deveriam irradiar desenvolvimento para toda a região. A ênfase dada ao aproveitamento dos recursos do sub-solo na região irá provocar a implantação durante a década de 80 de grandes projetos minerais [...]

Conforme Becker (1998), esta intensa exploração dos recursos minerais se apresenta como uma nova fase de expansão das fronteiras econômico produtivas e

---

<sup>22</sup> A BR 230 nunca foi terminada, mas na sua rota foram criadas agrovilas como a de Rurópolis (1974), localizada a 1.170 km de Belém - PA, bem no entroncamento da Rodovia Transamazônica com a Rodovia Cuiabá – Santarém (BR 163).

caracteriza-se por apresentar uma gigantesca capacidade de mobilização de capital e mão de obra, bem como de se conectar a sistemas econômicos mais amplos, dos quais, segundo a autora, são parte integrante.

Tal processo se dá, no entanto, como “enclaves”, ou seja, na maior parte produz núcleos urbanos espontâneos, por vezes isolados, não planejados, dissociados da organização local, evidencia a segmentação do trabalho qualificado e não qualificado, as diferenças sociais e a segregação do espaço. Vale ressaltar que a supracitada expansão é sustentada pela movimentação de milhares de pessoas que, por serem destituídas de quase tudo, migram para vender sua força de trabalho<sup>23</sup>. Na década de 1970, o governo militar intensifica o controle das terras virgens, afirmando que a iniciativa era pautada na possibilidade de garantir o domínio nacional sobre a região com elevado grau de vazio demográfico. Dessa forma, “a migração passa então a ser induzida e orientada pelo governo e é acrescida de pequenos e médios produtores e pequenos investidores do Sul que se destinam para os estados de Rondônia e Mato Grosso” (BECKER,1998).

A base desse sistema se baseia na mobilidade do trabalho, e a importância da urbanização como instrumento de ocupação se relaciona assim a três papéis fundamentais exercidos pelos núcleos urbanos: a atração dos fluxos migratórios, a organização do mercado de trabalho e o controle social (BECKER,1988). Os projetos implantados na região nas décadas de 50 a 80 do século XX concentraram-se na Amazônia Oriental, mas especificamente nos Estados do Pará, Amapá e Maranhão.

Tavares (2011), destaca os projetos que influenciaram diretamente no processo de urbanização e produção do espaço na Amazônia, entre eles temos:

**Projetos rodoviários** - principalmente as Rodovias: Transamazônica (que corta a região no sentido leste-oeste); Belém-Brasília (que interliga a região com a capital federal, Brasília e o restante do país);

---

<sup>23</sup> Entre os anos de 1950 e 1960 o fluxo migratório era formado principalmente por trabalhadores rurais, posseiros e pequenos proprietários vindos do Nordeste, tinha como destino o Norte de Goiás e sul do Pará.

**Projetos hidrelétricos** - com destaque a UHE de Tucuruí, no estado do Pará, UHE de Coaraci Nunes, no estado do Amapá e Hidrelétrica de Balbina, no estado do Amazonas;

**Projetos minerais** - projeto Albrás-Alunorte para o beneficiamento da bauxita em alumina e alumínio, no estado do Pará; projeto Alumar, no estado do Maranhão, para a produção de alumina; projeto Ferro Carajás da CVRD-Companhia Vale do Rio Doce, no estado do Pará; Projeto ICOMI<sup>24</sup>, para extração de manganês na Serra do Navio no estado do Amapá e a estrada de Ferro (caminho de ferro) de Carajás, que interliga a mina de Carajás ao porto de Itaquí, próximo a cidade de São Luís no litoral do estado do Maranhão.

Entre os principais impactos sobre o território advindos dos projetos citados pela autora, podemos destacar aqueles sobre a economia, ao meio ambiente e à sociedade local. No âmbito da economia e da sociedade, tais projetos consolidaram o processo de concentração fundiária; provocaram um intenso fluxo migratório para as áreas de garimpo, assim como, para os núcleos urbanos já existentes na região, produzindo a expansão desses núcleos e o surgimento de novos, em sua maioria, desprovidos de infraestrutura (saneamento, escolas, hospitais etc.); provocaram o aumento dos índices de pobreza urbana e rural; evidenciaram ainda mais os conflitos entre os novos e os antigos atores, incluindo-se os conflitos pela posse da terra.

Historicamente, o modelo de desenvolvimento reproduzido no território amazônico revela a predominância da racionalidade do mercado nos processos de ocupação e exploração da floresta, legitimados pelo discurso de promoção da “modernização e desenvolvimento sustentável” para a região (PAIVA, 2006). Para Castro (2005, p. 4),

(...) os anos de 1950-1960 destacam processos de inserção de ações do governo no sentido de ocupar o território amazônico, atendendo a proposta do projeto nacional de desenvolvimento. Este período é marcado por projetos que, indo ao encontro do pensamento da elite nacional, buscavam incorporar novos territórios à economia e à sociedade, e aprofundar as bases de integração ao mercado nacional e às estruturas produtivas de acumulação do capital globalizado.

---

<sup>24</sup> ICOMI - Sociedade Brasileira de Indústria e Comércio de Minérios de Ferro e Manganês.

As ações do Estado e os modelos de políticas que se seguiram, pós regime militar, não se diferenciaram dos que já tinham sido propostos. Ao analisar ambos os períodos, Bertha Becker (1998), identificou dois tipos de iniciativas as quais denominou de exógenas e endógenas. A primeira baseada numa visão externa à Amazônia, privilegia as relações com as metrópoles, a partir da implementação de redes – vias de circulação e núcleos urbanos; a segunda, por outro lado, tem como base uma visão interna, pauta-se na ideia de desenvolvimento local. Contudo, segundo a autora, o que prevaleceu em termos de ocupação, foi o modelo externo. Isso fica evidente quando identificamos os investimentos públicos em infraestrutura (estradas, portos etc.) e os investimentos privados em agronegócios, ambos com vistas à exportação.

Tais políticas apontam e ressaltam a dualidade de interesses, por um lado, há pressões ambientais nacionais e internacionais que buscam defender as populações tradicionais e a preservação da floresta, de outro, há um resgate de modelos que privilegiam as redes físicas a partir de relações locais-globais (como o Programa Avança Brasil, entre outros). Existiria harmonia nesse duelo de forças? O discurso de desenvolvimento sustentável, tão presente nos textos das políticas públicas para a Amazônia, seria possível? Ou seria apenas mais uma estratégia do grande capital frente às possibilidades de realização de novos negócios, baseada numa visão de fronteira econômica? Becker nos ajuda a entender isso ao dizer,

A Amazônia constitui um desafio para o presente, não mais um desafio para o futuro. Qual é este desafio atual? A Amazônia, o Brasil, e os demais países latino-americanos são as mais antigas periferias do sistema mundial capitalista. Seu povoamento e desenvolvimento foram fundados de acordo com o paradigma de relação sociedade-natureza, que Kenneth Boulding denomina de economia de fronteira, significando com isso que o crescimento econômico é visto como linear e infinito, e baseado na contínua incorporação de terra e de recursos naturais, que são também percebidos como infinitos. Esse paradigma da economia de fronteira realmente caracteriza toda a formação latino-americana. (BECKER, 2005, p. 2).

Alicerçado nesse pensamento de “recursos infinitos”, o Plano Amazônia Sustentável – PAS (2006), salienta o patrimônio amazônico que comporta: potencial hidrelétrico de fundamental importância para o país; potencial genético de inestimável interesse econômico e social; produtos florestais com alto valor no mercado; e,

saberes tradicionais que privilegiam a convivência social sustentável com diferentes ecossistemas, representa “potencial ecológico, econômico e político de importância estratégica regional, nacional e internacional” (PAS - Resumo Executivo, 2006, p.7).

Essas políticas, colocam a Amazônia no cerne do debate em diferentes escalas. Por um lado, temos o discurso acerca do potencial de desenvolvimento e do acúmulo de capital político-econômico que a ocupação do território e a exploração dos recursos naturais da maior floresta tropical do globo representam, de outro, evidencia-se a necessidade de encontrar alternativas de desenvolvimento que respeitem as especificidades locais e assegurem os direitos dos povos amazônicos e a preservação da floresta, mediante os processos de inserção, tanto dos projetos governamentais, quanto da atuação do setor privado, seja nacional ou internacional, que vislumbram explorar o potencial desse território. Paiva apresenta o seguinte argumento,

No campo do enfrentamento, os sujeitos destas distintas concepções encontram-se em posições contrárias e assimétricas na luta política e simbólica pela apropriação e significação da floresta. Dessa forma, a inserção de projetos governamentais e do setor econômico nacional e internacional, que têm dominado o território e os recursos amazônicos, contrapõe-se e restringe o acesso, e mesmo a permanência neste território, das populações locais e de seus modos de vida (PAIVA, 2006, p. 2).

O Plano Plurianual 1996-1999 dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENID, que evidencia as ações do Estado já no final do Século XX, demonstra que o paradigma do desenvolvimento econômico sempre esteve em primeiro lugar no que se refere ao pensamento sobre a Amazônia. Vejamos seus objetivos estratégicos, conforme Paiva (2006, p. 3):

(...) garantir a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional através da diminuição do custo e do tempo para escoar mercadorias; incorporar novas áreas do país ao mercado global, e consolidar a hegemonia política e econômica do Brasil na América do Sul. (..) os processos de integração são fortalecidos veementemente no início dos anos de 2000, quando inicia o processo de fundação e execução da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA objetivando sobretudo a intensificação de projetos de infraestrutura que garantam a integração física e o fluxo de mercadorias entre os Estados do Continente Sul-Americano e, por conseguinte, a competitividade no mercado globalizado. Vislumbrada enquanto estratégia político-econômica (...)

É possível, ainda, acrescentar como agravantes do modelo de desenvolvimento econômico e do pensamento sobre a Amazônia no final do Século XX e início do Século XXI, as mudanças nas legislações e nas normas e regulamentos nacionais, a fim de facilitar o intercâmbio comercial entre os países; a desburocratização alfandegária do comércio exterior, para facilitar a circulação de mercadorias; além do planejamento e execução de ações coordenadas com o intuito de potencializar a utilização de recursos financeiros e humanos; o aproveitamento do potencial transformador do patrimônio ambiental em produtos que atendam ao mercado globalizado e a necessidade de superar o ambiente natural da região amazônica, visto como barreira geográfica ao fluxo comercial entre o Brasil e os demais países do Continente Sul-Americano, e deste com o mercado global (CARVALHO, 2004).

Um exemplo desse processo pode ser percebido na integração proposta pela IIRSA<sup>25</sup> (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana) que, segundo Verdum e Carvalho (2006, p.7), restringe-se às demandas impostas pelo mercado global. A função da infraestrutura proposta é “garantir o acesso e o controle dos recursos naturais sul-americanos, a fim de que estes sejam incorporados ao fluxo global de mercadorias impulsionado pela globalização capitalista”.

A reflexão que se coloca diante destas políticas, é que os projetos de desenvolvimento econômico para a região amazônica não abrangem as dimensões social e ambiental e, portanto, não promovem o desenvolvimento a partir das necessidades e especificidades locais e sociais. Ao contrário, garantiram o lucro de grupos econômicos específicos, tornando a Amazônia uma fronteira de expansão ao capital, cerceando cada vez mais as possibilidades coletivas de uso dos recursos, aprofundando a devastação da natureza e ameaçando a vida de indígenas e populações tradicionais locais. Dessa forma, os processos não são realizados com base na justiça social e ambiental, o que vem provocando inúmeros conflitos socioambientais e a emergência de resistências e lutas.

Segundo Acselrad (2010), os conflitos envolvem grupos sociais que possuem modos diferenciados de apropriação, uso e significação do território, e ocorrem

---

<sup>25</sup> IIRSA – É um programa que agrega iniciativas de 12 países da América do Sul desde o ano 2000, visando promover a integração sul-americana através da integração física e da modernização da infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações.



quando, pelo menos, um desses grupos tem sua base material ameaçada por impactos indesejados. Entendemos que os conflitos identificados na Amazônia Brasileira são aqueles gerados pelas consequências negativas de atividades econômicas que impedem que as práticas tradicionais locais se desenvolvam, bem como a disputa pelos recursos naturais entre segmentos sociais que dão significados distintos e contraditórios a estes recursos<sup>26</sup>.

Outro importante indicador dos confrontos na Amazônia é aumento de crimes contra a vida. No período de 2000-2003 o número de assassinatos no campo cresceu vertiginosamente. Das 166 vidas executadas no campo no Brasil neste período, 102, ou 61% ocorreram em território amazônico, mais uma vez o estado do Pará apresenta os maiores índices, totalizando 40%

É importante salientar que após 2003 ocorreram muitos outros processos de violação de direitos humanos; um deles, noticiado exaustivamente pela mídia nacional e internacional, o assassinato da religiosa Doroty Stang, em março de 2005, demonstrou a ousadia das ações dos criminosos, num território que ao longo das décadas tem sido marcado pela ausência efetiva do Estado de Direito e, a exposição a que se encontram as pessoas que lutam para assegurar os direitos coletivos e individuais nesta região (PAIVA, 2006, p.8)<sup>27</sup>.

Segundo os dados divulgados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o Fórum Brasileiro de Segurança Pública em 2018, referente a 2016, em 10 anos, mais que dobrou o número de pessoas assassinadas no Pará. Em 2016, foram mais 4.000 homicídios, colocando o estado no topo do índice de violência da região Norte. Outro fator preocupante é que a maioria das vítimas é de cor preta e parda e foram mortas com uso de armas de fogo.

Os segmentos sociais mais sujeitos aos diferentes tipos de violência decorrentes deste processo na Amazônia<sup>28</sup> se deparam com tais conflitos em situações sociopolítica e econômica assimétricas em relação aos agentes que

---

<sup>26</sup> Para mais informações veja Campanha “Na floresta tem direitos: justiça ambiental na Amazônia” (DhESCA's). Disponível em: <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/about-thisoffice/networks/specialized-communities/specialized-communities-shs/dhesca-brasil/>. Acesso em: 01 jul. 2020.

<sup>27</sup> Outro confronto ocorreu no Pará no dia 24/05/2017, nesse caso, 10 trabalhadores rurais foram mortos; o caso ainda está sob investigação. Veja em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-05/chacina-no-para-deixa-10trabalhadores-rurais-mortos>.

<sup>28</sup> Segmentos Vulneráveis: mulheres, quilombolas, indígenas, extrativistas, ribeirinhos, pescadores, trabalhadores e trabalhadoras rurais, periferias urbanas.

dominam o território a partir de uma concepção hegemônica de que o modelo de desenvolvimento econômico implica, necessariamente, atividades tais como: o agronegócio, a pecuária, a exploração de madeira e minério, megaprojetos de infraestrutura etc. Nesse contexto, tal modelo traz consigo embates marcados por perversas desigualdades e injustiças socioambientais entre os agentes envolvidos na luta pela definição do uso e apropriação dos recursos naturais.

O que está efetivamente em jogo nesse embate? Tudo sugere que se trate do modo como se organizam as condições materiais e espaciais de produção e reprodução da sociedade - mais especificamente, como distribuem-se no espaço distintas formas sociais de apropriação dos recursos ambientais, e como, nessa distribuição, a permanência no tempo de uma atividade, caracterizada por certas práticas espaciais, é afetada pela operação de outras práticas espaciais (ACSELRAD, 2010, p.8).

Apesar de que os crimes socioambientais na Amazônia brasileira não são objeto de estudo dessa pesquisa é notório que os conflitos são resultantes das reivindicações ou lutas pelo direito das populações locais no intuito de controlar os processos produtivos e econômicos, visando a gestão dos recursos naturais. Tais lutas evocam novos caminhos, diante da integração da economia brasileira aos circuitos do capital mundializado. Em Santarém a implantação do Porto da Cargill (2003) e a abertura da concessão para os portos do Maicá (2018) expressam essa presença mais forte do grande capital na cidade, apontando para a apropriação de recursos naturais e a possibilidade de expulsão dos quilombolas (no caso do Maicá)<sup>29</sup>.

Os principais atores desses movimentos são caracterizados pela resistência à "chantagem locacional dos investimentos" e pela intenção de discutir as condições de efetivação da integração das populações locais ao mercado. Sobre isso, Acselrad contribui afirmando,

Isso porque o modelo de desenvolvimento em vigor no país vem demonstrando ter como sujeitos de peso os agentes fortes no mercado mundial. E a força desses agentes reside na "chantagem locacional" pela qual os grandes investidores envolvem, quando não submetem a todos aqueles que buscam o emprego, a geração de divisas e a receita pública a qualquer custo. No plano nacional, se não obtiverem vantagens financeiras, liberdade de remessa de lucros, estabilidade etc., os capitais internacionalizados ameaçam

---

<sup>29</sup> Vide SILVA (2017) - Tese de doutorado.

se "deslocalizar" para outros países. No plano subnacional, se não obtiverem vantagens fiscais, terreno de graça, flexibilização de normas ambientais, urbanísticas e sociais, também se "deslocalizam", penalizando, conseqüentemente, os Estados e municípios onde é maior o empenho em preservar conquistas sociais e ambientais (2010, p.10).

Com base no pensamento de Becker (2007), entendemos que, se nos anos de 1960 e 1970 o Estado sustentou o avanço da fronteira econômica a partir dos incentivos fiscais e da indução da migração, no Século XXI esse processo se dá pautado em forças globais, tendo em vista que a Amazônia na atualidade é uma região com estrutura produtiva própria. De maneira contraditória, os dois padrões de organização do espaço amazônico, citados por Carlos Walter (2015), ainda permanecem: um padrão voltado para o rio e outro para as rodovias. Contudo, o padrão que segue a lógica do rio, foi resignificado, não tem mais relação com a sobrevivência (alimentação), com o transporte, como afirmamos em outro momento, há uma nova lógica, uma nova relação na qual o rio é vendido e "consumido" como produto do capital.

Santarém se insere nessa lógica a partir da década de 1970, momento em que o projeto pensado em nível nacional para a região, promoveu a implantação de um corredor de exportação para a produção de grãos do Centro-Oeste do Brasil, assim como, o incentivo ao desenvolvimento de atividades ligadas ao turismo que será exposto adiante.

### **1.3 Espaço de consumo e consumo do espaço: a lógica capitalista na produção do espaço**

O processo de (re)produção capitalista se materializa em diferentes morfologias na cidade. Trata-se de um (re)produção para além da fábrica, transcendendo para o cotidiano, para a realização da vida. O espaço como condição de produção e ele próprio, como produto.

Ao tratar do processo de (re)produção do espaço, Carlos (2001) aponta para a tendência da predominância do valor de troca sobre os modos de uso. Isso indica que a apropriação livre dos espaços associada à satisfação das necessidades e desejos passam a ser mediados cada vez mais pelo dinheiro, pela propriedade privada e pela

transformação de bens coletivos em mercadorias, ou seja, são produzidos a partir das relações de produção capitalistas e destinados a proporcionar a acumulação nas mãos de poucos. Neste processo, se dá a produção generalizada do espaço como mercadoria, o que impõe ao seu uso a mediação da propriedade privada, promovendo-se a sua fragmentação e a formação de um mercado de compra e venda de suas parcelas.

Corrêa (2011, p. 41-44) afirma que o espaço é produzido por diferentes agentes sociais, por vezes contraditórios e conflitantes; cada um imprime estratégias e práticas, em conformidade com seu tempo histórico. Assim, “os agentes sociais da produção do espaço estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista [...] E são os agentes que materializam os processos sociais na forma de um ambiente construído [...]”. Neste sentido, entendemos o Estado como um agente fundamental da produção do espaço.

Como vimos, no caso da Amazônia, o Estado impulsionou inúmeros projetos e direcionou a integração do espaço amazônico aos fluxos do capital nacional e internacional. Contudo, faz-se necessário abrir um parêntese e destacar que a ação do Estado também produziu uma urbanização desigual, pautada no crescimento acelerado e destituído de políticas sociais que se concretizaram em cidades que, em sua maioria, apresentam diversas carências, como: ausência total ou quase completa de saneamento, pressão sobre as áreas rurais e sobre as áreas protegidas, conseqüentemente, aumento do desmatamento, impacto direto sobre as culturas dos povos da floresta, entre tantas outras.

Voltando ao pensamento de Carlos (2011, p. 64), “a produção do espaço é anterior ao capitalismo e se perde numa história de longa duração iniciada quando o homem deixou de ser coletor e caçador e criou condições de, através de seu trabalho, transformar efetivamente a natureza (dominou-a)”. Contudo, a expansão do capitalismo impõe novos contornos, conforme ressalta a autora:

[...] No capitalismo, essa produção adquire contornos e conteúdos diferenciados dos momentos históricos anteriores, expande-se territorial e socialmente (no sentido de que penetra em todos os lugares do mundo e em toda a sociedade) incorporando as atividades do homem, redefinindo-se sob a lógica do processo de valorização do capital. Nesse contexto, o próprio espaço assume a condição de mercadoria como todos os produtos dessa sociedade. A produção do espaço se insere, assim, na lógica da produção capitalista que

transforma todo o produto dessa produção em mercadoria (CARLOS, 2011, p. 64).

Nesse sentido, o espaço, *lócus* da reprodução da vida, agora ganha nova conotação a partir da lógica capitalista, qual seja: passa a ter valor de troca, logo, pode ser apreendido, fragmentado, transformado em mercadoria e vendido aos pedaços. Nesse processo, por exemplo, os setores diretamente ligados à produção da dimensão material do espaço em áreas urbanas, as construtoras, incorporadoras, corretoras e o sistema de crédito que viabiliza e impulsiona essas atividades, interferem na definição de diretrizes de ocupação e de uso do espaço, para obter maior lucratividade em suas atividades. No caso da habitação, por exemplo, buscam ampliar o coeficiente de aproveitamento dos terrenos, visando diluir o custo deste nos negócios. São setores que também procuram interferir na distribuição das obras de infraestrutura e de equipamentos públicos, para valorizar seus próprios empreendimentos.

Carlos (2007, p.20), salienta que é impossível pensar a produção do espaço sem pensar a sociedade, haja vista que “as relações sociais se materializam em um território real e concreto”, ou seja, ao produzir a vida, a sociedade (re)produz o espaço. Partindo da ideia de Henri Lefebvre segundo na qual as relações sociais são relações espaciais, a autora nos leva a pensar o espaço como condição, como meio e produto da reprodução da vida, bem como, modo de produção capitalista.

Entre os sujeitos/agentes que produzem esse espaço, a saber: “o capital, o Estado e os sujeitos sociais” (CARLOS, 2011, p. 64), o Estado é o que mais contribui com a lógica capitalista, sobretudo, ao planejar e/ou propor políticas públicas para a cidade, com vistas à reprodução do capital. A partir de políticas de “empreendedorismo” urbano, Estado e Capital estão quase que totalmente entrelaçados. Essa ideia pode ser reforçada por Lefebvre, ao afirmar que,

A produção do espaço se efetua com a intervenção do Estado que age segundo as intenções do capital, mas parece obedecer apenas às exigências racionais da comunicação entre partes da sociedade, assim como de um crescimento conforme os interesses de todos os usuários (LEFEBVRE, 1974, p. 431 *apud* OLIVEIRA, 2014, p 83).

Ao analisar as políticas espaciais contemporâneas e a reprodução do capital e do urbano, Alvarez (2012) afirma que os projetos de “renovação/requalificação” do

urbano se apresentam alicerçados nas parcerias entre o poder público e o capital privado, propostas, no entanto, como uma “solução local” para as crises urbanas. Segundo a autora,

Eles florescem em meio a uma crise de acumulação, que mobilizou novas estratégias do setor produtivo, do poder político, dos investidores e especuladores e das instituições multilaterais, com o objetivo de garantir a continuidade do processo de acumulação, ainda que de forma crítica. Nesse sentido, a reprodução do espaço ganha importância uma vez que, pela mediação do poder público, nas condições atuais, viabiliza a articulação do imobiliário, da propriedade privada (ativo considerado seguro para os investidores) e o financeiro, que possui maior liquidez. (ALVAREZ, 2012, p. 64-65).

A partir dessa lógica, as moradias, as praças, as ruas, as praias, as áreas de comércio etc., ganham novo sentido, não mais o da reprodução da vida (morar, encontrar, trabalhar, descansar, comprar etc.), mas, da reprodução do capital, sob a égide da supremacia da racionalidade e da técnica: o controle do tempo, das necessidades, da funcionalidade, da fragmentação e da hierarquização dos espaços (ALVAREZ, 2012, p. 68).

Nesse sentido, em Santarém a relação histórica da população com os rios e demais amenidades, ganharam nova conotação a partir de políticas e investimentos que foram destituindo o uso livre das margens dos rios. Por um lado, temos as transformações espaciais que sustentam o agronegócio (portos, rodovias etc.), por outro, temos o consumo dos espaços a partir das atividades ligadas ao turismo que, para atender aos desejos dos visitantes, (re)qualificam áreas historicamente utilizadas pela população local. Como exemplo disso, temos o caso da implantação do Porto da Cargill (2003) na antiga praia do Vera Paz e a instalação da passarela de madeira na praia do Maracanã (2020)<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Para mais informações, veja: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2020/01/29/associacao-de-moradores-busca-solucao-para-minimizar-impactos-de-obr-na-praia-do-maracana.ghtml>; e <http://www.portalsantarem.com.br/noticias/conteudo/orla-do-maracana-se-transformara-em-cartao-postal-e-ponto-turistico-de-santarem/86759>.

Figura 02 - Praia do Vera Paz, 1996



Fonte: Blog Ignacio Neto (2015) (Foto: José Gumercindo Rebelo, 1996).

Figura 03 - Porto da Cargill, 2015



Fonte: Portal Santarém (2021) (Foto: Reprodução, 2021).

Figura 04 - Obra de construção da passarela sobre a praia do Maracanã - 2020



Fonte: Gazeta de Santarém (2015).

Figura 05 - Obra de construção da passarela finalizada - 2021



Fonte: G1 Santarém e Região (2020) (Foto: Reprodução/Redes Sociais, 2020).

Ambos os lugares eram utilizados pelos moradores locais para lazer e pesca. No caso da construção do porto, a antiga praia foi suprimida, dando lugar ao maquinário e às atividades portuárias, a área pública passou a ser de uso privado, mudando completamente a função do lugar.

Sobre a praia do Maracanã, apesar das pessoas ainda terem acesso ao local, elas não têm mais acesso à faixa de areia. Na busca por solucionar a questão das cheiras do rio Tapajós (por cerca de 6 meses o rio inunda a faixa de praia) e atender uma antiga solicitação dos moradores para a construção de um píer, o projeto



implantou mais de 400m de passarela cobrindo toda a praia, descaracterizando um ambiente natural, rompendo com a dinâmica do rio (períodos de seca e cheias) que tem sua própria temporalidade, para atender ao turismo.

A mudança radical dessa paisagem nos faz indagar quais interesses serviram de base para a aprovação do projeto da passarela, pois, a área onde o morador local “descia” para pescar, ou levava os filhos para brincar na areia, soltar pipa, jogar bola etc., deu lugar ao comércio voltado para o atendimento do turista. Assim, as atividades turísticas podem acontecer o ano todo, já que a passarela permite “burlar” as cheias do rio o que evidencia a prevalência do consumo do lugar e do lugar de consumo, em detrimento do seu uso tradicional.

A construção do cais de arrimo, bem como, o projeto de revitalização na orla de Santarém<sup>31</sup>, são outros exemplos de projetos que requalificam os lugares e priorizam as atividades econômicas em detrimento da dinâmica da vida local.

Alvarez (2012), ao tratar da flexibilização da legislação urbana, como a lei de zoneamento, a lei de uso e ocupação do solo e o Plano Diretor de São Paulo, afirma que as políticas espaciais apontam para a “mercantilização total de um espaço social e histórico, de um valor civilizatório, que é a cidade”. Segundo a autora os projetos de “requalificação urbana”, a partir de políticas estratégicas, procuram inserir a cidade no chamado mercado mundial de negócios e, para isso, são escolhidos alguns atributos em detrimento de outros.

Na verdade, não se coloca à venda a cidade real, marcada por contradições, por profunda desigualdade socioespacial, mas elegem-se alguns de seus atributos como sendo a cidade em si, desprovendo-a de seu conteúdo histórico e social. Nesse sentido, o valor de troca se impõe sobre o valor de uso, e a constituição de novas centralidades aparece como necessidade nesse espaço configurado de acordo com os interesses de acumulação (ALVAREZ, 2012, p.78).

Dessa forma, o espaço (urbano ou não) é pensado e produzido como instrumento para o crescimento econômico e o setor imobiliário (os proprietários, os construtores e os incorporadores) é que define estratégias e investimentos visando o lucro, acelerando e acentuando a desigualdade e a exclusão social de grande parte

---

<sup>31</sup> Projeto de revitalização força a saída dos feirantes da Orla. Veja: Prefeitura interdita a Feira do Tablado. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/prefeitura-interdita-feira-do-tablado-vendedores-permanecem-no-local.ghtml>. Acesso em: 11 ago. 2020.

da população, tendo em vista, sobretudo, a elevação do preço do solo urbano e a pressão sobre os recursos essenciais à reprodução da vida e o esvaziamento das identidades locais.

Ao analisar a produção estratégica do espaço, Pádua (2018, p.145) nos ajuda a compreender a lógica dos novos produtos imobiliários que o mercado impõe, afirmando que, na tentativa de constituir uma “frente de valorização” é preciso criar ou forjar um “novo lugar”, que seja ideal a uma população com razoável poder de consumo, ou seja, uma população que vai “consumir o lugar”.

A expansão do setor imobiliário revela não apenas os novos padrões de construções, mas também os novos produtos imobiliários. Nas cidades os condomínios de luxo são características ligadas ao refinamento destes novos produtos. O que se vende a partir deles? Na verdade, o apelo feito por meio das propagandas que os acompanham é a de suprir as novas necessidades, que são, nas palavras de Pádua (2018): o verde, o lazer, a qualidade de vida e, acrescentamos a segurança. Vende-se, principalmente, um tipo/estilo de vida, uma possibilidade de felicidade apregoada como necessidade atual.

Esse processo, no entanto, nega o lugar, transforma-o em negócio e a cidade produzida como consumo subjaz as diferenças e enraíza os espaços homogêneos.

Nesse esforço de negação dos lugares e buscando potencializar os ganhos, os empreendimentos procuram se distinguir oferecendo diferentes “conceitos”, relacionados ao lazer, aos esportes e a uma vida saudável, à sustentabilidade, à ecologia, ou ainda a uma nobreza, requinte, exclusividade. (PÁDUA, 2018, p.148).

De forma análoga ao pensamento de Pádua sobre o processo de produção do urbano, temos que, a construção de moradias passa a ter o sentido de investimento. Tal fato tomou grande força nas últimas décadas, sobretudo com os investimentos federais na construção civil, como resposta à crise financeira nos primeiros anos do século XXI. Mais uma vez o pensamento de Pádua nos ajuda a compreender essa lógica,

No processo de avanço do setor imobiliário, fica evidente que, de um lado, há a importância que o espaço e a produção do espaço ganham hoje no âmbito da valorização financeira. Por outro lado, é o caráter essencialmente crítico da valorização o que impõe a necessidade de

mobilização de inúmeros elementos materiais, ideológicos, estatais etc., para garantir a valorização. É preciso transformar os lugares, as cidades, produzir ideias continuamente, num movimento garantido por um Estado policial que permita às estratégias de avanço das fronteiras econômicas no urbano se realizarem. (PÁDUA, 2018, p.149).

Assim como nos grandes centros, em Santarém os condomínios de luxo, são instrumentos que naturalizam a segregação social, pois as paisagens são rapidamente (re)qualificadas para o uso de uma população estranha ao lugar, com poder aquisitivo maior, porém, com usos diferentes em relação à cultura local.

As novas relações com o lugar são mediadas pelo poder de compra. Os antigos moradores, em geral, são cerceados no seu direito de ir e vir, estão rodeados por muros e cercas que não os permitem transitar normalmente, perdendo, assim, o sentido de vizinhança, do encontro, da proximidade com os outros. As festas e costumes também são ressignificados, não mais apontando para a história do lugar, passam a atender os anseios por consumir “cultura” e “lazer”,

Chegamos ao ponto que o “consumo” invade toda a vida, em que todas as atividades se encadeiam do mesmo modo combinatório, em que o canal das satisfações se encontra previamente traçado, hora a hora, em que o “envolvimento” é total, inteiramente climatizado, culturalizado. (BAUDRILLARD, 2007, p.19).

É importante salientar que no mundo inteiro pessoas buscam formas de lazer e culturas diversificadas, até mesmo como forma de fuga do cotidiano, ou seja, existe uma “necessidade” de pausas no mundo do trabalho, ou mesmo, pausa na realidade vivida. O que queremos evidenciar é a contradição presente na produção dos espaços a partir da busca por lazer, cultura e qualidade de vida, haja vista que o consumo que este anseio vem produzindo, acentua ainda mais a condição do indivíduo como consumidor dos espaços.

Dessa forma, a valorização de determinadas áreas está associada à produção do espaço urbano e este torna-se uma condição de acumulação capitalista, é, portanto, “[...] um elemento do processo de reprodução conduzido pelos projetos governamentais que “preparam” a cidade para o consumo [...]”, “[...] para a instalação e/ou valorização dos negócios que a ela se associam, comprovando sua dupla qualidade econômica e social” (SOARES, 2018, p. 242).

Nesse sentido, à medida que aumenta o interesse econômico nas atividades turísticas em determinados lugares, mesmo aqueles fora das áreas urbanas como: espaços rurais, áreas de florestas, comunidades tradicionais, entre outros, sua urbanização torna-se iminente. Como observado por Rodrigues (2002), tanto a paisagem física como as relações sociais são ressignificadas em torno das novas atividades econômicas.

Diante disso, a ação do setor imobiliário, torna-se fator preponderante para a compreensão das dinâmicas urbanas. Santos (2008, p. 29. *apud* CARLOS, 2004, p. 58) ao falar sobre a requalificação dos espaços da cidade, afirma que as atividades imobiliárias atraíram “20,8% dos investimentos realizados na Grande São Paulo”, entre os anos de 1995 e 2000, ultrapassando os investimentos na indústria automobilística, na indústria química, no comércio varejista e nas telecomunicações. No caso de São Paulo, conforme o autor, o Estado age com intuito de “revitalizar” antigas áreas desvalorizadas e obsoletas, criando “uma ‘reserva territorial’ de acumulação primitiva do espaço urbano” (SANTOS, 2008, p.44-45).

É preciso considerar que a metrópole de São Paulo é a metrópole onipresente, como alertou Santos (1993), que comanda o território nacional. Desta feita, ela guarda a vanguarda das transformações econômicas. Neste sentido, também na produção do espaço, nem todos os processos presentes na metrópole de São Paulo estão em todas as cidades ou capitais do país, como é o caso da produção de espaços financeirizados através de Fundos de Investimentos Imobiliários e da emissão de CEPAC's. No entanto, como afirma Carlos (2004), a produção do espaço urbano tem se configurado como um setor econômico importante no processo de reprodução do capital, especialmente nas últimas décadas, quando se configura a passagem da hegemonia do capital industrial para o financeiro. Desse modo, o setor imobiliário ganha um importante destaque.

No caso de Santarém, o setor imobiliário tem atuado no comércio de residências/condomínios de luxo e de casas de veraneio em áreas com amenidades, para alcançar seu objetivo de lucratividade. Na lógica atual de produção e reprodução do capitalismo, em Santarém, mais especificamente, os atributos ligados às belezas naturais do município, são transformados em mercadoria consumíveis, portanto, vendáveis. O setor imobiliário encontrou na “natureza” a força capaz de garantir a valorização espacial de áreas urbanas.

Em meio às estratégias de lucratividades do mercado imobiliário, é possível destacar o retorno dos investimentos e a variedade de opções de ganho desse setor: venda de moradias em condomínios com infraestrutura diferenciada (segurança, lazer etc.), implantação de loteamentos próximos ou com acesso a praias, administração imobiliária, sublocação, sinergia de atrativos com a infraestrutura turística, diminuindo custos (participação direta do Estado) e fidelização de clientes com alta renda, entre outras alternativas.

Como temos visto em Santarém, a expansão da cidade sobre as áreas rurais e a venda de lotes são fatores importantes de produção, transformação e consumo do espaço urbano. Nesse caso, o mercado imobiliário é alimentado pela presença dos elementos da natureza na vida cotidiana, no que se pode considerar como novas necessidades sociais, ou seja, a presença do “verde”, do rio, das praias, das florestas “intocadas”, define um novo padrão de qualidade de vida.

O crescimento das cidades produz o interesse pelo bucólico, pelo exótico, que é apresentado como o outro do urbano. Assim, o mercado imobiliário e da construção civil encontram nesse interesse uma forma de reprodução do capital, muitas vezes, consumindo e transformando espaços rurais em urbanos.

Temos, então, que o crescimento do setor imobiliário em regiões com atrativos naturais, como Santarém, não está relacionado apenas ao crescimento demográfico, ou com o giro de capital da economia local, mas, com a capacidade de atração de capitais nacionais e estrangeiros, acoplados à lógica de mercado que encontra no rio, na praia, na floresta o seu diferencial.

Essa é uma das faces do setor imobiliário; as outras ainda se relacionam com a renda local, com a demografia local e com os investimentos estatais. Nesse sentido, o que o mercado imobiliário fez foi uma reestruturação de suas estratégias de produção a partir de uma nova demanda. O mercado financeiro e o mercado imobiliário encontram-se (alinham-se) por meio da propagação de um ideário que acompanha essa lógica: a qualidade de vida. A produção de condomínios fechados, nos quais, o acesso a praias, a qualidade ambiental pela presença do rio e de vegetação preservada no entorno, torna-se um privilégio de quem pode pagar, esse ideário se constitui numa estratégia chave para o setor imobiliário. Entretanto, a produção do espaço decorrente desse processo implica em contradições que são impactantes.

Um dos evidentes desdobramentos e/ou impactos dessa questão é a rápida valorização do solo fora do perímetro urbano de regiões com atrativos paisagísticos, forçando a expansão urbana sobre o rural. Fato que tem levado a transformações e embates econômicos especialmente articulados a um aumento dos processos de especulação imobiliária baseados no interesse de acesso às belezas naturais desses lugares e sobre o turismo como mola propulsora da expansão urbana, conforme discutiremos adiante.

Como ressaltamos anteriormente, a presença das atividades portuárias e a implantação das rodovias, principalmente da BR-163 e da PA-370, produziu um crescimento no sentido centro-sul e centro-leste de Santarém e a valorização do espaço no centro e suas adjacências. Quanto à Rodovia Fernando Guilhon e à Rodovia PA-457, que dá acesso ao distrito de Alter do Chão (no sentido centro-oeste e sudoeste), cujo apelo turístico é nacionalmente conhecido, entendemos estarem atreladas a uma estratégia do setor imobiliário, para criar novos produtos e colocá-los no mercado, ressaltando a presença de elementos da natureza.

Apesar da cidade também crescer seguindo o sentido das referidas rodovias, é no eixo oeste, que verificamos os maiores incrementos em infraestrutura nos últimos anos, como a construção do viaduto sobre a BR-163, ligando os bairros centrais à região oeste, a duplicação da Rodovia Fernando Guilhon, a pavimentação da PA-457, entre outros. Além disso, é nesse setor que verificamos a maior elevação nos preços dos lotes e o aumento na quantidade de comércios de grande porte, como é o caso do Shopping Rio Tapajós, inaugurado em 2015; do Atacadão (mercado atacadista do grupo Carrefour), inaugurado em 2016; do Açai (mercado atacadista), implantado em 2019; e da AMBEV, inaugurada em 2020; sinalizando a formação de uma nova centralidade de comércios e serviços que trataremos posteriormente.

Em trabalhos de campo realizados em novembro e dezembro de 2017, no qual percorremos a maioria dos novos bairros da cidade, observamos que no entorno da nova área de concessão portuária (Maicá), região leste, está em processo de instalação mais cinco portos, a maioria dos bairros do entorno carece de infraestrutura mínima, como abastecimento de água, energia, limpeza urbana. Também não contam com rede de esgoto e asfaltamento. À despeito do aumento da especulação imobiliária desde o início dos estudos para a implantação dos portos, a maioria das ocupações são ilegais (em processo de legalização). Verificamos que tais bairros servem a uma

população de baixa renda que, nos períodos de intensa chuva, sofre com a falta de acesso e com o precário serviço de transporte urbano. Conforme o relato do Sr. Carlos Ribeiro, Delegado do CRECI, o valor do lote gira em torno de R\$10.000,00, considerado baixo para o setor imobiliário local (ENTREVISTA, Carlos Ribeiro, 2019).

Na região oeste da cidade, por outro lado, é notório a valorização, que será discutida nos Capítulos 3 e 4 dessa tese. No momento queremos ressaltar que existe um diferencial de expansão que consiste na valorização, seja pelo incremento de infraestrutura, seja pela relação histórica da população local com rio, seja pelas novas relações produzidas no espaço, pelas atividades turísticas, mas que encontra na propriedade da terra e sua legalidade sua base de sustentação, valorização e seletividade.

Sobre isso, o Sr. Carlos Ribeiro afirmou que o bairro Maracanã (referindo-se aos bairros à direita da Rod. Fernando Guilhon) é considerado um bairro nobre, pois, além da vista privilegiada do Rio Tapajós, ele permite acesso rápido às praias do Maracanã. Também tem acesso facilitado à Rodovia Everaldo Martins que leva até o balneário de Alter do Chão e, ainda, conta com uma infraestrutura razoável e excelente comércio e, ainda: “que essa região (oeste) é a mais procurada para compra e venda de imóveis e que nos últimos anos os valores mais que dobraram” (ENTREVISTA, Carlos Ribeiro, 2019).

É necessário explicar que, ainda segundo o delegado do CRECI, a área à direita da Rod. Fernando Guilhon, que compreende os bairros Maracanã, Maracanã I, Elcione Barbalho e Nova Vitória é toda conhecida por Maracanã, provavelmente, por conta da praia do Maracanã. Assim, quando um indivíduo procura um lote naquela localidade, não importa em qual loteamento esteja, será sempre vendido como sendo Maracanã. Entendemos que existe um “status” já consolidado em se morar no Maracanã e adjacências. De acordo com o Sr. Carlos Ribeiro, basta mencionar que o imóvel fica naquela área para que o comprador/investidor fique interessado.

Quando perguntamos sobre isso Sr. Jordan Galvão (Agrimensor), um dos nossos entrevistados ele disse: *A praia é o diferencial!* afirmou que a pessoa compra para ter acesso direto à praia sem ter que enfrentar o trânsito caótico da Rod. Fernando Guilhon (ENTREVISTA, Sr. Jordan, 2020). Também disse:

Acontece o seguinte, houve alguns parâmetros que mudaram Santarém, primeiro muita gente veio para garimpo e a região do

Tapajós [referência à migração], traziam a família toda para Santarém, então houve muito isso, o auge do ouro, essa foi a primeira etapa; não tinham onde morar e foram invadindo ali [referência ao bairro Santarenzinho], construíam um barraco e foi o que aconteceu, no primeiro momento. No segundo momento foi a aquela ilusão da soja e hoje já é uma outra especulação, é uma especulação comercial, porque todas as grandes empresas se instalaram para lá [no Oeste], as grandes redes de distribuição de mercadoria, os três principais estão para ali; então a tendência é que as pessoas queiram morar ali (ENTREVISTA, Jordan Galvão, 2020).

Nessa fala fica evidente que o interlocutor percebe que apesar do setor oeste ter sido iniciado a partir de ocupações irregulares, na atualidade ocorrem outros processos, que apontam para a valorização e a formação de uma nova centralidade em Santarém. Sobre isso todos os outros entrevistados concordam que tanto a infraestrutura implantada no oeste da cidade, associada às possibilidades de negócios dada pela regularidade (legalidade) dos lotes, quanto o acesso direto às praias, fazem desse setor o segundo mais valorizado, perdendo apenas para os bairros do centro e do seu entorno.

Desta feita, temos que em Santarém a expansão urbana é dada, tanto por interesses e políticas de ordem distante (relativas ao estado nacional e/ou aos grandes grupos econômicos mundializados), quanto por interesses de ordem local. Os de ordem distante ligados à expansão do capital, influenciaram profundamente, tanto a formação de novos núcleos urbanos, quanto o crescimento dos núcleos já existentes e foram mediados pelas políticas implementadas pelo Estado. No caso de Santarém, destacamos a implantação das rodovias (BR-163; PA-370), dos portos, a construção da Hidrelétrica de Curuá-Uma, a construção do Hotel Barrudada (já anunciando o desenvolvimento do setor) que será tratado no Capítulo 2 e a construção do novo Aeroporto todos implantados na década de 1970.

Por outro lado, temos os interesses ligados à lógica da produção do espaço local, que vão provocar os movimentos intraurbanos e produzir também impactos diretos e indiretos sobre as cidades. No caso de Santarém, se nas primeiras fases de expansão da cidade as políticas públicas “desenhadas” para a Amazônia impactaram diretamente o processo, nos últimos anos há outros agentes que impactam a produção do espaço, sobretudo quando nos referimos à região oeste da cidade, pois, na região Sudeste e Sul ainda há um crescimento associado a abertura



das novas áreas portuárias que condizem com o vetor de crescimento voltado para as Rodovias (corredor de exportação da soja).

A expansão no setor oeste está pautada num processo de valorização, de formação de uma nova centralidade, na formação de espaços seletivos que atendem a uma população com maior poder de compra. Assim, procuramos compreender, os fatores que interferem na valorização das áreas urbanas, bem como, os fatores que criam as centralidades, considerando, que tais fatores alteram a lógica da produção do espaço e modificam a forma e a função de determinadas áreas urbanas. Ressaltamos que a dinâmica de valorização, seletividade e centralização, tem relação direta com o objeto de estudo dessa pesquisa, na medida que queremos evidenciar o diferencial de crescimento e valorização do setor oeste em relação a outros setores da cidade.

#### **1.4 Formação das Centralidades**

O espaço é sobretudo social, portanto, o espaço urbano também é uma produção humana. Segundo Carlos (2018), a cidade se traduz no movimento da vida humana e se reproduz numa luta entre opostos: de um lado temos os processos de valorização do capital e de outro a reprodução da vida. Essa contradição vai se materializando em diferentes espaços/formas e em diferentes usos da/cidade.

Tal processo cria formas que estão associadas às funções do espaço, mas isso não é algo estático, pelo contrário a função do espaço, bem como sua forma, pode mudar ao longo do tempo, produzindo materializações, cuja espacialidade constitui-se na própria organização espacial urbana. Corrêa (2005), denomina essa dinâmica de “processo espacial” e vai dizer que esse termo é uma tentativa de explicar as mudanças espaciais ao longo do tempo, afirmando que o conceito está conectado à ação humana sobre o tempo-espaço. Assim os processos espaciais são promovidos por sujeitos, aos quais o autor denomina de atores e/ou agentes modeladores, suas localizações e pela lógica da produção capitalista (2005, p. 37).

Na perspectiva de Corrêa, portanto, os atores sociais empreendem um conjunto de forças, no tempo e no espaço, capaz de moldar, localizar e realocar as atividades humanas na cidade capitalista. Disto decorre uma espacialidade desigual e mutável.

Então, é necessário compreender em que perspectiva tais agentes (re)localizam as atividades e sobre que valores elas são produzidas. Harvey (1982) afirma que os valores de uso materializam os diferentes espaços e que o trabalho concreto produz valores de uso, que são consumidos. Por outro lado, o espaço também evidencia produtos não ligados ao trabalho (no sentido de produção capitalista). Harvey apresenta duas perspectivas: as dos objetos, produzidos ou não pelo trabalho humano e a da localização onde, os objetos são produzidos e consumidos. Logo, a localização guarda em si a “potência” criativa de espaços, pois, ela é capaz de fazer surgir novos espaços, assim como, novos usos dos espaços

No espaço urbano a localização envolve relações, ou seja, ela é produzida socialmente. Disso decorre que sua existência engloba a produção dos elementos materiais em seu entorno, as atividades e os usos que se realizam por e através destas materialidades constituídas e os deslocamentos daqueles que produzem e daqueles que consomem, A distribuição das materialidades e atividades não é homogênea, nas cidades capitalistas, a necessidade dos deslocamentos também é produzida e envolve os conteúdos específicos de “cada localização”.

A distribuição desigual de edificações e de atividades, produz as localizações diferenciadas e induzem a necessidade dos deslocamentos. Por isso, a disponibilidade de infraestrutura de transportes, de comunicações e energia são essenciais no entendimento das grandes aglomerações urbanas e acabam por definir também a estruturação do espaço urbano, segundo Villaça (2001).

Uma rede de infraestrutura: vias, redes de água, esgotos, pavimentação, energias etc. Possibilidades de transporte de produtos de um ponto a outro, de deslocamento de pessoas e de comunicações. Dentro das possibilidades, a de deslocamento de pessoas/ser humano dominará a estruturação do espaço intra-urbano, já que, entre os deslocamentos de matérias e os do ser humano, dominará o último. E por outro lado, a necessidade de deslocamento do ser humano dominará as de comunicação na estruturação do espaço intra-urbano pois, o custo as comunicações por fax, telefone ou televisão é praticamente o mesmo em qualquer ponto do espaço urbano. (VILLAÇA, 2001, p. 23).

A produção da localização se relaciona, portanto, ao processo de valorização do espaço e se reflete no preço da terra e de imóveis, em função do tipo de edificações, infraestrutura e usos presentes em determinadas parcelas do espaço. Corrêa (2005) afirma que esse processo forma as centralidades e periferias: as

atividades que abrangem toda a cidade e/ou são voltadas para o mercado nacional e internacional, demandam uma maior infraestrutura de transportes e comunicações, entre outros, são capazes de transformar os espaços, gerando maior acessibilidade e lucros, conseqüentemente, centralizam pessoas/trabalho e produtos. As demais atividades irão margear essa centralidade.

Corrêa afirma que o surgimento das áreas centrais “deve-se às demandas espaciais do capitalismo em sua fase concorrencial”. Nesse caso, segundo o autor, a localização “constituía-se em fator crucial na competição capitalista”, ou seja, ainda que o Estado intervenha nessa dinâmica de formação de centralidades, ela é “um produto da ação dos proprietários dos meios de produção” (CORRÊA, 2005, p.40-41).

As áreas centrais são o resultado da definição de funções sociais e comerciais no que se refere à gênese e à dinâmica das cidades. Segundo Corrêa (2005), a formação de áreas centrais é marcada, muitas vezes, pela descentralização administrativa, envolve a valorização fundiária e tem como prerrogativa o interesse de empreiteiras e dos promotores imobiliários.

À medida que as áreas centrais se consolidam como tal, as áreas periféricas e/ou intermediárias também passam pelo mesmo processo, no que tange à sua função social. Ambas serão interligadas por uma infraestrutura geradora de acessibilidade, com vistas ao trabalho e ao consumo. De acordo com Villaça (2001), ainda que uma terra urbana tenha um valor, por menor ou maior que este seja, a acessibilidade é o valor de uso mais importante para o solo urbano.

Nesse sentido, as diversas áreas de uma cidade vão apresentar também diferentes condições de acesso, o que denota a quantidade de trabalho despendido na sua produção, ou seja, quanto mais central for uma determinada terra urbana, mais capital é produzido e circula por ela e maior o seu valor de uso. Assim, nas periferias, a terra urbana tem menos trabalho agregado em sua produção em relação aos terrenos centrais e às atividades econômicas e de serviços, envolvendo menor valor agregado, visto que elas não são aquelas consideradas de ponta (VILLAÇA, 2001).

Correa (2005), nos diz que o processo de concentração e desconcentração está correlacionado ao crescimento da cidade, seja demográfico, seja espacial. Também afirma que, para compreender tal processo é necessário considerar esses fatores de crescimento, conjuntamente à dinâmica do capital. Sempre que a distância

entre a área central e as periféricas é ampliada, tendo em vista o surgimento de novas áreas residenciais, dá-se uma competição pelo mercado consumidor, isso vai incitar a descentralização das atividades comerciais por meio da criação de filiais ou, até mesmo, da transferência da unidade principal para novas áreas, dependendo das vantagens locacionais. Mas, o próprio processo produz essas “vantagens”, pois há uma relação intrínseca entre o deslocamento de atividades e serviços, de habitações para classes médias e altas e os interesses do setor imobiliário, que atua junto ao poder público para abrir novas fronteiras intraurbanas para sua expansão.

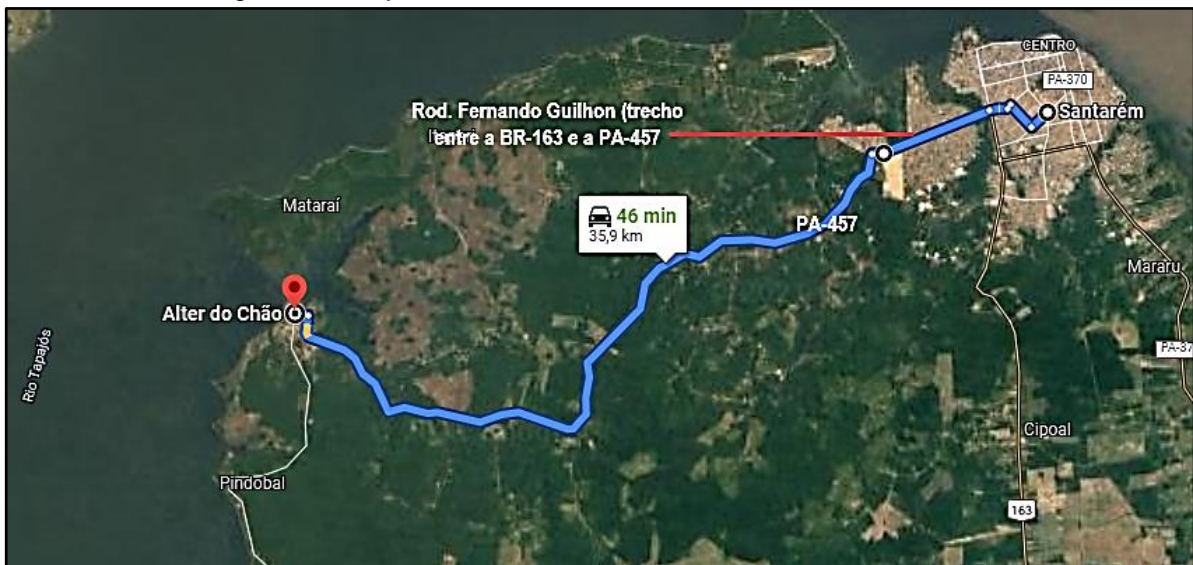
Dessa forma a implantação de vias de acesso, bem como, os meios de transporte são fatores primordiais à descentralização, já que vão gerar rapidez/fluidez entre os novos centros e o restante da cidade. De acordo com Villaça (2001), a infraestrutura para os deslocamentos de mercadorias e pessoas é peça central na estruturação urbana e caminha no mesmo passo dos interesses do setor imobiliário, redefinindo o papel dos lugares no conjunto da cidade, formando-se novas centralidades e periferias.

Percebemos, então, que nas últimas décadas a cidade Santarém segue nessa lógica, qual seja: o processo de expansão no sentido oeste evidencia a formação de uma nova centralidade, que está sendo produzida a partir de investimentos públicos relacionados à ampliação da integração viária entre essa região, o centro da cidade e a porção mais diretamente vinculada ao turismo em Santarém, localizada no distrito de Alter do Chão.

Desta feita, verificamos a formação de um eixo de expansão urbana, hierarquizado, com usos diferenciados (espaços seletivos e segregados) e que contempla um processo em curso de formação de uma nova centralidade, margeando a Rod. Fernando Guilhon, na qual, nos últimos anos, a partir da infraestrutura implantada e da melhoria do acesso, instalaram-se novos comércios e serviços de maior vulto de investimentos, além da transferência de unidades comerciais e/ou a implantação de segundas unidades para aquela região, o que a diferencia das regiões sul e sudeste e evidencia um processo de valorização e de formação de espaços seletivos, como trataremos nos Capítulos posteriores.

Na Figura a seguir podemos ver o trajeto de Santarém até o distrito de Alter do Chão, nossa intenção é salientar a ligação entre a Rod. Fernando Guilhon e a PA-457, único caminho por terra até o balneário.

Figura 06 - Trajeto entre Santarém e o Balneário de Alter do Chão



Fonte: Adaptado de Google Earth (2021).

Faz-se necessário relembrar que a citada rodovia municipal é responsável pelo acesso de toda a cidade ao Aeroporto e à Rodovia Everaldo Martins (PA-457), que leva o morador local e o turista ao Balneário de Alter do Chão. A Fernando Guilhon também permite o acesso às praias mais próximas, como as praias do Maracanã, Pajuçara, Carapanari, entre outras, muito procuradas para as atividades de lazer.

Sendo assim, entendemos que a expansão da cidade no eixo da Rod. Fernando Guilhon, revela uma relação com as atividades e com as políticas de incentivo ao turismo na região, na medida que tal eixo se concretiza no mesmo sentido de acesso ao maior balneário de Santarém: Alter do Chão. Assim, propomos, para o próximo Capítulo, discutir as políticas públicas de incentivo ao turismo como um dos fatores para o crescimento do setor oeste de Santarém, entendendo que as atividades ligadas ao turismo sozinhas não explicam a expansão da cidade para aquela região, mas implicam em ações do Estado que, de forma direta ou indireta, produz e reproduz o espaço.

## CAPÍTULO 2 – POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO

---

Este Capítulo tem como meta situar o papel das políticas de incentivo ao turismo na produção do espaço, a partir da lógica de reprodução do capital. Optamos, primeiramente, por apresentar as definições e conceitos que encerram o turismo como atividade econômica, enfatizando sua capacidade de produzir e reproduzir o espaço urbano, no qual, este torna-se um produto, trazendo consigo uma contínua possibilidade de acumulação e de fragmentação.

Queremos ressaltar, ainda, que a valorização da terra urbana acontece com base na produção da riqueza que por sua vez, gera a materialidade urbana, produzindo e reproduzindo as cidades. Além disso, no intuito de compreender como as atividades ligadas ao turismo impactam a expansão e a valorização da região oeste em Santarém, buscamos desvendar as estratégias e discursos que permeiam esse setor econômico na Amazônia Legal e se concretizam no espaço urbano da cidade.

A partir dessas linhas gerais, concordamos com BENI (2006), quando diz que o turismo é a segunda atividade mais globalizada no mundo, após a financeira, ou seja, sua complexidade e extensão chama a atenção e apresenta uma potência capaz de impactar diretamente as localidades que a desenvolvem.

Nas análises de Held e McGrew (2003) e de Mowforth e Hunt (2009, *apud* FAZITO, 2015), o crescimento no setor do turismo se faz por meio de corporações transnacionais com um rápido fluxo de informações, da destruição de diferenças culturais (padronização de novos costumes e hábitos) e da dominação com base na rápida expansão do capital dos países centrais (ricos), para os países periféricos (pobres). Segundo a análise dos autores supracitados, o capitalismo transforma lugares e culturas em bens e serviços a serem consumidos por turistas.

A globalização expandiu as possibilidades de se consumir lugares. Lugares que ainda não foram completamente tomados pela modernização são vistos como 'exóticos', 'distantes', 'desconhecidos', lugares onde se pode viver 'aventuras' e 'descobertas'. Os lugares com essas características são explorados como destinos turísticos, e estão localizados primordialmente em países do sul global. Turismo se transformou simplesmente em um agente da modernização, uma indústria, que possibilita a expansão de riqueza e renda onde a indústria convencional não conseguiu chegar. (FAZITO, 2015, p. 118).

Logo, os lugares tornam-se palco de uma competição desigual, no qual as paisagens são convertidas em produtos e entram no jogo das equivalências como mercadorias.

Figura 07 - Lugares turísticos pelo mundo



Fonte: iStock, Getty Images (2020). Nota: Museu do Louvre (2018) (à esquerda) e Rio de Janeiro (2016) (à direita).<sup>32</sup>

Figura 08 - Lugares turísticos pelo mundo – Distrito de Alter do Chão Santarém/PA



Fontes: Cassiana Pizaia (2017) (direita); Zé Rodrigues e Henrique Pimentel (s/d) (esquerda).<sup>33</sup>

Quanto às cidades com aportes turísticos, estas “representam uma nova e extraordinária forma de urbanização, porque elas são organizadas não para a produção, como o foram as cidades industriais, mas para o consumo de bens, serviços

<sup>32</sup> Disponível em: <https://mapadomundo.org>. Acesso em: 12 jan. 2020.

<sup>33</sup> Disponível em:

<http://www.aos4ventos.com.br/alter-do-chao-praias-passeios-quando-ir-como-chegar/>; e disponível em: <https://redeglobo.globo.com/pa/tvliberal/noticia/com-riqueza-cultural-e-belezas-naturais-espetaculares-a-cidade-de-santarem-completa-360-anos.ghtml>, respectivamente. Acesso em: 12 jan. 2020.

e paisagens” (LUCHIARI, 1998), porém, assim como nas cidades industriais, estão subordinadas ao mesmo tipo de lógica de produção capitalista do espaço.

Em Santarém, as atividades de turismo se relacionam basicamente ao desfrute das praias formadas às margens do Rio Tapajós. Na área próxima ao centro e bairros adjacentes, a única praia remanescente após a construção do cais de arrimo na orla da cidade, foi a do Vera Paz, apesar da popularidade dessa praia, ela foi suprimida pela instalação do Porto da Cargill (2003), como já mencionamos. No entanto, o distrito de Alter do Chão, é conhecido nacional e internacionalmente pelas praias de areia branca e pelas águas claras do Rio Tapajós e pacotes turísticos para o local são vendidos nas principais operadoras de turismo do país. Além disso, há praias muito pouco conhecidas com lindas paisagens que atraem os turistas que desejam privacidade e maior contato com elementos da natureza amazônica.

Considerando as afirmações de Luchiari (1998), apontadas acima, observamos que as políticas de turismo para o estado do Pará, se assentam também sobre Santarém e podem ser consideradas indutoras da urbanização em direção a à região oeste, que se encontra em processo.

## **2.1 Turismo: do mundo à Amazônia**

Sem dúvidas o marco para as políticas de turismo no mundo foi a criação da Organização Mundial do Turismo em 1975 na cidade de Madri, contudo, outros acontecimentos anteriores foram fundamentais para consolidação da Organização, como a formação do Congresso Internacional de Associações Oficiais de Tráfego Turístico (1925), que se tornou em 1934 a União Internacional de Organizações Oficiais de Propaganda Turística e, em 1947, passou a ser chamada de União Internacional (EDGEELL et al., 2008, p. 42). Mas, foi a crise econômica em que se encontravam os países, sobretudo os europeus, pós II Guerra Mundial e a busca por novas estratégias de reestruturação de mercados que proporcionou um novo olhar sobre os espaços com atrativos turísticos. Países como Espanha, Inglaterra e o México foram precursores na criação de políticas públicas de turismo, ou seja, no uso do aparato governamental para o planejamento e regulação das atividades turísticas.

No Brasil, as primeiras regulações para a política do turismo foram feitas, segundo Becker (2001), em 1958 no governo de Juscelino Kubitschek com os investimentos voltados para o transporte, energia, circulação de automóveis, já que



eles incidiram diretamente no acesso aos lugares. Porém, o desenvolvimento das políticas brasileiras para o turismo tem como marco histórico a constituição da Política Nacional de Turismo (1966), por meios do Decreto-Lei n. 55 de 18/11, do Conselho Nacional de Turismo (CNTUR). Conforme Wilker Nóbrega,

O artigo 1º do referido Decreto-Lei, aponta que a política nacional de turismo é a atividade decorrente de todas as iniciativas ligadas à indústria do turismo, sejam originárias do setor privado ou público, isoladas ou combinadas entre si, desde que reconhecida seu interesse para o desenvolvimento econômico do país. (NOBREGA, 2012, p. 115).

A instituição da PNT só foi possível em 1966, a partir da criação da Embratur<sup>34</sup> (Empresa Brasileira de Turismo), tendo em vista a consequente criação dos organismos oficiais para sua efetivação (CRUZ, 2001). Já na década de 1970, inicia-se uma nova etapa no desenvolvimento do turismo, quando diversos países, inclusive o Brasil, estimulados pelos benefícios que, à primeira vista, o turismo proporcionava às comunidades receptoras, principalmente no aspecto econômico, começam a fomentar o turismo mediante a criação de centros turísticos planejados, contando para isso, com o apoio de organismos internacionais de desenvolvimento.

As linhas de financiamento para o desenvolvimento da atividade turística tiveram um papel fundamental, durante a década de 1970 e 1980, para o investimento do setor, sobretudo no campo da hotelaria.

Em 1981 se instaura uma Política Nacional do Meio Ambiente, em cuja política podemos verificar laços com o turismo e isso se efetiva em 1992 com o Plano Nacional de Turismo (PLANTUR), sobre o qual, Becker (2001, p.06) faz a seguinte análise: ele “prevê o desenvolvimento de polos de turismo integrados em novas áreas, com uma expansão a eles direcionada da infraestrutura necessária, são entendidos como de três tipos - consolidados, em desenvolvimento, e potenciais. Tal entendimento provou mudanças importantes nas ações do Estado sobre o turismo no Brasil, sobretudo, porque induziu estratégias que mais tarde se consolidaram nos polos turísticos e na descentralização decisória/gestão dos recursos voltados para o setor.

---

<sup>34</sup> Composta pelo Conselho Nacional de Turismo (CNTUR) e Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) que eram respectivamente designados a: formular as diretrizes e propor os atos normativos necessários à promoção da política nacional de turismo (NÓBREGA, 2007, p. 45).

A adoção de políticas neoliberais nas últimas décadas do Século XX promoveu modificações significativas na economia nacional de países como México, Chile, Venezuela, Peru e Brasil. Neste cenário, o turismo ressurgiu como uma das grandes possibilidades de melhoria de indicadores sociais e econômicos desses países e uma das estratégias para suplantarem a crise econômica.

No caso brasileiro, em 1990, no início do governo de Fernando Collor de Melo, o Estado apostou na diversificação na oferta de produtos turísticos e insistiu na capacidade do setor em gerar empregos, captar divisas e melhorar a distribuição de renda regional, objetivos já formulados pela Embratur (Empresa Brasileira de Turismo). Nesse momento, a empresa passou a ter um papel fundamental na elaboração de políticas de turismo para o Brasil. Agregou, às suas atribuições, as competências que antes cabiam à extinta Confederação Nacional de Turismo (CNTUR) na formulação, coordenação e execução da Política Nacional de Turismo (PNT) e recebeu um novo título, passando a ser denominada de Instituto Brasileiro de Turismo.

Outro fato importante no governo Collor foi que com a intenção de cambiar papéis da dívida externa brasileira por investimentos turísticos no país, reestruturou a PNT, esperando uma maior eficiência na utilização dos recursos (RODRIGUES, 1996). Contudo, nas palavras de Beni (2006, p. 20), “essa estrutura deixava lacunas e colocava algumas deficiências nos processos decisórios, sobretudo no que diz respeito à permanente ausência de representatividade por parte da iniciativa privada”. Isto porque não havia uma articulação forte entre o poder público, a iniciativa privada e, principalmente, as comunidades locais, onde o turismo era efetivado.

Entendemos que o Estado, responsável pela concepção das políticas, ao materializar e/ou concretizar as demandas, deveria incorporar as necessidades e aspirações do povo nos Planos (de uma forma mais ampla), Programas (escala intermediária) e Projetos (a menor parcela de um plano).

Para Molina e Rodríguez (2001), no entanto, o sucesso dos programas em todas as áreas de atuação depende, fundamentalmente, dos seguintes fatores: 1º) grau de vinculação das ações propostas em relação às necessidades dos meios que pretendem modificar; 2º) grau de complementaridade dos projetos que o integram; 3º) disponibilidade de recursos financeiros, técnicos e humanos para a realização das etapas. Nesse sentido, temos que a experiência do Estado nacional brasileiro, face à implantação de políticas de turismo, não foi bem-sucedida no que tange à inserção

efetiva da população local, bem como do desenvolvimento local. Muitas foram as tentativas, embora com um nível reduzido de contemplação dos anseios reais das comunidades envolvidas.

O Proecotur<sup>35</sup>, por exemplo, procurou minimizar essas falhas visíveis das políticas de turismo, concebidas nas décadas entre 1970 e 1990, porém, com resultados ainda questionáveis ou difíceis de serem contabilizados, talvez porque as etapas previstas pelo Programa não foram aplicadas, carecendo de uma avaliação mais detalhada, que apresentaremos mais adiante. Muitos, principalmente a população com poucas perspectivas de melhoria de vida, com atividades relacionadas aos setores primário e secundário, esperam da atividade turística uma possibilidade de melhorias socioeconômicas. Sobre isso Nóbrega salienta,

O alcance do desenvolvimento a todos os atores envolvidos no setor turístico está longe de acontecer. Brandão (2004) esclarece que no Brasil a construção das relações produtivas ocorre a partir de pacto férreo das elites, que trava a perspectiva de avanço material e civilizatório e bloqueia os processos de inclusão social e construção de cidadania. (NOBREGA, 2012, p.126)

É necessário, portanto, uma mudança de pensamento sobre o porquê, para quê e para quem, tais políticas se ensejam. A complexidade do entendimento da atividade turística merece uma reflexão direcionada aos diferentes atores que interagem com o setor. Houve, em 1996, talvez o que podemos chamar de um “vislumbre de mudança” com a reestruturação da Política Nacional de Turismo, a partir da reformulação do PNT (1996 - 1999).

O crescente interesse estatal em controlar/mediar as políticas voltadas ao turismo, sugerem a importância do setor no mundo mediado pela produção capitalista. Soares (2018, p.228) afirma que fica à cargo do estado “a tarefa de planejar e instalar o aparato necessário ao mercado de viagens e de lazer”.

Há, no entanto, nos textos oficiais dos projetos voltados para o incentivo ao turismo muitas ideologias. Uma delas parte do pressuposto de que o turismo, ou como alguns analistas denominam, a indústria do turismo, seria a resposta ao processo de “desindustrialização”, ou seja, com o declínio das atividades do segundo setor da economia, sobretudo a partir dos anos de 1980, o crescimento e desenvolvimento das

---

<sup>35</sup> O Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal.

atividades econômicas voltadas para os produtos turísticos seriam uma resposta para um contínuo crescimento econômico em nível local e regional, sem perder o foco nas questões socioambientais. Isso decorre do fato de que o “turismo impulsiona as cifras financeiras que preenchem as planilhas socioeconômicas dos municípios que se aventuram a promovê-lo” (SOARES, 2018, p. 228).

A Organização Mundial de Turismo (OMT) registrou em 2011 que o turismo internacional gerou 1,2 trilhão de dólares (referente a 30% das exportações de serviços, e 6% das exportações de todos os bens e serviços no mundo). E, segundo análises de especialistas da mesma organização, chegará à cifra de 1,8 bilhão até o ano de 2030 (UNWTO, 2012). À primeira vista, tais valores podem justificar o discurso que aponta para a importância do turismo para a economia brasileira, contudo, não podemos negar que eles embalam uma política pautada na ideia de modernização<sup>36</sup> e desenvolvimento econômico, como afirmado por Fazito,

O papel do turismo nesse conceito de desenvolvimento é exatamente o de transformar em bens de consumo aquilo que não é desejável. Lugares que não foram completamente ‘modernizados’ são vistos como ‘atrasados’, ‘exóticos’, ‘distantes’, ‘desconhecidos’; lugares para ‘aventura’ e ‘descoberta’. Lugares com essas características são explorados como destinos turísticos. A modernização turística vê o turismo como a indústria mais adequada para ocupar lugares não modernizados. (FAZITO, 2015, p.108).

No caso do Brasil, principalmente da região amazônica, essa perspectiva se adequou aos discursos desenvolvimentistas de integração do território brasileiro, haja vista que a região sempre foi percebida como “atrasada”. Santarém, contempla paisagens ao longo do rio Tapajós que são inseridas nesta tipologia de lugares “exóticos”, para a “descoberta”. Porém trata-se de um discurso que elimina o uso e apropriação pela população local e que visa a venda desse lugar para os turistas. Tal processo implica em políticas de atração do turismo, como obras de infraestrutura, de acesso, destinação de recursos para empreendedores, que vão aos poucos, transfigurando o lugar. Comparativamente, Luís Severo Soares, ao analisar a produção do espaço urbano pelas atividades turísticas na cidade de São Paulo, afirma

---

<sup>36</sup> O conceito de modernização propõe que o principal objetivo de desenvolvimento econômico é “gerar uma sociedade de altos níveis de consumo, a partir de uma visão de desenvolvimento como “um processo linear que opõe aquilo que é tradicional (atrasado, subdesenvolvido) daquilo que é moderno (avançado, desenvolvido).

Se por um lado, a transformação espacial comprometida com o turismo se justificava pela elevação dos indicadores socioeconômicos, por outro, o turismo era tratado como um setor econômico que transformava o espaço em uma porção territorial a ser embalada e posta na prateleira do consumo.

[...] Mais do que nunca, os avanços decorrentes do setor turístico se tornariam uma finalidade que envolvia o econômico, o social e o político no plano do local posicionado à espera dos interesses que o visualizassem como potencial (SOARES, 2018, p. 229).

Dessa forma, podemos perceber a contradição do discurso: se o espaço, a paisagem, os lugares tornam-se produtos a serem consumidos e se a ideia é gerar altos níveis de consumo, sendo que para isso é preciso “modernizar”, como gerir políticas públicas que equilibrem os interesses do capital com os da vida? Do cotidiano? Parece-nos uma tarefa difícil, já que a temporalidade de ambos é tão diversa e remetem a grupos de interesses tão distintos.

Apesar de alguns avanços, até o início da década de 1990, as políticas formuladas para o turismo no Brasil praticamente tratavam de incentivos fiscais e de melhoria e ampliação de redes hoteleiras, porém, isso ocorria de forma pontual. Em 1991 houve uma reestruturação da EMBRATUR, com a implementação de objetivos e diretrizes, que mais tarde se tornariam a base da Política Nacional de Turismo - PNT (1996), evidenciando uma tendência ao desenvolvimento de políticas regionais de turismo, ou seja, com uma clara visão de descentralização da gestão política. Sobre o período anterior a 1991, Wilker Nobrega (2012, p.118) afirma,

Nesse período, a maior relevância no que se refere à política nacional de turismo sobre o (re) ordenamento de territórios para o uso turístico no país evidencia-se apenas através do Plano de Prioridade de Localização de Hotéis de Turismo, de 1968, que estabelece como prioritárias as seguintes áreas: capital Federal e as capitais dos Estados e Territórios; estâncias hidrominerais, estações climáticas e balneárias, e cidades históricas; adjacências dos aeroportos internacionais e eixos viários de interesse turístico; parques nacionais e áreas onde haja ocorrências naturais com caráter de excepcionalidade e interesse turístico.

Outra importante alteração nos programas e planos da PNT foi a mudança do discurso desenvolvimentista para um discurso de preservação do patrimônio natural e cultural. No artigo 2º do Decreto 448, de 14 de fevereiro de 1992, podemos ler as seguintes diretrizes: a) a prática do turismo como forma de promover a valorização e preservação do patrimônio natural e cultural do país; b) a valorização do homem como

destinatário final do desenvolvimento turístico. É preciso lembrar que tal discurso tem como base os ideais de “sustentabilidade” propagados desde a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano<sup>37</sup> (1972), ou seja, a mudança nos textos (programas, planos e projetos) das políticas no Brasil, podem ser consideradas também como desdobramentos do pensamento ambiental em todo o mundo.

Uma das alterações, pós 1996, que contribuiu de forma significativa para o avanço das políticas de turismo, foi a realizada durante o governo de Fernando Henrique Cardoso. Dentre os objetivos destacamos: a utilização dos recursos públicos para o bem-estar social, a definição de parâmetros para o planejamento e a execução das ações dos Governos Estaduais e Municipais e a orientação referencial para o setor privado (NOBREGA, 2012).

Ressaltamos especificamente estes objetivos, não por terem gerado naquele momento alguma grande mudança, já que elas só se efetivaram durante o governo Lula, porém, por sinalizarem, tanto a mudança de pensamento quanto às questões sociais, como o incentivo à descentralização da gestão para os níveis regionais e municipais, que propiciou, posteriormente, a criação do Programa Nacional de Municipalização do Turismo – PNMT, o qual destacaremos no próximo item.

## **2.2 Políticas Públicas de turismo na Amazônia**

Para compreender algumas especificidades das políticas de turismo para a Amazônia, faz-se necessário voltar um pouco na linha do tempo proposto neste texto. Como dito anteriormente, as primeiras políticas públicas que nortearam o turismo na Amazônia tiveram início a partir da década de 1970. Naquele momento, tendo como meta o progresso econômico e social, a SUDAM inseriu, em seu II PDA, recursos necessários para a elaboração de um plano específico para o desenvolvimento turístico. O objetivo principal era, conforme o PDA, “[...] o crescimento do produto regional e a redução de desigualdades inter-regionais” (SUDAM, 1978, p. 37) a partir da dinamização do turismo. As áreas definidas neste primeiro plano foram: Belém,

---

<sup>37</sup> Conhecida como CNUMAD a conferência ocorreu em junho de 1972 em Estocolmo-Suécia. Um dos resultados mais importantes foi a promulgação dos 26 princípios comuns que serviram de inspiração e guia aos povos do mundo para preservar e melhorar o meio ambiente humano. Para saber mais, veja: [www.mma.gov.br/estruturas/agenda21/\\_arquivos/estocolmo.doc](http://www.mma.gov.br/estruturas/agenda21/_arquivos/estocolmo.doc).

Manaus, São Luís e Santarém. E posteriormente incluíram: Cuiabá, Macapá, Rio Branco, Boa Vista e Porto Velho.

Além do supracitado objetivo, outros cinco foram definidos no PDA, no qual é possível identificar o turismo como setor capaz de apoiar a estratégia de desenvolvimento regional. O primeiro objetivo visava:

Acelerar o crescimento regional com base no aproveitamento dos setores e produtos que tenham uma vantagem comparativa. Sem dúvida alguma, uma das grandes vantagens comparativas que a Amazônia tem reside no conjunto de atrativos culturais, históricos, artísticos e acima de tudo, naturais que possui. Este conjunto forma um produto turístico de grande potencial, capaz de gerar fluxos de turistas que, ao gastar dinheiro na região, podem aumentar a renda regional [...] (SUDAM, 1978, p. 37).

Assim, a ideia era usar a imagem desconhecida e exótica da Amazônia, permeada de autenticidade cultural, natural e histórica, como o principal produto turístico da região amazônica. Reconhecia-se, dessa forma, que “o turismo era a atividade decorrente de todas as iniciativas ligadas à indústria, fossem elas originárias de setor privado ou público, isoladas ou coordenadas entre si”, além da sua importância para o desenvolvimento econômico do país” (Decreto-lei 55/1966, art.1º). Posteriormente, fundos para financiamento de projetos de desenvolvimento turístico foram criados sob a orientação da EMBRATUR. O primeiro fundo para o financiamento de projetos turísticos foi o Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR)<sup>38</sup>.

Em 1976, pelo Decreto Lei n.1.376, são criados fundos de investimentos que definiram agentes financiadores para cada fundo. Para a região Norte, cria-se o Fundo de Investimento da Amazônia (FINAM), tendo como agente financiador o Banco da Amazônia S.A., sob a supervisão da SUDAM. Além destes foram criados, também, o Fundo de Investimento do Nordeste (FINOR) e Fundo Setorial (FISSET).

Logo após, em 1977, a SUDAM e a EMBRATUR firmaram convênio com propostas e ações conjuntas para a elaboração de um inventário que culminaria na criação do I Plano de Turismo na Amazônia (I PTA), para o período de 1980 a 1985. Tal convênio, vislumbrava grandes possibilidades de dinamização econômica da Amazônia por meio do seu potencial turístico, além de promover a ocupação territorial, elencada em um dos cinco objetivos do I PTA.

---

<sup>38</sup> Decreto lei n. 1.191, de 27 de outubro de 1971.

Sobre isso, Cruz (2003, p. 98) faz severa crítica, a saber:

De celeiro do mundo a berço do extrativismo, a Amazônia Legal tem seu destino, mais uma vez, traçado em função de suas características naturais. Mas as decisões sobre as formas de exploração do território amazônico são políticas e têm muito mais a ver com a divisão internacional do trabalho e com o mercado internacional do turismo do que com sua geologia, geomorfologia, fauna e flora.

Os eixos gerais do I PTA não seguiam uma política nacional de turismo, mas sim, a política de desenvolvimento sustentada pelo Plano de Desenvolvimento da Amazônia (SERRA, 2007, p. 60), hora percebido na sua estratégia de inserir o turismo em um dos grandes projetos iniciados na década de 1970.

Nesse contexto, Nóbrega (2012, p. 149) aponta que:

A região Amazônica, em face às novas transformações, foi pressionada, através de estratégias de desenvolvimento, a acompanhar tendências mundiais. Essas estratégias materializaram-se pelos “Grandes Projetos”, assim denominados porque realmente abrangeriam uma vasta dimensão física/estrutural e alcançavam grandes áreas florestais adentro, um verdadeiro bolsão verde ainda muito pouco conhecido pelos “homens brancos”, embora respeitado pelos indígenas e caboclos locais.

Fato curioso foi que a EMBRATUR, “no intuito de alavancar o receptivo internacional, investiu maciçamente em hotéis de luxo, em empreendimentos de valor não inferior a 25 milhões de dólares” (BENI, 2006, p. 24). Alguns desses hotéis, serviram para acentuar o desequilíbrio ambiental e desigualdades sociais, principalmente no entorno.

Um marco da iminência deste cenário em Santarém, foi a construção do Barrudada Tropical Hotel, na década de 1970, pela Companhia Tropical de Hotéis, subsidiária da Varig; de exagerada proporção, naquele momento, tendo em vista que a cidade tinha cerca de 70.000 habitantes e não havia dados concretos sobre fluxo de turistas que pudessem justificar tamanha construção. O hotel corroborou com o projeto político-ideológico do governo federal de “integração amazônica” e com as elites locais, que buscavam legitimar o movimento de emancipação<sup>39</sup> por meio de símbolos urbanos.

---

<sup>39</sup> O movimento de emancipação aqui referido, trata-se dos anseios políticos pela criação do estado do Tapajós.



FIGURA 09 - Barrudada Tropical Hotel de Santarém - PA



Fonte: Arquivo pessoal de Ignácio Ubirajara B. de Souza Neto. Nota: Hotel Barrudada em 1973 (à esquerda) e em 2017 (à direita).<sup>40</sup>

O financiamento e recursos para a construção de infraestrutura hoteleira, como do Hotel Barrudada, vinham de fontes regionais, como o Fundo de Investimento da Amazônia (FINAM), de fontes setoriais, por intermédio do Fundo de Investimento Setorial (FISSET)<sup>41</sup> e do Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR). Também havia outras fontes de recursos que não eram operados sob a direção da SUDAM e EMBRATUR, como os recursos operados pelo BNDE, BNH, FINEP e os empréstimos internacionais.

Para Sansolo (2013), além dos recursos e implantação dos símbolos ideológicos, entre as principais estratégias para o direcionamento das políticas de turismo está o (re)conhecimento do potencial da região, sobre isto ele afirma,

Com base no mapeamento do RADAM Brasil e da interpretação de imagens de satélites e imagens de radar correlacionou-se diversas informações inicialmente para determinação das fronteiras da floresta equatorial e dos campos cerrados. O passo seguinte foi a identificação de grandes regiões florísticas, o que orientou a definição de regiões com aptidão para o desenvolvimento do turismo [...] (2013, p.110).

A partir daí a EMBRATUR incorporou, nos discursos oficiais, um “novo” conceito de turismo preocupado com o social e o ambiental, denominado de ecoturismo. A primeira iniciativa de fomento do ecoturismo no Brasil ocorreu, na verdade, no final da década de 1980, quando a EMBRATUR, em conjunto com técnicos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (IBAMA), instituiu o Projeto do Turismo Ecológico (BRASIL, 2010). Nascimento (2009,

<sup>40</sup> Disponível em: <http://ignacioneto.blogspot.com/>. Acesso em: 12 maio 2020.

<sup>41</sup> Investimentos trazidos pelo Decreto Lei n. 1.376/74.

p. 84), porém, afirma que tais ações, foram “insuficientes para reverter o panorama existente naquela época”.

Após diversas tentativas de reorganização das estratégias que direcionavam e impulsionavam o turismo no Brasil para a preservação do homem e da natureza, a EMBRATUR, em 1992, lança o Plano Nacional de Turismo (PLANTUR). Suas diretrizes apontavam, segundo a SUDAM (1992, p. 15), para: “A necessidade de valorizar e preservar o patrimônio natural e cultural do país, além de propugnar a valorização do homem”. Isto pode ser observado no art. 2º do Decreto n. 448, de 1992, que delineava as diretrizes dessa política, a saber: a prática do Turismo como forma de promover a valorização e preservação do patrimônio natural e cultural do país e a valorização do homem como destinatário final do desenvolvimento turístico (NÓBREGA, 2007). No discurso, procurava-se, a partir de enfoques regionais, gerar benefícios como a redução das desigualdades e a redistribuição da renda entre as regiões do Brasil.

Em 1994, o Plano Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) é lançado pelo Governo Federal. Seu objetivo principal era a descentralização da política de turismo, mediante uma maior participação dos municípios nas questões políticas, administrativas e financeiras que remetem à atividade, ou seja, as comunidades locais deveriam ter uma maior atuação nas decisões que influenciassem seu cotidiano. O PNMT propunha parcerias com a iniciativa privada, visando uma execução mais eficaz dos projetos e a “descentralização das atividades de planejamento” (BENI, 2006, p. 27).

Com o intuito de formatar uma nova política pública de turismo, o PNMT elencou cinco importantes princípios que impulsionavam fortemente a descentralização do poder público: a sustentabilidade em seus vários aspectos (econômicos, sociais, ambientais, culturais e políticos), a promoção de parcerias que envolvessem as diversas esferas da estrutura política do país (federal, estadual e municipal), a mobilização da comunidade para participar em decisões importantes e a Capacitação direcionada para o desenvolvimento do turismo e a prestação de serviços (BRASIL, 2007).

Pode-se dizer que o principal resultado alcançado foi a sensibilização dos municípios para o turismo como um vetor de desenvolvimento econômico. Entretanto, uma avaliação da capacidade institucional dos municípios para o planejamento, implementação, monitoramento e

avaliação de políticas, programas e projetos pode expor a fragilidade atual da maioria dos municípios brasileiros no que se refere ao setor turístico (SANSOLO, 2013, p. 112).

Em meio a essas mudanças na estruturação política de turismo, a SUDAM lançou, em, 1992 o II Plano de Turismo da Amazônia (PTA), com o apoio de entidades como o Banco da Amazônia (BASA), Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), reconhecendo, no que tange ao desenvolvimento sustentado, que:

A situação atual do ecoturismo no Brasil e, particularmente, na Amazônia é ainda incipiente, pouco se sabendo sobre o que é, realmente, o ecoturismo e quais as suas características. Por consequência, menor ainda é sua aplicação efetiva aos aspectos construtivos e operacionais da infraestrutura existente. (SUDAM/PNUD, 1992, p. 17)

Este segundo Plano objetivava “constituir um instrumento para coordenar as ações do Governo Federal e da iniciativa privada, no sentido de superar as barreiras existentes para a efetivação da atividade turística na região” (NÓBREGA, 2008, p. 152). Em consonância com as políticas delineadas pelo PLANTUR, o PTA propunha ações similares quanto ao papel do turismo nos contextos sociais, econômicos e culturais. Para tanto, formulou diretrizes que buscavam compatibilizar o crescimento econômico com a preservação do meio ambiente, como incentivos a:

- Promoção e o desenvolvimento turístico de forma ecologicamente sustentada;
- Revitalização das ações estruturais das instituições públicas e privadas componentes do trade turístico regional;
- Maximização do aproveitamento dos recursos naturais e culturais na produção do turismo receptivo;
- Integração dos roteiros turísticos regionais;
- Revigorar a imagem da Amazônia com destino das correntes turísticas.

Diferente dos objetivos apresentados no I PTA, as estratégias que direcionavam o segundo plano não eram somente de cunho econômico. A SUDAM observa, em suas linhas, a necessidade de se adequar à influência mundial, relacionando o turismo à sustentabilidade ambiental e social. É nesta circunstância

“que o turismo, em especial o ecoturismo, é posto como alternativa para o desenvolvimento da Amazônia” (NASCIMENTO, 2006, p.38).

Esse modelo de turismo implicou num esforço político ainda maior de “monitoramento e sinalização das atividades privadas” (FIGUEIREDO, 1999, p. 87), orientando suas ações para melhor utilização dos recursos naturais. Como resultado dessa proposta, observa-se que apesar de inovadora e consciente, suas ações raramente conseguiram alcançar os resultados esperados, isso porque não havia, de fato, uma articulação maior com a população local que pudesse redirecionar o desenvolvimento do turismo para os novos paradigmas mundiais.

De acordo com Dias (2009), questões relativas à preocupação ambiental e social se intensificaram ainda mais após a reunião do Rio 92, onde governantes de 179 países estabeleceram metas para o desenvolvimento sustentável a serem alcançadas pelos governos e sociedades do mundo inteiro. Se por um lado acreditamos que são teorias que só serão de fato efetivadas a partir de um intenso engajamento entre capital privado, políticas públicas e as populações locais - o que nos parece ainda distante -, por outro lado, tais mudanças de paradigma, foram essenciais para iluminar o campo das discussões sobre outras formas de turismo, ou seja, no âmbito desses acontecimentos, o turismo ecológico<sup>42</sup> surgiu como uma das atividades econômicas capazes de contribuir para o processo de desenvolvimento sustentável da Amazônia, estimulando posteriormente uma política de ecoturismo.

Retornando à discussão sobre a criação de polos turísticos, a EMBRATUR estabeleceu, por intermédio da Deliberação Normativa n. 303, de 20 de janeiro de 1992, polos prioritários para o desenvolvimento. Eles foram classificados em: polos *consolidados*, polos *em desenvolvimento* e polos *potenciais* do setor. Sob essa orientação, definiram-se, no II PTA, os *polos turísticos consolidados*, como: Manaus e a Região Metropolitana de Belém; os *polos que estariam em desenvolvimento* na região como: Rio Branco e arredores do Acre; Macapá e arredores do Amapá; Litoral Paraense; **Oeste Paraense**; Sul Paraense; Porto Velho e arredores de Rondônia; Boa Vista e arredores de Roraima; Cuiabá e arredores do Mato Grosso; Vale do Araguaia Mato Grossense e a Região Amazônica Mato-Grossense, além dos polos potenciais, que estariam em diversas regiões da Amazônia.

---

<sup>42</sup> Inclui aqui outras tipologias de turismo: ecoturismo, turismo rural, turismo de base comunitária etc.

Destacamos, em negrito, Oeste Paraense, no qual a cidade de Santarém está incluída, haja vista o interesse direto da pesquisa nos projetos e políticas de turismo para essa região, considerando que eles fazem parte do rol de estratégias políticas de desenvolvimento econômico da Amazônia. Segundo o Boletim do Turismo no estado do Pará (SETUR-PA/DIEESE-PA, 2015), esse polo foi o segundo de maior fluxo de turistas em 2015, com 18,0% do total do estado. Santarém se destaca no grupo de municípios que fazem parte do polo Tapajós, em 2019 a cidade recebeu mais de 237 mil turistas, injetando na economia local cerca de R\$ 176 milhões. Desse quantitativo de turistas, 20 mil são estrangeiros (CARRERA, 2019<sup>43</sup>), esses dados salientam a importância desse setor econômico na economia local.

### **2.3 O Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal (PROECOTUR)**

O PROECOTUR, sem dúvida, pode ser entendido como resultado de muitas discussões sobre as novas formas de se desenvolver as atividades voltadas para o turismo, principalmente, em regiões pouco exploradas e com atrativos naturais e/ou culturais para tal. Dessa forma, além da publicação dos Planos de Turismo da Amazônia de 1977 e 1992, novos documentos foram criados como a Estratégia para o Desenvolvimento Integrado do Ecoturismo na Amazônia Legal (1997).

Sob a estratégia de promover as economias regionais por meio de “polos de turismo integrados” e do desenvolvimento sustentável do turismo, o PLANTUR instituiu, sob orientação da EMBRATUR, novos programas como: Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR - NE), Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal (PROECOTUR), Programa de Desenvolvimento do Turismo no Sul (PRODETUR - SUL) e o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Sudeste (PRODETUR - SE).

Em se tratando especificamente do PROECOTUR, foram realizadas parcerias com a Organização dos Estados Americanos (OEA) e com o Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, objetivando “desenvolver e dinamizar os polos de ecoturismo selecionados em âmbito dos Estados da Amazônia

---

<sup>43</sup> Sobre isso, veja: Santarém se torna o destino mais buscado em sites de viagens; mais de 10 operadoras de turismo já se estabeleceram no Estado, este ano, entre elas duas estrangeiras. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/16279/>. Acesso em: 15 maio 2021.

Legal, bem como subsidiar a elaboração da política de ecoturismo de cada Unidade Federada” (NÓBREGA, 2008, p. 155).

Dividindo-se em duas fases denominadas de pré-investimentos e investimentos, buscava-se em longo prazo impulsionar o ecoturismo na Amazônia Legal. A primeira fase aconteceu até 2003, o qual subdividiu os investimentos em três componentes:

- Planejamento do ecoturismo na Amazônia Legal;
- Gerenciamento do ecoturismo nas áreas selecionadas;
- Fortalecimento do segmento ecoturístico.

Tais componentes buscavam, por intermédio da integração do poder público, privado e a comunidade receptora, um levantamento da Região para a elaboração de um planejamento coerente com a proposta do programa. Ou seja, recursos que deram início aos vários estudos de compatibilização dos objetivos da PROECOTUR à estrutura e aos componentes da região. A segunda fase refere-se à fase de investimentos que, baseados nos resultados obtidos, “implicam no fortalecimento institucional, Assistência técnica; Capacitação e Gerenciamento” (NÓBREGA, 2008, p. 160), para a promoção do ecoturismo na Amazônia Legal e para a preparação de projetos de investimentos públicos requeridos nas localidades selecionadas da região.

O Ministério do Meio ambiente criou polos de ecoturismo em toda Amazônia Legal<sup>44</sup>, envolvendo mais de 60 municípios. No estado do Pará foram definidos inicialmente três polos para a promoção do ecoturismo: Belém/Costa Atlântica, Marajó e Tapajós (NÓBREGA, 2008). A divisão permitiu um maior dimensionamento das necessidades dos Estados ao orientar suas ações para alavancar o turismo regional. Mais tarde, no Plano de Turismo elaborado em 2001, houve o desmembramento de um polo e a criação de outros, definindo os atuais seis polos turísticos do Pará: Belém, Amazônia Atlântica, Araguaia-Tocantins, Marajó, Tapajós, Xingu. Santarém está inserida no Polo Tapajós.

Em 2017 e 2019 buscamos, junto à Secretaria Municipal de Turismo de Santarém (SEMTur), informações sobre o Polo Tapajós, nosso interesse era analisar os projetos e recursos destinados ao turismo na região, na tentativa de compreender

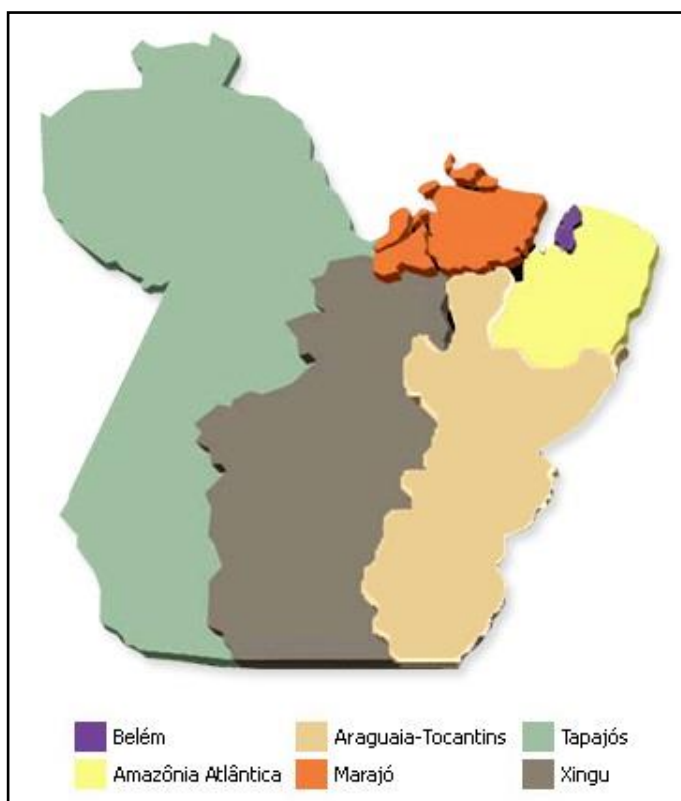
---

<sup>44</sup> Na década de 1990, a Companhia Paraense de Turismo (PARATUR) fez o zoneamento turístico do Estado e definiu quatro Polos de desenvolvimento setorial (Costa Atlântica, Tapajós, Marajó e Araguaia-Tocantins), antecipando em mais de 10 anos os princípios do Programa de Regionalização do Ministério do Turismo.

de que forma essas políticas influenciaram o espaço urbano santareno, sobretudo, sobre a expansão da cidade rumo ao distrito de Alter do Chão e do próprio distrito.

Na primeira tentativa, foi-nos repassado algumas informações (em formato de apresentação de Power Point). Após analisá-las optamos por descartar, tendo em vista que eram confusas, com dados desconexos e não ofereciam nenhum avanço à pesquisa. Na segunda tentativa, protocolamos uma solicitação de entrevista com o Secretário de Turismo, para o qual enviamos um questionário (semiestruturado), porém, nossa solicitação não foi atendida. Diante da necessidade de ajustar nossa coleta de dados, optamos por trabalhar com os documentos oficiais presentes no site da Secretaria Estadual de Turismo do Pará (SETUR).

Figura 10 - Divisão dos polos turísticos no estado do Pará



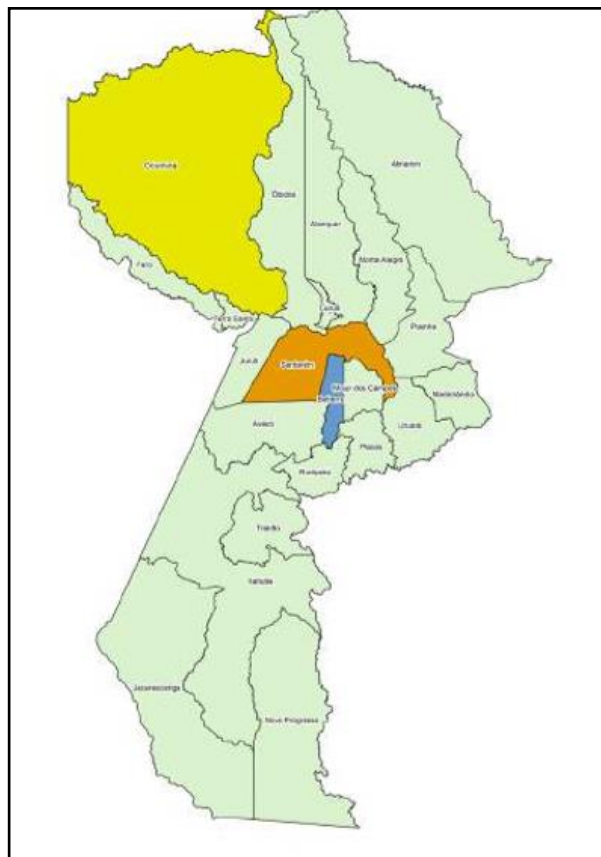
Fonte: FAPESPA/SETUR-PA (2017).

Apesar do Estado do Pará ter sido dividido em polos, muito se questiona quanto à verdadeira eficiência e eficácia dos instrumentos utilizados para esse Programa. Os gastos, ao contrário das suas realizações, evoluíam e, conforme Nóbrega (2007), em 2006 o cenário não era motivador, pois segundo os dados estatísticos apontados anualmente pela EMBRATUR/MTUR, havia um decréscimo significativo no volume dos turistas que desembarcavam no aeroporto internacional de Belém.

Uma das causas percebidas para a ineficiência do programa foi a sua descontinuidade que, segundo Nascimento (2009) se deu por vários fatores entre eles: *políticos*, que se revela principalmente pela descontinuidade das ações políticas a cada eleição; *administrativos*, pois os gestores e técnicos não estavam suficientemente preparados quantitativa e qualitativamente para atender as necessidades operacionais que viabilizassem a continuidade do Programa; e, *econômicos*, pois houve gargalos na não liberação dos recursos previstos, na esfera federal da administração pública.

Segundo o Mapa elaborado pela FAPESPA<sup>45</sup> em 2017, a partir dos dados fornecidos pela SETUR-PA, 22 municípios, incluindo Santarém, fazem parte do polo Tapajós. Desses municípios, os que mais avançaram no desenvolvimento do turismo, são: Belterra, Oriximiná e Santarém, sendo que, dos três, Santarém possui a melhor estrutura (hospedagem, transporte etc.) e concentra o maior fluxo de turistas da região.

Figura 11 - Polo de Turismo Tapajós



Fonte: FAPESPA/SETUR-PA (2017).

<sup>45</sup> Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas.



Sobre o turismo em Santarém, faz-se necessário relembrar dois importantes aspectos. O primeiro deles é que a ação do Estado por meio das políticas de integração e desenvolvimento da Amazônia evidenciou a região Oeste do Pará para o capital internacional. Isso se deu a partir da implantação de infraestruturas, significativamente importantes, demonstrando a racionalidade do Estado, expressa por suas políticas e normas, associadas aos investimentos privados. Tais infraestruturas, rodoviárias, portuárias e aeroportuárias, ligam-se diretamente às estruturas turísticas, na medida que permite maior e melhor acesso à região. O aeroporto Maestro Wilson Fonseca em Santarém (STM) é um exemplo disso, quando foi implantado (1977), permitiu o acesso mais rápido à região Oeste do Pará, considerando que naquele momento, o trajeto pelas estradas e pelo rio representava uma viagem de vários dias.

Nesse contexto, o turismo surge como possibilidade de reprodução do capital, pautado, sobretudo, nos novos padrões e desejos de consumo da sociedade urbana. Tais aspectos ensejam, contraditoriamente, um domínio sobre o espaço e sua apropriação se dá, cada vez mais, mediado pela lógica da mercadoria. O turismo produz e reproduz espaços aos que podem pagar pelo seu uso, deste modo são marcados pela valorização e pela segregação social.

Nesse sentido, à despeito das belezas naturais presentes no município de Santarém, que o destaca no rol de ofertas de lazer, ecoturismo etc., e do potencial que tais atrativos encerram, trata-se de compreender qual o papel da cidade na divisão regional do trabalho em que se inclui, no nosso entendimento, o desenvolvimento das atividades ligadas ao turismo. Verificamos, contudo, a carência de pesquisas e dados sobre a questão, a desarticulação dos órgãos gestores, das associações e dos prestadores de serviços turísticos, evidenciando a necessidade de estudos mais aprofundados.

Apesar desse fato, compreendemos por meio das pesquisas de Becker (2008; 2001), Castro (2001; 2005; 2008), Fazito (2015); Oliveira (2014) e Nóbrega (2007; 2008; 2012), assim como, dos trabalhos de campo realizados, que as políticas de desenvolvimento incentivadoras da expansão do capital sobre a Amazônia, os grandes projetos de infraestrutura, aliados às políticas de descentralização da gestão do turismo, além dos referenciais de qualidade de vida contemporâneos, contribuíram fortemente para o crescimento do turismo em todo o território amazonense e, de forma específica, em Santarém.

Entendemos que as atividades ligadas, direta e indiretamente, ao turismo geram renda e movimentam parcela significativa da economia, em nível local, regional e nacional. Há, entretanto, inúmeras questões e contradições nesse processo, sobretudo, quando observamos os desdobramentos dos programas, planos e projetos em escala local.

Boa parte do discurso de sustentabilidade, qualidade de vida e geração de renda está entremeado também de estratégias vorazes de expansão do capital, não importando os impactos gerados pelos grandes projetos de desenvolvimento e integração da Amazônia. Entendemos que o turismo, enquanto atividade econômica, apresenta-se na atualidade como uma dessas estratégias, a qual tem sido mediada pela ação estatal.

A viabilidade do turismo para povos amazônidas é justificada, pelos planos e políticas de turismo, como sendo uma possibilidade de geração de renda para as comunidades que, muitas vezes, estão pouco integradas aos processos produtivos da economia regional, nacional e/ou global. Ao mesmo tempo, a urbanização crescente fragmenta cada vez mais o cotidiano e insere os momentos de não trabalho, como o lazer e o turismo, tornando-os atividades econômicas: a busca pelo exótico, pelo “natural” e por experiências diferenciadas, torna-se um produto. O turismo na Amazônia e em Santarém se insere neste segmento e acaba por produzir espaços de consumo e o consumo do espaço. O que parece se evidenciar, neste processo, é que o capital encontrou, nas atividades turísticas e em todo o referencial ideológico que o permeia, uma maneira de transformar espaço, tempo, paisagens, hábitos, culturas etc. em mercadorias.

#### **2.4 Espaço de consumo e Consumo do Espaço: a lógica capitalista na produção do espaço para/pelo turismo**

Nóbrega (2012) afirma que há cidades que redefinem toda a sua vida econômica em função do desenvolvimento turístico, buscando reorganizarem-se para produzir paisagens voltadas para o consumo e para o lazer. Sobre a ação do Estado no município de Santarém com vistas ao incentivo do turismo, ele diz:

O município de Santarém, por exemplo, enquadra-se no bojo dos principais destinos turísticos que mais receberam investimentos no Estado do Pará, a saber: a) Levantamento da oferta turística (SUDAM, 1977); b) Construção da Orla de Santarém e da Vila de

Alter-do-Chão; c) Construção da Rodovia Santarém-Cuiabá; d) Construção do Centro de Interpretação de Ecoturismo (CECOTUR), implantado na sede municipal em 2005; e) Centro de Atendimento ao Turista (CAT), também em Santarém, porém no distrito de Alter-do-Chão, concluído e cedido para a Prefeitura Municipal local, desde junho de 2005; f) Previsão de ampliação e modernização do aeroporto g) Inclusão do município entre os 65 destinos indutores mais importantes do território brasileiro, ação desenvolvida pelo Ministério do Turismo desde 2007, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV). Destaca-se ainda Santarém como um município com expressivo fluxo turístico nacional e internacional, comparando pelo volume de políticas públicas direcionadas ao município, e também pela movimentação de navios de cruzeiros provenientes principalmente da América do Norte. (NÓBREGA, 2012, p.18)

Mas, como inserimos o turismo na lógica do consumo do espaço? Segundo Cruz (2001, p. 21), as atividades ligadas ao turismo têm transformado o espaço geográfico em mercadoria, considerando que tais atividades “consomem espaço”. Atualmente o turismo valoriza paisagens, naturais ou não, enfatizando o “exótico”, o “espetaculoso”, o “selvagem”. Gomes (2013), nos ajuda a compreender o porquê de nossos olhares serem atraídos para determinados pontos ou lugares e, estes, por sua vez, nos chamarem a atenção. Para esse autor, a “composição” dos lugares e dos objetos é prevista mesmo para atrair olhares,

Nessa perspectiva e, até em grande parte, os espaços são transformados e/ou ressignificados para valorizar ainda mais a mercadoria (turismo), ou seja, intervenções como: revitalização de áreas, criação de praias artificiais, alteração de festas populares para atender o olhar do turista, entre outros, são “correções” feitas a partir de uma lógica capitalista para atender a “expectativa do outro”, todavia, são alheias ao lugar na qual são inseridas, tornando-os comercializáveis. Tal lógica supera a produção de mercadorias (objetos de consumo), considerando que são produzidos também, divisões de trabalho, comportamentos, modelos/padrões, “valores e representações que induzem ao consumo” (CARLOS, 2011, p. 65).

Nesse sentido, tanto Santarém, como o distrito de Alter do Chão receberam, nas últimas duas décadas (e ainda recebem), intervenções importantes. Além dos investimentos supracitados por Nóbrega, podemos acrescentar: a revitalização da orla da cidade e do Distrito, bem como de suas praças centrais, a pavimentação das principais ruas de acesso aos lugares turísticos, a duplicação e pavimentação da Rod. Engenheiro Fernando Guilhon, que faz ligação das áreas centrais da cidade à rodovia PA-457 (único acesso por terra às principais praias de água doce do distrito de Alter

do Chão), a finalização da ampliação e modernização do aeroporto e a construção da passarela sobre a praia do Maracanã já mencionado anteriormente.

Um outro impacto direto causado pelas políticas de incentivo ao turismo, que produz novos usos e, muitas vezes, a ressignificação de espaços para e pelo turismo, concerne à festa do Sairé<sup>46</sup>, antes uma festa popular e folclórica aberta ao público, hoje, porém, acontece em um espaço privado no distrito de Alter do Chão, inacessível a maior parte da população local, devido ao alto valor do ingresso. Por se tratar de uma tradição popular, a festa recebe incentivos e financiamento do governo federal.

Figura 12 - Festa do Sairé – Distrito de Alter do Chão – Santarém/PA



Fonte: SEMTUR (2018) (Foto: Domínio Público, 2018). Nota: Sairé – ritual religioso (à esquerda); festa profana - batalha dos botos (à direita).<sup>47</sup>

Segundo o representante da Associação dos Barqueiros de Santarém informou em 2017, a prefeitura recebeu do Ministério da Cultura, R\$ 400.000,00 para a realização do evento, dos quais a Associação não teve acesso, apesar de terem solicitado parte do recurso com vistas a atender a legislação que rege o serviço de transporte de turistas<sup>48</sup>. A Secretaria Municipal de Turismo do município, contudo, não

<sup>46</sup> O Sairé é a mais antiga manifestação da cultura popular da Amazônia. A festa acontece há mais de 300 anos. Sua origem remonta às missões evangelizadoras dos padres Jesuítas com os índios da Amazônia. Até meados do século passado, o Sairé tinha significado puramente religioso, hoje, une o sagrado e o profano. Festejado no mês de setembro inicia com um ritual religioso, durante o dia, culminando com a cerimônia da noite, quando são feitas ladainhas e rezas. Depois, vem a parte considerada “profana” da festa, com shows artísticos e apresentações de danças típicas e pelo confronto dos botos Tucuxi e Cor de Rosa, ponto alto da comemoração. Para saber mais, veja: [www.santaremtur.com.br/noticiaseeventos/conheca-o-saire-em-alter-do-chao-santarem-para](http://www.santaremtur.com.br/noticiaseeventos/conheca-o-saire-em-alter-do-chao-santarem-para).

<sup>47</sup> Disponível em:

<http://www.santaremtur.com.br/noticiaseeventos/saire-festa-da-religiosidade-e-cultura>. Acesso em: 22 jun. 2020.

<sup>48</sup> Entre as exigências para o trabalho com o transporte de passageiros nos barcos e catraias está o uso de coletes individuais, que devem ser trocados todos os anos, além da pintura dos barcos. Atualmente, tal investimento é feito exclusivamente pelas associações dos catraieiros e barqueiros de Santarém, sem recursos públicos.

quis confirmar esse valor, nem mesmo apresentou uma planilha de custos e/ou verbas.

É possível verificar várias contradições nesse processo, uma delas é que, na produção do espaço que atenda às atividades turísticas, a expectativa do morador local é subsumida, prevalecendo as expectativas externas ao lugar. Assim, a partir do interesse do capital há uma busca por tornar a cidade mais competitiva, muitas vezes isso ocorre por meio de obras grandiosas, enquanto as obras de infraestrutura urbanas, essenciais aos moradores, continuam inacabadas, como é o caso de Santarém. A maior parte da cidade não tem rede de esgoto, ou mesmo rede de água tratada, tão pouco as ruas são pavimentadas, o acesso a muitos bairros é feito por meio de pontes de madeira. No período mais chuvoso (de janeiro a julho) a população padece com a falta de infraestrutura do município, escondida dos olhos do turista.

Para além disso, percebe-se, na atualidade, a perversidade em que os empreendimentos habitacionais se inserem neste movimento, haja vista que as obras voltadas para atrair o turista, entre outras intervenções, produzem, uma supervalorização dos espaços de áreas próximas a amenidades, pressionando a população residente a se deslocar. No distrito de Alter do Chão não foi diferente, desde a criação da rodovia PA-457, que deu acesso por terra ao balneário, a população indígena<sup>49</sup> que habitava a localidade foi “deslocada” para as periferias.

Vale destacar que, anteriormente a este fato, a população que habitava o Distrito, vivia sobretudo de atividades extrativistas. Na atualidade, grande parte desta população trabalha, direta ou indiretamente, com atividades ligadas ao turismo. Muitos ocupam-se no transporte dos turistas (barcos a motor e catraias), outros trabalham como guias turísticos, outros ainda, na produção de artesanato, entre outras atividades.

Da mesma forma, é interessante destacar que todo o Distrito é organizado para e pelo turismo, ou seja, as festas, as ruas, o comércio, as praças, as praias etc., são organizados para atender diretamente a expectativa do turista. Isto se insere na lógica capitalista contemporânea, na qual o tempo, o espaço e os objetos são rapidamente transformados em mercadorias.

A flexibilização dos processos e dos mercados de trabalho, com intuito de garantir maior lucratividade, bem como a emergência de novos produtos, novos

---

<sup>49</sup> Estudos identificaram a presença principalmente da etnia Borari no distrito de Alter do Chão (GUEDES, 2010).

padrões de consumo e de novos setores de produção e mercados consumidores, são resultados desse processo, heranças de nosso atual modelo de acumulação. Dessa forma, o valor de troca supera o valor de uso. É importante destacar que os lugares destinados ao lazer, aparentemente livres do trabalho, onde os sujeitos se refugiam para restabelecerem suas energias, são produtos do trabalho, conforme coloca Lefebvre:

Os lugares de lazeres, assim como as cidades novas, são dissociados da produção, a ponto dos espaços de lazeres parecerem independentes do trabalho e “livres”. Mas eles encontram-se ligados aos setores do trabalho no consumo organizado, no consumo dominado. Esses espaços separados da produção, como se fosse possível aí ignorar o trabalho produtivo, são lugares de recuperação. Tais lugares, aos quais se procura dar um ar de liberdade e de festa, que se povoa de signos que não têm a produção e o trabalho por significados, encontram-se precisamente ligados ao trabalho produtivo. É um típico exemplo de espaço ao mesmo tempo deslocado e unificado. São precisamente lugares nos quais se reproduzem as relações de produção, o que não exclui, mas inclui a reprodução pura e simples da reprodução da força de trabalho (LEFEBVRE, 2008, p. 49-50).

Nessa perspectiva o turismo e seus “produtos” ganham novos status, as atividades ligadas ao lazer são vendidas a partir da lógica da necessidade, ou seja, como as cidades e o trabalho geram esgotamento, então, a alternativa é “viajar”; ver lugares e coisas exóticas. É assim que as atividades de lazer passam a compor o novo rol de ofertas, em conformidade com a lógica do capital.

Queremos evidenciar a contradição presente na produção dos espaços a partir da busca por lazer, cultura e qualidade de vida, ou seja, o consumo que esta busca vem produzindo, acentua ainda mais a condição do indivíduo como consumidor dos espaços. Soares (2018, p. 236) ratifica,

[...] a busca pela realização do capital faz do espaço um produto e um meio para a expansão das forças produtivas, no caso do turismo, da venda e da valorização de parcelas de espaço ou de negócios instalados na cidade que dependem da planificação de novos espaços para o consumo turístico. Assim, o capital encontra na reprodução do espaço urbano a condição para realizar-se. Em outras palavras, consideramos que a promoção e a realização do turismo no espaço urbano se aproximam aos movimentos de produção e de reprodução do espaço urbano construídos como condição a acumulação capitalista, isto é, a constituição da própria cidade como negócio que, dentre outros, é “turístico”.

É nesse cenário que em Santarém o mercado imobiliário encontra, nas belezas naturais, na proximidade com o rio Tapajós e na relação histórica com o Rio, um fator de valorização da terra urbana, sobretudo na região oeste da cidade - nosso objeto de estudo - e no distrito de Alter do Chão.

Propomos, então, apresentar no próximo Capítulo os diferentes momentos de expansão da cidade de Santarém, enfatizando os eixos de crescimento atrelados aos períodos econômicos, que revelam a lógica capitalista que alimenta a expansão da cidade. Nesse sentido temos que o Estado, por meio das políticas de desenvolvimento econômico, das políticas de incentivo ao turismo, mediou a ação do capital sobre o espaço santareno.

## **CAPÍTULO 3 – A EXPANSÃO URBANA DE SANTARÉM**

---

O objetivo principal deste Capítulo é apresentar o histórico de formação da cidade de Santarém, enfatizando os três eixos atuais de crescimento da cidade e os diferentes momentos de expansão, bem como, as mudanças na forma e na função do espaço produzido.

Apesar do recorte temporal da pesquisa centrar-se pós década de 1970, quando as ações do Estado, por meio de políticas de desenvolvimento econômica na Amazônia, viabilizaram maior impacto sobre o urbano, entendemos ser importante construir um relato desde a formação do núcleo urbano da cidade, na tentativa de evidenciar, primeiramente, o momento em que o crescimento urbano rompe a relação da cidade com os rios e na sequência, o momento em que a expansão segue uma nova lógica, na qual a valorização da terra urbana insere-se no contexto de produção de um espaço ideologicamente marcado pelas novas necessidades de lazer, contemplação e qualidade de vida.

### **3.1 Santarém, formação e organização do núcleo urbano: 1º Momento de Expansão**

A maioria das cidades ribeirinhas amazônicas tem seu início marcado pela relação com os rios, de forma semelhante, a cidade de Santarém tem sua história de formação e suas primeiras instalações atreladas, principalmente, ao rio Amazonas e ao Rio Tapajós e seus afluentes. O início da ocupação portuguesa na região se dá frente à confluência desses dois rios. Contudo, é importante destacar a presença dos povos Tapajós<sup>50</sup> que, com a chegada dos portugueses e as missões colonizadoras, no século XVII, tiveram seu modo de vida alterado drasticamente, muitos foram escravizados, expropriados de seus territórios e tantos outros fugiram, embrenhando-se nas matas mais distantes, marcando o início das mudanças socioespaciais.

Conforme Fonseca (1996), os primeiros escritos que se tem sobre os povos que habitavam a região Oeste do Pará, mais precisamente os povos que viviam ao

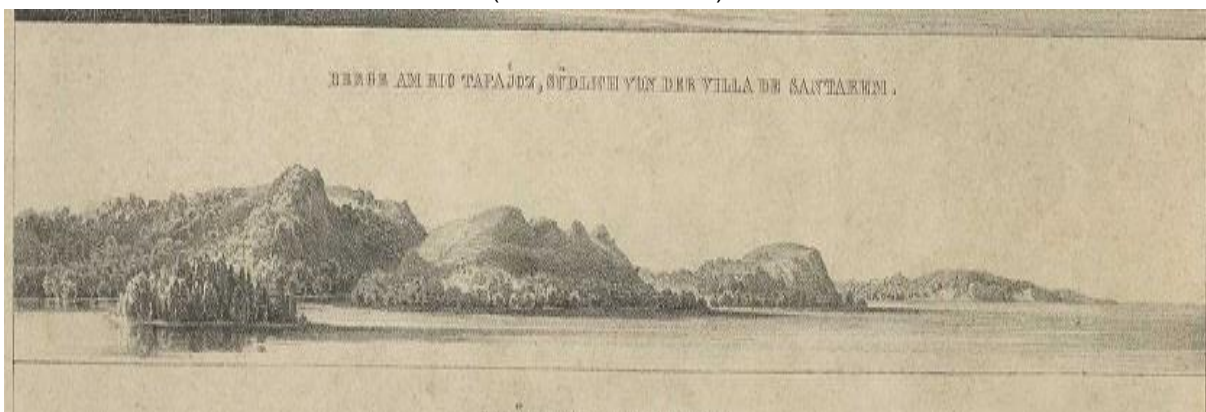
---

<sup>50</sup> “Tapajós (Topayós, Tapajoses, Trapajosos ou Estrapajosos e variações), são os primeiros índios descritos à margem do grande rio e por isso os portugueses lhe deram o nome de rio dos Tapajós”. (CANTO, 2013, p. 30).



longo do rio Tapajós, são do Século XIV, de 1542, com a expedição de Francisco Orellana.

Figura 13 - Corte parcial da gravura da Vila de Santarém produzida pelo alemão Friedrich Hohe (entre 1802 e 1870)



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional (s.d.).<sup>51</sup>

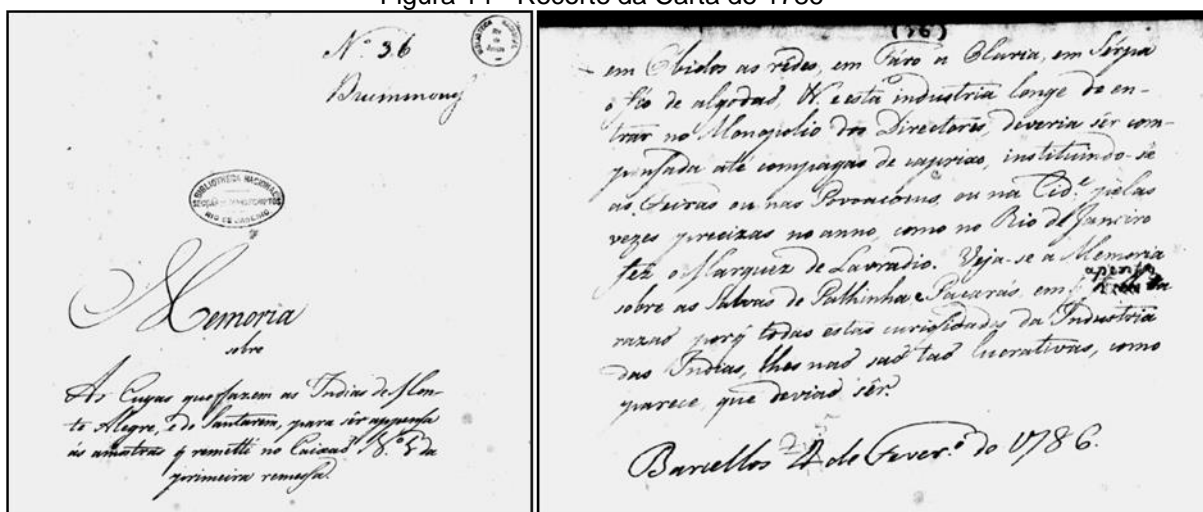
Fonseca (1996, p.16) nos diz que, desse contato, “os companheiros de Orellana experimentaram os terríveis efeitos das flechadas dos Tapajós” e apresenta relatos da descrição dos viajantes sobre a aldeia dos Tapajós:

Da refrega entre as tropas de Orellana e os Tapajós, o monge dominicano Frei Gaspar de Carvajal, que fazia parte da expedição, diz que “estávamos em terras muito povoadas, de um senhor que se chamava Nurandaluguaburabara”. Este “senhor” Nurandaluguaburabara seria, talvez, o chefe dos Tapajós nos idos de 1542 (FONSECA, 1996, p. 16).

Na porção compreendida como cidade de Santarém, anteriormente à chegada das missões religiosas, alguns pesquisadores discutem “a existência de um povo desconhecido que vivia da coleta, caça e pesca e que deixou de herança cultural a cerâmica Tapajônica”. Este povo foi denominado de tribo dos Tupaius e formou a maior aldeia indígena localizada ao longo do rio Tapajós (SANTOS, 1974 *apud* COSTA, 2012, p. 49). A Figura 14 é um recorte de uma carta que descreve o envio de cuias produzidas pelas índias de Santarém e de Monte Alegre e fazem parte do acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, evidenciando a cultura indígena.

<sup>51</sup> Disponível em:

[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon1250074/icon1250074\\_27.html](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon1250074/icon1250074_27.html). Acesso em: 23 maio 2020.

Figura 14 - Recorte da Carta de 1786<sup>52</sup>

Fonte: Acervo Biblioteca Nacional (Coleção de Alexandre Pires) (s.d.).<sup>53</sup>

A partir da chegada do capitão Teixeira<sup>54</sup> e do Frei Cristóvão de São José à aldeia dos Tupaius, ambos em 1626, acompanhados de 26 soldados e índios, denominados “mansos”, tem-se um agravamento das relações entre brancos e índios, visto que o objetivo da missão, chamada de “Tropa de Resgate”, era negociar prisioneiros de guerra de outras tribos, para escravizá-los, além de comprar silvícolas.

Em 1661, o padre Antônio Vieira<sup>55</sup> envia para a região o padre João Felipe Betendorf com o intuito de instalar a “Missão Nossa Senhora da Conceição dos Tapajós”. A partir desse momento, a Aldeia ganha importância por se tornar sede da missão católica na região do Baixo Amazonas. Para além do discurso de “ajuda espiritual aos povos indígenas”, a missão dos Jesuítas, representava investimentos estratégicos para as conquistas territoriais (COSTA, 2012.)

A aldeia do Tapajós, transformada em sede de missão católica, passava a servir de cabeça-ponte para a penetração a longa distância. Significava, pois, marca política para a expansão que, sendo espiritual, não deixava, também, de ser política (REIS, 1979 *apud* COSTA, 2012, p. 50).

<sup>52</sup> Recorte de parte da carta enviada em 04/02/1786, junto à remessa das amostras das cuias produzidas nas aldeias.

<sup>53</sup> Disponível em:

[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_manuscritos/mss1456815/mss1456815.pdf](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/mss1456815/mss1456815.pdf). Acesso em: 03 mar. 2021.

<sup>54</sup> O título de descobridor do Rio Tapajós foi atribuído à Pedro Teixeira.

<sup>55</sup> Padre Antônio Vieira era o superior dos Jesuítas na região, e como já havia estabelecido contato com os indígenas em 1659; os indígenas acreditavam que a chegada do padre Betendorf na aldeia seria uma forma de proteção contra os brancos maus (FONSECA, 1996).

A missão jesuítica na região cria um pequeno povoado em torno da igreja e passa a receber diversas populações indígenas advindas dos deslocamentos promovidos pela obra missionária ao longo do Rio Amazonas, do Rio Tapajós e seus tributários. Tais deslocamentos promovem alterações culturais, sociais, políticas e espaciais nos diversos grupos indígenas, como resultado temos novas configurações multiétnicas e a passagem da aldeia Tapajônica para vila portuguesa (SYMANSKY E GOMES, 2012). Podemos verificar, no histórico do município apresentado pelo IBGE (1957), o seguinte relato sobre as atividades das missões religiosas:

As missões religiosas - comandadas pelos padres jesuítas - desempenharam importante papel nesse processo, pois dependia dos incipientes recursos da sua produção econômica, resultando do comércio praticado abertamente com o reino de Portugal. Os índios colhiam as chamadas “drogas do sertão” nas matas (cacau, cravo, salsa e guaraná) e armazenavam-nas nos próprios empórios dos Jesuítas, para serem embarcadas para a Europa. Além da coleta das drogas do sertão, outras atividades complementavam a economia regional deste ciclo: a pesca, o plantio itinerante nas terras firmes e nas várzeas, a caça e a pecuária nos campos naturais (IBGE, 1957).

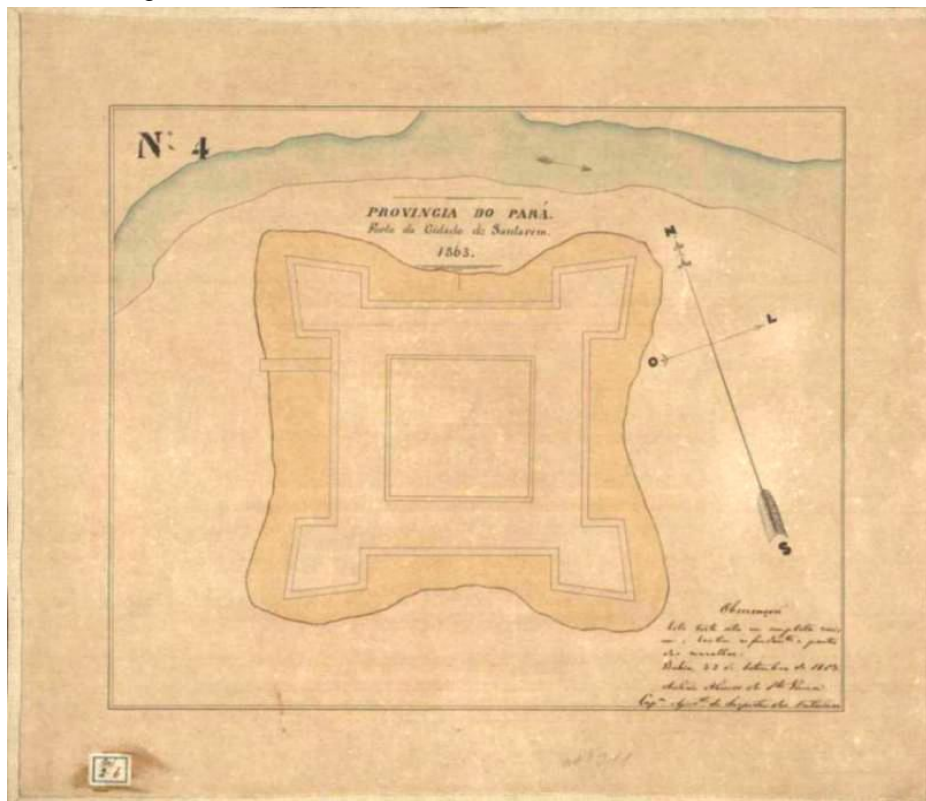
Vale ressaltar que a estratégia implantada pelos missionários jesuítas era, sobretudo, política, visto que a partir da “pacificação dos povos indígenas” e do controle social, apregoava o domínio territorial, tornando os povos originais submissos à Coroa Portuguesa (MACHADO, 1997).

Uma outra estratégia, muito comum em todo o território brasileiro para o domínio territorial, foi a construção de Fortes. Assim, na embocadura do Rio Amazonas e na confluência com seus principais tributários, deu-se a edificação de pequenos fortes. Nas Figuras a seguir, podemos ver o croqui e a imagem do morro no qual foi construído o primeiro forte de Santarém (Figuras 15 e 16); conhecido como “Fortaleza do Tapajós”<sup>56</sup>, sua construção teve início em 1684 e foi finalizada em 1722. O forte correspondeu aos limites da cidade por muito tempo (SANTOS, 1974 *apud* COSTA, 2012, p. 50).

---

<sup>56</sup> Sua planta apresentava a forma de um polígono quadrangular regular, com 22 braços de lado e baluartes nos vértices (Foi construído em taipa de pilão).

Figura 15 - Gravura do Forte da cidade de Santarém, 1863.



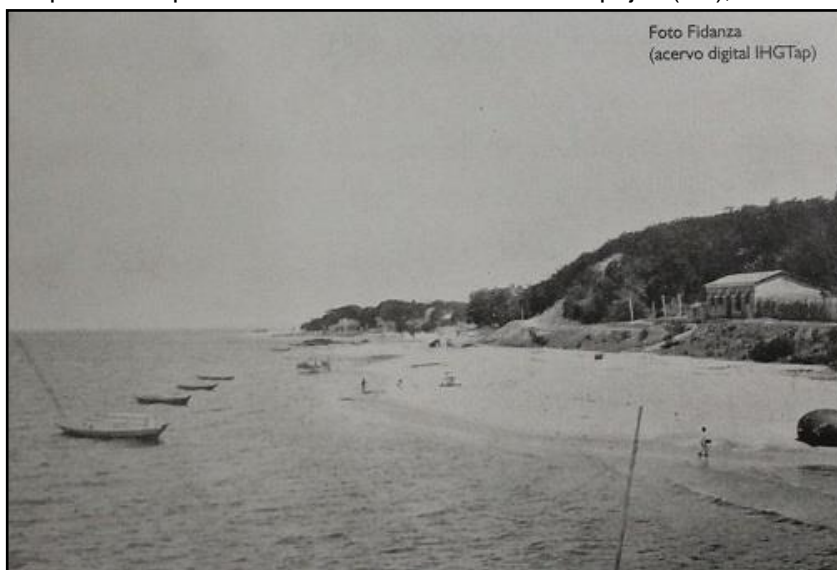
Fonte: Biblioteca Nacional Digital (s.d.).<sup>57</sup>

O forte é uma marca do domínio português. Atualmente, nada restou da sua edificação, porém, no local foi construído um mirante, muito visitado pelos turistas e pela população local, pois propicia uma visão privilegiada do encontro das águas dos Rios Tapajós e Amazonas.

<sup>57</sup> Disponível em:

[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart544119/cart544119.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart544119/cart544119.jpg). Acesso em: 03 abr. 2021.

Figura 16 - Vista parcial da praia e do Morro da Fortaleza do Tapajós (s/d), atual Praça do Mirante



Fonte: Instituto Histórico e Geográfico do Tapajós (IHGTap) (Foto: FIDANZA, (s.d.)).<sup>58</sup>

Figura 17 - Vista aérea de 1953 - Morro da Fortaleza (Mirante/Encontro das águas)



Fonte: Instituto Histórico e Geográfico do Tapajós (IHGTap). (Foto: FIDANZA (s/d)).<sup>59</sup>

A função do território tornou-se mais importante para o governo português a partir de 1750, segundo Machado (1997). Portugal passou a conceber as terras da colônia para além de apenas uma extensão territorial. Nessa perspectiva, foi criada a Companhia Geral do Comércio do Grão Pará e Maranhão, pelo primeiro-ministro português Marquês de Pombal, na busca de fomentar a comercialização dos produtos

<sup>58</sup> Disponível em <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/357-anos-de-historias-conheca-santarem-atraves-de-registros-fotograficos-fotos.ghtml>. Acesso em: 15 set. 2020.

<sup>59</sup> Idem.

do extrativismo Amazônico na Europa. Tal fato contribui significativamente para o crescimento econômico de Santarém, pois impulsionou a rede urbana na Amazônia, de acordo com Corrêa (1987),

Entre 1750 e 1780, aproximadamente, a rede urbana amazônica, até então embrionária, passaria por uma fase de relativo desenvolvimento. Contudo, este desenvolvimento não derivou da incorporação de novas áreas à economia colonial e o consequente aparecimento de novos núcleos dotados de funções urbanas. Derivou, principalmente, da expansão das atividades produtivas nas áreas já incorporadas economicamente, bem como de uma política explícita de Portugal que tinha nos pequenos núcleos preexistentes um dos meios para a realização de sua política colonial (CORRÊA, 1987, p. 45).

Sobre a política pombalina, Corrêa (1987) nos diz:

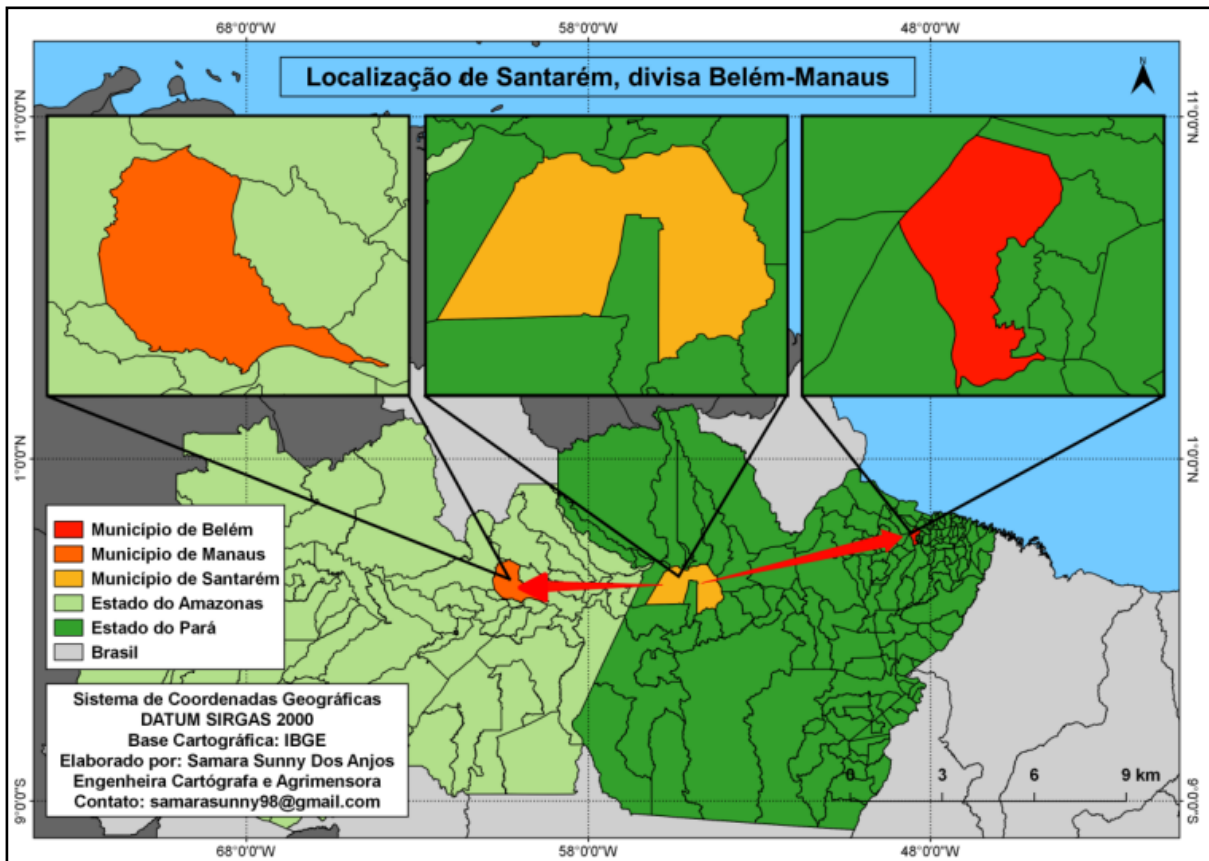
O relativo desenvolvimento urbano da Amazônia estava totalmente apoiado na ação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, fundada em 1755, sob os auspícios e interesses do Marquês de Pombal, Primeiro-Ministro português. Essa empresa, criada durante a Revolução Industrial Inglesa, a Guerra da Independência Norte-americana e a Guerra dos Sete Anos, representou uma das últimas tentativas de criação de companhias comerciais monopolistas, oriundas de uma aliança entre a monarquia absoluta e o capital comercial. Dessas companhias resultou, no dizer de Nunes Dias: *'uma imensa acumulação de riqueza dentro da Europa, origem da transformação do capital comercial num capital industrial'* (CORRÊA, 1987, p. 45).

Nesse mesmo período, com vistas a garantir a posse do território pela coroa portuguesa contra ingleses, irlandeses, holandeses e franceses, Portugal eleva à condição de Vila inúmeras aldeias missionárias. Dessa forma, em 1758, a aldeia de Tapajós torna-se Vila de Santarém<sup>60</sup>, consolidando assim o domínio português, bem como as transformações espaço temporais. É importante ressaltar (novamente) a importância da localização do núcleo urbano, no ponto médio entre Belém e Manaus, marcada pelo constante fluxo das embarcações no rio Amazonas e no rio Tapajós, o que lhe garantiu a rota de comercialização dos seus produtos.

---

<sup>60</sup> Santarém recebeu a mesma denominação que uma cidade lusitana, assim como, Óbidos, Alter do Chão, Alenquer, cidades do Oeste do Pará.

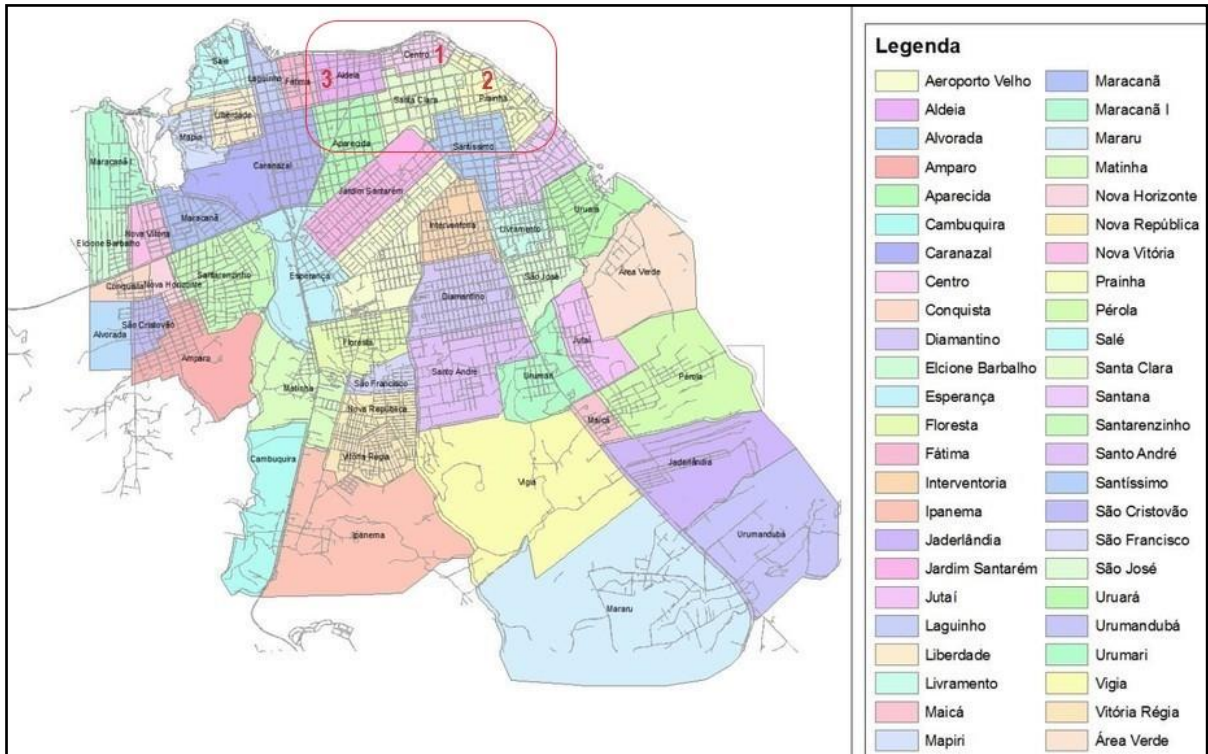
Mapa 02 - Posição de Santarém entre Manaus e Belém – rota de comércio



Fonte: Anais do COBRAC, 2018. (Autores: PIRES; CESÁREO; CEREJA; ALVES, 2018).

A Vila de Santarém, em seu primeiro momento, exerce a função de entreposto regional, com uma formação espacial de cidade ribeirinha e portuária, que vai incidir diretamente na instalação/implantação de objetos e na organização espacial do núcleo urbano. Naquele momento, a Vila concentrava-se onde hoje está localizado o Mirante da cidade (Cf. Figuras 16 e 17) e os atuais bairros Centro, Prainha e Aldeia que podem ser identificados na área destacada da Figura a seguir, como 1, 2 e 3, respectivamente.

Figura 18 - Primeiro núcleo urbano disposto sobre os bairros atuais de Santarém



Fonte: Adaptado de G1 Santarém e Região (2018).<sup>61</sup>

Segundo o que foi proposto por Oliveira (2011), a formação do núcleo urbano de Santarém se deu, primeiramente, a partir dos rios Tapajós e Amazonas. Gradativamente, as áreas próximas aos rios, os atuais bairros Centro, Prainha e Aldeia, foram sendo ocupados e o adensamento continuou rumo ao interior, sobretudo nos sentidos leste e sul.

Figura 19 - Vetores de ocupação urbana: beira-rio (dendrítico) e interior



Fonte: Gomes e Cardoso (2019).<sup>62</sup>

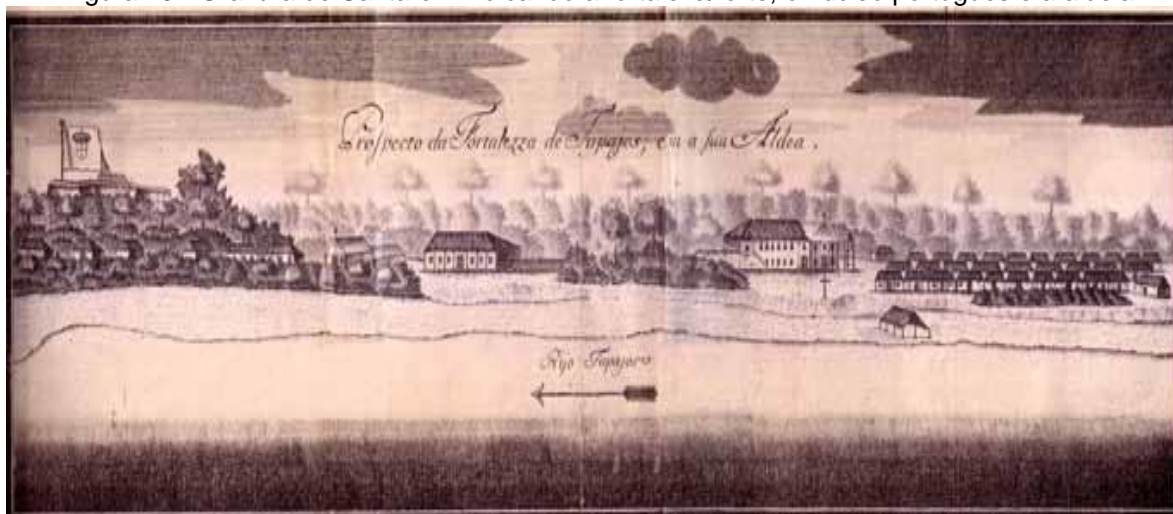
<sup>61</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/historias-curiosas-marcam-origem-de-bairros-de-santarem.ghtml>. Acesso em: 21 mar. 2021.

<sup>62</sup> Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.001.AO03>. Acesso em: 21 mar. 2021.



Symanski e Gomes (2012) apresentam em suas pesquisas a descrição da Vila de Santarém realizada pelo Padre João Daniel que viveu entre os Tapajós entre 1741 e 1757, na qual fica evidente a existência de dois núcleos populacionais distintos, um formado por portugueses e outro por indígenas. Os registros do padre João Daniel apontam para o fato de que a aldeia<sup>63</sup> não estava mais situada junto ao morro da Fortaleza, mas junto ao núcleo dos portugueses, local que atualmente localiza-se o bairro denominado de Aldeia.

Figura 20 - Gravura de Santarém indicando a fortaleza/forte, o núcleo português e a aldeia



Fonte: Symanski e Gomes (2012).

Cada vez mais segregados, os indígenas vão dando lugar às ocupações portuguesas. Em 1853, com a construção da Câmara Municipal na Praça da Municipalidade, atual praça Barão de Santarém, a expansão à leste (após o morro da Fortaleza) é reforçada, seguindo o curso do Rio Amazonas (SYMANSKI; GOMES, 2012).

Esse período é marcado pela dependência do rio: é por ele que as mercadorias e as pessoas chegavam e saíam da Vila, ele também era a fonte de renda e de onde os moradores retiravam a pesca, além de local de diversão e descanso, logo, todo o cotidiano era mediado por ele.

Segundo dados da Prefeitura Municipal de Santarém (2017), também disponível em IBGE CIDADES (2020), Santarém foi elevada à categoria de cidade e sede do município pela Lei Provincial n. 145, de 24-10-1848, com a criação do

<sup>63</sup> Até aquele momento Santarém ainda não havia sido elevada à categoria de Vila.

município e o seu fortalecimento no circuito produtivo durante o período do Ciclo da Borracha (Século XIX), foi criado, o que naquele momento, denominou-se de *Plano de Alinhamento*, que previa a expansão da área urbana no espaço delimitado pela légua patrimonial do município. Tal plano atendia às determinações da Lei de Terras de 1850, citados nos estudos de Muniz (1904), Cardoso e Ventura (2013), Gomes e Cardoso (2019) e reproduzia os traçados urbanos europeus.

Apesar de ter sido responsável por inúmeras mudanças, sobretudo relativas às formas e dimensões de ruas, quadras e praças, somente um século depois a mancha urbana preencheu a área prevista no projeto. Pela Figura a seguir podemos perceber que a forma da cidade, naquele momento, ainda apontava para a dependência ao Rio.

Figura 21 - Plano de alinhamento da cidade de Santarém



Fonte: Santarém (2017).<sup>64</sup>

Na imagem A da Figura 21, temos o plano original de 1850; na imagem B, temos o Plano de Alinhamento sobreposto às quadras atuais, comparando as duas imagens podemos perceber que o sistema de ruas e quadras do primeiro núcleo urbano apresenta um traçado mais estreito, margeando o rio. As quadras e ruas da primeira expansão já apresentam dimensão maior, porém, como afirmamos acima, só foram ocupadas por volta de 1950, ou seja, levou um século para que a população ocupasse a área previamente planejada (GOMES; CARDOSO, 2019). Logo, até a metade do Século XX, o núcleo urbano de Santarém estava voltado fundamentalmente para o(s) rio(s). O que de fato queremos demonstrar é que o Plano de Alinhamento contribuiu para definir os rumos do crescimento do núcleo urbano,

<sup>64</sup> Disponível em: <http://www.santarem.pa.gov.br>. Acesso em: 02 ago. 2020.

mas, não foi capaz de impactar o modo de vida da população, também não produziu alterações significativas na função dos espaços.

Santarém foi o resultado de um conjunto de assentamentos gerados por matrizes indígenas, portuguesa e quilombola, mas, o tecido urbano passa a ser esgarçado com enclaves de tipologias contemporâneas e gradativa precarização de estruturas tradicionais para liberação das terras que ocupam novos usos e novas formas de produção. E, assim como na formação da mancha urbana da cidade, a acomodação das diversas matrizes estavam subordinadas à hegemonia portuguesa, atualmente, o tecido urbano estendido de Santarém é subordinado à hegemonia dos setores produtivos capitalistas (GOMES; CARDOSO, 2019, p. 7).

Os diferentes ciclos econômicos da região, tiveram papel importante no processo de crescimento e expansão de Santarém, não apenas pela capacidade de geração de produtos e da comercialização destes, mas também, porque atraíram pessoas de diversos locais do Brasil e do exterior, bem como, de forma direta ou indireta, produziram alterações no espaço e nos usos dos lugares.

Concordamos com Oliveira (2011, p. 4) quando afirma que a produção do espaço de Santarém não pode ser compreendida desvinculada das políticas planejadas para a Amazônia, previstas no II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), haja vista que ao usar as cidades que já possuíam papéis de destaque na rede urbana amazônica, assim como, alguma infraestrutura e expressão populacional como referência para os investimentos de capital e para a implantação de infraestruturas, efetivou o adensamento populacional.

Contudo, mesmo antes de ser elevada à categoria de cidade, em 1828, Santarém já funcionava como uma espécie de centro urbano entre o estado Pará e o Amazonas, tendo sob sua jurisdição muitas vilas (PEREIRA, 2004). Conforme Corrêa (1987) quase um século após ter sido elevada à categoria de vila, em 24 de outubro de 1848, Santarém obteve a condição de cidade, assinada pelo presidente da Província, Jerônimo Francisco Coelho, passando a sediar a comarca que incluía outros municípios: Alenquer, Monte Alegre, Vila Franca, Óbidos e Faro e a Vigaria Geral do Baixo Amazonas composta por 18 paróquias, desde Macapá até Faro (SANTOS, 1974 *apud* PEREIRA, 2004).

Durante o período denominado como “boom” do ciclo da borracha na Amazônia, entre 1850 e 1920, a localização estratégica de Santarém no ponto médio

entre Belém e Manaus, somado à sua condição de cidade portuária fez com que o município assumisse importante papel quanto à exportação da borracha. Para Corrêa (1987) o “boom” da extração da borracha suscitou a expansão da rede urbana da Amazônia. Sobre a importância desse período Corrêa afirma:

O período que se estende de 1850 a 1920 constitui-se no período em que a rede urbana amazônica ganha nova dimensão, quer em termos econômicos, quer em termos espaciais. Este período tem como pano de fundo o *boom* do extrativismo da borracha que revigorou tanto a economia como a rede urbana. [...] Deste modo a Amazônia insere-se na divisão internacional do trabalho através da produção da borracha para a qual chegou a contribuir com 90% da produção mundial em 1890. A valorização da borracha foi de tal magnitude que chegou a eclipsar qualquer outra produção, inclusive a de produtos de subsistência para o mercado regional (CORRÊA, 1987, p. 48).

E ainda,

A cidade de Santarém, por sua vez, localizada na embocadura de um afluente mais importante do que o Trombetas, de cuja foz não se achava distante, apresenta um crescimento mais vigoroso, ultrapassando em importância a cidade de Óbidos. É a partir do final do século passado que Santarém transforma-se na segunda cidade do Pará, ultrapassando, também, a cidade de Cametá, pouco valorizada pela produção da borracha e desvalorizada pela perda de importância da cultura do cacau (CORRÊA, 1987, p. 50).

A afirmação de Corrêa demonstra a importância estratégica da localização da cidade em relação aos rios, o que lhe conferiu notoriedade, em comparação a outros núcleos urbanos do baixo Amazonas, sobretudo, no processo geral de circulação do capital, nesse caso, por meio do comércio da borracha. Dessa forma, Santarém atraiu o interesse capitalista (ainda como entreposto comercial) que, por sua vez, implantou as alterações necessárias para a realização do comércio.

A década de 1850 trouxe mudanças significativas, entre elas, destacamos, a chegada do primeiro barco a vapor da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas do Barão de Mauá (1853), iniciando o trajeto regular entre a cidade de Manaus e Santarém, proporcionando um escoamento mais rápido da produção regional. Segundo Corrêa (1987), tal fato atraiu capitais estrangeiros ligados ao

comércio e à navegação e, assim, em 1855 a cidade já possuía 86 unidades (barcos) com capacidade para transportar mais de 2.000 toneladas de produtos.

É importante destacar que as praias localizadas frente a cidade, antes utilizadas tanto para pesca, como para o lazer e para a chegada de pessoas e mercadorias, agora dá lugar a inúmeras embarcações, de diferentes portes. Somando-se a isso, o comércio na orla da cidade também foi impulsionado pelos novos negócios, haja vista que, para atender os navegantes, foi preciso uma rede de serviços ligados à alimentação, consertos de embarcações, produtos voltados aos transportes etc. Tais fatores impactaram o tradicional uso do centro de Santarém.

Em 1859 o município já contava com dois estaleiros de construção naval. Em 1896 Santarém inicia o funcionamento do telégrafo Sub Fluvial – Amazon Telegraph, conforme Santos (2017). Tudo isso atraiu também inúmeros trabalhadores que traziam a esperança de enriquecimento e vida melhor, o que promoveu o crescimento da cidade. Tal fato ocorreu dada à intensa migração de nordestinos para a Amazônia em fuga das grandes secas de 1915 e 1942 e à diversidade de produtos que alavancaram ciclos menores (GOMES et al., 2017, p. 892).

Assim como as migrações nordestinas e outras de âmbito nacional, as migrações estrangeiras também contribuíram para o crescimento da cidade, destacamos a migração de pessoas provindas dos Estados Unidos (EUA), possibilitada por um convênio entre a Província e a representação dos EUA no Brasil que proporcionou, não apenas a venda de terras entre os rios Amazonas, Tapajós e Curuá, mas também, o estabelecimento, entre 1867 e 1874, de uma colônia formada por 267 norte americanos—Estes buscavam fugir da Guerra da Secessão e eram, em sua maioria, do sul do país. Tal convênio assegurou o título provisório da terra, a isenção das taxas de importação de maquinário agrícola, além de assessoria de técnico, ente outros benefícios.

Segundo Fonseca (1996), em poucos anos o grupo de norte-americanos desenvolveu atividades produtivas importantes, tanto na agricultura e nos engenhos de cana-de-açúcar, como na abertura de estradas, estaleiro naval e nas serrarias.

Outra importante migração de estrangeiros foi a dos Japoneses. Corrêa (1987) afirma que houve uma revalorização das cidades do médio Amazonas, a partir de 1935, com a migração japonesa. Segundo o autor esse fato ocorreu devido a introdução da cultura da juta, praticada nas áreas de várzea do rio Amazonas. Ele diz: O relativo desenvolvimento das cidades do médio Amazonas seria notado por

Rochefort ao contrapor, de um lado, as cidades das áreas das plantações de juta, de outro, às cidades da área de extrativismo vegetal (CORRÊA, 1987, p. 55).

É importante ressaltar que a citada revalorização proposta por Corrêa, deu-se considerando a crise, por volta de 1910, que a região de Santarém, Manaus e Belém, sofreu, relacionada ao declínio do ciclo da borracha e à conseqüente estagnação econômica. Diante disso, o autor confirma que a cultura da juta serviu também como uma forma de integrar a Amazonia à economia brasileira, tendo em vista que estava destinada ao mercado nacional, sobretudo às fábricas paulistas de sacaria.

conveniente lembrar que, à semelhança do que se verificou com a borracha, tanto a produção da castanha como da juta estava submetida ao sistema de "aviamento", sistema este que, regionalmente, culminava em Belém: no caso da castanha culminava, no que se refere ao plano extra-regional, no exterior, enquanto no caso da juta, em São Paulo. Neste sentido a cultura da juta, destinada, sobretudo, ao mercado nacional, constituir-se-ia em um elo de integração da região amazônica à economia nacional (CORREA, 1987, p. 55).

Dessa forma a juta constituiu-se, nas palavras de Fonseca (2004), numa fonte de riquezas e, entre 1920 e 1960, produziu um significativo crescimento econômico e populacional na região do baixo Amazonas, bem como, alavancou a implantação do primeiro estabelecimento bancário<sup>65</sup> da cidade e de serviços de saúde<sup>66</sup>. Várias fábricas de fiação e tecelagem de juta foram instaladas na região, com destaque para a Companhia de Fiação e Tecelagem de Juta de Santarém (TECEJUTA), sob a direção de Kataro Tuji<sup>67</sup>. As Figuras a seguir mostram o início da construção da TECEJUTA e a estrutura final da fábrica.

---

<sup>65</sup> 1940 - Implantação da subagência do Banco do Brasil S/A;

<sup>66</sup> 1942 - Criação do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), através de acordo firmado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos.

<sup>67</sup> É atribuído ao japonês Kataro Tuji a iniciativa de trazer do Ceilão para o Brasil as sementes da juta, inicialmente a experiência do plantio se deu no estado do Amazonas, ampliando-se depois para o Pará.

Figura 22 - Obras de construção da TECEJUTA



Fonte: Blog do Ignacio Neto (2021).<sup>68</sup>

Figura 23 - TECEJUTA, 1952



Fonte: Blog do Ignacio Neto (2021).<sup>69</sup>

Além da borracha e da juta, a exportação de madeira, entre os anos de 1940 e 1950, de sementes oleaginosas (indústria de cosméticos), do arroz e do algodão, também impulsionaram a economia do município, contribuindo para o aumento das exportações, para a geração de trabalho e riquezas, como nos afirma Amorim (2004). Em síntese, vemos que nesse primeiro momento de formação de Santarém, a produção do seu espaço foi marcada por conflitos e expropriações, bem como por incentivos e planos que visavam tornar a localidade um importante centro regional comercial na Amazônia, revelando que a produção da vida e do espaço foram, desde

---

<sup>68</sup> Disponível em: <http://ignacioneto.blogspot.com/>. Acesso em: 02 out. 2020.

<sup>69</sup> Idem.

aquele período, marcados pela sua inserção em processos de produção e/ou circulação do capital.

### 3.2 Santarém: 2º Momento de expansão

A ocupação e formação territorial na região de Santarém foram estabelecidas por meio de relações de poder, num primeiro momento pela coroa portuguesa, porém, na segunda metade do Século XX, os planos de integração da região amazônica ao contexto nacional (promovidos pelo governo brasileiro) vão imprimir no espaço as mudanças no contexto histórico-territorial e marcam seu segundo momento de expansão. Corrêa (1991) ilumina nosso entendimento ao afirmar que o espaço urbano reflete as ações do presente e do passado, haja vista, que tais ações deixam marcas/formas espaciais.

Novas formas urbanas e novas relações são sobrepostas às antigas, o centro da cidade, próximo à orla, continuou exercendo papel fundamental em relação à centralização do comércio, além de ser o local de chegada e saída de pessoas e mercadorias, para tanto, passa por importantes alterações, como a construção do Cais de Arrimo<sup>70</sup> (1970).

Entre os anos de 1950 e 1970 a exploração do ouro contribuiu para a consolidação da cidade enquanto polo regional e a partir do final da década de 1960, tem-se o início de importantes obras de infraestrutura que vão produzir no espaço mudanças significativas, além de atrair mais uma vez inúmeros trabalhadores, que muitas vezes, ao fim das obras, decidiam por permanecer na região. Entre as principais, temos:

**1969** - Início das obras de abertura da BR-230 (mais conhecida como Transamazônica);

**1970** - Início das obras da BR-163 (conhecida como Santarém-Cuiabá) e da PA-370 (acesso à hidrelétrica de Curuá-Uma);

**11/02/1974** - Inauguração do cais do porto de Santarém<sup>71</sup>;

**31/03/1977** - Implantação do Aeroporto;

**1977** - Inauguração da Hidrelétrica de Curuá-Uma<sup>72</sup>;

1982 - Obras de melhoria na estrada de acesso ao aeroporto, criação da Rodovia Municipal Fernando Guilhon.

<sup>70</sup> A obra desenvolvida pelo exército brasileiro, consistiu na criação da avenida Tapajós, para isso, foi criada uma estrutura elevada sobre a faixa de areia, que permite a atracagem das embarcações. Também fazia o controle parcial das inundações nos períodos de cheia dos Rios;

<sup>71</sup> Inaugurado pelo Presidente da República General Emílio Garrastazu Médici;

<sup>72</sup> Primeira hidrelétrica construída na Amazônia;



Segundo Gomes (et al., 2017, p. 892), as obras citadas “culminaram na atual integração da região ao eixo de exportação e produção de soja”. Essas, e outras que falaremos adiante, marcam a intervenção Estatal na região amazônica, ao longo das últimas cinco décadas. Para esta pesquisa o conjunto dessas obras é importante porque registram a ação do estado sobre o espaço, implicando diretamente na urbanização de Santarém, bem como no modo de vida, nas atividades econômicas que se instalaram, demarcando novos eixos de expansão urbana, inclusive aquele que é nosso objeto de estudo, conforme veremos nos Capítulos 4 e 5.

Entre 1970 e o início do Século XXI, a cidade se expandiu rumo a três eixos: a leste e sul, acompanhando a abertura das Rodovias e, a oeste, acompanhando a Rod. Fernando Guilhaon. Esse crescimento, foi impulsionado pelas obras supracitadas, haja vista que até o início da década de 1970, existiam barreiras naturais que impediam o crescimento para esses setores, tais barreiras foram eliminadas com a implantação de pontes e viadutos que eram parte do conjunto das obras das rodovias. Sobre os eixos de expansão e as barreiras citadas, iremos detalhar adiante.

Faz-se necessário ressaltar que a ação do Estado com essas grandes obras, para além de serem parte de um projeto geopolítico na Amazônia, significaram a integração efetiva da Amazônia e de Santarém como fronteira urbana da expansão do capital no país (CORREA, 1987).

O 8º Batalhão de Engenharia de Construção (8º BEC) do Exército Brasileiro, foi o responsável pelo conjunto de obras supracitados, instalando-se em Santarém em 1970.

Na Figura 24, podemos ver imagens da orla de Santarém, local em que foi realizada a obra do cais de arrimo (1970), eliminando as praias, dando lugar à atracagem das embarcações; a elevação conteve, em parte, a água no período das inundações, permitindo um maior desenvolvimento do comércio, marcando a mudança de uso da área de frente à cidade. Na imagem A podemos ver o período de inundação dos rios, em que água chegava até as construções; na imagem B, temos o início da obra de levantamento do cais de arrimo; na imagem C, é possível ver a nova rua construída sobre o cais de arrimo (Av. Tapajós); e, na imagem D, podemos ver a vista parcial da orla da cidade, com a obra finalizada.

Figura 24 - Imagens da orla de Santarém 1970: Cais de arrimo



Fonte: G1 Santarém e região (2018).<sup>73</sup>

Em 2020, o 8º BEC divulgou um selo comemorativo dos 50 anos de atuação na região de Santarém. Na revista publicada pelo Batalhão, encontramos um relato detalhado da atuação do Exército Brasileiro na região, alguns trechos chamam a nossa atenção, pois é possível perceber que o discurso de “ligar” a região às outras regiões do país era antiga, porém, ele esconde o fato de que os projetos em questão apontam para a intensão de transformação da região em nova fronteira aberta ao capital que, até aquele momento, concentrava-se no centro-sul do Brasil. Os primeiros relatos apresentados na revista, datam de 1840. Entre as informações que julgamos mais importantes para essa pesquisa, temos:

Em 16 de junho de 1970, o Presidente Gen Emílio Garrastazú Médici, sancionou o Decreto-Lei nº1.106, que criou o Projeto de Integração Nacional (PIN), que determinava a construção imediata das Rodovias Transamazônica e Cuiabá- Santarém.

Ligação que fora almejada para o trânsito de riquezas, ganhou forma por sua importância geopolítica, era a solução que ligava **“os homens sem terras às terras sem homens no Norte”** e que permitia **“integrar para não entregar”**. (8º BEC, 2020, p.13. Negrito nosso)

<sup>73</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/357-anos-de-historias-conheca-santarem-atraves-de-registros-fotograficos-fotos.ghtml>. Acesso em: 21 out. 2020.

De fato, o referido Decreto foi fundamental para as mudanças que viriam, entretanto, é preciso destacar que tanto a Transamazônica (BR-230) quanto a Cuiabá-Santarém (BR-163), não foram finalizadas. Nos últimos anos, pelo compromisso de campanha eleitoral firmado pelo atual presidente Jair Bolsonaro, as obras na BR 163 foram retomadas. Na Figura a seguir, podemos ver o início das obras de implantação da rodovia.

Figura 25 - Início das obras de abertura da BR-163 em 1970



Fonte: Acervo do Exército Brasileiro - 8º BEC (2020).<sup>74</sup>

Como afirmarmos, o 8º BEC trabalhou diretamente na implantação da PA 370, da BR 230 e da BR-163, essas obras, somado à abertura da estrada que ligava a cidade ao novo Aeroporto, romperam com a antiga forma (ribeirinha) de Santarém, promovendo a expansão da área urbana, direcionando os novos eixos de crescimento, que davam acesso, respectivamente, à hidrelétrica de Curuá - Una (PA 370), à BR-230 (Transamazônica), pela BR-163, ao Aeroporto e à Estrada Everaldo Martins (atual PA-457). Trata-se de novas dinâmicas, vinculadas ao aumento da

<sup>74</sup> Disponível em: <http://www.8bec.eb.mil.br/images/revista/8bec-50anos/revista-8bec-50anos.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.

urbanização não mais ligadas à vida local, mas sobretudo à lógica da produção capitalista, como nos ilumina Gomes e Cardoso,

Nessa lógica, a cidade próxima ao local de produção não precisa ser estruturada, mas apenas oferecer o suporte mínimo para a função de ponto de controle. Assim, os espaços que antes abrigavam outros modos de vida que dependiam da terra tornam-se invisíveis e incompreendidos e passam a ser interpretados como a periferia precária da cidade capitalista (GOMES; CARDOSO, 2019, p. 9).

Ressaltamos que os novos eixos de crescimento no sentido sul e leste não foram acompanhados de planejamentos a curto, médio e longo prazos. A exemplo disso, a Figura a seguir apresenta a precariedade de alguns bairros no setor sul, sobretudo os periféricos, desprovidos de todo tipo de infraestrutura urbana, que, no entanto, são loteados e vendidos, obrigando os residentes a criarem “alternativas”, diante de suas necessidades diárias. As imagens referem-se ao bairro Nova República, implantado na década de 1980 e que, teoricamente (no projeto), deveria receber toda a infraestrutura (rede água, esgoto, asfalto etc.) necessária aos moradores, mas, que a realidade evidencia o descaso do poder público.

Figura 26 - Ruas públicas em bairros periféricos do Setor Sul - STM/Pará.



Fonte: Elaboração própria (2019) (Foto: SOUSA, 2019).

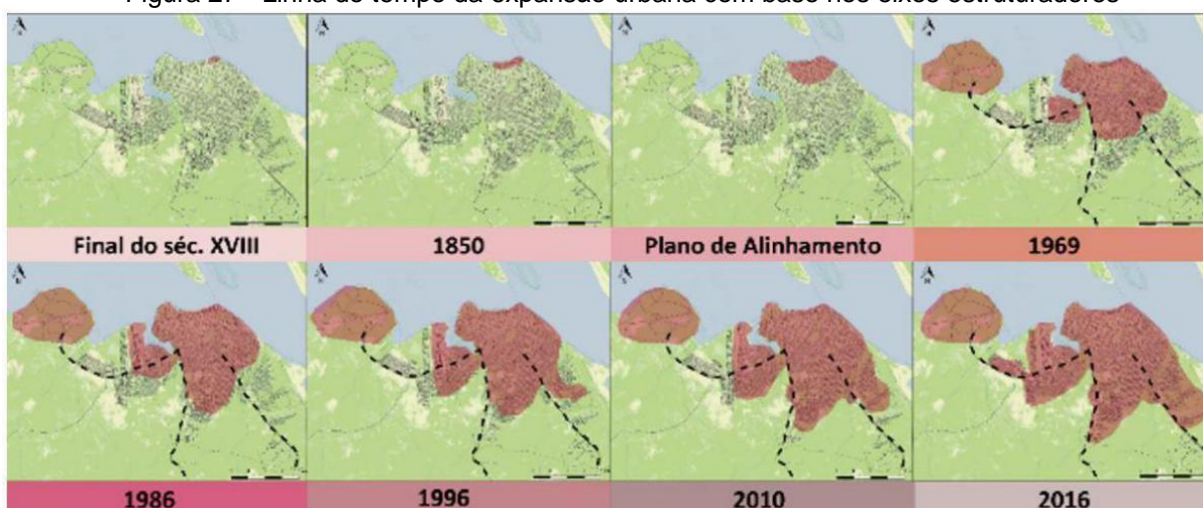
Costa (2012), em sua pesquisa, afirma que muitos bairros de Santarém surgem como consequência de processos distintos que se espacializam ao longo da história,

produzindo relações sociais e formas de interação, resultando em diferentes localidades. Nesse sentido, as grandes obras e projetos na Amazônia, a partir do discurso de desenvolvimento e integração, fomentaram a migração, no esteio de uma contínua extração de recursos minerais, florestais e hídricos, porém, a riqueza produzida se realizou fundamentalmente fora da Amazônia, seja no centro sul, seja internacionalmente. E, a urbanização induzida por esse processo, é marcada por profundas desigualdades socioespaciais e pela quase ausência de serviços básicos de infraestrutura e saneamento.

Na Figura a seguir, proposta por Gomes e Cardoso (2019), observamos a formação gradativa da área urbana de Santarém, demonstrada pela cor marrom, desde o final do Século XVIII até a década de 2010. Podemos verificar, também, a introdução das rodovias a partir de 1969, apresentadas com linhas tracejadas, sendo: a leste PA-370; ao sul, a BR-163; e a oeste a estrada para o aeroporto (atual Rod. Engenheiro Fernando Guilhon).

A mancha marrom a oeste, isolada da área urbana do município, refere-se à área destinada ao aeroporto, que só foi implantado em 1977. Observando as figuras relativas à urbanização dos períodos posteriores, verificamos que as estradas e, no caso da zona oeste, também o aeroporto, foram indutores da urbanização do município.

Figura 27 - Linha do tempo da expansão urbana com base nos eixos estruturadores



Fonte: Gomes e Cardoso (2019).

Neste sentido, corroboramos com Costa (2012) e Corrêa (1987) quando afirmam que as novas formas de expansão estão atreladas à implantação das redes de integração, tanto de transportes, quanto energéticas e de telecomunicações e que a reestruturação do urbano, antes movido pela rede dendrítica, onde o crescimento era pautado principalmente na dinâmica do rio, passa a ser mais complexo e a se desenvolver pelos vetores das novas estradas.

O conjunto de infraestruturas, implantadas na cidade a partir de 1970, foram essenciais para produzir transformações espaciais relevantes e romper com a antiga forma exclusiva de cidade ribeirinha, impactando o modo de vida local. Faz-se necessário, contudo, advertir que Santarém, diferente de outras cidades ribeirinhas, não rompeu completamente a relação com o rio, mas ressignificou os seus usos, o que discutiremos mais adiante.

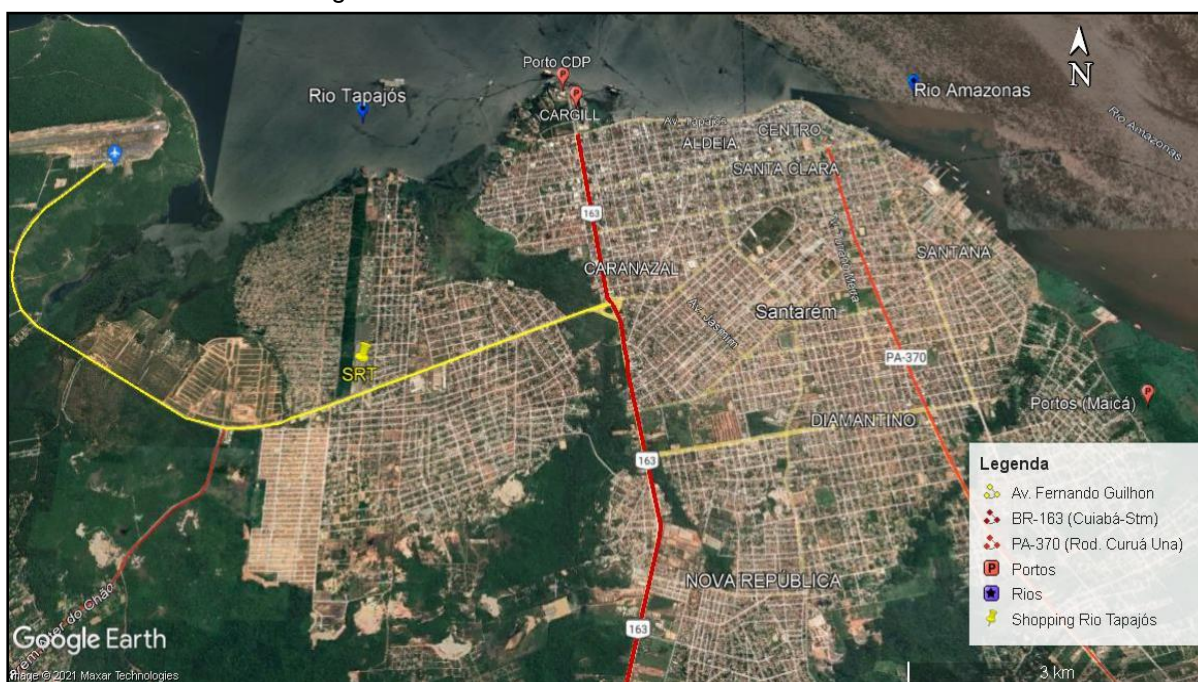
A expansão urbana em Santarém produziu manchas urbanas separadas da área urbana mais consolidada, seguindo um padrão estratégico de especulação imobiliária de lotear áreas mais distantes, com preços mais baixos e mais acessíveis, para depois, lotear as mais próximas às áreas consolidadas.

Assim, no sentido da PA-370 (leste) a expansão atingiu o planalto do Diamantino; no sentido da BR-163<sup>75</sup> (sul), chegou até a comunidade denominada de São José; no sentido oeste há uma divisão: sentido aeroporto (oeste) e sentido Alter do Chão (sudoeste), nessa última a expansão seguiu até a comunidade de São Braz, margeando a Rodovia Everaldo Martins (PA-457). Na Figura a seguir, pode-se ver os três principais eixos de crescimento de Santarém, marcados com linhas vermelhas e amarela.

---

<sup>75</sup> A construção da BR-163 (1970) deslocou, juntamente com seu contingente técnico, o 2º Batalhão Rodoviário de engenharia e construção do Exército Brasileiro, que se instalou em Santarém com a missão de demarcar, projetar e construir 1000 km de rodovia no sentido norte-sul, partindo de Santarém até a divisa do estado do Pará com o Mato Grosso. As obras, porém, foram interrompidas diversas vezes.

Figura 28 - Eixos de crescimento de Santarém - PA



Fonte: Adaptado de Trindade (2015) e Google Earth (2021).

Consideramos importante destacar que a abertura das rodovias seguiu os projetos e planos de desenvolvimento e ocupação da região amazônica<sup>76</sup> e promoveu, tanto o desmatamento de áreas florestais, até então intocadas, quanto a migração de contingentes de trabalhadores e seus familiares.

Instituído através do Decreto-Lei de no. 1.106/70, o PIN associava antigas ideias do projeto do GTDN6 a outras motivações. Propunha como seus principais objetivos projetos prioritários a construção das Rodovias Transamazônica e Cuiabá – Santarém, o aproveitamento das áreas marginais dessas estradas para instalação de projetos de colonização. Para os projetos deveriam ser transferidas 100.000 famílias nordestinas, totalizando cerca de 500.000 pessoas (CARVALHO, 1987, p.167).

Além de mostrar a urbanização como fronteira de expansão do Capital, o projeto consolidou-se numa estratégia para contornar a crise social do semiárido brasileiro, na medida em que encaminhava a população excedente do Nordeste para uma nova fronteira agrícola externa à região nordestina, contornando ainda, a questão da estrutura da propriedade da terra. Conforme Martins (1997), ao longo da BR-163 e da BR-230, foram assentados cerca de 450.000 colonos, sob a “promessa de terras para plantar e garantia de bem-estar, mas na verdade foram abandonados à própria

<sup>76</sup> PIN - Plano de Integração Nacional – lançado pelo Presidente Médici.

sorte na rodovia, sem ter como transportar sua produção”. O que os novos moradores produziam, apodreciam no campo.

Tal fato provocou a migração de muitas famílias rurais para as áreas urbanas, conseqüentemente, alimentou o crescimento desordenado de cidades como Santarém, Itaituba, Rurópolis, entre outras, no Oeste do Pará. Contudo, há uma lógica subjacente a esse processo, que é dos ganhos com a superexploração do trabalho e a especulação da terra. Em Santarém, entre as décadas de 1970 e 1980, ocorre a inversão da porcentagem entre a população rural e urbana. A população rural que era cerca de 54% e a urbana que era 45% em 1870, passa para 41% e 58%, respectivamente, nos anos de 1980. Até os anos 2000 esses índices foram consolidados e a população residente na área urbana sobe para 70% e os residentes nas áreas rurais cai para 29%.

Conforme o Quadro a seguir, podemos verificar outro importante dado populacional: entre os anos de 1960 e 1970 a população da cidade praticamente dobra de tamanho, passando de pouco mais de 70.000, para 135.215 pessoas, tal fato, coincide com as políticas de integração da Amazônia ao território nacional, com os planos e projetos do governo federal para a Região, bem como, com as obras específicas realizadas em Santarém.

Quadro 01 - Série histórica da situação domiciliar (urbana/rural) entre 1950 e 2010 em Santarém - PA

| <b>Ano</b>  | <b>POP. URBANA<br/>(nº pessoas)</b> | <b>POP. RURAL<br/>(nº pessoas)</b> | <b>TOTAL</b>   |
|-------------|-------------------------------------|------------------------------------|----------------|
| <b>1950</b> | <b>14.061</b>                       | <b>46.168</b>                      | <b>60.229</b>  |
| <b>1960</b> | <b>31.303</b>                       | <b>38.767</b>                      | <b>70.070</b>  |
| <b>1970</b> | <b>61.324</b>                       | <b>73.891</b>                      | <b>135.215</b> |
| <b>1980</b> | <b>111.493</b>                      | <b>80.452</b>                      | <b>191.945</b> |
| <b>1991</b> | <b>180.018</b>                      | <b>85.044</b>                      | <b>265.062</b> |
| <b>2000</b> | <b>186.297</b>                      | <b>76.241</b>                      | <b>262.538</b> |
| <b>2010</b> | <b>215.790</b>                      | <b>78.790</b>                      | <b>294.580</b> |

Fonte: Adaptado e organizado a partir de IBGE (2010; 2007;1993).<sup>77</sup>

No final do Século XX, Santarém já era o terceiro município mais populoso do Pará (IBGE, 2010). Esse processo de crescimento acelerado, alimentado

<sup>77</sup> Disponível em: <https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=CD91>. Acesso em: 03 nov. 2020.



principalmente pelas migrações (rural-urbano e de outros estados brasileiros), forçou a formulação de alguns instrumentos de legislação e organização que, no entanto, não foram suficientes para dar conta da pressão sobre o urbano, nem mesmo para minimizá-la. Queremos destacar o Plano de Desenvolvimento Urbano, instituído pela Lei Municipal n. 6.856, de 1975 que, segundo Oliveira (2011), tinha natureza meramente regulatória e que, de maneira geral, serviu para definir novas terras urbanas. Também, a Lei Municipal n. 18.051/2006, que aprovou o primeiro Plano Diretor Municipal, o qual regulamentou 48 bairros da cidade.

Segundo Oliveira (2011), faltaram planejamento e aplicabilidade das leis, ou seja, não foram implementadas políticas públicas suficientes para atender as demandas da população de baixa renda e nem legislação urbanística, que pensasse a cidade a médio e longo prazo. Somando a especulação imobiliária à falta de políticas públicas, formou-se um vasto território irregular e clandestino no município. Em nosso entendimento, as Leis não foram acompanhadas de políticas efetivas de proteção da população e, tão pouco, de urbanização dos bairros criados. Houve, apenas, uma forma de regulamentação da propriedade para colocá-la no mercado imobiliário, acentuando, assim, o processo de segregação socioespacial.

Entretanto, faz-se necessário salientar que, com o crescimento populacional e a expansão da cidade no Centro e adjacências (Aldeia, Santa Clara, Fátima e Aparecida), o comércio se consolidou e se expandiu para as principais avenidas e, encontra-se disposto da seguinte forma: no centro tradicional temos comércios varejistas de pequeno e médio porte, além de pequenos empreendedores que dão suporte aos outros comércios (lanchonetes, restaurantes, serviços em geral etc.). Temos também hotéis, instituições financeiras e prédios públicos. Contudo, como o traçado das ruas é estreito, há uma grande dificuldade quanto ao trânsito e a oferta de estacionamentos, o que gera um desconforto para os usuários devido aos congestionamentos.

Nas adjacências, ou seja, nos bairros ao lado do Centro (Aldeia, Santa Clara, Fátima e Aparecida), encontramos comércios maiores, clínicas médicas, hospitais, escolas, universidades, concessionárias, agências bancárias, prestadores de serviços, entre outros, sobretudo, nas avenidas principais: São Sebastião, Rui Barbosa, Mendonça Furtado, Marechal Rondon, Presidente Vargas e Borges Leal. É importante resgatar algumas informações já apresentadas anteriormente, no caso, o fato de que a maioria dos bairros adjacentes ao Centro surgiram depois do “Plano de

Alinhamento”, de 1850, que definiu o traçado mais largo das ruas e quadras, permitindo, na atualidade, a instalação de empreendimentos de médio e grande porte, além de contribuir na fluidez do trânsito.

Figura 29 - Vista parcial do Centro e bairros adjacentes - Santarém - PA



Fonte: Google Maps (2021).

Na Figura vemos, contornado de vermelho, a área referente ao Centro. Também é possível verificar os bairros adjacentes e as principais avenidas da cidade, nas quais, o comércio se expandiu e se diversificou para atender as novas demandas.

### 3.3 Santarém: 3º Momento de expansão

A partir do início do Século XXI, a região passou a compor a fronteira agrícola da soja. A abertura das rodovias Federais, principalmente da BR-163, que liga o Oeste do Pará ao Mato Grosso, e a construção do porto graneleiro pela multinacional Cargill (2003), permitida por uma concessão de uso, finalizou o processo de criação do denominado “corredor de exportação” de soja, arroz e milho. A referida multinacional construiu parte do complexo graneleiro em Itaituba-PA, a montante de Santarém, permitindo o escoamento mais rápido de grãos pelo Rio Tapajós até o porto de Santarém, de onde os grãos são exportados.

Se anteriormente as migrações eram oriundas das condições de seca e miséria do Nordeste, ou, como citado, de situações adversas de estrangeiros em seus países

de origem (guerra, conflitos etc.), ou mesmo pelo fato de que muitos trabalhadores trazidos de outras regiões do país para as obras Estatais, decidiam por permanecer no município, agora, sobretudo, nas últimas duas décadas, a migração é espontânea. Segundo Ramos (2004), muitos migrantes do Centro-Oeste e do Sul do Brasil, chegam à região com capital para investir em novos negócios. Em 2010 a população residente na cidade era composta por 11% de migrantes provindos de outros municípios do Pará e 8% de migrantes de outros estados brasileiros (IBGE, 2010).

Santarém apresenta uma taxa média de crescimento de 1,48% nas áreas urbanas e 0,33% nas áreas rurais. Com uma taxa de urbanização que saltou de 45,35% em 1970 para 73,25% em 2010 (FAPESPA, 2015).

Optamos por utilizar os dados somente até 2010, pois, na estimativa populacional de 2020 do IBGE, a cidade já estaria com mais de 304 mil habitantes, entretanto, a estimativa não considerou a emancipação do distrito de Mojuí dos Campos que, em 2012, tornou-se um município independente. Neste caso, cerca de 5.000 pessoas, consideradas em 2010 como população rural de Santarém, passaram a fazer parte de outro município, dando a falsa impressão de que a população rural estaria em declínio, o que na verdade não está acontecendo, tendo em vista o aquecimento das atividades rurais ligadas à soja na região.

Apesar de Santarém não ser a cidade que mais cresce no estado do Pará nos dias atuais, entender seu crescimento e o constante êxodo rural na região, bem como, o pequeno aumento (mais de 2.000 pessoas) nos últimos anos da população residente no campo, que conforme Costa (2012) é devido a expansão do cultivo de grãos na Região, nos ajuda a perceber a pressão por moradias, trabalho, equipamentos sociais, entre outros, sobre os espaços urbanos e o recente cenário de expansão das atividades agrícolas.

De fato, as obras Estatais e o escoamento da soja vão produzir impactos, tanto no crescimento da população urbana, como na forma da expansão da cidade, sobretudo entre os anos 1970 e 2000. Houve, também, investimentos públicos na educação superior e na saúde que reforçam a centralidade regional de Santarém, desse modo temos: em 1983, implantação do curso regular de pedagogia no campus avançado da Universidade Federal do Pará (UFPA); em 1998, implantação da Universidade Estadual do Pará (UEPA); em 2010, implantação da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA); e, em serviços de saúde: hospital Municipal,

hospital Regional (2007), Unidade de Pronto Atendimento (UPA/2012), entre outros importantes serviços de saúde.

Contudo, nas últimas duas décadas, destaca-se outra forma de produzir riqueza: a expansão do mercado imobiliário que impulsiona o crescimento de Santarém, a partir do mercado de terra urbanas. Podemos dizer que este é o fio condutor que nos leva a compreender a hipótese central desta pesquisa, qual seja, aquilo que, parafraseando os eventos norte-americanos, denominamos: “marcha para o este”; um novo eixo de valorização e crescimento da cidade no sentido oeste, margeando a Rod. Fernando Guilhon, possivelmente vinculado mais a investimentos, do que à demanda efetiva e que tem na legalidade da terra urbana e na proximidade do rio Tapajós seus principais trunfos.

Retomando um pouco a nossa discussão, do período inicial de formação da cidade de Santarém até entre as décadas de 1940 e 1950, o município cresceu voltado para os dois rios principais, o Tapajós e o Amazonas, como afirmamos anteriormente, naquele momento alguns obstáculos naturais impediam a expansão da cidade: a norte e nordeste, os dois grandes rios citados, que só podiam ser ultrapassados por meio de embarcações; a leste e sul, o córrego do Urumari; e, a oeste, o córrego do Irurá/Mapiri, antes denominado Córrego Ipanema.

Apesar dos referidos obstáculos, alguns se aventuravam, criando pontes de madeira e ocupando parte das terras em localidades periféricas. Tratava-se de uma população de baixa renda que não tendo condições de morar ou de comprar um lote nas proximidades da área central, optaram por moradias irregulares. Desse modo, surgiram ocupações irregulares na região do atual bairro Jutaí e adjacências e do atual Santarenzinho, região leste e oeste, respectivamente.

Inicialmente essas ocupações relacionam-se ao crescimento da cidade e ao adensamento da área central, o conjunto de obras promovidas pelo estado, no entanto, impulsionou essas ocupações, pois oportunizou à população de baixa renda o acesso mais facilitado à região sul, leste e oeste.

No bairro Santarenzinho, as primeiras ocupações datam da década de 1970 - iniciadas por trabalhadores migrantes das grandes obras do Estado na região, mas foi na década de 1980 que houve um crescimento mais expressivo, provavelmente pelo adensamento das áreas centrais e da abertura da estrada para o Aeroporto (1977). No início a comunidade era considerada pela população santarena como externa ao

município, como se fosse um distrito, por isso apelidaram o lugar de Santarenzinho, nome que permanece até os dias atuais.

Segundo o Sr. Carlos Ribeiro e o Sr. Jordan, inicialmente a ocupação foi percebida como uma favela, abrigando muitos migrantes nordestinos que vieram para trabalhar nas obras de abertura das rodovias, apesar da proximidade com a área central, não contava com nenhum tipo de infraestrutura. Anos mais tarde, o governo municipal tentou fazer um processo de regularização, porém, segundo o Sr. Ilderglan e o Sr. Jordan, o governo municipal regularizou apenas 33% da população residente, ou seja, a maior parte do bairro Santarenzinho ainda não foi legalizado. No entanto, as ocupações e seu constante crescimento provocaram nos donos daquelas terras o receio de que, caso não loteassem, perderiam todo o seu patrimônio, conforme o relato do Sr. Jordan. Dessa forma, ou seja, pela pressão causada pelas ocupações, muitos donos da antiga fazenda do Maracanã<sup>78</sup>, decidiram parcelar e vender os lotes. Considerando que esses donos possuíam documentação legal, os loteamentos foram realizados de forma adequada, promovendo uma expansão lenta até o final do Século XX.

Os comércios acompanharam o crescimento da região oeste à medida que os lotes eram vendidos e mais e mais pessoas construíam suas casas, tendo em vista as necessidades dos moradores, porém, inicialmente, tratou-se de comércios locais. As diversas intervenções e melhoria na antiga estrada de acesso ao Aeroporto e criação posterior da Rod. Fernando Guilhon, contribuíram também para atrair novos comerciantes. Sobre o eixo de crescimento margeando a rodovia, detalharemos no próximo Capítulo.

---

<sup>78</sup> As terras da antiga fazenda do Maracanã pertenciam inicialmente ao Barão de Tapajós, passou para a administração de seu representante legal o Sr. Paulo Corrêa; depois foi dividida em grandes lotes, a partir da década de 1970, essas áreas foram incorporadas ao perímetro urbano.

Figura 30 - Vista parcial da Rod. Fernando Guilhon na década de 1980



Fonte: Blog do Ignacio Neto (2021).<sup>79</sup>

No caso das regiões ao sul e leste da cidade, seguindo o sentido das rodovias, os processos de ocupação irregular continuaram se tornando um grande problema para o município, haja vista, que a maioria da população tem somente a posse dos imóveis<sup>80</sup>. Na estimativa da Coordenadoria de Habitação e Desenvolvimento Urbano (2015), dos 100 mil lotes da cidade, apenas 25% possuem documentação completa. Em 2018, o prefeito Nélio Aguiar lançou o projeto “Morar Legal”, objetivando desburocratizar o processo de regularização fundiária da área urbana do município<sup>81</sup>.

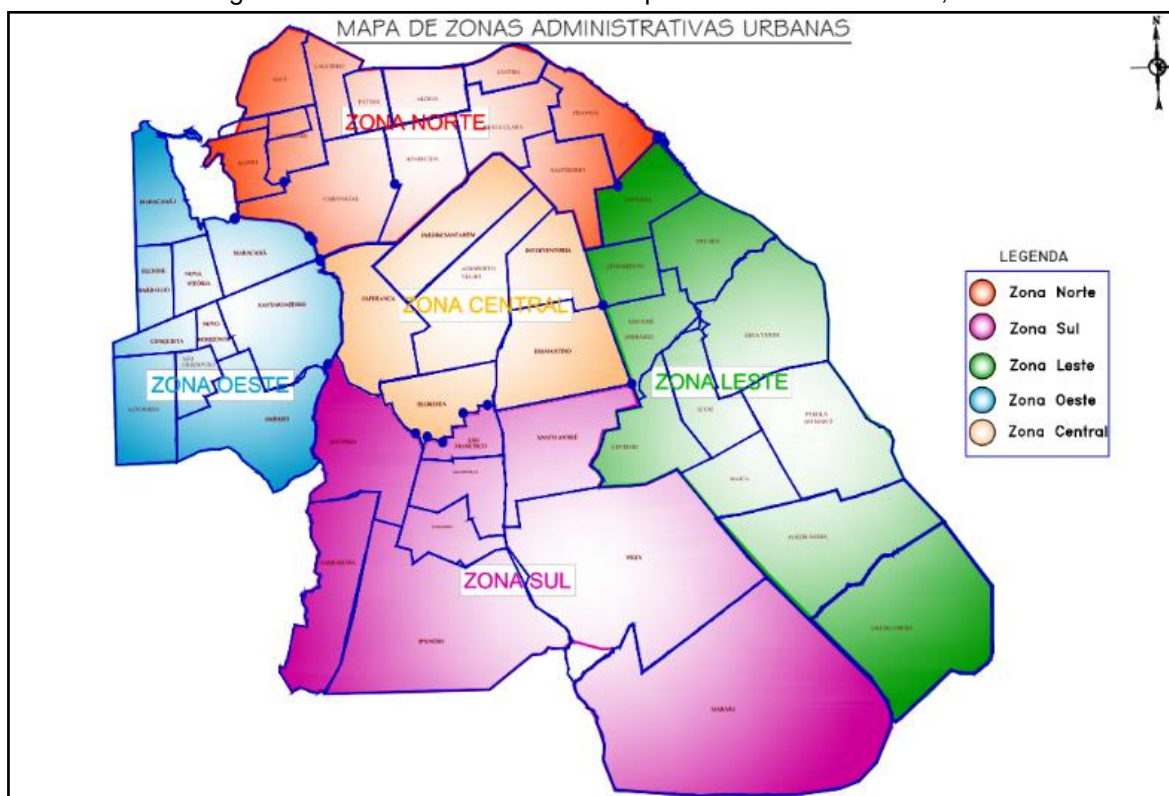
Na Figura a seguir podemos perceber a disposição dos bairros sobre as 5 regiões definidas no último Plano Diretor de Santarém (2018). Pela imagem é possível visualizar a dimensão alongada das zonas leste e sul, nas quais se encontram os maiores problemas fundiários da área urbana de Santarém (ENTREVISTA, Carlos Ribeiro, 2019).

<sup>79</sup> Disponível em: <http://ignacioneto.blogspot.com/2012/09/santarem-avborges-leal-e-avfernando.html>. Acesso em: 04 maio 2020.

<sup>80</sup> Sobre isso, veja: <http://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2015/03/de-100-mil-lotes-urbanos-em-santarem-25-sao-regularizados.html>. Acesso em: 04 maio 2020.

<sup>81</sup> Sobre o projeto Morar legal, veja: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/projeto-promete-desburocratizar-regularizacao-fundiaria-urbana-em-santarem.ghtml>. Acesso em: 04 maio 2020.

Figura 31 - Divisão dos bairros sobrepostos às zonas urbanas, 2018



Fonte: Santarém (2018).<sup>82</sup>

A dimensão dos problemas fundiários na cidade não impediu que surgissem novos loteamentos e bairros, porém, comparando o preço da terra/imóveis, nos três eixos de crescimento, a região oeste apresenta valores muito maiores (Cf. Apêndice B), o que sinaliza sua valorização ou a importância do reconhecimento legal da propriedade como estímulo à especulação. Uma outra comparação possível é quanto à infraestrutura, as regiões sul e leste são desprovidas de praticamente todos os elementos urbanísticos (rede de esgoto, rede de água tratada, praças, calçadas, asfalto, entre outros), já a região oeste apresenta gradativa melhoria, sobretudo, relativa ao acesso, podemos citar: a duplicação da Rod. Fernando Guilhon, acrescido de implantação de ciclovias e de obras de iluminação; abertura de novo acesso à PA-457, pela implantação do projeto de continuação da Av. Moaçara (em andamento), entre outros.

Leão e Oliveira (2011) ao analisarem o primeiro Plano Diretor de Santarém de 2006, afirmam que, apesar do documento ser um “importante instrumento de

<sup>82</sup> Disponível em:

[https://sapl.santarem.pa.leg.br/media/sapl/public/anexonormajuridica/2018/74/02.\\_mapa\\_de\\_zonas\\_a\\_dm.pdf](https://sapl.santarem.pa.leg.br/media/sapl/public/anexonormajuridica/2018/74/02._mapa_de_zonas_a_dm.pdf). Acesso em: 02 out. 2020.

normalização e regularização de uso do solo, exigido pelo Ministério das cidades a partir de 2006” e ter o mérito de regularizar a maioria dos bairros do município, incluindo muitas áreas de ocupação irregular, ele apresenta inúmeras incoerências, haja vista que, ao definir o que poderia ser apontado como um bairro, ele apresenta os seguintes quesitos:

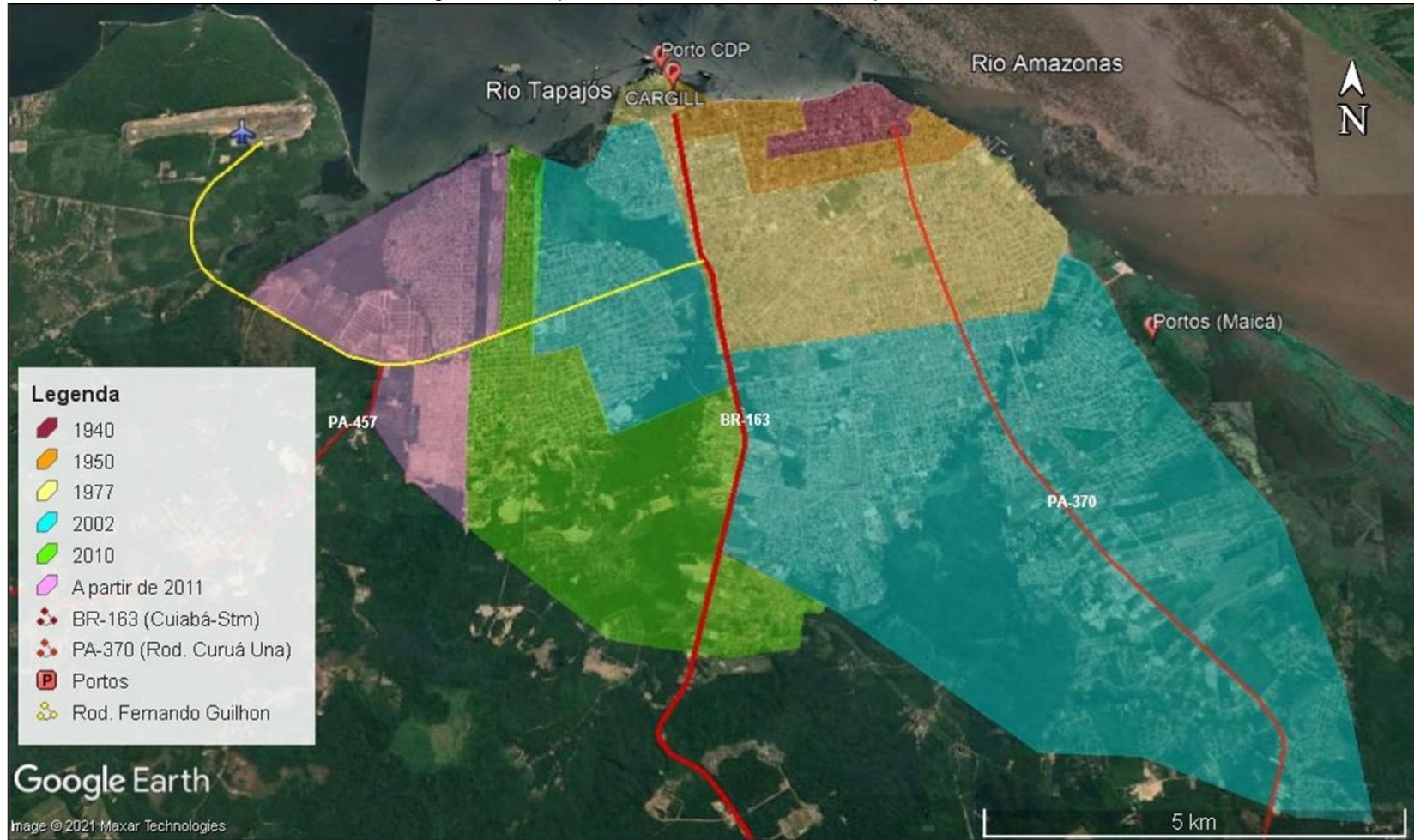
(...) restringe a definição de bairro à existência de 70% da área urbanizada e construída; à existência de, no mínimo, **três equipamentos públicos** em pleno funcionamento; à **demarcação dos lotes de forma alinhada** com dimensões mínimas estabelecidas em lei; à **abertura de vias de forma alinhada** e conforme os limites de largura definidos em lei; e ao número mínimo de três entidades comunitárias para compor um Conselho Gestor (LEÃO; OLIVEIRA, 2011, p. 2. Negrito nosso).

Os autores vão salientar que muitos bairros da zona sul e leste, considerados urbanos pelo Plano, tem características de área de transição urbana, por não apresentarem os quesitos citados acima. Observando os bairros dessas duas regiões, percebemos o que já mencionamos anteriormente: a ausência quase completa de infraestrutura urbanística.

A Figura a seguir é uma tentativa de demonstrar o processo de expansão da cidade, alinhada aos vetores de crescimento desde a década de 1940 até os dias atuais. Ressaltamos, contudo, que se trata de uma aproximação, pois, infelizmente, a Prefeitura de Santarém não nos forneceu a listagem dos bairros com as datas de aprovação dos loteamentos. A Figura tem como base o Plano diretor de Santarém (2006/2018), as pesquisas de Costa (2012), Oliveira (2011), Ramos (2004), Silva (2017), Trindade (2015), e dos trabalhos de campo realizados ao longo dos últimos anos (2017-2021), além, do relato dos entrevistados: o Sr. Jordan e o Delegado do Creci, que contribuíram com importantes informações técnicas sobre o município.



Figura 32 - Expansão urbana de Santarém a partir de 1940



Fonte: PDSTM (2018); Ramos (2004), Leão e Oliveira (2011); Costa (2012); Trindade (2015); Silva (2017).

A Figura mostra que, até 1940, o município não havia se expandido muito; próximo aos rios, a cidade era composta pelos bairros: Aldeia, Centro e Prainha. Atualmente essa área centraliza muitas atividades comerciais, além de boa parte dos prédios de instituições públicas; nessa parte o traçado das ruas é estreito e desigual. Na década de 1950, seguindo o Plano de Alinhamento proposto para Santarém, exposto no item anterior, há uma pequena expansão, agora com o traçado de ruas e quadras maiores, mas é a partir da década de 1970, como dito anteriormente, que Santarém vai vivenciar uma expansão mais expressiva.

Oliveira (2011) afirma que a configuração alongada da malha urbana para o interior, sentido sul, deu-se em virtude do rompimento dos obstáculos naturais (presença de cursos d'água) à leste e a oeste, conforme descrevemos. No final da década de 1970 e início de 1980 os obstáculos na região leste e sul foram ultrapassados, permitindo o surgimento de inúmeros bairros; a leste/sudeste os bairros: Jutaí, Maicá, Jaderlândia, Urumari, Livramento e Área Verde, Mararu, entre outros. A abertura da rodovia Curuá-Una (PA-370) foi fundamental para esse vetor de expansão, ao ligar a cidade à Hidrelétrica.

Seguindo no sentido sul, pela Santarém-Cuiabá, a expansão ocorreu, inicialmente de forma pouco densa, conforme nos diz Costa (2012), considerando que eram áreas produtoras, com a presença de colônias agrícolas que abasteciam a cidade. Entretanto, a partir de 1980, surgem os bairros: Nova República, Matinha, Ipanema, Esperança, Vitória Régia e Santo André.

Podemos, então, entender que os ganhos advindos com os loteamentos urbanos (ou, pelo menos a expectativa de ganhos) superaram as possibilidades dos ganhos advindos com as atividades rurais ali realizadas. Isso porque, conforme assinala Harvey (2019), a propriedade da terra não possui em si valor, mas ela garante a quem tem o seu domínio, um monopólio sobre o uso do lugar. E, na sociedade capitalista, na qual a superfície ou o solo se torna também uma mercadoria, a forma de realização da propriedade da terra se dá através da renda.

Desse modo, os proprietários fundiários se apropriam de uma parte da riqueza geral (valor) produzida pela sociedade, apenas pelo fato de serem proprietários. A definição dos usos possíveis da terra relaciona-se às condições de obtenção de maiores rendimentos com ela. Nesse sentido, não se trata do crescimento demográfico em si, mas do fato de que o processo de urbanização guarda a potência de transformação da terra rural em terra urbana, sinalizando a possibilidade de novos

usos, mais rentáveis e que melhor remuneraram os proprietários fundiários. Esse é o processo motivador da transformação da terra rural em terra urbana.

Faz-se necessário entender que nos três eixos de crescimento, o espraiamento após o início do Século XXI, foi expressivo. Apesar dos setores sul e leste não serem objetos de estudo dessa pesquisa, entendemos a importância de salientar duas questões.

A primeira delas, trata-se da especulação imobiliária nos eixos sul e leste, que surgiu com os estudos e pesquisas para a implantação da nova área portuária. Ocorre que, em 2004, a mudança da área portuária para a região do Lago do Maicá<sup>83</sup>, fez com que o mercado imobiliário se voltasse para os bairros do entorno, dando continuidade ao processo de crescimento e especulação provocado pela abertura das rodovias.

A segunda questão é que, apesar do interesse dos agentes imobiliários nas regiões sul e leste, a falta de infraestrutura, acrescido à quantidade elevada de lotes sem documentação e ocupações ilegais, fez com que tais setores crescessem sem parâmetros urbanísticos legais. Os loteamentos foram sendo aprovados sem infraestrutura mínima, relegando à população a tarefa de resolver questões como: acesso às moradias, acesso a água potável, coleta de lixo, entre outras questões essenciais, ou seja, a implantação das Rodovias e a eliminação dos obstáculos naturais garantiram a ligação dos bairros periféricos ao centro da cidade, contudo, o poder público local não deu continuidade ao processo de urbanização dessas regiões.

Tais fatores fizeram (e de certa forma ainda fazem) com que os bairros do sul e do leste, sejam menos interessantes para a população de maior renda e para os investidores. Assim, de maneira geral, a população com poder aquisitivo mais baixo, consegue comprar um imóvel nessas regiões com certa facilidade. Segundo o Delegado do CRECI, um lote de 250 m<sup>2</sup>, pode ser adquirido no valor de R\$ 10.000,00 nos bairros do sul e do leste<sup>84</sup>.

No setor oeste, o aterramento do córrego do Irurá/Mapiri foi primordial para dar acesso à Rod. Fernando Guilhon, que liga a cidade ao Aeroporto. Apesar da rodovia ter recebido a cobertura asfáltica somente anos mais tarde, possibilitou o surgimento dos bairros: Maracanã e Maracanã 1, Amparo, Conquista, Elcione Barbalho,

---

<sup>83</sup> Decreto N. 5.229, de 5 de outubro de 2004 definiu a nova área portuária do Maicá, no rio Amazonas, impedindo a criação de novos portos no Rio Tapajós na cidade de Santarém.

<sup>84</sup> A entrevista com o delegado do CRECI ocorreu em 2019, de lá para cá, houve variação no valor dos lotes.

Santarenzinho, Alvorada, Salvação, Vista Alegre do Juá (ocupação), Buriti (loteamento) e várias outras comunidades<sup>85</sup> ao logo da Rodovia Everaldo Martins, que dá acesso ao distrito de Alter do Chão, partindo da Rod. Fernando Guilhon (Cf. Figura 32).

Comparando a Figura 31 com a Figura 32, proposta pelo INPE (2015) e a Figura 33 a seguir, é possível perceber que até 2011 a região oeste da cidade se expandiu na margem direita da Rod. Fernando Guilhon somente até o bairro Elcione Barbalho (na margem esquerda) e até o bairro Alvorada e Conquista (margem direita da rodovia). O Residencial Salvação (projeto Minha Casa Minha Vida - 2016), o Condomínio Tapajós Royal Ville (2015) e o Shopping Rio Tapajós (2015), o loteamento Buriti, só seriam implantados na última década, somando-se a eles a ocupação Vista Alegre do Juá.

Marcamos com uma seta amarela na imagem “C” da Figura 33, a divisa onde se inicia o sexto momento de expansão da cidade. O que queremos evidenciar com essa imagem é que até 2011, conforme vemos na imagem do INPE, a região oeste teve um crescimento gradativo.

Figura 33 – Expansão Urbana de Santarém entre os anos de 1984 e 2011



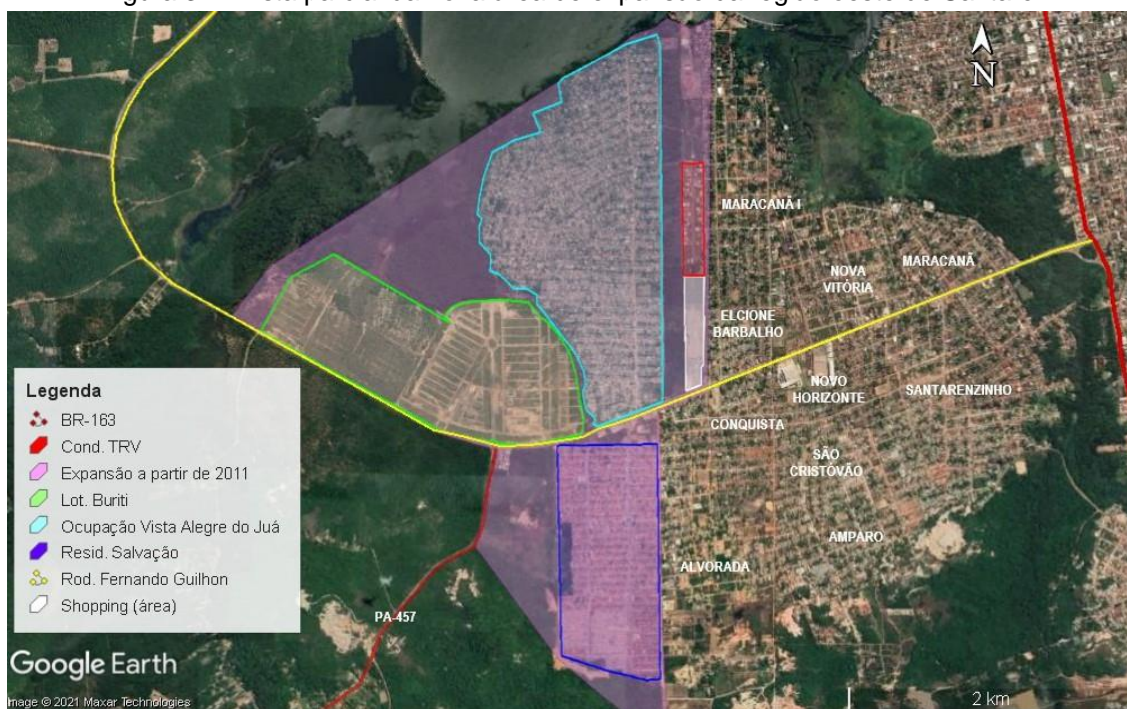
Fonte: Adaptado de INPE (2015). Nota: Expansão Urbana no Período de 1984-2011: a) Imagem Landsat TM 5 1984; b) Imagem Landsat TM 5 de 1999; c) Imagem RapidEye de 2011 (BARROS, BALIEIRO; GARCIA; PINHO, 2015).

Na sequência, a Figura 33 demonstra que o crescimento ganhou velocidade, o que ratifica o interesse na expansão nesse setor. Para o momento, faz-se necessário entender, que alguns autores identificaram cinco momentos de expansão em Santarém, porém, consideramos que a implantação do Shopping, do Condomínio

<sup>85</sup> Na região as pequenas vilas rurais (indígenas, quilombolas, ribeirinhas) são chamadas de “comunidades”;

TRV, do Residencial Salvação e dos novos loteamentos, como o Buriti, acompanhados da chegada dos mercados atacadistas que marcam a formação de uma nova centralidade, como um “divisor de águas” na última década, propomos assim os seis momentos de expansão apresentados na Figura a seguir.

Figura 34 - Vista parcial da nova área de expansão da região oeste de Santarém



Fonte: Elaboração própria (2021).

Em linhas gerais, os seis momentos de expansão da cidade revelam as mudanças de usos do espaço numa produção que molda o urbano conforme a dinâmica dos processos de produção capitalista. Se, a princípio, o formato de Santarém seguia numa lógica ligada ao tempo do rio, aquele tempo e aquela forma são impactados, inicialmente pela dinâmica dos comércios e, depois, pela nova lógica das estradas, das exportações, da produção da soja e do mercado imobiliário, que por sua vez revitalizou a importância do rio.

Percebemos que a relação com o rio nunca foi completamente rompida, pois o vetor de expansão para oeste, evidencia novos usos (do rio), não mais para subsistência direta (alimentação, transporte), mas, sobretudo, ligado aos novos negócios. Trata-se de uma relação na qual o rio, a praia (ou morar perto), torna-se o diferencial, revelando o rio e a paisagem de suas margens como objetos de consumo e acessível a quem pode pagar.

Historicamente é outra relação com o rio que se está desenhando, diferente da cidade ribeirinha, que tem uma relação com o rio ligada a sobrevivência, na nova condição de expansão, o rio também é importante, contudo, ele vai sendo apropriado por negócios de maior porte. Há uma nítida mudança no uso, onde as amenidades são consumidas como mercadoria na lógica do mercado imobiliário.

Constitui-se numa produção da cidade que está vinculada à presença do rio, porém, numa outra lógica de produção do espaço. Percebemos uma tendência de ocupação por famílias de poder aquisitivo mais alto, a formação de áreas seletivas, como dos condomínios de luxo, além da compra das propriedades por investidores (ou grupo de investidores) mais expressivos, como o caso do Shopping Rio Tapajós, do Atacadão, do Açaí, da AMBEV (mercados atacadistas), entre outros. Na contrapartida, temos também a formação de uma grande área irregular, a ocupação Vista Alegre do Juá.

Tais elementos são centrais para o desenvolvimento da nossa hipótese de que está em formação no município uma área de valorização, na qual a legalidade da estrutura fundiária é fundamental para a formação desse setor. Notamos, também a construção (formação) de uma nova centralidade que margeia a Rod. Fernando Guilhon, na verdade, isso se associa à possibilidade, dada pela legalização dos lotes, de investimentos de maior vulto e são esses investimentos que se transformam em atividades/negócios associados a grupos econômicos mais fortes que impulsionam o processo de valorização, conforme trataremos com maior ênfase adiante.

Sobre esse aspecto da pesquisa o relato do Sr. Carlos Ribeiro, delegado do CRECI-Santarém, foi importante, apontando para dois aspectos que consideramos essenciais para entender o processo de valorização na região oeste de Santarém. O primeiro aspecto trata da relação da população com o Rio (rios):

(...) quero colocar uma informação que eu considero interessante que as vezes não temos tempo de falar e as pessoas acabam não vendo esse lado: nós moramos em locais que são cheios de rios, temos o Tapajós o Amazonas e os igarapés. Historicamente, desde que os índios estavam aí(...) é notório que eles sempre viveram na beira do rio, é a sobrevivência; e a segunda situação é que é histórico, é nosso, da região essa afinidade com rios e igarapés, uma vez que muitas das nossas estradas são rios e igarapés. Daí vem a questão de as pessoas quererem morar, fazerem de tudo para ficar perto do rio. (ENTREVISTA, Carlos Ribeiro, 2019)

Além do entrevistado sinalizar a relação histórica da população com os rios, ele comparou as áreas da cidade mais distantes dos rios e aquelas mais próximas, afirmando que, “quanto mais próximo do rio, mais agradável de se viver”, fazendo uma referência à busca por “morar bem”, ou seja, conforme o Delegado, a população busca locais de moradias mais próximas aos cursos d’água porque são locais menos quentes e mais ventilados.

O segundo aspecto é relativo à questão da valorização e formação de uma nova centralidade margeando a Rod. Fernando Guilhon, ele diz:

(...) isso é bem importante, porque quando o shopping foi para ali [referindo-se ao setor oeste, na Rod. Fernando Guilhon], um terreno na Av., por mais caro que fosse, era uns 30 mil reais. O shopping tem uns 4 anos, foi construído em 2015. Hoje um lote de 10X30 vale uns cento e poucos mil. **Se não tivesse o evento do shopping e do atacadão, o valor ia subir gradativamente; ia demorar muito para chegar no valor atual.** (ENTREVISTA, Carlos Ribeiro, 2019. Negrito nosso)

Na entrevista, o Sr. Carlos deixa evidente (na percepção do interlocutor) que há dois fatores que alimentam a procura de imóveis no setor oeste: de um lado existe uma relação de apego ao rio, seja histórico ou ambiental e, por outro, o fato de que a região tem uma melhor infraestrutura (acesso, serviços etc.). Entretanto, ele afirmou que nenhum dos dois fatores seriam possíveis se a oferta de lotes e imóveis não viesse acompanhada da documentação legal, pois, conforme o entrevistado: “o investidor quer ter segurança na compra”. Sobre isso ele afirmou que a região sul e leste da cidade apresenta mais problemas de legalização de imóveis e que é visivelmente uma região mais precária (ENTREVISTA, Carlos Ribeiro, 2019).

Entendimento similar ao do Sr. Carlos, está presente também nas falas do Sr. Ilderglan (Construnorte),

(...) é muito importante, **a nossa população gosta de estar olhando para o rio**, é saudável. (...) E em segundo plano **a documentação, que em outras áreas é meio complicado ainda** (...) Porque esses grandes empreendimentos [referência ao Shopping e aos mercados atacadistas) **não “abrem mão” da segurança jurídica.** (ENTREVISTA, Ilderglan, 2021. Negrito nosso)

O Sr. Ilderglan deixa em evidência duas visões, de um lado a do morador/residente, que gosta da área mais próxima ao Rio Tapajós, e a do investidor que pensa na garantia jurídica do seu empreendimento.

Perceber, ao longo dessa pesquisa essas duas questões, foi bastante surpreendente. À primeira vista parece que toda a economia da cidade está voltada para o complexo graneleiro e para o turismo, no entanto, ao longo desses anos compreendemos que, submersos a essas dinâmicas, há a relação do morador com o Rio e a relação do mercado imobiliário às amenidades presentes na região oeste, bem como, uma significativa oferta de imóveis legalizados.

Diante do exposto, no caso do espaço intraurbano de Santarém, percebemos seis momentos de expansão, sendo que o primeiro e o segundo momentos, estão relacionados à presença dos rios, sobretudo, Amazonas e Tapajós; marca a relação direta da cidade “ribeirinha” e sua dependência, tanto do fluxo de pessoas, como de mercadorias. O terceiro e quarto momentos, apontam para a superação da dependência dos rios como elementos de indução da urbanização, que não se dá de maneira absoluta, isto é, não elimina os vínculos ribeirinhos, mas possibilita a ocupação adentro, no sentido norte-sul e oeste, acompanhando as novas estradas.

O quinto e sexto momentos, mais recentes, são marcados pela consolidação do papel regional de Santarém na venda e escoamento de mercadorias e nas atividades de educação e saúde, atraindo a população dos interiores do Estado e das demais regiões do país, evidenciando relações econômico sociais que se revelam na produção do espaço.

Nesse sentido, os dois últimos momentos de expansão mostram que o crescimento rumo ao oeste - não mais seguindo a lógica das estradas, ou estritamente do fluxo de mercadorias e pessoas pelos rios -, se dá numa outra lógica, na qual, o rio tem sua importância e força, porém não mais ligada ao extrativismo ou ao transporte, mas às amenidades: ao belo, ao lazer, ao novo padrão de bem-estar social e qualidade de vida presentes na contemporaneidade e que são valores fundamentalmente urbanos. Além disso, o crescimento a oeste, apresenta diferenciais quanto à infraestrutura e quanto ao valor da terra urbana.

Assim, passaremos a discorrer sobre o processo de expansão da cidade caracterizando, especificamente, a região oeste, os diferenciais de valorização, bem como, a nova centralidade que está em formação margeando a Rod. Fernando Guilhon. Entendemos que a expansão nesse eixo de crescimento tem características



que o difere dos outros eixos, além, de estar associada ao interesse de reprodução do capital, mas que só foram possíveis a partir de ações do poder público local, na implantação de um conjunto de obras que rompeu com os obstáculos naturais que impediam a expansão nesse setor.

## CAPÍTULO 4 – O PROCESSO DE EXPANSÃO NO EIXO FORMADO PELA RODOVIA FERNANDO GUILHON

---

Buscamos, neste Capítulo, construir uma análise do processo de expansão para oeste da cidade de Santarém e da formação de uma nova centralidade, margeando a Rod. Fernando Guilhon, identificando elementos basilares dessa dinâmica, a saber: a implantação de infraestrutura responsável por romper com os obstáculos naturais que impediam o crescimento nessa direção; a oferta/disponibilidade de lotes legalizados no setor; e, a proximidade do Rio Tapajós (áreas de amenidades).

Interessa-nos evidenciar o processo dialético de valorização e segregação, como resultado da relação direta com a propriedade privada do solo. Entendemos que, no processo de expansão à oeste de Santarém, uma contradição aflora: a valorização e a formação de espaços seletivos destinados a uma parcela da população com maior poder aquisitivo e, subjacente a esse processo, temos o avanço da segregação da população com menor poder aquisitivo, sobretudo, na formação de áreas de ocupação irregular.

A partir do pensamento de Alves (2011) e Carlos (2020), compreendemos que esse movimento contraditório está alicerçado no acesso ou não à propriedade privada, que por sua vez vai incidir na hierarquização urbana na medida que produz diferentes morfologias espaciais, ou seja, quanto maior a renda de um indivíduo, maior será sua capacidade de escolha sobre onde morar e/ou realizar negócios. Logo, a propriedade privada torna-se, nas sociedades capitalistas, o fator de diferenciação social, como nos ilumina Carlos,

Assim, a forma urbana vai revelando a justaposição entre a morfologia social (a estruturação das classes na sociedade) e uma morfologia espacial (a distribuição dos cidadãos no espaço da cidade, a partir de sua localização na classe). Sintetizando, ao longo da história o acesso de cada um aos bens produzidos é o resultado direto da relação entre produção social da riqueza e apropriação privada desta riqueza, iluminando a existência e o papel da propriedade como estruturador das relações sociais. (CARLOS, 2020, p.414)

Nesse sentido, à medida que se forma uma área altamente valorizada em Santarém - a partir da implantação de infraestruturas de acesso, da proximidade com

as áreas de amenidades e da disponibilidade de lotes legalizados, fatores que respaldam e alimentam o mercado imobiliário local -, vão se formando também espaços, nos quais, a exclusão social, o descaso do poder público fica evidentes, considerando a precariedade.

#### **4.1 Dos obstáculos naturais à viabilidade da expansão para oeste**

Mais adiante, apresentamos a Figura 35, referente a um mapa da cidade de Santarém do ano de 1901, disponibilizado pelo INCRA<sup>86</sup>, juntamente com outros mapas, ao Sr. Jordan na ocasião em que ele foi contratado pela prefeitura do município para realizar os estudos para a legalização de lotes na região oeste da cidade<sup>87</sup>. Apesar do mapa ser muito antigo, o consideramos importante, pois possibilitou identificar alguns elementos, como: os rios Amazonas e Tapajós (norte), o lago do Maicá (leste), o córrego do Ipanema, atual córrego do Irurá/Mapiri (oeste), as serras do Piquiatuba, do Urumary, de Maria Velha, da Campininha (sul), além do nome do Sr. Cantídio José de Castro, proprietário das terras à direita do mapa, bem como, o importante fato de que a Figura demonstra que a cidade tinha uma forma ribeirinha. Circulamos alguns elementos de vermelho para destacá-los.

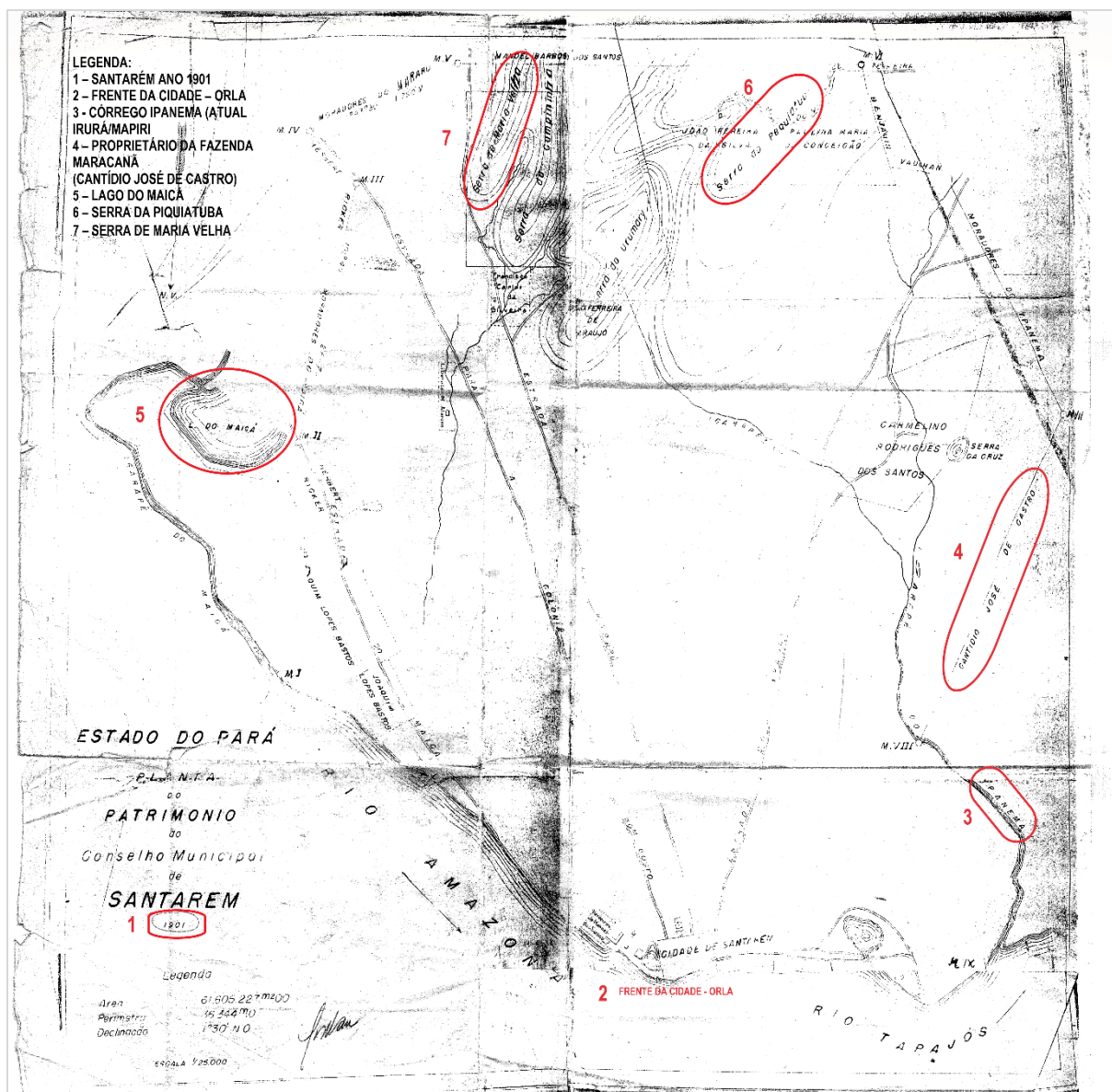
Conforme o relato do Sr. Jordan, naquele momento, a área urbana da cidade concentrava-se próxima ao rio Amazonas, ao rio Tapajós e à margem direita do córrego Ipanema. Dessa forma, entendemos que os rios e o córrego eram os obstáculos naturais de expansão da cidade nos sentidos norte e oeste. Obviamente estamos falando de um tempo em que o município não possuía bons acessos por terra, assim, os rios eram as ruas que levavam e traziam pessoas e produtos, ou seja, que impunham a dinâmica da vida, bem como, do formato da cidade, análise descrita no Capítulo anterior.

---

<sup>86</sup> Por diversas vezes, buscamos junto ao INCRA de Santarém novos documentos (mapas, croquis, escrituras etc.) que auxiliassem em nossas análises, porém, todas as nossas tentativas não tiveram sucesso.

<sup>87</sup> O Sr. Jordan Galvão fez vários estudos para a legalização de terras urbanas nos bairros Santarenzinho, Conquista (antigas áreas de ocupação irregular) durante a década de 1990 e início dos anos 2000.

Figura 35 - Mapa de Santarém em 1901



Fonte: Adaptado e elaborado a partir do acervo do Sr. Jordan Galvão (2020).

Uma grande parte das terras da cidade pertencia ao Barão de Santarém<sup>88</sup>, eram terras devolutas que foram doadas, conforme o relato do Prof. Aquino em conformidade com os outros interlocutores. O Barão, por sua vez, organizou a documentação legal e depois doou muitas áreas ao exército e à igreja na esperança de trazer para a região algum desenvolvimento. Solicitamos ao INCRA de Santarém outros documentos que pudessem respaldar a fala dos entrevistados, porém, não tivemos resposta.

<sup>88</sup> Tenente-Coronel Miguel Antônio Pinto Guimarães (1808-1882)- foi nomeado Barão de Santarém por ato de Pedro II em 17/05/1871. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/arquivo-pessoal/LFL/textual/artigo-de-pinto-guimaraes-sobre-miguel-antonio-pinto-guimaraes-barao-de-santarém> . Acesso em: 16 set. 2020.

Segundo o Sr. Jordan, a maioria das terras na região oeste, onde havia uma fazenda denominada Maracanã, era do Barão de Santarém. Os entrevistados não souberam dizer se foi a praia do Maracanã que deu origem ao nome da fazenda ou vice-versa, porém, relataram que a fazenda tinha o mesmo nome de uma ave, cuja espécie pode ser encontrada na região.

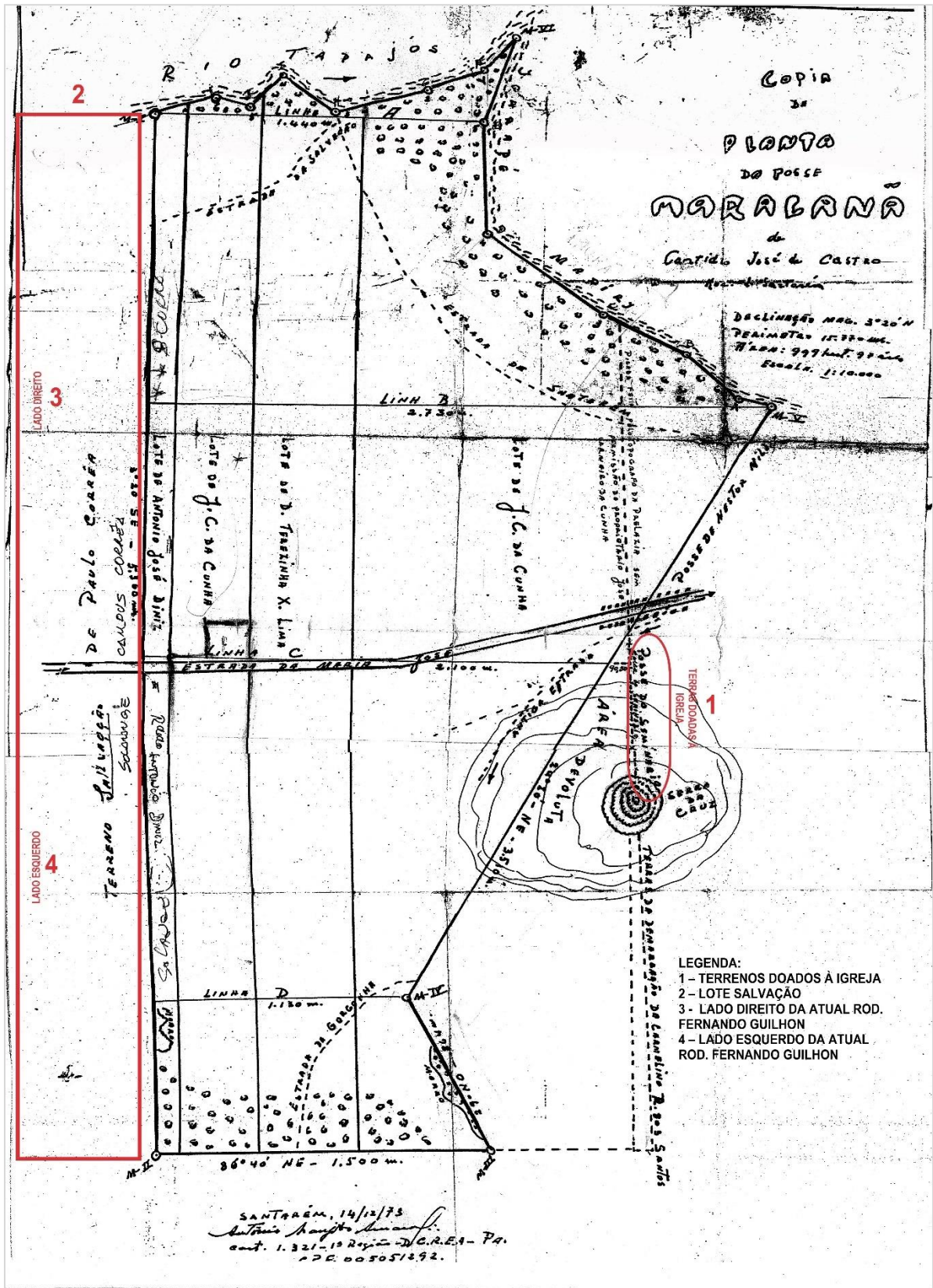
As entrevistas realizadas nos ajudaram a elucidar as informações apresentadas na Figura 35 e na Figura 36. Essas imagens se tornaram importantes para a pesquisa, porque nem o INCRA, nem a prefeitura de STM atenderam nossas solicitações de dados e documentos. À direita, na Figura 35, circulado de vermelho, podemos ver o nome do Sr. Cantídio, proprietário da Fazenda do Maracanã, esse fato pode ser verificado também na planta de posse da fazenda (Figura 36)<sup>89</sup>. Assim, a Figura já evidencia um segundo momento, no qual parte das terras teriam sido doadas e/ou vendidas pela família do Barão.

Marcamos em vermelho, à direita, as terras que foram doadas à igreja e o lote, designando terreno Salvação, que permaneceu como propriedade dos descendentes do Barão, sob a representação do Sr. Paulo Corrêa. Destacamos esse lote, pois o consideramos importante para a nossa pesquisa, sendo em que, somente no Século XXI parte seria vendida e a outra leiloada. A parte vendida, identificada como “Lado Esquerdo”, foi comprada pelo município em 2010 para a implantação do Programa Minha Casa Minha Vida (2016). No local, atualmente, encontra-se o Residencial Salvação. A parte leiloada, identificada como “Lado Direito”, posteriormente foi revendida e é onde foram construídos o condomínio Tapajós Royal Ville (TRV) e o Shopping Rio Tapajós, sobre os quais, detalharemos mais à frente.

---

<sup>89</sup> Considerando que o INCRA só encaminhou cópia da Planta de Posse da Fazenda do Maracanã ao Sr. Jordan para fins de estudo, concluímos que o Sr. Cantídio nunca solicitou a escritura completa da propriedade.

Figura 36 - Planta de posse do Maracanã



Fonte: Adaptado e elaborado a partir do acervo do Sr. Jordan Galvão (2020).

Depois da morte do Barão (1882) e a venda da fazenda ao Sr. Cantídio, não houve grandes mudanças na região até a década de 1970, quando o proprietário parcelou e vendeu a fazenda em grandes lotes. Na planta de posse podemos identificar quatro novos proprietários, incluindo a Igreja (Seminário) e o lote Salvação, dos descendentes do Barão. Solicitamos ao INCRA de Santarém imagens, croquis e documentos dessa área, para que pudéssemos comparar à planta de posse cedida pelo Sr. Jordan, porém não obtivemos nenhuma resposta.

Assim, temos que área continuou como zonal rural do município até a década de 1970, quando a Lei Municipal 6.860, de 24-03-1975<sup>90</sup>, a transformou em terra urbana. O que nos chama a atenção é que, apesar da existência de uma ocupação irregular no Santarenzinho, a cidade ainda não sofria com o êxodo rural ou a migração dos trabalhadores dos projetos de abertura das estradas, ou seja, naquele momento ainda não havia tamanha pressão por moradias que justificasse a incorporação daquelas terras à área urbana.

Entendemos que houve uma clara intencionalidade do poder local em transformar aquelas terras em urbanas, valorizando-as a partir da implantação, primeiramente, do Aeroporto e da estrada (que ligava a cidade até o aeroporto) e, posteriormente, por um conjunto de obras que seriam implantadas. Cria-se, então, um valor real (da terra) e um valor potencial (aquele que será gerado pela especulação imobiliária).

Segundo Sposito (2006) é incumbência dos proprietários fundiários e dos incorporadores a transformação das áreas rurais em áreas urbanas, a partir do plano jurídico. Contudo, o mercado imobiliário tem um grande interesse nesse processo, haja vista, que “a terra é a matéria-prima e o loteamento é a forma de obtê-la, beneficiá-la, aumentando a produtividade e gerando cada vez mais lucros” (LEÃO; OLIVEIRA, 2011. p.12). Nesse sentido, percebemos em Santarém o que Monte Mór (1994) denominou de urbanização extensiva, ou seja, para além da cidade. Com base no interesse dos proprietários fundiários, o município promoveu a incorporação de terras rurais sem convertê-las em solos de uso e ocupação urbanos.

Retomando a análise da Figura 35 e considerando que se trata de um mapa antigo, o que compromete a visualização, queremos destacar os novos donos da antiga fazenda do Maracanã: as terras da Igreja (doadas ao Seminário); também o

---

<sup>90</sup> A Lei está registrada na escritura de venda do lote de Terezinha X. Lima e pode ser vista nos Anexos: Certidão de Registro de Imóveis, matrícula 8.701.

nome dos compradores dos lotes: o Sr. José Carneiro da Cunha, que também era o dono da área do atual Aeroporto, mais conhecido na região como “Carneirinho”; a Sra. Terezinha Xavier de Lima; o Sr. Antônio José Diniz.

Como dito anteriormente, a implantação do Aeroporto (Maestro Wilson Fonseca) e a abertura da estrada que lhe deu acesso<sup>91</sup>, no final da década de 1970, e a delimitação do novo perímetro urbano que expandiu a cidade, permitindo o fracionamento dos antigos lotes, foram primordiais para a expansão urbana de Santarém no sentido oeste. Na sequência destes fatos temos: o aterramento do córrego Irurá/Mapiri (2007), a duplicação da Rod. Fernando Guilhon (2007); a construção do viaduto Gerardo Monteiro<sup>92</sup> (2007) sobre a BR-163, que completaram o conjunto de infraestruturas que romperam com o obstáculo natural, permitindo não apenas a expansão da área urbana da cidade e a implantação dos loteamentos, mas, também o acesso facilitado às praias.

É preciso ressaltar a importância desses fatos: a estrada que foi aberta para interligar a cidade ao Aeroporto no final da década de 1970 (e que mais tarde foi transformada na Rod. Municipal Fernando Guilhon), no período chuvoso, ou seja, por cerca de 6 meses (janeiro-julho), tornava-se intrafegável. Na década de 1980 e 1990 ela recebeu pavimentação precária em alguns trechos mais próximos da BR-163, porém, somente em 2007, com a obra de duplicação, com a implantação do viaduto Gerardo Monteiro e do anel viário é que o conjunto de obras foi finalizado. Tais fatos incidiram diretamente no acesso da população santarena, tanto ao novo eixo de crescimento, quanto à estrada para Alter do Chão (atual rodovia Everaldo Martins – PA-457).

Nos relatos do Sr. Jordan e do Prof. Aquino temos parte dessa narrativa. Ao serem arguidos sobre a região oeste no início dos anos de 1980, responderam:

Só havia uma via até o aeroporto; naquela época não era asfaltada. Em 1980 eu estive aqui e a minha esposa - naquela época era namorada -, trouxe-me aqui, na praia do Maracanã; não tinha estrada, tinha uma porteira, para chegar a gente tinha que passar dentro da fazenda, numa estradinha de carroça; eu vim conhecer a praia do Maracanã, era linda, não tinha ninguém. Amei a praia! Realmente não tinha nada, nada! (ENTREVISTA, Prof. Aquino, 2021)

---

<sup>91</sup> A estrada passou a ser chamada de Rod. Engenheiro Fernando Guilhon, a partir da década de 1980.

<sup>92</sup> O viaduto Gerardo Monteiro sobre a BR-163, marca o início da Rod. Fernando Guilhon que termina no Aeroporto. Disponível em: <http://asdecon.blogspot.com/2008/09/viaduto-gerardo-monteiro-inaugurado-em.html>



Não existia nada, era tudo uma fazenda. Na Everaldo [referência à Rodovia Everaldo Martins PA-457] tinha uma estradinha rústica, só passava carroça, a maioria do pessoal ia para Alter do Chão de barco, pelo rio; a Everaldo vai ser aberta depois. Não tinha a Fernando Guilhon, o acesso à estradinha era pela Olavo Bilac, **passando por uma ponte de madeira**, muito ruim. Eu tinha uns 12 anos, a gente ia apanhar cana na fazenda do Sr. José Carneiro da Cunha (risos). (ENTREVISTA, Sr. Jordan, 2020. Negrito nosso)

Nessas falas fica evidente que as dificuldades de acesso foram superadas pelo conjunto de elementos implantados na região. Mas, esses investimentos realizados marcam também um novo momento, aquele que vai viabilizar uma inserção cada vez maior dessa porção da cidade ao processo de urbanização e, portanto, inserir as terras e propriedades locais de modo mais intensivo na lógica de produção e circulação do capital. De um lado a construção de vias e do aeroporto mais do que abrir acessos, produz a valorização do espaço, que é em parte real, uma vez que se trata da fixação de capital às terras, significando a produção de valor. Ao mesmo tempo esse processo, induz à especulação com as propriedades, uma vez que sinaliza para a potência do lugar na urbanização futura.

Contudo é preciso lembrar que, no período citado pelos interlocutores (entre os anos 1970 e 1980), já havia uma população de baixa renda que ocupava a área denominada, atualmente, como bairro Santarenzinho, na margem esquerda da Rod. Fernando Guilhon. Tratava-se de uma ocupação irregular, formada por pessoas que vieram para a região para trabalhar na abertura das Rodovias. Segundo o Sr. Jordan e o Sr. Carlos Ribeiro, o constante aumento de famílias ocupantes da área, provocou, nos donos das terras às margens da estrada, o receio de que possivelmente eles perderiam a posse de suas propriedades e, assim, o fracionamento e venda dos lotes foi intensificado.

Considerando que os donos daquelas terras tinham posse de toda a documentação legal necessária e que o município já havia transformado a região em terra urbana, somado ao fato da proximidade das praias do Maracanã e do acesso facilitado às praias do Carapanari, do Pajuçara<sup>93</sup> e de Alter do Chão, nos anos que se seguiram Santarém vivenciou uma gradativa e crescente expansão para oeste, intensificada na última década. A Figura a seguir é uma série histórica de imagens de

---

<sup>93</sup> As praias de Carapanari e Pajuçara ficam mais distantes do que a praia do Maracanã, porém, o acesso também foi facilitado pela Rod. Fernando Guilhon, na primeira década do Século XXI o mercado imobiliário de segunda residência foi aquecido no entorno das praias citadas.

satélite da região oeste de Santarém, na qual é possível ver a evolução do adensamento populacional no setor.

A primeira imagem de satélite disponível publicamente no Google Earth data de 1969, depois há dois hiatos: de 1969 a 1985 e de 1985 a 2002, ou seja, entre esses anos não foram produzidas imagens da cidade. Após 2002 até os dias atuais há uma série de imagens. Optamos por apresentar 4 imagens (1969-1985-2002-2021), pois acreditamos que elas são suficientes para perceber o crescimento da região oeste.

As duas primeiras imagens não permitem uma maior aproximação e se apresentam levemente desfocadas, ainda assim, é possível constatar a presença maior de cobertura vegetal, além dos traçados amplos dos lotes. Na imagem de 1985 verifica-se, na área circulada em vermelho, um pequeno aglomerado, trata-se da ocupação do Santarenzinho, que, na época, era irregular. Podemos ver, também, a presença da Estrada de Alter do Chão, ausente na imagem de 1969, como nos relatou o Sr. Jordan, que o acesso ao distrito de Alter do Chão se dava apenas pelo rio Tapajós.

Na imagem de 2002, já podemos perceber o traçado menor das quadras, porém, ainda há uma grande presença de cobertura vegetal, o que denota pouca ocupação. Por outro lado, na imagem de 2021 é possível perceber a diminuição da vegetação, o avanço significativo do adensamento populacional e a expansão da área marcada em azul. Também podemos verificar a formação de loteamentos ao longo da PA-457 (antiga estrada de Alter do Chão), marcados por círculos vermelhos. Entre a área que margeia a Rod. Fernando Guilhon e os loteamentos da PA-457, verifica-se uma grande área coberta por vegetação, que sugere que estão sendo deixadas (especulação imobiliária) para uma possível valorização, seriam os “territórios-reserva”, como nos indica Alves (2011, p.36) ao analisar as contribuições de Tello i Robira (2005).

Figura 37 - Santarém - PA – Série histórica (1969-2021)



Fonte: Adaptado de Google Earth (2021).

Pela pesquisa realizada, tal crescimento está relacionado diretamente com uma estratégia governamental de abrir a expansão da cidade nesse eixo de crescimento, integrando de modo mais efetivo Santarém à região do Oeste do Pará, o que reforça sua centralidade no contexto regional, por meio do impulso à uma urbanização de caráter mais seletivo (do ponto de vista do uso residencial e das atividades de comércio e serviços), vinculada à atividade turística (proporcionado pelas praias ao longo do Tapajós) e, ao mesmo tempo atender a interesses ligados aos proprietários de terras nessa porção da cidade. Assim, esse caminho de crescimento foi aprofundado a partir de 2007 com a duplicação da Fernando Guilhon, as obras de melhoria da rodovia Everaldo Martins<sup>94</sup>, entre outros, impulsionando uma urbanização diferenciada no local, marcada pela construção do Shopping, de condomínios de alto padrão, do aumento de loteamentos de segunda residência, comércios e serviços de rede nacional, especialmente nos últimos anos.

A consulta de documentos, os trabalhos de campo e as entrevistas nos permitiram reconstituir parte dessa trajetória da urbanização e de mobilização da propriedade.

Assim, temos que os descendentes do Barão mantiveram a posse de parte das áreas. Entre elas, algumas, foram leiloadas para o pagamento de dívidas trabalhistas; é o caso dos lotes comprados pelo holandês Hendrik Rodenhuis e sua esposa Greetje Schumann, representados pelo Sr. Caspar Bastiaan Johan Schapenk, que foram arrematados em 2005 (Cf. Anexos). Posteriormente, o holandês dividiu o lote em partes, vendendo uma delas ao Sr. Ilderglan (em torno de 232.507 m<sup>2</sup>), por cerca de três milhões de reais em 2010 que, por sua vez, vendeu parte do lote adquirido ao Grupo Franere (Shopping Rio Tapajós), por seis milhões de reais em 2012, conforme revelam os documentos e o relato dos interlocutores.

O Sr. Ilderglan, um dos nossos interlocutores e dono da construtora Construnorte<sup>95</sup>, durante a entrevista, optou por não fornecer a cópia da escritura de compra do lote do TRV, nem a da venda do lote ao grupo Franere, também, por não revelar os valores de compra e venda. Por cálculos de área feitos por meio do Google

---

<sup>94</sup> De acordo com o site governamental Agência Pará: “Com um investimento de R\$ 11.316.789,36 por parte do Governo do Estado, a ampliação da PA-457 prevê a implantação de acostamento com pavimentação, rotatória, ciclovia, sinalização e iluminação em toda sua extensão, que é de 28,68 km” Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/4886/>. Acesso em: 16 maio 2021.

<sup>95</sup> A Construnorte atua na região Oeste do Pará e em outras regiões da Amazônia, como incorporadora, construtora e realiza também a venda direta dos imóveis, sendo uma empresa consolidada no mercado.

Earth, é possível verificar que a área destinada ao Shopping tem cerca de 107.661 m<sup>2</sup>; conseguimos as informações do valor de venda com o delegado do CRECI.

A Construnorte, construiu o Condomínio Tapajós Royal Ville (TRV) no restante do citado lote, iniciando ali a formação de uma área altamente valorizada, haja vista que a empresa implementou uma infraestrutura que atraiu investidores/moradores com alto poder de compra, a saber: pavimentação asfáltica, rede de esgoto, miniestação de tratamento de esgoto, poço profundo para a rede de água potável, complexo de lazer (piscinas, quadras de tênis e vôlei etc.) e infraestrutura de segurança. Além disso, as vendas de lotes do condomínio contaram com o marketing da construção do Shopping, ou seja, o possível comprador era informado sobre a construção do Rio Tapajós Shopping no momento da negociação. Sobre isso o prof. Aquino disse:

Na própria propaganda, quando o condomínio TRV foi lançado, já dizia: **“o único condomínio com Shopping dentro”**; a Construnorte teve uma sacada [referência a boa estratégia] muito boa, de vender uma parte para o grupo de empresários do Shopping. Dentro dessa perspectiva foi uma estratégia fantástica, eles colocaram a entrada do condomínio ao lado, na lateral da entrada do Shopping. (ENTREVISTA, Prof. Aquino, 2021. Negrito nosso)

A partir da implantação do Condomínio (2014) e da inauguração do Shopping (2015), houve um “salto” na velocidade de estabelecimento de novos empreendimentos na região oeste, tanto comerciais, como residenciais. A estratégia da Construnorte de vender parte do lote ao grupo Franere, não contribuiu apenas para a valorização dos terrenos do próprio condomínio, mas, para a valorização de toda a região oeste, porque chamou a atenção de novos investidores.

Segundo o delegado do CRECI, o Sr. Carlos Ribeiro, atualmente uma outra parte do antigo lote do holandês Hendrik, de dimensões semelhantes à parte adquirida pela Construnorte, porém, sem nenhum tipo de infraestrutura, está sendo oferecida para venda por cerca de dezoito milhões de reais. Desse modo, observa-se como os investimentos públicos iniciais, associados à regularização das propriedades, impulsionou a valorização do espaço e, com isso, a seletividade dos tipos de comércio e de residências.

Continuando o relato sobre a expansão da região oeste, o outro lote arrematado no supracitado leilão das terras do Barão, foi o da Linave<sup>96</sup> (lado direito do Shopping e do Condomínio), uma extensa área que vai do Rio Tapajós até a Rod. Fernando Guilhon, com cerca de 150 metros de frente, por 3.000 metros de fundo. A empresa tinha intenção de implantar um porto, mas as mudanças na legislação portuária a impediram de executar o projeto.

Até o momento não houve interesse no parcelamento e venda dos lotes por parte da Linave, ou seja, ele está sem uso. Isso coloca em evidência a retenção da terra para a valorização, considerando, sobretudo, que o lote permite o acesso direto ao Rio Tapajós e à Rod. Fernando Guilhon, bem como sua dimensão seu valor deve ser muito superior ao lote do Sr. Hendrik. Vemos, então, que duas empresas de grande porte se apropriaram de parte dessas terras e, no caso da Construnorte, observa-se nitidamente uma estratégia de valorização de seus lotes ao associar o condomínio ao shopping e à duplicação da Rod. Fernando Guilhon. O primeiro trecho duplicado compreendeu, segundo reportagem<sup>97</sup>, exatamente ao trecho no qual seria inaugurado o shopping e o condomínio.

Ainda, segundo a reportagem, o conjunto das obras foi realizado em parceria com o shopping e de acordo com a prefeitura: “o projeto pode passar por adequações após a inauguração do empreendimento, de acordo com a necessidade.” Não foi possível obter informações, junto à prefeitura, sobre o que foi exatamente essa parceria, porém, no portal OESTADONET (2017)<sup>98</sup>, verifica-se que, pela pactuação realizada entre o grupo Franere e o Poder Público Municipal, caberia à prefeitura as seguintes ações: a) duplicação da Fernando Guilhon até a entrada da rodovia Everaldo Martins (melhorias no acesso ao shopping); b) abertura de outro acesso pela Avenida Moaçara (obras em andamento), atravessando Residencial Salvação, para desafogar o trânsito na Fernando Guilhon; e, c) a criação de terminal de integração de ônibus para que as pessoas pudessem ir de qualquer região da cidade até o shopping com um único bilhete.

---

<sup>96</sup> Linave - Luiz Ivan Navegação LTDA (Empresa de transporte por navegação interior de carga, Intermunicipal, Interestadual e Internacional); atua com equipamentos e tecnologias em roll-on/roll-off entre Belém e Santarém (PA); atendimento exclusivo à Mineração Rio do Norte Manaus (AM); em Porto Trombetas (PA) há mais de 40 anos; no projeto da Alcoa em Juruti e com a Vale em Marabá (PA). Veja: <http://www.linave.com.br/index.php/2015-01-29-17-12-09>

<sup>97</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2014/10/em-santarem-avenida-fernando-guilhon-passa-por-duplicacao.html>. Acesso em: 16 jul. 2020.

<sup>98</sup> Veja reportagem completa em: <https://www.oestadonet.com.br/noticia/11123/nao-cumprimento-de-melhorias-de-acesso-ao-shopping-rio-tapajos-frustra-lojistas/>. Acesso em: 16 jul. 2020.

Apesar de que a criação do terminal de integração de ônibus não foi implementada, a obra de duplicação da rodovia (finalizada) e a obra de abertura de outra via, no caso, a continuidade da av. Moaçara, mostram como a valorização do local e mesmo a viabilização dos negócios imobiliários, representados pelo shopping e pelo condomínio, só foram possíveis com os investimentos do poder público.

Necessário se faz retomar brevemente a discussão apresentada no Capítulo 1 pertinentes às ações do Estado na mediação dos interesses públicos e privados sobre a cidade. Fazemos referência às estratégias dos órgãos gestores locais em culminância com os proprietários de terras e/ou investidores na produção do espaço, o qual (poder público), promove alterações urbanas estratégicas, baseadas nos interesses de grupos específicos de investidores que buscam maior lucratividade em detrimento das necessidades e interesses da população, especialmente a de mais baixa renda.

Tal questão fica evidente quando comparamos o conjunto de infraestruturas implantadas ao longo da Rod. Fernando Guilhon, já apresentadas no texto, que têm viabilizado a implantação de inúmeros negócios, e a realidade da maior parte dos bairros de STM, ditos urbanos. Neste caso “a urbanização se põe como negócio” (ALVES, 2011, p. 327)

Voltando à reconstituição do processo de urbanização da região oeste, temos que, atualmente, o que restou das terras em posse da família do Barão enfrenta processos judiciais (espólio). Esse é o caso da área onde se encontra a ocupação irregular Vista Alegre do Juá. Todos os entrevistados concordam que o poder público não consegue mais realizar reintegração de posse e que os descendentes do Barão já perderam aquelas terras, tendo em vista a quantidade de pessoas e o nível de organização da ocupação na atualidade.

Entretanto, entendemos, pela fala dos entrevistados, que a ocupação do Juá é percebida como uma “ferida aberta”. Ocorre que a ocupação se localiza próximo à uma área elitizada. Como procuramos mostrar, toda a margem direita da Rod. Fernando Guilhon vem passando por um processo de valorização, que foi intensificada pela implantação do Shopping Rio Tapajós (2015) e dos mercados atacadistas, pelo crescente aumento de comércios e serviços de maior porte na rodovia, pelo surgimento de condomínios fechados, com destaque para o Condomínio Tapajós Royal Ville (TRV). Trata-se de um processo de valorização do espaço que, se de um lado atrai novos investidores, por outro, revela-se pelo aumento do preço

dos lotes, o que impede a população trabalhadora de menor poder aquisitivo de morar legalmente no local. Dessa forma a presença da ocupação irregular tornou-se, um entrave à valorização.

Na opinião do Sr. Ilderglan e do prof. Aquino o processo de valorização que, neste caso, também, é um processo dialético de seletividade e segregação urbana, teria continuidade com a implantação do loteamento Buriti<sup>99</sup>. A ocupação colocou um freio no mercado imobiliário. Sobre isso, a fala do prof. Aquino apresenta informações sobre as tentativas de ocupação do local e o modo como o Estado, mesmo com a inclusão do princípio da função social da propriedade na Letra Magna desde 1988, ratificado pela Lei Federal do Estatuto da Cidade de 2001, age na proteção da propriedade:

Essa área do Vista Alegre é dos descendentes do Barão de Santarém, quem tinha toda a documentação e fazia a representação era o Sr. Paulo Corrêa que faleceu, agora são os tataranetos do Barão que têm direito à área. Foram três tentativas de ocupação, duas frustradas; nas duas primeiras tentativas de invasão, os Correias (donos) conseguiram a reintegração de posse, na terceira, não conseguiram. Na primeira foi durante a eleição de governador, eles eram amigos do governador, então, conseguiram; a segunda foi durante a eleição municipal, eles conseguiram reverter novamente, e na terceira, foi a nova eleição para governador, daí eles não conseguiram mais tirar o pessoal. Tinha havido um problema de reintegração de posse no Pará, com vítimas, daí, para não ter mais problemas, o governador não quis que isso atrapalhasse a reeleição dele. Isso foi em 2015 para 2016, foi muito rápido.

Desse modo, a ocupação Vista Alegre do Juá é relativamente recente e contemporânea, resultado de investimentos públicos e privados realizados na área, bem como, do déficit de moradias, uma realidade social brasileira, revelando as contradições da produção do espaço capitalista e a segregação socioespacial que lhe é inerente. Sobre isso, Alves (2011) nos adverte:

No movimento de incorporação e valorização, as populações, em geral, são sempre criminalizadas pois ocupam áreas tidas como ilegais, ou seja, são culpadas pela própria situação e são essas que passam a ser penalizadas, muitas vezes, com a expulsão da área (...).  
(p. 37)

---

<sup>99</sup> O loteamento Buriti está em fase de venda de lotes desde 2016, é uma continuidade da expansão da área urbana da região oeste da cidade, margeando a Rod. Fernando Guilhon.



Carlos (2020) nos ajuda a compreender áreas como a ocupação do Juá, ao afirmar que,

No Brasil, a periferia se produz, em si, de forma contraditória, se constituindo de imensas áreas ocupadas por autoconstrução, onde favelas e ocupações mostram dramaticamente a existência da propriedade privadas do solo urbano como condição e pressuposto da construção da moradia (p. 417).

Dessa forma, temos que a ocupação do Vista Alegre do Juá evidencia o processo de valorização e de formação de áreas seletivas, na medida que, de forma inversa, escancara a desigualdade socioespacial.

Segundo estimativas da prefeitura, há mais de 3.000 famílias morando atualmente na ocupação do Juá, porém não se trata apenas de quantitativos, mas, da dimensão da área ocupada, que se estende desde a Rod. Fernando Guilhon até as margens do rio Tapajós, somando mais de 2.390.000 m<sup>2</sup>.

Ainda sobre o Vista Alegre o prof. Aquino diz:

A valorização do oeste é visível, só não foi maior por causa da ocupação [referindo-se ao Vista Alegre do Juá], pois, **seria uma sequência de bairros valorizados**, o Condomínio TRV, o Buritis. Até mesmo o Residencial Salvação, que apesar de ser para uma parcela mais pobre, ele tem uma infraestrutura diferenciada em termos de Santarém; você não vê nos bairros do entorno a mesma condição, não tem bairros em Santarém com a estrutura do Minha Casa Minha Vida. O Salvação não é considerado um bairro pobre, muitos empresários colocaram seus negócios lá, mercados, lojas de construção. Os empresários da cidade não viram o Salvação como bairro de pobres. O que comprometeu um pouco, foi a ocupação do Juá, no sentido de transformar aqui num eixo elitizado, de bairros de elite, mais bem estruturados, porque [a ocupação] dá um ar de favela. (ENTREVISTA, Prof. Aquino, 2021. Negrito nosso)<sup>100</sup>

O que ficou evidente na fala do entrevistado é que a ocupação do Vista Alegre do Juá serviu como um “freio” no processo de valorização e de formação de áreas seletivas, daquela área, tal fato aponta para um possível conflito em torno dessa ocupação, frente aos interesses dos proprietários locais

---

<sup>100</sup> Nota explicativa: por não ser possível inserir toda a fala do entrevistado, o trecho pode sugerir que o interlocutor é contrário à ocupação do Juá. Afirmamos, porém, que ele demonstrou interesse em que o local seja transformado em bairro, passe por um processo de planejamento, que seja implantada infraestrutura mínima que garanta uma vida mais digna para os moradores. Na opinião expressa acima, ele enfatizou a visão dos investidores/empresários que veem a ocupação como uma “favela” encravada numa área supervalorizada.

As condições de moradias no Vista Alegre são precárias, com exceção de energia elétrica nas residências, não há iluminação pública em todas as ruas, não há rede de água potável, nem rede de esgoto ou coleta de lixo e as casas, em sua maioria, são feitas de tábuas. As ruas foram abertas sem nenhum tipo de planejamento, apesar que nos relatos do professor Aquino, ficou evidente que um grupo de pesquisadores da UFOPA, tentou contribuir com a organização da ocupação, propondo áreas comunitárias e a definição das ruas.

No entanto, o rápido adensamento entre os anos de 2015 e 2020, produziu o que o entrevistado denominou de “*ocupação da ocupação*”, ou seja, as áreas pensadas/organizadas para atividades de lazer dos moradores, para futura implantação de praças, escolas e comércios, foram também ocupadas, nesse caso, por famílias de policiais, segundo o relato, isso garantiu a não desocupação da área, tendo em vista que esses novos moradores fazem a segurança do local o que sinaliza a formação de milícias. Não foi possível verificar a informação relatada, porém, ela nos ajuda a pensar que esta seria uma das razões pelas quais os quatro interlocutores afirmaram que não seria possível ao poder público realizar a reintegração de posse da área.

Figura 38 - Vista parcial da Ocupação Vista Alegre do Juá.



Fonte: Elaboração própria (2021). (Foto: Souza, 2021).

A seguir, na Figura 39, apresentamos alguns elementos citados no texto, a maioria foi implantado na última década ao longo da Rod. Fernando Guilhon, o que demonstra a velocidade do processo de valorização e de formação de áreas seletivas, ao mesmo tempo em que sua negação é revelada pela presença da ocupação Vista Alegre do Juá. Chamamos a atenção para o fato de que os empreendimentos comerciais destacados na Figura provêm de investidores (ou grupo de investidores)

de grande porte, apontando para a existência de um fluxo de capitais para o local, bem como para a presença de um mercado consumidor mais expressivo.

Os empreendimentos residenciais de maior valor demonstram que o uso, a necessidade do abrigo e os desejos relacionados ao habitar foram plenamente capturados pelo mercado imobiliário, que cria novos produtos imobiliários, nos quais os tamanhos dos lotes, a estética, a suposta segurança, os equipamentos de lazer, a paisagem do entorno, produzem uma seletividade de classe, gerando, ao mesmo tempo, uma equivalência entre os “de dentro” e uma diferenciação entre “os de fora”.

Figura 39 - Empreendimentos comerciais e residenciais que margeiam a Rod. Fernando Guilhon



Fonte: Elaboração própria (2021).

Além dos empreendimentos residenciais, a Figura 39 apresenta, parcialmente, os empreendimentos comerciais e de serviços margeando a rodovia Fernando Guilhon. É necessário salientar que antes da implantação do Shopping Rio Tapajós, em 2015, já havia ao longo da rodovia um relativo mercado de serviços e comércios, atraídos principalmente pelo aumento da população residente. Contudo, tratava-se de comércio de pequeno porte, que atendia a uma demanda local: pequenos bares, oficinas, mercados, farmácias, um posto de gasolina entre outros, todos com características de comércios de bairros periféricos, salvo raras exceções.

Optamos por inserir, fora da imagem, o Quadro a seguir com a listagem de empreendimentos comerciais e de serviços destacados na Figura, tendo em vista que nela não seria possível visualizar o nome de cada um, visto a dimensão da área retratada. Esclarecemos que se trata de empreendimentos de médio e grande porte que intentamos ressaltar na Figura. Assim, os demais empreendimentos, serão apresentados, por tipo, no próximo Quadro (Cf. Quadro 03).

Quadro 02 - Empreendimentos comerciais e de serviços de médio e grande porte à margem da Rod. Fernando Guilhon

| Número correspondente na Figura 39 | Empreendimento       | Número correspondente na Figura 39 | Empreendimento               |
|------------------------------------|----------------------|------------------------------------|------------------------------|
| 1                                  | HOTEL AÇAY           | 14                                 | CLÍNICA SANCLIN              |
| 2                                  | HONDA                | 15                                 | AMBEV (atacadista)           |
| 3                                  | SICRED               | 16                                 | ATACADÃO (atacadista)        |
| 4                                  | POSTO SHELL          | 17                                 | ASSAÍ (atacadista)           |
| 5                                  | PISTOP AUTO CENTER   | 18                                 | SUPERMERCADO GAUCHINHO       |
| 6                                  | HOTEL PÔR DO SOL     | 19                                 | UNICESUMAR (faculdade)       |
| 7                                  | POSTO EQUADOR        | 20                                 | ELO (transporte e logística) |
| 8                                  | BRIDGESTONE          | 21                                 | POSTO SHELL                  |
| 9                                  | NOROESTE VIDROS      | 22                                 | MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO      |
| 10                                 | PANIFICADORA BOM PÃO | 23                                 | MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO      |
| 11                                 | POSTO IPIRANGA       | 24                                 | POSTO FG                     |
| 12                                 | IGUI (PISCINAS)      | 25                                 | ESCOLA TÉCNICA DE STM        |
| 13                                 | HAAS (PISCINAS)      | S/N                                | SHOPPING RIO TAPAJÓS         |

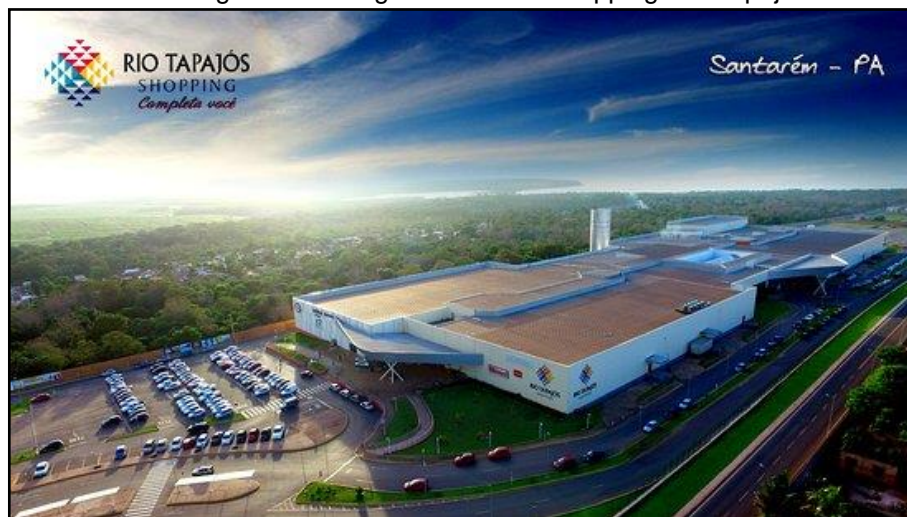
Fonte: Elaboração própria (2021).

Nos últimos anos, houve um aumento significativo do comércio ao longo da rodovia e, também, uma sensível mudança no padrão desses empreendimentos. Os

novos comércios e serviços, apresentam fachadas imponentes e alguns implantaram a segunda unidade, como é o caso da Clínica “Sanclin”, da Bridgestone, da “Sicred” (financeira) e da panificadora “BomPão”, entre outros, que possuem unidades na área central ou nas proximidades desta, tais empreendedores, percebendo a valorização da região, o grande fluxo de pessoas e o aumento do comércio, decidiram pela ampliação dos seus negócios, o que condiz com o pensamento de Villaça (2001), ou seja, a via de acesso proporciona a fluidez dos meios de transporte (produtos e pessoas), interligando os subcentros em formação à área central principal, bem como, a descentralização dos empreendimentos comerciais.

Os novos empreendimentos de grande porte, no caso o Shopping Rio Tapajós (2015), os mercados atacadistas “Atacadão” (2016) e “Assaí” (2019), “Ambev” (2020), encontraram no setor oeste as condições necessárias de infraestrutura e acessibilidade, assim como, mercado de consumo que garanta a lucratividade. A chegada dessas grandes empresas atraiu muitas outras, além de provocar uma elevação no valor dos lotes, mas, não apenas na rodovia, visto que agregou valor aos lotes das áreas residenciais mais próximas. O exemplo mais contundente desse fato é o do Shopping Rio Tapajós.

Figura 40 - Imagem aérea do Shopping Rio Tapajós



Fonte: Avaliações Tripadvisor (2020).<sup>101</sup>

Há, ainda, aqueles empreendimentos que transferiram sua unidade da área central para a região oeste, como é o caso da “Honda” (concessionária), da “Europcar” (aluguel de veículos), da “Vip” (autoescola), que buscaram as vantagens locais,

<sup>101</sup> Disponível em: [https://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g673261-d8769374-r350047138-Rio\\_Tapajos\\_Shopping-Santarem\\_State\\_of\\_Para.html](https://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g673261-d8769374-r350047138-Rio_Tapajos_Shopping-Santarem_State_of_Para.html). Acesso em: 03 out. 2020.

como: terreno para construção de um prédio maior, que atenda melhor seus clientes; mais espaço para estacionamento, acessibilidade, infraestrutura e menor preços dos lotes. Os pequenos e médios comércios já existentes, alteraram as fachadas dos imóveis, na tentativa de se modernizar e acompanhar os grandes empreendimentos.

No caso da Rod. Fernando Guilhon, o comércio ainda não está consolidado, pois percebemos o constante movimento, porém, num período aproximado de seis anos (2015-2021), a rodovia atraiu os principais empreendimentos implantados em STM, tanto de grupos de investidores externos, quanto internos. A diferença entre a nova centralidade que está sendo formada na rodovia e a que já está consolidada no centro e adjacências, se assenta em alguns aspectos: na velocidade em que os novos empreendimentos foram (e ainda são) implantados; na expressividade desses empreendimentos; e, no público-alvo, qual seja: uma parcela da sociedade com maior poder de compra, sobretudo em se tratando dos empreendimentos residenciais.

A seguir, a coletânea de fotos apresenta alguns dos principais empreendimentos comerciais presentes na Rod. Fernando Guilhon, implantados nos últimos anos, nosso intuito com a Figura é de demonstrar a imponência do comércio na rodovia, a partir de suas fachadas e salientar que, dos três eixos de crescimento da cidade, apresentados anteriormente, a região oeste, margeando a via, é a única que possui empreendimentos desse porte, o que ratifica a ideia de formação de uma nova centralidade.

Figura 41 - Coletânea de imagens dos empreendimentos comerciais de médio e grande porte na Rod. Fernando Guilhon



Fonte: Elaboração própria (2021). (Foto: Souza, 2021).



Nos trabalhos de campo entre os anos de 2017 e 2021, notamos que, gradativamente, está se formando um corredor que centraliza inúmeros serviços, alguns especializados, além de um comércio variado, que não é direcionado apenas aos moradores locais, haja vista o porte dos empreendimentos. Atualmente esse corredor se estende do início da Rod. Fernando Guilhon (Entroncamento com a Br-163) até a frente do Residencial Salvação, cerca de 4 km. No Quadro a seguir, detalhamos os empreendimentos por tipo, visto que não seria possível acrescentar todos na Figura 39.

Quadro 03 - Tipos de empreendimento às margens da Rod. Fenando Guilhon

| TIPOS DE EMPREENDIMENTOS  | EXEMPLOS   | QTD MARGEM ESQUERDA | QTD MARGEM DIREITA |
|---------------------------|--|---------------------|--------------------|
| COMÉRCIOS                 | Mercados alimentícios; farmácias; lojas de roupas e sapatos; material de construção; concessionária de veículos; | 33                  | 45                 |
| BARES-RESTAURANTES        | Lanchonetes; panificadoras; pizzarias;   | 9                   | 18                 |
| CLÍNICA MÉDIA/VETERINÁRIA | Consultórios médicos; consultórios odontológicos; clínica veterinária;   | 4                   | 1                  |
| ESCOLAS                   | Faculdade; Autoescola; Escola técnica;   | 5                   | 2                  |
| SERVIÇOS                  | Lava Jato; oficinas mecânicas; oficinas de fabricação de móveis; pet shop; serviços de créditos;                 | 24                  | 17                 |
| POSTOS DE COMBUSTÍVEIS    | -  | 2                   | 4                  |
| HOTEIS                    | -  | 2                   | 4                  |

Fonte: Elaboração própria (2021).

O crescimento do comércio na Rodovia está diretamente relacionado à expansão de Santarém no sentido oeste e tem, como condição preliminar, a infraestrutura implantada, a abertura da rodovia principal, que liga a cidade ao Aeroporto e à Rodovia Everaldo Martins, dando acesso às praias e, por último, mas, não menos importante, à oferta de lotes totalmente legalizados, fator que atrai os investimentos de médio e grande porte pela viabilidade jurídica.

Na entrevista do Sr. Carlos Ribeiro e do Sr. Ilderglan, ambos afirmaram que os grandes empreendedores/investidores, seja do mercado de moradias, seja de comércios e serviços, necessitam de segurança jurídica para a implantação de seus negócios e por isso têm dificuldades de encontrar em outras regiões da cidade lotes com dimensões adequadas, acesso facilitado e documentação completa. Até mesmo para a implantação do Programa Minha Casa Minha Vida em Santarém, na época da

escolha do terreno, foi difícil para o governo municipal encontrar o local adequado e, por isso, a região oeste foi a mais condizente com as exigências do governo federal.

Na época eu participei de todas as reuniões na Prefeitura, também dos debates na Câmara dos vereadores. O governo federal tem um nível alto de exigência para a implantação de um projeto assim, não é qualquer terreno que passa não (...) tem que estar tudo certinho.

**Muitas áreas foram analisadas.** Tinha muita gente querendo a implantação do “minha casa minha vida” perto, eles achavam vantajoso e que iria valorizar o seu lado. Até porque o município ia ter que implantar infraestrutura. **Não foi fácil achar o lote adequado.** Casou que o Salvação (referindo-se ao lote adquirido para implantação do projeto) tinha as dimensões e toda a documentação. **Naquela época (entre 2009 e 2010), aquilo lá não tinha nada. Depois é que houve uma valorização grande, com a chegada do Shopping e dos Atacadistas.**

Quem comprou lá, tirou a sorte grande, porque hoje é uma das regiões mais valorizadas da Cidade. (ENTREVISTA, Carlos Ribeiro, 2019. Negrito nosso)

Por meio dessa afirmação, pode-se depreender que o residencial Salvação, do Programa Minha Casa Minha Vida, de certa maneira também abriu caminho ao processo de valorização, pois, embora destinado à população de baixos rendimentos, contava com toda infraestrutura de energia e saneamento, diferenciando-se de grande parte do restante da cidade de Santarém.

Inicialmente, foi difícil compreender a localização do projeto do Residencial Salvação numa área tão valorizada, o que destoava da maioria dos projetos pelo país, que normalmente são implantados em regiões periféricas, não tão valorizados pelo mercado imobiliário. A entrevista com o Delegado do CRECI descortinou importantes informações que não encontramos em nenhuma literatura sobre o assunto.

É notório que muitos projetos são responsáveis pelo processo de valorização que acontece depois da implantação de um programa de habitação popular, porém, é um processo gradativo, ou seja, à medida em que a população recebe suas residências, muitas demandas precisam ser atendidas, como a construção de escolas, postos de saúde, praças, além disso, o mercado varejista é relativamente aquecido, muitos ampliam suas residências, constroem muros, gerando demandas de materiais de construção; também necessitam abastecer suas casas com gêneros alimentícios e outros. Dessa forma há um movimento que atrai comércios de pequeno e médio porte.

No caso do projeto Minha Casa Minha Vida em Santarém<sup>102</sup>, denominado Residencial Salvação, quando o município escolheu o lote para a implantação, a área ainda estava inserida num processo intenso de especulação imobiliária que em poucos anos, fez da região oeste da cidade um local acessível para uma parcela da sociedade com maior poder de compra.

Do início do planejamento, passando pelo início das obras e finalmente a entrega das casas, deu-se cerca de 6 anos. Somente em 2016, a então Presidenta Dilma Rousseff, inaugurou o residencial que ficou embargado por vários anos, devido a irregularidades na implantação do projeto, nesse ínterim, a região oeste passou por um processo de grande valorização, com a implantação dos empreendimentos já citados, o que nos faz compreender a fala do Sr. Carlos Ribeiro, quando afirma que a população que adquiriu as casas “teve sorte” (ENTREVISTA, Carlos Ribeiro, 2019).

Assim, a implantação do conjunto sinalizou, para o mercado imobiliário, a potência dos novos possíveis negócios, não apenas porque os investimentos públicos realizados fixaram valor ao solo, mas porque ratificaram a legalidade da propriedade naquela região, viabilizando investimentos de maior porte, pela segurança jurídica existente.

Nas Figuras a seguir é possível perceber que de 2017 a 2021 o residencial atraiu comércios, sobretudo, de materiais de construção.

Figura 42 - Vista parcial da entrada (frente) do Residencial Salvação em 2017



Fonte: Elaboração própria (2021). (Foto: Tavares, 2017).

<sup>102</sup> Conjunto habitacional formado por 3.081 casas, com um quantitativo aproximado de 12.000 pessoas (SANTOS, 2017).

Figura 43 - Vista parcial da frente do Residencial Salvação em 2021



Fonte: Elaboração própria (2021). (Foto: Sousa, 2021)

Além do Residencial Salvação, outros loteamentos e residenciais foram implantados na região oeste, também, a partir de uma documentação que permitia a segurança jurídica dos negócios. Dessa forma, na atualidade, em ambos os lados, os bairros já estão consolidados e passam por processos de adensamento populacional.

Segundo o Delegado do CRECI, usualmente os profissionais do setor imobiliário denominam os bairros à direita da Fernando Guilhon<sup>103</sup> de *Grande Maracanã* e os bairros da margem esquerda de *Grande Santarenzinho*. Utilizaremos essa forma de expressão apenas para agrupar o conjunto de bairros de cada lado da rodovia e facilitar as análises.

Assim, temos que a região do Grande Maracanã apresenta uma valorização maior por estar na margem direita do Rio Tapajós, com acesso facilitado à praia do Maracanã. Além desse fator, tendo em vista que muitos bairros da margem esquerda (Grande Santarenzinho) tiveram seu início a partir de ocupações irregulares, a área apresenta menor infraestrutura e organização dos lotes (o traçado das ruas em boa parte é tortuoso), a maior parte das ruas não são asfaltadas, esses bairros carregam, por assim dizer, as características da sua formação inicial. Conforme afirmado anteriormente, os bairros foram legalizados, mas boa parte da população ainda não possui a documentação completa de seus imóveis (Cf. Capítulo 3).

Dessa forma, dependendo da localização de um lote o valor pode variar muito, nesse caso, os valores de terrenos do Grande Maracanã, são superiores, formando

<sup>103</sup> Seguindo o sentido BR-163 – Aeroporto.

espaços seletivos: o padrão alto de construção das casas, a implantação de condomínios de luxo, são evidências dessa dinâmica. O condomínio Tapajós Royal Ville (TRV) é um exemplo desse processo, talvez o mais evidente, já que ele conta com toda a infraestrutura urbanística, que não está presente na maioria dos bairros da cidade e que foi implantada pela própria construtora responsável pelas obras, além de apresentar os valores de lotes mais caros da região, perdendo apenas para o centro e adjacências. Sobre o TRV, apresentaremos mais detalhes no próximo Capítulo.

#### **4.2 Processos socioespaciais no eixo da Rod. Fernando Guilhon**

Ao longo das margens da Rodovia, observamos processos espaciais e a atuação de diferentes agentes sociais, assim como o fenômeno da segregação no espaço intraurbano de Santarém, verificamos, por um lado, loteamentos fechados (condomínios de luxo) e imóveis construídos para classes média e alta, o Shopping, que marca a implantação de negócios de maior vulto, por outro lado, encontramos também habitações populares feitas por grupos excluídos que lutam pelo direito à moradia e à cidade; é o caso da ocupação Vista Alegre do Juá e também de milhares de moradores da margem esquerda (grande Santarém) que ainda lutam pelo direito à legalização de seus imóveis.

Se temos diferentes agentes, temos também diferentes formas de uso da terra urbana, que produz um movimento dinâmico da própria sociedade capitalista e das funções urbanas que se materializam em formas espaciais, revelando o diferente jogo de interesses sobre o urbano.

Nos trabalhos de campo observamos que as áreas com menor infraestrutura, inclusive de acesso são, predominante, de habitantes de baixa renda, enquanto, nas áreas com relativo nível de infraestrutura e acesso, incluindo em alguns locais a pavimentação asfáltica, estão localizados os condomínios e imóveis de classes com renda mais elevada<sup>104</sup>. Diferente do que está previsto no Plano Diretor (2018), Seção IV da Pavimentação Pública:

---

<sup>104</sup> A renda per capita em STM, em 2010, foi de R\$ 409,07 e no estado do Pará foi R\$ 446,76 (IBGE, 2010). Segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2013), a renda per capita de STM oscilou entre os valores de R\$ 333,00 e R\$ 618,00 (2010-2013) e houve um crescimento de

Art. 77 Parágrafo único. Proporcionar conforto a população, a melhorar condições de limpeza contribuindo para saúde pública, e proporcionar níveis satisfatórios de segurança, velocidade, economia no transporte de pessoas e mercadorias através da pavimentação de vias públicas urbanas. As obras devem contemplar infraestrutura complementares como a implantação de sistemas de drenagem, calçadas e arborização (SANTARÉM, 2018, p. 33).

O Estado por meio de políticas públicas deveria amenizar as injustiças do jogo de interesse e do acesso desigual à terra urbana, ou ao menos fornecer o mínimo de infraestrutura, haja vista que no Plano Diretor (2018) diz em seu Art. 5º §. IX “garantir a justa distribuição dos benefícios decorrentes das obras e serviços de infraestrutura urbana e rural”, e no Plano de Desenvolvimento Urbano (1975) diz,

Art. 1º: “[...] visa disciplinar de forma harmônica e racional o crescimento do território urbano, estabelecendo normas e diretrizes, que o orientam no sentido de dar à população local condições de vida equilibrada na paisagem urbana e demais meios que o circundam ou completam”. No entanto, dadas as contradições da própria história da cidade e ao sistema urbano problemático, um dos principais desafios é a garantia de moradia digna e acesso a serviços urbanos para a população mais pobre (SANTOS, 2017, p. 44).

É notório o descaso do poder político em relação a infraestrutura e com o planejamento das áreas de expansão da cidade. Apesar do interesse na regularização de terras, que garante o recolhimento de impostos (IPTU), o poder público municipal se mantém indiferente às necessidades da população que precisa não apenas morar, mas necessita de saneamento, acesso ao trabalho, entre outros.

Quando a área urbana da cidade se limitava com a Avenida Borges Leal na década de 1960, o interesse econômico por terras era de certo modo insignificante (AMORIM, 1999). Segundo Amorim (1999, p. 211), na década de 1970 houve uma grande expansão e distribuição desordenada de terras públicas, na qual, os funcionários municipais detinham o poder de “dar”, distribuir e até vender o patrimônio público municipal, surgindo, assim, latifúndios urbanos. No entanto, com a pressão provocada pelo êxodo rural surgem situações como:

---

aproximadamente 100,1% (entre 1991 e 2010), sendo que no estado do Pará cresceu por volta de 63,5%, no mesmo período.

(...) o indivíduo atualmente localizava um terreno barrento, baldio e nele se localiza, aparecendo em seguida o suposto dono com ou sem título. O invasor quer indenização. O suposto proprietário alega seus direitos. A prefeitura e assistência jurídica se lotam de questões dessa natureza, nem sempre havendo solução para os casos. **A especulação campeia. Os terrenos não revelam nenhuma benfeitoria por parte do proprietário. Na maioria das vezes, ele aguarda apenas a valorização decorrente das obras públicas para vender o imóvel por altos preços.** O sistema de concessão de terras é feito por aforamento, com cláusula bilateral de o terreno retorna ao patrimônio municipal se após três anos não for edificado ou efetivamente utilizado de maneira produtiva. Não tem havido qualquer anulação de título pelo não-cumprimento dessa cláusula de contrato (O Estado do Pará, 1979b, p.3 *apud* AMORIM, 1999, p. 211. Negrito nosso).

Os principais fatores para o grande número de ocupações e assim surgimento de novos bairros em STM se deu, segundo Amorim (1999), com: o êxodo rural, principalmente após o término de certos períodos produtivos, como, o da juta e o da coleta de sementes oleaginosas; a busca de escolas para os filhos; a tentativa de emprego na cidade; o aumento populacional; a formação de novas famílias; a chegada de imigrantes (principalmente nordestinos); a oferta oportuna de terrenos localizados nas áreas próximas ao centro, o que levava os moradores a vender as suas antigas propriedades que, muitas vezes, eram transformados em estabelecimentos comerciais, conjuntos residenciais ou prédios mais modernos e elegantes, enquanto seus antigos moradores iam se deslocando para novos bairros, cada vez mais distantes, deixando para trás seu passado e história (AMORIM, 1999).

Corrêa (2005) afirma que, devido a aglomeração das atividades comerciais no centro da cidade, resta às áreas mais distantes servir como áreas residenciais. O autor nos diz que esse deslocamento de moradores da área central para os bairros periféricos, pode ser entendido como vantagens locacionais. No entanto, entendemos que essa dinâmica descrita pelo autor se dá, na realidade, nas regiões sul e leste de STM. No caso da região oeste o que percebemos é um processo de expansão do centro comercial e de serviços e/ou formação de uma nova centralidade, margeando a principal via, ao mesmo tempo, de expansão de um mercado imobiliário ao seu redor, voltado às classes mais abastadas, ou seja, diferente de um processo de periferização.

Assim temos que, na direção oeste da cidade, rompeu os limites da antiga área do igarapé do Irurá, a partir da implantação da Rod. Fernando Guilhon que interliga a área central ao aeroporto (1977), além de dar acesso à Rodovia Everaldo Martins (acesso por terra ao balneário de Alter do Chão) e diversas praias; posteriormente, no início do Século XXI, com a construção do viaduto sobre a BR-163 e a duplicação da Fernando Guilhon, complementou-se a infraestrutura de acesso. Após esse período o adensamento se deu de forma acelerada (Amorim, 1999), bem como, a formação de uma nova centralidade, margeando a principal via

Os bairros como Conquista, Santarenzinho, Amparo, que surgiram a partir das ocupações populares, atualmente são legalmente bairros da zona urbana de Santarém, segundo a Lei n. 18.051/2006, alterada pela Lei n. 20.534/2018, estabelecida no Art. 123, mas, na medida que a regularização não foi acompanhada de significativa implantação de infraestrutura, entendemos que por trás dessas ações está o interesse do mercado imobiliário em promover/aumentar a oferta de terras urbanas

No caso da ocupação Vista Alegre do Juá, permanece a luta, pela desapropriação e pela regularização como bairro, por outro lado, percebemos pela fala dos Delegado do CRECI e do Sr. Ilderglan, ambos representantes do mercado imobiliário, um sensível interesse na desapropriação daquelas terras, ou seja, considerando que ambos interlocutores veem a cidade a partir de suas ações sobre o espaço (agentes imobiliários, incorporadores, construtores), partimos do princípio de que eles aguardam pelos desdobramentos na ocupação, pensando aquela área como possibilidade de entrar no rol dos negócios imobiliários.

Ainda sobre a ocupação do Juá, de acordo com a Lei Complementar 007/2012, que serviu como base para a construção do Plano Diretor de Santarém, (2018), o parcelamento do solo urbano do território do município de Santarém está organizado em setores ou zonas (norte, sul, leste, oeste e área central), perímetro urbano, zona de expansão urbana e zona rural, além disso, definiu zonas especiais de interesse social (ZEIS), como forma de compatibilizar o uso do solo e de crescimento urbano, assim como a oferta de equipamentos urbanos, comunitários e áreas verdes, considerando o tipo de uso do empreendimento e a hierarquia do sistema viário. Sobre as ZEIS o Plano diz,

Art. 129. As Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS são porções do território destinadas, prioritariamente, à recuperação urbanística, à



regularização fundiária e produção de Habitações de Interesse Social – HIS, nos assentamentos espontâneos, nos moldes dispostos nesta Lei, incluindo a recuperação de imóveis degradados, a provisão de equipamentos sociais e culturais, espaços públicos, serviço e comércio de caráter local, atendidas, no que couber, às diretrizes previstas nesta lei para assentamentos espontâneos.

São três tipos de ZEIS que, em síntese, o Art. 130 define da seguinte forma: I – áreas que comportem ocupações em terrenos de terra firme ou de alagados, em terrenos públicos ou particulares, que apresentem interesse público de fazer o processo de urbanização e/ou de regularização jurídica da posse da terra e programas de habitação popular; II- áreas com loteamentos privados irregulares, de interesse público na regularização jurídica no parcelamento e implantação de infraestrutura urbana e equipamentos comunitários; III – áreas com terrenos vazios, que se constituirão em estoques estratégicos de terras, nos quais haja o interesse público de implantação de programas habitacionais de interesse social.

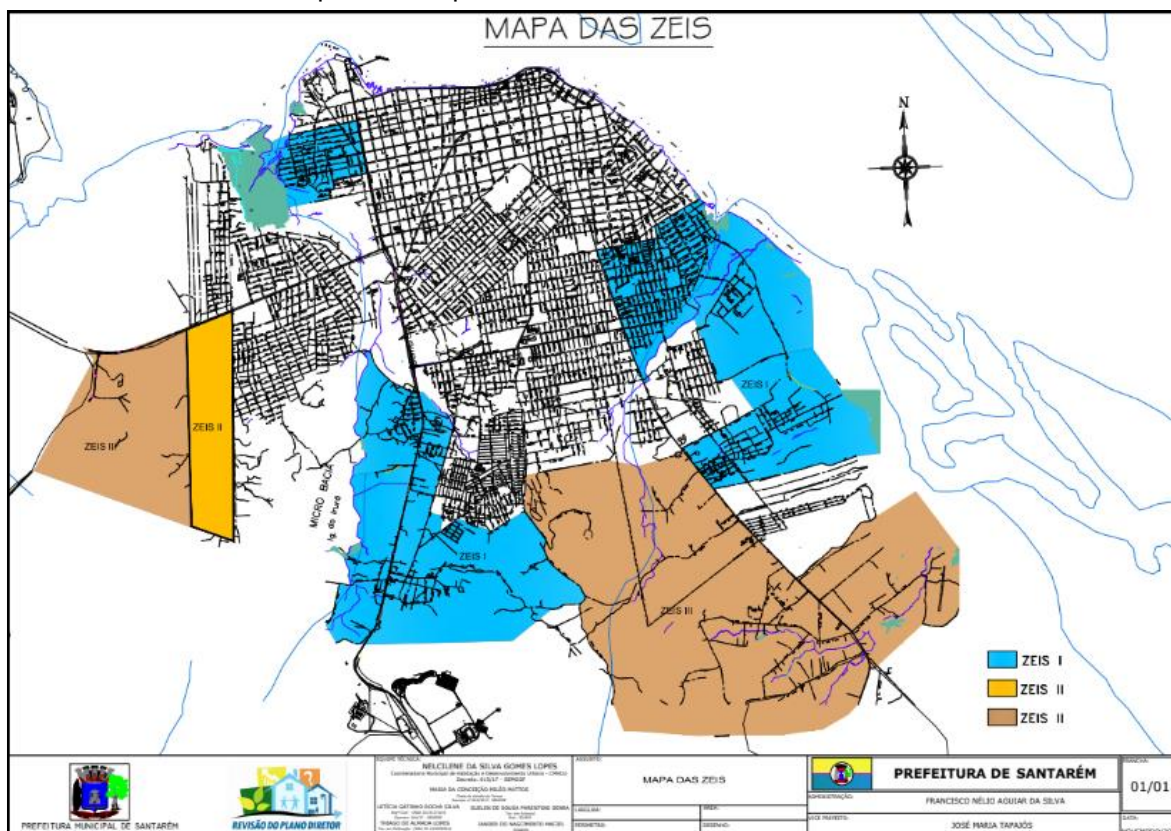
As definições acima se tornam importantes para que possamos entender em que condições se inserem algumas áreas da região oeste. Observando o mapeamento realizado pelos órgãos gestores municipais, entendemos que a área do Grande Maracanã e Grande Santarenzinho estão inseridos no perímetro urbano, sem definições diferenciadas de área e que o Residencial Salvação e os lotes laterais encontram-se contidos na ZEIS tipo II e tipo III. A ocupação Vista Alegre do Juá está inserida na área de expansão urbana. Considerando o que ficou definido no Cap. III do Plano Diretor de 2018, percebemos que a ocupação não está amparada pela Lei Municipal como uma ZEIS e, portanto, fica em aberto o futuro de seus moradores.

Art. 128. As atividades, edificações e equipamentos que vierem a ser realizadas na Cidade de Santarém, dependendo de suas finalidades, deverão, a partir desta lei, obedecer a áreas zoneadas estrategicamente definidas para o eficiente uso e ocupação do território municipal. (PLANO DIRETOR SANTARÉM, 2018, p. 51)

Na Figura a seguir, tal fato pode ser verificado. Observando o mapa e as definições da Lei de Zoneamento, entendemos o real interesse por parte dos agentes imobiliários na ocupação do Juá, principalmente por se tratar de uma área de dimensão relativamente grande em relação a outras áreas do entorno e muito próxima do Rio Tapajós. Salientamos, contudo, a importância e responsabilidade dos setores

públicos na mediação dos diferentes interesses, sobretudo, na proteção das populações vulneráveis.

Mapa 03 - Mapa das zonas de interesse social de STM



Fonte: Plano Diretor STM, 2018.

Diante do exposto, para o próximo Capítulo propomos discutir o processo de formação de áreas seletivas, altamente valorizadas na região oeste, principalmente no que tange à margem direita da Rod. Fernando Guilhon, na qual tais processos se evidenciam de forma mais conclusiva, além disso, queremos destacar a implantação do Condomínio Tapajós Royal Ville, pois entendemos que se trata, no momento, da expressão mais contundente de valorização e seletividade de terras urbanas na cidade.

## CAPÍTULO 5 - FORMAÇÃO DE ÁREAS SELETIVAS E ÁREAS SEGREGADAS NO OESTE DE SANTARÉM

---

O presente Capítulo tem como principal meta discutir o processo de formação de áreas seletivas, a partir da valorização da região oeste de STM e, contraditoriamente, o processo de segregação que essas áreas impõem. Compreendemos que tal dinâmica é marcada, de um lado, pela valorização e especulação com a terra urbana e pela seletividade dos produtos imobiliários, destinando-os à parcela da população de maiores rendimentos. Por outro, esse processo, que enseja a formação de uma centralidade da produção imobiliária na cidade é, também, marcado pela produção de ocupações e assentamentos precários, configurando-se como um espaço também periférico.

Nas pesquisas de campo realizadas entre os anos de 2017 e 2021, na área denominada de *Grande Maracanã*, oeste de Santarém, podemos afirmar que a expansão da cidade naquela região ocorre com base no crescimento de um mercado imobiliário ávido pelo incremento de novas terras urbanas, que estejam devidamente legalizadas para atrair investimentos de maior porte por parte dos investidores, bem como pela presença de uma população com poder aquisitivo capaz de estimular esses investimentos.

Um exemplo concreto desse processo é o Condomínio Tapajós Royal Ville (TRV), símbolo do processo de valorização e seletividade do solo urbano no oeste da cidade. Consideramos, portanto, que a urbanização dessa fração de Santarém revela o aprofundamento do processo de mercantilização do espaço e a segregação socioespacial que a acompanha.

Nesse processo, o papel do Estado é fundamental, uma vez que tem o domínio sobre o espaço, seja por meio das garantias contratuais que marcam a propriedade, seja pelas intervenções planejadas que direcionam os investimentos privados (ao garantir-lhes maior valorização dos imóveis) ou seja pela definição das leis e normas que definem o papel de cada fragmento da cidade na divisão espacial do trabalho, estabelecendo os tipos de uso possíveis e os tamanhos dos lotes.

Essas ações, em geral, acabam por viabilizar a produção do espaço como negócio e, portanto, voltado ao lucro e não às necessidades do conjunto da sociedade.

Do ponto de vista da pesquisa empírica, a consulta ao Plano Diretor (publicado em 2006 e alterado em 2018) e legislações decorrentes, bem como as entrevistas e os trabalhos de campo foram essenciais para desvendarmos o processo.

## **5. 1 Grande Maracanã X Grande Santarenzinho**

Como dito anteriormente, a região oeste da cidade de Santarém passa atualmente por um processo de adensamento e valorização sendo, sem dúvida, uma das regiões que mais cresce e tem como diferencial para a especulação imobiliária uma relativa infraestrutura que permite o acesso fácil, tanto para população, quanto para as mercadorias. Conta ainda com a proximidade do Rio Tapajós, com suas praias e belezas naturais e com terras que, em boa parte, já estão devidamente tituladas, o que permite que investidores tenham a segurança jurídica no ato da compra de um imóvel, seja para moradia, seja para empreendimentos comerciais.

Apesar disso, há uma expressiva diferença entre os bairros que se estabeleceram à margem esquerda e os da margem direita da Rod. Fernando Guilhon, podendo haver diferenças nos valores para compra e venda dos imóveis.

Tal diferença pode ser explicada por alguns fatores. Inicialmente, temos que, no lado esquerdo da Avenida, o processo de ocupação iniciou-se de forma ilegal, durante as décadas de 1970 e 1980. A população trabalhadora em busca de moradia com valores mais baixos e mais próximas às áreas centrais, ocuparam a área hoje denominadas Santarenzinho e Conquista, entre outros. Esses bairros carregam características de sua formação inicial até os dias atuais, o desinteresse público em implantar infraestrutura, somado ao fato de que mais da metade dos lotes ainda está em processo de regularização fundiária, o que já demonstramos no Capítulo 3, incorre em terrenos com valores mais baixos do que do lado direito da via.

Assim como acontece na maior parte das ocupações irregulares no país, na margem esquerda não houve planejamento de ruas, quadras e lotes. Posteriormente, vários prefeitos realizaram tentativas de regularização, segundo o Sr. Jordan Galvão, ainda existem muitos lotes ilegais, pois quase 70% dos moradores não têm escritura. Encontramos relatos similares nas falas do Sr. Ilderglan e do Delegado do CRECI.

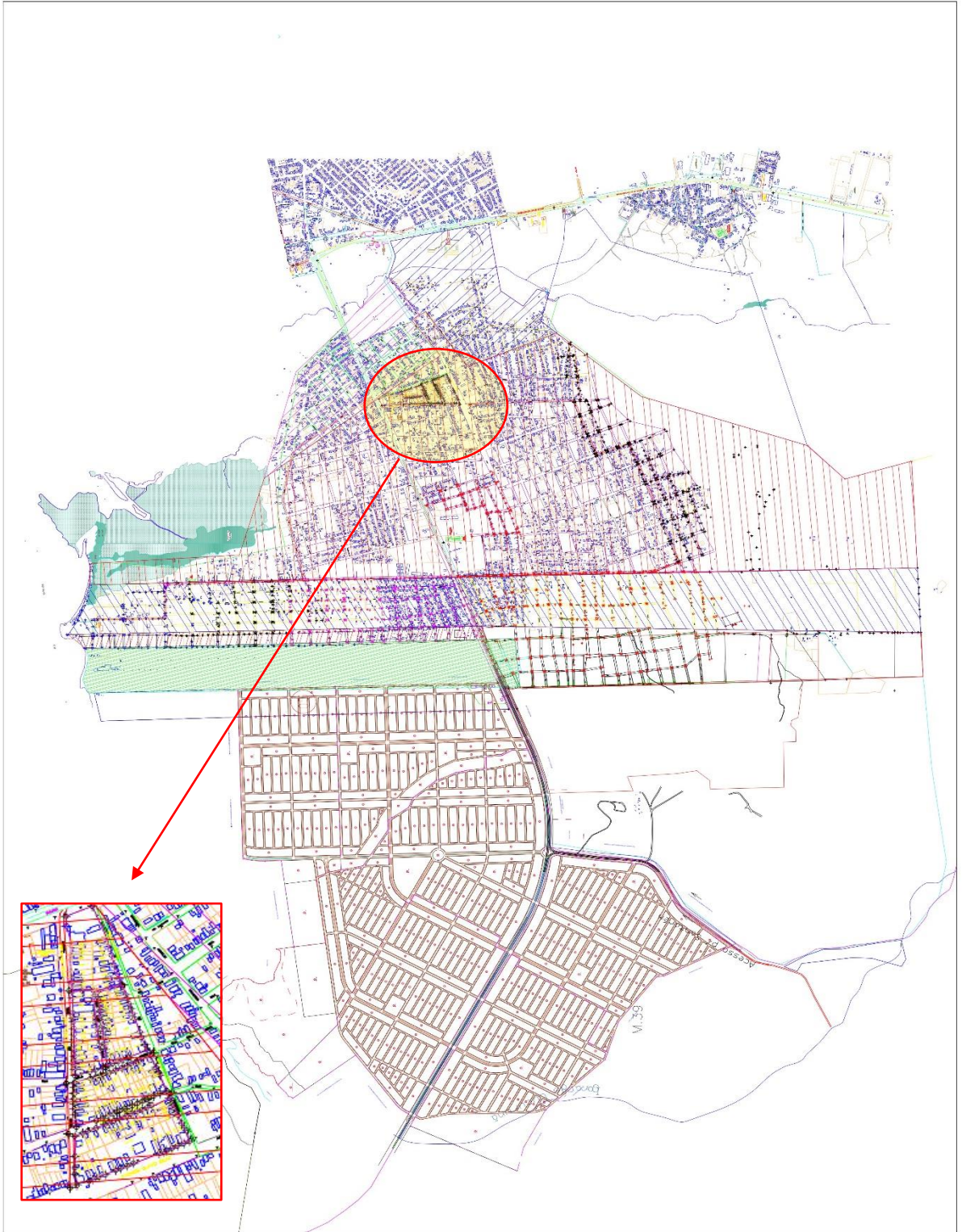
Como afirmamos, a crescente ocupação irregular que iniciou na década de 1970, provocou nos donos das terras da região o receio de que, caso não fossem tomadas medidas legais, eles perderiam por completo seu patrimônio imobiliário. A

partir daí, iniciou-se o interesse de parcelamento e venda dos lotes. A primeira medida necessária foi conseguir, junto ao poder público municipal, a transformação de solo rural em urbano, o que permitiu, então, o fracionamento dos lotes. Isso foi garantido aos donos de terra pela Lei Municipal de n. 6.860, de 24/03/1975.

Como demonstrado no Capítulo anterior, gradativamente a região cresceu e passou a contar com uma relativa infraestrutura de acesso. A abertura da via de acesso ao novo aeroporto da cidade, inaugurado em 1977, contribuiu significativamente para que mais e mais pessoas se interessassem pela região. A via também dava passagem para a estrada que levava para o distrito de Alter do Chão e para as praias mais próximas da área urbana.

A Figura a seguir é um estudo realizado pelo Agrimensor Jordan Galvão na década de 1990, na ocasião, ele foi contratado pela prefeitura para identificar os conflitos de terras e demarcar os lotes na região oeste da cidade para fins de cobrança de IPTU, principalmente, dos bairros que se originaram por ocupações irregulares. O estudo serviu também como uma tentativa de legalização de terras urbanas em Santarém, no recorte inferior, à esquerda temos a ampliação de uma das áreas de conflito. O trabalho do agrimensor, foi importante para a aprovação de bairros como o Conquista, o Nova Vitória, o Alvorada, entre outros, no primeiro Plano Diretor de Santarém (2006), a partir da Lei 18.051/2006.

Figura 44 - Estudo de caso do setor oeste de Santarém - PA



Fonte: Acervo de Jordan Galvão (2020).

O lado direito da Rodovia distinguiu-se da margem esquerda pelo fato de que os proprietários fundiários, a partir da incorporação das terras ao perímetro urbano, realizaram o fracionamento dos lotes, mas não promoveram a venda de imediato. Assim, observamos que, nas décadas de 1980 e 1990, a maioria dos lotes permaneceu vazio, aguardando valorização, sobretudo promovida pela melhoria da infraestrutura. Essa “espera” proposital, que marca a especulação imobiliária dos vazios urbanos, garantiu maior rentabilidade na venda posterior dos lotes e o acesso por parte de uma população com poder de compra maior.

Do lado esquerdo, outras áreas, além do Santarenzinho, também foram ocupadas ilegalmente, como é o caso no atual bairro Conquista<sup>105</sup>. Como dito anteriormente, a pressão causada pelas ocupações, fizeram com que boa parte dos lotes daquela área fossem vendidos nos primeiros anos após a incorporação, época em que a região ainda era muito carente de infraestrutura de acesso, isso garantiu preços mais baixos à terra urbana, conseqüentemente, também garantiu condições de compra a uma população de baixa renda.

Outro fato importante é a presença do Rio Tapajós e suas praias, o qual a população tem acesso pelo lado direito da via, ou seja, para chegar às praias, tanto moradores, quanto turistas precisam atravessar os bairros à direita da Rod. Fernando Guilhon. Isso garantiu uma sensível melhora na urbanização desses bairros. Como já afirmamos, a presença do rio já é um fator de diferenciação entre os dois lados, seja pelas belezas naturais, seja pela relação histórica com o rio, seja pela possibilidade de realização de negócios.

Dessa forma, podemos perceber a diferença entre os dois lados, sobretudo na qualidade e acessibilidade das ruas, da iluminação, da coleta de lixo, entre outros. Do lado esquerdo, por sua vez, a luta por melhorias urbanas é subjacente à luta pela legalização dos lotes, ou seja, à luta pelo direito de morar.

Necessário se faz, contudo, advertir que alguns elementos urbanísticos como pavimentação asfáltica, rede de esgoto e de água tratada, tão comuns em cidades do sudeste e sul brasileiros, na região norte do país, são muito mais difíceis de se encontrar. Essa discussão não é alvo dessa pesquisa, entretanto, queremos salientar o descaso público com o saneamento básico no município de Santarém. Segundo dados da Prefeitura, a rede de água tratada é oferecida a apenas 38% da população.

---

<sup>105</sup> A área referente ao Conquista foi desapropriada e aprovada como bairro pela Lei 18.051/2006, o que lhe conferiu o nome, celebrando a conquista social do direito à moradia.

Na prática, mesmo essa porcentagem é incipiente, as residências que recebem água da COSANPA<sup>106</sup>, só a recebem até uma determinada hora do dia. Sobre isso, há inúmeros processos e reclamações.

Abrimos esse precedente porque consideramos necessário explicar que, na maioria dos bairros da cidade de Santarém apenas as vias principais são asfaltadas, mesmo assim é uma cobertura asfáltica de baixa qualidade, não há drenagem de água pluvial, e tais fatores ocasionam inúmeros transtornos, sobretudo nos períodos de chuva. A maioria das residências possui fossa séptica e poço artesiano sendo que, muitas vezes, a perfuração de um poço é feita em conjunto, ou seja, alguns moradores se unem para fazer um poço artesiano e dividir a água, porém, não existe legislação que garanta a fiscalização da qualidade dessas águas. As residências mais antigas, construídas antes do primeiro Plano Diretor da Cidade (2006<sup>107</sup>), não eram obrigadas a instalar fossas sépticas, muitas ainda utilizam sumidouros inadequados.

Observamos, portanto, que um setor chave da infraestrutura urbana, que é o saneamento, torna-se um diferencial importante no processo de valorização da terra e, portanto, um definidor do acesso ou não a ela. Não se trata, pois, de um processo de valorização, relacionado a projetos de requalificação urbana, que envolva obras arquitetônicas monumentais, ou à emissão de títulos mobiliários (como CEPACs), comuns nas grandes metrópoles brasileiras, especialmente em São Paulo e no Rio de Janeiro. Trata-se aqui da expansão da mancha urbana da cidade que engloba novas terras juridicamente reconhecidas, a partir da implantação de uma infraestrutura básica e de investimentos públicos que viabilizaram o acesso e a articulação com o restante da cidade. Nesse sentido, a morfologia diferenciada das margens esquerda e direita da rodovia incide na variação de preços dos lotes.

A expansão urbana em torno da Rod. Fernando Guilhon evidencia os conteúdos sociais da produção do espaço urbano que revelam, a um só tempo, uma nova fronteira de expansão do capital, ativando sua produção e circulação (para os proprietários fundiários, para os capitalistas do setor da construção, para as empreiteiras que realizam as grandes obras, para as agências de publicidade e para as imobiliárias) e um processo de segregação socioespacial. Essa morfologia se diferencia não apenas no porte das residências, mas também na qualidade das ruas,

---

<sup>106</sup> Companhia de Saneamento

<sup>107</sup> Plano Diretor do município de Santarém foi aprovado em 29 de dezembro de 2006, pela Lei n. 18.051, de 29 de dezembro de 2006.



na presença ou ausência de esgoto a céu aberto, na existência de rede de água e energia.

Figura 45 - Jornal da Câmara Municipal de Santarém - falta de infraestrutura no bairro Santarenzinho causa transtornos à população



Fonte: Câmara Municipal de Santarém - PA, 2021.<sup>108</sup>

Segundo o Delegado do CRECI, morar atualmente do lado direito da Rod. Guilhon “é um luxo que poucos podem pagar”, além do acesso fácil e da proximidade à região central da cidade, a presença dos comércios na rodovia, a facilidade de acesso às praias, a vista para o Rio Tapajós são os elementos que fazem do Grande Maracanã um local “ideal” para morar.

Entre os anos de 2017 e 2020, procuramos alguns setores da Prefeitura de Santarém, entre eles a SEMINFRA<sup>109</sup>, na tentativa de obter dados referentes aos bairros do município, bem como, documentação pertinentes à região oeste da cidade, mesmo protocolando as solicitações, tanto de entrevistas, como de coleta de dados, nunca obtivemos resposta. O mesmo problema ocorreu com o INCRA de Santarém, órgão que julgamos ter importantes documentos daquela região. No caso do INCRA, o gabinete da Cidadania, respondeu que nossa solicitação havia sido encaminhada ao setor responsável e estava em análise. Contudo, não houve mais contatos<sup>110</sup>.

<sup>108</sup> Disponível em: <https://santarem.pa.leg.br/descaso-toma-conta-de-ruas-da-grande-area-do-santarenzinho-vereador-biga-kalahare-viu-de-perto-os-problemas-que-moradores-enfrentam-todos-os-dias/#prettyPhoto>. Acesso em: 12 nov. 2021.

<sup>109</sup> Secretaria Municipal de Infraestrutura;

<sup>110</sup> A profa. Dra. Maria Júlia Veiga Silva (Ufopa) vivenciou problema semelhante na produção da sua Tese intitulada “A Vulnerabilidade Socioambiental na Produção do Espaço Urbano da Cidade de Santarém - PA”, em relato a pesquisadora necessitou alterar sua fonte de coletas de dados, visto que os setores públicos também não atenderam suas solicitações, o que demonstra que o município não tem protocolo básico de atendimento, como em outros municípios do país.

Diante dos fatos, foi necessário buscar outras fontes de dados, como jornais, *sites* de imobiliárias, *sites* de compra e venda de imóveis, entre outros.

Em contato com o professor Enéias Barbosa Guedes, da Universidade Federal do Oeste do Pará, que gentilmente nos cedeu uma cópia do contrato de compra e venda e termo de posse do seu lote no Maracanã, foi possível fazer uma análise, ainda que pontual, da valorização da região nas últimas décadas. O documento mostrou que o professor Enéias comprou o seu lote<sup>111</sup> (360 m<sup>2</sup>), em 2013, no valor de R\$ 70.000,00; e que a compradora anterior comprou do Sr. José Carneiro da Cunha<sup>112</sup>, por R\$ 1.500,00, em 2003<sup>113</sup>. Isso significa um aumento de mais de 4.500 % em pouco mais de 10 anos. De 2013 aos dias atuais, o valor de um lote de mesma proporção na região do Maracanã, pode ser comprado por valores entre R\$ 90.000,00 e R\$ 140.000,00, evidenciando um aumento máximo de 200 %, devido, principalmente, ao incremento dos já citados comércios e serviços, o que sinaliza a valorização da área. A Figura a seguir é um recorte do documento supracitado, a escritura completa pode ser vista nos Anexos.

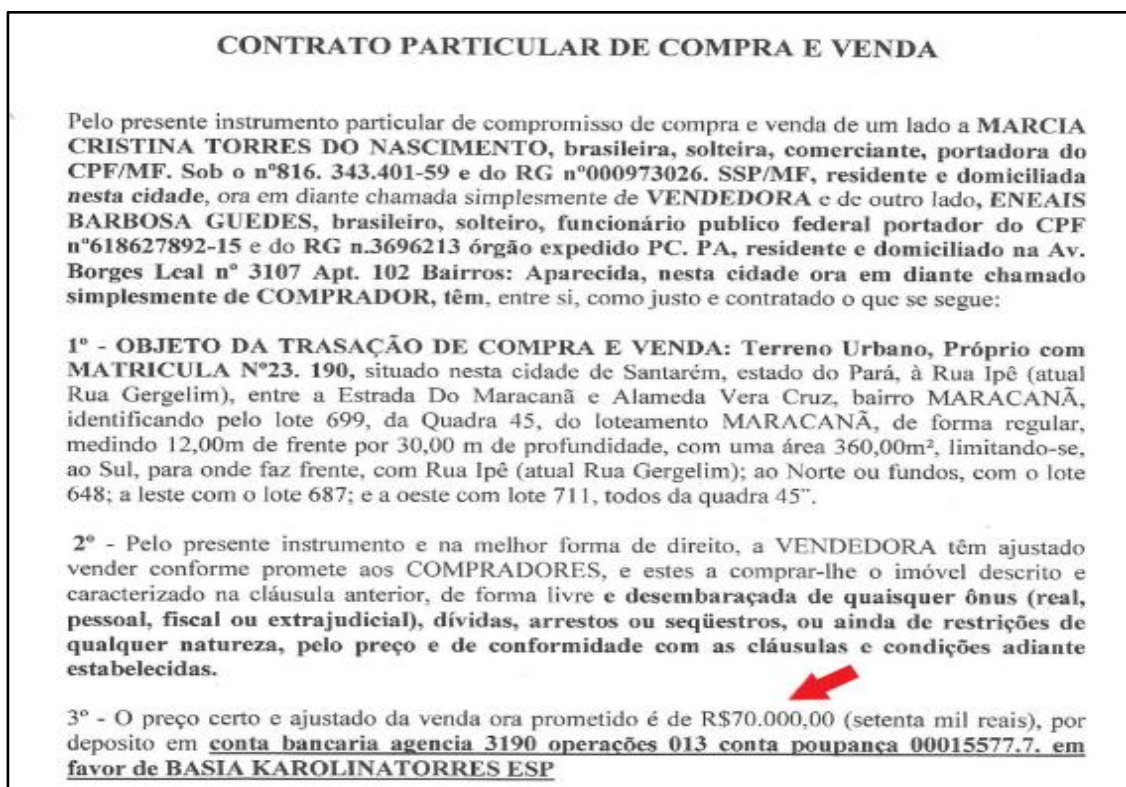
---

<sup>111</sup> Lote de nº 23.190. A documentação completa pode ser verificada nos Anexos.

<sup>112</sup> O nome do Sr. José Carneiro da Cunha pode ser verificado na Figura 35 (Planta de posse antiga fazenda do Maracanã).

<sup>113</sup> Nos documentos, a data da compra aparece como 2010, na verdade, a Sra. Márcia Cristina adquiriu o lote em 2003, mas deu entrada ao pedido de escritura em 2010, anteriormente, ela tinha apenas o termo de posse e recibo de compra e venda.

Figura 46 - Recorte de documento de compra e venda no bairro Maracanã/STM

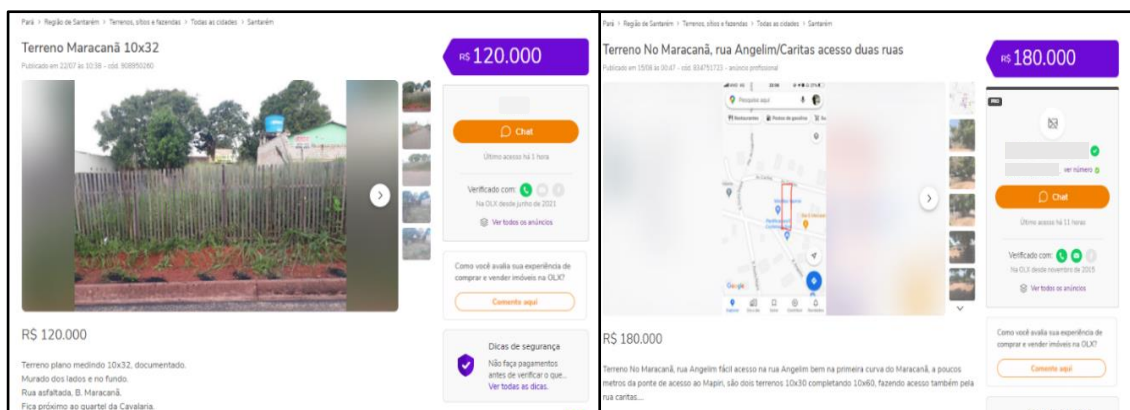


Fonte: Acervo pessoal do Sr. José Carneiro da Cunha (2021).

A Figura a seguir apresenta a oferta de lotes no bairro Maracanã. Ambos são próximos do lote do professor Enéias. Pelas ofertas, é possível perceber que a região continua em processo de valorização. A oferta à direita trata-se, na verdade, de dois lotes, cada um no valor de R\$90.000,00.

Figura 47 - Recorte de propaganda de venda de lotes no bairro Maracanã/STM/2020

Fonte: OLX Anúncios - Região de Santarém (2020) Nota: Lote 1 (à direita); Lote 2 (à esquerda).<sup>114</sup>



<sup>114</sup> Disponível em: <https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/terreno-maracana-10x32-908950260>; e <https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/terreno-no-maracana-rua-angelim-caritas-acesso-duas-ruas-834751723>, respectivamente. Acesso em: 12 out. 2020.

Entretanto, há localizações que apresentam valores ainda maiores, como no caso dos lotes em condomínios de luxo. A Figura a seguir refere-se à oferta de dois imóveis no Tapajós Royal Ville (TRV), pela imobiliária Raimundo Aquino, em junho de 2020. A imagem sugere que o condomínio tem uma valorização superior ao seu entorno.

Figura 48 - Venda de lote no condomínio TRV

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

### TERRENO EM CONDOMÍNIO ALTO PADRÃO - ROYAL VILLE

Publicado em 18/10 às 17:19 - cód. 933836738 - anúncio profissional

**R\$ 420.000**

Seu nome

Seu E-mail

Seu telefone (opcional)

Escreva sua mensagem aqui

**Enviar mensagem**

Seus dados serão compartilhados pela OLX com o anunciante. [Saiba mais](#)

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

Código do anúncio: TERRENO EM CONDOMÍNIO ALTO PADRÃO - ROYAL VILLE

TERRENO EM CONDOMÍNIO ALTO PADRÃO - ROYAL VILLE  
R\$ 420.000,00  
Lote / Terreno Residencial

Fonte: OLX Anúncios - Região de Santarém - PA (2020).<sup>115</sup>

É importante destacar que, para nossa pesquisa, interessa demonstrar a valorização da região oeste, um dos eixos de crescimento da cidade, em comparação aos outros dois eixos e não a todo o município, haja vista que queremos evidenciar as diferenças nos processos de expansão de cada um, de forma que a região se destaca pelo processo de valorização. Como forma de exemplificar, descrevemos, no Quadro a seguir, a diferença de valores por metro quadrado das regiões de expansão de Santarém, a saber: leste, sul e oeste.

<sup>115</sup> Disponível em: <https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/imoveis/terrenos?q=tapaj%C3%B3s%20royal%20ville>. Acesso em: 12 out. 2020.

Propomos o Quadro a seguir no intuito de sintetizar e evidenciar as diferenças nos valores do solo urbano entre as regiões sul, leste e oeste.

Quadro 04 - Valor do metro quadrado nas três regiões de crescimento em Santarém - PA

| REGIÃO | BAIRRO     | METRAGEM TOTAL LOTE | VALOR DO IMÓVEL | VALOR DO m <sup>2</sup> |
|--------|------------|---------------------|-----------------|-------------------------|
| LESTE  | JUTAÍ      | 240m <sup>2</sup>   | R\$ 16.000,00   | R\$ 66,6                |
| LESTE  | MAICÁ      | 1.260m <sup>2</sup> | R\$ 90.000      | R\$ 71,3                |
| LESTE  | ÁREA VERDE | 180m <sup>2</sup>   | R\$ 12.000,00   | R\$ 66,2                |
| SUL    | MARARU     | 300m <sup>2</sup>   | R\$ 15.000,00   | R\$ 50,00               |
| SUL    | IPANEMA    | 150m <sup>2</sup>   | R\$ 10.000,00   | R\$ 66,6                |
| OESTE  | ALVORADA   | 320m <sup>2</sup>   | R\$ 50.000      | R\$ 156,00              |
| OESTE  | MARACANÁ   | 300m <sup>2</sup>   | R\$ 140.000,00  | R\$ 466,2               |
| OESTE  | TRV        | 450m <sup>2</sup>   | R\$ 420.000,00  | R\$ 933                 |

Fonte: Elaboração própria a partir de sites de compra e venda de imóveis (2019-2021). Nota: Todos os valores e informações sobre os lotes descritos no quadro podem ser verificados no Apêndice B.

O Quadro permite-nos verificar que as regiões sul e leste apresentam valores, por metro quadrado, menores que os da região oeste. Mesmo o bairro Alvorada, localizado na margem esquerda da Rod. Fernando Guilhon, portanto, menos valorizada que o lado direito, pelas razões que já elencamos, apresenta valor maior do que os terrenos das outras duas regiões. Destacamos também o bairro Maracanã e o condomínio TRV, ambos na margem direita da Rodovia, no primeiro, o metro quadrado é mais que o dobro do valor do bairro Alvorada, no segundo, o salto no preço reflete sua valorização e diferenciação do entorno.

Para compreender o que ocorre na região oeste e, especificamente, no lado direito da Rodovia (Grande Maracanã, condomínio TRV etc.), é preciso entender de que maneira o solo urbano torna-se objeto do desejo, relacionando-se às ações diretas do poder público e dos investimentos realizados, tanto públicos, como privados, ou seja, a terra em si não tem valor, mas ela é um monopólio que se torna um capital em potencial, dependendo de suas características (localização, acessibilidade, infraestrutura etc.), esse valor pode chegar a cifras elevadas em comparação com outros lotes com menores vantagens.

As vantagens ou desvantagens estão relacionadas a esses investimentos, às atividades comerciais e de serviços, portanto, ao que se faz da terra, que vão gerar maior ou menor interesse pela terra urbana. Uma das formas de poder na esfera social (classes) está no potencial de rentabilidade auferido a um lote, conforme Villaça (2001), comumente gera segregação espacial, a partir da apropriação desigual das localizações da cidade. Nesse caso, o poder de compra das classes de maior renda,

vai garantir o acesso aos melhores espaços (mais acessíveis, com melhor infraestrutura ou a presença de amenidades etc.). A função social dos espaços entra em conflito com a propriedade privada.

Carlos (2020), ilumina nosso entendimento ao analisar a prática socioespacial urbana e sua relação com a propriedade privada e nos diz que

(...) a cidade se produz de modo a permitir a realização do processo de valorização do capital. De outro lado, se a cidade se constitui como condição e meio dessa realização, permitindo a efetivação do ciclo do capital, ela também se transforma em produto, e nessa condição fragmentada. Essa fragmentação se explica pelo fato de que a extensão do valor de troca do solo urbano divide e parcela o espaço, disponibilizando-o para o mercado de moradia e, nessa condição, a propriedade privada do solo, associada à existência de rendas diferenciadas no seio da sociedade como produto da subordinação ao valor de troca e à realização do mundo da mercadoria, efetivando um dos momentos de realização do processo de acumulação do capital – a compra e venda da habitação (p. 414).

E, ainda,

Assim, a cidade, produzida como mercadoria orientada pela realização do valor de troca, orienta e define todos os momentos da vida (a partir da posse da habitação), privando o indivíduo de seu conteúdo social, visto que o reino do valor de troca orienta a produção da cidade em função da lógica da acumulação que torna a própria cidade um negócio. Nessa condição, o espaço revela-se como homogêneo em função da intercambialidade imposta a ele, ao mesmo tempo que fragmentado pela existência do mercado imobiliário que divide a cidade em pedaços para vendê-la (p. 415).

Entendemos, assim, que a propriedade privada implica a divisão da cidade em parcelas desiguais, na medida que, quando um indivíduo busca atender uma de suas necessidades mais básicas, a do abrigo, dessa necessidade, outras questões serão definidas, como o acesso a bens e serviços etc. Logo, a definição do “ato de morar”, não se trata apenas da cidade vivida, ou do valor de uso da cidade, mas no seu valor enquanto mercadoria.

Há, na verdade, um jogo decisivo entre compradores e vendedores que perpassa pela oferta de créditos e trabalha com a expectativa futura do mercado de imóveis. Portanto, esse jogo é amplamente especulativo.

O mercado de terras urbanas transforma a cidade, no contexto de sua expansão, numa “máquina de crescimento”, canalizam agentes poderosos, como a

classe rentista (como os proprietários fundiários, por exemplo), de um lado, querendo obter lucro sobre a atividade construtiva e, o poder público, de outro, conformando políticas públicas em torno do “crescimento urbano” (BUENO; PERA, 2017, p.6).

O pensamento de David Harvey (2011) nos ajuda a compreender esse fenômeno. Segundo o autor, nas economias capitalistas há uma produção de excedentes financeiros para os quais, por força da competição, os capitalistas buscam saídas na forma de investimentos lucrativos, ou seja, há uma “necessidade” de aplicações rentáveis, o que alavanca o surgimento de novos incrementos e oportunidades econômicas aos investidores.

Nesse âmbito, os processos de crescimento urbano ocupam lugar de destaque, visto que a incorporação de novas terras – terras rurais transformadas em urbanas -, dão vazão à acumulação de capital e projetos de requalificação urbana também. Dessa forma, não somente o valor do solo urbano, mas também a renda da terra, a oferta de créditos, a ação do poder público, dos proprietários de terras, dos incorporadores e empresários da construção, precisa ser analisada num conjunto, pois têm ditado as regras e os rumos do crescimento urbano.

Gaspar e Somekh (2012, p. 133) questionam:

Como se materializa essa busca obsessiva pela valorização do capital no espaço urbano maximizada pela massa volátil de recursos que gira no mercado financeiro e ultrapassa dez vezes o valor da produção global em bens e serviços?

Na busca por responder a esse questionamento, os autores afirmam que o mercado imobiliário é parte desse processo. E ainda, que os chamados “grandes projetos urbanos” são criados para dar conta do apetite dos detentores de riqueza e dos proprietários fundiários (GASPAR, SOMEKH, 2012, p. 133). Esse processo vem ocorrendo desde os anos 1970 nos países centrais e, desde os 1990, no Brasil, principalmente por meio do instrumento urbanístico das Operações Urbanas

Entretanto, a prática de incorporar terras rurais à zona legalmente urbana não desapareceu no Brasil. Ou seja, as reestruturações internas de grandes áreas urbanas não eliminaram a expansão urbana absoluta, como ocorre em Santarém. Nos dois casos, o papel do Estado é fundamental para viabilizar os negócios com a propriedade imobiliária.

Entretanto, os projetos urbanos não são uma realidade apenas nos grandes centros; cidades de diversos tamanhos e especificidades, buscam criar vantagens competitivas e atrair investidores. Obviamente, a dimensão e capacidade de atração de investimentos de uma grande cidade supera os centros regionais. Nesses casos, não apenas surgem novas áreas urbanas, mas há ainda outros processos, como a requalificação de antigas áreas a partir de projetos de “revitalização”, entre outros.

Harvey (2011, p.149) nos diz que o poder dos proprietários de terras e de recursos/investidores tem sido mal calculado, afirmando que a produção do espaço e a urbanização tornaram-se, no capitalismo atual, grandes negócios. E ainda,

Essa arena de atividade movimentada algo como 40% da atividade econômica em muitos dos países capitalistas avançados. Não surpreende então que as infraestruturas urbanas sejam um componente fundamental nos pacotes de estímulo dos governos para levantar suas economias em ruínas. Além disso, é vital vê-lo como um poder ativo e não passivo, pois é justamente por meio da realização de novas geografias que os proprietários (em aliança com desenvolvedores, interesses da construção e, claro, financiadores onipresentes) avançam a sua posição de classe, além de trazer soluções-chave para o problema da absorção do excedente de capital (HARVEY, 2011, p.149).

No âmbito dessas “novas geografias”, governos locais, regionais ou nacionais, tem o poder de regulamentar o uso e a ocupação do solo, bem como de promover as políticas públicas por trás disso tudo, abarcando frações do capital interessadas na apropriação da renda do solo urbano. Tal processo resulta de ações, tanto políticas, quanto econômicas, induzindo vantagens, modificando os rumos dos investimentos, moldando o valor de troca dos espaços construídos e, por conseguinte, alterando a forma e a função dos espaços.

Da relação entre o capital e o poder público está o caráter mercantilizado dos ambientes construídos, acentuando o controle da terra como instrumento de poder das classes dominantes do país: o poder e o dinheiro se reforçam mutuamente (SMITH, 2008, p.177). Esse caráter mercadológico que orienta a produção do espaço, também o hierarquiza e fragmenta.

É possível notar, nas últimas duas décadas, que, para além da expansão urbana citada no Capítulo anterior, a região oeste da cidade, sobretudo, entre a margem direita da Rod. Fernando Guilhon e o Rio Tapajós, o crescimento e valorização é diferenciado das demais regiões. O nível da população que busca morar



e/ou investir pode ser notado no padrão das residências construídas, no porte dos novos empreendimentos e negócios, no crescimento do número de condomínios fechados, bem como na melhor infraestrutura dessa área.

Outra situação emblemática nessa área é o caso do lote anexo ao condomínio TRV, pertencente ao Sr. Hendrik Rodenhuis, que foi oferecido por R\$ 18.000.000,00 em 2020 aos condôminos do TRV, na ocasião em que o grupo de moradores apresentou o interesse na compra da área, com o intuito de expandir o condomínio, ou seja, na implantação de uma segunda etapa do TRV.

Segundo o Prof. Aquino, o lote não tem nenhuma infraestrutura, ainda assim, caso o terreno fosse fracionado - como foi no TRV em lotes de 450m<sup>2</sup> -, cada um sairia por mais de R\$ 400.000,00, semelhante ao praticado pelo mercado imobiliário em relação à venda dos lotes remanescentes do TRV, no entanto, o condomínio, diferente do lote do Sr. Hendrik, conta com toda a infraestrutura urbanística. Nesse caso há um valor potencial da terra urbana, que parte da valorização que a implantação do TRV e do Shopping produziram no seu entorno, trata-se de uma das expressões maiores do processo de hierarquização e fragmentação do espaço urbano em Santarém. Assim, passaremos a discorrer sobre o Condomínio Tapajós Royal Ville (TRV).

## **5.2 A implantação do Condomínio Tapajós Royal Ville (TRV)**

O TRV diferencia-se de outros condomínios fechados por alguns aspectos: o tamanho dos lotes (450m<sup>2</sup>), o que difere de outros loteamentos que normalmente fracionam os lotes em frações de 250m<sup>2</sup>; o padrão de construção das casas, que em geral têm em torno de 400 m<sup>2</sup>, infraestrutura completa (saneamento, segurança, lazer). Já mostramos anteriormente que um lote no TRV, atualmente, pode ser comercializado por mais de R\$ 400.000,00, ou seja, acessível apenas para uma população de alta renda, lembrando que o PIB per capita de STM é de mais de 16 mil reais, sendo que o salário médio mensal é de 2,2 salários-mínimos, porém mais de 45% da população ativa recebe até meio salário-mínimo (IBGE, 2019<sup>116</sup>).

Os moradores/condôminos do TRV são em geral: empresários, médicos, funcionários públicos de alto escalão (promotores e juízes), conforme o relato do prof. Aquino. Ao perguntarmos sobre a renda média dos moradores, ele respondeu

---

<sup>116</sup> Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/santarem/panorama>. Acesso em: 12 out. 2020.

ironicamente: “eu sou o único professor aqui, o restante é gente que tem vários imóveis pela cidade, tem casas de veraneio, barcos, lanchas, famílias ricas de Santarém”.

Buscando informações junto à Construtora Construnorte, responsável pela implantação do projeto, em 2020, o Sr. Ilderglan nos recebeu para uma entrevista, por meio da qual obtivemos algumas respostas importantes, porém, alguns dados e informações sobre o empreendimento nos foram repassados pelo Delegado do CRECI<sup>117</sup>, tendo em vista que o entrevistado não se sentiu à vontade para respondê-las. Assim, em consulta posterior, verificamos os dados sobre valores de compra e venda dos lotes com o Sr. Carlos Ribeiro.

---

<sup>117</sup> A entrevista do Delegado do CRECI, o Sr. Carlos Ribeiro, foi em 2019, portanto, anterior ao Sr. Ilderglan, porém, ele se colocou à disposição da pesquisa para tirar dúvidas sobre informações imobiliárias. Assim, fizemos uma consulta sobre dados do TRV em 2021.

Figura 49 - Vista parcial do Condomínio Tapajós Royal Ville e entorno



Fonte: Adaptado de Google Earth (2021).

Além da entrevista com o Sr. Ilderglan, o professor Aquino, síndico e um dos primeiros moradores do condomínio, forneceu-nos informações e documentos (como escritura de imóvel<sup>118</sup>) muito importantes que nos ajudaram a chegar ao entendimento de que o TRV marca a construção de um espaço seletivo naquele setor. Ainda com a ajuda do síndico, enviamos um formulário de pesquisa aos moradores do TRV, com o objetivo de compreender a razão principal da escolha em morar ali.

A entrevista com o Sr. Ilderglan foi presencial e gravada em áudio, já com o prof. Aquino, utilizamos o *Google Meet* e a entrevista foi gravada em vídeo; o formulário de pesquisa foi enviado aos 56 moradores, via grupo de *WhatsApp* dos condôminos, por meio de um link do *Google Forms* (Cf. Apêndice C), entre os meses de janeiro e fevereiro de 2021. Isso se deu por conta dos desdobramentos da pandemia do COVID-19. Na verdade, as medidas preventivas, os períodos de isolamento social (bandeiras vermelha, preta e roxa), vivenciados na cidade, tornaram-se obstáculos para o desenrolar da pesquisa. A Rod. Fernando Guilhon, que dá acesso ao TRV, foi interditada em vários momentos, numa tentativa, por parte da prefeitura, de impedir a população santarena de se aglomerar nas praias da cidade durante os períodos mais críticos da pandemia.

Nesse sentido, além de impactar o acesso aos lugares, a pandemia também incidiu na falta de acesso às informações, documentos e empresas, obrigando-nos a redimensionar e redirecionar a pesquisa. Um exemplo disso é o formulário enviado aos moradores do TRV; dos 56 moradores<sup>119</sup>, apenas 22 acessaram o link e responderam ao formulário, mesmo ele tendo sido enviado<sup>120</sup> semanalmente ao grupo pelo síndico, com orientações para o preenchimento. Acreditamos que, em outra situação, a realização de uma pesquisa de campo com aplicação de questionário de pesquisa, surtiria melhor efeito. Assim, consideramos o formulário de pesquisa como uma sondagem, sem efeito estatístico, mas que contribui para entendermos, em linhas gerais, o pensamento do morador do condomínio.

Segundo o Sr. Ilderglan, na época em que a Construnorte adquiriu o lote do TRV, a empresa já tinha outros dois lotes na região sul da cidade, porém, para a implantação do projeto do Condomínio destinado desde o início para uma população

---

<sup>118</sup> A escritura do imóvel do prof. Aquino pode ser vista nos Anexo 2.

<sup>119</sup> No momento em que enviamos o formulário, moravam 56 famílias no TRV.

<sup>120</sup> O formulário foi enviado entre os meses de janeiro e março de 2021 via *WhatsApp*, pelo link de acesso: [https://docs.google.com/forms/d/1SaqidyTEr-UadwaCMG79JQ9PPdGpUy78H8nnZ4\\_2Czl/edit](https://docs.google.com/forms/d/1SaqidyTEr-UadwaCMG79JQ9PPdGpUy78H8nnZ4_2Czl/edit).

com alto poder de compra, a área era a mais adequada. No relato do entrevistado, ele fez menção aos aspectos que diferenciava o citado lote dos outros dois, a saber: a crescente valorização do setor oeste, o fácil acesso, a proximidade com o rio Tapajós. Nesse último caso, ele afirmou que uma das formas que a empresa utilizou para convencer os possíveis compradores foi apostar no desejo “que todo santareno tem” de “morar perto do rio”.

Advertimos, no entanto, que esse “desejo”, citado pelo interlocutor, não está pautado mais nas primeiras relações da cidade com o rio, nas quais o rio definia a dinâmica da vida. Na atualidade o rio se insere no cenário da expansão da cidade como um produto que pode ser consumido a partir do consumo do lugar, das paisagens e das belezas naturais e, de forma abstrata, como elemento capaz de agregar valor à terra urbana, na medida que se trata potencialmente da viabilidade novos de negócios.

Ressaltamos aqui que os quatro interlocutores que participaram das entrevistas desde o início da pesquisa afirmaram que, em Santarém, morar perto do Rio Tapajós é sinônimo de “luxo, de riqueza, de status”, e que construir uma casa com vista para o rio é alvo do desejo de muitos. Abrimos um parêntese aqui para lembrar o que já mencionamos no Capítulo 2: quanto mais as cidades se distanciam da primeira natureza, a partir do processo de urbanização, mais, no âmbito do mercado, recria-se a “necessidade” de se estar próximo da natureza, no intuito de vendê-la. Além disso, a empresa apostou em mais dois outros diferenciais: a implantação do Shopping Rio Tapajós e o acesso fácil à Rodovia Everaldo Martins (PA-457), que liga por terra Santarém ao maior balneário da região, o distrito de Alter do Chão.

Na Figura a seguir, é possível ver o compartilhamento de entradas entre o Shopping e o TRV. A rua de entrada no Condomínio fica ao lado da entrada para Shopping, na venda do lote para o grupo Franere, a Construnorte optou por deixar um acesso direto à Rod. Fernando Guilhon, mesmo podendo construir a entrada na rua lateral. Dessa forma, o comprador, ou o visitante do condomínio, tem a sensação de que o loteamento está dentro da área do shopping, ou vice e versa. Dessa maneira, a propaganda feita durante as vendas dos lotes era: “more de frente para o rio Tapajós, próximo da saída para Alter do Chão, no único condomínio com um Shopping dentro” (ENTREVISTA, Prof. Aquino, 2021).

Assim, ao implantar o condomínio, a Construnorte criou o ideário da “necessidade” (por meio da propaganda) que se propaga pela venda dos imóveis.

Dessa forma, a ideia, ora vinculada à relação histórica com o rio, ora atrelada às novas relações que se dão por meio do turismo, só poderiam ser satisfeitas por meio da compra de um imóvel da própria construtora. Assim, temos o enraizamento do processo de produção de espaços seletivos, marcados por um modo de vida urbana que está alicerçado nas “necessidades” criadas pelo mercado imobiliário.

Figura 50 - Vista da entrada do Shopping Rio Tapajós e do Condomínio TRV



Fonte: Adaptado de Google Earth (2021).

Em síntese, podemos notar, pela fala dos entrevistados, que a primeira relação com o rio (ou rios) foi rompida, considerando a economia voltada para as estradas (avanço da produção da soja, corredor de exportação etc.), porém, com a expansão da cidade para a região oeste, essa relação foi ressignificada e, de certa forma, foi intensificada: não é mais a relação de dependência que havia no passado (fonte de alimento, trabalho, transporte), agora é uma outra relação que está sendo estabelecida e consolidada, que evidencia o consumo das paisagens.

Nesse sentido, o mercado imobiliário, utiliza os desejos e fetiches sociais de qualidade de vida e lazer, assim como a relação histórica local com os rios, como fatores de valorização da terra urbana. Lembramos aqui a fala do Sr. Carlos Ribeiro quando afirma que se trata de uma área mais fresca (referindo-se às áreas próximas ao rio Tapajós), com melhor ventilação e isso, numa região tão quente como o Oeste

do Pará, sinaliza maior conforto térmico, tal fato é apropriado pelo mercado imobiliário, tornando-se um dos referenciais das novas (e velhas) “necessidades”.

É preciso viver na Amazônia para compreender alguns “caminhos” da população. Há um saber construído historicamente, advindo da experiência prática, da lida com os períodos intensos de chuva e de seca, com a sazonalidade do rio, com tempo natural das coisas e é a isso que nos referimos ao falar de “velhas necessidades”, ou seja, ao afirmar que o mercado imobiliário se apropriou de fatos que são inquestionáveis, fazendo deles mais que uma necessidade, um luxo.

Assim, a Construnorte apostou na venda de uma ideia, ligada às necessidades e a cultura local, transformou-a em sinônimo de status, de luxo; e também apostou na certeza de rentabilidade futura, usando a construção do Shopping para atrair os investidores/compradores. Dos 139 lotes do TRV, foram vendidos 135; os outros 4 lotes, com dimensão diferenciada, a Construtora deixou para valorizar e, no futuro, implantar algum tipo de empreendimento. Não ficou claro na fala do Sr. Ilderglan sobre que tipo de projeto seriam implantados nesses lotes.

Segundo o prof. Aquino, muitos compradores adquiriam mais de um lote como forma de investir capital. Isso mostra o potencial especulativo do empreendimento. Também afirmou que, por conta da pandemia e do isolamento social decorrente dela, muitos proprietários haviam iniciado a construção de duas residências, que, a princípio, não ocorreria tão rápido, já que a compra se tratou muito mais de um investimento a longo prazo, mas que, em busca de mais espaço de circulação e de lazer para a família, decidiram antecipar os planos de construção. Assim, a expectativa é que até o final de 2021 e início de 2022, 80% dos compradores já tenham construído suas casas.

Na consulta feita aos condôminos do TRV (Cf. Apêndice A), perguntamos a razão da escolha por morar no Condomínio, as respostas mais frequentes foram: segurança, infraestrutura, lazer, tranquilidade e qualidade de vida.

Perguntamos aos moradores quais eram as vantagens de morar no TRV e demos a eles as seguintes opções de respostas: segurança; infraestrutura; acesso ao condomínio; proximidade dos comércios; proximidade das praias; vista para o rio Tapajós; qualidade ambiental. Para cada opção, eles poderiam escolher um parâmetro, sendo: 1) não é importante; 2) um pouco importante; 3) importante; 4) muito importante; 5) extremamente importante. A partir dessa questão, obtivemos as seguintes respostas:

Quadro 05 - Respostas dos moradores do TRV sobre as vantagens de morar no Condomínio.

| OPÇÕES  | 1) NÃO É IMPORTANTE | 2) UM POUCO IMPORTANTE | 3) IMPORTANTE | 4) MUITO IMPORTANTE | 5) EXTREMAMENTE IMPORTANTE |
|---|---------------------|------------------------|---------------|---------------------|----------------------------|
| SEGURANÇA   | 0                   | 0                      | 2             | 4                   | 16                         |
| INFRAESTRUTURA  | 0                   | 0                      | 3             | 8                   | 11                         |
| ACESSO AO CONDOMÍNIO  | 0                   | 4                      | 6             | 6                   | 6                          |
| PROXIMIDADE DOS COMÉRCIOS                                     | 4                   | 10                     | 5             | 2                   | 1                          |
| PROXIMIDADE DAS PRAIAS  | 10                  | 8                      | 3             | 0                   | 1                          |
| VISTA PARA O RIO TAPAJÓS                                      | 4                   | 9                      | 3             | 3                   | 3                          |
| QUALIDADE AMBIENTAL (relativo à ventilação, arborização etc.) | 0                   | 2                      | 3             | 5                   | 12                         |

Fonte: Elaboração própria (2021).

É interessante observar que a resposta sobre os quesitos de proximidade das praias e vista para o rio Tapajós contradiz o que todos os entrevistados afirmaram, ou seja, de que morar perto das praias e com vista para o rio é alvo do interesse/desejo da população de Santarém. No Quadro, é possível ver que, juntando a opção um (1) e dois (2), temos que 18 moradores que não consideram importante morar próximo às praias; e 13 moradores não consideram significativo ter uma casa com vista para o rio. Por outro lado, os quesitos segurança, qualidade ambiental e infraestrutura, respectivamente, são as vantagens mais apreciadas.

Analisando as respostas dos condôminos com a entrevista realizada com o prof. Aquino, chegamos a algumas conclusões. A resposta negativa quanto à proximidade das praias e a vista para o rio pode estar alicerçada no fato de que, desde o início da implantação do TRV, havia um desejo, tanto da Construnorte, quanto dos investidores/compradores, pela compra do lote que fica ao fundo do Condomínio, visando a ampliação do loteamento, ou seja, para uma segunda etapa do TRV. Tal lote daria aos moradores o acesso direto à praia. Em 2020, os moradores, em associação, procuraram o representante do dono do citado lote, o Sr. Gaspar, porém, o valor pedido pela área atualmente é de 18 milhões de reais, muito acima do que os investidores estavam dispostos a pagar, cerca de 7 milhões.

Segundo o prof. Aquino, era um “sonho” coletivo, que a rua central do condomínio, terminasse na praia, na qual eles poderiam construir um píer para atracar



barcos e lanchas particulares. É provável que o desejo recentemente frustrado pode ter interferido na resposta dos moradores. É importante relatar também que, conforme o entrevistado, a maioria tem casas de veraneio da região, logo o “sonho” de morar próximo ao rio, de certa forma, já foi alcançado.

Perguntamos ainda se, no momento da escolha por morar no setor oeste, o processo de valorização da região tinha sido levado em conta. Dos 22 moradores, 36,4% responderam que “Sim”; 18,2% disseram que somente “Em Parte”; e 45% disseram que “Não”, ou seja, não considerou esse critério como importante.

Além disso, perguntamos se o acesso à documentação legalizada no ato da compra foi importante na decisão por morar no TRV: 90,9% afirmaram que “Sim” - que isso foi fundamental; um morador disse que não considerou o fato no momento da compra e outro afirmou que nunca pensou sobre a questão.

Apesar da pergunta parecer óbvia demais, ou até desnecessária, haja vista que todo comprador quer ter a segurança jurídica no imóvel adquirido, optamos por inserir tal questão devido ao fato de que a comercialização de imóveis somente com contrato de compra e venda e termo de posse é uma prática comum no município, na realidade, a maioria das localidades do Estado sofre com essa mesma problemática. Assim, consideramos importante arguir os proprietários sobre a questão; mesmo esperando 100% de resposta positiva, encontramos duas respostas que reafirmam o problema dos imóveis sem documentação.

Para finalizar, perguntamos aos condôminos se estavam gostando de morar no TRV. A maioria respondeu que sim, que o condomínio oferece diferenciais importantes em relação aos outros bairros da cidade, como segurança, tranquilidade, infraestrutura, local amplo para lazer (quadra de tênis, quadra de areia para futebol e vôlei, complexo de piscinas, playground).

Na entrevista com o prof. Aquino, ele nos disse que, para adquirir dois lotes, um para ele e sua esposa e o outro, para a sua filha, ele se desfez de dois imóveis no bairro Mapiri, adjacente ao centro da cidade, ou seja, imóveis bem localizados. Perguntamos ao professor qual a razão de trocar a moradia tão bem localizada por uma mais distante e, se no final, valeu a pena. O professor Aquino nos disse que antes deles (ele e sua esposa) decidirem comprar os lotes do TRV, consideraram alguns fatores: o espaço para as netas brincarem, a segurança e, sobretudo, a qualidade de vida,

Para mim o condomínio foi o melhor investimento que eu fiz. Aqui o pessoal que tem muito recurso financeiro, mais rico, eles vêm mais para cá por causa da segurança. A maioria já foi assaltado, temos um caso de um morador aqui, que ele e a esposa que é cadeirante foram assaltados e os bandidos bateram neles, então, eles optaram pela segurança, outro foi assaltado numa casa de praia, a família toda foi rendida pelos bandidos, imagina o trauma? Depois disso eles mudaram para um apartamento, porém eles não gostam de morar em apartamento, acharam que morar em apartamento restringia muito a liberdade dos filhos e queriam algo parecido com o que eu quero para minhas netas (ENTREVISTA, Prof. Aquino, 2021).

Além da questão da segurança expressa nessa fala, outros fatores foram importantes no processo de decisão da família do prof. Aquino. Entre eles, podemos destacar, a qualidade de vida, o espaço de lazer, a relação de confiança entre os moradores, sobre isso, podemos inferir que essa relação pode ser construída pela propriedade adquirida, que indica serem todos “pertencentes à mesma classe”.

Aqui por exemplo a velocidade máxima no condomínio é 40km/h, onde as crianças brincam é 10km/h. Isso é qualidade para nossos filhos e netos. Eu achei muito legal quando um deles (referindo-se a um condômino) me disse que no condomínio nós temos uma gangue: a gangue dos pés descalços (risos). É essa delícia de ter isso, as portas não são fechadas, sensação de uma cidade antiga, que você pode ficar na calçada, de ficar com portas e janelas abertas, de poder deixar as bicicletas na porta e ninguém pegar.

Eu até me preocupo com minhas netas, porque elas não têm a dimensão do que é o roubo, eu tenho que ensiná-las que lá fora é diferente. **Quando eu entro no condomínio eu tenho a sensação de que eu não estou dentro de Santarém, eu não estou dentro de uma cidade brasileira normal, parece uma outra sociedade, é um mundo dentro de outro mundo** (ENTREVISTA, Aquino, 2021. Negrito nosso).

A fala marcada acima reforça o que inferimos antes sobre a relação de confiança entre os moradores: “um mundo dentro de outro mundo”; obviamente não é um mundo para todos, somente para aqueles que podem pagar, salienta a negação da vida urbana. De fora do “mundo do condomínio”, para além dos seus muros altos, da cerca elétrica, do sistema de vigilância, de seus portões, a vida é outra. Sim, o entrevistado tem razão ao afirmar que, ao entrar no TRV, parece que não está em Santarém, pois a realidade da maioria dos bairros da cidade é de ausência de saneamento básico, ausência de espaços apropriados de lazer, falta segurança e, em alguns locais, falta até mesmo a coleta de lixo, nos quais os veículos, muitas vezes, não conseguem transpor os obstáculos causados pelas chuvas

A fala é clara: um mundo dentro de outro mundo, porém um mundo que exclui o outro, que segrega, que se distancia. Obviamente essa segregação e distanciamento tem o seu preço: é caro morar no TRV, não apenas pelo valor dos lotes, também pelo padrão de casas construídas.

A segregação imposta pelos muros dos condomínios fechados não é uma característica exclusiva de Santarém, é uma marca da formação de espaços seletivos urbanos em todo o mundo, na qual, as vias públicas são privatizadas, haja vista que aqueles que moram fora dos muros são impedidos de trafegar pelas ruas dos condomínios. Em alguns casos, os muros, cercas e portões impedem (ou aumentam a distância) da população residente no entorno, de ter acesso a equipamentos públicos.

No caso do TRV, ele não segrega apenas por seus muros, a implantação do Condomínio, associado à construção do Shopping, “jogou para cima” o valor da terra urbana, provocando o apetite voraz dos incorporadores, construtores e agentes imobiliários, por mais terras urbanas. De fato, na sequência do TRV, surgiu o loteamento Buriti e muitas outras áreas estão passando por processos de transição de terra rural para urbana.

É importante salientar que o movimento de expansão da cidade teve como mola propulsora as intervenções do governo federal e do poder público local sobre o espaço. Os eixos estruturadores de crescimento da cidade, escancaram, por um lado, a força do capital externo e, por outro, os interesses da elite interna, mediados pelas ações do poder público. Ao analisar tal mediação, Gaspar e Somekh afirmam:

(...) acabam quase sempre associados à valorização do solo, concomitante elevação do preço dos imóveis, desalojamento de populações e empresas incapacitadas de pagar pelo preço da terra, elitização dos espaços melhor localizados (acessibilidade), segregação socioespacial e espraiamento (suburbanização) do crescimento urbano – ocasionando congestionamentos, prejuízos ambientais e acréscimo de custos, decorrente da expansão territorial dos serviços públicos (2012, p.137).

O poder público, em qualquer esfera, é muitas vezes conivente com esse processo, haja vista que participa diretamente na condição de regulador, prestamista e investidor direto, embora na qualidade de avalista dos lucros privados (GASPAR; SOMEKH, 2012). Entendemos que essa lógica é resultado das características atuais da economia, na qual prevalece a apreensão dos interesses públicos pela lógica

financeira. O mercado de capitais tem na produção espaço urbano uma oportunidade para investir seus excedentes, concentrando recursos e acentuando o poder de determinados grupos locais, bem como de investidores externos. Tal fator expressa a relação espacial do capital com o a produção do espaço urbano.

É fundamental compreender que essa relação, está intimamente associada à expansão do capitalismo na atualidade, na qual o espaço urbano é capitalizado como espaço de acumulação. Em outros momentos históricos, as cidades eram fortalecidas/consolidadas por outras lógicas: por motivações religiosas, defesa do território, ou mesmo pelo mercado de trocas.

Parece contraditório que a terra urbana tenha ganhado tal atributo, visto que o avanço das tecnologias, das informações, das comunicações, dos transportes, somados à fluidez dos mercados, flexibilizaram os fatores de localização dos negócios na cidade, permitindo sua descentralização e periferação. No entanto, Lemos (2005, p.29) nos adverte “Não estamos inaugurando um mundo pós-urbano, muito pelo contrário, estamos vivendo o reforço do urbano”, embora as empresas tenham uma certa liberdade ao optar pela localização, o desenvolvimento dos subcentros, a partir de vantagens locacionais, produz novas forças de aglomeração e impacta diretamente as periferias urbanas.

É nesse contexto que as intervenções urbanas se tornaram fundamentais nesse processo, haja vista seu poder de (re)direcionar os rumos da expansão da cidade. À exemplo disso, podemos destacar a implantação do aeroporto de Santarém: qual foi o critério de escolha da localização e implantação do aeroporto da região oeste na década de 1970? Quais interesses foram considerados?

Segundo o Sr. Ilderglan, os critérios foram meramente técnicos, ou seja, a escolha partiu das especificações e exigências comuns na implantação de um aeroporto. Para o Sr. Jordan e o Sr. Carlos Ribeiro, no entanto, a escolha partiu do interesse de valorização das terras no entorno do aeroporto, que, naquele momento pertenciam a uma família com influências políticas na região do baixo Amazonas.

Independente de qual dos interlocutores tenha feito uma leitura mais real dos fatos, a implantação do aeroporto e a abertura da estrada que o ligava até a área central, bem como posteriores infraestruturas implantadas, definiu o novo eixo de expansão de Santarém. Nesse sentido, defendemos a atenção necessária às intervenções urbanas por parte dos governos locais, considerando principalmente a capacidade que elas encerram em formar renda do solo e de produzir espaços

urbanos, acentuando a fragmentação do tecido urbano, na medida que cria centralidades e periferias; segundo Carlos (2020, p.417), “a periferia é o outro da centralidade, sendo sua negação”.

Cidades de distintos tamanhos e por diferentes razões vivem a mesma realidade. Gaspar e Somekh (2012), afirmam que as ações do poder público impactam a produção do espaço urbano e, assim: elevam significativamente o preço do solo urbano, a especulação imobiliária, deslocam a população de renda média ou baixa de bairros tradicionais, agravam o processo de dispersão urbana e de favelização. No caso dos condomínios fechados, os autores afirmam que se constituem em “um fenômeno generalizado de segregação, hostilidade e exclusão”.

Por outro lado, o poder público carrega em si o poder regulador dessa dinâmica. Se o espaço é relacional, fruto de práticas e fluxos sociais, os lugares constituem articulações específicas, no interior de amplas geometrias de poder (MASSEY, 2007, p.167), dentro das quais compete ao Estado o papel decisivo (GASPAR, 2008).

Ressaltamos que não existe neutralidade na relação entre o Estado e os interesses do capital. Sobre isso, o documento do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) diz:

(...) O Estado é um espaço de condensação complexa e de mediação de forças sociais. Na verdade, a visão neutra é uma maneira de argumentar em favor de um tipo de Estado que, por meio de suas políticas e, certamente, de suas omissões, é um ativo reproduzidor de desigualdade e um grande obstáculo à expansão de direitos civis e sociais (PNUD, 2004, p.66).

Espaço é multiplicidade, é “a esfera da contínua produção e reconfiguração da heterogeneidade em todas as suas formas – diversidade, subordinação, interesses conflituosos” (MASSEY, 2005, p.61). E, conclui a autora que, ao espaço relacional deve corresponder uma política relacional, radicalmente democrática. Essa insubstituível função da esfera pública em nosso momento histórico diz respeito a todos os níveis de poder, do local ao global. Além do importante papel do poder público como regulador das intervenções urbanas, o envolvimento da sociedade civil (diferentes atores) contribui para a busca de novas formas de gestão e instrumentos de planejamentos, que considerem as lutas sociais.

Em face das crises sociais, provocadas pelo poder do capital sobre o espaço urbano, é essencial a criação de formas de ação concebidas e executadas em nível

local, com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico. Contudo, Harvey (2011), faz uma crítica importante do que ele denomina “empreendedorismo local”, envolvendo não apenas o desenvolvimento de parcerias entre o poder público e o setor privado, mas a capacidade mais geral de articulação, por parte dos atores e forças sociais. O autor parte do princípio de que o poder de ordenar o espaço deriva (ou deveria derivar) de um complexo conjunto de forças, mobilizadas por diversos agentes, o governo local deve (ou deveria) coordenar uma ampla gama de forças sociais, sobretudo aquelas vinculadas aos interesses sociais, exercitando a governança urbana.

Muitas experiências recentes de articulação entre os setores público e privado apontam para uma possível reorientação do poder local, com vistas à inserção de questões relacionadas ao desenvolvimento econômico e social na agenda política. Um mundo mais humano e digno de se viver requer não apenas alterações profundas na estrutura econômica, mas na maneira como o espaço construído, nas esferas local e regional, é organizado e apropriado, como David Harvey corretamente nos adverte.

Nesse sentido, o que observamos por meio da pesquisa é que nesse “jogo de forças”, no âmbito da produção do espaço em STM, o que tem prevalecido são os interesses dos agentes imobiliários e de grupos de investidores, que têm no espaço urbano uma ferramenta - ao mesmo tempo que também se constitui um produto -, de reprodução do capital.

## CONCLUSÕES

---

A pesquisa que constituiu esse trabalho de Tese buscou analisar a produção do espaço urbano em Santarém - PA, um espaço é repleto de contradições que, por sua vez, revelam alianças e estratégias por parte do Estado e dos agentes econômicos. Nesse sentido, a morfologia diferenciada da cidade, bem como os usos e conteúdos sociais da expansão urbana em direção a oeste, sinalizam para a importância da regularização da propriedade fundiária e para a expansão do turismo na explicação desse processo.

Na busca por desvendar essa dinâmica espacial, compreendemos a importância dessa pesquisa e de outras mais que encontramos ao longo desse percurso. De igual modo, torna-se importante sua continuidade, ou seja, nossas reflexões não expressam um momento conclusivo, mas a possibilidade de continuidade, haja vista, por um lado, a complexidade do nosso objeto de estudo, por outro, o potencial de campos de investigação ainda não enfrentados. Dessa forma, esse momento, expressa nossa intenção de concatenar as principais inferências da pesquisa.

Nesse sentido, a cidade de Santarém, localizada no oeste paraense, apresenta seis diferentes momentos de expansão do núcleo urbano: 1) do Século XVII a 1940; 2) de 1940 a 1950; 3) de 1950 a 1977; 4) de 1977 a 2002; 5) de 2002 a 2010; 6) a partir de 2011 até os dias atuais, pelos quais percebemos o rompimento com antiga forma de cidade ribeirinha, crescendo nos eixos sul, leste e oeste. Nos dois primeiros, a ampliação do tecido urbano se deu (e ainda se dá) em virtude da abertura das rodovias (BR-163; PA-370), assim como da construção dos portos. Esses elementos fazem parte do conjunto de obras implantadas pelo Estado a partir da década de 1970, pautado num discurso de desenvolvimento econômico e integração da Amazônia ao território nacional. Esses projetos governamentais delinearão as bases da nova fronteira do capital e, ao mesmo tempo, promoveram, de forma expressiva, alterações no espaço urbano (crescimento urbano acelerado, êxodo rural, pressão sobre áreas protegidas, segregação socioespacial etc.), rompendo com a morfologia e as relações sociais típicas (ribeirinhas), especialmente nos eixos sul e leste.

Nesse contexto, subjacente aos projetos e programas governamentais de desenvolvimento econômico da Amazônia, encontramos a força do capital em sua

capacidade de expansão com vistas à acumulação. Além disso, fica evidente o papel do Estado enquanto formulador/propositor das políticas públicas e das ações que, de forma direta ou indireta, produzem o espaço urbano e ganham expressão à medida que se materializam e transformam espaços.

Apesar da cidade crescer em três sentidos, é no eixo de crescimento a oeste que percebemos um diferencial de expansão. Nele, há novas lógicas que se sobrepõem à da cidade como fronteira agrícola. Nesse setor, a relação historicamente construída com o rio (ou rios) é ressignificada e absorvida pelo mercado imobiliário que a transforma em “novos desejos”. Nessa perspectiva, as atividades ligadas ao turismo, às belezas naturais da região, tornam-se mercadorias e, ao mesmo tempo, condição de valorização da terra urbana. Contudo, a possibilidade de realização de negócios e de ganhos do setor imobiliário fundamenta-se na questão da legalidade fundiária, ou seja, o crescimento e a valorização só são possíveis porque há segurança jurídica para o mercado de residências e para os empreendimentos comerciais, diferente das outras duas regiões onde a ilegalidade da terra está mais presente, como demonstramos ao longo do trabalho.

Entendemos, assim, que a propriedade da terra é a base para explicar os processos de valorização da zona oeste, na qual, destacam-se: a formação de uma nova centralidade, margeando a Rod. Fernando Guilhon - principal via da região, na qual observamos o rápido crescimento de empreendimentos (comércio e serviços) de grande porte, ligados a grupos externos à cidade como o Shopping Rio Tapajós e os mercados atacadistas -; o surgimento de áreas seletivas, destinadas a uma população de maior renda, representadas pelo condômino de luxo Tapajós Royal Ville; e, em contrapartida, a segregação socioespacial sinalizada pela ocupação Vista Alegre do Juá.

Entretanto, a propriedade da terra não possui valor em si, mas ela garante a quem tem o seu domínio, um monopólio sobre o uso do lugar; e, na sociedade capitalista, na qual a superfície ou o solo torna-se também uma mercadoria, a forma de realização da propriedade da terra se dá através da renda. Dessa forma, os proprietários fundiários apropriam-se de uma parte da riqueza geral (valor) produzida pela sociedade, apenas pelo fato de serem proprietários. Assim, a definição dos usos possíveis da terra relaciona-se às condições de obtenção de maiores rendimentos com ela (HARVEY, 2009). Desse modo, ocorre a produção generalizada do espaço como mercadoria, o que impõe ao seu uso a mediação da propriedade privada,



promovendo-se a sua fragmentação e a formação de um mercado de compra e venda de suas parcelas.

Carlos (2001) aponta para a tendência da predominância do valor de troca sobre os modos de uso. Isso indica que a apropriação livre dos espaços, a satisfação das necessidades e desejos, passa a ser mediada cada vez mais pelo dinheiro, por meio da propriedade privada e pela transformação de bens coletivos em mercadorias, ou seja, produzidos a partir das relações de produção capitalistas e destinados a proporcionar a acumulação nas mãos de poucos.

Nesse sentido, em função da propriedade da terra, associada às diferenças de renda em meio a sociedade, o espaço é vendido aos pedaços, expressando uma fragmentação e hierarquização relacionadas à divisão social do trabalho, marcando limites à apropriação, ao uso. Dessa forma, a existência da propriedade, define as possibilidades concretas de vivência na cidade, uma vez que é a partir da moradia que se acessa ou não o conjunto das possibilidades oferecidas na cidade. Como a produção da cidade está orientada pela realização do valor de troca (em função da lógica da acumulação), a própria cidade torna-se um negócio (CARLOS, 2020).

Orientada por essa lógica, a expansão urbana em Santarém fez com que os locais de moradia, de lazer, de trabalho, de comércio; as áreas de amenidades e belezas naturais do rio Tapajós, ganhassem um novo sentido, não mais ligado ao tempo e às necessidades locais, os lugares tornam-se agora palco de uma competição desigual, no qual as paisagens são convertidas em produtos e entram no jogo das equivalências como mercadorias.

Desse modo, o turismo surge como possibilidade de reprodução do capital, pautado, sobretudo, nos novos padrões e desejos de consumo da sociedade urbana. Tais aspectos ensejam, contraditoriamente, um domínio sobre o espaço e sua apropriação se dá, cada vez mais, mediada pela lógica da mercadoria. Sendo assim, entendemos que a expansão da cidade no eixo da Rod. Fernando Guilhon, revela uma relação com as atividades e com as políticas de incentivo ao turismo na região, na medida que tal eixo se concretiza no mesmo sentido de acesso ao maior balneário de Santarém: Alter do Chão.

Diante disso, observamos que a expansão da zona oeste de Santarém foi impulsionada por um conjunto de obras implantadas, ora pelo governo federal, ora pelo governo local, as quais romperam com o obstáculo natural (córrego Irurá/Mapiri) que impedia o crescimento nesse sentido. Entre as principais obras temos: a

implantação do Aeroporto de STM e a abertura da estrada que o ligava às áreas centrais, a construção do anel viário e do viaduto sobre a BR-163, obras do governo federal; a canalização do córrego Mapirí, a implantação da Rod. Fernando Guilhon, bem como sua duplicação, a implantação da PA-457 (Santarém - Alter do Chão), obras do governo local e regional. Essas infraestruturas foram fundamentais para o processo de valorização desse eixo de crescimento, na medida que promoveram o acesso facilitado, tanto à região, quanto ao Distrito de Alter do Chão, atraindo o olhar do mercado imobiliário, ávido por novas terras urbanas.

A partir desse processo, ao longo da Rod. Fernando Guilhon, formou-se um corredor de expansão de comércios e serviços que sinalizam a formação de uma nova centralidade, marcada pela chegada do shopping, dos mercados atacadistas (Assaí, Atacadão, Ambev etc.), entre outros empreendimentos de grande porte. Além disso, as vantagens locacionais da nova área promoveram a transferência de alguns empreendimentos, anteriormente localizados no centro da cidade, assim como a implantação de segundas unidades. Essa nova centralidade é condição e meio para a valorização, para a formação de espaços seletivos e para a segregação socioespacial, no sentido de que resulta na elevação do preço da terra urbana em todo o seu entorno.

Assim, o mercado de residências de igual modo foi impactado pelas infraestruturas implantadas e pela nova centralidade em formação. Desde a década de 1970, quando a antiga fazenda do Maracanã foi incorporada ao rol de terras urbanas, a região gradativamente vivencia processos de ocupação e adensamento. A partir de 2011 a intensidade e expressividade dessa dinâmica vão contribuir para a formação de espaços seletivos (condomínios fechados) e áreas segregadas.

Nessa perspectiva, o empreendimento residencial Tapajós Royal Ville (TRV), configura-se como maior expressão do processo de seletividade espacial, tendo em vista a infraestrutura implantada pela construtora (Construnorte) que o difere do seu entorno. Dentro dos muros do condomínio, a segurança, o lazer, a qualidade de vida, o saneamento, estão garantidos à uma população que pode pagar por esses diferenciais: é um mundo dentro de outro mundo, considerando que a maioria dos bairros da cidade não apresenta nenhuma dessas características. Portanto, torna visível o aprofundamento do processo de mercantilização do espaço.

Por outro lado, a ocupação Vista Alegre do Juá (formada a partir de 2015), cresceu de forma acelerada, uma área com mais de 3.000 famílias, sem acesso a

saneamento (rede de água potável e de esgoto), à coleta de lixo, a escolas, a creches e a áreas de lazer. Localizada na lateral do Shopping e do TRV, é tida pelo mercado imobiliário como um “freio” para o processo de valorização, o que revela a segregação socioespacial decorrente da dinâmica de valorização da terra urbana, sinalizando a fragmentação do espaço urbano e sua hierarquização. A ocupação Vista Alegre do Juá e o condomínio TRV são expressões de um mesmo processo de expansão urbana que se assenta dentro de uma lógica especulativa com a propriedade da terra e na produção de espaços seletivos como estratégia do mercado imobiliário (envolvendo as construtoras e incorporadoras). Essa dinâmica implica na definição de usos e na distribuição de atividades econômicas e serviços, constituindo, ao mesmo tempo, centralidade e periferia.

Assim, com base na concepção de que o espaço é produzido por diferentes agentes sociais, a partir de interesses que são muitas vezes conflitantes (CORREA, 2011), entendemos que, em Santarém, no jogo de forças entre os interesses sociais e os do mercado imobiliário (incorporadoras, construtoras, agentes imobiliários etc.), esse último em parceria com poder público local, tem prevalecido, pois apresenta maior capacidade de promover/estimular o crescimento do tecido urbano na busca por maior rentabilidade.

Enfim, na busca por desvendar os conteúdos que explicam as transformações observadas em Santarém, compreendemos que se referem, por um lado, à racionalidade do Estado, expressa por suas políticas e normas, associadas aos investimentos privados, ensejando um domínio sobre o espaço, por outro, às necessidades e desejos sociais, muitas vezes, subsumidos pelo mercado imobiliário. Assim, a apropriação do espaço se dá cada vez mais mediada pela lógica da mercadoria. Logo, o espaço produzido (ou induzido) aprofunda contradições e aponta para processos de valorização seletiva e de segregação socioespacial.

Desta feita, entendemos que se torna importante apontarmos para as perspectivas futuras dessa ou de outras pesquisas, o que, na verdade, ansiamos para que o texto desse estudo provoque. Queremos ainda destacar a ausência (em alguns casos, “quase ausência”) de estudos sobre: a expansão urbana sobre o distrito de Alter do Chão e os decorrentes impactos socioambientais provocados por essa expansão; a expansão urbana às margens da Rod. Everaldo Martins, que liga, por terra, a área urbana de Santarém ao citado distrito; o impacto dos projetos urbanísticos na praia do Maracanã; a implantação do residencial Salvação e a ocupação Vista

Alegre do Juá, entre tantas outras possibilidades de estudos, que se descortinaram ao longo dos últimos anos e que nos remetem a um vasto campo de pesquisas.

## REFERÊNCIAS

ACERVO BIBLIOTECA NACIONAL (BRASIL). **Coleção de Alexandre Pires**.

Disponível

em:[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_manuscritos/mss1456815/mss1456815.pdf](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/mss1456815/mss1456815.pdf). Acesso em: 12 ago. 2021.

ACSELRAD, Henri; MELLO, Cecília Campello do Amaral; BEZERRA, Gustavo das Neves. **O que é Justiça Ambiental**. Rio de Janeiro: Garamond Universitária, 2009.

ACSELRAD, Henri; MELLO, Cecília Campello do Amaral; BEZERRA, Gustavo das Neves. Ambientalização das lutas sociais: o caso do movimento por justiça ambiental. **Instituto de Estudos Avançados**, v. 24, n. 68, 2010.

ADEODATO, João Maurício. **Filosofia do direito**: uma crítica à verdade na ética e na ciência. São Paulo: Editora Saraiva, 2009.

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA - ADA. **Plano de Desenvolvimento sustentável da Amazônia Legal**: Estudos diagnósticos setoriais – PDSA 2005-2008. Belém: ADA, 2006.

AGÊNCIA PARÁ. **Com um investimento de R\$ 11.316.789,36 por parte do Governo do Estado**, a ampliação da PA-457 prevê a implantação de acostamento com pavimentação, rotatória, ciclovia, sinalização e iluminação em toda sua extensão, que é de 28,68 km”. 2018. Disponível:  
<https://agenciapara.com.br/noticia/4886/>. Acesso em: 12 ago. 2021.

AGÊNCIA PARÁ. **Santarém se torna o destino mais buscado em sites de viagens**; Mais de 10 operadoras de turismo já se estabeleceram no Estado, este ano, entre elas duas estrangeiras. 2019. Disponível em:  
<https://agenciapara.com.br/noticia/16279/>. Acesso em: 12 ago. 2021.

ALIER, Joan Martínez. **O ecologismo dos pobres**. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

ALVAREZ, I. P. **A reprodução da metrópole**: projeto Eixo Tamanduatehy. 2008. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

ALVAREZ, I. P.; CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D. (Orgs.) . **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2018.

ALVAREZ, I. P.; CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D. (Orgs.) As políticas contemporâneas e a reprodução do capital e do urbano. **Revista Cidades**, v. 9, n. 16., p. 62-85, 2012.

ALVAREZ, I. P.; CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D. A produção e (re)produção da cidade como negócio e segregação. CARLOS, A.F.A; VOLOCHKO, D; ALVAREZ, I.P. (Orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2018.

ALVES, Glória da Anunciação. A segregação socioespacial na metrópole paulista. **Geosp – Espaço e Tempo** (On-line), v. 15, n. 2, p. 33 - 42, 2011.

AMORIM, Antônia Terezinha dos Santos. **Santarém: uma síntese histórica**. Canoas: Ed. ULBRA, 1999.

ANDRADE, J. V. de. **Turismo: Fundamentos e dimensões**. 8ª ed. São Paulo: Ática, 2004.

ATLAS do Desenvolvimento Humano no Brasil (2013). **Atlas**. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/acervo/biblioteca>. Acesso em: 15 nov. 2020.

BARRETTO, M. **Turismo e legado cultural**. Campinas: Papyrus, 2003.

BAUDRILLARD, Jean. A sociedade de Consumo. Lisboa: Edições 70, 2007.

BRANDÃO, C. A. O Processo de Subdesenvolvimento, as desigualdades espaciais e o “jogo das escalas”. *In: SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS*. (Org.). **Desigualdades Regionais**. Salvador: SEI, 2004, p. 9-37.

BECKER, B. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1998.

BECKER, B. Uma hipótese sobre a origem do fenômeno urbano numa fronteira de recursos do Brasil. *In: Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v.40, n.1, p.111- 122, 1978.

BECKER, B. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? **Parcerias Estratégicas**, Brasília, v.12, n.1, p.135-159, 2001.

BECKER, B. Geopolítica da Amazônia (2005). **Estudos Avançados**, v. 19, n. 53, 2005.

BECKER, B. A Amazônia e a Política Ambiental Brasileira. *In: SANTOS, Milton et al.* (Orgs). **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. 3ª edição. Col. Espaço, território e paisagem. Fluminense: Lamparina, 2007.

BECKER, B. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? **Parcerias Estratégicas**, Brasília, v.12, n.1, p.135-159, 2001.

BECKER, B. Políticas e planejamento do turismo no Brasil. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 1, n. 1, p. 1-7, 2001. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=115418153001>. Acesso em: 12 fev. 2020.

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 8. ed. São Paulo: Senac, 2003.

BENI, M. C. **Globalização do turismo: megatendências do setor e a realidade brasileira**. São Paulo: Aleph, 2003b.

BENI, M. C. **Política e planejamento do turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BENI, M. C. Turismo: da economia de serviços à economia da experiência. **Revista Turismo - Visão e Ação**, v. 6, n.3, 2004, p.295-305.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. **Fortaleza do Tapajós**. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital>. Acesso em: 12 ago. 2021.

BOLETIM DE TURISMO do estado do Pará. **Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas do Pará**. Belém: Fapespa, 2016. Disponível em: <http://www.setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/boletimeconomico.pdf>

BRANCO, Maria Luiza Castello. Cidades médias no Brasil. *In*: SPOSITO, Eliseu S.; SPOSITO, Maria Encarnação B.; SOBARZO, Oscar. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço**. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 245-277.

BRASIL. **Decreto lei n. 1.191**, de 27 de outubro de 1971. Dispõe sobre os incentivos fiscais ao turismo e dá outras providências. (FUNGETUR - Fundo Geral de Turismo). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/del1191.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1191.htm). Acesso em: 30 jan. 2021.

BRASIL. **Decreto lei n. 1.376**, de 12 de dezembro de 1974. Dispõe sobre a criação de Fundos de Investimento, altera a Legislação do Imposto sobre a Renda relativa a incentivos fiscais e dá outras providências. (FISSET - Fundo de Investimento Setorial) - Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del1376.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1376.htm). Acesso em: 30 jan. 2021.

BRASIL. **Decreto n. 5.229**, de 5 de outubro de 2004. Dispõe sobre a área do Porto Organizado de Santarém - PA. Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/97339/decreto-5229-04>. Acesso em: 30 jan. 2021.

BRASIL. **Decreto-lei n. 55**, de 18 de novembro de 1966. Política Nacional de Turismo - PNT (1966), por meios do Decreto artigo 2º do Decreto 448, de 14 de fevereiro de 1992. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/d0448.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0448.htm). Acesso em: 30 jan. 2021.

BRASIL. **Diretrizes para uma política nacional de ecoturismo**. Brasília: MICT / MMA, 1994.

BRASIL. **Diretrizes para uma política nacional de ecoturismo**. Brasília: MICT / MMA, 1994.

BRASIL. **Ecoturismo**: visitar para conservar e desenvolver a Amazônia. Brasília: MMA, 2002.

BRASIL. **Ecoturismo**: visitar para conservar e desenvolver a Amazônia. Brasília: MMA, 2002.

BRASIL. **Floresta Nacional do Tapajós**: plano de manejo. Brasília MMA, 2004.

BRASIL. **Plano nacional do turismo – 2007-2010**: uma viagem de inclusão. Brasília: MTUR, 2007.

BRASIL. **Plano nacional do turismo**: diretrizes, metas e programas – 2003-2007. Brasília: MTUR, 2003.

CANTO, Sidney Augusto. **Índios no Baixo Amazonas e Tapajós**: histórias e costumes. [s.e.]: Santarém, Pará. 2013.

CARLOS, A.F.A.; SANTOS, C.S.; ALVAREZ, I.P. (Orgs.). **Geografia Urbana Crítica**: teoria e método. São Paulo: Contexto, 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Segregação socioespacial e o “direito à cidade”. **Geosp – Espaço e Tempo** (On-line), v. 24, n. 3, p. 412-424, dez. 2020. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/177180>. Acesso em: 16 ago. 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2018

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da organização à produção do espaço. *In*: CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Ed. Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Dinâmicas urbanas na metrópole de São Paulo. *In*: LEMOS, A. I.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. **América Latina**: cidade, campo e turismo. São Paulo: Clacso, 2006. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/04alessand.pdf>. Acesso em: 12 maio 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço, tempo na metrópole**: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista. *In*: CARLOS, A. F. A (Orgs.). **A crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015.

CARRERA, Jackie. Santarém se torna o destino mais buscado em sites de viagens; mais de 10 operadoras de turismo já se estabeleceram no Estado, este ano, entre elas duas estrangeiras. **Agência Pará**, 2019. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/16279/>. Acesso em: 30 out. 2020.

CASTRO, Edna (Org.). **Cidade na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.



CASTRO, Edna (Org.). **Globalização, dinâmicas dos atores sociais e novas frentes do desmatamento na Amazônia**. Mimeo. FASE/ Programa Nacional Amazônia – Pará, 2005.

CASTRO, Edna (Org.). **Sociedade, território e conflitos**: BR-163 em questão. Belém: NAEA, 2008.

CORRIOLANO, L. N. M. T. **O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza**. São Paulo: Annablume, 2006.

CORREA, R. L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1986.

CORREA, R. L. A periodização na rede urbana da Amazônia. **Revista de Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, jul./set. 1987, p.1 -164.

CORREA, R. L. **O espaço Urbano**. Palas Athena. 4ª ed. São Paulo. 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço Urbano: notas teóricas-metodológicas. *In*: SIMPÓSIO DE GEOGRAFIA URBANA DA ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS, 20, 1991. **Anais [...]**. Rio Claro, SP, 21 a 25 de outubro, 1991.

CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana (Orgs). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 147-168.

CORRÊA, R. L.; VASCONCELOS, P. A.; PINTAUDI, S.M. (Orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2016.

COSTA, Tatiane de Cássia da. **A relação cidade e rio na Amazônia: mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo de Santarém (PA)**. 163 f. 2012. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo, 2012.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Introdução à Geografia do Turismo**. São Paulo: Rocca, 2001.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Introdução à Geografia do Turismo**. 2ª Ed. São Paulo: Roca, 2003.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Políticas públicas de turismo no Brasil: território usado, território negligenciado. **Revista Geosul**, Florianópolis, v. 20, n. 40, p. 27-43, jul./dez. 2005.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. *In*: CASTRO, I. E. C, P. C. C, CÔRREA, R. L. **Geografia: Conceitos e Temas**. 13. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p.141 - 162.

EDGEELL, D.L.; ALLEN, M. D.; SMITH, G.; SWANSON, J. R. **Tourism policy and planning: yesterday, today and tomorrow**. Elsevier: USA, 2008.

FAPESPA - FUNDAÇÃO AMAZÔNICA DE AMPARO A ESTUDOS E PESQUISAS – **Relatório 2015**. 2015. Disponível em:  
[ttp://www.fapespa.pa.gov.br/upload/Arquivo/anexo/1124.pdf?id=1489155487](http://www.fapespa.pa.gov.br/upload/Arquivo/anexo/1124.pdf?id=1489155487)

FAZITO, Mozart. Modernização turística: o papel do turismo nos discursos dominantes de desenvolvimento. *In*: FIGUEIREDO, S.L.; AZEVEDO, F.F.; NÓBREGA, W.R.M. de. **Perspectivas contemporâneas de análise do turismo**. Belém-PA: NAEA, 2015.

FONSECA, Wilde Dias da. **Santarém: Momentos Históricos**. 4ª Ed. Santarém: Gráfica e Editora Tigrão, 1996.

FOLHA DE S. PAULO - UOL. **Propaganda ditadura militar**. Disponível em:  
<https://quatrocincoum.folha.uol.com.br/br/galerias/a-ofensiva-da-ditadura-militar-contra-a-amazonia>

FOLHA DO PROGRESSO. **Propaganda do shopping rio tapajós**. (s.d.) Disponível em: <http://www.folhadoprogresso.com.br/grupo-franere-lanca-oficialmente-rio-tapajos-shopping/>. Acesso em: 22 jul. 2021.

FRANERE Comércio Construções e Imobiliária LTDA. **Reunião de inauguração do shopping**. 2014. Disponível em: <https://acestapajos.com.br/grupo-franere-reune-com-investidores-do-rio-tapajos-shopping-para-falar-sobre-inauguracao/>

G1.SANTARÉM. **Avenida Fernando Guilhon passa por duplicação**. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2014/10/em-santarem-avenida-fernando-guilhon-passa-por-duplicacao.html>. Acesso em: 15 abr. 2021.

G1.SANTARÉM. **Interdição da Fernando Guilhon**. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2020/12/18/pouco-mais-de-uma-hora-apos-manifestantes-interditarem-avenida-fernando-guilhon-transito-e-liberado.ghtml>. Acesso em: 15 abr. 2021.

G1.SANTARÉM. **PIB de Santarém**. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2020/12/17/segundo-levantamento-do-ibge-santarem-tem-13o-pib-entre-os-30-maiores-municipios-do-norte.ghtml>. Acesso em: 15 abr. 2021.

GASPAR, R.C.; SOMEKH, N. Capital excedente e urbanização: o papel dos grandes projetos urbanos. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 14, n. 2 nov. 2012.

GAZETA DE SANTARÉM. **Notícia**. 2012. Disponível em:  
<http://gazetadesantarem.com.br/rio-tapajos-shopping/> ;  
<http://gazetadesantarem.com.br/rio-tapajos-shopping/>. Acesso em: 15 abr. 2021.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. Ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOBBI, W. A. O.; PESSÔA, V. L. S. Pesquisa qualitativa em geografia: reflexões sobre o trabalho de campo. *In*: PESSÔA, V. L. S.; RAMIRES, J. C. L. (Orgs). **Geografia e pesquisa qualitativa: nas trilhas da investigação**. Uberlândia: Assis, 2009.

GOMES, Taynara do Vale; CARDOSO, Ana C; COELHO, Helder S; OLIVEIRA, Kamila D. **Santarém (PA): um caso de espaço metropolitano sob múltiplas determinações**. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 19, n. 40, p. 891-918, set/dez 2017.

GOMES, Taynara do Vale; CARDOSO, Ana C; COELHO, Helder S; OLIVEIRA, Kamila D. Santarém: o ponto de partida para o (ou de retorno) urbano utopia. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**. jan. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.001.AO03>. Acesso em: 28 abr. 2020.

GOMES, T. V., & CARDOSO, A. C. D. (2019). Santarém: o ponto de partida para o (ou de retorno) urbano utopia. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, n.11. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.001.AO03>. Acesso em: 28 abr. 2020.

GOMES, Paulo César da Costa. **O lugar do olhar: elementos para uma geografia da visibilidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2015.

GUIMARÃES, Luiz Antônio Valente. **De chegadas e partidas: migrações portuguesas no Pará (1800-1850)**. 2016. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

HARVEY, David. Alternativas ao neoliberalismo e o direito à cidade. **Cadernos NAEA**, Belém, v. 12, n. 2, p. 269-274, dez. 2009.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Ed. Loyola, 2004.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo, SP: Boitempo, 2011.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Acervo Biblioteca/1957-1964**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=227295&view=detalhes>

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico do ano 2010**. Brasília, 2010.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades**. Santarém/PA. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=150680&search=para|santar> em. Acesso em: 22 jul. 2021.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estimativa 2019**. Brasília: IBGE, 2020.

LEÃO, Renato Freitas de Castro; OLIVEIRA, Janete Marília Gentil Coimbra de. O Plano Diretor e a Cidade de Fato: o caso de Santarém - PA. **Revista Geográfica de América Central**, Número Especial EGAL, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LEMOS, A. Cidade ciborgue: a cidade na cibercultura. *In*: LEMOS, A. (Org.). **Cibercidade II: cibercidade, a cidade na sociedade da informação**. Rio de Janeiro, E-papers, 2005.

LENCIONI, Sandra. Novos rumos e tendências da urbanização e a industrialização de São Paulo. *In*: HAESBAERT, R.; LIMONAD, E.; MOREIRA, R. (Orgs.). **Brasil Século XXI: por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas**. São Paulo: Max Limonad, 2004.

LINAVE. **Luiz Ivan Navegação LTDA** (Empresa de transporte por navegação interior de carga, Intermunicipal, Interestadual e Internacional) (s.d.). Disponível em: <http://www.linave.com.br/index.php/2015-01-29-17-12-09>. Acesso em: 22 jul. 2021.

LUCHIARI, M. T. D. P. Urbanização turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo. *In*: LIMA, L. C. (org.). **Da cidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico**. Fortaleza: Ed. FUNECE, 1998. 401 p.

MACHADO, L. O. O controle intermitente do território amazônico. **Revista Território – UFRJ**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, 1997.

MASSEY, D. **For space**. London: Sage Publications, 2005.

MATOS, Ralfo. Aglomerações urbanas, rede de cidades e desconcentração demográfica no Brasil. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS POPULACIONAIS, XII, 2000. **Anais [...]**. Caxambu – MG, 2000. Disponível em: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2000/Todos/migt4\\_3.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2000/Todos/migt4_3.pdf). Acesso em: 07 dez. 2014.

MOLINA, S; RODRIGUÉZ, S. **Planejamento integral do Turismo: um enfoque para a América Latina**. São Paulo: Bauru, 2001

MONTEIRO, Maurílio de Abreu; COELHO, Célia Nunes. As políticas federais e reconfigurações espaciais na Amazônia. **Novos Cadernos do NAEA**, Belém, v. 7, n.1, 2004.

MOVIMENTO PRÓ-OESTE/COMITÊ PRÓ-CRIAÇÃO DO ESTADO DO TAPAJÓS. **Estudo de Viabilidade Econômica do Estado do Tapajós**. Santarém: Tiagão, 1996.

NETO, Ignácio Ubirajara. **Você se lembra?** (s.d.) Disponível em: <http://ignacioneto.blogspot.com/search?q=fortaleza>. Acesso em: 22 jul. 2021.

NÓBREGA, Wilker Ricardo Mendonça. **Turismo e políticas públicas na Amazônia brasileira:** instâncias de governança e desenvolvimento nos municípios de Santarém e Belterra, Oeste do estado do Pará. 2012. 305f. Tese (Doutorado em Ciências do Desenvolvimento Socioambiental) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém/PA, 2012.

NÓBREGA, Wilker Ricardo Mendonça. Perspectivas e entraves para o desenvolvimento de políticas setoriais de turismo na Amazônia: discussões acerca do Proecotur no estado do Pará. *In:* FIGUEIREDO, S. J. L. (Org.) **Turismo, Lazer e Planejamento Urbano e Regional**. Belém: UFPA/NAEA, 2008, p. 147-173.

NÓBREGA, Wilker Ricardo Mendonça. **Turismo:** planejamento e políticas públicas de turismo na Amazônia. Rio de Janeiro: E-papers, 2007.

NÓBREGA, Wilker Ricardo Mendonça. **Perspectivas contemporâneas de análise do turismo**. Belém-PA: NAEA, 2015.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização. *In:* TORRES, Maurício (Org). **Amazônia Revelada:** os descaminhos ao longo da BR163. Brasília: CNPq, 2005.

OLIVEIRA, Janete Marília Gentil Coimbra de. Expansão urbana e periferização de Santarém - PA, Brasil: questões para o planejamento urbano. *In:* **COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA**, X, 2008. **Actas [...]**. Barcelona: Univesitat de Barcelona, 2008. Disponível em: [www.ub.es/geocrit/menu.htm](http://www.ub.es/geocrit/menu.htm). Acesso em: 03 nov. 2014.

OLIVEIRA, Janete Marília Gentil Coimbra de. Expansión urbana y espacialidade rural urbana en lia Amazonia brasileña: El caso de una periferia urbana en Santarém - PA, Brasil. **Geográfica de América Central**, Costa Rica, v. 2, p. 1-12, julio-diciembre, 2011.

OLIVEIRA, Janete Marília Gentil Coimbra de. Expansão urbana e periferização de Santarém - PA, Brasil: questões para o planejamento urbano. **COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA**, X, 2008. **Actas [...]**. Barcelona: Univesitat de Barcelona, 2008. Disponível em: [www.ub.es/geocrit/menu.htm](http://www.ub.es/geocrit/menu.htm). Acesso em: 03 nov. 2014. Acesso em: 13 jun. 2020.

PÁDUA. Rafael Faleiros. Estratégia do Espaço e os “novos produtos imobiliários”. *In:* ALVAREZ, I. P.; CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D. (Orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2018.

PAIVA, A. Na Floresta Tem Direitos: Justiça Ambiental na Amazônia: experiência luta pela garantia dos DhESCA's na Região Amazônica. *In:* SEMINÁRIO INTERNACIONAL PAD/ EUROPAD, 2006. **Anais [...]**. Salvador/Brasil., 2006. Disponível em: <http://www.pad.org.br/content/na-floresta-tem-direitos-justi-ambiental-na-amaz-nia>. Acesso em: 13 jun. 2020.

**PARÁ. O Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém (2017).**

(s.d.)Disponível em: [https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco\\_norte.pdf](https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco_norte.pdf). Acesso em: 22 jul. 2021.

PARATUR - COMPANHIA PARAENSE DE TURISMO. **Estratégia de desenvolvimento turístico e plano de ação do Polo Tapajós – PA.** Belém: Expansão Gestão em Educação e Eventos, 2009.

PARATUR - COMPANHIA PARAENSE DE TURISMO. **Plano de desenvolvimento turístico do Estado do Pará.** Belém: PARATUR, 2001.

PARATUR - COMPANHIA PARAENSE DE TURISMO. **Plano Ver o Pará:** plano estratégico de turismo do estado do Pará. Belém: PARATUR, 2011.

PEREIRA, J. C. M. **Importância e significado das cidades médias na Amazônia:** uma abordagem a partir de Santarém (PA). 114 f. 2004. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2004.

PINTO, Lúcio Flávio. **Memória de Santarém.** Santarém, PA: O Estado do Tapajós, 2010.

PORTAL DO OESTADONET. **Não cumprimento de melhorias de acesso ao Shopping Rio Tapajós frustra lojistas.** 2017. Disponível em: <https://www.oestadonet.com.br/noticia/11123/nao-cumprimento-de-melhorias-de-acesso-ao-shopping-rio-tapajos-frustra-lojistas/>. Acesso em: 22 jul. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTARÉM. **Plano Diretor Municipal de Santarém,** 2018. Disponível em: <https://sapl.santarem.pa.leg.br/norma/1610>

PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO ECOTURISMO NA AMAZÔNIA LEGAL– PROECOTUR. **Relatório do diagnóstico da operação turística no polo Tapajós – Calha Norte.** Belém: PROECOTUR, 2006.

PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO MINERAL EM MUNICÍPIOS DA AMAZÔNIA - PRIMAZ. **O potencial turístico do município de Santarém.** Belém: CPRM/PRIMAZ, 1997.

RAMOS, José Roberto Branco. **A urbanização de Santarém e a preservação ambiental do lago do Mapiri:** um estudo de caso. 117 f. 2004. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, 2004.

REVISTA DO 8º BATALHÃO DE ENG<sup>a</sup> E CONSTRUÇÃO. **50 anos com Santarém, 1970-2020.** Disponível em: <http://www.8bec.eb.mil.br/publicacoes.html>. Acesso em : 25 set. 2019.

RIBEIRO, Miguel Ângelo. **A complexidade da rede urbana Amazônica**: três dimensões de análise. 1998. 335f. Tese (Doutorado em Ciências) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

RODRIGUES, A. B. Percalços do planejamento turístico: o Prodetur/NE. *In*: RODRIGUES, A. B. (Org.) **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 147-162.

SANSOLO, D. G. Políticas e planejamento do turismo na Amazônia. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p.105-119, abr. 2013.

SANTARÉM, Município de. **Plano diretor participativo do município de Santarém**. LEI N. 18.051/2006, de 29 de dezembro de 2006. Publicado na Secretaria Municipal de Administração de Santarém. Disponível em: <http://www.santarem.pa.gov.br/conteudo/?item=198&fa=67>. Acesso em: 12 ago. 2021.

SANTARÉM, Município de. **Plano diretor participativo do município de Santarém**. LEI N. 20.534/2018, de 17 de dezembro de 2018. Publicado na Secretaria Municipal de Administração de Santarém. Disponível em: <https://sapl.santarem.pa.leg.br/norma/1610> .Acesso em: 12 ago. 2021.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Beatriz Abreu dos. **As políticas de habitação e urbanização diante da mudança do clima**: estudo da vulnerabilidade e da adaptação em Santarém- Pará. 145f. 2017. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável) - Universidade de Brasília, Centro de Desenvolvimento Sustentável, Brasília, 2017.

SEMPPLAN/CIAM. **Informações Municipais de Santarém**, 2013. Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/2013/10/03/santarem-tera-reforma-e-aparelhamento-do-centro-de-informacoes-ambientais-2/>. Acesso em: 12 ago. 2021.

SERPA, Ângelo. O trabalho de campo em Geografia: uma abordagem teórico-metodológica. *In*: **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 84, p. 7-24, 2006.

SHOPPING, Rio Tapajós. **Site oficial**. Disponível em : <http://www.riotapajosshopping.com.br/#about>. Acesso em: 22 jul. 2021.

SMITH, N. Contesting neoliberalism: Urban frontiers, *Economic Geography*. **Geografia Econômica** v.84, n.3, p.359-361, 2008 Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1111/j.1944-8287.2008.tb00369>. Acesso em: 21 out. 2020.

SOARES, Luís Severo. O fio de Ariadne e o desatar dos nós do turismo urbano. *In*: ALVAREZ, I. P.; CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D. (Orgs.) **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2018.

SPOSITO, Maria E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. *In*: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Urbanização e Cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: GASPERR –FCT/UNESP, 2001. p. 609-643.

SYMANSKI, Luís Claudio Pereira; GOMES, Denise Maria Cavalcante. Mundos mesclados, espaços segregados: cultura material, mestiçagem e segmentação no sítio Aldeia em Santarém (PA). **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v.20. n.2. p.53-90. jul. Dez. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v20n2/a03v20n2>. Acesso em: 16 fev. 2019.

TAVARES, M. G. C. Turismo e desenvolvimento na Amazônia brasileira: algumas considerações sobre o arquipélago do Marajó (PA). **GEOUSP – Espaço e Tempo**, v. 15, n. 2 , 2011.

TELLO i ROBIRA, R. Áreas metropolitanas, espaços colonizados. *In*: CARLOS, A. F. A.; CARRERAS, C. **Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole**. São Paulo: Contexto, 2005.

TRINDADE, Gesiane Oliveira; TRINDADE JÚNIOR, Saint Clair Cordeiro da. A ver navios, barcos e canoas: vivências urbanas e relação cidade Rio na Amazônia Ribeirinha. *In*: **Revista Geografia Ensino & Pesquisa**, v. 16, n.1, jan./abr. 2012. Disponível em: <http://cascavel.ufsm.br/revistas/ojs2.2/index.php/geografia/article/viewFile/7321/4360> Acesso em: 03 fev. 2019.

TRINDADE, Gesiane Oliveira da. **A cidade & a soja: impactos da produção e da circulação de grãos nos circuitos da economia urbana de Santarém-Pará**. 127 f. 2015. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2015.

TRINDADE, José Raimundo; OLIVEIRA, Valdejane Lopes de. As cidades médias do hinterland amazônico paraense: Urbanização e desenvolvimento em período recente. **CADERNOS CEPEC-UFPA**. Centro de Pesquisas Econômicas da Amazônia, v. 2, n. 3, 2013.

TRINDADE JUNIOR, Saint Clair Cordeiro da; et al. Espacialidades e temporalidades urbanas na Amazônia ribeirinha: mudanças e permanências a jusante do rio Tocantins. **ACTA Geográfica**, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, p.117-133 2011. Disponível em: <http://revista.ufrr.br/index.php/actageo/article/view/544>. Acesso em: 28 dez. 2019.

TRINDADE JUNIOR, Saint Clair Cordeiro da; ROCHA, G. M. (Orgs.). **Cidade e Empresa na Amazônia: gestão e desenvolvimento local**. Belém: Paka-Tatu, 2002.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.



VERDUM, R; CARVALHO, G. IIRSA: os riscos da integração. *In*: INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. **Orçamento e Política Socioambiental**. [s.l.]: Inesc, 2006.

VIDAL, J. P. Institucionalismo y desarrollo sostenible en la Amazonia. La Central Hidroeléctrica en el Río Xingu. **Revista Internacional de Sostenibilidad, Tecnología y Humanismo**, v. 4, p. 1-25, 2010.

VIDAL, J. P. **Os atores coletivos como agentes de mudança social na Amazônia**. Belém: Papers do NAEA, 2006.

VIDAL, J. P. Estratégia e movimentos sociais: a hidrelétrica da Amazônia brasileira. **Mexican Journal of Sociology**, v. 77, n. 2, abril-junho de 2015.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel-FAPESP/ Lincoln Institute, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Perspectiva do planejamento urbano no Brasil de hoje**. Campo Grande, MS: do autor, 2000.

VILLAÇA, Flavio. Perspectivas do Planejamento urbano no Brasil de hoje. *In*: SEMINÁRIO CIDADES BRASILEIRAS, II, 200. **Anais [...]**. Campo Grande, Prefeitura Municipal de Campo Grande, 2000

VILLAÇA, Flavio. A segregação urbana e a injustiça (ou A Justiça no Injusto Espaço Urbano). **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, ano 11, n. 44, p. 341 – 346, jul./set., 2003.

# **ANEXOS**

## ESCRITURAS E LOTES

Lote: Eneias Barbosa Guedes

Livro 02-AR  
Santarém-Pará

MATRÍCULA N° 23.190

**IDENTIFICAÇÃO NOMINAL:** "Terreno urbano, próprio, situado nesta cidade de Santarém, estado do Pará, à Rua do Ipê (atual Rua Gergelim), entre a Estrada do Maracanã e Alameda Vereza Cruz, bairro Maracanã, identificado pelo lote 699, da Quadra 45, do Loteamento MARACANÃ, de forma regular, medindo 12,00m de frente por 30,00m de profundidade, com uma área de 360,00m², limitando-se, ao Sul, para onde faz frente, com a Rua do Ipê (atual Rua Gergelim); ao Norte ou fundos, com o lote 648; a Leste, com o lote 687; e a Oeste, com o lote 711, todos da Quadra 45".

**PROPRIETÁRIO:** JOSÉ CARNEIRO DA CUNHA, portador da Cédula de Identidade nº 3478944/SSP-PA, e do CPF/MF nº 004.173.432-72 e sua mulher, MARIA DO SOCORRO MACHADO CUNHA, portadora da Cédula de Identidade nº 3446148/SSP-PA, e do CPF nº 403.948.912-37, brasileiros, casados, comerciantes, domiciliados e residentes nesta cidade.

**REGISTRO ANTERIOR:** R-1, MAT-10.473, Livro 02-RG, 1º OFÍCIO.

R-1, MAT-23.190, PROT-46.375, DATA: 10.07.2013. – **COMPRA E VENDA – TRANSMITENTE:** JOSÉ CARNEIRO DA CUNHA e sua mulher, MARIA DO SOCORRO MACHADO CUNHA, já mencionados e qualificados, representados por seu bastante procurador, MARCELLO MACHADO DA CUNHA, portador do CPF nº 120.356.882-72. **ADQUIRENTE:** MARCIA CRISTINA TORRES DO NASCIMENTO, de nacionalidade brasileira, solteira, comerciante, portadora da cédula de identidade RG nº 000973026 SSP/MS, e inscrita no CPF/MF sob o nº 816.343.401-59, residente e domiciliada na Rua Gergelim, 14, Maracanã, Santarém/PA. **TÍTULO:** Escritura pública de compra e venda de 09.07.2013, lançada às fls. 157/158, do Livro nº 186, das Notas do deste Cartório. **VALOR:** R\$ 1.500,00 (HUM MIL E QUINHENTOS REAIS). Dou fé.

*Marcia Cristina Torres do Nascimento*

**CERTIDÃO DE TEOR DE MATRÍCULA**

**CERTIFICO** que a presente Certidão foi lavrada em inteiro teor e extraída em forma reprográfica, nos termos do § 1º do Art. 19 da Lei Federal nº 6.015/73. É o que tenho a certificar. Dou fé.

SANTARÉM, 10 DE JULHO DE 2013

*[Assinatura]*  
MARCIA CRISTINA TORRES DO NASCIMENTO  
Oficial Substituto



Rua Siquira Campos, 155 - Centro - Telefax: (93) 3522-1987 - CEP 68005-020 - Santarém - Pará - Brasil  
CNPJ 04542411/0001-60

Centro, Telefax: (93) 3522-1987  
CEP 68.005-020 Santarém - Pará  
Email cartoriosrotheau@hotmail.com

## CONTRATO PARTICULAR DE COMPRA E VENDA

Pelo presente instrumento particular de compromisso de compra e venda de um lado a **MARCIA CRISTINA TORRES DO NASCIMENTO**, brasileira, solteira, comerciante, portadora do CPF/MF. Sob o nº816. 343.401-59 e do RG nº000973026. SSP/MF, residente e domiciliada nesta cidade, ora em diante chamada simplesmente de **VENDEDORA** e de outro lado, **ENEAS BARBOSA GUEDES**, brasileiro, solteiro, funcionário público federal portador do CPF nº618627892-15 e do RG nº.3696213 órgão expedido PC. PA, residente e domiciliado na Av. Borges Leal nº 3107 Apt. 102 Bairros: Aparecida, nesta cidade ora em diante chamado simplesmente de **COMPRADOR**, têm, entre si, como justo e contratado o que se segue:

**1º - OBJETO DA TRASAÇÃO DE COMPRA E VENDA: Terreno Urbano, Próprio com MATRICULA Nº23. 190**, situado nesta cidade de Santarém, estado do Pará, à Rua Ipê (atual Rua Gergelim), entre a Estrada Do Maracanã e Alameda Vera Cruz, bairro **MARACANÃ**, identificando pelo lote 699, da Quadra 45, do loteamento **MARACANÃ**, de forma regular, medindo 12,00m de frente por 30,00 m de profundidade, com uma área 360,00m<sup>2</sup>, limitando-se, ao Sul, para onde faz frente, com Rua Ipê (atual Rua Gergelim); ao Norte ou fundos, com o lote 648; a leste com o lote 687; e a oeste com lote 711, todos da quadra 45°.

**2º -** Pelo presente instrumento e na melhor forma de direito, a **VENDEDORA** têm ajustado vender conforme promete aos **COMPRADORES**, e estes a comprar-lhe o imóvel descrito e caracterizado na cláusula anterior, de forma livre e desembaraçada de quaisquer ônus (real, pessoal, fiscal ou extrajudicial), dívidas, arrestos ou seqüestros, ou ainda de restrições de qualquer natureza, pelo preço e de conformidade com as cláusulas e condições adiante estabelecidas.

**3º -** O preço certo e ajustado da venda ora prometido é de R\$70.000,00 (setenta mil reais), por depósito em conta bancaria agencia 3190 operações 013 conta poupança 00015577.7, em favor de BASIA KAROLINATORRES ESP.

**4º -** A posse do imóvel, objeto deste contrato, é transmitida pela **VENDEDORA** aos **COMPRADORES** após a quitação total deste contrato, na data de 05/11/2013.

**5º -** Integralizado que seja pelos **COMPRADORES** o preço total avençado neste contrato, obrigam-se os **VENDEDOR** a outorgar e assinar em nome dos **COMPRADORES**, ou em nome de quem por eles for indicado, ou que ainda legalmente os representantes, a competente escritura definitiva de venda e compra do imóvel descrito na cláusula primeira, totalmente livre e desembaraçado de quaisquer ônus ou gravames de qualquer natureza.

**Parágrafo único -** A inadimplência da **VENDEDORA**, consistente na recusa à outorga da escritura definitiva de que trata esta cláusula, dará aos **COMPRADORES** o direito de pedir a adjudicação compulsória do imóvel, na forma da lei, além de outras medidas tendentes ao recebimento de indenizações por perdas e danos que venham a ser causados em razão da citada recusa.

**6º -** A partir da posse do imóvel, correrão por conta exclusivas dos **COMPRADORES**, todos os impostos, taxas ou contribuições fiscais de qualquer natureza incidentes sobre o imóvel objeto deste contrato e por estes deverão ser pagos nas épocas próprias e nas repartições competentes, ainda que lançados em nome

Lote de José Antônio Aquino



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
 ESTADO DO PARÁ - COMARCA DE SANTARÉM  
 CARTÓRIO 1º OFÍCIO NOTAS E REGISTRO DE IMÓVEIS DE SANTARÉM  
 Clarindo Ferreira Araújo Filho - Oficial e Tabelião



CERTIDÃO DE INTEIRO TEOR  
 MATRÍCULA Nº 24.838

**IDENTIFICAÇÃO NOMINAL:** "Terreno urbano, aforado ao Patrimônio Municipal de Santarém, situado nesta cidade de Santarém, Estado do Pará, integrante do condomínio horizontal de lotes residências Tapajós Royal Ville, identificado como lote 127, quadra Q, situado nesta cidade nesta cidade, na Rua Jatobá, bairro Elcione Barbalho, de formato regular, medindo quatorze metros e setenta e cinco centímetros (14,75m.) de frente, por vinte e nove metros e cinquenta centímetros (29,50m.) de profundidade, com área superficial privativa de 435,125 metros quadrados, área condominial de 385,9682 metros quadrados e área total de 821,0 metros quadrados." -----

**CADASTRO IMOBILIÁRIO** Nº 01.81.218.0007.001-----

**PROPRIETÁRIO: CONSTRUTORA NORTE DO TAPAJÓS LIMITADA**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ nº 01.717.048/0001-88, estabelecida nesta cidade na Rodovia Santarém/Cujabá, nº05, Matinha, CEP. 68030-090, representada pelos sócios **JOSE ILDERGLAN DE SOUZA BARBOSA**, brasileiro, casado, empresário, RG nº3622377/2ªvia/PC-PA, e CPF nº 188.373.442-87, residente nesta cidade, na Avenida Fernando Guilhon, Condomínio Tapajós Royal Ville, Lote 1B, Elcione Barbalho, CEP. 68035-00 e/ou **MARIA DO PERPETUO SOCORRO SOUSA BARBOSA**, brasileira, casada, empresária, RG nº2162916/PC-PA e CPF. Nº 195.270.392-15, residente nesta cidade, na Avenida Fernando Guilhon, Condomínio Tapajós Royal Ville, Lote 1B, Elcione Barbalho, CEP. 68035-00, como OUTORGADO COMPRADOR, doravante também denominado apenas OUTORGADO ou COMPRADOR, **JOSE ANTÔNIO OLIVEIRA AQUINO**, professor universitário, RG 4412727/PC-PA, e CPF. Nº 159.828232-87, casado pelo regime de comunhão parcial de bens com CÉRES MARIA SILVA AQUINO, autônoma, RG nº 1665926/2ªvia/PC-PA, e CPF nº 160.210.532-49, brasileiros, residentes e domiciliados na Avenida Engenheiro Fernando Guilhon, nº 2436, Elcione Barbalho, CEP 68038305.

**REGISTROS ANTERIORES:** R-1, MAT-20.028, LIVRO 2-V, fls. 145; R-2, MAT-20.348, LIVRO 2-Z, fls. 137; AV-1, MAT-20.616, LIVRO 2-AB, fls. 079; Incorporação Registrada sob o nº R-1, MAT-23.615, fls. 015/035, LIVRO 2-AU; e Instituição de Condomínio registrada sob o nº R-3, MAT-23.615, fls. 035 e 164, dos Livros 2-AU e 2-AAC, 1º OFÍCIO. -----  
 PROT-50.670, SANTARÉM, 24 DE FEVEREIRO DE 2015. -----




REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
ESTADO DO PARÁ - COMARCA DE SANTARÉM  
CARTÓRIO 1º OFÍCIO NOTAS E REGISTRO DE IMÓVEIS DE SANTARÉM  
Clarindo Ferreira Araújo Filho - Oficial e Tabelião



**R.01, M. 24.838 - PROTOCOLO nº64.100** - Data: 24/08/2020 Por Escritura Pública de Compra e Venda, datada de 10 de agosto de 2020, lavrada no livro Nº 194, fls. 162/163, no Cartório 3º Ofício de Notas e Registro Civil de Santarém, a proprietária **CONSTRUTORA NORTE DO TAPAJÓS LIMITADA**, pessoa jurídica, inscrita no CNPJ sob o nº01.717.048/0001-88 estabelecida nesta cidade na Rodovia Santarém/Culabá, nº05, Matinha, CEP. 68030-090 neste ato representada pelos sócios **JOSE ILDERGLAN DE SOUZA BARBOSA**, brasileiro, casado, empresário, RG nº3622377/2ªvia/PC-PA, e CPF nº 188.373.442-87, residente nesta cidade, na Avenida Fernando Guilhon, Condomínio Tapajós Royal Ville, Lote 1B, Elcione Barbalho, CEP. 68035-00 e/ou **MARIA DO PERPETUO SOCORRO SOUSA BARBOSA**, brasileira, casada, empresária, RG nº2162916/PC-PA e CPF. Nº 195.270.392-15, residente nesta cidade, na Avenida Fernando Guilhon, Condomínio Tapajós Royal Ville, Lote 1B, Elcione Barbalho, CEP. 68035-00. Transmitiu para, **JOSE ANTÔNIO OLIVEIRA AQUINO**, professor universitário, RG 4412727/PC-PA, e CPF. Nº 159.828232-87, casado pelo regime de comunhão parcial de bens com CÉRES MARLA SILVA AQUINO, autônoma, RG nº 1665926/2ªvia/PC-PA, e CPF nº 160.210.532-49, brasileiros, residentes e domiciliados na Avenida Engenheiro Fernando Guilhon, nº 2436, Elcione Barbalho, CEP 68038305 o imóvel objeto desta matrícula pelo valor de R\$80.000,00 (Oitenta mil reais), sem condições, conforme Provimento 88/19 do CNJ, a avaliação de mercado equivale a R\$91.375,20 (Noventa e um mil e trezentos e setenta e cinco e reais e vinte centavos). Data do Registro: 24/08/2020. Selo ato Geral: 012769374. Série H. Emolumentos: R\$631,60 + Selo R\$ 0,85=R\$ 632,45. F.R.J: R\$ 94,74.

O OFICIAL 

**CERTIFICO** e dou fé nos termos do Artigo 19, parágrafo 1º da Lei 6015/73. Que esta cópia é reprodução fiel e autêntica do próprio original e além do supra e retro transcrito, nada mais consta com relação às pessoas constantes no **MATRÍCULA** nº24.838. Santarém, 24 de agosto de 2020. O OFICIAL  SELO 000.121.424.

Emolumentos.....: R\$ 42,20  
Selo.....: R\$ 1,45  
Total.....: R\$ 43,65



FOLHA

092

REGISTRO GERAL  
Livro Nº 2 - AADREGISTRO DE IMÓVEIS  
1º OFÍCIO  
Santarém-Pará

MATRÍCULA Nº 24.839

SOLICITANTE

**IDENTIFICAÇÃO NOMINAL:** "Terreno urbano, próprio, Localizado à Rua Jatobá, esquina com a Rua Jacarandá, nesta cidade, no atual bairro Eleição Barbalho, identificado como lote nº 128 da Quadra "Q" do Condomínio horizontal de lotes residenciais denominado "Tapajós Royal Ville", de conformação retangular, limitando-se, ao norte, onde faz frente com a Rua Jatobá, por uma linha de 14,75m; ao sul, com o lote nº 120 da Quadra "Q", por uma linha de 14,75m; a leste, com a Rua Jacarandá, por uma linha de 29,50m; e, a oeste, com o lote nº 127 da Quadra "Q", por uma linha de 29,50m, com uma área total privativa de 435,125m<sup>2</sup> e área condominial de 385,9682m<sup>2</sup>, perfazendo uma área total de 821,09m<sup>2</sup>, correspondendo a uma fração ideal no terreno de 0,005781".

Cadastro Imobiliário nº 01.81.218.0008.001.

**PROPRIETÁRIA:** CONSTRUTORA NORTE DO TAPAJÓS LTDA., sociedade empresarial com nome de fantasia "CONSTRU-NORTE", com sede e foro jurídico nesta cidade, à Rodevia BR-163 (Santarém-Cuiabá), sem número, no quilômetro 05, Matinha, inscrita no CNPJ sob o nº 01.717.048/0001-88.

**REGISTROS ANTERIORES:** R-1, MAT-20.028, LIVRO 2-V, fls. 145; R-2, MAT-20.348, LIVRO 2-Z, fls. 137, AV-1, MAT- 20.616, LIVRO 2-AB, fls. 079; Incorporação Registrada sob o nº R-1, MAT- 23.615, fls. 015/035, LIVRO 2-AU; e Instituição de Condomínio registrada sob o nº R-3, MAT-23.615, fls. 035 e 164, dos Livros 2-AU e 2-AAC, 1º OFÍCIO, PROT-50.670, SANTARÉM, 24 DE FEVEREIRO DE 2015.

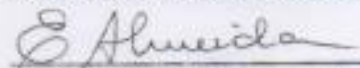
**CERTIDÃO DE TEOR DE MATRÍCULA**

**CERTIFICO**, que a presente Certidão foi lavrada em inteiro teor e extraída em forma reprográfica, nos termos do § 1º do Art. 19 da Lei Federal nº 6.015/73. É o que tenho a certificar. Dou fé.

**CERTIDÃO NEGATIVA DE ÔNUS**

**CERTIFICO**, mais, que o imóvel aqui descrito se encontra na presente data livre e desembaraçado de quaisquer ônus reais, inclusive hipoteca, mesmo legal, penhoras, demais gravames e de inexistência de atos relacionados a ação real ou pessoal repressória. Dou fé.

SANTARÉM, 24 DE FEVEREIRO DE 2015



155 - Carinho... Fonefax: (93) 3522-1987 - CEP 68005-020 - Santarém - Pará - Brasil  
CNPJ 04542411/0001-60

Elmar Rocha Almeida  
Funcionário Autorizado



Lote: Hendrik Rodenhuis

*BMM*  
**REGISTRO GERAL**  
Livro Nº 2 - U

*Mintuza*  
**REGISTRO DE IMÓVEIS**  
1º OFÍCIO  
Santarém-Pará

POLINA  
183

**MATRÍCULA Nº 19.885**      CERTIDÃO

**IDENTIFICAÇÃO NOMINAL:** "Terreno urbano, baldio, próprio, situado nesta cidade, na Rua "F", entre a margem direita do Rio Tapajós e Avenida Fernando Guilhon, identificando como Lote nº B do fracionamento, limitando-se a Leste, com a Travessa "F", medindo 466,68 metros; ao Sul, com o Lote "C", medindo 150,00 metros; ao Norte, com o Lote "A", medindo 150,59 metros; a Oeste, com Solange Campos Corrêa, medindo 453,53 metros, com uma área de 68.889,00m².-----

**PROPRIETÁRIOS:** HENDRIK RODENHUIS, portador do Passaport nº NF6252184 e do CPF nº 526.317.452-72, e sua mulher, GREETJE SCHUMANN, portadora da Cédula de Identidade nº IC7922660 (Holanda), ambos Holandeses, casados, empresários, residentes e domiciliados na Rua G.V.D. Veen Street, nº 23 Soest - Holanda.-----

**REGISTRO ANTERIOR:** AV-10, MAT-6.236, LIVRO 2-U, FLS. 001, 1º OFÍCIO. -----

R-1, MAT-19.885, PROT-40.790, DATA: 16.12.2010. - **COMPRA E VENDA -**  
**TRANSMITENTES:** HENDRIK RODENHUIS, e sua mulher, GREETJE SCHUMANN, já mencionados e qualificados supra, devidamente representados. **ADQUIRENTE:** IVONNE PONLIEM SAHARIE, surinamesa, casada, empresária, portadora do RNE nº V308648-9, e do CPF nº 531.830.022-72, residente e domiciliada nesta cidade. **TÍTULO:** Escritura pública de compra e venda datada de 25.11.2010, lançada às fls. 130/131, do Livro n.º 171, das Notas deste Cartório do 1º Ofício desta cidade. **VALOR:** R\$-137.778,00 (Cento e Trinta e Sete Mil Setecentos e Setenta e Oito Reais). Dou fé.

*Mintuza*

**CERTIDÃO DE TEOR DE MATRÍCULA**

**CERTIFICO**, que a presente Certidão foi lavrada em inteiro teor e extraída em forma reprográfica, nos termos do § 1º do Art. 19 da Lei Federal nº 8.015/73. É o que tenho a certificar. Dou fé.

**CERTIDÃO NEGATIVA DE ÔNUS**

**CERTIFICO**, mais, que o imóvel aqui descrito se encontra na presente data livre e desembaraçado de quaisquer ônus reais, inclusive hipoteca, mesmo legal, penhoras, demais gravames e de inexistência de atos relacionados a ação real ou pessoal reipersecutória. Dou fé.

SANTARÉM, 14 ABRIL DE 2016

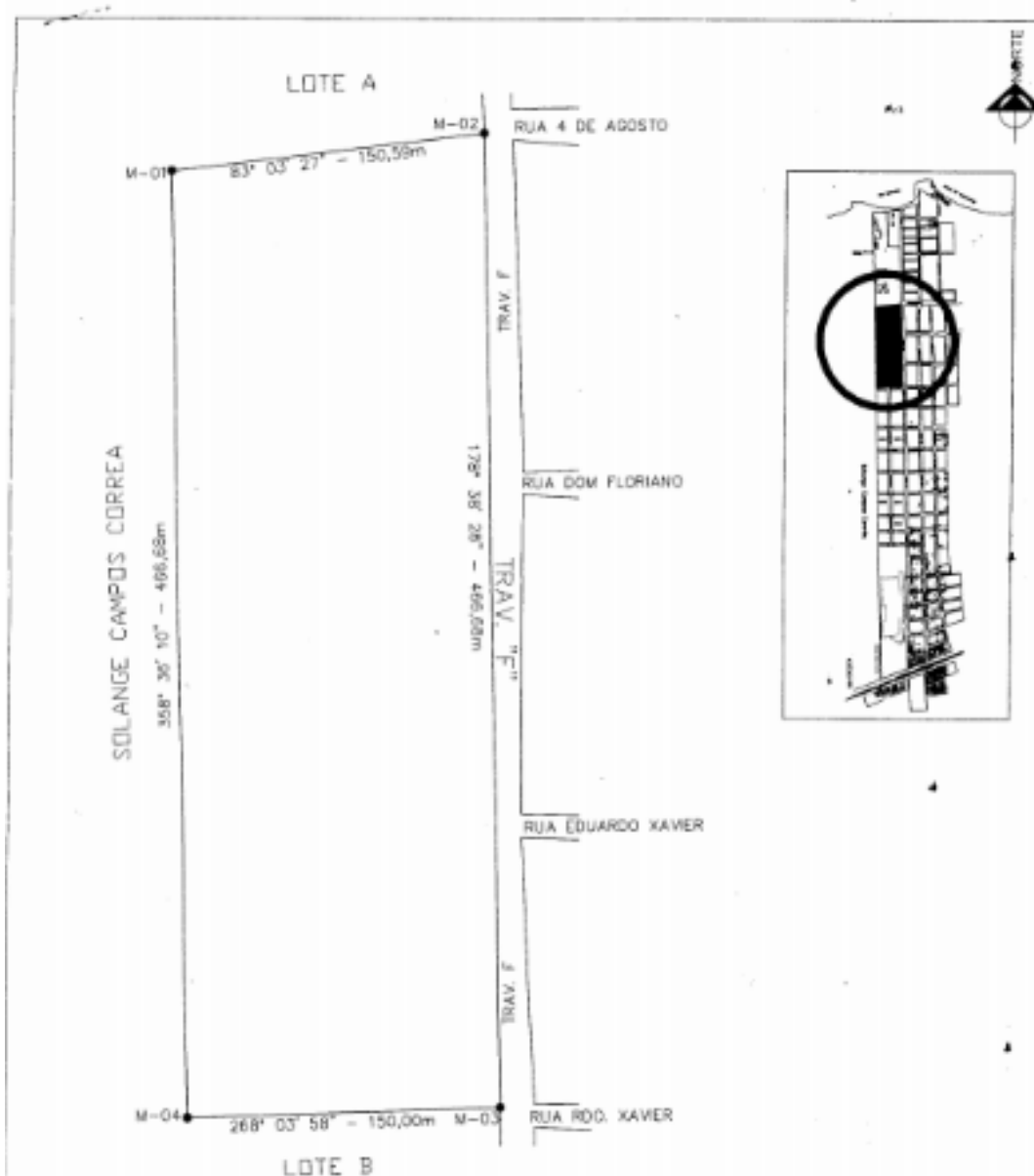
*[Assinatura]*  
Mintuza  
Mintuza  
Mintuza



Rua Siqueira Campos, 155 - Centro - Telefax: (93) 3522-1987 - CEP 68005-020 - Santarém - Pará - Brasil  
CNPJ 04542411/0001-60



Lote: Hendrik Rodenhuis



|                               |            |                                     |               |                          |
|-------------------------------|------------|-------------------------------------|---------------|--------------------------|
| DOCUMENTOS NOMINAIS:          |            | LEVANTAMENTO DE AREA URBANA         |               |                          |
| REG. DE IMÓVEL:               |            | BAIRRO: MARACANÁ                    |               |                          |
| R-1, MAT. 19.885 PROT. 40.790 |            | IMÓVEL: LOTE N° 6                   |               |                          |
| ASSUNTO:                      |            | PROP. MARTAP ADM. DE IMOVEIS-EIRELI |               |                          |
| DESDOBRO<br>FRACIONAMENTO     |            | ESTADO:                             | MUNICIPIO:    | AREA:                    |
|                               |            | PARA                                | SANTAREM      | 68.889,00 m <sup>2</sup> |
| DATA:                         | MARÇO/2018 | RESP. TÉCNICO:                      | PROPRIETARIO: |                          |
|                               |            | MARTAP ADM. DE IMOVEIS-EIRELI       |               |                          |

# APÊNDICES

## APÊNDICE A – Formulários de pesquisas semiestruturadas

### FORMULÁRIO PARA ENTREVISTA - CRECI

A pesquisa intitulada “Produção do Espaço e Turismo em Santarém-PA”<sup>1</sup>, tem como principal *intuito* compreender o processo de crescimento e espacialização da cidade de Santarém (STM). Assim, sua participação é de suma importância, tendo em vista o importante papel do CRECI no Município. Trata-se, portanto, de um formulário semiestruturado que consiste na disponibilização de perguntas pré-estabelecidas pela pesquisadora que, posteriormente, irá proceder à entrevista. Saliento, contudo, que tais perguntas devem servir como direcionamento à entrevista e, de forma alguma, deverão engessar a fala do entrevistado, que estará livre para escolher, tanto a sequência das respostas, quanto acrescentar outros dados e informações que considerar relevantes. Também saliento que durante a entrevista poderão surgir novos questionamentos conforme o andamento da mesma.

*Mizant C. A. Santana*

#### Formulário

1. Em que ano o Conselho Regional de Corretores de Imóveis da 12ª Região PA/AM foi organizado?
2. Qual o seu papel/função no CRECI de Santarém atualmente? Há quanto tempo o Sr. trabalha nessa função?
3. Há quanto tempo atua no setor imobiliário? O Sr. tem formação específica para atuar no setor?
4. No site do CRECI está descrito o compromisso do Conselho de Corretores como sendo o de fiscalizar a categoria profissional de corretores de imóveis e sua forma de atuação. De forma sucinta fale sobre as atividades da instituição na região.
5. Quais os principais obstáculos enfrentados pelo CRECI na região de Santarém?
6. A cidade de Santarém cresceu muito nas últimas duas décadas, no seu entendimento, a que se deve este crescimento?
7. De que forma o Sr. percebe a atuação dos agentes (incorporadoras, construtoras, imobiliárias) no município de STM?
8. Dividindo a cidade em setores (norte, sul, leste, oeste e área central), como o Sr. avalia o perfil de crescimento e valorização de cada um destes setores?
9. Excluindo a área central da cidade, quais os bairros com lotes e casas com valores mais altos em Santarém (em termos de valorização e preço de imóveis)? Para o Sr. a que se deve tal valorização/precificação?
10. Nos últimos anos os bairros na região oeste da cidade, principalmente os bairros à direita da Av. Fernando Guilhon (sentido centro-aeroporto), têm sido alvo de grande especulação imobiliária. Também, percebe-se o incremento de importantes infraestruturas e serviços naquela área. A seu ver a que se deve este fato?
11. O Sr. considera que as atividades econômicas e as políticas públicas ligadas ao turismo interferem de alguma forma no crescimento da cidade de STM, ou na valorização de um bairro/região? Comente sua resposta.

<sup>1</sup> A pesquisa em questão está sendo desenvolvida por Ma. Mizant C. Andrade Santana, doutoranda do Programa de PósGraduação em Geografia Humana da USP e professora titular da UFOPA, sob o apoio da CAPES/MEC.

**QUESTIONÁRIO DE PESQUISA**  
**Jose Ilderglan de Souza Barbosa**

Este questionário é referente à pesquisa intitulada “Produção do Espaço e Turismo em Santarém-PA”, tem como principal *intuito* compreender o processo de crescimento e espacialização da cidade de Santarém (STM), sobretudo, a valorização da região oeste. Assim, sua participação é de suma importância para a compreensão de tais processos. Trata-se, portanto, de um questionário semiestruturado que consiste na disponibilização de perguntas pré-estabelecidas pela pesquisadora.

*Mizant C. A. Santana*

1. Apresentação do entrevistado (origem, quanto tempo reside em Santarém, trabalho que exerce, histórico da Empresa Construnorte);
2. A cidade de Santarém cresceu muito nas últimas duas décadas, a seu ver, a que se deve este crescimento?
3. Quase 40% dos lotes em Santarém (Stm) não são legalizados, segundo a Prefeitura Municipal, isso acarreta inúmeros problemas ao Município. Você acredita que esse fator pode interferir no desenvolvimento ou não de uma determinada área da cidade? Ou pode interferir no planejamento e implantação de infraestruturas?
4. Você sabe dizer qual o foi o critério de escolha da localização/implantação do Aeroporto Maestro Wilson Fonseca? Também, de quem eram as terras onde o aeroporto foi construído?
5. Nos últimos anos os bairros na região oeste da cidade (em torno da Av. Fernando Guilhon/Maracanã e adjacências), tem sido alvo de grande especulação imobiliária. Também, percebe-se o incremento de importantes infraestruturas e serviços nesta área. A seu ver a que se devem esses fatos?
6. O lote onde se encontra hoje o Condomínio Tapajós Royal Ville foi adquirido em que ano? Quem era o antigo(a) dono(a)? Qual foi o preço pago por ele?
7. Qual foi o critério de escolha da região Oeste para a implantação do Condomínio Tapajós Royal Ville? Você considerou o fator valorização a médio e longo prazos?
8. Além do Shopping Rio Tapajós vários outros empreendimentos de grande porte foram instalados ao longo da Av. Fernando Guilhon, nos últimos anos. Para você quais foram os principais critérios de escolha para a instalação desses empreendimentos?
9. Você considera correto afirmar:
  - a) O fato de que desde o início o loteamento da antiga fazenda do Maracanã ter sido estabelecida em bases Legais, isso contribuiu para que grandes empresas optassem pela localização dos seus empreendimentos (comércios, imóveis etc.);
  - b) O crescente comércio ao longo da Av. Fernando Guilhon atrai a população que procura residir/morar, visto ter a facilidade de acesso a esses empreendimentos;
  - c) A proximidade com o Rio Tapajós e suas praias exerce também influência no processo de escolha da população no momento da compra do lote e/ou imóvel;

## FORMULÁRIO DE PESQUISA

Jordan Bezerra Galvão

Este questionário é referente à pesquisa intitulada "Produção do Espaço e Turismo em Santarém-PA", tem como principal intuito compreender o processo de crescimento e espacialização da cidade de Santarém (STM). Assim, sua participação é de suma importância para a compreensão de tais processos. Trata-se, portanto, de um questionário semiestruturado que consiste na disponibilização de perguntas pré-estabelecidas pela pesquisadora. Saliento, contudo, que tais perguntas devem servir como direcionamento à pesquisa e, de forma alguma, deverão "engessar" as respostas. Dessa forma poderão ser acrescentados outros dados e informações que sejam considerados relevantes. Também saliento que posteriormente ao preenchimento do questionário, poderão surgir novos questionamentos.

*Miguel G. A. Santana*

1. Apresentação do entrevistado (origem, quanto tempo reside em Santarém, trabalho que exerce como agrimensor - histórico);
2. A cidade de Santarém cresceu muito nas últimas duas décadas, a seu ver, a que se deve este crescimento?
3. Dividindo a cidade em setores (norte, sul, leste, oeste e área central), como você avalia o perfil de crescimento e valorização de cada um destes setores?
4. Você sabe dizer qual o foi o critério de escolha da localização/implantação do Aeroporto Maestro Wilson Fonseca?
5. Em entrevista com o delegado do GRECI, soube que quase 40% dos lotes em STM não são legalizados e que isso acarreta inúmeros problemas ao Município. Você acredita que esse fator pode interferir no desenvolvimento ou não de uma determinada área da cidade? Ou pode interferir no planejamento e implantação de infraestruturas?
6. Nos últimos anos os bairros na região oeste da cidade (em torno da Av. Fernando Guilhon/Maracanã e adjacências), tem sido alvo de grande especulação imobiliária. Também, percebe-se o incremento de importantes infraestruturas e serviços naquela área. A seu ver a que se devem estes fatos?
7. Você pode contar um pouco do histórico de ocupação do setor oeste? (antiga fazenda, antigos donos, incorporação, loteamento etc.);
8. Após a implantação do Shopping Rio Tapajós vários outros empreendimentos de grande porte foram instalados ao longo da Av. Fernando Guilhon, além da construção de condomínios de luxo nas proximidades do Shopping. Para você quais foram os principais critérios de escolha da localização desses empreendimentos?
9. Seria possível afirmar que: a) O fato de que desde o início o loteamento da antiga fazenda foi feita em base Legal, isso contribuiu para que grandes empresas optassem pela localização? B) A proximidade com o Rio Tapajós gera um diferencial para esses empreendimentos?
10. Para você o fato de que a região oeste da Cidade possibilita um melhor acesso ao Rio Tapajós, às praias, bem como, a Alter do Chão, poderia ser fundamental no processo de escolha no momento da compra de um lote e/ou imóvel, tendo em vista a relação histórico cultural com o Rio, assim como, a garantia de valorização?

**FORMULÁRIO DE PESQUISA**  
**Prof. Dr. José Antônio Oliveira Aquino**

¶

Este questionário é referente à pesquisa intitulada "Produção do Espaço e Turismo em Santarém-PA", tem como principal intuito compreender o processo de crescimento e espacialização da cidade de Santarém (STM), sobretudo, a valorização da região oeste. Assim, sua participação é de suma importância para a compreensão de tais processos. Trata-se, portanto, de um questionário semiestruturado que consiste na disponibilização de perguntas pré-estabelecidas pela pesquisadora, que nortearam a entrevista. ¶

*Miguel C. A. Santana* ¶

¶

1. → Apresentação do entrevistado (nome, profissão, cidade natal, quanto tempo mora em Stm etc.); ¶
2. → Por que escolheu morar no condomínio Tapajós Royal Villed (TRV)? Qual o preço e em que ano foi comprado o(s) lote(s)? ¶
3. → Você tem mais de um lote no condomínio? Se sim, por quê? ¶
4. → Sabe informar se há outros condôminos que compraram mais de um lote? Se sim, sabe qual a razão da compra? Há casos em que os compradores adquiriram lotes apenas para esperar a valorização? ¶
5. → Como você classifica o padrão de vida dos condôminos (classe alta, média, baixa)? ¶
6. → Em que bairro você morava antes? Na sua opinião foi melhor mudar para o condomínio TRV? Por quê? ¶
7. → Qual a sua percepção sobre o condomínio em comparação ao restante dos bairros do entorno? Quais os diferenciais? ¶
8. → Você considera importante e/ou um privilégio morar próximo ao Rio Tapajós? ¶
9. → Sobre a região em que o Condomínio está localizado na cidade de Santarém, você acredita que é uma região valorizada? Em que sentido há valorização? ¶
10. → Caso você conheça a história de urbanização e crescimento da cidade de Santarém, poderia contar um pouco sobre o processo de crescimento do Município rumo ao oeste? (contar a história de ocupação e posterior loteamento e crescimento dos bairros no entorno da Av. Fernando Guilhon). ¶

¶

## APÊNDICE B - Pesquisa de comparação de valores da terra urbana nas regiões sul, leste e oeste Santarém/PA, nos sites de venda de imóveis


BAIRRO JUTAÍ (região sudeste): Lote 12X20 m<sup>2</sup>, valor - R\$16.000,00

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

### Terro no bairro Jutai

Publicado em 22/08 às 11:03 - cód. 921408835

**R\$ 16.000**



Ver descrição completa

R\$ 16.000

Vendo terreno no bairro do Jutai  
Tudo legalizado  
Na compra do terreno, já passo pro nome do comprador...




Ver descrição completa

**R\$ 16.000**

Ver número

Chat

Último acesso há 15 horas


Verificado com:     
Na OLX desde maio de 2020

Ver todos os anúncios

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

Comente aqui

Dicas de segurança

Verificado  Não faça pagamentos antes de verificar o que...  
Ver todas as dicas.


Fonte: Olx/lotos e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:  
<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/terro-no-bairro-jutai-921408835>

BAIRRO PÉROLA DO MAICÁ (Região Sudeste); lote 21X60 m<sup>2</sup> - valor: R\$89.999,00

Terreno sem casa de 1260m<sup>2</sup> de 21x60m para mansão

Publicado em 06/10 às 14:39 - cód. 935831797



**R\$ 89.999**



Tapajós Informática

Chat

Último acesso há 18 horas

Verificado com:     
Na OLX desde outubro de 2016

Ver todos os anúncios

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?


Comente aqui

Dicas de segurança

Verificado  Não faça pagamentos antes de verificar o que...  
Ver todas as dicas.

Anúncios Google

Não exibir mais este anúncio

Anúncio? Por quê? 

R\$ 89.999

ver número (marcel)

Vendo Terrenão no Ponto Mais alto do Maicá para construção do seu sonho. Aquela Mansão com 1260m<sup>2</sup>.  
não financio nem parcelo, somente à vista.


Tamanho 21x60m

Execute seu SONHO agora.

Fonte: Olx/lotos e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:  
<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/terreno-sem-casa-de-1260m-de-21x60m-para-mansao-935831797>

BAIRRO SANTO ANDRÉ (Região Sul): Terreno com casa inacabada, medindo 10X30m; valor: R\$ 30.000,00

**Vendo um terreno**  
Publicado em 19/08 às 21:41 - cód. 920629328



**R\$ 30.000**




Vendo ou troco um terreno no bairro Santo André medindo 10x30 com uma casa inacabada.

Contato apenas whatsapp:

**R\$ 30.000**

Chat

Último acesso há 8 horas

Verificado com:     
Na OLX desde agosto de 2021

[Ver todos os anúncios](#)

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

[Comente aqui](#)


**Dicas de segurança**  
Não faça pagamentos antes de verificar o que...  
[Ver todas as dicas.](#)

Fonte: Olx/lotes e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:  
<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/vendo-um-terreno-920629328>

BAIRRO MARARU (Região Sul): Lote 10X30m<sup>2</sup> ; valor: R\$15.000,00

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

**Vendo LOTES NO MARARU PERTO DA BICA**  
Publicado em 06/10 às 07:01 - cód. 940660590






**R\$ 15.000**

lotes 10x30 no MARARU próximo da bica em terreno particular.  
Interessados ligar  940660590 ou what.

**R\$ 15.000**

Chat

Último acesso há 19 min

Verificado com:     
Na OLX desde novembro de 2015

[Ver todos os anúncios](#)

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

[Comente aqui](#)

**Dicas de segurança**  
Não faça pagamentos

Fonte: Olx/lotes e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:  
<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/vendo-lotes-no-mararu-perto-da-bica-940660590>




### BAIRRO IPANEMA (região sul): Lote de 900 m<sup>2</sup>; valor: R\$ 120.000,00

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

#### Área central do Ipanema. Área total 900m<sup>2</sup>

Publicado em 17/08 às 01:52 - cód. 660048894






R\$ 120.000

900 metros quadrados de esquina. Excelente opção de investimento ou para construção residencial, comercial, galpão, depósitos, vilas, entre outras.  
- Valor: R\$ 120.000 (Cento e Vinte mil).

- Área localizada na esquina da R. Alfredo Ribeiro com a Tv. União. Em frente ao campo de futebol. Área central

Chat  
Último acesso há 54 min

Verificado com:     
Na OLX desde junho de 2017

Ver todos os anúncios

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

Comente aqui

Dicas de segurança  
Não faça pagamentos antes de verificar o que...  
Ver todas as dicas.

Fonte: Olx/lotos e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:


<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/area-central-do-ipanema-area-total-900m2-660048894>

### BAIRRO ALVORADA (Região Oeste): Lote 10X32m<sup>2</sup>; valor- R\$50.000,00

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém




#### VENDO TERRENO DO BAIRRO ALVORADA

Publicado em 06/10 às 10:28 - cód. 940738892



\*Terreno plano tamanho 10x32 \*rua sol nascente de fácil acesso e bem localizado \* valor R\$ 50.000 para mais informações

Chat  
Último acesso há 17 horas

Verificado com:     
Na OLX desde janeiro de 2018

Ver todos os anúncios

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

Comente aqui

Dicas de segurança  
Não faça pagamentos antes de verificar o que...  
Ver todas as dicas.

Fonte: Olx/lotos e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:


<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/vendo-terreno-do-bairro-alvorada-940738892>

### BAIRRO MARACANÃ (Região Oeste): Lote 12X30 m<sup>2</sup> ; valor – R\$140.000,00

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

#### Terreno bairro Maracanã

Publicado em 20/09 às 19:17 - cód. 931351355



R\$ 140.000

Vendo este terreno ; Rua : ponta de pedras entre travessas ; Lorena e salvação.bairro Maracanã. Medindo 12m/ 30 metros. Murado quase em sua totalidade conforme fotos. Valor 140.000,00

R\$ 140.000

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

Comente aqui

Dicas de segurança  
Não faça pagamentos antes de verificar o que...  
[Ver todas as dicas.](#)

Fonte: Olx/lotes e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:  
<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/terreno-bairro-maracana-931351355>

### BAIRRO ALVORADA (Região Oeste): Lote (10X33 m<sup>2</sup>) por R\$70.000,00 ( margem esquerda da Fernando Guilhon)

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

#### Terreno no bairro alvorada

Publicado em 07/10 às 15:57 - cód. 941426506



R\$ 70.000

R\$ 70.000

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

Comente aqui

Dicas de segurança


Fonte: Olx/lotes e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:  
<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/terreno-no-bairro-alvorada-941426506>

### BAIRRO MARACANÃ (Região Oeste): Terreno de 10X30m<sup>2</sup>; valor: R\$100.000,00

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

#### Terreno bairro maracana

Publicado em 27/08 às 10:04 - cód. 923769563



R\$ 100.000

R\$ 100.000

Terreno medindo 10 por 30 bastante grande  
Terreno bem localizado proximo a praia do maracana e ao shopeng rio Tapajós !!!terreno na rua principal asfaltada com poço artesiano e documentado !!!fone : [redacted]

Chat

Último acesso há 13 dias

Verificado com: [verified icons]  
Na OLX desde agosto de 2021  
Ver todos os anúncios

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?  
Comente aqui

Dicas de segurança  
Não faça pagamentos antes de verificar o que...  
Ver todas as dicas.


Fonte: Olx/lotes e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:  
<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/terreno-bairro-maracana-923769563>

### BAIRRO MARACANÃ (Região Oeste): Lote 10X30m<sup>2</sup> ; valor: R\$140.000,00

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

#### Lindo terreno 10/30 documentado com registro de móveis .

Publicado em 01/07 às 10:26 - cód. 833729799 - anúncio profissional



R\$ 140.000

R\$ 140.000

Terreno 10x30 lado da sombra localizado na região que mais cresce na cidade .

Chat

Último acesso há 2 dias

Verificado com: [verified icons]  
Na OLX desde junho de 2020  
Ver todos os anúncios

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?  
Comente aqui


Fonte: Olx/lotes e terrenos - Região de Santarém, PA, 2021. Disponível em:  
<https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/lindo-terreno-10-30-documentado-com-registro-de-movéis-833729799>

## CONDOMÍNIO TAPAJÓS ROYAL VILLE - OESTE

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

### TERRENO EM CONDOMÍNIO ALTO PADRÃO - ROYAL VILLE

Publicado em 18/10 às 17:19 - cód. 933836738 - anúncio profissional



R\$ 420.000

Código do anúncio: TERRENO EM CONDOMÍNIO ALTO PADRÃO - ROYAL VILLE

TERRENO EM CONDOMÍNIO ALTO PADRÃO - ROYAL VILLE  
R\$ 420.000,00  
Lote / Terreno Residencial

**R\$ 420.000**

Ver todos os anúncios

Seu nome

Seu E-mail

Seu telefone (opcional)

Escreva sua mensagem aqui

Enviar mensagem

Seus dados serão compartilhados pela OLX com o anunciante. Saiba mais

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

Fonte: OLX Anúncios-Região de Santarém - PA, 2020. Disponível em: <https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/imoveis/terrenos?q=tapaj%C3%B3s%20royal%20ville>

## CONDOMÍNIO TAPAJÓS ROYAL VILLE - OESTE

arbo.   Para você ▾ Para seu negócio ▾ Ajuda ▾ Mais ▾

Início > Santarém > Elcione Barbalho > Venda  
> Lote / Terreno Residencial > TE0001\_RV

### TERRENO À VENDA-CONDOMÍNIO ROYAL VILLE, AV. ELCIONE BARBARLHO, AO LADO DO RIO TAPAJÓS SHOPPING, Santarém, PA

**Tapajós Royal Ville**  
Avenida Engenheiro Fernando Guilhon, 0 - Elcione Barbalho - Santarém/PA  
cód. TE0001\_RV / R.Vale Assessoria em Imóveis Creci 10135F

450 m<sup>2</sup> total 450 m<sup>2</sup> útil Sem banheiros Sem quartos

**Sobre o imóvel**

**Venda** **R\$ 350.000,00**

|             |            |
|-------------|------------|
| Condomínio  | R\$ 890,00 |
| IPTU mensal | R\$ 45,00  |

👁️ 32 pessoas estão olhando este imóvel

📌 Salvar  Compartilhar

Nome  
Escreva seu nome

Telefone  
(00) 99999-9999

E-mail  
email@dominio.com


Aceito os [termos de uso](#) e [políticas de privacidade](#)

Lote / Terreno Residencial à venda. Localizado no Condomínio Tapajós Royal Ville, em Avenida Engenheiro Fernando Guilhon, no bairro Elcione Barbalho em Santarém. Desfrute de um lote / terreno residencial, com diversas comodidades como: Portaria 24h / Piscina / Churrasqueira / Playground / Entrada Lateral / Guarita Com Segurança / Salão gourmet / **(Descrição do proprietário)** \*TERRENO EM CONDOMÍNIO ALTO PADRÃO - ROYAL VILLE\* - AO LADO DO RIO TAPAJÓS SHOPPING; - SEGURANÇA 24H; - GUARITA ARMADA. Fonte: ARBO, 2021. Disponível em: [https://www.arboimoveis.com.br/imovel/TE0001\\_RV](https://www.arboimoveis.com.br/imovel/TE0001_RV)

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

### Terreno na área verde 6x30

Publicado em 04/10 às 08:28 - cód: 939687451



R\$ 12.000

Terreno no bairro Área Verde . medindo 6 MTS de largura por 30 metros de comprimento localizado na rua sapucaia entre Cristovão Colombo e beco aruanã já próximo ao pérola do Maica !somente avista não parcelo 93.

R\$ 12.000

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

[Comente aqui](#)


**Dicas de segurança**  
Não faça pagamentos antes de verificar o que...  
[Ver todas as dicas.](#)

Fonte: OLX Anúncios-Região de Santarém - PA, 2020. Disponível em: Disponível em: <https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/terreno-na-area-verde-6-30-939687451>

Pará > Região de Santarém > Terrenos, sítios e fazendas > Todas as cidades > Santarém

### Vendo terreno 10/15

Publicado em 23/08 às 10:46 - cód: 921683241



R\$ 10.000

Vendo terreno 10por15 ... localizado no Ipanema em frete ao campo do Leão numero para contato 9921... [ver número](#)

[Favoritar](#) [Compartilhar](#) [Denunciar](#)

R\$ 10.000

Como você avalia sua experiência de comprar e vender imóveis na OLX?

[Comente aqui](#)

**Dicas de segurança**  
Não faça pagamentos antes de verificar o que...  
[Ver todas as dicas.](#)

Fonte: OLX Anúncios-Região de Santarém - PA, 2020. Disponível em: <https://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/vendo-terreno-10-15-921683241>

## APÊNDICE C – Formulário de pesquisa enviado aos condôminos do TRV

### PESQUISA CIENTÍFICA UFOPA/USP

A pesquisa intitulada "Produção do Espaço e Turismo em Santarém-PA", está sendo desenvolvida pela Profa. Ma. Mizant C. Andrade Santana da Universidade Federal do Oeste do Pará, no programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da USP, com o apoio da CAPES/MEC e tem como principal intuito compreender o processo de crescimento e espacialização da cidade de Santarém (STM), sobretudo, a valorização da região oeste do Município. Assim, sua participação é de suma importância para a compreensão de tais processos.

**\*Obrigatório**

1. 1- A quanto tempo você e sua família moram no Tapajós Royal Ville? \*

\_\_\_\_\_

2. 2- Qual foi a principal razão para escolher residir em um condomínio fechado?

\_\_\_\_\_

3. 3- Em relação às vantagens de se morar no Tapajós Royal Ville, coloque em cada item um nível de importância: \*

*Marcar tudo o que for aplicável.*

|  | Não é importante         | Um pouco importante      | Importante               | Muito importante         | Extremamente importante  |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Segurança  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Infraestrutura                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Acesso ao condomínio                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Proximidade dos Comércios                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Proximidade das praias                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vista para o Rio Tapajós                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Qualidade ambiental (ventilação, temperatura, etc) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Disponível em:

[https://docs.google.com/forms/d/1jJapzGEDrhdxLFd82rRmSPikFMiY5vRAZ\\_z4q\\_7Mx8/edit](https://docs.google.com/forms/d/1jJapzGEDrhdxLFd82rRmSPikFMiY5vRAZ_z4q_7Mx8/edit)

4. 4- No momento de escolha da região Oeste da Cidade para morar, você considerou importante o processo de valorização da região? Ou seja, o fato de o setor Oeste apresentar um bom índice de crescimento e valorização interferiu na sua escolha? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- SIM  
 NÃO  
 EM PARTE

[https://docs.google.com/forms/d/1jJapzGEDrhdXLFd82rRmSPikFMIY5vRAZ\\_z4q\\_7Mx8/edit](https://docs.google.com/forms/d/1jJapzGEDrhdXLFd82rRmSPikFMIY5vRAZ_z4q_7Mx8/edit)

2/3

5. 5- Conforme dados da Prefeitura de Santarém, a cidade sofre com um grande número de lotes e imóveis ilegais. O fato do imóvel adquirido por sua família contar com toda a documentação (escritura, etc.) legalizada, contribuiu para a sua escolha. \*

*Marcar apenas uma oval.*

- SIM, isso foi fundamental  
 NÃO considerei isso importante  
 Nunca pensei sobre isso

6. 6- Você e sua família estão satisfeitos em residir no Tapajós Royal Ville? Comente sua resposta.

---

---

---

---

---

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pela Google.

Google Formulários

## APÊNDICE D – Ofícios enviados às instituições públicas

OFÍCIO S/Nº/2019 UFOPA/ICED

Santarém/PA, 26 de agosto de 2019

Ao Delegado do Conselho Regional de Corretores de Imóveis da 12ª Região PA/AM  
Sr. Carlos Ribeiro,

### Ref. Solicitação de Entrevista

Prezado Senhor,

Ao cumprimenta-lo, encaminho o formulário de perguntas para a pesquisa intitulada \_\_\_\_\_ que está sendo desenvolvida como processo de Trabalho de Conclusão de Curso<sup>1</sup> pelo licenciando \_\_\_\_\_, aluno da Universidade Federal do Oeste do Pará. Aproveito a ocasião para solicitar o **agendamento de uma entrevista**, que será gravada em áudio, na qual o Sr. poderá responder às questões presentes no formulário anexo. Ressalto que esta entrevista é de suma importância para a realização da pesquisa supracitada.

Atenciosamente,



Mizant C. Andrade Santana  
Docente do Curso de Geografia da UFOPA  
Orientadora

---

<sup>1</sup> A pesquisa está sendo desenvolvida no Programa de Graduação Em Geografia da UFOPA.



OFÍCIO S/Nº/2021 UFOPA/ICED

Santarém/PA, 16 de junho de 2021

Ao Superint. Sr. Francisco de Sousa (INCRA)

Ao Chefe da Divisão de Governança Fundiária Sr. Gilson Gonçalves da Silva (INCRA)

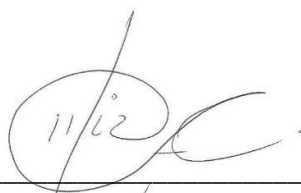
**Ref. Solicitação de Documentos, mapas e Imagens**

Prezado Senhores,

Ao cumprimentá-los, venho por meio desta, solicitar a disponibilização de documentos fundiários, mapas, croquis, imagens de satélite, fotografias aéreas e demais informações pertinentes à região Oeste do município de Santarém. Ocorre que estou realizando pesquisa sobre o processo de urbanização e crescimento da Cidade, com foco na região Oeste à área central, iniciando no viaduto da BR-163, seguindo no sentido do Aeroporto, tanto do lado esquerdo, quanto do lado direito da Av. Fernando Guilhon. Nesse sentido, os documentos e imagens supracitados irão contribuir com a análise do processo de valorização do solo, sobretudo, a partir da década de 1970, quando ocorreu a passagem de terra rural para terra urbana.

Sou professora da UFOPA, lotada no Instituto de Ciências da Educação, atualmente estou no processo de doutoramento no curso de Pós-graduação em Geografia Humana da USP, sob a orientação da Profa. Dra. Isabel Ap. P. Alvarez; e, estou certa de que, com a ajuda do INCRA-Santarém, poderei desenvolver minha pesquisa com dados e informações fundamentadas em documentos oficiais.

Agradeço antecipadamente.

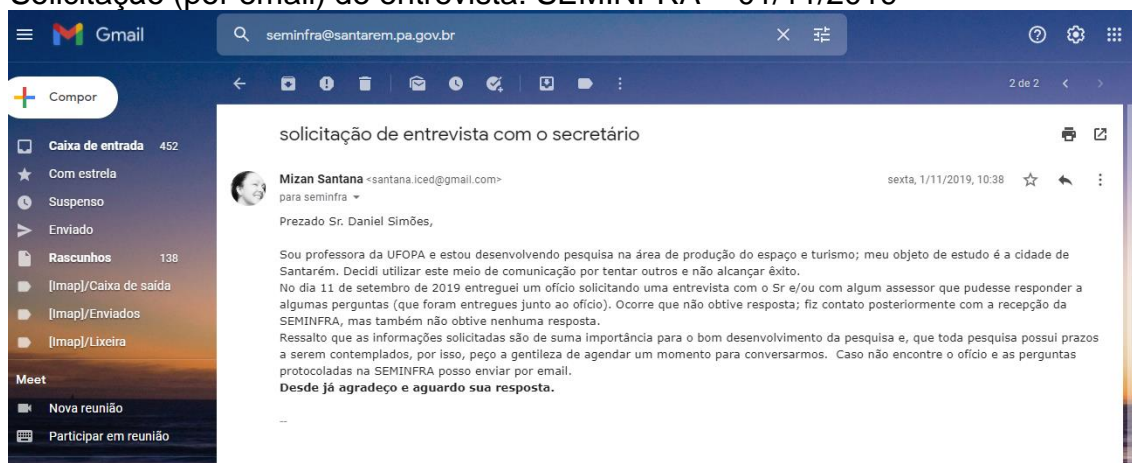


---

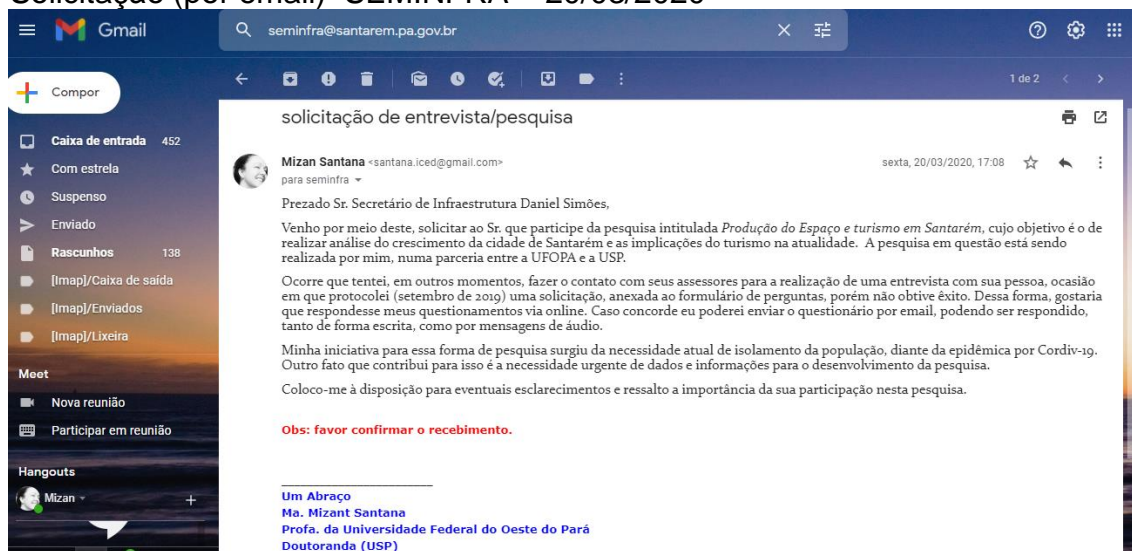
Mizant C. Andrade Santana  
Siape: 1573446

Docente do Curso de Geografia da UFOPA

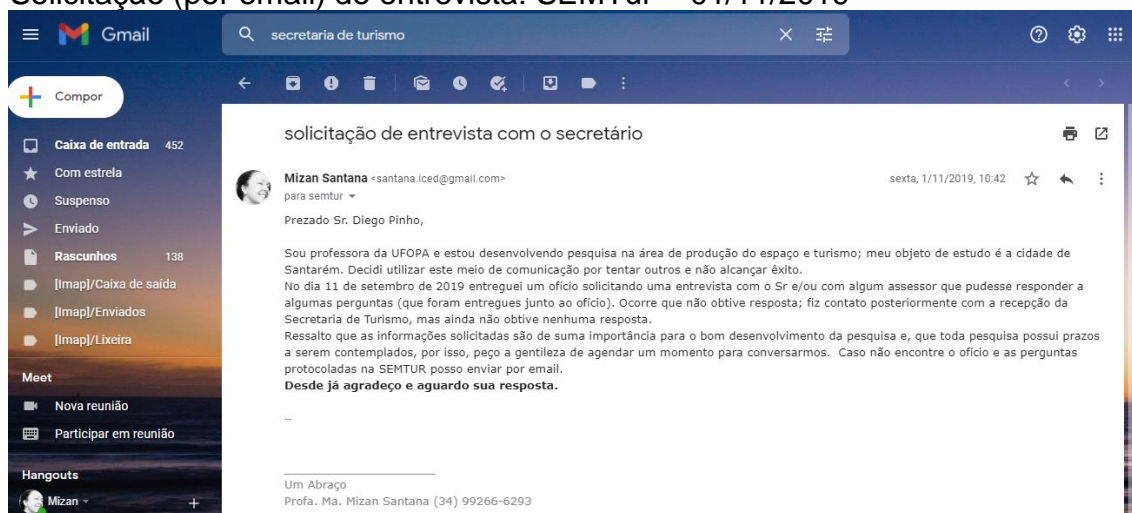
## 1ª Solicitação (por email) de entrevista: SEMINFRA – 01/11/2019



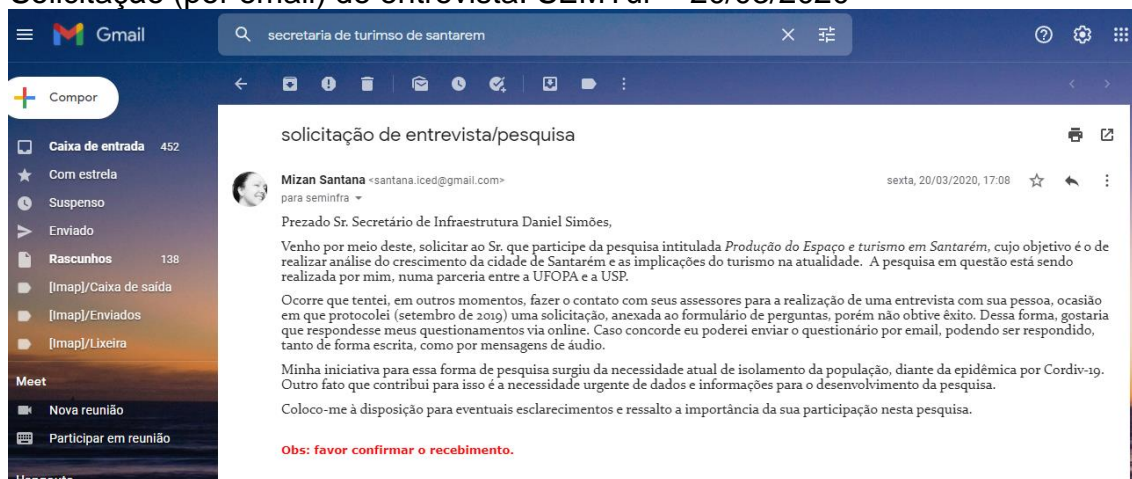
## 2ª Solicitação (por email) SEMINFRA – 20/03/2020



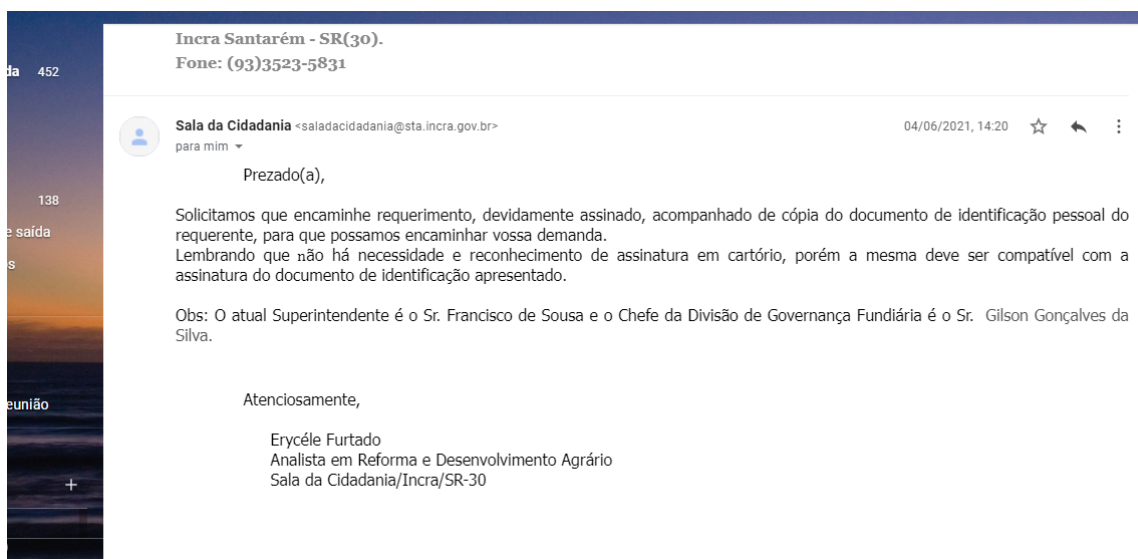
## 1ª Solicitação (por email) de entrevista: SEMTur – 01/11/2019



## 2ª Solicitação (por email) de entrevista: SEMTur – 20/03/2020



## Solicitação de dados e documentos (via email) ao INCRA





## APÊNDICE D – Imagens ampliadas

Figura I - Expansão Urbana de STM a partir de 1940

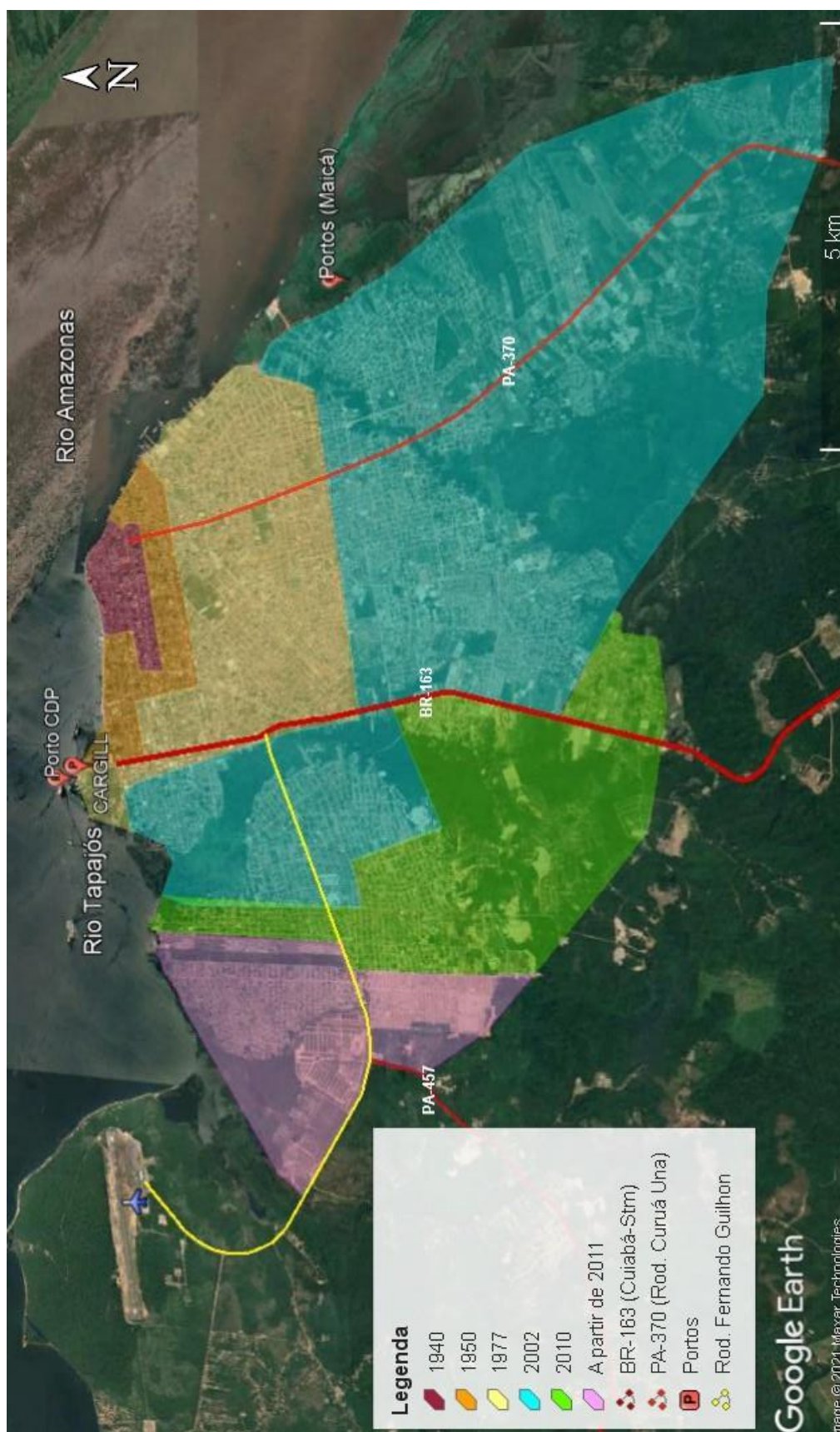


Figura II - Empreendimentos comerciais e residenciais que margeiam a Rod. Fernando Guilhon



Figura III – Eixos de crescimento de Santarém - PA

