

**CIDADE DE PORTE MÉDIO DE RESPONSABILIDADE TERRITORIAL:
PARTICULARIDADES DE CAPANEMA NO NORDESTE DO PARÁ**

**MIDDLE LEVEL CITY WITH TERRITORIAL RESPONSIBILITY:
PARTICULARITIES OF CAPANEMA IN NORTHEAST PARÁ**

**CIUDAD DE PORTE MEDIO DE RESPONSABILIDAD TERRITORIAL:
PARTICULARIDADES DE CAPANEMA EN EL NORDESTE DEL PARÁ**

Willame Oliveira Ribeiro

Universidade do Estado do Pará, Departamento de Filosofia e Ciências Sociais, Belém,
Brasil

willame.geo@gmail.com

RESUMO

Associada às particularidades do Nordeste Paraense enquanto uma região da Amazônia não fortemente marcada pelos grandes rios, mais densamente ocupada, com boa disponibilidade de rodovias, entre outras características, a cidade de Capanema desenvolveu uma posição bastante complexa no âmbito da rede urbana regional, tornando uma tarefa difícil a definição de sua condição regional. Mediante a análise das particularidades da cidade busca-se refletir sobre a seguinte questão: qual a importância da cidade de Capanema na rede urbana do Nordeste Paraense e como se delineiam as particularidades de sua inserção regional? A partir de levantamentos documentais e trabalhos de campo e se utilizando da noção de cidade média como estratégia para refletir sobre os papéis regionais da cidade, o que acarretou o reconhecimento de uma série de fatores de aproximação e também de distanciamento dessa noção, considerou-se que Capanema atua no âmbito da rede urbana enquanto uma cidade de porte médio de responsabilidade territorial.

Palavras-chave: cidade média; interações espaciais; centralidade regional; Capanema.

ABSTRACT

Associated with the peculiarities of the Northeast Pará as a region of the Amazon not strongly marked by the large rivers, more densely occupied, with good availability of highways, among other characteristics, the city of Capanema developed a very complex position within the regional urban network, difficult task the definition of this regional condition. By analyzing the particularities of the city, the following question is raised: what is the importance of the city of Capanema in the urban network of the Northeast of Paraense and how are the particularities of its regional integration delineated? Based on documentary surveys and field work and using the notion of the average city as a strategy to reflect on the regional roles of the city, which led to the recognition of a series of factors of approximation and also of distance from this notion, it was considered that Capanema operates within the urban network as a medium sized city with territorial responsibility.

Keywords: middle level city; spatial interactions; regional centrality; Capanema.

RESUMEN

La ciudad de Capanema desarrolló una posición bastante compleja en el ámbito de la red urbana regional, asociada a las particularidades del Nordeste Paraense, mientras que una región de la Amazonia no fuertemente marcada por los grandes ríos, más densamente

ocupada, com buena disponibilidad de carreteras, entre otras características, la ciudad de Capanema desarrolló una posición bastante compleja en el ámbito de la red urbana regional, tarea difícil la definición de su condición regional. Mediante el análisis de las particularidades de la ciudad se busca reflexionar sobre la siguiente cuestión: ¿cuál es la importancia de la ciudad de Capanema en la red urbana del Nordeste Paraense y cómo se delinean las particularidades de su inserción regional? A partir de encuestas documentales y trabajos de campo y utilizando la noción de ciudad media como estrategia para reflexionar sobre los papeles regionales de la ciudad, lo que acarreó el reconocimiento de una serie de factores de aproximación y también de distanciamiento de esa noción, se consideró que Capanema actúa en el ámbito de la red urbana como una ciudad de porte medio de responsabilidad territorial.

Palabras clave: ciudad de nivel medio; interacciones espaciales; centralidad regional; Capanema.

INTRODUÇÃO

A cidade de Capanema, uma das mais importantes do Estado do Pará, distancia-se do imaginário mais comum sobre as cidades amazônicas marcadas pelos grandes rios, uma vez sua origem estando relacionada com uma estrada de ferro e sua relevância atual associada às rodovias. Boa parte dessas particularidades da cidade relacionam-se com as características da própria região a que pertence, o Nordeste Paraense (Figura 1), considerado neste trabalho a partir de IBGE (2008, 2013) como a adição das áreas de influência de Castanhal, Bragança e Capanema.

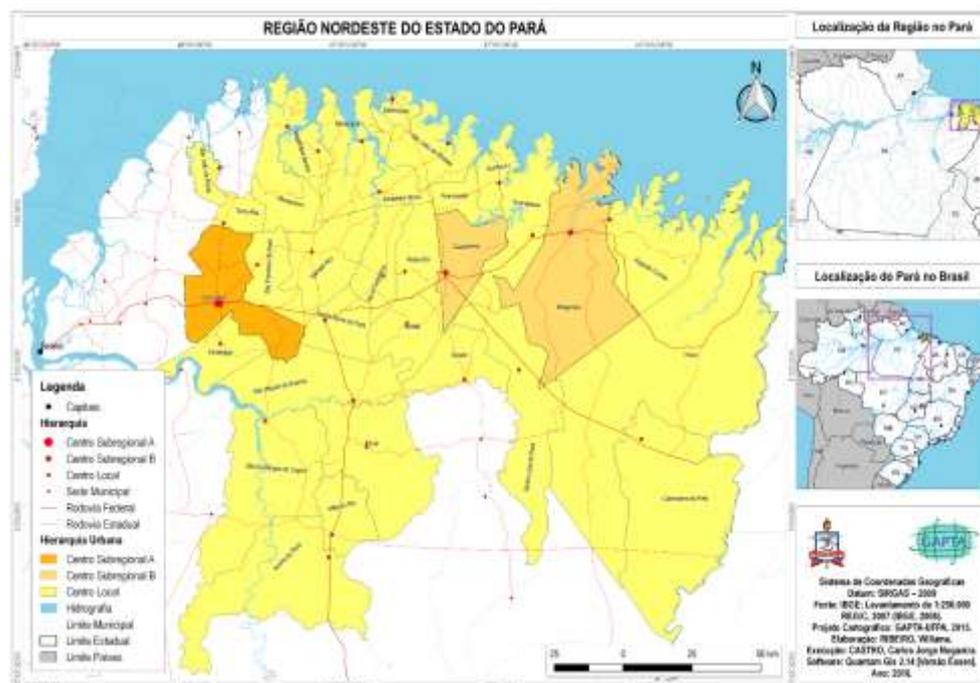


Figura 1: Região Nordeste do Estado do Pará. Municípios componentes e hierarquia urbana. 2013

Fonte: elaboração própria.

Arelada às particularidades do Nordeste Paraense enquanto uma região da Amazônia não fortemente marcada pelos grandes rios, mais densamente ocupada, com boa densidade de

rodovias, entre outras características, Capanema desenvolveu uma posição bastante complexa no âmbito da rede urbana regional, tornando uma tarefa difícil a definição do seu papel regional, desafio a que se lança este escrito.

A estratégia adotada para isso perpassa pela noção de cidade média (SPOSITO, 2001), tentando verificar as proximidades e os distanciamentos de Capanema com relação a essa noção. Porém, acaba demandando o manuseio de outros conceitos associados a esse debate, são os casos das concepções de rede urbana, interações espaciais, cidade de porte médio, situação espacial e centralidade regional. Diante da insuficiência do espaço disponível neste artigo para a efetiva discussão dessas concepções, optou-se pela organização do Quadro 1, reunindo uma síntese das compreensões adotadas neste trabalho sobre cada um desses elementos teóricos.

Quadro 1: Conceitos estruturantes da análise

CONCEITO	CARACTERIZAÇÃO
REDE URBANA	Consiste no “[...] conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”. (CORRÊA, 2006, p. 16).
CIDADE MÉDIA E CIDADE DE PORTE MÉDIO	<p>A noção de cidade média está associada a elementos como: contingente populacional, situação espacial favorável, papel de intermediação entre as pequenas e grandes cidades, centralidade regional, densidade do espaço urbano e densas e complexas interações espaciais. (RIBEIRO, 2017).</p> <p>Segundo Sposito (2004, p. 126) as cidades médias possuem importantes funções e “[...] desempenham claros papéis intermediários entre a(s) metrópole(s) e as pequenas cidades que compõem uma rede urbana”.</p> <p>Já as cidades de porte médio são núcleos urbanos que possuem entre 50.000 e 500.000 habitantes, incluindo aquelas que compõem tecidos urbanos maiores (SPOSITO, 2004) ou que “ainda não apresentam o grau de complexidade e diversidade de funções urbanas desempenhadas pelas cidades médias” (MIYAZAKI, 2013, p. 98).</p>
INTERAÇÕES ESPACIAIS	<p>De acordo com Corrêa (1997, p. 279) “as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”.</p> <p>As redes urbanas somente se constituem por meio das interações espaciais (articulação). Mais que fluxos, as interações compõem e são compostas pelas próprias cidades e representam a participação, dialética, de uma cidade na produção de outra. (RIBEIRO, 2017).</p>

SITUAÇÃO ESPACIAL
FAVORÁVEL

Segundo Beaujeu-Garnier (1980, p. 94) a situação espacial corresponde às “[...] condições gerais do meio em que uma cidade se insere [...]. Está quase sempre ligada à facilidade de comunicações [...]”.

É indispensável à constituição da cidade média uma situação espacial particular que favoreça a sua centralidade e a sua condição enquanto centro de uma região. (SPOSITO, 2001).

CENTRALIDADE
REGIONAL

Para Christaller (1966) a cidade é sempre centro de uma região, sendo o seu entorno a região complementar, dependente dela em diversos aspectos. O lugar central seria justamente esse centro da região, a cidade, sempre com uma concentração populacional e de atividades econômicas maiores que no entorno.

A cidade é um centro que somente é reconhecido como tal por exercer uma centralização na escala regional, que lhe atribui uma qualidade, a centralidade. (RIBEIRO, 2017).

Fonte: Elaboração própria.

Por meio da análise de fatores associados à noção de cidades média, como o contingente populacional, a densidade do espaço urbano, a situação espacial, as interações espaciais e a centralidade regional, ambiciona-se uma aproximação com a elucidação das particularidades de Capanema no âmbito da rede urbana regional. Compreendendo, a partir de Lukács (1968) e Cheptulin (1982), que os objetos confrontados se distinguem por aquilo que lhes é particular, incluindo suas singularidades, interessa, neste texto, os elementos que diferenciam Capanema no contexto da rede urbana do Nordeste Paraense e da Amazônia.

Essa análise aqui proposta é norteada pela seguinte indagação: qual a importância da cidade de Capanema na rede urbana do Nordeste Paraense e como se delineiam as particularidades de sua inserção regional?

Na intenção de buscar respostas para essa questão foram desenvolvidos os procedimentos metodológicos que se seguem:

a) levantamentos documentais voltados aos dados de interações espaciais mediante o deslocamento de pessoas, quando se utilizaram os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e por motivo de estudo (IBGE, 2010). Também foram utilizados os estudos Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2007 (IBGE, 2008) e Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013); além de dados do IBGE cidades, como população municipal, Produto Interno Bruto Municipal, entre outros;

b) Trabalhos de campo direcionados à coleta de dados por meio da observação dirigida, à efetivação de levantamentos fotográficos, à localização de objetos a serem mapeados, ao

contato com os agentes e atores (CAPEL, 2013) envolvidos na problemática e à realização de entrevistas com representantes do poder público municipal e de redes de comércio varejista, sediadas no Nordeste Paraense (Marilar, Jomóveis, Radisco, Eletromóveis).

O artigo está estruturado em três seções, além desta introdução e das considerações finais: primeiramente é discutida a estruturação do espaço urbano de Capanema; em seguida a situação espacial da cidade e sua relevância para a condição de Capanema na rede urbana; e, por fim, são analisadas as interações espaciais a partir do deslocamento de pessoas na área de influência de Capanema, como uma forma de refletir sobre a centralidade regional.

A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE CAPANEMA

A área correspondente ao atual município de Capanema, segundo a Prefeitura Municipal de Capanema – PMC (2016), pertencia ao município de Bragança até 1879, quando foi desmembrada e sob a denominação de Quatipuru passou à condição de Vila do respectivo município, por força da Lei nº 934, de 31 de julho de 1879. Contudo, em 1900, de acordo com IBGE (2016), “o Município de Quatipuru e seu território [foi] anexado ao dos municípios de Salinópolis e Bragança” (p. 1). Já em 1902, Quatipuru voltou a existir enquanto município. E neste mesmo ano foi criado o distrito de Capanema, pela lei municipal nº 832, de 24 de outubro de 1902, atrelado à Quatipuru.

Em 1919, com a Lei nº 1802, de 4 de novembro, a Vila de Capanema passou a ser a sede do município de Quatipuru (PMC, 2016), que antes de receber a denominação definitiva de município de Capanema, ainda se chamou Siqueira Campos. Conforme o IBGE (2016), em 1950, o município de Capanema era formado por cinco distritos: Capanema, Mirasselas, Primavera, Quatipuru e Tauari, o que foi alterado em 29 de dezembro de 1961, por força da Lei estadual nº 2460, que desmembrou de Capanema os distritos de Primavera e Quatipuru para a composição do novo município de Primavera. Assim, desde então o município de Capanema passou a ser composto por três distritos: Capanema, Mirasselas e Tauari.

Na atualidade, a sede de Capanema se constitui numa das mais importantes cidades do Nordeste Paraense, com uma considerável área de influência, e com uma das maiores densidades de atividades comerciais e de serviços da região.

Apesar da privilegiada situação espacial, como será demonstrado mais adiante, e da expressiva centralidade em escala regional, evidenciada por sua considerável área de influência, também explicitada a seguir, Capanema não se constitui num município com grande contingente populacional. Conforme o Gráfico 1, em 1980, possuía uma população de 40.104 habitantes, que passa a 51.166 em 1991. Em 2000, chega a 57.119 habitantes e em

2010 atinge a população de 63.639 habitantes. Assim, Capanema tem mantido um constante, porém pouco acelerado, crescimento populacional.

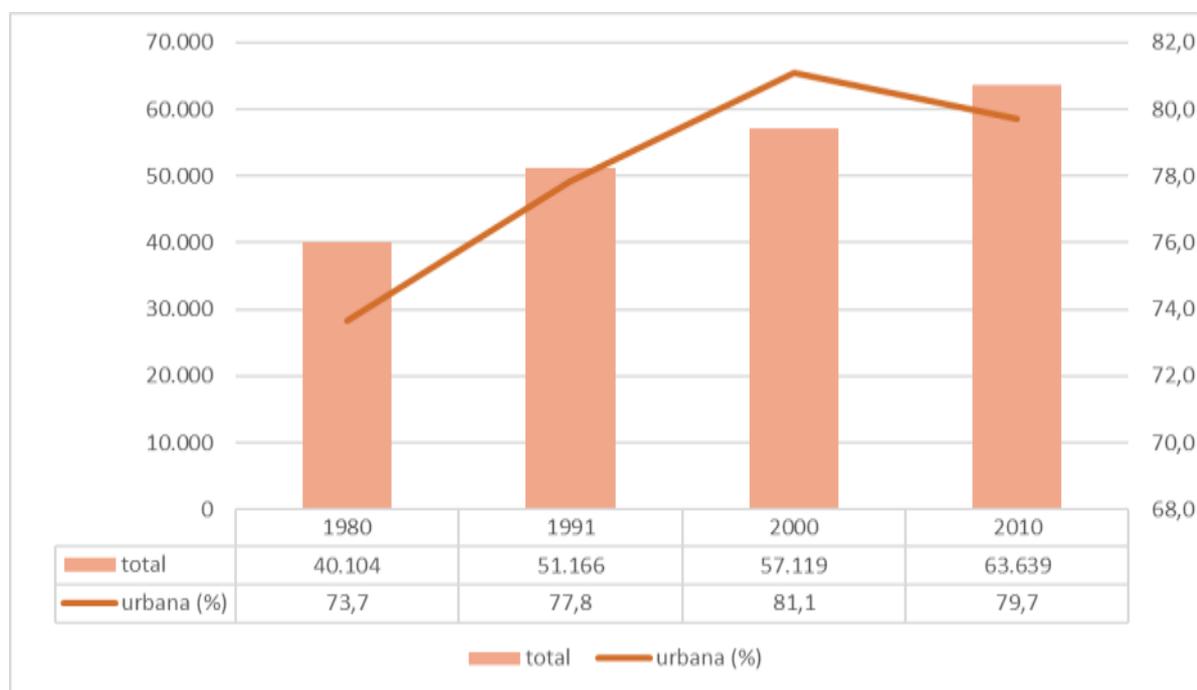


Gráfico 1: Capanema. Evolução da população municipal. 1980 a 2010

Fonte: IBGE (1980, 1991, 2000, 2010).

Já a participação da população urbana no total reflete a hegemonia das atividades econômicas tipicamente urbanas, como o comércio e os serviços. E, com isso, já em 1980, Capanema apresentava 73,7% de seu contingente populacional em área urbana, porcentagem que não se modificou tanto deste então, em 1991, era 77,8%, em 2000, subiu para 81,1% e, em 2010, teve uma leve redução, chegando a marca de 79,7% da população total em área urbana. E isso se reflete no dinamismo de seu espaço urbano (Figura 2), bem como na importância de Capanema enquanto relevante centro de comércio e de serviços para a região, contando com destacados serviços encontrados em pouquíssimas cidades do Nordeste Paraense.

Acompanhando essa concentração populacional na cidade, o espaço urbano de Capanema se apresenta mais extenso que o de Bragança, desde o primeiro momento aqui destacado, 1969 (Figura 2). Nesse ano, Capanema possuía 7,98 km² de área urbana, em 2004 essa área passa a 9,13 km², um acréscimo de 14,4% num período de 35 anos, atestando um pequeno dinamismo na produção do espaço urbano. Em 2011 essa área urbana atinge 10,50 km², um crescimento de 15% num período de apenas sete anos, o que demonstra que a expansão urbana de Capanema tem se acelerado nos últimos anos. Após 2011 esse ritmo

continua mais acelerado, pois existem novas áreas ocupadas significativamente extensas, representadas por empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV, do governo federal, e por loteamentos privados. Essa expansão tem ocorrido nas adjacências das principais rodovias de acesso à cidade, como a BR-316, a BR-308 e a PA-242.

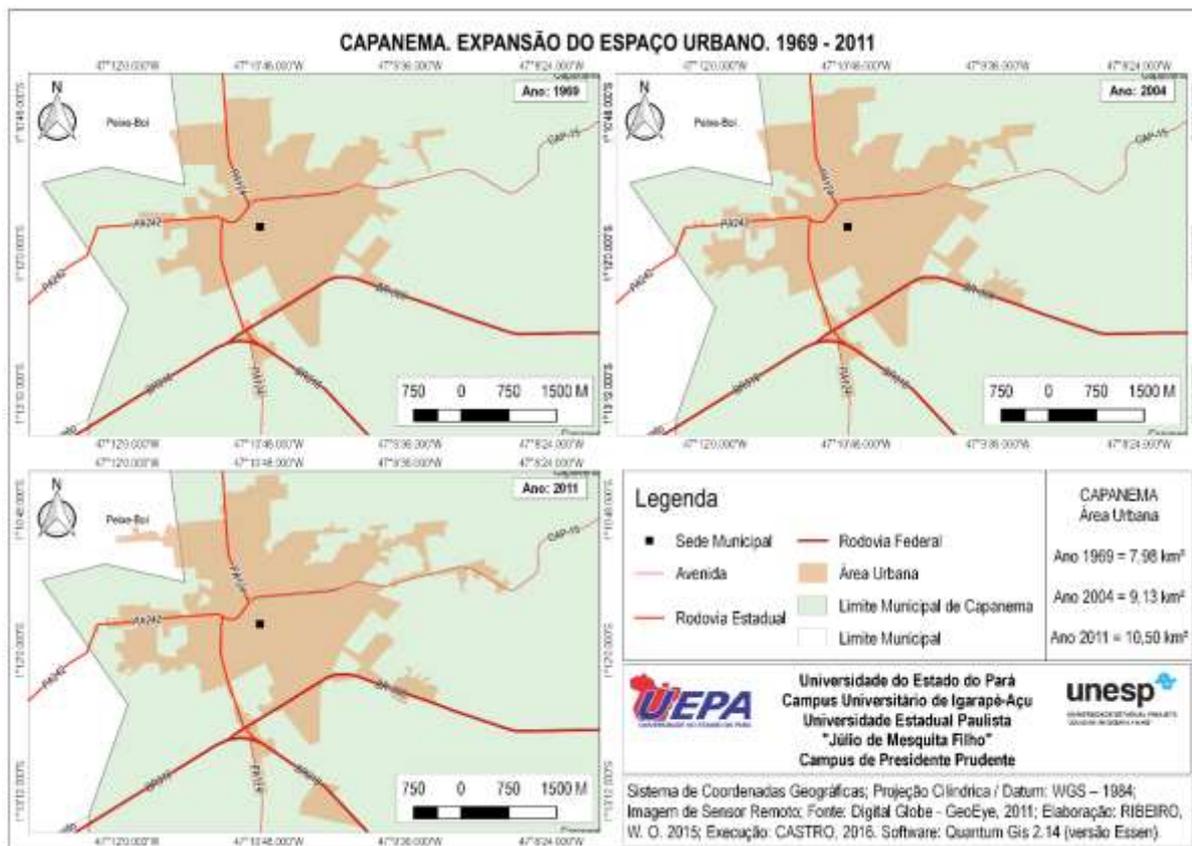


Figura 2: Capanema. Expansão do espaço urbano. 1969-2011
Fonte: Ribeiro (2017).

Capanema não usufrui de subcentros de comércio e serviços, apresentando uma estrutura urbana relativamente simplificada, na qual o centro principal congrega a quase totalidade das atividades geradoras de centralidade, o que acaba reforçando a atração de fluxos em escala regional, já que a facilidade de acesso ao centro e a proximidade entre os diversos serviços favorece um uso mais rápido e eficiente (Figura 3).

Para além do centro, percebe-se uma certa aglomeração de atividades de comércio e de serviços nas principais vias de acesso à cidade, especialmente, no trecho urbano da BR-308 e no perímetro urbano da PA-124, denominado de Avenida João Paulo II.

Contudo, a grande maioria das atividades comerciais e dos serviços se aglomera numa área limitada, dando forma ao centro da cidade, que, distintivamente de Bragança e assim como em Castanhal, as outras duas cidades de expressão regional no Nordeste Paraense, tem

sua disposição orientada por uma avenida principal, a Avenida Barão de Capanema, trajeto da antiga Estrada de Ferro de Bragança - EFB e local onde ficava a antiga estação ferroviária. Demonstrando, assim, as determinantes implicações da antiga via férrea na estruturação do espaço urbano de Capanema, que apesar de ter sua dinâmica econômica totalmente associada às rodovias, não tem seu centro na BR-308, como provavelmente teria acontecido se a cidade tivesse surgido já no contexto rodoviário. O mesmo se pode dizer de Castanhal em relação à BR-316.

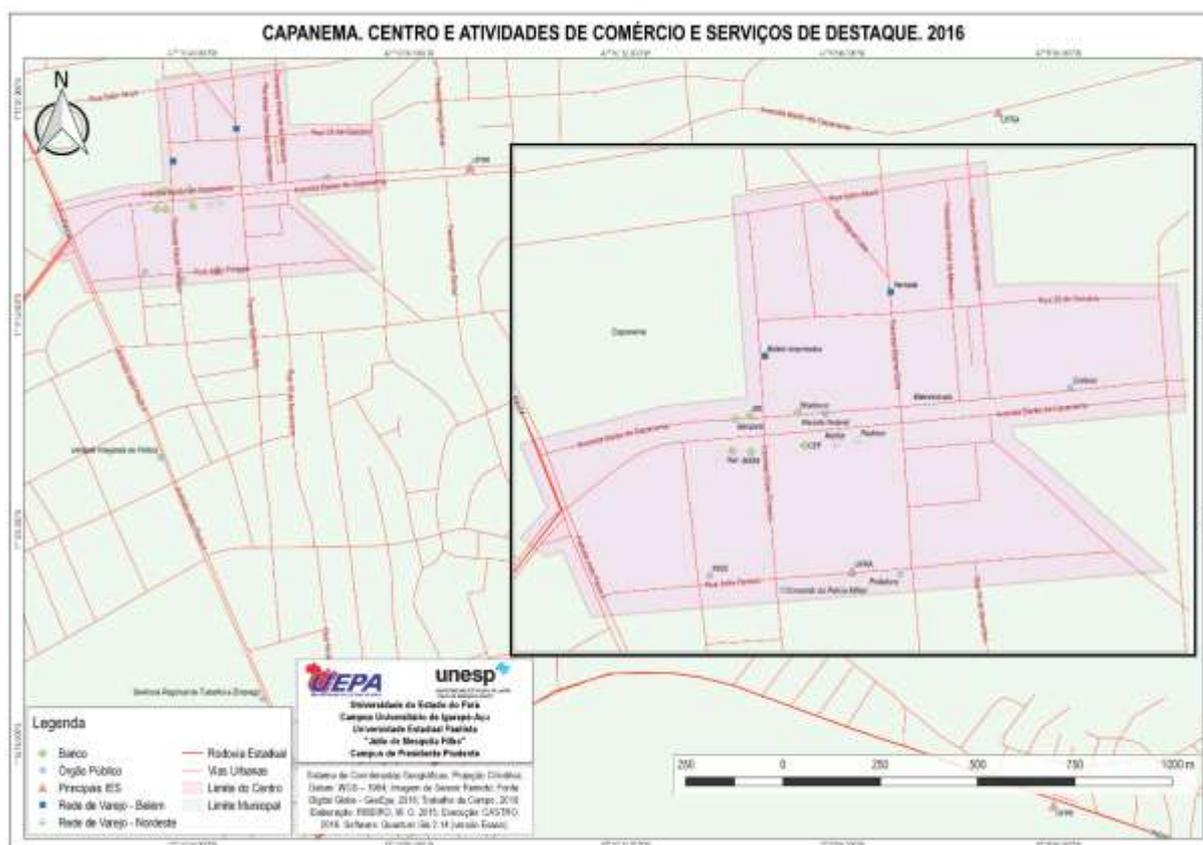


Figura 3: Capanema. Centro e atividades de comércio e serviços de destaque. 2016

Fonte: Ribeiro (2017).

Segundo a Figura 3, o centro de Capanema, disposto nas intermediações da Avenida Barão de Capanema, tem seu limite a oeste nas proximidades da Avenida João Paulo II, a Norte, nas redondezas da própria Barão de Capanema, da travessa César Pinheiro e das ruas Salin Abud e 28 de outubro, a leste, nas adjacências das ruas dos Timbiras e Joaquim Costa, e, a sul, nas imediações da rua João Pessoa. Essa é a área com a maior concentração de atividades comerciais e de serviços.

A alocação das agências bancárias de Capanema ilustra bem a relevância da Avenida Barão de Capanema, já que todas elas se situam ao longo de seu trajeto. Conforme

representado na Figura 3, a cidade conta com seis agências, cada qual pertencente a um banco diferente. Assim, encontram-se em Capanema duas agências de bancos públicos nacionais (Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal), duas de bancos públicos regionais (Banpará e Banco da Amazônia) e duas de bancos privados nacionais (Bradesco e Itaú). Em todo o Nordeste Paraense, somente Castanhal, possui mais agências que Capanema, que tem, assim, nesse serviço um grande vetor de centralidade, principalmente, por conta de sua concentrada disposição.

Com relação às redes de comércio varejista do Nordeste Paraense, a distribuição delas em Capanema é semelhante ao arranjo dos bancos. Das quatro estudadas por este trabalho (Eletromóveis, Marilar, Radisco e Jomóveis), três atuam em Capanema (Eletromóveis, Radisco e Marilar) e todas estão localizadas na Avenida Barão de Capanema. A presença dessas redes na cidade é bastante significativa, especialmente, se se considerar que duas delas (Eletromóveis e Radisco) são lá sediadas.

Essas redes de comércio varejista são importantes componentes do comércio de Capanema e são fortemente responsáveis pela centralidade regional da cidade. Em todo o Nordeste Paraense, somente Castanhal dispõe de mais lojas desses grupos, até mesmo Bragança, cidade de expressão regional bem mais antiga, possui menor centralidade que Capanema nesse quesito.

Situação muito parecida ocorre com os órgãos públicos considerados nesse trabalho (Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, Receita Federal, Gerência ou Agência Regional de Trabalho e Emprego, Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN). Capanema aparece em leve desvantagem perante Castanhal, mas em superioridade diante de Bragança, ao possuir os quatro órgãos, porém o atrelado ao Ministério do Trabalho com hierarquia inferior ao instalado em Castanhal.

A Receita Federal, uma das três do Nordeste Paraense, e o CIRETRAN, cuja hierarquia equivalente na região somente é encontrada em Castanhal, estão alocados na Avenida Barão de Capanema e o INSS em suas adjacências. Apenas o prédio da Agência Regional de Trabalho e Emprego fica além dos limites do centro, estando localizada na Avenida João Paulo II, que dá acesso à área central. Além da unidade de Capanema, esse órgão se faz presente apenas em Castanhal, no âmbito da região Nordeste do Pará. Portanto, fica bastante explícita a centralidade regional que Capanema exerce em relação aos serviços públicos.

Quanto aos serviços de educação superior, apesar de Capanema se destacar na região, acaba ficando em desvantagem diante de Castanhal e Bragança, com maiores tradições nesse tipo de serviço e com uma maior diversidade de cursos ofertados. Não obstante, as

instituições instaladas em Capanema oferecem a educação superior a uma ampla região, que supera, inclusive, os limites de sua área de influência, já que não coincidem com os cursos oferecidos pelas outras duas cidades. Além disso, das três cidades somente Capanema possui campus da Universidade Federal Rural da Amazônia - UFRA, dois ao todo. A outra instituição relevante nesse segmento em Capanema é a Universidade Federal do Pará - UFPA, que também dispõe de dois campi na cidade. Ambas as instituições com uma unidade às proximidades do centro e outra mais afastada, em vias de acesso à área central (Figura 3).

A UFRA, cujos campi de Capanema são os únicos em todo o Nordeste Paraense, opera na cidade com seis cursos: Administração, Ciências Contábeis, Agronomia, Bacharelado em Biologia, Licenciatura em Biologia, Engenharia Ambiental (UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DA AMAZÔNIA – CAMPUS DE CAPANEMA, 2016). A UFPA também oferece seis cursos em Capanema: Ciências Contábeis, Ciências Naturais, História, Letras, Matemática, Pedagogia (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ – CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE CAPANEMA, 2016).

Assim, a educação superior é mais um serviço a compor a centralidade regional de Capanema e a contribuir à conformação de uma importante área de influência da cidade, que, em muito, se deve a sua situação espacial privilegiada, favorecendo o acesso aos serviços oferecidos, como se enfatiza no próximo tópico.

A SITUAÇÃO ESPACIAL DE CAPANEMA E SUA ÁREA DE INFLUÊNCIA

Diferentemente do processo de formação de Bragança, que constituiu três realidades diferentes em sua situação espacial desde sua fundação até a atualidade, Capanema, com uma história bem mais recente, cujo fortalecimento se insere no contexto da Estrada de Ferro de Bragança - EFB, no início do século XX, nunca possuiu articulação importante com o rio ou com o mar.

Não sendo uma cidade litorânea e também não possuindo em seu território rios de grande relevância para a navegação ou para a extração de recursos, o crescimento do núcleo urbano está inicialmente associado à existência da Estação da EFB. Com isso, pode-se considerar que ao longo da formação da cidade se constituíram duas situações espaciais, cada uma relacionada a um contexto histórico específico: a primeira relativa à EFB e a segunda com o advento e a proliferação das rodovias (Figura 4). Nos dois momentos, Capanema ocupou uma posição no espaço relacional que lhe concedeu centralidade e importância enquanto uma cidade de expressão regional.

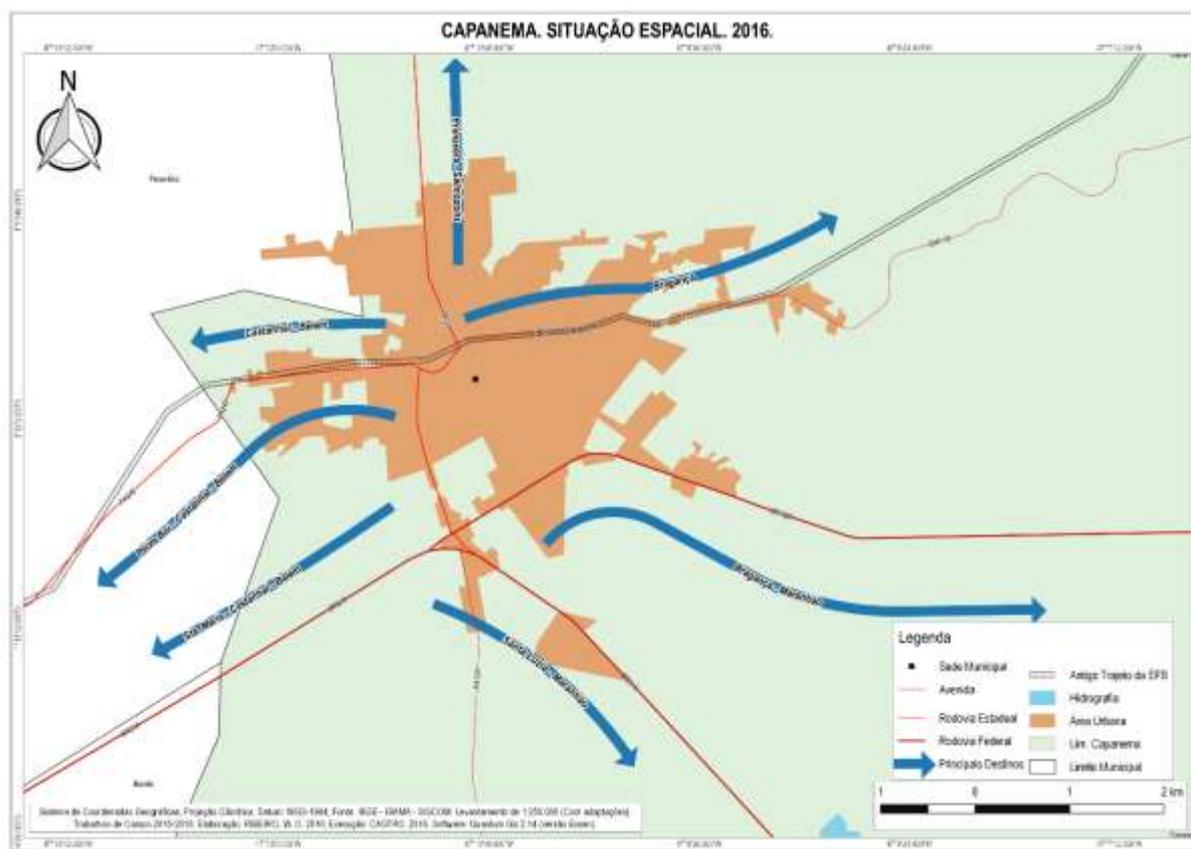


Figura 4: Capanema. Situação espacial. 2016
Fonte: Ribeiro (2017).

Apesar de ter surgido antes da EFB, o núcleo urbano que constituiria depois o município de Capanema ganhou densidade com o advento da ferrovia. Para Lima (2015) “[...] a cidade de Capanema não pode ter suas funções econômicas, políticas e sociais, desvinculadas de suas interações com a E.F.B.” (p. 84).

Ressalta Lima (2015) que a própria organização do espaço urbano se deu de acordo com a ferrovia e os interesses e necessidades a ela associados, como fica explícito em suas palavras:

[...] a própria formação arquitetônica e de acesso à área urbana desse município foi estabelecida tendo como epicentro a linha férrea, responsável por atender às necessidades comerciais dos habitantes e fiscais do Estado e para o atendimento dos demais serviços urbanos, como educação e saúde. (LIMA, 2015, pp. 84-85).

Como resultado dessa realidade, a Avenida Barão de Capanema (Figura 5), por onde passava a linha férrea e onde estava localizada a estação, até hoje é a mais importante da cidade, por concentrar a maior parte do comércio e dos serviços, que, em meados do século XX já eram razoavelmente densos e de expressão regional, isto é, já atendiam a outras localidades para além do território municipal (Figura 6).



Figura 5: Capanema. Perspectiva da Avenida Barão de Capanema a partir da Estação. Década de 1950
Fonte: Lima (2015).

A organização espacial associada à Estrada de Ferro de Bragança, envolvendo a hierarquização entre estações e paradas, que também resultou numa hierarquização dos núcleos urbanos, e o certo distanciamento entre esses pontos de embarque e desembarque no trem, construíram em Capanema uma situação espacial vantajosa. Segundo Lima (2015), essa condição de Capanema possibilitou que ela se diferenciasse cada vez mais das localidades próximas por seu papel econômico, por suas edificações e mesmo pelo modo de vida de sua população. Argumentando em favor da situação espacial privilegiada de Capanema e da consequente centralidade alcançada pela cidade na região, assim se pronuncia o autor:

Fixada em região privilegiada, em virtude de estar rodeada por diversas localidades e municípios próximos, a cidade de Capanema, foi, ao longo das primeiras décadas do século XX, ganhando novos espaços que condiziam com a condição de núcleo urbano fornecedor de serviços e mercadorias para as comunidades vizinhas. Uma das construções símbolos desse processo foi o “edifício do mercado público da sede municipal, inaugurado em 1955. Outra foi a do Fórum, em 1950, fruto da criação da Comarca de Capanema, a partir da “Lei nº 189, de 20 de dezembro de 1949” [...]. (LIMA, 2015, p. 85).



Figura 6: Capanema. Grande movimento no centro comercial. Década de 1950
Fonte: Lima (2015).

Desse modo, Capanema, desde a primeira metade do século XX, com o pleno funcionamento da EFB, já manifestava uma situação espacial privilegiada, uma vez possuindo uma estação da ferrovia, que, enquanto tal, era dotada de uma infraestrutura mais complexa que as paradas, além de uma série de serviços públicos e privados e de um comércio dinâmico. Com isso, Capanema já conseguia polarizar as localidades rurais e cidades próximas, constituindo-se, assim, enquanto um centro de comércio e serviços da região.

O surgimento das rodovias e a desinstalação, em 1965, da EFB constituiu um novo momento dessa situação espacial de Capanema, mas sem romper com a condição privilegiada alcançada pela cidade, que passa a ser um entroncamento de uma série de rodovias (Figura 4), a principal delas é a rodovia BR-316, conhecida como Pará-Maranhão, o que levou Siqueira (2008, p. 77) a definir a “posição geográfica” da cidade como “a desembocadura da rodovia Pará-Maranhão”. Essa rodovia liga a capital paraense ao Nordeste brasileiro, perpassando boa parte do Nordeste do Pará.

Outra rodovia importante a passar pela cidade de Capanema é a BR-308, que liga Capanema aos municípios de Bragança, Tracuateua, Augusto Corrêa e Viseu e prossegue para o Estado do Maranhão. A PA-242, que coincide com parte do trajeto da antiga Estrada de Ferro de Bragança e liga Capanema à Peixe-Boi, Nova Timboteua, Igarapé-Açu e Castanhal, ganhou mais importância nos últimos anos com a conclusão de sua pavimentação. Funciona como uma boa alternativa para acessar cidades importantes como Castanhal e Belém, além de possibilitar a ampliação da influência de Capanema sobre as cidades mais próximas. E, por fim, para completar o quadro das principais rodovias que se interligam à Capanema, tem-se a PA-124 que dá acesso às cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, ambas no litoral, bem como à Primavera e Quatipuru (Figura 4).

Desse modo, levando em conta a realidade amazônica enquanto marcada pela rarefação das ligações rodoviárias, considera-se que Capanema possui uma privilegiada inserção na malha rodoviária, principalmente porque não se está falando de vias precárias, mas de estradas pavimentadas e com boas condições de uso. E isso, na atualidade, fornece à cidade uma situação espacial favorável ao exercício de uma centralidade, principalmente relacionada à oferta de serviços e ao comércio, que abrange diversos municípios próximos. Com isso, a condição de entroncamento rodoviário e a fluidez para os deslocamentos de pessoas e mercadorias que disso resulta, dá à Capanema condições de constituir uma área de influência cada vez mais relevante, já que possui vantagens, em termos de acessibilidade, com relação a cidades com tradicionais papéis regionais, como é o caso de Bragança.

Neste trabalho, área de influência e região urbana são considerados termos indistintos e que se referem ao espaço cujas relações são majoritariamente com uma certa cidade, que assim é a constituidora da área de influência. No Brasil, o estudo Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013) define os contornos dessas áreas de influência das cidades quando estabelece as Regiões Imediatas de Articulação Urbana. A Figura 7 representa a área de influência de Capanema ou a Região Imediata de Articulação Urbana de Capanema, como prefere IBGE (2013).



Figura 7: Capanema. Região imediata de articulação urbana. 2013
Fonte: IBGE (2013).

A área de influência de Capanema, por este estudo, é formada por 11 cidades, além de Capanema. São elas: Salinópolis, São João de Pirabas, Quatipuru, Primavera, Santarém Novo, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Bonito, Ourém, Santa Luzia do Pará e Cachoeira do Piriá.

A base desse estudo é a REGIC 2007 (IBGE, 2008), entretanto, algumas adaptações foram realizadas para fornecer a maior contiguidade possível às regiões. Com essa intenção, Salinópolis e São João de Pirabas, que são definidas pela REGIC 2007 como cidades sob influência direta de Belém, por manterem fortes vínculos com a metrópole, foram, na Divisão Urbano Regional, incorporadas à Região Imediata de Articulação Urbana de Capanema, cidade com a qual elas também possuem fortes interações. Com isso, a contiguidade foi garantida. O mesmo não se pode dizer em relação à Cachoeira do Piriá que, como mostra a Figura 7, é descontínua ao restante da área de influência de Capanema, já que entre as duas porções existe o território municipal de Viseu, integrante da área de influência de Bragança.

O total de 12 cidades na área de influência de Capanema, incluindo a cidade polarizadora, é considerado um número expressivo para a realidade amazônica, sendo muito superior, por exemplo, ao número apresentado pela área de influência de Bragança, formada apenas por 4 cidades. Entretanto, a extensão territorial resultante da somatória dos territórios municipais sediados por essas cidades não é tão expressiva assim, sendo inclusive inferior à extensão territorial da área de influência de Bragança, apesar de possuir maior contingente e densidade populacionais. A Tabela 1 mostra que a área sob influência de Capanema totaliza 8.279,49 Km² de extensão territorial e uma população de 247.900 habitantes, equivalendo a uma densidade demográfica de 29,9 hab./km² (IBGE, 2010).

Tabela 1: Área de influência de Capanema. População e extensão territorial. 2010

Área total	8.279,49 Km²
População total	247.900 hab.
População urbana	143.302 hab. (57,8%)
População rural	104.598 hab. (42,2%)
Densidade demográfica	29,9 hab./km²

Fonte: IBGE (2010).

Essa densidade populacional da área de influência de Capanema é bem alta se comparada à média do Estado do Pará e se deve ao grande número de cidades e também à considerável ocupação populacional do campo, muito marcado pelas pequenas propriedades rurais, como um resultado das políticas de colonização da chamada Região Bragantina a partir

de minifúndios, na primeira metade do século XX. Dessa forma, a população rural, que soma 104.598 habitantes, representa 42,2% da população de toda a área de influência, demonstrando uma importância social muito grande do campo, que não se traduz em grande expressão econômica da agropecuária, superada pela indústria e pelo comércio/serviços, como mostra o Quadro 2. Isso se deve à grande presença de atividades de subsistência nas propriedades rurais, que apesar de resultarem na fixação da sociedade no campo não possuem forte significado na produção econômica.

Quadro 2: Área de influência de Capanema. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010

	Valor adicionado bruto da AGROPECUÁRIA (mil reais)	Valor adicionado bruto da INDÚSTRIA (mil reais)	Valor adicionado bruto dos SERVIÇOS (mil reais)	PIB (mil reais)*
Capanema	14.137	161.831	238.972	592.735
Bonito	22.664	2.500	7.179	56.054
Cachoeira do Piriá	15.086	3.592	8.871	76.471
Nova Timboteua	13.266	2.227	13.642	55.695
Ourém	33.343	5.424	20.376	89.321
Peixe-Boi	6.610	1.254	4.963	27.828
Primavera	5.002	1.226	8.076	34.543
Quatipuru	12.559	1.003	6.720	42.708
Santa Luzia do Pará	19.018	3.528	14.257	73.614
Santarém Novo	5.472	909	3.946	24.196
Salinópolis	7.864	7.229	83.758	173.421
São João de Pirabas	12.974	4.225	15.459	74.081
Área de influência	167.995	194.948	426.219	1.320.667

* A totalização do PIB é constituída mediante a somatória dos três itens constantes no quadro e do valor adicionado bruto da Administração, saúde e educação públicas e seguridade social, não exposto no quadro.

Fonte: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Mas a maior parte da população, 143.302 habitantes ou 57,8% da população total, está mesmo nas cidades, demonstrando a maior relevância das atividades econômicas urbanas na área de influência, principalmente por conta das cidades mais importantes, como Salinópolis e Capanema, pois vários municípios, especialmente os menos populosos, possuem população rural superior à urbana (Tabela 2). É o caso de Bonito, com 71,9% de população rural, de Cachoeira do Piriá, com 79,1% de população rural, de Nova Timboteua, como 59,6%, de

Ourém, com 54,4%, de Quatipuru, com 57,2%, de Santa Luzia do Pará, com 55,2% e de Santarém Novo, com 70,5% de população rural.

Assim, os municípios com maioria de população urbana são a minoria: Capanema, com 79,7% de população urbana, Peixe-Boi, com 53,1%, Primavera, com 62,2%, Salinópolis, com 89,2% e São João de Pirabas, com 50,8% de população urbana. Mas apesar de serem a minoria, esse conjunto detém as duas cidades mais importantes, Capanema e Salinópolis, que por possuírem os maiores contingentes e densidades populacionais, acabam fornecendo à área de influência como um todo uma maioria de população urbana.

A grande responsável pela superioridade da população urbana da área de influência é a atividade econômica urbana de Capanema, especialmente comércio e serviços, decisivos à fixação de pessoas na cidade de Capanema e também em Peixe-Boi e Primavera, que são as cidades com maiores interações espaciais com Capanema. Por sua vez, Salinópolis tem sua vida urbana muito associada à atividade sazonal do turismo de veraneio, que constitui uma importante densidade de atividades comerciais e de serviços. São João de Pirabas, por sua proximidade, em parte, também se insere nessa realidade de Salinópolis.

Tabela 2: Municípios da área de influência de Capanema. Dados populacionais. 2010

Município	Extensão territorial (km ²)	População Total	Densid. Demogr. (hab./km ²)	População Urbana	(%) da população urbana	População Rural	(%) da população rural
Capanema	614,693	63.639	103,53	50.732	79,7	12.907	20,3
Bonito	586,737	13.630	23,23	3.827	28,1	9.803	71,9
Cachoeira do Piriá	2.461,97	26.484	10,76	5.532	20,9	20.952	79,1
Nova Timboteua	489,852	13.670	27,91	5.520	40,4	8.150	59,6
Ourém	562,387	16.311	29	7.438	45,6	8.873	54,4
Peixe-Boi	450,222	7.854	17,44	4.169	53,1	3.685	46,9
Primavera	258,6	10.268	39,71	6.391	62,2	3.877	37,8
Quatipuru	326,113	12.411	38,06	5.313	42,8	7.098	57,2
Santa Luzia do Pará	1.356,12	19.424	14,32	8.693	44,8	10.731	55,2
Santarém Novo	229,51	6.141	26,76	1.809	29,5	4.332	70,5
Salinópolis	237,738	37.421	157,4	33.391	89,2	4.030	10,8
São João de Pirabas	705,542	20.647	29,26	10.487	50,8	10.160	49,2

Fonte: IBGE (2010).

Como demonstram o Quadro 2 e o Gráfico 2, comércio e serviços representam o principal setor econômico de toda a área de influência de Capanema, somando R\$ 426.219.000, seguido pela indústria, com R\$ 194.948.000 e pela agropecuária, com R\$ 167.995.000. Assim, o setor de comércio e serviços é o que mais contribui à composição do PIB da área de influência de Capanema, que totaliza R\$ 1.320.667.000.

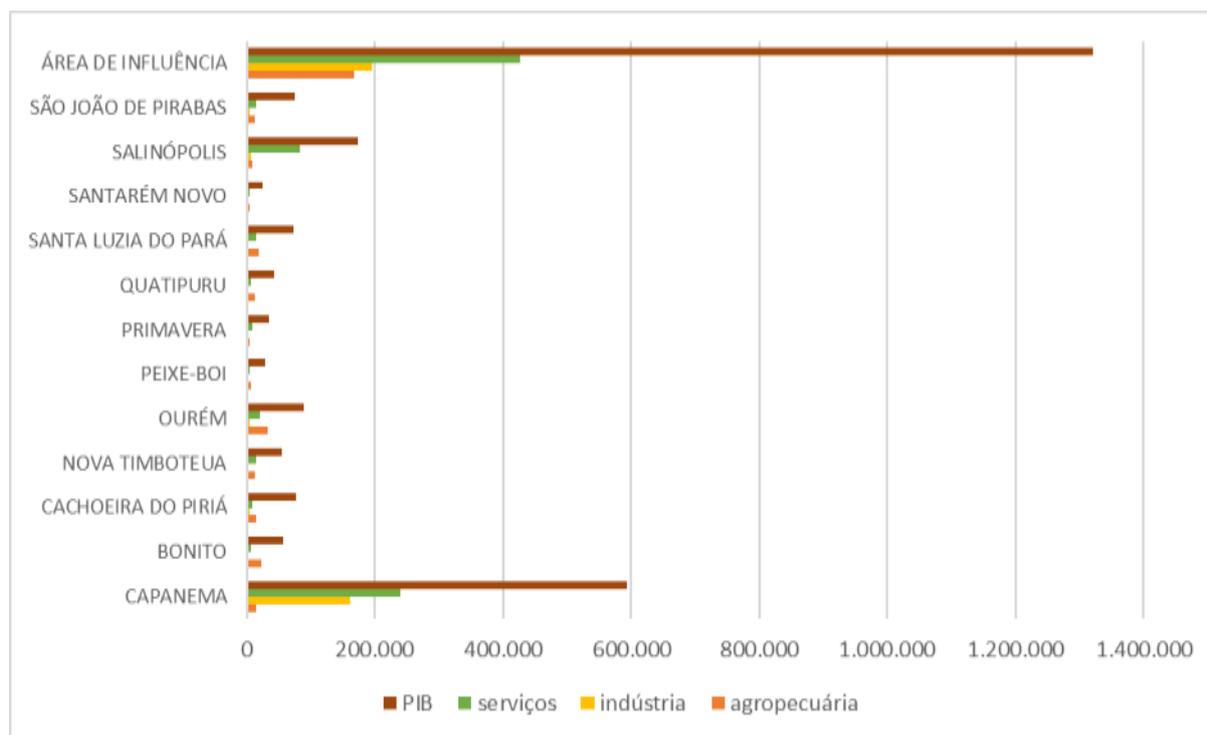


Gráfico 2: Área de influência de Capanema. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios*. 2010
*Os valores devem ser multiplicados por 1000 reais.

Fonte: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Com um PIB de R\$ 592.735.000, Capanema é responsável por quase metade do PIB de toda a sua área de influência. O Gráfico 2 explicita a supremacia desse município diante dos demais componentes de sua área de influência.

A agropecuária é o principal setor econômico em vários municípios da área de influência, como Bonito, Cachoeira do Piriá, Ourém, Peixe-Boi, Quatipuru, Santa Luzia do Pará e Santarém Novo, mas não é o principal setor econômico do conjunto porque os municípios de maior produção econômica, Capanema e Salinópolis têm larga vantagem do setor de comércio e serviços, que totaliza no primeiro município R\$ 238.972.000 e no segundo R\$ 83.758.000. A indústria, que aparece no total da área de influência superada apenas por comércio e serviços, deve esse destaque basicamente à Capanema, que com R\$

161.831.000 de valor adicionado bruto, é responsável pela quase totalidade da produção da área de influência.

AS INTERAÇÕES ESPACIAIS A PARTIR DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DE CAPANEMA

Com relação às interações espaciais a partir do deslocamento temporário de pessoas por motivo de trabalho para Capanema, a Tabela 3 mostra os fluxos mais importantes. Na Figura 8 são contemplados tanto os deslocamentos por trabalho quanto por estudo. Para os deslocamentos por trabalho se considerou apenas os municípios de origem com mais de 20 pessoas realizadoras desse deslocamento à Capanema. Entretanto, foram acrescentados no quadro os municípios de Ourém, Bonito e Cachoeira do Piriá, que apesar de estarem na área de influência de Capanema, possuíam menos de 20 pessoas realizadoras do movimento.

As origens dos fluxos da Tabela 3 estão ordenadas de acordo com a intensidade, assim, os movimentos originados na metrópole, Benevides, Ananindeua e Belém, ocupam apenas as posições de número 13, 16 e 17, respectivamente. Da mesma forma, Castanhal, que também possui posição de destaque na hierarquia urbana regional, aparece apenas na posição de número 12. Essas formas urbanas, por sua importância regional e contingente populacional elevado, desenvolvem interações com os mais variados municípios e por isso aparecem no quadro.

Quando se consideram apenas os números absolutos dos deslocamentos temporários, os fluxos vindos da metrópole podem ser até maiores que os originados na área de influência da cidade em questão, Capanema. Porém, ao levar em conta as intensidades dos fluxos, mediante a relativização do número absoluto do deslocamento pela população do município de origem, os movimentos que partem da área de influência (ou de centros locais fora destas, mas com fortes relações) se sobressaem.

Tabela 3: Capanema. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010

	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA	NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM	IIDTT**
1	Peixe-Boi	Centro local	134	17,06
2	Primavera	Centro local	73	7,11
3	Nova Timboteua	Centro local	35	2,56
4	São João de Pirabas	Centro local	46	2,23
5	Quatipuru	Centro local	25	2,01
6	Santa Luzia do Pará	Centro local	27	1,39

CIDADE DE PORTE MÉDIO DE RESPONSABILIDADE TERRITORIAL: PARTICULARIDADES DE CAPANEMA NO NORDESTE DO PARÁ

7	Bonito	Centro local	18	1,32
8	Ourém	Centro local	19	1,16
9	Tracuateua	Centro local	29	1,06
10	Salinópolis	Centro local	31	0,83
11	Aurora do Pará	Centro local	22	0,83
12	Castanhal	Centro Sub-regional A	122	0,70
13	Benevides	Integra a metrópole	21	0,41
14	Cachoeira do Piriá	Centro local	10	0,38
15	Bragança	Centro Sub-regional B	32	0,28
16	Ananindeua	Integra a metrópole	32	0,07
17	Belém	Metrópole	86	0,06
OUTROS			227	
TOTAL			989	

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 20 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010 acrescidos daqueles que pertencem à área de influência de Capanema, mas não alcançaram este número (Ourém, Bonito, Cachoeira do Piriá), à exceção de Santarém Novo, que não foi incluso por ter registro desse tipo de deslocamento em 2010.

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

Fonte: IBGE (2010; 2008).

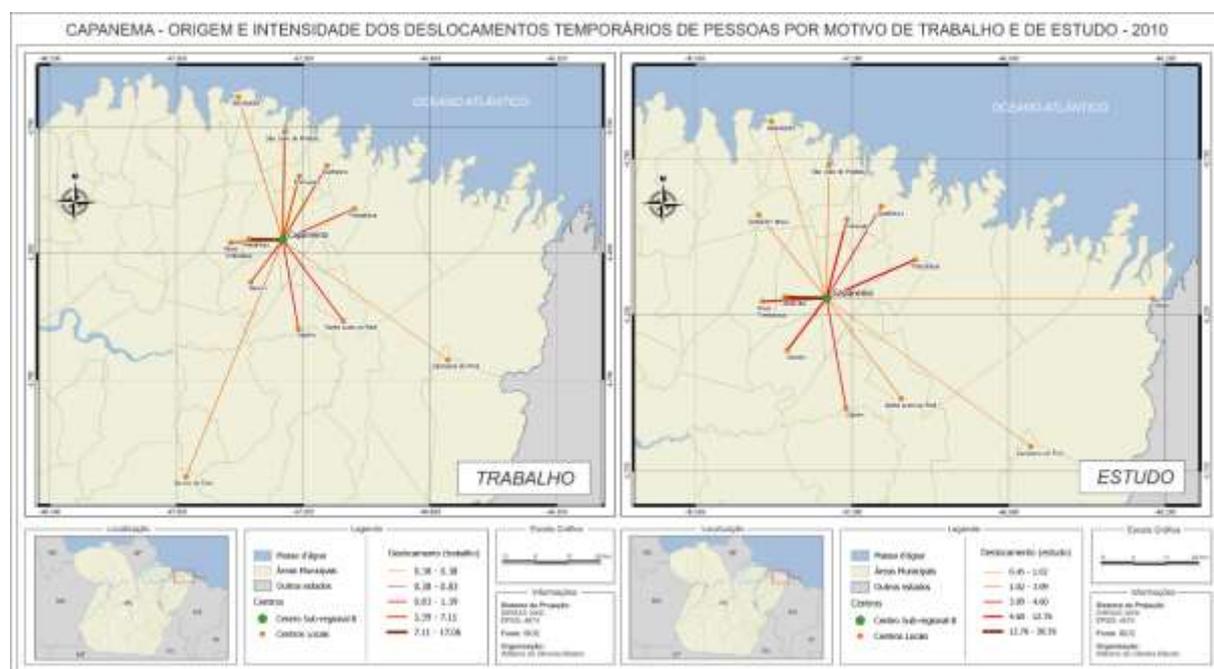


Figura 8: Capanema. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e de estudo. 2010

Fonte: IBGE (2010).

Desse modo, da posição 1 a posição 10 da Tabela 3 estão centros locais relativamente próximos à Capanema (Figura 8). A maior parte deles integrantes da área de influência, a

exceção fica por conta de Tracuateua, que pertence à área de influência de Bragança¹. Peixe-Boi, muito próximo à Capanema, com 134 pessoas que se deslocam e 17,06 de Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho – IIDTT, possui amplo destaque nas interações com Capanema por esse critério. Em seguida, na Tabela 3, vem Primavera com 73 pessoas que se deslocam e 7,11 de IIDTT, bem mais intenso que o terceiro colocado, mas muito distante da intensidade do primeiro, Peixe-Boi.

O terceiro fluxo mais intenso é o que parte de Nova Timboteua, com 35 em números absolutos e 2,56 de IIDTT. Em seguida aparece São João de Pirabas, com 46 pessoas e 2,23 de IIDTT. Na sequência está Quatipuru, com 25 pessoas e 2,01 de IIDTT. Com intensidades menores que os municípios citados, porém entre os fluxos mais relevantes também estão Santa Luzia do Pará, Bonito, Ourém, Tracuateua, Salinópolis e Aurora do Pará.

No Gráfico 3, os fluxos mais intensos de deslocamentos temporários por trabalho, relacionados na Tabela 3 e representados na Figura 8, estão organizados de acordo com o setor de trabalho motivador do movimento. Os setores 1 “Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público e de empresas, gerentes” e 3 “Transportes e comunicações” não tiveram registros entre os residentes em Peixe-Boi, Primavera, Nova Timboteua, São João de Pirabas, Quatipuru e Santa Luzia do Pará e que realizam deslocamentos temporários por trabalho para Capanema.

Da mesma forma, os setores 2 “Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio” e 7 “Defesa nacional e segurança pública” foram pouco citados como os setores de trabalho ao qual se vinculam em Capanema. Os setores de trabalho que mais atraem em Capanema essas pessoas são, em ordem crescente, os setores 5, 6 e 4.

Apesar da agropecuária ser em Capanema um setor bem menos importante que indústria e comércio/serviços, em sua área de influência vários municípios contam com uma grande expressão da agropecuária. Além disso, a agropecuária tem tradicionalmente relevância no Nordeste Paraense, desde as políticas de colonização da chamada Região Bragantina na passagem do século XIX para o século XX. Desse modo, o setor 5 “Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal” aparece no Gráfico 3 como o terceiro setor mais frequente no que se refere à ocupação daqueles que se deslocam à Capanema temporariamente por motivo de trabalho a partir de um dos municípios relacionados no gráfico.

¹ São João de Pirabas e Salinópolis não são reconhecidos pela REGIC 2007 (IBGE, 2008) como pertencentes à área de influência de Capanema, por sua maior articulação com a metrópole de Belém, entretanto, o IBGE (2013), no estudo “Divisão urbano regional”, baseado na REGIC 2007, ao reconhecer as regiões imediatas de articulação urbana, incorporou esses dois municípios à região de Capanema.

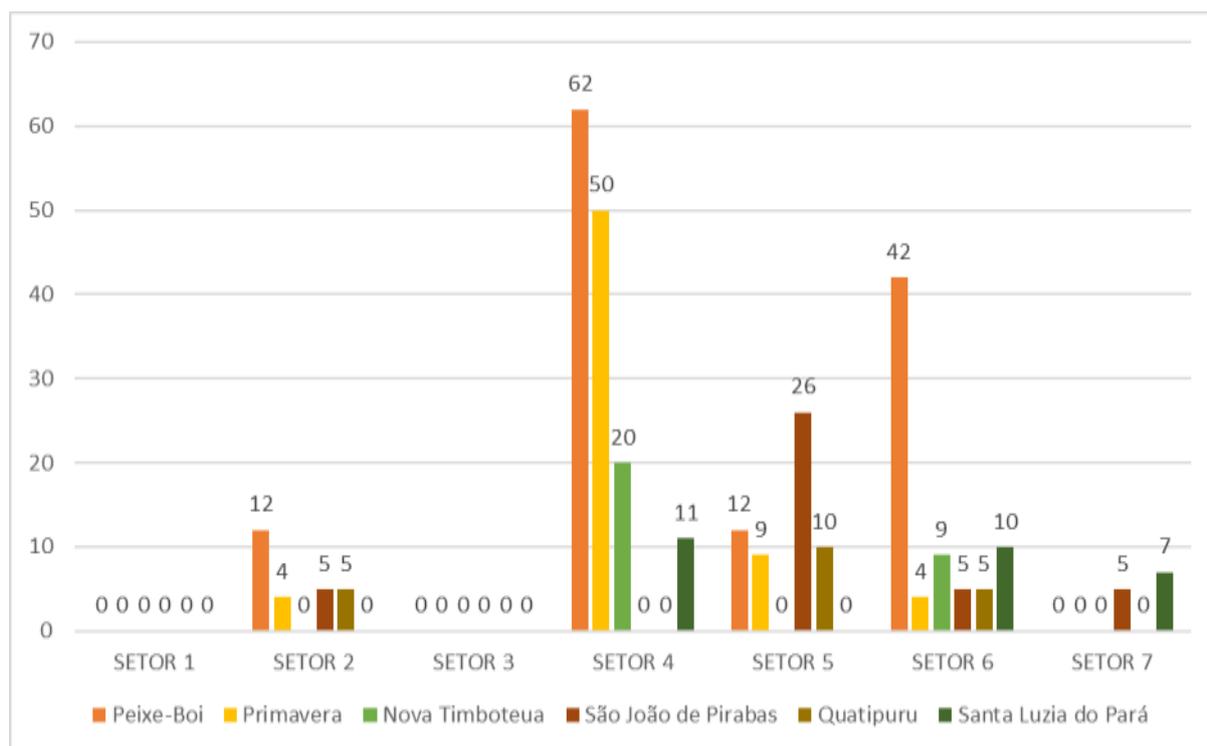


Gráfico 3: Capanema. Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em municípios da área de influência por setor de trabalho. 2010

1. Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público e de empresas, gerentes;
2. Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio;
3. Transportes e comunicações;
4. Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços;
5. Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal;
6. Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais;
7. Defesa nacional e segurança pública.

Fonte: IBGE (2010)

O segundo mais frequente é o setor 6 “Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais”. Isso porque, como já demonstrado, a indústria tem grande importância na composição do PIB de Capanema, o que está diretamente relacionado à presença da Cimentos do Brasil S/A – CIBRASA, segundo Kalife (2013), uma das mais importantes indústrias do Estado do Pará, atuando em Capanema com a extração mineral de calcário e posterior produção de cimento. De acordo com a autora, “hoje, a empresa realiza a extração de calcário na Jazida B-17 e possui uma produção de 550.000 ton./ano de produção de cimento, o equivalente a 917.000 sacos/mês [...]” (p. 45).

A expressão regional dessa empresa ajuda a explicar o destaque dos deslocamentos temporários para Capanema motivados por trabalho no setor industrial. Porém, o de maior destaque em Capanema na atração desse fluxo relacionado ao trabalho (Gráfico 3) é o setor 4 “Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de

serviços”, já que comércio e serviços são as principais atividades da economia de Capanema e as que estão mais diretamente relacionadas à polarização regional exercida pela cidade.

Como se observa na Figura 9, que mostra uma perspectiva da Avenida Barão de Capanema, a cidade possui atividade comercial e prestação de serviços bem dinâmicas, atendendo à demanda da cidade e de sua área de influência. A concentração dessas atividades na citada avenida faz dela a principal de Capanema, com a concentração das principais lojas de eletrodomésticos, eletrônicos, vestuário, móveis etc., tanto aquelas originárias da cidade quanto àquelas que integram redes regionais ou nacionais. Os serviços como os bancários também se concentram na avenida. As ruas adjacentes também são densamente ocupadas por atividades de comércio e serviço e a proximidade entre os diversos estabelecimentos é um importante fator a facilitar a busca dessas atividades por pessoas vindas de outros municípios.

O Gráfico 3 evidencia o setor de comércio e serviços como o mais importante na atração do deslocamento temporário de pessoas por motivo de trabalho e demonstra que as interações de Capanema com sua área de influência vão muito além da oferta de produtos e serviços, uma vez sendo também relevante, por exemplo, na oferta de empregos, o que se pode constatar no grande número de deslocamentos originados em Peixe-Boi e Primavera, municípios com populações bem reduzidas.



Figura 9: Avenida Barão de Capanema/ Capanema-PA. Concentração de atividade comercial e de prestação de serviços. 2015

Foto: Ribeiro, 2015.

Quanto aos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo para Capanema, entre os fluxos com mais de 30 pessoas, que foram os destacados na Tabela 4, existe apenas um município cuja sede tem posição na hierarquia urbana superior a centro local, Ananindeua, componente do espaço metropolitano de Belém. Todos os outros são

centros locais e a maior parte deles pertencentes à área de influência de Capanema, segundo os dados dos estudos REGIC 2007 (IBGE, 2008) e Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013).

Com as exceções de Tracuateua e Viseu, que pertencem à área de influência de Bragança, todos os demais centros locais de origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo listados na Tabela 4 e representados na Figura 8, pertencem à área de influência de Capanema. No caso das duas exceções, apesar de aparecerem entre os fluxos mais intensos para Capanema, possuem fluxos de mesmo tipo muito mais significativos para Bragança. Desse modo, os deslocamentos temporários de pessoas por estudo, da mesma forma como já se constatou com os de trabalho, reforçam as conclusões da REGIC 2007 a respeito da hierarquia urbana e da consequente conformação da área de influência de Capanema.

Da mesma forma como nos dados de trabalho, os deslocamentos temporários por estudo com maior destaque partem de Peixe-Boi, com 240 pessoas que se deslocam e 30,56 de Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo. Bem menos numeroso e intendo que o primeiro, mas largamente superior aos demais fluxos, aparece Primavera, 131 pessoas e 12,76 de IIDTE. A terceira posição na ordem de intensidade do fluxo é ocupada por Bonito, que tem 75 que se deslocam, equivalendo a um IIDTE de 5,50. (Figura 8).

Tabela 4: Capanema. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010

	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA	NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM	IIDTE**
1	Peixe-Boi	Centro local	240	30,56
2	Primavera	Centro local	131	12,76
3	Bonito	Centro local	75	5,50
4	Tracuateua	Centro local	146	5,32
5	Nova Timboteua	Centro local	69	5,05
6	Ourém	Centro local	75	4,60
7	Quatipuru	Centro local	48	3,87
8	Santarém Novo	Centro local	19	3,09
9	São João de Pirabas	Centro local	56	2,71
10	Santa Luzia do Pará	Centro local	52	2,68
11	Salinópolis	Centro local	38	1,02
12	Viseu	Centro local	31	0,65
13	Cachoeira do Piriá	Centro local	12	0,45
14	Ananindeua	Integra a metrópole	65	0,14
	OUTROS		297	
	TOTAL		1354	

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 30 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010 acrescidos daqueles que pertencem à área de influência de Capanema, mas não alcançaram este número (Santarém Novo, Cachoeira do Piriá).

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

Fonte: IBGE (2010; 2008)

Na sequência aparece Tracuateua, Nova Timboteua, Ourém, Quatipuru, Santarém Novo, São João de Pirabas, Santa Luzia do Pará, Salinópolis, Viseu e Cachoeira do Piriá, segundo a ordem de intensidade do fluxo.

Estabelecendo um comparativo entre os dados de deslocamento temporário por trabalho e por estudo para Bragança e Capanema, fica evidente que Capanema possui uma diversidade bem maior de municípios de origem de fluxos, entretanto, o número total de deslocamentos tanto por trabalho quanto por estudo é maior para Bragança do que para Capanema. Isso ocorre porque a área de influência de Capanema é marcada pela existência de pequenos municípios, que constituem cidades de populações reduzidas, enquanto que na área de influência de Bragança prevalecem municípios extensos e com maior população, contudo somando apenas 3 municípios à exceção de Bragança.

Outra constatação é que Capanema se volta mais a sua área de influência, possuindo menor intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho e por estudo advindos da metrópole de Belém, que são muito mais presentes em Bragança.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tomando a noção de cidade média como parâmetro para analisar Capanema, pode-se reconhecer uma série de aspectos que a aproximam e outros que a distanciam da condição desse tipo de cidade. A exemplo disso, mesmo Capanema dispondo do maior quantitativo populacional de sua área de influência, em termos do Nordeste Paraense sendo superada apenas por Castanhal e Bragança, permanece longe dos 100.000 habitantes tidos, em geral, como caracterizadores das cidades médias.

A centralidade regional manifesta nas interações espaciais e na consequente área de influência, mesmo possuindo relevância econômica e social, permanece bem aquém de outras cidades mais claramente cumpridoras de papel de cidade média no âmbito da rede urbana. O mesmo se pode dizer da densidade do espaço urbano, expressão direta dessa realidade, sendo em Capanema visivelmente inferior aos patamares de uma cidade média, mesmo com todo o destaque da cidade com relação à prestação de serviços em nível regional.

Em contrapartida, Capanema desempenha forte papel de intermediação entre as pequenas cidades e a metrópole, como evidenciam as interações espaciais, a partir do deslocamento de pessoas por motivo de trabalho e de estudo, entre Capanema e as pequenas cidades de sua área de influência e o espaço metropolitano, o que se harmoniza com a caracterização da cidade enquanto média. A sua situação espacial é outro fator a atuar nesse mesmo sentido, com uma razoável distância para o espaço metropolitano de Belém e com boa inserção na rede rodoviária, Capanema apresenta situação espacial favorável à polarização regional.

Com isso, levando em conta a complexidade que marca a inserção de Capanema na rede urbana e, por conseguinte, a definição de seu papel regional, aqui se considera a noção de cidade de porte médio (SPOSITO, 2001, 2004) como aquela que melhor reflete a condição de Capanema na rede urbana do Nordeste do Pará, uma vez que somente de forma parcial são contemplados alguns importantes elementos caracterizadores das cidades médias (contingente populacional, densidade do espaço urbano e das interações espaciais).

Não obstante, essa formulação, cidade de porte médio, ainda parece necessitar de uma maior precisão, principalmente quando se leva em conta o destaque de Capanema na oferta de comércio e serviços no Nordeste Paraense, o que dá a ela um diferencial, quando comparado à realidade da maior parte das cidades do Pará e de sua Região Nordeste, em relação ao dinamismo econômico e à densidade dos serviços.

Diante disso, a expressão “responsabilidade territorial” (SCHOR, COSTA e OLIVEIRA, 2009) demonstra ser um coerente adjetivo para denominar o papel de Capanema na rede urbana. Essa expressão foi usada por Schor, Costa e Oliveira (2009) com o objetivo de caracterizar certas cidades com importância na oferta de bens e serviços em escala regional na Calha Norte Solimões-Amazonas, no Estado do Amazonas.

Mesmo compondo a Amazônia, o Nordeste do Pará se constitui numa formação socioespacial bastante diferenciada da realidade estudada pelos autores anteriormente citados, o que justifica o não uso da noção de cidade média, da forma como fizeram os autores, mas apenas a tomada do qualificativo responsabilidade territorial. Por tudo isso, considera-se a expressão *cidade de porte médio de responsabilidade territorial* aquela que melhor define o papel de Capanema no âmbito da rede urbana do Nordeste do Pará.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades**: III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2013.

CHEPTULIN, Alexandre. **A dialética materialista**: categorias e leis da dialética. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

CHRISTALLER, Walter. **Central places in Southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo César da Costa. **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. In: CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

_____. **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

_____. **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **Divisão Urbano Regional**. Rio de Janeiro: Diretoria de Geociência/ Coordenação de Geografia, 2013.

_____. **IBGE Cidades [online]**. 2016. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=15&search=para>. Acesso em: 05 de novembro de 2016.

KALIFE, Kalília dos Reis. **Mineração de calcário no Município de Capanema, Estado do Pará**: uma análise a partir da percepção dos moradores do entorno da Jazida B-17. Belém: NAEA/UFGA, 2013. (Dissertação de Mestrado).

LIMA, Luciano Demetrius Barbosa. **Dos trilhos às rodas**: histórias e memórias de Capanema. Belém: Paka-Tatu, 2015.

LUKÁCS, Georg. **Introdução a uma estética marxista**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1968.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana**: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2013. (Tese de Doutorado).

PMC - PREFEITURA MUNICIPAL DE CAPANEMA. **O município:** história. Disponível em: <http://www.capanema.pa.gov.br/o-municipio/historia/>. Acesso em: 04 de novembro de 2016.

RIBEIRO, W. de O. **Interações espaciais na rede urbana do Nordeste do Pará:** particularidades regionais e diferença de Bragança, Capanema e Castanhal. Presidente Prudente: Programa de Pós-Graduação em Geografia/FCT/UNESP, 2017. (Tese de Doutorado).

SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle Pereira da; OLIVEIRA, José Aldemir de. Cidades, rede urbana e desenvolvimento na Amazônia dos grandes rios. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; CARVALHO, Guilherme; MOURA, Aldebaran; GOMES NETO, João. **Pequenas e médias cidades na Amazônia.** Belém: FASE/UFPA, 2009.

SIQUEIRA, José Leôncio Ferreira de. **Trilhos:** o caminho dos sonhos. Bragança, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Urbanização e cidades:** perspectivas geográficas. Presidente Prudente: GASPERR, 2001.

_____. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. In: **Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía-UNAM**, n. 54, 2004.

UFPA - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ/CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE CAPANEMA. **Graduação.** Disponível em: <http://www.cuncap.ufpa.br/>. Acesso em: 05 de novembro de 2016a.

UFRA - UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DA AMAZÔNIA/CAMPUS DE CAPANEMA. **Cursos.** Disponível em: <http://www.capanema.ufra.edu.br/index.php/cursos>. Acesso em: 05 de novembro de 2016.