

A EXPANSÃO DA MOBILIDADE DO TRANSPORTE RURAL E SUAS INTERAÇÕES AO ESPAÇO URBANO DE CASTANHAL (PA)

THE EXPANSION OF RURAL TRANSPORTATION MOBILITY AND ITS INTERACTIONS TO THE URBAN SPACE OF CASTANHAL (PA)

LA EXPANSIÓN DE LA MOVILIDAD DEL TRANSPORTE RURAL Y SUS INTERACCIONES AL ESPACIO URBANO DE CASTANHAL (PA)

Carlos Jorge Nogueira de Castro

Universidade do Estado do Pará, Departamento de Filosofia e Ciências Sociais,
Belém, Brasil
carlosjorge319@gmail.com

Francisco de Assis da Silva Lopes

Universidade do Estado do Pará, Graduação em Licenciatura Plena em Geografia,
Igarapé-Açu, Brasil
lopes.assis@yahoo.com.br

Nonato Sousa Gonçalves

Universidade do Estado do Pará, Graduação em Licenciatura Plena em Geografia,
Igarapé-Açu, Brasil
nonatosousa630@gmail.com

RESUMO

O artigo analisa a expansão do transporte rural-urbano que se conecta ao centro urbano da cidade de Castanhal. A partir de uma coexistência dos interesses e conflitos entre os diferentes agentes atuantes no espaço campo-cidade, dentre os quais identificam-se médios e grandes proprietários de terra em Castanhal, em nos municípios circunvizinhos. Com o processo de interação das comunidades às áreas centrais de Castanhal, promovem um dinamismo econômico através de gêneros alimentícios de primeira necessidade que amortecem os preços dos mesmos. O objetivo é analisar a espacialidade das interações espaciais presentes na expansão da mobilidade do transporte rural, a partir das comunidades e dos municípios circo-vizinhos que se reproduz no município de Castanhal, como uma estratégia de produção social e econômica.

Palavras-chave: Comunidade; Transporte Rural; Mobilidade; Capital.

ABSTRACT

The paper analyzes the expansion of rural-urban transport that connects to the urban center of the city of Castanhal. Based on a coexistence of interests and conflicts between the different agents operating in the countryside-city space, among whom are identified medium and large landowners in Castanhal, in the surrounding municipalities. With the process of interaction of the communities in the central areas of Castanhal, they promote economic dynamism through foodstuffs of first necessity that cushion their prices. The objective is to analyze the spatiality of the spatial interactions present in the expansion of the mobility of rural transport, from the communities and the circus-neighboring municipalities that reproduces in the municipality of Castanhal, as a strategy of social and economic production.

Keywords: Community; Rural Transport; Mobility; Capital.

RESUMEN

El artículo analiza la expansión del transporte rural-urbano que se conecta al centro urbano de la ciudad de Castanhal. A partir de una coexistencia de los intereses y conflictos entre los diferentes agentes actuantes en el espacio campo-ciudad, entre los cuales se identifican medios y grandes propietarios de tierra en Castanhal, en los municipios circundantes. Con el proceso de interacción de las comunidades a las áreas centrales de Castanhal, promueven un dinamismo económico a través de géneros alimenticios de primera necesidad que amortiguen los precios de los mismos. El objetivo es analizar la espacialidad de las interacciones espaciales presentes en la expansión de la movilidad del transporte rural, a partir de las comunidades y de los municipios circo-vecinos que se reproduce en el municipio de Castanhal, como una estrategia de producción social y económica.

Palabras clave: Comunidad; Transporte Rural; movilidad; Capital.

INTRODUÇÃO

O presente debate parte de uma análise sobre a expansão do transporte rural-urbano que se conecta ao centro urbano da cidade de Castanhal, até junho de 2011 o município encontrava-se oficialmente vinculado à Mesorregião Nordeste Paraense, quando passou então a integrar a Região Metropolitana de Belém (RMB) através da Lei Complementar do estado nº 076, de 16 junho de 2011 (LCE 076/2011). No entanto, os laços anteriormente estabelecidos com os municípios do entorno ainda permanecem presentes nas relações econômicas, políticas e sociais.

A partir de uma coexistência dos interesses e conflitos entre os diferentes agentes atuantes no espaço campo-cidade, dentre os quais identificam-se médios e grandes proprietários de terra em Castanhal, em nos municípios circunvizinhos. Com o processo de interação das comunidades as áreas centrais de Castanhal, promovem um dinamismo econômico através de gêneros alimentícios de primeira necessidade que amortecem os preços dos mesmos.

O objetivo do trabalho está pautado em analisar a espacialidade das interações espaciais presentes na expansão da mobilidade do transporte rural, a partir das comunidades e dos municípios circo-vizinhos que se reproduz no município de Castanhal, como uma estratégia de produção social e econômica. O artigo propõe-se uma análise sobre o processo de expansão da mobilidade de transporte rural que abrange uma relação e uma correlação das dinâmicas ocorrida pela cidade, que ocorreu sem o devido acompanhamento dos aparelhos de regulamentação do município.

Na metodologia, inicialmente, realizou-se um levantamento de referencial teóricos, que acerca dos conceitos sobre a relação entre o rural-urbano, onde demonstra uma cidade impossibilitada de reproduzir-se sem as mediações da produção e reprodução do capital, com uma correlação nas dinâmicas ocorrida pelo o espaço urbano-rural.

O resultado da pesquisa, que ainda encontra-se em curso, no entanto nos caminhos já percorridos ao longo das pesquisas de campo e dos levantamentos cartográficos a pontam para a importância do transporte rural-urbano (nas versões rodoviários e urbanos) que acessam espaços centrais no entorno da feira do município de Castanhal, atraindo assim comerciantes e colonos dos municípios circo-vizinhos. Assim, pretendemos concluir a pesquisa, onde possamos compreender as particularidades da produção e (re) produção do rural-urbano da cidade de castanhal e dos municípios ao seu entorno, bem como o de conceber as conexões entre o espaço campo-cidade e, o transporte do produtor rural.

Entender a cidade de hoje, apreender quais os processos se dão na sua composição e na sua complexidade de organização, explicam a extensão de uma urbanização, onde nos permite um retorno as suas origens com intuito de estruturar, ainda que de forma sintética, a sua trajetória. Nesse contexto, nos permite entender que, o espaço detém uma história e nesta perspectiva, a cidade de hoje, torna-se um resultado cumulativo de todas as outras cidades, produzindo transformações sociais ocorridas conforme o tempo (Spósito 2017, p. 11).

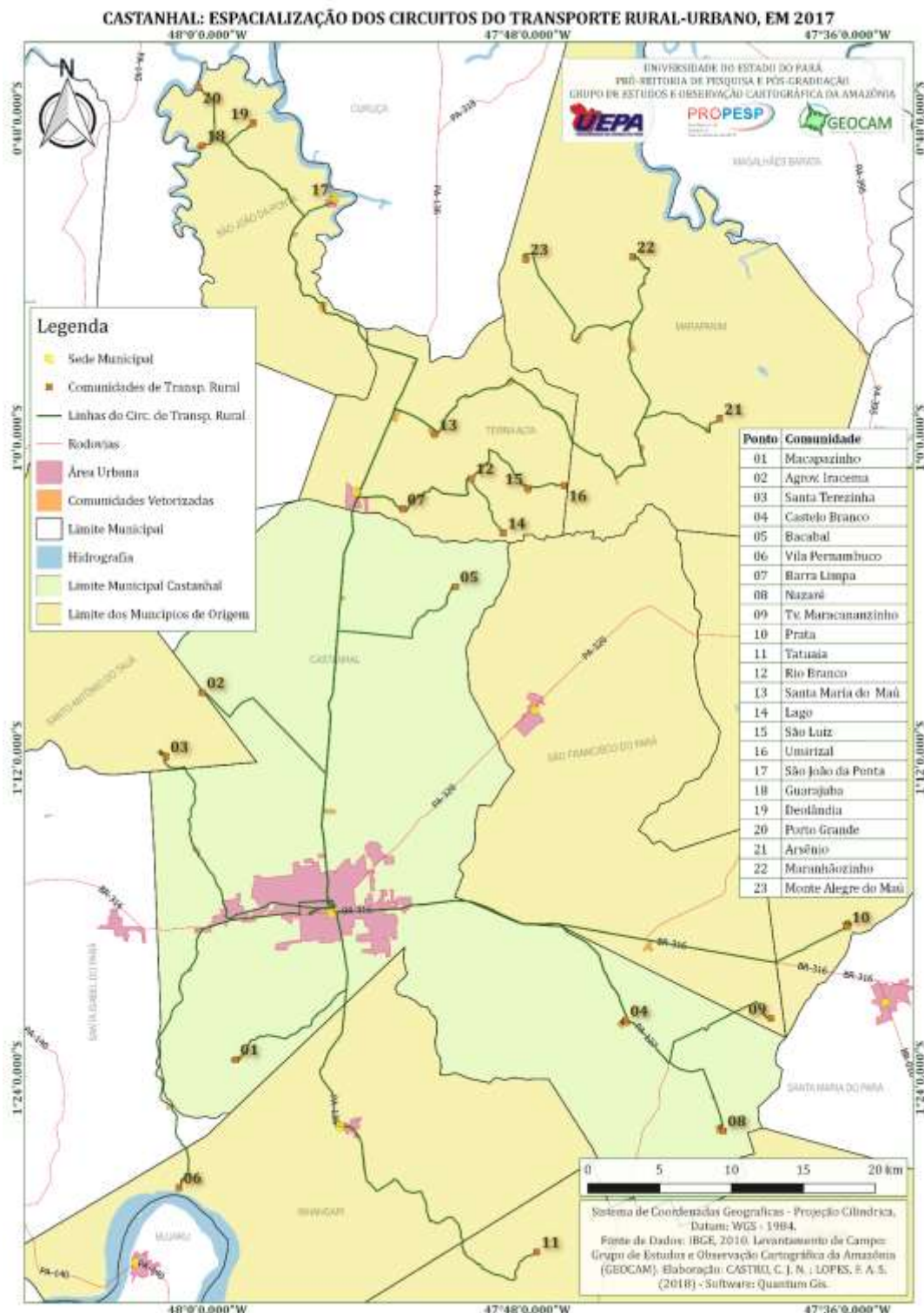
Como exposto no mapa, a expansão do transporte rural-urbano que se conecta à cidade de Castanhal, atualmente integrada a Região Metropolitana de Belém (RMB), no entanto por esta no limite extremo oeste da mesma, e ainda manter forte vínculo com os municípios da Mesorregião Nordeste Paraense¹, a cidade de Castanhal. Mas na prática ainda mantém fortes relações de coexistência dos interesses e conflitos entre os diferentes agentes atuantes no espaço campo-cidade dos municípios do Nordeste Paraense, tais como: Vila Pernambuco, Vila Tatuiaia, São João da Ponta, Terra Alta e a Colônia do Prata (Igarapé-Açu) se conectam e interagem aos espaços centrais do município de castanhal.

Observa-se que o espaço rural e as comunidades no nordeste paraense vêm apresentando um “novo” modo de reprodução no espaço urbano das cidades onde antes predominava caminhões de transporte de carga, que também fazia a transportação na carroceria de pessoas, em número reduzido, mas que apresentavam um risco de acidentes envolvendo esses veículos, apresentando sérios perigos à vida na movimentação dos

¹ - De acordo com a Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões brasileiras do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2016, o município de Castanhal deixou de pertencer a Mesorregião ao ser integrada a Região Metropolitana de Belém.

moradores do espaço rurais que se deslocavam para o centro da cidade de castanhhal, e vice versa, e atualmente, percebe-se mudança nesse transporte, que é feito por ônibus.

Mapa 1: Representação Cartográfica Circuitos do Transporte Rural de Castanhhal.



FONTE: Elaboração pelo o Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia (GEOCAM). Elaboração: Castro, C.J.N; LOPES, F. A. S 2018 – Software: Quantum Gis.

Quando Castro (2015) apresenta a sua dissertação, o mesmo sinalizava para uma insustentabilidade operacional da expansão de transporte público de passageiros que a partir de 2000 até o ano de 2012, o mesmo abordava os agentes do sistema de transporte urbano da Região Metropolitana de Belém (RMB), aos quais estavam vinculados ao gerenciamento da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), onde realizou discussão que nos permite caminhos analíticos para a compreensão da atuação dos agentes transportadores.

Assim, o mesmo apresenta um processo de reorganização nas capitais ao entorno de um procedimento de estruturação espacial pensado por um viés de transporte, onde pode-se visualizar prosequimentos similares de manutenção de capitais em outras regiões, como no município de Castanhal, mas para que venha ocorrer o mesmo processo, é necessário um poder político e econômico que são capazes de garantirem um conjunto de sistemas de objetos estruturados, estimulando o movimento em fluxos a partir do sistema de circulação.

Visualiza-se atualmente, que a partir de 2010, esse sistema de transporte rural-urbano apresenta uma manutenção dos caminhões “paus de arara” para o uso frequente de veículos por ônibus no espaço campo-cidade, que passaram a atuar no circuito de deslocamento de pessoas e cargas, promovendo assim, uma expansão da mobilidade dos residentes em comunidades rurais para o centro urbano de castanhal, sobretudo nas que polarizam algumas microrregiões, tais como, o município de Terra Alta, Inhangapi, São João da Ponta e entre outras.

Cabe ainda frisar, que a inserção dos ônibus no processo de locomobilidade fez extinguir os conhecidos veículos paus de araras, não obstante, ainda á forte utilização de caminhão com carroceria aberta sendo utilizado de forma para transportar cargas para a área central relacionado as feiras do município.

Assim, tem-se observado um novo dinamismo na relação campo-cidade, ou se optar, rural-urbano (Spósito, 2017, p.61), em que intensificam essas relações, onde observa-se uma estruturação de um sistema de transporte de produtor rural, por ônibus, possibilitando assim, a reprodução das comunidades rurais no espaço da cidade. As transformações urbanas ocorridas ao longo do tempo, em que visualiza o incremento na cidade de castanhal, ocorreu uma ampliação nas relações espaciais com crescimento de demanda por fluxo de transporte, resultando no aumento da frota veicular posta no

sistema de trânsito, ampliando principalmente a oferta deste serviço de locomoção, no que corresponde à área rural.

O município de Castanhal, localizado antes no nordeste paraense, e atualmente, através da Lei Complementar Estadual (LCE) 076 de 2011, faz-se parte da Região Metropolitana de Belém (RMB), a sua fundação veio através da construção da Estrada de Ferro Bragança. Onde vigorou-se um importante desenvolvimento para o município, através da colonização da vasta área entre a capital e a cidade de Bragança, estimulando uma estruturação de alguns núcleos coloniais (Lacerda, 2010, p. 326). Em 1900, o padre Cônego Luís Leitão, cearense, planejava a sua vinda para o que em anos seguintes viria a ser o município de Castanhal, ao instala-se na cidade, consolida-se como uma figura importante e influente na região, inserindo determinados valores católicos e exercendo algumas funções sociais na sociedade.

Logo em sua chegada, o padre deparou-se com algumas situações que a localidade apresentava. Na localidade, havia uma feira indecente, onde era o comércio local, lugar pouco respeitoso, que não detinha algumas regras, no que logo passou a ideia de demolir a feira (Livro Tombo, 1911–1922, p. 09). Assim, através de algumas autoridades locais, projeta-se um processo educativo sobre os costumes e de urbanização da área, com intuito de uma reorganização do espaço.

O padre, pautado nos ideais da modernidade, percebe-se que próximo da feira, existe uma pequena capela, onde encontrava-se em condições não favoráveis. Sendo assim, procura à secretaria do governo, onde conversou com o Sr. José Moreira da Costa, empregado da repartição de Obras Públicas, com intuito de sugerir a construção de uma igreja (Livro Tombo, 1911–1922, p.10).

Com a construção da igreja, o padre poderia exercer o seu papel como educador, sendo uma ação social na localidade. É importante resalta-se, que a educação era pauta de trabalho do governo da época. Em relatório datado em 1904, o governador Augusto Montenegro se pronunciou, onde disse que com o acordo com a intendência municipal, organizou 3 grupos escolares, sendo elas, no Mosqueiro, Pinheiro e Castanhal, mantendo duas nas vilas e uma nas povoações do município (Mensagem, 1904, p. 45).

Portanto, os esforços das autoridades políticas no intuito de expandir o ensino para o interior do Estado do Pará, que em Castanhal terá início com a fundação do grupo escolar, do qual o padre Cônego Leitão foi o primeiro diretor, inaugura-se o grupo escolar de Castanhal, atualmente Escola Estadual Cônego Leitão, ocasião enquanto se encontrava em andamento a construção da Igreja Matriz de São José (Souza 2010, p. 30). O padre,

através de suas práticas religiosas e de ofício educativo, acabou tendo alguns conflitos envolvendo as autoridades local, sendo uma delas, com o coronel Antônio de Sousa Leal, um dos desbravadores de Castanhal, que proporcionou um forte papel político em sua vida.

O município de Castanhal, foi marcado por múltiplas experiências de conflitos, de relações políticas e, por um espaço de poder. Assim, deteve por experiências de um grande número de migrantes de várias localidades do nordeste brasileiro como Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Piauí que se instalaram entre finais do século XIX e início primeiras décadas do século XX (Costa, 2013, p. 09).

O padre Cônego, engendrou uma rede de relacionamento e influência no município, estabelecendo determinadas metas para a região, desde a construção de uma Igreja, o qual batizou de São José, até a implantação de uma escola. Assim, depreende-se que com suas atividades, esteve imbuído na implantação de seus valores na região, seja no discurso cristão católico, seja também como educador.

RESULTADOS

A necessidade de um trabalho de campo, com intuito de fazer uma identificação, qualificando e quantificando os principais agentes desse processo, tanto no entorno do espaço rural como no espaço urbano da cidade de castanhal, corroborou para compreender que o município está desprovido da possibilidade de reproduzir-se sem as mediações do capital, mediações estas, que estão relacionadas com os sistemas de transporte, neste contexto, compreende-se o sistema de transporte intermunicipal, este regulado pela Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Pará (ARCON-PA) e do Sistema de Transporte Urbano de Castanhal, regulado pela Secretaria Municipal de Trânsito (Demutran) de Castanhal.

Os deslocamentos acabam gerando renda ao capital, como por exemplo, pela a força de trabalho que está numa relação capital x trabalho nos moldes do circuito superior, entre outras. Dessa forma, possibilita entender como se dá o controle, a organização e, a gestão de quem controla os sistemas de transportes numa compreensão da produção do capital, processo em que o espaço é mais aparente e influente, do que propriamente na reprodução do capital.

O espaço geográfico atua dialeticamente como um produto e produtor da sociedade, conforme expõe Lefebvre (1974). Uma relação ao papel de produtor no corpo social que está realmente em tela, é a sua condição para uma reprodução do meio social e,

no atual modo de produção do capital, uma vez que as correlações de produzir a vida foram subsumidas ao capital, estando na cidade as formas mais elevadas dessa relação. Assim, o espaço urbano não pode-se reproduzir em termos alternativos ao capital, uma vez que não apenas os meios, mas também os objetos de trabalho já estão previamente apropriados.

É importante frisar, que houve um levantamento de dados e informações que, venha acarretar na possibilidade de mensurar relações entre o transporte rural-urbano e a cidade de castanhal, alcançando patamares que afeta o modo significativa a vida da população, envolvendo tanto a população usuária como a não usuária do serviço de transporte.

As observações empíricas e constatação das teorias, a cartografia como grande importância para que haja uma representação cartográfica com intuito da compreensão do processo de expansão do campo-cidade, visualiza-se os agentes que se relacionam e se estrutura na reprodução do espaço da cidade de castanhal. Além disso, foi necessário fazer uma vetorização das comunidades, com intuito de visualizar as ações e táticas que são empreendidas pelos os modos de reprodução presentes na relação do campo-cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A espacialidade da relação entre o espaço campo-cidade, no município de castanhal, percebe-se que ocorreu uma interação na mobilidade do sistema de transporte rural, onde as interligações espaciais, a partir das comunidades, foi forma estratégica para a produção social e econômica no centro urbano do município. Fica evidente, que a partir dessa interação, há existência de uma correlação de interesses entre vários agentes que atuam no município, desfrutando dos espaços centrais de castanhal, principalmente no que corresponde a feira da cidade.

Onde através de suas ações empreendidas, de forma de produção e reprodução do capital na cidade, foi possível a identificação de algumas estratégias que são utilizados para o desenvolvimento nesse processo. Desse modo, ocorre um crescimento na demanda de serviços, que se torna necessário, por causa da interligação, para a circulação do transporte de passageiros campo-cidade para castanhal, assim como, no centro urbano e no âmbito econômico.

Dessa maneira, está sendo possível realizar uma discussão a respeito de uma dialética do espaço enquanto produtor de produção e reprodução na relação do campo-cidade, de forma que foi possível ocorrer uma identificação das principais técnicas

utilizadas por esses agentes, como a relação dos moradores das comunidades, motoristas transportadores, dentre outros que atuam na materialização do espaço urbano-rural vista como um lócus na acumulação do capital.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Castro, Carlos Jorge Nogueira de, José Júlio Ferreira Lima, e Daniel Sombra. “Territorialidades do Sistema de Transporte Público de Passageiros: estratégias para continuidade dos agentes operadores (2008-2012).” Em *GEOGRAFIA NA AMAZÔNIA PARAENSE: a Análise do Espaço Geográfico*, edição: Christian Nunes da Silva, João Márcio Palheta da Silva e Clay Anderson Nunes Chagas, 353-366. Belém: GAPTA/UFPA, 2014.
- Castro, Carlos Jorge Nogueira de. *Transporte público de passageiros: uma análise sobre as territorialidades das empresas de ônibus urbano regulamentadas na Região Metropolitana de Belém (2000-2012)*. 1. Belém: Universidade Federal do Pará (UFPA) Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) - Dissertação de Mestrado, 2015.
- Carlos, Ana Fani Alessandri. *O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade*. São Paulo: Contexto, 2012.
- Correa, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Atica, 1989.
- Lefebvre, Henri. *La Producción del Espacio*. 1ª. Tradução: Emilio Martinez Gutierrez. Vol. 1. Madrid, Alcobendas: Printed Spain, 1974.
- Lima, Alexandre Martins de. ““Pelos Trilhos dos Tramways: Modernidade e Urbanidade em Belém do Pará de 1869 à 1947.” *SEMINÁRIO INTERNACIONAL - AMAZÔNIA E FRONTEIRAS DO CONHECIMENTO*, 2008: 1-17.
- Santos, Milton. *Espaço e Método*. São Paulo: EdUsp, 2008.
- Santos, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: EdUsp, 2009.
- Souza, Marcelo Lopes de. *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.
- Santos, César Simoni. “Do Lugar do Negócio À Cidade como Negócio.” Em *A Cidade como Negócio*, por Ana Fani Alessandri Carlos, Danilo Volochko, Isabel Pinto Alvarez e Orgs., 13-42. São Paulo: Editora Contexto, 2015.
- Spósito, Maria Encanação B. *Capitalismo e Urbanização*. Editora Contexto, 2017.