

**TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS NA AMAZÔNIA ORIENTAL:
PARAUPEBAS COMO CIDADE MÉDIA**

**SPATIAL TRANSFORMATIONS IN THE EASTERN AMAZON:
PARAUPEBAS AS AN AVERAGE CITY**

**TRANSFORMACIONES ESPACIALES EN LA AMAZONIA ORIENTAL:
PARAUPEBAS COMO CIUDAD PROMEDIO**

Áthila Lima Kzam

Universidade Federal do Pará, Instituto Federal do Pará
Brasil

athila.kzam@ifpa.edu.br

RESUMO

O trabalho analisa a rede urbana paraense em face da reestruturação econômica em curso na Amazônia Oriental. Considerando os ordenamentos territoriais na história da região, assim como a modernização do espaço, o artigo procura refletir acerca das cidades médias e a sua importância para a rede urbana regional. Associa a reestruturação urbana na Amazônia Oriental ao estímulo à participação do grande capital na ocupação territorial contextualizando com surgimento de Parauapebas. Por fim, procura reconhecer os principais fluxos e configurações espaciais da rede de cidades comandada por Parauapebas.

Palavras-chave: Rede Urbana. Cidades Médias. Ordenamento Territorial. Parauapebas.

ABSTRACT

This article analyzes the urban network in Pará in face of the ongoing economic restructuring in the Eastern Amazon. Considering the territorial ordering in the history of the region, as well as the modernization of space, the article seeks to reflect on the medium cities and their importance for the regional urban network. It associates urban restructuring in the Eastern Amazon with the encouragement of the participation of the big capital in territorial occupation, contextualizing with the emergence of Parauapebas. Finally, it seeks to recognize the main flows and spatial configurations of the network of cities controlled by Parauapebas.

Keywords: Urban Network. Medium Cities. Land use planning. Parauapebas.

RESUMEN

El trabajo analiza la red urbana de Pará frente a la reestructuración económica en curso en la Amazonía Oriental. Considerando el ordenamiento territorial en la historia de la región, así como la modernización del espacio, el artículo busca reflexionar sobre las ciudades medianas

y su importancia para el tejido urbano regional. Asocia la reestructuración urbana en la Amazonía oriental con el fomento de la participación del gran capital en la ocupación territorial, contextualizando con el surgimiento de Parauapebas. Finalmente, busca reconocer los principales flujos espaciales y configuraciones de la red de ciudades que maneja Parauapebas

Palabrasclave: Red Urbana. Ciudades medianas. La planificación del uso del suelo. Parauapebas.

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas a dinâmica urbana amazônica passou por profundas transformações tanto na forma quanto no conteúdo das cidades. Houve uma alteração no modelo de organização espacial responsável pela ampliação da complexidade urbana por dois motivos principais. Primeiro, em função da própria constituição de inúmeras cidades, dentre outros fatores, resultado da descentralização política que repercutiu em emancipações municipais¹ (ROCHA, 2013). Segundo, pela pluralidade urbana amazônica com a coexistência de tempos e espaços diferenciados acentuados pela intensificação da urbanização a partir da década de 1960 (TRINDADE JR., 2015).

Como resultado dessas transformações, verificamos a coexistência na Amazônia Legal, em particular na nossa área de estudo, o estado do Pará, de uma metrópole (Belém) e inúmeras tipologias urbanas como cidades médias, cidades da floresta, cidades na floresta, cidades ribeirinhas, cidades rodoviárias e outras categorizações, não excludentes entre si, mas que variam conforme as diversas classificações identificadas pelos teóricos urbanos, o que revela a complexidade da rede urbana em função da produção desigual e diferenciada do espaço (TRINDADE JR., 2015).

Embora o debate acadêmico reconheça essas diversas categorias, elas não são oficialmente adotadas pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), uma vez que

¹ No período entre 1980 e 2001, foram instalados 1.570 municípios no Brasil. Em termos relativos, o crescimento foi mais intenso na região Norte, 119%. No estado do Pará, foram criadas 60 novas unidades político-administrativas no período. (ROCHA, 2013. p. 221). Padronizar as notas com as mesmas fontes do texto (Times New Roman).

o instituto distingue cinco categorias de cidades que compõem a rede urbana brasileira: Metrópoles, Capitais Regionais, Centros Sub-regionais, Centros de Zona e Centros Locais².

Nessa perspectiva, há diversos trabalhos que identificam Santarém, Marabá e Altamira como cidades médias³, o que demonstra a heterogeneidade espaço-temporal e os processos socioeconômicos que condicionam o enquadramento dos territórios não metropolitanos. Assim, questiona-se: podemos considerar a cidade de Parauapebas como uma cidade média?

A hipótese levantada é que, como parte da reestruturação da rede urbana regional, associado a intensificação dos fluxos polarizados pela cidade de Parauapebas, ela pode ser considerada como uma cidade média a exemplo de Altamira, Marabá ou Santarém.

A fim de confirmar ou não a hipótese, inicialmente o trabalho apresenta o REGIC (Regiões de Influência das Cidades – 2018), elaborado pelo IBGE, com intuito de reconhecer a hierarquia urbana no Brasil. Posteriormente, o estudo reflete sobre o que é uma cidade média, tendo como referencial teórico as obras de Santos (1993), Corrêa (2000), Amorim Filho e Serra (2001), Sposito (2007) e Trindade Jr (2015). Em seguida, analisa a reestruturação urbana paraense contextualizando com surgimento de Parauapebas. Por fim, procura reconhecer os principais fluxos e configurações espaciais da rede de cidades comandada por Parauapebas.

Para atingir tal objetivo, optou-se por trabalhar com variáveis como os fluxos materiais (aéreo, rodoviário e ferroviário), a identificação da estrutura produtiva e a prestação de serviços especializados. Os dados primários foram obtidos por meio do trabalho de campo realizado ao longo de 2020, enquanto que os dados secundários, foram fornecidos pela FAPESPA (Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas), pela prefeitura municipal de Parauapebas e pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

² O REGIC tem o propósito de identificar e analisar a rede urbana brasileira, estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das Cidades. O estudo constitui uma abordagem fundamental para a compreensão da geografia do País, uma vez que estabelece critérios para a qualificação das cidades e das relações entre elas, revelando eixos de integração no território e padrões diferenciados de distribuição de centralidades urbanas (IBGE, 2020).

³ Os trabalhos de Amaral (2010), Rodrigues (2015), Trindade Jr. (2015), ratificam Marabá e Santarém como cidades médias. A tese de Miranda Neto (2016) comprova Altamira como essa categoria urbana.

PARAUPEBAS E O REGIC

Desde a década de 1960, a análise da rede urbana do Brasil é uma das principais frentes de estudo do IBGE. Desde então, o instituto publica uma respeitável série de estudos acerca das relações políticas, econômicas e sociais entre as cidades brasileiras chamado de Regiões de Influência das Cidades (REGIC). A primeira edição data de 1966. Outras foram publicadas em 1987, 1993, 2007 e, a mais atualizada, em 2018.

No REGIC, um considerável conjunto de dados foram coletados, processados e correspondidos com objetivo de classificar as cidades dentro da hierarquia urbana nacional por meio da análise dos transportes, prestação de serviços, presença de centros de gestão, entre outros aspectos. De acordo com REGIC, o estado do Pará possui uma metrópole (Belém); três Capitais Regionais C (Castanhal, Marabá e Santarém); dez Centros Sub-regionais, sendo três da categoria A (Altamira, Parauapebas e Redenção) e sete da categoria B (Abaetetuba, Barcarena, Capanema, Itaituba, Paragominas, Tucuruí e Xinguara). Por fim, o estado do Pará apresenta sete Centros de Zona (Almeirim, Bragança, Conceição do Araguaia, Breves, Capitão Poço, Mãe do Rio e Tucumã), conforme demonstra o quadro a seguir.

Quadro 1: Hierarquia Urbana no estado do Pará de acordo com o REGIC

| Categorias na Hierarquia Urbana | Subdivisões | Exemplos no estado do Pará |
|--|---------------------------|--|
| Metrópole | Grande Metrópole Nacional | - |
| | Metrópole Nacional | - |
| | Metrópole | Belém |
| Capitais Regionais | A | - |
| | B | - |
| | C | Castanhal, Marabá e Santarém |
| Centros Sub-regionais | A | Altamira, Parauapebas e Redenção |
| | B | Abaetetuba, Barcarena, Capanema, Itaituba, Paragominas, Tucuruí e Xinguara |
| Centros de Zona | A | Almeirim, Bragança, Conceição do Araguaia |
| | B | Breves, Capitão Poço, Mãe do Rio e Tucumã |
| Centros Locais | - | As demais cidades do estado |

Fonte: IBGE - Regiões de Influência das Cidades (2018). Organizado pelo autor.

Pelo REGIC, a centralidade de cada cidade é medida pelos bens e serviços oferecidos por cada núcleo urbano e sua área de polarização direta. O entendimento dessa realidade é determinante para analisar como o capital e o consumo deslocam-se de uma cidade para outra

estabelecendo sua área de influência. Nesse viés, percebemos que a metodologia adotada pelo IBGE é fortemente marcada pela teoria das localidades centrais de Christaller (1966)⁴.

Analisando as informações disponibilizadas pelo IBGE por meio do REGIC, constata-se um nítido sistema de centralidade atribuído a Parauapebas, colocando-a no mesmo patamar que Altamira e Redenção, mas abaixo de Marabá, Santarém, Castanhal e Belém na hierarquia urbana estadual.

BREVES NOÇÕES TEÓRICAS SOBRE AS CIDADES MÉDIAS

Inicialmente, cabe ressaltar que o objeto desse estudo não é definir as cidades médias. Como lembram Deleuze e Guattari (1996), é necessário fazer uma distinção entre conceito e definição, uma vez que criar conceitos não é promover sua definição. Os autores destacam que não é coerente a existência de um conceito se antes dele não existir um problema que faça uma proposição e uma contraposição. Assim, os conceitos podem ter composições de outros conceitos, uma vez que são construídos em relação a eles e podem se corresponder, complementar e até mesmo se opor no mesmo plano de imanência⁵, portanto são mutáveis.

Dentro dessa perspectiva, não há um consenso acadêmico sobre a conceituação de cidades médias. Teóricos como Santos (1993), Corrêa (2000), Amorim Filho e Serra (2001), Sposito (2007) e Trindade Jr (2015), possuem linhas teóricas diferentes e, ao mesmo tempo, complementares. Portanto, por meio dessa dialética, foram traçados pontos afins fundamentais à apresentação desse estudo. Cabe ressaltar que nossa pretensão não é de definir as cidades médias, mas sim refletir sobre sua categorização e, principalmente, identificar e reconhecer sua importância frente a reestruturação urbana regional.

⁴ O “lugar central” seriam os pontos do espaço nos quais os agentes econômicos se dirigem para efetivar suas demandas específicas. Assim, “os chamados ‘lugares centrais’ seriam aqueles mais elevados hierarquicamente, justamente por disporem de maior dotação de bens e serviços de mais alta especificidade” (CHRISTALLER, 1966).

⁵ O plano de imanência seria o lugar onde o conceito habita e se movimenta, ou seja, é a base onde está o conceito. De acordo com os autores, o conceito seria uma espécie de “ilha”, na qual o plano de imanência seria o “mar” que o circunda. Cabe destacar que essa “ilha” não seria estática, uma vez que pode se alterar e entrar em conexão com outros conceitos. (DELEUZE; GUATTARI, 1996).

Em meados da década de 1970, surgem as tentativas preliminares da abordagem teórica acerca das cidades médias no Brasil, apresentando como destaque o termo “porte médio”, no qual o contingente demográfico foi utilizado como critério para sua definição (TOURINHO, 2011). Assim, inicialmente, o conceito faz menção ao seu tamanho, ou seja, a posição intermediária entre as grandes e pequenas cidades, pautados nos modelos hierárquicos ideais como das localidades centrais de Christaller (1966).

Sposito (2005) apresenta que há uma discussão bibliográfica muito vasta sobre as metrópoles e os fenômenos correspondentes à metropolização. Entretanto, por mais que os estudos sobre as cidades médias tenham avançado nos últimos anos, em especial a partir da década de 1990, a autora defende que eles ainda são tímidos.

De acordo com Sposito (2005), a reestruturação do sistema produtivo com a passagem do fordismo à produção flexível foi responsável por alterações expressivas no conceito e função das cidades médias, assim como na definição de políticas territoriais. O reconhecimento das modificações no processo produtivo reestruturou a atuação das empresas, em especial quanto à localização geográfica, uma vez que houve a necessidade de reduzir os custos produtivos e facilitar o acesso à novos mercados consumidores. Essas transformações perfizeram com que as cidades médias ganhassem relevância na rede urbana nacional.

A articulação de interesses entre o grande capital, o Estado e os atores hegemônicos da globalização, têm possibilitado a divisão de tarefas das metrópoles com o aparecimento de novas funcionalidades aos novos ordenamentos territoriais, o que reforça o papel das cidades médias (SANTOS, 1993). Portanto, o critério meramente quantitativo não dá conta de explicar a dinâmica e relevância das cidades médias na hierarquia urbana.

Trindade Jr. (2011), integrante da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), propõe uma noção de cidade média pautada na densidade dos fixos e fluxos por meio de uma associação multiescalar à satisfação das demandas regionais.

As cidades médias são centros urbanos não metropolitanos cuja natureza e perfil não estão restritos a um quantitativo populacional, ainda que o incluam. Definem-se, notadamente, pela importância e por suas respectivas inserções no cenário regional e, *ipso facto*, caracterizam-se principalmente pela relativa densidade de fixos e de fluxos que atendem não apenas a demandas locais,

mas que são fruto de combinações de influências e determinações provenientes de escalas diferenciadas, incluindo-se a de nível global (TRINDADE JR., 2011, p. 307).

Amorim Filho e Serra (2001), para além do contingente demográfico, estabelecem alguns atributos fundamentais à configuração de uma cidade média. De acordo com os autores, há papéis privativos às cidades médias no sistema urbano que se modificam no decorrer do tempo em função das vicissitudes do próprio sistema urbano refletindo os distintos modos de produção em suas diferentes etapas, mas que podem ser elencados da seguinte forma:

1. Interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional subordinado quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior;
2. Tamanho demográfico e funcional suficiente para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado; suficientes, sob outro ponto, para desempenharem o papel de centros de crescimento econômico regional e engendrarem economias urbanas necessárias ao desempenho eficiente de atividades produtivas;
3. Capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, por meio do oferecimento de oportunidades de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas;
4. Condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que o envolve;
5. Diferenciação do espaço intraurbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo bem parecido com o das grandes cidades, isto é, por intermédio da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos. (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p.9).

Acrescentando a esses atributos, Sposito (2005, p. 331) aponta que as cidades médias são aquelas que apresentam “papeis de intermediação na rede urbana”, ou seja, operam como uma ligação entre as grandes cidades e os centros locais, atribuindo-lhe certas características diferenciadas no âmbito nacional, o que vai ao encontro da sistematização oferecida por Trindade Jr. (2011), que de forma clara, promoveu a distinção entre as cidades de porte médio, intermediárias e cidades médias.

No primeiro caso, considera-se o patamar populacional para reconhecer tão simplesmente o tamanho demográfico das cidades. As cidades intermediárias, por sua vez, são definidas tendo em vista sua posição relativa e intermediária (entre as pequenas cidades e as metrópoles regionais), independentemente de

sua expressividade político-econômica no contexto hierárquico de uma rede urbana. São noções, portanto, que se diferenciam daquela que identifica o que seja a cidade média. Esta última leva em conta a importância sub-regional apresentada por uma dada cidade intermediária, *ipso facto*, pelas fortes centralidades que aí se materializam por meio de fluxos, a ponto de contribuírem significativamente para o ordenamento do espaço regional em que se inserem (TRINDADE JR, 2011, p. 136).

Em suma, sem a mínima pretensão de encerrar o debate teórico sobre o assunto, mas a fim de satisfazer a demanda desse estudo, tendo por base uma síntese das discussões apresentadas, este trabalho considera como cidades médias aqueles núcleos cujos atributos funcionais são qualificados como intermediários na hierarquia urbana junto aos estudos do REGIC, satisfazem os atributos exigidos pelos autores citados e, além disso, não são capitais políticas estaduais e nem compõem regiões metropolitanas.

ORDENAMENTOS TERRITORIAIS URBANOS NA AMAZÔNIA

Para compreendermos os diversos ordenamentos territoriais na Amazônia e os processos socioespaciais, é fundamental analisar as relações que as cidades estabelecem com o mundo exterior e, concomitantemente, suas particularidades intraurbanas. Dessa forma, é primordial refletir sobre a ideia de rede urbana.

Segundo o Corrêa (1994, p.43), a rede urbana é “o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”. Nesse sentido, essa articulação é originada pela maneira como o capital e seus agentes atuam nos espaços. Assim, o capital tem reestruturado o espaço de acordo com suas “necessidades produtivas” por meio da divisão territorial do trabalho (SANTOS, 2006).

Partindo da premissa da importância do capital na reestruturação do espaço, identificamos que foi com a chegada do colonizador europeu que primeira rede urbana amazônica foi formada. A configuração espacial e territorial pré-existente, organizada pelos povos nativos, foi alterada, sendo substituída por uma influenciada pela lógica do capital e responsável por uma nova ocupação que definiu um novo ordenamento territorial (TRINDADE JR., 2015).

Portanto, no século XVII, foi organizado o primeiro sistema de controle territorial na Amazônia, pautado na criação de bases militares para defender o território de invasões estrangeiras e, ao mesmo tempo, capturar índios. Esses núcleos não eram difusos, pois localizavam-se em regiões estratégicas como a desembocadura dos principais rios e/ou na confluência dos cursos fluviais. Dessa forma, funcionavam como pontos de apoio logístico à coleta, armazenamento e distribuição dos produtos extraídos do interior da floresta. O surgimento desses núcleos urbanos, ao longo das margens dos rios, acrescido de uma estrutura econômica extrativista e exportadora, foi responsável pela criação de uma rede urbana de caráter dendrítico (TAVARES, 2008).

Segundo Corrêa (1994), para se configurar uma rede urbana três requisitos básicos devem ser cumpridos. Primeiro, é necessário ter uma economia de mercado na qual as mercadorias comercializadas não sejam produzidas no local. Segundo, devem existir pontos fixos no território onde as negociações são realizadas. Terceiro, a existência de uma articulação entre as cidades nas quais as redes de transportes e comunicações possibilitem que a produção seja escoada e atinja os mercados consumidores.

Com o advento da economia da borracha (1872-1914) os núcleos urbanos foram organizados a partir de um sistema estruturado no monopólio da circulação, ou seja, no controle das elites locais dos pontos de convergência da produção e exportação do látex. Esse sistema de trocas ratificou a chamada rede urbana dendrítica, caracterizada pela emergência de centros urbanos que concentravam o comércio atacadista e comandavam um número expressivo de pequenos núcleos interligados por um sistema de transportes pouco dinâmico (CORRÊA, 1987).

Conforme enfatiza Porto-Gonçalves (2001), esse novo ordenamento territorial valorizou os ecossistemas existentes sendo responsável pela consolidação de um padrão de organização espacial denominado “rio-várzea-floresta”. De acordo com Trindade Jr. (2015), essa organização espacial foi predominante até a primeira metade do século XIX, pois a partir de então, por mais que os rios tenham permanecido como as principais vias de circulação, o padrão dendrítico da rede urbana sofreu alterações, tornando-se misto. Algumas poucas ferrovias, como a estrada de Ferro Belém-Bragança, geraram uma estrutura reticular,

responsável pela formação de colônias agrícolas e ocupação da terra-firme, o que configurou o ordenamento territorial misto, dendrítico-retangular, predominante até a primeira metade do século XX.

A partir da segunda metade do século XX, ocorreu uma nova mudança na estrutura urbana em função do estímulo à participação do grande capital na ocupação do território amazônico. Assim, o Estado se voltou à efetivação de vantagens locacionais como infraestrutura e apoio fiscal a fim de atrair investimentos para locais em que o capital ainda não estava plenamente consolidado, o que produziu reflexos diretos na estruturação urbana regional (SANTOS, 2006).

Grandes objetos técnicos de infraestrutura como as rodovias Belém-Brasília (BR-010), Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163), além da implantação de modernas plantas industriais e suas respectivas realidades urbanas planejadas, com o núcleo urbano de Carajás, consubstanciadas pela construção de hidrelétricas a exemplo de Tucuruí, modificaram a dinâmica econômica amazônica com consequências diretas na rede urbana. Cabe destacar que essa modernização do território não ocorreu de forma homogênea no espaço regional. Houve uma nítida diferenciação interna que vai ao encontro do apontado por Santos e Silveira (2001) acerca da expansão diferenciada do meio técnico-científico e informacional no Brasil⁶.

A reestruturação urbana verificada a partir da década de 1960 está associada, portanto, a configuração de um perfil de “cidades econômicas” marcadas pela ruptura com o ordenamento tradicional que vigorava até então. Dessa forma, o novo ordenamento territorial passou a se conectar cada vez mais às novas demandas do mercado mundial, inclusive sendo responsáveis pela articulação com territórios extrarregionais, o que promoveu a inserção da Amazônia em conexões globais de produção/informação e ratificou seu papel como fornecedora de matérias-primas ou produtos semielaborados na Divisão Internacional do Trabalho (TRINDADE JR., 2015).

⁶ No livro, Santos e Silveira dão destaque ao papel desempenhado pelas cidades médias, uma vez que elas funcionariam como depositárias e, ao mesmo tempo, produtoras de bens e serviços para elas próprias e as regiões adjacentes. Nesse sentido, elas seriam responsáveis pelo essencial dos aspectos técnicos da produção econômica regional, enquanto que os aspectos políticos continuariam com as metrópoles. (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Como parte dessa reestruturação no ordenamento territorial amazônico, verificamos a implantação das *company towns*, ou seja, núcleos urbanos criados pelas empresas a fim de dar suporte aos grandes empreendimentos econômicos e/ou de infraestrutura. Sendo verdadeiras expressões do meio técnico-científico-informacional na Amazônia (TRINDADE JR., 2011), esses núcleos foram construídos para abrigar a mão de obra qualificada, apresentam uma excelente infraestrutura (escolas, hospitais, centros de lazer, saneamento básico, etc.) e, usualmente, são administrados por pessoas e/ou empresas de fora da região. Assim, articulam-se prioritariamente às demandas extrarregionais e, portanto, pouco inserem os elementos da floresta na vida urbana contemporânea.

A implantação das cidades empresas não é um fenômeno novo. Na década de 1920, no oeste do Pará, no vale do rio Tapajós, ocorreu a implantação das cidades de Belterra e Fordlândia⁷ para servir de apoio ao plantio das seringueiras à obtenção do látex. Mais tarde, a partir da década de 1970, outros núcleos urbanos foram efetivados por grandes empresas, conforme destaca o quadro.

Quadro 1: *Company Towns* no estado Pará

| Núcleo urbano (inauguração) | Município | Empresa | Distância em relação à capital |
|-----------------------------|-------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Carajás | Parauapebas | Vale | 700 km |
| Porto Trombetas | Oriximiná | MRN (Mineração Rio do Norte) | 880 km |
| Monte Dourado | Almeirim | Jari Celulose | 453 km |
| Vila da Eletronorte | Tucuruí | Eletronorte | 445 km |
| Vila dos Cabanos | Barcarena | Albras e Alunorte | 65 km |

Fonte: Organizado pelo autor. Adaptado de Rocha e Trindade Jr. (2002).

De acordo com Becker (1990) os grandes empreendimentos econômicos e de infraestrutura produziram um modelo de urbanização específico, designado como “urbanização

⁷ Com objetivo de tornar Fordlândia um polo fornecedor de látex para a fabricação de pneus para seus automóveis, Henry Ford (1863 – 1947) organizou, a partir de 1927, a construção de núcleos urbanos no vale do rio Tapajós dotados com eletricidade, praças, cinemas, piscinas, campos de golfe e casas com estrutura arquitetônica norte-americana (GRANDIN, 2010).

dos grandes projetos”. Este refere-se a um processo de urbanização conjugado aos investimentos em larga escala, nos quais há a vinculação de um alicerce urbano para a fixação, residência de pessoal técnico, trabalhadores permanentes, além do atendimento de alguns trabalhadores temporários. Estes atributos tornam as *company towns* como “enclaves urbanos” na rede urbana amazônica. Entretanto, essa realidade não exclui definitivamente a rede urbana regional. Concomitantemente, há a produção de núcleos “espontâneos” que funcionam de fulcro às atividades executadas pelos grandes projetos como espaços segregados, embora de maneira funcional, estejam articulados aos empreendimentos.

É importante destacar que os ordenamentos territoriais identificados não apontam para uma ruptura completa com os períodos anteriores, mas sugerindo a combinação de formas e conteúdo. Além disso, a complexidade dos núcleos urbanos e dos fluxos sintetizam as alterações observadas na região, em especial, a redefinição do seu papel na divisão do trabalho tanto em âmbito nacional, quanto internacional da fase atual do capitalismo.

PARAUPEBAS: DA FORMAÇÃO À CONDIÇÃO DE CIDADE MÉDIA

FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE PARAUPEBAS

Localizado na Região de Integração de Carajás, sudeste do estado do Pará, o município de Parauapebas ocupa uma área de mais de 6 mil km², na qual encontramos a Serra dos Carajás, uma das maiores reservas mineralógicas do mundo. O município possui limites territoriais com Marabá ao norte; Curionópolis a leste; Canaã dos Carajás e Água Azul do Norte ao sul; e São Félix do Xingu ao oeste. Ao todo, Parauapebas conta com uma população de 213.576 habitantes, o que o torna o 5º município mais populoso do estado do Pará⁸.

No final da década de 1960, geólogos contratados por uma mineradora norte americana, a United State Steel (US Steel), estavam à procura de manganês no sudeste do estado

⁸ IBGE, 2020.

do Pará e encontraram a maior reserva de minério de ferro com alto teor do mundo, na Serra dos Carajás⁹, ainda parte do município de Marabá (KZAM; PINTO, 2012).

Em meados da década de 1970, o governo federal propôs uma parceria para promover a exploração mineral. Foi criada então uma *joint venture* denominada de Amazônia Mineração S/A (AMZA), com capital dividido entre a CVRD (51%), então estatal, e a US Steel (49%). Em 1977, a parceria foi desfeita, pois segundo a empresa norte-americana, o baixo preço do minério de ferro no cenário internacional inviabilizava a logística de exploração mineral (KZAM; PINTO, 2012).

Com a retirada da empresa norte-americana, a CVRD assumiu o controle total do projeto e contratou técnicos japoneses para analisar a viabilidade da exploração mineral. Em 1980, o parecer técnico da *International Development Cooperation of Japan* (JICA) foi concluído sob o título “Um estudo preliminar para o desenvolvimento regional do corredor de Carajás” que serviu de base para o lançamento do Programa Grande Carajás (PGC)¹⁰.

Este documento inspirou o Ministro Delfim Neto a criar o Programa Grande Carajás (PGC), através do Decreto-Lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980. Entre os anos de 1978 e 1979, têm início as obras do Projeto Ferro Carajás - PFC (complexo mina, usina, ferrovia e porto). Neste período, começaram a chegar os primeiros fazendeiros ao Vilarajo de Parauapebas, que adquiriram terras do Governo Federal, juntamente com madeireiros e garimpeiros que se espalharam por toda a região, além de trabalhadores para as obras do PFC. (Plano Municipal de Saneamento Básico de Parauapebas, 2018, p. 23).

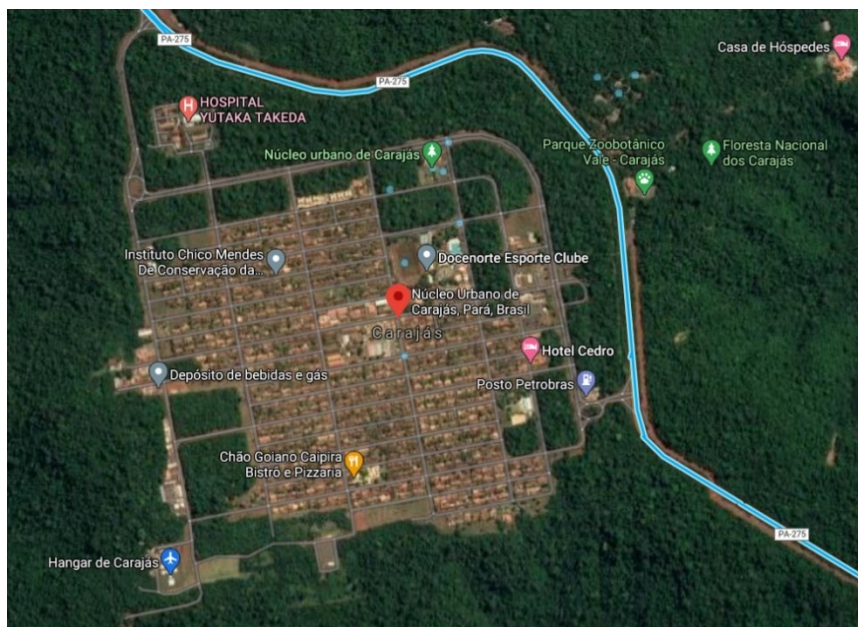
⁹ Por razões de segurança, o helicóptero em que viajava Breno Augusto dos Santos, geólogo da U S Steel, foi obrigado a fazer um pouso forçado no meio da vegetação. Ao aterrissar em uma das inúmeras clareiras na região do Araguaia-Xingu, o geólogo percebeu que o solo tinha uma cor marrom-avermelhada. Enquanto esperava o piloto encher o tanque com a reserva de óleo estocada na aeronave e fazer alguns procedimentos técnicos, Breno martelou um bloco de rocha. Descobriu, surpreso, que era minério de ferro.. Disponível em: <http://portaldaminerao.com.br/>. Acesso em 3 jan. 2021. Isso não torna a descoberta acidental, pois o mesmo procurava o que achou. Ver: TEIXEIRA, João Batista Guimarães; BEISIEGEL, Vanderlei de Rui (orgs.). **Carajás: geologia e ocupação humana**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2006, 470 p.

¹⁰ O Decreto-Lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980, institui um regime especial de incentivos tributários e financeiros para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás, Os empreendimentos a serem priorizados nessa região compreendem (art. 2º): a) o projeto da Ferrovia Serra de Carajás - São Luís; b) a instalação ou ampliação do sistema portuário e de outros investimentos necessários à criação e utilização dos corredores de exportação de Carajás; c) as obras e instalações para a criação e utilização de hidrovias com capacidade para transporte de grandes massas; d) outros projetos concernentes à infraestrutura e equipamentos de transporte que se façam necessários à implementação e ao desenvolvimento do Programa Grande Carajás; e) o aproveitamento hidrelétrico das bacias hidrográficas.

O Programa Grande Carajás (PGC) previa a exploração integrada e em escala industrial dos recursos naturais da Amazônia Oriental. Como parte dele, estava prevista a criação da usina hidrelétrica de Tucuruí no rio Tocantins, o complexo do alumínio (Albras, Alunorte e Alumar), em Barcarena (PA) e São Luís (MA), além da exploração do minério de ferro na Serra dos Carajás, o Projeto Ferro Carajás - PFC (BECKER, 1990).

As obras do PFC (mina, usina, ferrovia e porto) foram iniciadas no final da década de 1970 pela CVRD¹¹. A empresa projetou dois núcleos. O primeiro, denominado de Núcleo Urbano de Carajás, foi construído no alto da serra para abrigar a mão de obra qualificada, como engenheiros, técnicos e demais funcionários do alto escalão da CVRD. A “cidade da empresa”, foi concebida com uma infraestrutura completa, formada por com clube, cine teatro, hospital, escola, aeroporto e saneamento básico, conforme podemos identificar na imagem.

Figura 1: Imagem do Núcleo Urbano de Carajás



Fonte: <https://www.google.com.br/maps/place>. Acesso em: 3 jan. 2021.

¹¹ A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) foi criada em 1942 (governo Vargas) e privatizada em 1997 (governo de Fernando Henrique Cardoso). Em 2007, o nome Vale passou a ser adotado comercialmente. Nesse estudo, continuamos a usar a sigla CVRD em função de sua representação histórica.

O segundo núcleo, denominado de Parauapebas, em referência ao rio homônimo que corta a cidade, foi construído no sopé da Serra dos Carajás a fim de abrigar a mão de obra pouco qualificada, no geral os trabalhadores que iriam construir a ferrovia até o porto de Itaqui, em São Luís no Maranhão. O núcleo foi construído entre o Portão da Floresta Nacional de Carajás e o Igarapé do Coco.

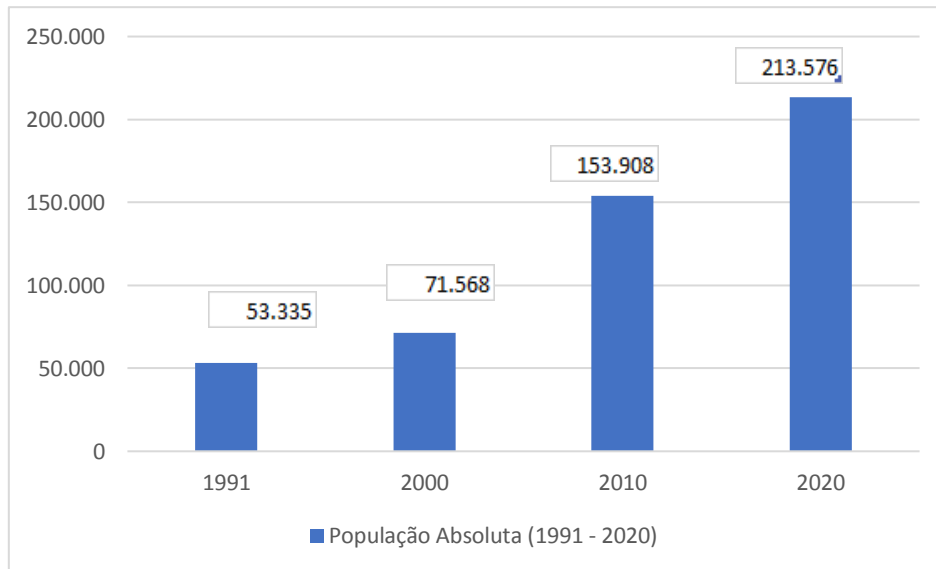
Na outra margem do Igarapé do Coco, em função da notícia das obras e a construção do núcleo, houve um grande fluxo migratório que, acompanhado do atraso na entrega dos lotes pelo GETAT (Grupo Executivo de Terras do Araguaia e Tocantins), facilitou a formação de uma ocupação “espontânea”, denominada Rio Verde, nas margens da PA-275. Esse núcleo cresceu e logo em seguida se uniu a Parauapebas. Por isso, inicialmente projetada para abrigar cerca de 5 mil pessoas, a vila no sopé da serra, já apresentava cerca de 20 mil habitantes quando o primeiro carregamento de ferro foi enviado ao exterior, em 1985. Portanto, a formação de Parauapebas é um grande exemplo que no entorno dos núcleos planejados surgem assentamentos urbanos “espontâneos” que materializam o outro lado dos grandes projetos econômicos, marcados pela precária infraestrutura e inferior qualidade de vida (KZAM; PINTO, 2012).

Em meados de 1985, ainda sob o regime militar, ocorreu a inauguração do Projeto Ferro Carajás e, nesse mesmo ano, por iniciativa das lideranças políticas locais, foi lançado o projeto de emancipação política de Parauapebas em relação a Marabá. Em 24 de abril de 1988, foi realizado o plebiscito que decidiu pela emancipação. Em 10 de maio de 1988, foi sancionada a Lei Estadual nº 5.443, responsável pela criação do município.

Desde sua constituição, o crescimento demográfico de Parauapebas foi expressivo. Em 1991, o município contava com 53.335 habitantes. Em 2020, o IBGE estimou a população em 213.576 habitantes¹². Ou seja, em um intervalo de apenas 29 anos a população quadruplicou, conforme destaca o gráfico a seguir:

¹² IBGE, 2020.

Gráfico 1: Crescimento Populacional de Parauapebas (1991 – 2020)



Fonte: IBGE. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 9 jan. 2021.

FLUXOS E POLARIZAÇÃO DE PARAUAPEBAS

A rede urbana é composta de um conjunto de cidades no espaço geográfico que se relacionam e estão interligadas por sistemas de comunicações e transportes, nos quais ocorrem fluxos de capitais, mercadorias, informações, pessoas e serviços (CORRÊA, 1994). Assim, a noção de rede urbana faz referência a um encadeamento de “nós” interligados por fluxos, nos quais as cidades são concebidas como os “nós” dessa representação. Portanto, a consolidação da rede entre cidades ocorre pelos fluxos viabilizados por estruturas fixas (SANTOS, 1993). Souza (1995, p. 93), faz referência aos fluxos no interior da rede urbana ao apontar que:

Na rede, o que há é, em termos abstratos e para efeito de representação gráfica, um conjunto de pontos — os nós — conectados entre si por segmentos — arcos — que correspondem aos fluxos que interligam os nós — fluxos de bens, pessoas ou informações — sendo que os arcos podem ainda indicar elementos infraestruturais presentes no substrato espacial — por exemplo, estradas — que viabilizam fisicamente os deslocamentos dos fluxos.

De acordo com o REGIC, a área de influência direta de Parauapebas se estende pelos municípios de Eldorado dos Carajás, Canaã dos Carajás e Curionópolis, que apresentam uma oferta de bens e serviços bem menor do que Parauapebas, conforme aponta o quadro a seguir:

Quadro 2: principais serviços oferecidos por Parauapebas e sua área de influência direta.

| Dados | Parauapebas | Canaã dos Carajás | Eldorado dos Carajás | Curionópolis |
|--------------------------|-------------|-------------------|----------------------|--------------|
| População | 213.576 | 38.103 | 33.940 | 17.846 |
| Distância de Parauapebas | - | 67 km | 67 km | 36 km |
| Presença de Aeroporto | SIM | Não | Não | Não |
| Shopping Centers | SIM | Não | Não | Não |
| Número de Empresas | 3.126 | 803 | 221 | 166 |

Fonte: FAPESPA, 2020. Organizado pelo autor.

Dessa forma, para comprovar ou não a hipótese desse estudo, foi realizada uma síntese dos fluxos aéreos, rodoviários e ferroviários de Parauapebas. Em seguida, identificamos determinados serviços oferecidos, como a presença de *shopping centers*, hotéis e lojas de departamentos, nexos da modernidade capitalista (AMARAL, 2010).

- Fluxos aéreos, rodoviários e ferroviários

O aeroporto de Parauapebas, também conhecido como aeroporto de Carajás, foi construído e inaugurado pela CVRD, em 1982, para atender às demandas da exploração mineral na região. Atualmente, ele é controlado pelo Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) e possui capacidade para atender cerca de 300 mil passageiros por ano. Duas companhias aéreas (GOL e AZUL) realizam voos diariamente com destino a Belém, Brasília e Belo Horizonte¹³.

¹³ Infraero. Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br>. Acesso em: 9 jan. 2021.

O gráfico 1, demonstra o fluxo de passageiros no aeroporto de Parauapebas no intervalo entre 2010 e 2019. Nesse período, de quase uma década, percebemos que o fluxo de passageiros triplicou, saindo da casa dos 45.296 passageiros/ano para 136.583 passageiros/ano.

Gráfico 1: Passageiros transportados pelo aeroporto de Parauapebas, por ano (2010 – 2019)



Fonte: ANAC. Disponível em: <https://www.anac.gov.br>. Acesso em: 8 jan. 2021.

Em relação ao transporte ferroviário, o trabalho de campo identificou que a Estrada de Ferro Carajás teve papel preponderante na configuração territorial de Parauapebas. Desde sua inauguração em 1985, a ferrovia não transporta apenas recursos minerais, mas também passageiros e tornou-se um grande indutor da migração do Maranhão para o estado do Pará. O trem de passageiros realiza seis viagens semanais (exceto quarta-feira), entre São Luís (MA) e Parauapebas (PA). A viagem inicia às 08h e termina às 23h:50 e possui valor de R\$ 80,00, na classe econômica, e R\$ 135,00, na classe executiva. Ao todo, a ferrovia, com 892 km de extensão, atravessa dez municípios.

O trabalho de campo também identificou que o acesso rodoviário de Parauapebas ocorre pelas rodovias PA-275, que liga Parauapebas à Eldorado dos Carajás, passando por Curionópolis; e a PA-160 que realiza a ligação com Canaã dos Carajás, onde localiza-se o maior

projeto de extração de minério de ferro de alto teor do mundo, o S11D¹⁴, o que ratifica a importância logística de Parauapebas para região, em especial, para os municípios sob sua influência direta.

- Lojas de departamento, hotéis e *shopping center*

Um aspecto notável para a compreensão das cidades médias tem sido a modernização da morfologia da cidade, através da instalação de empreendimentos imobiliários como a criação de prédios (verticalização do solo urbano) e de consumo (*shopping center*) modernos. Assim, pode-se afirmar que Parauapebas convive com expressivas transformações, em função da chegada de inúmeros empreendimentos imobiliários.

Influenciada pela expansão de grandes símbolos do capitalismo contemporâneo, a exemplo de *shopping centers*, aeroportos e hotéis pertencentes a grandes redes internacionais que antes estavam restritos às metrópoles amazônicas, Parauapebas passa por uma espécie de reestruturação urbana, desencadeada pela associação de capitais locais com empresas extrarregionais.

Dentre as principais modificações, a pesquisa de campo observou a presença de hotéis de grandes grupos internacionais, como o IBIS da francesa Accor¹⁵, lojas de departamento com filiais em várias regiões do Brasil, a exemplo da Havan¹⁶, lojas de atacado como a Assai, além da presença de *shopping centers* como o Karajás Shopping e Partage Shopping.

¹⁴ O Complexo S11D Eliezer Batista foi inaugurado pela Vale em 2016. Em quatro anos, foram investidos US\$ 6,4 bilhões, dessa forma, é o maior investimento privado realizado no Brasil na década. Disponível em: <http://www.vale.com>. Acesso em: 9 jan. 2021.

¹⁵ AccorHotels, é uma empresa transnacional do ramo hoteleiro, sediada na França, que engloba agências de viagens, spas e casinos. Atualmente, a empresa conta com 3.762 hotéis que atuam em 94 países. Disponível em: <http://www.accor.com>. Acesso em: 9 jan. 2021.

¹⁶ A Havan é uma empresa brasileira, fundada em Brusque (SC), por Luciano Hang e Vanderlei de Lima. Atualmente a empresa possui 22 mil funcionários e atua em 17 estados do Brasil. Disponível em: <https://www.havan.com.br>. Acesso em: 9 jan. 2021.

Fotos: Alguns nexos da modernidade em Parauapebas (2020)



Fonte: Organizado pelo autor. Trabalho de campo (mar. 2020).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para pensar a cidade e o urbano na Amazônia é fundamental retomar a ideia de urbano diversidade a fim compreender a pluralidade do fenômeno urbano na região resultado da produção desigual e diferenciada do espaço. Reconhecemos, nesse sentido, a existência de uma metrópole, várias pequenas cidades e algumas cidades médias, além de outras categorizações que ratificam a complexidade urbana regional.

Nas últimas décadas a expansão das frentes econômicas promoveu a urbanização do território, em especial na Amazônia Oriental, influenciada pelo avanço da agropecuária, mineração e atividade madeireira, na qual diversos investimentos foram realizados fora do alcance imediato de Belém, o que contribuiu à expansão do meio técnico-científico e informacional para regiões fora das zonas metropolitanas. Nesse sentido, a desconcentração das atividades produtivas reforçou o papel das cidades médias, marcadas agora também pela expansão do consumo, do comércio e da prestação de serviços, associadas à emergência de novas centralidades intraurbanas. O presente estudo demonstrou que estas características são observadas em Parauapebas, o que reforça sua posição na hierarquia urbana no estado do Pará.

Assim, este trabalho procurou comprovar por meio da identificação dos fluxos aéreos, rodoviários e ferroviários, aliados a identificação dos serviços especializados de nexos da modernidade, o caráter polarizador do município de Parauapebas o colocando na condição de cidade média no estado do Pará.

BIBLIOGRAFIA

AMARAL, Márcio Douglas Brito. **Dinâmicas Econômicas e Transformações Espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental: Marabá (PA) e Macapá (AP)**. 2010. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

AMORIM FILHO, O.; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: Ipea, 2001.

BECKER, B. **Amazônia**. São Paulo, Ática: 1990.

CHRISTALLER, W. **Central places in southern Germany**. Trad. By Carlishe W. Baskin. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

CORRÊA, R. L. **A periodização da rede urbana da Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987.

_____. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1994.

_____. **Rede urbana e Formação Espacial: uma reflexão considerando o Brasil**. Revista Território, Rio de Janeiro, ano. 5, n.8, p.121-129, jan./jun.2000.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **O que é filosofia?** São Paulo: Editora 34, 1997.

GRANDIN, G. **Fordlândia: Ascensão e queda da cidade esquecida por Henry Ford na selva**. São Paulo, Rocco, 2010.

IBGE. **Região de influência das cidades**. Rio de Janeiro, 2018.

KZAM, A; PINTO, L. **Amazônia Decifrada**. Belém: SEE, 2012.

MIRANDA NETO, J. Q. **Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana: o papel da Usina Belo Monte nas transformações espaciais de Altamira-PA e em sua região de influência**. Presidente Prudente: [s.n], 2016.

PORTO-GONÇALVES, C. **Amazônia, Amazôniaas**. São Paulo: Contexto, 2001.

ROCHA, G. A dinâmica territorial da malha político-administrativa municipal da Região Norte do Brasil (1988-2010). **Novos Cadernos NAEA**, nº 1, Belém, jun./2013. p. 211-228.

ROCHA, G.; TRINDADE JR. S. (Orgs.). **Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local**. Belém: Paka-Tatu, 2002.

Rodrigues, J. **Produção das desigualdades socioespaciais em cidades médias amazônicas: análise de Santarém e Marabá**, Pará. Presidente Prudente: [s.n], 2015.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: USP, 2006.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.

SOUZA, M. L. “O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento”. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C; CORRÊA, R. L. **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SPOSITO, M. E. B. (et al). O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-68.

_____. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. Tese (Livre Docência) - UNESP, Presidente Prudente, 2005.

TAVARES, M. G. **A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios**. Revista ACTA Geográfica, ANO II, nº3, jan./jun. de 2008.

TOURINHO, H. L. Z. **Estrutura urbana de cidades médias amazônicas: Análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana**. 2012. 576 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011.

TRINDADE JR., S. **Cidades médias na Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território**. In: XIV Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional, 2011, Rio de Janeiro. Anais: ANPUR, 2011. p.135-151.

_____. **Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”:** espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia Brasileira. In: Papers do NAEA, nº 321, Belém, Dezembro de 2013. pp. 1-22.

_____. **Cidades e centralidades urbanas na amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa.** Revista Cidades, nº 21, v. 12. São Paulo: UNESP, 2015. p. 305-334.