

**A NOVA CENTRALIDADE DE IGARAPÉ-AÇU NA REGIÃO GEOGRÁFICA
IMEDIATA DE CASTANHAL A PARTIR DO TRANSPORTE RURAL- URBANO, 2017-
2024.**

**THE NEW CENTRALITY OF IGARAPÉ-AÇU IN THE IMMEDIATE GEOGRAPHICAL
REGION OF CASTANHAL BASED ON RURAL-URBAN TRANSPORT, 2017-2024.**

**LA NUEVA CENTRALIDAD DE IGARAPÉ-AÇU EN LA REGIÓN GEOGRÁFICA
INMEDIATA DE CASTANHAL A PARTIR DEL TRANSPORTE RURAL-URBANO,
2017-2024.**

João de Souza Barros Filho
Universidade do Estado do Pará, Brasil
jfilhoge@gmail.com

Carlos Jorge Nogueira de Castro
Universidade do Estado do Pará, Brasil
carlos.castro@uepa.br

RESUMO

O dinamismo do circuito espacial do transporte rural-urbano potencializa a nova centralidade de Igarapé-Açu, no contexto da Região Geográfica Imediata de Castanhal, abarcando os municípios de Maracanã, Marapanim e Magalhães Barata. Objetiva-se analisar o processo de expansão das linhas de ônibus a partir dos fluxos vinculado à cidade de Igarapé-Açu atrelada ao circuito econômico produtivo regional, apontando os itinerários e as comunidades atendidas, bem como o papel destas e dos agentes do circuito. O percurso metodológico perpassa pela imersão na pesquisa bibliográfica e documental com ênfase na produção e reprodução do espaço, rede urbana, interações espaciais e centralidade; levantamento documental e estatístico em sites de diversos órgãos e instituições em distintas escalas; pesquisa de campo com perspectiva exploratória na qualificação e quantificação dos dados e informações a partir das entrevistas e observações; além de procedimentos cartográficos. A pesquisa em questão ainda está em andamento. Porém, com os resultados preliminares, salienta-se que a nova centralidade de Igarapé-Açu está vinculada a sua localização geográfica, hoje, subsidiada por infraestrutura rodoviária, fortalecida pela sua aptidão agrícola e um comércio varejista e atacadista em constante ascensão.

Palavras-chave: Fluxos; Interação espacial; Mobilidade; Ônibus.

ABSTRACT

The dynamism of the spatial circuit of rural-urban transport enhances the new centrality of Igarapé-Açu, in the context of the Immediate Geographic Region of Castanhal, encompassing the municipalities of Maracanã, Marapanim and Magalhães Barata. The objective is to analyze the process of expanding bus lines based on flows linked to the city of Igarapé-Açu linked to the regional productive economic circuit, pointing out the routes and communities served, as well as the role of these and the circuit agents. The methodological path involves immersion in bibliographic and documentary research with an emphasis on the production and reproduction of space, urban network, spatial interactions and centrality; documentary and statistical survey on websites of different bodies and institutions at different scales; field research with an exploratory perspective in qualifying and quantifying data and information from interviews and observations; in addition to cartographic procedures. The research in question is still ongoing. However, with the preliminary results, it is highlighted that the new centrality of Igarapé-Açu is linked to its geographical location, today, subsidized by road infrastructure, strengthened by its agricultural aptitude and a constantly growing retail and wholesale trade.

Keywords: Flows; Spatial interaction; Mobility; Bus.

RESUMEN

El dinamismo del circuito espacial del transporte rural-urbano realza la nueva centralidad de Igarapé-Açu, en el contexto de la Región Geográfica Inmediata de Castanhal, que comprende los municipios de Maracanã, Marapanim y Magalhães Barata. El objetivo es analizar el proceso de ampliación de líneas de autobuses a partir de flujos vinculados a la ciudad de Igarapé-Açu vinculados al circuito económico-productivo regional, señalando las rutas y comunidades atendidas, así como el papel de éstas y de los agentes del circuito. El camino metodológico implica una inmersión en la investigación bibliográfica y documental con énfasis en la producción y reproducción del espacio, la red urbana, las interacciones espaciales y la centralidad; estudio documental y estadístico en sitios web de diferentes organismos e instituciones a diferentes escalas; investigación de campo con perspectiva exploratoria en la calificación y cuantificación de datos e información provenientes de entrevistas y observaciones; además de procedimientos cartográficos. La investigación en cuestión aún está en curso. Sin embargo, con los resultados preliminares, se destaca que la nueva centralidad de Igarapé-Açu está ligada a su ubicación geográfica, hoy subsidiada por infraestructura vial, fortalecida por su aptitud agrícola y un comercio minorista y mayorista en constante crecimiento.

Palabras clave: Flujos; Interacción espacial; Movilidad; Autobús.

INTRODUÇÃO

A análise do dinamismo do circuito espacial do transporte rural-urbano apresenta um potencial vetor para a nova centralidade econômica de Igarapé-Açu na medida em que esta concentra e monopoliza, significativamente, alguns fluxos (Santos 1985) nesse recorte espacial da Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017). Esse movimento denota a produção e reprodução do espaço abarcando localidades articuladas de forma endógenas e exógenas que materializam a produção socioeconômica cotidiana no consumo de bens, produtos e serviços.

Evidencia-se um processo histórico em expansão de Igarapé-Açu enquanto dimensão socioespacial de suas localidades e dos municípios de Maracanã, Magalhães Barata e Marapanim atreladas ao circuito econômico produtivo regional com ênfase nos fluxos de circulação. Tais fluxos por ônibus/micro-ônibus compreende um recorte espacial/territorial que potencializa uma centralidade estruturada em uma rede urbana direcional (Corrêa, 1997) em escala micro, onde empírica e cartograficamente denota-se significativo adensamento no período compreendido entre 2017 a 2024.

Em relação aos fluxos e interações socioespaciais, o nordeste do estado do Pará devido aos seus condicionantes estruturais e endofoclimáticos, historicamente, propiciaram ao longo dos anos sucessivos deslocamentos populacionais, conforme mostram Valverde e Dias (1967) ao se referir à altíssima densidade demográfica. Destarte, o trecho entre Bragança e Belém merece destaque, pois contempla centros urbanos e econômicos como Capanema e Castanhal, sentido Região Metropolitana de Belém que oferece os principais serviços e equipamentos disponíveis no espaço regional (Ribeiro, 2020).

A cidade de Igarapé-Açu também merece destaque nesse movimento, pois, está localizada na porção central do trecho supracitado, apresenta significativo dinamismo comercial que atrai constantemente distintos segmentos, possui um forte sistema produtivo agrícola com ênfase nas culturas permanentes e temporárias, atrai investimentos públicos, principalmente, em infraestrutura, fortalecendo a malha viária que recorta a sede do município proporcionando maior mobilidade nas interações socioespaciais tanto com os municípios cooptados pela sua influência quanto por potencializar o fluxo econômico regional.

Nessa lógica, a cidade e o campo, o urbano e o rural estão imbricados a partir de relações complexas no cenário da economia globalizada. Observa-se um espraiamento urbano com seus

atributos amplamente voltado para uma padronização capitalista. Nessa reprodução, o Estado e seus agentes com seus interesses contemplam esses espaços, onde tendencialmente dispõem de investimentos em políticas públicas que fomentem os setores da economia, potencializando a reprodução espacial desigual a partir dos centros urbanos perpassando pelo meio rural, bem como possibilita avanços no setor de serviços, demonstrando que o Estado regula e impõe a maneira de como o espaço se desenvolve.

O município de Igarapé-Açu mesmo tendo sua formação socioespacial remetente à implantação da Estrada de Ferro, apresenta vínculos inerentes ao padrão inicial de formação das cidades da Amazônia que potencializava o rio como o vetor de circulação. No período em que Castro (2017) caracteriza como estrada de ferro – terra firme – solo, em um recorte temporal que inicia na década final do século XIX até as primeiras décadas do século seguinte, ocorre a implementação de políticas públicas regional voltadas para a colonização do nordeste do estado do Pará, culminando com significativo leva de imigrantes, provenientes, principalmente do Nordeste brasileiro com a finalidade de suprir a mão-de-obra nas lavouras temporárias e permanentes, fixando-os como elementos ativos para as atividades de construção e operacionalização da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) levando a consolidação de Igarapé-Açu propícia a circulação de pessoas e mercadorias (Penteado, 1967).

Destarte, com a iminência fragilização do modal ferroviário, por volta da metade do século XX, as estradas de rodagens surgem como alternativa proporcionando inúmeras metamorfoses socioespaciais. Nesse cenário, Igarapé-Açu é afetado diretamente, pois não consegue manter seu destaque regional de outrora no contexto da ferrovia, sendo superado por outros núcleos urbanos, com o Castanhal e Capanema (Penteado, 1967). O período em questão remete ao padrão denominado de estrada - terra firme – subsolo (Gonçalves, 2001), onde as estradas de rodagens integraram um conjunto de elementos que faziam parte de um processo desenvolvimentista permitindo a produção e a circulação em escalas distintas.

Inúmeras são as transformações socioespaciais com ênfase na política e economia. Essa dinâmica é própria do modo de produção capitalista, situação que, mesmo em escala micro, se apresenta em Igarapé-Açu, estabelecida a partir de temporalidades anteriores, devido à sua localização geográfica, a qual facilita a circulação de pessoas, bens, serviços e capital difundido pelos agentes capitalistas que vislumbram uma expansão ocasionada pela utilização encorpada das

instâncias sociais, com destaque para a economia, caracterizada pelo circuito espacial do transporte.

Diante do exposto, norteia-se esta pesquisa em torno dos fluxos do transporte por ônibus e micro-ônibus que compreendem o circuito espacial do transporte rural- urbano para entender a partir da ciência geográfica o imbricamento de relações dialéticas inerentes à complexidade das interações espaciais que potencializa a centralidade de Igarapé-Açu intrínseca na RGI de Castanhal.

Além da influência endógena, a cidade de Igarapé-Açu consegue influenciar direta e indiretamente, importantes localidades dos municípios de Maracanã e Marapanim, bem como localidades e a sede municipal de Magalhães Barata. Assim, objetiva-se analisar o processo de expansão das linhas de ônibus a partir dos fluxos vinculado à cidade de Igarapé-Açu atrelada ao circuito econômico produtivo regional, apontando os itinerários e as comunidades atendidas, bem como o papel destas e dos agentes do circuito em um recorte temporal entre 2017 a 2024.

O percurso metodológico ocorre pela imersão na pesquisa bibliográfica e documental com ênfase na produção e reprodução do espaço, rede urbana, interações espaciais e centralidade, levantamento documental e estatístico em sites de diversos órgãos e instituições em distintas escalas, pesquisa de campo com perspectiva exploratória na qualificação e quantificação dos dados e informações a partir das entrevistas e observações, além de procedimentos cartográficos necessários para validação da pesquisa.

Os agentes/sujeitos da pesquisa são os profissionais que prestam os serviços de deslocamento das localidades para a sede municipal de Igarapé-Açu, como os proprietários e condutores (transportadores) dos ônibus/micro-ônibus; as pessoas/usuários que residem nas localidades e adjacências que utilizam os serviços prestados (transportados); os representantes dos órgãos que regulam o transporte no âmbito local (reguladores); os empresários do ramo atacadista e varejista da cidade de Igarapé-Açu, dentre outros que figuram nesse cenário.

Após a identificação das rotas dos ônibus que atendem as comunidades, estruturam-se os levantamentos cartográficos por meio dos Sistemas de Informações Geográficas (SIG's) com as devidas análises e interpretações, onde Castro (2019) sugere que haja uma sincronia, um rigor entre o projeto de pesquisa a partir do seu objeto de estudo com os conceitos e método

cartográfico, desfazendo a prática recorrente de colocar a Cartografia como elemento secundário nas análises espaciais geográficas.

As representações cartográficas inerentes à pesquisa são produzidas a partir de levantamentos cartográficos sistematizados utilizando as tecnologias em Geoprocessamento alocadas nos Sistemas de Informações Geográficas (SIG's) manuseados no software livre QGIS 3.28, versão Firenze, absorvendo uma base cartográfica de domínio e acesso público de diferentes instituições, além de dados e informações tratadas no Excel que também serão incorporadas ao ambiente do software.

Nos produtos cartográficos é utilizado o Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas, sendo o SIRGAS 2000, o DATUM oficial do Brasil, conforme a Resolução IBGE nº 01/2015 de 24/02/2015. Para melhor visualização dos fluxos, a manipulação do software Inkscape será fundamental para a produção de cartogramas representativos das rotas a partir das comunidades.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os processos técnicos imbricados em uma espacialidade permitem transformações socioespaciais inerentes às ações, intencionalidades e interesses dos diversos agentes, sobretudo, o Estado, em uma lógica capitalista. Nesse aspecto, destaca-se o transporte enquanto instrumento imprescindível para a dinâmica de produção e reprodução do capital em distintas escalas.

Em relação à produção do espaço, Santos (2004) aponta para a artificialização do meio (natureza) a partir da intervenção do homem. Ou seja, para que o homem seja provedor dessas transformações ele precisa criar instrumentos que modifiquem a natureza. Logo, ele começa a moldar o espaço, perpassando pelas temporalidades (técnica, ciência e informação) que aspira uma metamorfose que, geralmente, beneficia uma minoria dominante, por meio do trabalho (uso da técnica).

A compreensão espaço-temporal parte do uso e apropriação do território pela sociedade com a produção espacial organizada e disciplinada conforme o trabalho potencializado pela manipulação da técnica em uma dinâmica coletiva, pois Souza (2018, p. 33) aponta que “no imaginário capitalista, a natureza está em uma concepção produtivista da história, do espaço e da sociedade”.

Nessa lógica, a artificialidade do tempo é manipulada pela sociedade do consumo, da instantaneidade, da flexibilização econômica, promovendo o surgimento de novos objetos geográficos e novas formas de gerir o tempo e a natureza, acarretando modificações nas relações sociais com intervenções claras do homem a agir nocivamente contra a natureza para alcançar seus propósitos.

As relações no contínuo espacial cidade-campo apresentam elementos que convergem para uma estrutura dialética, com relações assimétricas, tornando-as, historicamente, desiguais, postulando a cidade como meio para dinamizar o processo de desenvolvimento capitalista, via rede urbana, através da acumulação e dominação, que resulta na absorção do campo (Corrêa, 1988).

Entende-se que os fluxos são os aspectos visíveis inerentes às interações espaciais. Estas, para Corrêa (1997, p. 279) “[...] constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”. Logo, o indivíduo, independente do contexto, promove as interações espaciais corroborando para um dinamismo dialético na reprodução do espaço, pois remontam a necessidade da sociedade, seja ela total ou parcial, imergir nesse movimento que permite a inserção no tempo vigente.

A esse respeito, Ribeiro (2020) pontua que essa complexidade denotada nas interações espaciais é um elemento intrínseco à concepção desenvolvimentista regional que possibilita por meio das estruturas voltadas ao transporte, em distintos contextos, oportunizar um dinamismo amplo com perspectivas em diferentes escalas. Nesse aspecto, é notório que o transporte contribui em (re) definir o fortalecimento dos centros urbanos com espacialidades e interações entre os mesmos, potencializando a partir dos interesses, intenções e conflitos entre os diversos agentes sociais atuantes, certa centralidade econômica.

Na visão de Ribeiro (2020, p. 43) “[...] A centralidade se refere ao grau de importância de um centro urbano a partir de suas funções centrais”. Entende-se que a evolução desse processo vem acompanhada de justificativas que apontam no território amazônico as possibilidades de trazer soluções para os problemas de interações das pequenas cidades, em uma perspectiva econômica que permita maior geração de emprego e renda, e, acima de tudo, “inclusão” na esfera capitalista.

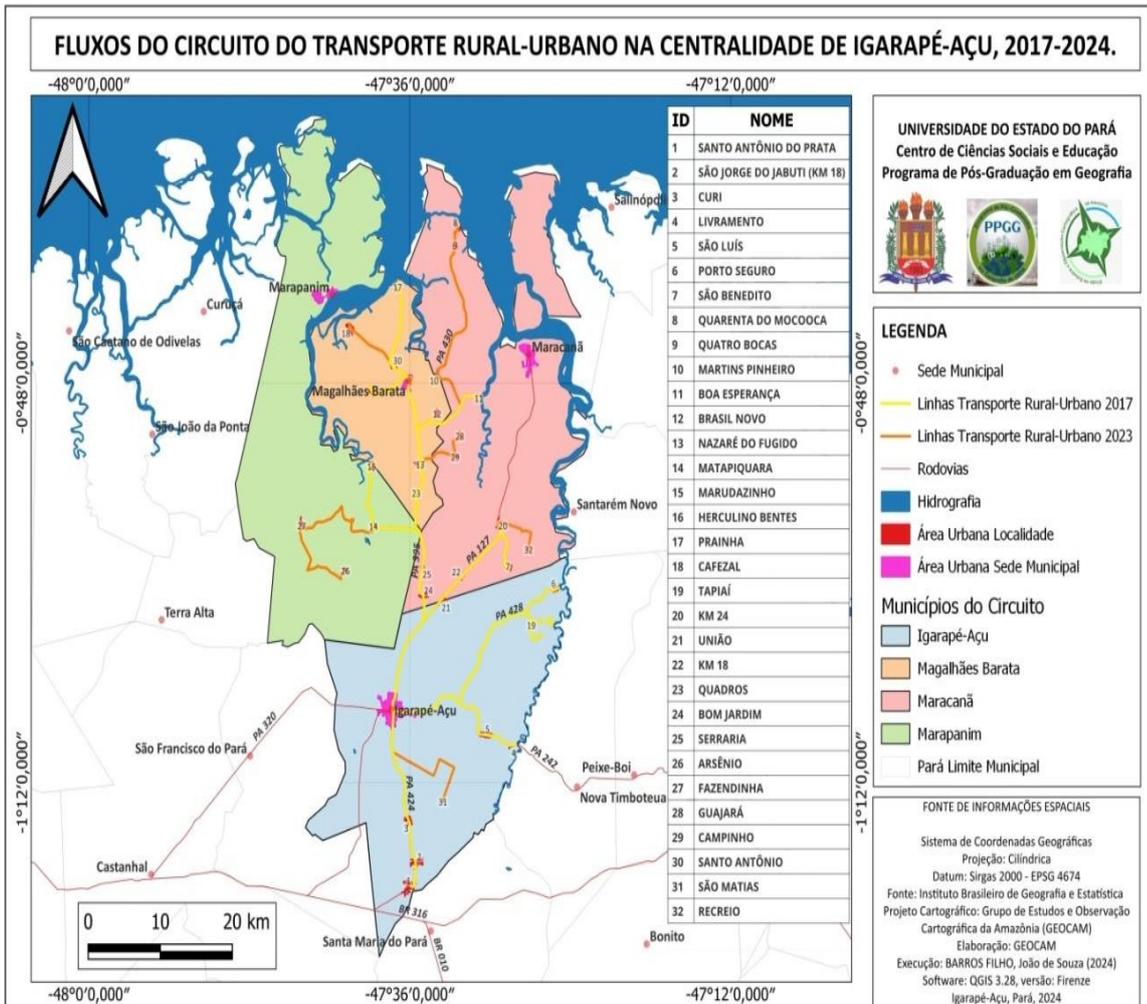
Nesse contexto, o circuito espacial do transporte rural-urbano em Igarapé-Açu representa uma lógica socioeconômica, que mesmo em escala inferior perante Castanhal e Capanema, traz consigo a possibilidade de estimular o crescimento do comércio local refletido, paulatinamente, a partir do dualismo e nas contradições entre as populações urbana e rural.

Logo, o transporte se torna um instrumento artificial que materializa as conexões e as interações, pois, principalmente a agricultura e toda sua cadeia produtiva destinada ao consumo e à comercialização dependem de estruturas viárias capazes de facilitar o escoamento da diversidade produtiva, bem como, intensificar a mobilidade espacial campo-cidade, por meio do deslocamento de pessoas em busca da aquisição de elementos consumíveis restritos ao espaço urbano tido como centralidade.

As articulações existentes entre cidade e campo se configuram em múltiplos níveis de contradições por meio de uma espacialidade construída hierarquicamente que leva ao surgimento de uma centralidade. A nova centralidade econômica e urbana de Igarapé-Açu, salienta-se que seja fruto de resquícios históricos em suas transformações socioespaciais por meio dos sistemas de transporte. As relações capitalistas pertinentes a uma centralidade perpassam por políticas que atendem seus anseios no controle dos mecanismos essenciais que envolvem os setores da economia.

Com a saída das tradicionais linhas intermunicipais, conforme aponta o Mapa 1, a territorialização de novos agentes transportadores perpassa pelo surgimento de novas rotas articulando localidades, elevando essa mobilidade constante entre o campo e a cidade, fortalecendo a polaridade igarapeaçense. Por outro lado, há possibilidades de conflitos entre os agentes transportadores do circuito com transportadores aleatórios presentes nas principais rotas, uma vez que não existe uma regulação mais eficiente das linhas.

Mapa 1: Dinamismo espacial do transporte rural-urbano na nova centralidade econômica de Igarapé-Açu, 2017-2024.



Fonte: Geocam, 2024. Elaborado pelo autor, 2024.

No momento inicial desta investigação, em 2017, do ponto de vista físico e visível, realizou-se um levantamento prévio do predomínio das empresas que tinham suas frotas compostas, principalmente, por ônibus e micro-ônibus, integrando a partir das rotas estratégicas as principais localidades dos municípios supracitados à cidade de Igarapé-Açu. No cenário atual, o qual denominamos de “Tempo 2” em uma perspectiva socioeconômica, observa-se em Igarapé-Açu a revitalização de importantes eixos (rodovias estaduais), dentre elas, as PA’s 127, 242, 320 e

424 que perpassam no seu espaço geográfico, além das PA's 395 em Magalhães Barata, 430 que recorta parte dos municípios de Magalhães Barata e Maracanã e, PA 220 (Trans Maú) em Marapanim figuram como importantes meios que materializam inúmeras modificações que alavancam o fluxo de pessoas e produtos, provocando uma metamorfose relevante nesse recorte espacial.

Nesse sentido, corrobora-se com Casto (2015, p.17) onde perspectiva “a busca em compreender como as infraestruturas estáveis permitem a produção, a comunicação, a distribuição, o consumo e as trocas necessárias para a reprodução do sistema”. Logo, permite-se a consolidação das principais empresas, pois conseguem ampliar suas frotas e aumentar o número de rotas integrando algumas localidades que não eram atendidas ou eram atendidas precariamente em momento anterior, bem como maior ascensão do comércio no âmbito varejista e atacadista.

O dinamismo maior acontece nos eixos de circulação que estão compreendidos entre a margem esquerda do rio Caripi, principal afluente do rio Maracanã e à margem direita do rio Marapanim. Nesse recorte, o fluxo do transporte é intenso e reforça a crescente tendência da nova centralidade de Igarapé-Açu materializada por diversas vias de circulação rodoviária importante para o fluxo do recorte territorial em evidência dentro da RGI Castanhal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Algumas considerações apontam que as articulações existentes entre cidade e campo configuram-se em múltiplos níveis de contradições por meio de uma espacialidade construída hierarquicamente que leva ao surgimento de uma centralidade. A nova centralidade de Igarapé-Açu reforçar-se a partir de seus desdobramentos históricos das transformações socioespaciais por meio do transporte. A sua posição geográfica que outrora a consolidou no contexto da Estrada de Ferro, hoje, é recortada por uma significativa malha rodoviária, ressurgiu e desponta como fatores em cooptar e absorver as demandas a partir de seu comércio em expansão.

No circuito espacial do transporte, os estabelecimentos comerciais, as instituições financeiras e os equipamentos urbanos diversos são os principais fixos que atraem fluxos na perspectiva de produzir e reproduzir determinado espaço. O deslocamento, o acesso e usufruto de uma centralidade constitui um movimento cotidiano a partir de itinerários estabelecidos a partir das localidades, fortalecendo esse vínculo rural-urbano.

Nesse cenário, tem-se a compreensão de que as transformações intrínsecas ao campo e a cidade em relação ao transporte estão atreladas à maneira e a condição de produção e reprodução capitalista no espaço. Logo, é possível o surgimento de conflitos envolvendo os agentes do circuito. Dessa forma, a partir deste cenário dialético, possibilita-se um ordenamento que favoreça a os desdobramentos futuros da cidade de Igarapé-Açu.

REFERÊNCIAS

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). Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, 2015.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. Belém: da Formação da Cidade à atuação dos Agentes do Sistema de Transporte Urbano. In: **Em Belém dos 400 anos: Análises Geográficas e Impactos Antropogênicos**. Christian Nunes da Silva, Luziane Mesquita da Luz, Franciney Carvalho da Ponte e José Edilson Cardoso Rodrigues, 275 – 296. Belém: GAPTA – UFPA, 2017.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. “**Projeto Cartográfico e a Pesquisa: a implementação da escrita gráfica nos princípios geográficos e o tripé Geografia - Cartografia - Geoinformação**”. INTERESPAÇO: REVISTA DE GEOGRAFIA E INTERDISCIPLINARIDADE, v. 5, Grajaú (MA). p.12337 17.2019.

CORRÊA, Roberto Lobato. O Estudo da Rede urbana: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 50 (2): 107-124, abr./jun. 1988.

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.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **Divisão Regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**. Rio de Janeiro: Coordenação de Geografia IBGE, 2017.

GONÇALVES, Carlos Walter. **Amazônia, Amazônias**. 1 Ed. São Paulo: Contexto, 2001.

PENTEADO, Antônio Rocha. Problemas de colonização e uso da terra na Região de Bragantina no Estado do Pará. Belém: EDUFPA, 1967.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Rede urbana e interações espaciais na Região Nordeste do Pará**. Belém: EDUEPA, 2020.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: EDUSP, 2004.

SOUZA, Marcelo Lopes. Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial. 4ª ed. - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018.

VALVERDE, O; DIAS, C. V. **A rodovia Belém-Brasília**: estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: IBGE, 1967.