UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

JOSÉ QUEIROZ DE MIRANDA NETO

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 – SP
2016

JOSÉ QUEIROZ DE MIRANDA NETO

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

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Faculdade de Ciência e Tecnologia da UNESP - Campus de Presidente Prudente - Área de Concentração: Produção do Espaço Geográfico, para obtenção do Título de Doutor em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito

Presidente Prudente – SP
2016

TERMO DE APROVAÇÃO

JOSÉ QUEIROZ DE MIRANDA NETO

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

BANCA EXAMINADORA

_____
Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito
Orientador

_____
Avaliador 1

_____
Avaliador 2

_____
Avaliador 3

_____
Avaliador 4

Presidente Prudente – SP
2016

À minha mãe, Maria de Lourdes
À minha esposa Kelly Faro
À minha filha Beatriz

AGRADECIMENTOS

Em razão das diversas contribuições, diretas e indiretas, envolvidas no desenvolvimento desta pesquisa, gostaria de registrar aqueles que estiveram mais próximos e que, de alguma forma, também foram protagonistas nesse importante período de formação. Agradeço, então:

Ao meu orientador Eliseu Savério Sposito, que soube conduzir a orientação com paciência e compreensão, sempre incentivando a autonomia na produção intelectual.

Aos professores Everaldo Melazzo e Arthur Whitacker, que contribuíram decisivamente no desenvolvimento deste trabalho entes, durante e após a qualificação de doutorado.

Aos professores da Pós-graduação em Geografia da FCT/Unesp, por proporcionarem um excelente período de formação durante o curso de doutorado.

À CAPES, por proporcionar a existência do Doutorado Interinstitucional (DINTER), que está contribuindo diretamente à formação docente no estado do Pará.

Aos professores responsáveis pelo DINTER Calos Bordalo, na UFPA e João Osvaldo, na UNESP, que viabilizaram todos os procedimentos necessários para o andamento do programa em nível institucional.

Aos colegas e amigos do DINTER, que acompanharam, ajudaram e foram presentes em vários momentos importantes (incluindo aqueles de descontração). Muitos que, de início eram colegas e se tornaram amigos, como Benedito, Mauro, Léia e Adolfo.

Aos colegas dos cursos de Mestrado e Doutorado da UNESP de Presidente Prudente, que estiveram presentes em várias situações de nossa acolhida na instituição.

Ao colega e amigo do DINTER, Willame Ribeiro, que também contribuiu de modo decisivo no desenvolvimento desta tese a partir de várias considerações e apontamentos importantes.

Aos amigos Alessandro Galvão, Paulo Paixão e José Antônio Herrera, que dividiram as angustias e desafios de se fazer a pesquisa acadêmica e ajudaram com perguntas, acertos finais, livros e outras contribuições diretas e indiretas.

Aos que contribuíram a partir de entrevistas, em especial o Padre Frederico Tschol da Prelazia do Xingu, que concedeu importantes informações a respeito da história de Altamira, porém faleceu antes da concretização desta Tese.

À Presidenta do Brasil eleita Dilma Vana Rousseff, que junto ao seu antecessor Luiz Inácio Lula da Silva possibilitaram um novo momento para a formação superior no Brasil.

À minha família: esposa, mãe, irmão e filhos, pela ternura e pela paciência nos momentos mais tensos do desenvolvimento deste trabalho.

Aos habitantes da região do Xingu e da Transamazônica, principalmente àqueles que reexistem diante das investidas do grande capital e deixam suas marcas indissolúveis na história.

“Para agir sobre a realidade, deve-se determinar seus pontos críticos de crise, transformação em outra coisa; deve-se captar o ponto e o instante em que uma ação suplementar relativamente fraca pode produzir o resultado decisivo”

(Henry Lefebvre – Lógica formal, lógica Dialética)

RESUMO

As implicações espaciais da instalação de grandes projetos na Amazônia, como estradas, usinas hidrelétricas e indústrias de mineração, têm sido objeto de várias frentes de análise em Geografia no intuito de debater a respeito do papel transformador desses empreendimentos em contextos urbanos particulares. A partir de 2010, quando é liberada a licença de instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte, percebe-se uma dinâmica social diferenciada, sobretudo marcada pela produção de novas formas espaciais e novas relações que envolvem a cidade e a rede urbana. Considerando essa realidade, a presente pesquisa resolveu articular o processo de construção da usina de Belo Monte ao tema das cidades médias, tendo como como base a seguinte questão: em que medida as transformações espaciais desencadeadas a partir da instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte produzem uma reestruturação da cidade e uma reestruturação urbana? A área efetiva de estudos abrange, portanto, duas escalas de análise articuladas: a cidade de Altamira-PA, situada às margens do rio Xingu, a 54 km² de distância da área de construção da usina de Belo Monte, e a Região de Influência de Altamira (RIA). Esta última é baseada em dois estudos complementares do IBGE (REGIC de 2007 e Divisão Urbano-regional, de 2013) e corresponde aos centros urbanos situados no interfluxo entre o rio Xingu (Vitória do Xingu, Senador José Porfírio e Porto de Moz) e a rodovia Transamazônica (Altamira, Anapu, Pacajá, Medicilândia Uruará e Brasil Novo). No que se refere a Altamira, parte-se da ideia de que esta cidade atua como uma cidade média, uma vez que funciona como uma intermediadora entre as grandes cidades e os centros locais, permitindo-se adentrar aos autores que trabalham nesse campo de estudo. A pesquisa em questão possui como objetivo geral analisar os eventos resultantes da instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte em Altamira-PA e em sua região de influência (RIA), de modo a verificar em que medida produzem a reestruturação da cidade e a reestruturação urbana. Com a utilização do método dialético, pretende-se fazer a leitura do movimento, da contínua transformação, do perpétuo *vir-a-ser,* enfatizando-se a lei da transformação da quantidade em qualidade. Por essa perspectiva, os dados sobre a cidade (o crescimento populacional, a expansão territorial, a criação novos loteamentos e as transformações na paisagem) e os dados regionais (a intensidade das interações espaciais, os atendimentos de saúde, as diferenças do PIB municipal, as características das finanças públicas, a distribuição das instituições financeiras e as mudanças no quadro empresarial) são devidamente analisados e articulados em um modelo explicativo denominado de “nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana”, que situa os acontecimentos, práticas e processos espaciais de acordo com um eixo de transformação estrutural (da estruturação à reestruturação) e com a escala de análise (da cidade e da rede urbana). A tese comprovada pela pesquisa é de que os feixes de vetores desencadeados pela usina hidrelétrica promovem transformações que se vinculam tanto à estruturação (lógica mais duradoura de constituição espacial) quanto à reestruturação (rupturas nas tendências anteriores) e se apresentam em intensidades diferenciadas de acordo com cada escala analisada. Pela disposição dos nexos inseridos dentro do modelo explicativo, é possível afirmar, portanto, que as transformações desencadeadas pela usina hidrelétrica de Belo Monte possuem um caráter concentrador, com mudanças que apontam mais em direção à reestruturação da cidade que no sentido da reestruturação urbana.

Palavras Chave: reestruturação da cidade, reestruturação urbana, Altamira, Amazônia.

ABSTRACT

The spatial implications of large projects installation in the Amazon, such as roads, hydroelectric plants and mining industries have been the subject of several fronts of analysis in geography in order to demonstrate the transformative role of these enterprises in particular urban contexts. Starting in 2010, when the license installation of the hydroelectric plant of Belo Monte is released, it is clear a different social dynamic, particularly marked by the production of new spatial forms and new relationships involving the city and the urban network. Given this reality, this study decided to articulate the process of construction of the Belo Monte plant to the issue of medium-sized cities, based on the following question: how far the spatial transformations triggered from the installation of the hydroelectric plant of Belo Monte produce a city reorganization and an urban reorganization? The effective area of study covers, therefore, two articulated scales of analysis: the city of Altamira (Pará), situated at the margins of the Xingu river – 54km² away from the area of construction of the Belo Monte plant –, and the Region of Influence in Altamira (RIA). This latter is based on two complementary studies of IBGE (REGIC of 2007 and Division Urban-Regional, of 2013) and corresponds to the urban centers in the interflow between the Xingu river (Vitória do Xingu, Senador José Porfírio and Porto de Moz) and the Trans-Amazonian highway (Altamira, Anapu, Pacajá, Medicilândia, Uruará and Brasil Novo). With regard to Altamira, it is started from the idea that this city serves as a medium-sized city, since it functions as an intermediary between the big cities and local centers, allowing to enter authors who work in this field of study. The research in question has as main objective to analyze the events resulting from the installation of the hydroelectric plant of Belo Monte in Altamira-PA and its area of influence (RIA) in order to verify how much they produce the reorganization of the city and the urban reorganization. With the use of the dialectical method, is intended to do the reading of the movement, of the continuous transformation, of the perpetual coming-to-be, with emphasis on the law of transformation of quantity into quality. Under this perspective, the data about the city (population growth, territorial expansion, new allotments creation, and the changes in the landscape) and the regional data (the intensity of spatial interactions, the health care, the differences of local GDP, the characteristics of public finances, the distribution of financial institutions and changes in the business environment) are properly analyzed and articulated in an explanatory model called “nexus of re-structuring of the city and the urban network”, which places the events, practices and spatial processes according to an axis of structural transformation (from structuration to restructuring) and with the analysis scale (of the city and the urban network). The thesis confirmed by the research is that the vectors beams triggered by the hydroelectric plant promotes transformations that are linked both to the structuration (the most enduring logic of space constitution) as to the restructuring (ruptures in the previous tendencies) and are present in different intensities according to each analyzed scale. By the arrangement of inserted nexus within the explanatory model, it can be said, therefore, that the changes triggered by the hydroelectric plant of Belo Monte have a concentrator character, with changes that point more toward the restructuring of the city than in the direction of urban restructuring.

Keywords: restructuring of the city, urban restructuring, Altamira, Amazon.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Valor da produção de Altamira por setor de atividades - 1968 114
Tabela 2 – Empreendimentos imobiliários até o ano de 2000 138
Tabela 3 – Cidades de origem de trabalhadores (escritório) 165
Tabela 4 – Cidades de origem de trabalhadores (obras) 166
Tabela 5 – Empreendimentos imobiliários entre 2000 e 2010 194
Tabela 6 – Informações gerais sobre a ada urbana – 2013 224
Tabela 7 – As áreas de Reassentamento Urbano Coletivo (RUC) 226
Tabela 8 – Distâncias em relação à área central – ADA e RUC 228
Tabela 9 – Imigrantes com destino ao município de Altamira (trabalho e estudo) - censo 2000 267
Tabela 10 – Imigrantes com destino ao município de Altamira para fins de trabalho - censo 2010 .. 269
Tabela 11 – Migrações pendulares para fins de trabalho – 2010 (com retorno diário) 270
Tabela 12 – Imigrantes com destino ao município de Altamira para fins de estudo - censo 2010 271
Tabela 13 – Empresas aereas e embarques no aeroporto de Altamira 283

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Principais fontes de dados utilizadas na pesquisa 27
Quadro 2 – Técnicas de pesquisa conforme a fonte de dados obtida 28
Quadro 3 – Diferentes usos do termo estrutura em relação ao espaço social 46
Quadro 4 – Reestruturação regional e reestruturação da forma urbana 49
Quadro 5 – Amazônia: rede urbana em dois momentos 79
Quadro 6 – Municípios do Pará e do Amazonas de acordo com o PIB e o IDH 82
Quadro 7 – Tipologias das cidades médias da calha solimões-amazonas 87
Quadro 8 – Formação da região de influência de Altamira 124
Quadro 9 – População da região de influência de Altamira – 1970 a 2000 125
Quadro 10 – Composição acionária da norte energia S.A. 153
Quadro 11 – Incorporadoras que atuam em Altamira até dezembro de 2015 212
Quadro 12 – Empreendimentos do programa mcmv em Altamira 219
Quadro 13 – Resumo das transformações no espaço intraurbano de Altamira 247
Quadro 14 – Rede urbana de Altamira em diferentes versões da regic 258
Quadro 15 – Nº de atendimentos ambulatoriais em Altamira por município de origem 274
Quadro 16 – Empresas de transporte intermunicipal em Altamira 278
Quadro 17 – Movimento anual de carga aérea e correios (t/ano) 282
Quadro 18 – Receitas orçamentárias realizadas por tipo de imposto (em r$ 1.000) 301
Quadro 19 – Instituições financeiras, ano de operação e n° de agências na ria 306
Quadro 20 – Postos de atendimento na ria entre 2009 e 2014 307
Quadro 21 – Novas empresas em Altamira classificadas por atividade principal 321
Quadro 22 – Nexos de re-estruturação da cidade (quadrantes a e b) 333
Quadro 23 – Nexos de re-estruturação da rede urbana (quadrantes c e d) 334

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Evolução da população do município de Altamira entre 1950 e 2010 132
Gráfico 2 – Composição acionária da CCBM 154
Gráfico 3 – Evolução do movimento anual de passageiros no aeroporto de Altamira 280
Gráfico 4 – Evolução da população urbana e projeção para 2015 na RIA 288
Gráfico 5 – População rural e urbana nos municípios da região imediata de Altamira - 2010 290
Gráfico 6 – Taxa de urbanização nos municípios da região imediata de Altamira 291
Gráfico 7 – Produto interno bruto municipal (em R$ 1.000) 293
Gráfico 8 – PIB per capita (em reais) com valores corrigidos pelo deflator do PIB 295
Gráfico 9 – Valor Adicionado Bruto da Indústria (em R$ 1.000) 296
Gráfico 10 – Valor adicionado Bruto dos serviços (em R$ 1.000) corrigido pelo deflator do PIB 297
Gráfico 11 – Valor adicionado Bruto da administração pública (em R$ 1.000) 299
Gráfico 12 – Soma de Impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos (em R$ 1.000) 300

Gráfico 13 – Número de Agências da RIA 305
Gráfico 14 – Operações de crédito nos municípios da RIA (em reais) corrigidos pelo IPCA..... 309
Gráfico 15 – Operações de crédito por banco em Altamira (em reais) corrigidos pelo IPCA 310
Gráfico 16 – Financiamentos por banco em Altamira (em reais) corrigido pelo IPCA 311
Gráfico 17 – Financiamentos imobiliários em Altamira (em reais) corrigido pelo IPCA 312
Gráfico 18 – Número de unidades empresariais locais 315
Gráfico 19 – Pessoal ocupado assalariado..... 316
Gráfico 20 – Novas empresas em Altamira entre 2009 e 2014 317
Gráfico 21 – Novas empresas em Altamira por tipo de atividade entre 2009 e 2014 318
Gráfico 22 – Novas empresas em Altamira por tipo de atividade entre 2009 e 2014 319
Gráfico 23 – Mão de obra da Usina de Belo Monte entre julho de 2012 e dezembro de 2014..... 326
Gráfico 24 – Admissões e demissões por mês do Consórcio Construtor Belo Monte (CCBM) 327
Gráfico 25 – Admissões e desligamentos em Altamira – Construção 328
Gráfico 26 – Admissões e desligamentos em Altamira – Serviços..... 328
Gráfico 27 – Admissões e desligamentos em Altamira – Comércio 328
Gráfico 28 – Admissões e desligamentos em Altamira – Indústria..... 328

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Definição da área em estudo: centros urbanos e unidades territoriais..... 20
Mapa 2 – Rede Urbana da Amazônia Legal – 1970 76
Mapa 3 – Rede Urbana da Amazônia Legal – 2010 78
Mapa 4 – Município de Souzel – 1874/1911 97
Mapa 5 – Volta Grande do Xingu – 1896 100
Mapa 6 – Altamira – Pontos de Ocupação entre os séculos XVII e XIX 101
Mapa 7 – Altamira na década de 1940 109
Mapa 8 – Formação da Região de Influência de Altamira 124
Mapa 9 – Rede Urbana articulada por Altamira - 1995..... 128
Mapa 10 – Expansão Urbana de Altamira: 1960 – 2010 137
Mapa 11 – Arranjo geral de Belo Monte 149
Mapa 12 – Sistema Elétrico Brasileiro 156
Mapa 13 – Deslocamentos de trabalhadores para Belo Monte 164
Mapa 14 – Altamira: caracterização intraurbana em 2010 192
Mapa 15 – Localização das áreas comerciais de Altamira - 2010..... 193
Mapa 16 – Bairros de Altamira em 2010..... 197
Mapa 17 – População residente por setores censitários em 2000 e 2010 199
Mapa 18 – População residente por número de domicílios em 2000 e 2010..... 200
Mapa 19 – Rendimento médio por setores censitários em 2000 e 2010..... 202
Mapa 20 – Evolução da Malha Urbana de Altamira entre 1970 e 2014 204
Mapa 21 – Loteamentos Urbanos em Altamira - 2015 208
Mapa 22 – Núcleo Urbano de Altamira – ADA Urbana..... 224
Mapa 23 – Deslocamentos da ADA Urbana para as RUC 227
Mapa 24 – Cobertura da rede de abastecimento de água 238
Mapa 25 – Cobertura do sistema de coleta de esgoto 239
Mapa 26 – Valores observados dos terrenos urbanos de acordo com o caderno de preços 245
Mapa 27 – Rede urbana de Altamira de acordo com a REGIC entre 1972 e 2007 259
Mapa 28 – Altamira: REGIC e Divisão Urbano Regional..... 262
Mapa 29 – Rede Urbana de Altamira: Fluxos da produção agropecuária..... 263
Mapa 30 – Níveis de integração entre os centros: demais temas - REGIC 2007 264
Mapa 31 – Deslocamento para fins de trabalho e estudo – 2000 266
Mapa 32 – Deslocamentos para fins de trabalho e estudo na RIA - 2010 269
Mapa 33 – Fluxos de atendimentos ambulatoriais na Região de Influência de Altamira 274
Mapa 34 – Principais fluxos de transportes intermunicipais 279
Mapa 35 – Principais destinos e fluxos aéreos entre 1999 e 2014 (pousos e decolagens)..... 281
Mapa 36 – Densidade de empresas criadas em Altamira entre 2010 e 2014..... 324
Mapa 37 – Localização das empresas criadas entre 2010 e 2014 em Altamira - PA 326

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana 59
Figura 2 – Nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana em cidades médias do Brasil..... 71
Figura 3 – Relacionamento funcional dos povoamentos da fronteira..... 84
Figura 4 – Questões relacionadas às diferentes abordagens sobre a urbanização..... 89
Figura 5 – Vista parcial de Altamira à margem do Xingu em fevereiro de 1955 110
Figura 6 – Avenida Sete de Setembro em 1940..... 111
Figura 7 – Avenida Cel. José Porfírio em 1940 112
Figura 8 – Esquema de planejamento urbano-rural para o projeto Altamira-1..... 119
Figura 9 – Agrópolis de Brasil Novo em 1970..... 120
Figura 10 – Belo Monte e integração entre nos espaços de produção e consumo de energia 159
Figura 11 – Áreas de maior concentração de trabalhadores (apenas obras) 167
Figura 12 – Esquema das relações entre os agentes locais em Altamira..... 171
Figura 13 – Anel de agentes e processos sob o efeito da usina de Belo Monte..... 173
Figura 14 – Estrutura urbana e os processos de crescimento da cidade segundo Burgess 180
Figura 15 – Estrutura urbana de Altamira segundo Tourinho (2011) 187
Figura 16 – Evolução da malha urbana de Altamira..... 190
Figura 17 – Casas em palafitas no leito do Igarapé Ambé 196
Figura 18 – Diferentes situações do circuito imobiliário em Altamira 215
Figura 19 – Fotos do Residencial Santa Benedita..... 220
Figura 20 – Fotos do residencial Ilha do Arapujá..... 222
Figura 21 – Painel Fotográfico da ADA Urbana..... 226
Figura 22 – Painel Fotográfico das RUC e Vila dos Trabalhadores 230
Figura 23 – Painel Fotográfico das ocupações irregulares..... 233
Figura 24 – Outdoor da Norte Energia em um dos pontos da cidade 236
Figura 25 – Igarapé Altamira: antes e depois das intervenções paisagísticas..... 240
Figura 26 – Principais intervenções do projeto de requalificação urbana em Altamira 241
Figura 27 – Distância média das áreas habitacionais em relação à área central 243
Figura 28 – Casas de alto padrão em bairros periféricos de Altamira..... 246
Figura 29 – Tipos de organização espacial dendrítica e capitalista avançada..... 260
Figura 30 – Tipos de unidades de atendimento presentes na RIA..... 304
Figura 31 – Definições das unidades territoriais do RIA por grupos de classificação 313
Figura 32 – Estabelecimentos do comércio varejista em Altamira 322
Figura 33 – Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana - Altamira e RIA..... 331

LISTA DE SIGLAS

ACIAPA	Associação Comercial, Industrial Agropastoril
ADA	Área Diretamente Afetada
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
BACEN	Banco Central do Brasil
BASA	Banco da Amazônia S.A.
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CCBM	Consórcio Construtor Belo Monte
CNAE	Código Nacional de Atividade Econômica
COFINS	Contribuição para Financiamento da Seguridade Social
COMARA	Comissão de Aeroportos da Região Amazônica
COOTAIT	Cooperativa de Transporte Rodoviário de Passageiros
COSAMPA	Companhia de Saneamento do Pará
DEMUTRAM	Departamento Municipal de Trânsito
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
FAPESPA	Fundação Amazônia Paraense de Amparo à Pesquisa
FEBRABAN	Federação Brasileira de Bancos
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FORT XINGU	Fórum Regional de Desenvolvimento Econômico e Socioambiental da Transamazônica e Xingu
GEDTAM	Grupo de Estudos Desenvolvimento e Dinâmicas Territoriais na Amazônia
HOTRAN	Horário de Transporte
IBAMA	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDESP	Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma agrária
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto Sobre Serviços de qualquer natureza
ITBI	Imposto de Transmissão de Bens Imóveis Inter-Vivos
JUCEPA	Junta Comercial do Estado do Pará
LOTAP	Loteamento Nossa Senhora de Aparecida
MAB	Movimento dos Atingidos por Barragens
MDTX	Movimento pelo Desenvolvimento da Transamazônica e Xingu
MOC	Módulo de Colonização
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
MXVPS	Movimento Xingu Vivo para Sempre
NEPECAB	Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia
OLAP	Olaria Aparecida
PAA	Posto Avançado de Atendimento
PAB	Posto de Atendimento Bancário Especial
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAE	Posto de Atendimento Eletrônico
PBA	Plano Básico Ambiental
PDRS-X	Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Xingu
PGE	Projetos de Grande Escala
PIB	Produto Interno Bruto
PIC	Programa Integrado de Colonização
PIN	Programa de Integração Nacional
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
POLAMAZÔNIA	Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
RAIS	Relação Anual de Informações

REGIC	Região de Influência das Cidades
RIA	Região de Influência de Altamira
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RMB	Região Metropolitana de Belém
RUC	Reassentamento Urbano Coletivo
SECTAM	Secretaria Executiva de Ciência e Tecnologia e Meio Ambiente
SEPLAN	Secretaria de Planejamento do Município de Altamira
SEPOF	Secretaria Executiva de Planejamento, Orçamento e Finanças do Estado do Pará
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SIN	Sistema Interligado Nacional
SINE	Sistema Nacional de Emprego
SMER	Secretaria Municipal de Estradas de Rodagem
SPVEA	Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
STF	Superior Tribunal Federal
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
VAB	Valor Adicionado Bruto
ZFM	Zona Franca de Manaus

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **16**
DEFINIÇÃO DO PROBLEMA 21
OBJETIVOS 23
O MÉTODO, AS TÉCNICAS E AS FONTES DA PESQUISA 24
AS BASES CONCEITUAIS E A ESTRUTURAÇÃO DOS CAPÍTULOS 28

CAPÍTULO 1 – OS NEXOS DE RE-ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE E DA REDE URBANA **33**
1.1 A CIDADE, O URBANO E A RE-ESTRUTURAÇÃO 38
1.1.1 Estrutura, Estruturação e o Espaço Social 39
1.1.2 Teorizando a mudança: os nexos de re-estruturação 51
1.1.3 Cidades médias: transformações na forma urbana e redefinição dos papéis regionais . 64
1.2 CIDADES MÉDIAS NA AMAZÔNIA: RUPTURAS NA DINÂMICA ESPACIAL E OS NEXOS DA MODERNIDADE 73
1.2.1 A gênese e a estruturação da rede urbana na Amazônia 74
1.2.2 As cidades médias na Amazônia e as diferentes abordagens de análise 83

CAPÍTULO 2 - DA CATEQUESE À INTEGRAÇÃO NACIONAL: UM HISTÓRICO DE ALTAMIRA E DE SUA REGIÃO DE INFLUÊNCIA **90**
2.1 NO CORAÇÃO DA "VOLTA GRANDE": FUNDAÇÃO DA VILA E PRIMEIRAS OCUPAÇÕES 92
2.1.1 Entre florestas, rios e cachoeiras: a conquista do Xingu. 93
2.1.2 O Município de Souzel e a Vila de Altamira 96
2.2 A ECONOMIA DA BORRACHA E A VIDA URBANA 102
2.2.1 O significado da economia da borracha para a região do Xingu 103
2.2.2 A cidade de Altamira na alvorada do século XX 106
2.3 DE PEQUENO NÚCLEO À CIDADE CENTRAL: ALTAMIRA E O PROGRAMA DE COLONIZAÇÃO 115
2.3.1 Uma nova concepção de desenvolvimento: o PIC Altamira 116
2.3.2 A dinâmica territorial e composição da rede urbana 121
2.4 A EVOLUÇÃO URBANA DE ALTAMIRA E A AS CONSEQUÊNCIAS DA MIGRAÇÃO 129
2.4.1. Altamira e a absorção dos fluxos migratórios regionais 130
2.4.2. As consequências da migração e os assentamentos urbanos 133

CAPÍTULO 3 - A USINA HIDRELÉTRICA E SEU PAPEL NA DINÂMICA ESPACIAL: AGENTES, ESCALAS E PROCESSOS **140**
3.1 DE *KARARAÔ* A BELO MONTE: PARA ENTENDER A BARRAGEM DO RIO XINGU 142
3.1.1 O Brasil no contexto das grandes hidrelétricas: o projeto *Kararaô* 143
3.1.2 Entre o Estado e o capital privado: nasce Belo Monte 147
3.2 BELO MONTE: AGENTES, PROCESSOS E ESCALAS DE AÇÃO 150
3.2.1 A instalação da Usina Hidrelétrica e as redefinições iniciais 160
3.2.2 A redefinição do espaço político e as novas racionalidades: os agentes nas escalas local e regional 168

CAPÍTULO 4 - METAMORFOSES DA CIDADE: ALTAMIRA E AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS INTERNAS **175**
4.1 A CIDADE DE ALTAMIRA E A ESTRUTURA ESPACIAL INTERNA 177
4.1.1 Notas sobre a estrutura espacial intraurbana da cidade capitalista 177
4.1.2 O espaço intraurbano antes de Belo Monte 185
4.2. UHE BELO MONTE E A REDEFINIÇÃO DO ESPAÇO INTRAURBANO 203
4.2.1 O mercado, o Estado e os novos espaços residenciais 206
4.2.2 As ações diretas da Norte Energia e a "requalificação urbana" 234
4.3 SÍNTESE DAS PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES NA CIDADE DE ALTAMIRA 242

CAPÍTULO 5 - A USINA HIDRELÉTRICA E A REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE ALTAMIRA (RIA)..... 250
5.1 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS E AS CENTRALIDADES URBANAS NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE ALTAMIRA (RIA)..... 255
5.1.1 A rede urbana de Altamira: REGIC e Divisão Urbano-Regional..... 257
5.1.2 A mobilidade para fins de trabalho e de estudo na RIA 265
5.1.3 Os deslocamentos para atendimento de saúde 273
5.1.4 As alterações recentes nos fluxos de transporte de passageiros 276
5.2 UHE BELO MONTE E AS ALTERAÇÕES RECENTES NA RIA..... 285
5.2.1 Os indicadores populacionais e a dinâmica econômica regional: o efeito Belo Monte..286
5.2.2 Novas atividades econômicas e o papel central de Altamira..... 313
5.3 ALTAMIRA E OS NEXOS DE REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE E DA REDE URBANA 329

CONCLUSÃO 337
REFERÊNCIAS..... 355

INTRODUÇÃO

A tese a ser comprovada nesta pesquisa é a de que a instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte atua enquanto um evento de re-estruturação da cidade de Altamira e da região sob sua influência. A despeito do que se denomina, aqui, de “re-estruturação”, deve-se considerar uma realidade em que seja possível combinar tanto os elementos da estruturação (que remetem às fases anteriores, mais duradouras ou tradicionais de constituição espacial) quanto da reestruturação (relacionada ao novo, àquilo que representa uma qualidade diferente do que se apresentava anteriormente). Essa realidade decorre da capacidade do grande empreendimento hidrelétrico em acelerar processos espaciais que anteriormente se caracterizavam como pouco dinâmicos, além de criar práticas e processos novos, inéditos ao local e à região, porém devidamente alinhados aos interesses hegemônicos. O resultado é uma realidade formada por uma gama de situações complexas e de difícil classificação, que designam formas híbridas e lógicas bem particulares de constituição capitalista.

As implicações espaciais da instalação de grandes empreendimentos na Amazônia, como estradas, usinas hidrelétricas e indústrias de mineração, têm sido objeto de várias frentes de análise em Geografia, a exemplo de estudos em Becker (1990), Trindade Jr & Rocha (2002) Silva (2013), Trindade Jr. et al (2016), dentre outros. Estes trabalhos apresentam importantes elementos a respeito da nova forma do urbano após a integração da Amazônia à economia nacional e confirmam o papel transformador dos grandes projetos de infraestrutura nesses contextos particulares. Ocorrem, portanto, redefinições espaciais na proporção em que a racionalidade hegemônica (mediada por esses objetos) passa a determinar o ritmo das ações,

mobiliando fluxos, pessoas, relacionamentos, formas de usos do solo e novos ordenamentos. Em vista disso, nas áreas em que se instalam esses empreendimentos o espaço se altera profundamente, novos sujeitos se instalam, alguns desaparecem e outros passam a redesenhar sua ação.

Na pesquisa aqui delineada, a ideia inicial partiu da articulação entre três importantes processos: a) a instalação da usina de Belo Monte no rio Xingu e as redefinições espaciais resultantes; b) a dinâmica intraurbana de Altamira-PA após a instalação do grande empreendimento hidrelétrico; e c) as formas e características da rede urbana articulada ao centro urbano de Altamira e as transformações advindas do projeto hidrelétrico. Em função da complexidade e da abrangência que envolvia cada um desses processos, buscou-se os vínculos teóricos necessários para se construir uma proposta unificada e se elaborar as questões fundamentais. Empreendeu-se, a partir de então, uma análise dos trabalhos mais recentes em realidades urbanas semelhantes a que se pretendia estudar, chegando-se aos autores[1] que abordam a respeito das cidades médias e dos papéis que estas desempenham no Brasil contemporâneo. Nas diferentes obras analisadas, observou-se uma associação recorrente entre os dados apresentados e as perspectivas da "reestruturação da cidade" e da "reestruturação urbana", sobretudo ancoradas no trabalho de Soja (1993) e de Sposito (2005).

A partir de então, os esforços foram direcionados a compreender a relação entre a produção de energia elétrica e a reestruturação produtiva do capitalismo, de modo a perscrutar os elementos teóricos e empíricos para se articular o geral e o particular no âmbito da pesquisa. As formulações que resultaram deste estudo preliminar, entretanto, não foram muito promissoras[2], gerando uma perplexidade inicial que deu um novo impulso ao projeto de tese. Foi necessário um tempo relativamente longo até se perceber que o encaixe arbitrário entre o fenômeno da usina hidrelétrica e o tema da reestruturação precisava ser melhor formulado. A partir desse momento, começa a nascer a antítese necessária ao desenvolvimento do

---

[1] A maior parte desses autores será referenciada no Capítulo 1 desta tese.

[2] Pelo menos dois trabalhos foram apresentados em eventos nacionais por parte do autor desta tese e que abordam esse aspecto: o artigo "Mobilidade do trabalho e reestruturação urbana em cidades médias: UHE Belo Monte e as transformações na cidade de Altamira-PA" apresentado no III Simpósio Internacional Cidades Médias – III CIMDEPE e o artigo "UHE Belo Monte e a reestruturação da cidade de Altamira-PA: agentes, processos e redefinições espaciais", apresentado no Encontro Nacional da ANPEGE. Ambos relacionam o tema em questão ao tema da reestruturação urbana e da restruturação da cidade, respectivamente.

projeto, representada pela negação da conjunção teórico-empírica anteriormente empreendida. Tornava-se cada vez mais evidente que as formulações até então desenvolvidas a respeito do fenômeno urbano no Brasil explicavam apenas em parte o que estava acontecimento em Altamira e em sua região de influência. As abordagens correntes a respeito de crise e reestruturação urbana (SOJA, 1993), de reestruturação urbana e reestruturação da cidade (SPOSITO, 2005), de ajuste espacial (HARVEY, 2005a) e da passagem da cidade à sociedade urbana (LEFEBVRE, 1999) ao mesmo tempo em que se mostravam relevantes, precisavam de algum tipo de explicação adicional para chegar a uma formulação coerente.

Essa explicação adicional não poderia surgir de outra forma a não ser por um estudo mais aprofundado a respeito dos conceitos de estrutura, estruturação e suas relações com o espaço social. A partir dessa prospecção teórica, chega-se a uma formulação denominada de “nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana”, que designa uma forma metodológica necessária para ler a realidade de Altamira e de sua região de influência em seu movimento, com camadas e nuances necessárias para divisar o novo e o velho em processo de transformação. Não há, por conseguinte, uma passagem total, um salto de um momento qualitativo para outro, mas nexos que vão, gradativamente, alterando suas qualidades individuais até um momento de irrupção. Para que essa formulação seja compreendida de forma mais nítida, é necessário conhecer as diferentes etapas trilhadas ao longo deste trabalho, a começar pelo percurso metodológico adotado e alguns detalhes importantes da pesquisa.

Nesta introdução, serão apresentados os elementos que deram base ao trabalho: os objetivos propostos, o método de análise e os procedimentos metodológicos utilizados. Faz-se necessária, também, uma caracterização da área em estudo a fim de se entender com maior clareza os estágios subsequentes, como se propõem a seguir:

CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO

Uma das ideias correntes neste trabalho é a possibilidade de se compreender a cidade como centro de região ou, como sugere Santos (1965, p. 137), como “o núcleo responsável pela coordenação e direção das diferentes atividades do espaço organizado em seu derredor”. Apesar de tal noção parecer ultrapassada em áreas

mais dinâmicas do país[3], não se pode negar a sua atualidade em regiões que ainda preservam características de ocupação na fronteira. Em algumas porções da Amazônia, onde as distâncias entre os centros locais de diferentes redes urbanas podem ser muito grandes, certas localidades centrais (capitais regionais ou centros sub-regionais) podem constituir a principal (se não a única) referência para a aquisição de bens e serviços de maior importância. Desse modo, cidade e região precisam ser devidamente articuladas tendo em vista reconhecer como estes se relacionam ao empreendimento hidrelétrico de Belo Monte.

A área efetiva de estudos corresponde aos centros urbanos na confluência entre o rio Xingu e a Rodovia Transamazônica (BR-230), a saber: Altamira, Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Pacajá, Senador José Porfírio, Uruará, Vitória do Xingu e Porto de Moz. Esses centros foram produzidos em lógicas distintas de ocupação da região, iniciando-se com a antiga cidade de Souzel (atual Senador José Porfírio), que a partir do desenvolvimento da economia da borracha no início do século XX perde sua importância econômica para Altamira, em especial no que concerne ao tamanho populacional e à presença de serviços urbanos importantes. Altamira, juntamente com Porto de Moz, Senador José Porfírio e Vitória do Xingu remontam essa história mais antiga, que reproduz os traços da colonização portuguesa na Amazônia. Mais tarde, com a construção da rodovia Transamazônica e com o desenvolvimento dos projetos de colonização dirigida a partir de 1970, surgem os centros urbanos de Pacajá, Brasil Novo, Medicilândia, Uruará e Anapu, consolidando a rede urbana sob a influência de Altamira.

A região em questão é delimitada a partir de dois estudos complementares do IBGE. Primeiro, aquele que designa as Regiões de Influência das Cidades (REGIC) referente ao ano de 2007 (IBGE, 2008). Outro estudo distingue as regiões do Brasil baseadas na integração entre os centros urbanos em diferentes níveis, abarcando as respectivas áreas municipais, denominado Divisão Urbano-regional do Brasil (IBGE, 2013). Para fins de simplificação, se utiliza aqui a denominação Região de Influência de Altamira (RIA), que nada mais é que combinação entre os centros urbanos

[3] Mesmo Milton Santos passa a analisar a rede urbana de outra maneira ao afirmar que “à medida que o país de industrializa ou melhoras suas comunicações internas, produz-se um verdadeiro ‘curto-circuito’. Aglomerações de um nível inferior não tem necessidade de passar pelas cidades do nível imediatamente superior, mas dirige-se diretamente às cidades mais importantes” (SANTOS, 1979, p. 227). Concorda que tal tendência é verdadeira para o Brasil, mas não é o que se observa em regiões que são menos afetadas pelo processo de industrialização e cujas distâncias tomam outras proporções.

definidos na REGIC e a as áreas municipais classificadas na divisão urbano-regional do Brasil, conforme indica o Mapa 1. Essa escolha se justifica por se constatar, de modo preliminar, que as interações espaciais que envolvem esses centros são mais fortes e, portanto, designam uma articulação bem definida.

Altamira, por sua vez, é a cidade-sede do maior município do Brasil, com uma área de 159.695,938 km², superando a extensão de vários estados brasileiros e, mesmo, de países como Portugal e Suíça. Nesta unidade político-administrativa se encontram vastas e numerosas terras indígenas, assim como extensas unidades de conservação, muitas das quais criadas nos últimos anos por conta das políticas de ordenamento e gestão do território. Ao sul do município se localiza, também, o distrito de Castelo dos Sonhos, que contém um núcleo urbano de 6.528 habitantes (IBGE, 2010), situando-se a 970 km da cidade de Altamira (sede municipal). Dada essa elevada distância, o núcleo de Castelo dos Sonhos possui relações mais próximas com os centros urbanos do estado do Mato Grosso, como Guarantã do Norte e Matupá, não sendo efetivamente polarizado por Altamira do ponto de vista dos fluxos econômicos. Essa diferença se torna ainda maior se forem considerados os obstáculos territoriais entre ambos os núcleos, pois entre a sede municipal e o distrito existe um verdadeiro “tampão” de áreas indígenas e unidades de conservação, que correspondem a 65% da extensão territorial total.

O Mapa 1 apresenta a área em estudo, com os centros urbanos vinculados à cidade de Altamira, as unidades territoriais municipais, as unidades de conservação e as terras indígenas presentes na região, dentre outras informações. Essa representação foi proposta para que o leitor tenha a dimensão mais próxima da realidade complexa em que se insere a região em estudo.

DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Entre 1970 e 2000, a região de influência de Altamira se desenvolveu rapidamente por ocasião do programa de colonização implantado ao longo da Transamazônica, materializando oito centros urbanos em uma área de expansão da atividade agropecuária. Neste contexto, a cidade de Altamira serviu como lócus de articulação dos serviços públicos e demais atividades do setor terciário e consolidou importantes funções intermediárias, notadamente por conta da distância que possui

em relação à Metrópole Regional (Belém) e também em relação às Capitais Regionais do estado do Pará (Santarém e Marabá). Tal situação geográfica permite que esta cidade se apresente como o principal centro provedor dos produtos e serviços de maior raridade que circulam na rede urbana e que, por conta de sua especificidade, atende os demais centros locais da região. Pelo reconhecimento dessas características, se concebe a cidade de Altamira como uma cidade média, que nas definições de Sposito (2005, p. 331) diz respeito àquela que apresenta “papeis de intermediação na rede urbana”, isto é, atua como um elo entre as grandes cidades e os centros locais, conferindo-lhe algumas propriedades diferenciadas no cenário nacional. A partir dessa ponderação, considera-se, a princípio, que as alterações de grande impacto nesse tipo centro urbano podem influenciar as mudanças no conjunto da rede, em especial por conta das funções que a cidade exerce como ponto de suporte das trocas regionais.

A partir de 2010, quando é liberada a licença de instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte, a cidade de Altamira começa a atravessar um conjunto de mudanças que alteram a sua estrutura interna e as suas propriedades enquanto centro urbano. Dentre as alterações mais importantes, é possível citar a ampliação da população urbana, a criação de novas infraestruturas, as alterações nas localizações residenciais, assim como a ampliação e a diversificação das atividades empresariais. Na escala regional, inicia-se o asfaltamento da transamazônica e o movimento de pessoas e mercadorias vai se tornando mais forte, alterando a intensidade de articulação entre os centros da RIA. Percebe-se, portanto, uma dinâmica social diferenciada por conta da introdução da usina hidrelétrica, marcada pela produção de novas formas espaciais e novas relações que envolvem a cidade e a rede urbana.

Diante desse quadro de mudanças, questiona-se, então, *em que medida os eventos desencadeados pela usina hidrelétrica de Belo Monte produzem uma reestruturação da cidade e uma reestruturação urbana em Altamira-PA e em sua região de influência?* A partir desta questão principal, surgem outras que também precisam ser respondidas, como: *de que forma se dão as alterações na estrutura espacial intraurbana de Altamira após a introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte*? E, por último, *quais as implicações da usina hidrelétrica de Belo Monte nas articulações entre os centros urbanos na região de Influência de Altamira (RIA)?* Essas questões definem a problemática da pesquisa e norteiam o trabalho em toda a sua extensão, reunindo os principais aportes teórico-metodológicos e instrumentos

necessários para a discussão do tema proposto. Do mesmo modo, os objetivos devem ser orientados a estas questões, conforme se verá a seguir.

OBJETIVOS

Esta tese possui como objetivo geral *analisar os eventos resultantes da instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte na cidade de Altamira-PA e em sua região de influência (RIA) a partir das perspectivas da reestruturação da cidade e da reestruturação urbana*. A partir deste objetivo geral, desdobram-se os seguintes objetivos específicos:

a) Entender as relações entre os conceitos de estrutura, estruturação e a constituição do espaço social, tomando-se como base a realidade de Altamira e de sua região de influência;

b) Reconhecer os processos históricos que envolveram a cidade de Altamira e sua região de influência desde a formação das primeiras aglomerações até a constituição atual da rede urbana;

c) Identificar as alterações na estrutura espacial intraurbana de Altamira a partir da introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte, verificando os agentes e os processos sociais relacionados;

d) Evidenciar de que forma os eventos resultantes da construção da usina hidrelétrica alteram a articulação entre os centros urbanos na RIA e/ou implicam no papel de centralidade conferido à Altamira.

Para atingir esses objetivos, o presente estudo examinou as mudanças estruturais mais importantes no âmbito do espaço intraurbano e, também, os aspectos que dizem respeito à rede urbana. Desse modo, empreende-se uma análise multiescalar, tendo em vista as mudanças na ordem local, assim como a posição de Altamira na constituição da rede urbana correspondente. Tendo em vista a complexidade da tarefa proposta, recorreu-se a alguns elementos de análise adotados pela Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), que reúne um conjunto de temas de pesquisa e sugere metodologias importantes para as investigações em

curso sobre as cidades médias no Brasil e em alguns países da América Latina. Esse alinhamento se dá, também, por conta da vinculação desta tese ao projeto desenvolvido na UNESP de Presidente Prudente, denominado “Redes urbanas, cidades médias e dinâmicas territoriais”, uma vez que trata da complexidade funcional de um centro urbano no interior da Amazônia, moldado de acordo com as lógicas contemporâneas do capitalismo.

Nesta direção, pretende-se contribuir junto aos pesquisadores que se dedicam a esse campo de estudos, de modo a adicionar conhecimentos e propor novos parâmetros metodológicos para a compreensão do tema.

O MÉTODO, AS TÉCNICAS E AS FONTES DA PESQUISA

O método utilizado na pesquisa é o *Método Dialético*, que em sua concepção clássica diz respeito àquele que “procede pela refutação das opiniões do senso comum, levando-as à contradição para chegar então à verdade, fruto da razão” (JAPIASSU; MARCONDES, 2006, p. 187). No que tange às especificidades do método, a concepção utilizada neste trabalho se alinha à abordagem desenvolvida por Karl Marx, a partir da qual se permite uma importante leitura social, conforme aponta Sposito (2004, p. 44)

> Para Marx, a dialética compreende necessariamente a noção de movimento na História. Esse movimento ocorre quando, na confrontação de tese e antítese, a síntese contém aspectos positivos da tensão e apresenta-se como estagio superior que, por sua vez, anterior, se coloca também como uma nova tese.

Preserva-se, então, nesse enfoque, a leitura do movimento, da contínua transformação, do perpétuo *vir-a-ser*. Trata-se, portanto, de uma visão de mundo que concebe a história como perspectiva fundamental, mas que também agrega como componente intrínseco o “materialismo”, ou seja, “o papel constitutivo da ação transformadora na reprodução e na transformação das formas sociais” (BOTTOMORE, 2012, p. 376). Desse modo, a relação entre os homens e as condições materiais de sua existência, incluindo seus instrumentos, técnicas de trabalho e as formas de apropriação da natureza se transformam continuamente. Porém, em determinados momentos esses elementos se apresentam de forma mais

estável, de modo que se possa distinguir uma forma dominante, isto é, o modo-de-produção. É, portando, no reconhecimento das especificidades do modo-de-produção capitalista que reside o trabalho proposto, tendo em vista a forma particular em que este se reproduz em dada parcela do espaço.

Do ponto de vista dos estudos mais recentes em Geografia Humana, entende-se que há uma inseparabilidade entre criação do espaço e o modos-de-produção, conforme indica Mendoza (1982, p. 150) ao afirmar que o entendimento do espaço supõe “aceitá-lo como um dos resultados dos processos de produção e historicamente atuantes no seio das estruturas sociais”. Nesse caso, a partir da compreensão dialética do espaço, este se torna, ao mesmo tempo, um produto e um produtor, pois na medida em que é produzido pela sociedade também age sobre a mesma, interferindo em sua organização, na dinâmica produtiva e do trabalho, assim como nos fluxos de pessoas e de matéria/energia.

Por conta do método utilizado, o objeto de estudo deve ser analisado do ponto de vista de seu movimento, de suas transformações e de seu desenvolvimento articulados. Os fenômenos ligados à pesquisa são concebidos, então, como fatos sociais, produzidos em sua conexão com o mundo e gerados a partir das contradições inerentes ao movimento histórico. Por essa razão, diferentemente das abordagens empiristas ou abstratas que outrora se faziam presentes nos estudos sobre a cidade e o urbano, pretende-se, aqui, ampliar o horizonte geográfico a partir de uma análise voltada ao espaço social, que na concepção de Lefebvre (2000, pp. 20-21) “não pode, pois, ser isolado e estático. Se dialietiza: produto-produtor, suporte de relações econômicas e sociais”. É, portanto, a partir dessa vinculação entre o método de interpretação da realidade e a concepção teórico-filosófica de espaço que se desenvolve este trabalho.

Por se tratar de uma perspectiva de estudo relacionada à ideia de “reestruturação”, é necessário encontrar no método proposto os aspectos que se relacionam às propriedades de movimento e de transformação. Entretanto, ao se tratar de processos complexos que acometem uma cidade ou uma extensa região, por exemplo, estes são compostos por diversos elementos (formas espaciais, processos sociais e diferentes aspectos da realidade que interagem em conjunto) que também estão em constante transformação, ainda que em diferentes intensidades. É, portanto, a interação entre esses elementos que dá qualidade à cidade e ao urbano ao ponto de distingui-los de outras cidades e de outros urbanos. Esse problema lógico

remete à *lei dialética da transformação da quantidade em qualidade*, isto é, quando uma dada mudança quantitativa atinge certa medida ao ponto de irromper as fronteiras em direção ao novo. Essa lei, segundo Lefebvre (1983 [1969], p. 215) “consiste na mediação através do qual a quantidade ataca a qualidade a fim de modificá-la”. De acordo com Cheptulin (1982, p. 216) as mudanças qualitativas “são bruscas, constituindo uma ruptura de gradaçã1969o e de continuidade. Por isso, as mudanças qualitativas são chamadas de saltos”.

O exercício proposto neste trabalho consiste, então, em verificar as qualidades individuais das partes que formam o todo (os aspectos que, em conjunto, constituem a cidade e a região em estudo) e tentar discernir de que forma estes se alteram no contexto de instalação da usina hidrelétrica. Posteriormente se fará o movimento inverso, como sugere Lefebvre (1983 [1969], p. 210) “é sempre necessário voltar das partes ao todo, pois este é que contém a realidade, a verdade, a razão de ser das partes”. Através desse caminho, será possível identificar se as mudanças processadas a partir da usina hidrelétrica promovem (ou não) os saltos qualitativos para se relacionar, de fato, a realidade em estudo ao que se entende por reestruturação da cidade e reestruturação urbana.

Além de se apresentar o método de análise, faz-se necessário, também, discorrer a respeito dos mecanismos de instrumentalização da teoria proposta: as fontes de dados e as técnicas de pesquisa utilizadas, de modo que se possa obter, na realidade concreta, os elementos que ajudam a dar respostas à problemática de pesquisa.

As fontes de dados utilizadas na execução da pesquisa estão relacionadas aos centros de estudo, pesquisa e informação sobre as cidades no Brasil e a as instituições regionais e locais de planejamento, assim como as empresas responsáveis pela elaboração dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e Plano de execução de projetos locais ligados ao projeto Belo Monte, como a LEME Engenharia e a Norte Energia S.A. Além destes, cabe destaque às pesquisas desenvolvidas junto ao Grupo de Estudos Desenvolvimento e Dinâmicas Territoriais na Amazônia - GEDTAM (Campus de Altamira/UFPA), que ofereceu suporte ao tema de pesquisa. Por se tratar de algumas especificidades relacionadas ao tema das cidades médias no Brasil, utilizou-se, também, algumas variáveis de pesquisa sugeridos pela ReCiMe, que se baseia em quatro eixos principais: 1) ramos de atividades econômicas que representam as ações dos novos agentes; 2) equipamentos e infraestruturas; 3)

dinâmica populacional e mercado de trabalho; 4) condições de moradia (SPOSITO; ELIAS; SOARES, 2010, p. 12).

O Quadro 1 especifica as principais fontes de dados utilizadas de acordo as informações demandadas no projeto de tese:

QUADRO 1 – PRINCIPAIS FONTES DE DADOS UTILIZADAS NA PESQUISA

Fonte de Dados	Informações necessárias
Secretaria de Planejamento do Município de Altamira (SEPLAN)	Dados sobre o crescimento e as tendências de ocupação da cidade de Altamira presentes no Plano Diretor Municipal.
Instituições regionais e estaduais de planejamento e gestão (SEPOF, IDESP, FAPESPA).	Dados conjunturais sobre a região em estudo
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)	Censo demográfico - Contagem da população, amostra de domicílios; Microdados do Censo Demográfico; Bases cartográficas municipais. Dados sobre a urbanização de Altamira Produto Interno Bruto Municipal Cadastro Central de Empresas
Sistema Nacional de Emprego – SINE (Ministério do Trabalho e Emprego)	Oferta de vagas em Altamira e região por atividade econômica.
SISTEMA DATASUS/SESPA	Dados de atendimento de saúde
Banco Central do Brasil	Dados sobre agências bancárias, postos de atendimento e atividades financeiras.
Junta Comercial do Estado do Pará	Dados sobre as empresas instaladas na cidade de Altamira após a implantação da usina hidrelétrica.
RAIS e CAGED (Ministério do Trabalho e Emprego)	Informações sobre trabalho e emprego.
Eletronorte, LEME Engenharia, ELETROBRÁS e Norte Energia S.A.	Planos de reassentamento, Plano de requalificação urbana; dados sobre domicílios na Área de influência direta.

Fonte: Elaboração Própria

Dadas às características do trabalho proposto, utiliza-se como principais técnicas de pesquisa a manipulação de dados secundários, obtidos por órgão oficiais, empresas e instituições nacionais, regionais e locais de referência, cujas informações deverão ser trabalhadas e confrontadas com entrevistas junto aos sujeitos locais, avaliações *in loco* (medições, observações) e registros de campo (fotografias). O Quadro 2 apresenta, de modo sucinto, as técnicas de pesquisa conforme o tipo de informação a ser obtido.

QUADRO 2 - TÉCNICAS DE PESQUISA CONFORME A FONTE DE DADOS OBTIDA

Tipo de Informação	Técnica utilizada
Dados históricos da urbanização e da estruturação das cidades médias na Amazônia, com ênfase para a formação cidade de Altamira e de sua região.	Pesquisa bibliográfica Manipulação de dados secundários Entrevistas abertas.
Informações sobre a caracterização atual das cidades na Amazônia, com destaque a região de influência de Altamira (RIA)	Pesquisa bibliográfica Manipulação de dados secundários.
Caracterização da dimensão intraurbana da cidade de Altamira;	Pesquisa bibliográfica Manipulação de dados secundários Entrevistas aberta. Avaliações *in loco* Registros de campo
Influência da Usina Hidrelétrica de Belo Monte na configuração urbana regional;	Pesquisa bibliográfica Manipulação de dados secundários Entrevista aberta.

Fonte: Elaboração Própria

Pela forma em que se estruturam as informações oficiais no Brasil, que se baseiam prioritariamente nas unidades municipais como fonte de referência para a pesquisa (como faz o Censo Demográfico, por exemplo), por vezes se utiliza a definição de “município” ao invés de “centro urbano” ou de “cidade”. Tal distinção se faz pela natureza das informações obtidas, embora se reconheça que algumas variáveis se estabelecem prioritariamente nos centros urbanos, como a instalação de agências bancárias ou o levantamento das atividades de serviços, por exemplo.

AS BASES CONCEITUAIS E A ESTRUTURAÇÃO DOS CAPÍTULOS

Antes de adentrar ao desenvolvimento deste trabalho, algumas observações iniciais precisam ser feitas em relação aos conceitos utilizados, em especial aqueles que se repetem ao longo dos capítulos e, por isso, precisam ser definidos *a priori*. É necessário, também, apresentar cada um dos cinco capítulos delineados na tese, de forma a proporcionar ao leitor a melhor compreensão sobre a sequência lógica da mesma.

No que diz respeito ao conceito de cidade, cabe uma definição que possa reunir as características mais gerais e, ao mesmo tempo, esteja alinhada com a proposta definida na presente pesquisa. Nesta direção, utiliza-se a definição de Beaujeu-Garnier (1980, p. 22) de cidade como “uma organização medianeira entre os indivíduos e grupos locais, por um lado, e o meio exterior, por outro”. Seria, então, um

ente capaz de proteger e, ao mesmo tempo, de perturbar a relação entre os homens e as sociedades, conectando-os entre as diferentes escalas (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 22). Ao se trabalhar com as transformações que envolvem a cidade e a região, utiliza-se também o conceito de sistema urbano, que remete à “construção de modelos sobre as relações e processos sociais e econômicos que determinam o padrão geográfico urbano” (CLARK, 1982, p. 128). Neste último caso, será uma referência bem mais utilizada para o estudo das relações entre as cidades e as zonas sob sua influência. Essas relações, por sua vez, se tornam possíveis pela mediação das redes urbanas, que seriam, de acordo com Beaujeu-Garnier (1980, p. 406) “um facto espacial de repartição dos elementos (aqui, as cidades) no interior de um quadro (a região, a nação...)”.

No que diz respeito ao papel desempenhado pela usina hidrelétrica enquanto um fator de transformação, considera-se que este grande objeto técnico seja um portador de “eventos”. Na definição de Santos (2014a, p. 95) um evento é “resultado de um feixe de vetores, conduzidos por um processo, levando uma nova função ao meio preexistente”. No caso em questão, esse feixe de vetores corresponderia às ações diversas (normas, acordos e decisões tomadas nas escalas nacional e global) necessárias ao desenvolvimento do grande empreendimento hidrelétrico. Esse evento, entretanto, apenas se completa quando integrado ao meio (SANTOS, 2014a), que acontece nas escalas regional e local.

Para se analisar relação entre os eventos suscitados pelo grande projeto e o meio local/regional em que se integram, utiliza-se recorrentemente o conceito de forma-conteúdo, que, segundo Santos (2014a, p. 25), corresponde a “uma forma que não tem existência empírica e filosófica se a considerarmos separadamente do conteúdo, e um conteúdo não poderá existir sem a forma que a abrigou”. Por essa definição, será possível entender que cada novo objeto produzido é, também, o resultado de ações geradas pela sociedade em seu movimento. Por conseguinte, este objeto será igualmente responsável por produzir transformações na ordem social (SANTOS, 2014a).

Ao longo do trabalho, outros conceitos serão desenvolvidos e devidamente esclarecidos ao leitor. Em cada capítulo produzido, há uma ideia central a ser evidenciada e que ajuda a responder as questões delineadas na pesquisa, reunindo os elementos teóricos e empíricos necessários.

No Capítulo 1, denominado *Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana,* pretende-se entender de que forma é possível associar o tema em estudo às perspectivas de análise da reestruturação da cidade e da reestruturação urbana (SOJA, 1993; SPOSITO, 2005). De início, busca-se encontrar as relações entre estrutura, estruturação e o espaço social, com a contribuição de autores que abordam esse tema desde as suas concepções mais gerais (SAUSSURE, 2006; PIAGET, 1979) até as acepções mais próximas da análise espacial (HARVEY, 1980; CASTELLS, 2000; SOJA, 1993; LEFEBVRE, 1973 e SANTOS, 2004). A partir do debate travado com esses autores, desenvolve-se a proposta dos "nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana", produzida com a finalidade de analisar o fenômeno que atinge a cidade de Altamira e a sua região de influência como multiescalar e multitemporal, interpretando as mudanças (os nexos) em seu movimento de transformação. Ainda no Capítulo 1, apresentam-se algumas particularidades da rede urbana na Amazônia, com destaque ao papel conferido às cidades médias a partir da década de 1970. Tendo em vista as características evidenciadas na realidade amazônica, pelo menos três abordagens de análise são utilizadas para reconhecer as especificidades do contexto urbano regional: a "urbanização desarticulada" (BROWDER; GODFREY, 2006), a "urbanodiversidade amazônica" (TRINDADE JR., 2011) e as "cidades médias de responsabilidade territorial" (SCHOR; MORAES, 2008). As definições deste capítulo são, portanto, fundamentais para o desenvolvimento da tese em toda sua extensão.

Ao considerar o materialismo histórico e dialético como princípio fundamental para o trabalho proposto, torna-se necessário buscar as determinações históricas para a análise do fenômeno urbano e da constituição das cidades na região em estudo. No Capítulo 2, denominado *Da catequese à integração nacional: um histórico de Altamira e de sua região de influência*, empreende-se um levantamento histórico-geográfico necessário para o desenvolvimento do trabalho, partindo da catequese indígena em meados do século XVII até o momento imediatamente anterior à instalação da usina hidrelétrica (por volta de 2010). Por conta da ausência de informações sistematizadas a esse respeito e tendo em vista preencher algumas lacunas em relação ao tema, preferiu-se fazer um levantamento mais detalhado da formação dos centros urbanos na confluência entre o rio Xingu e a rodovia Transamazônica. No capítulo em questão, os fatos apresentados são articulados a uma análise teórica mais dedicada sobre a

constituição da cidade e do urbano na Amazônia, em especial a partir das contribuições de Becker (1990) e de Corrêa (2006a).

Devido à necessidade de se entender a problemática do empreendimento hidrelétrico e as implicações de sua instalação em diferentes escalas, no Capítulo 3, denominado *A usina hidrelétrica e seu papel na dinâmica espacial: agentes, escalas e processos,* reconstituiu-se a história de implantação da usina de Belo Monte e elencou-se os principais fatos relacionados à instalação deste grande projeto na região. O capítulo discute, além disso, a respeito das dimensões da produção, da circulação e do consumo de energia elétrica no Brasil, utilizando-se de esquemas explicativos para evidenciar de que forma o circuito da energia elétrica promove transformações em diferentes escalas espaciais e envolve diferentes sujeitos (representantes do Estado, do mercado e da sociedade civil). Trata-se, então, de uma parte do trabalho que pretende articular o tema da usina hidrelétrica às perspectivas mais atuais sobre reestruturação produtiva e reestruturação urbana, além de apontar outros aspectos relevantes.

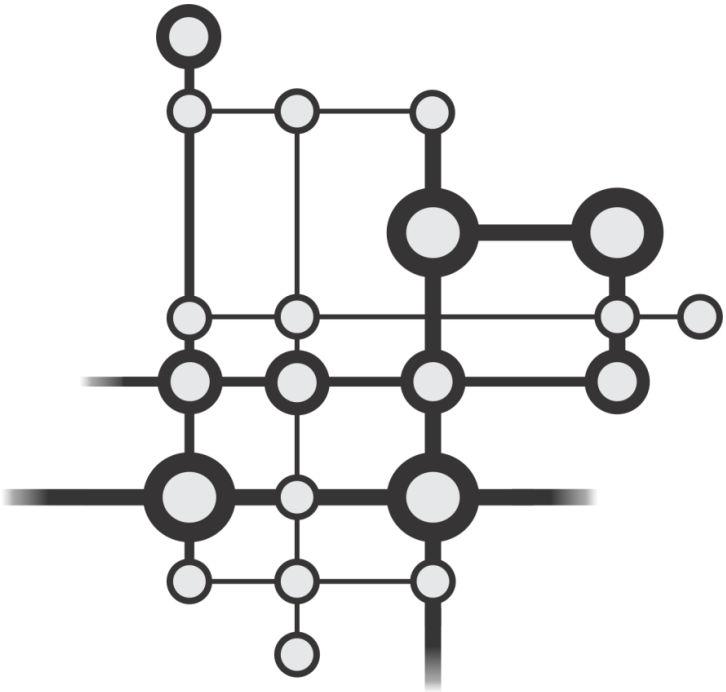
No Capítulo 4, denominado *Metamorfoses da cidade: Altamira e as transformações espaciais internas* apresenta-se as principais mudanças desencadeadas a partir da instalação do grande empreendimento hidrelétrico no espaço intraurbano de Altamira. Concede-se, nesta parte do trabalho, uma especial atenção aos aspectos que envolvem a expansão territorial urbana, as modificações no circuito imobiliário local, a atuação das empresas incorporadoras e as intervenções do Estado na oferta de residências do programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) e da Norte Energia S.A. na criação de loteamentos para fins de Reassentamento Urbano Coletivo (RUC). Discute-se, também, sobre a produção de novas formas-conteúdo na área central da cidade (construção de parques no leito dos igarapés e intervenções paisagísticas importantes). Ao final, apresenta-se um quadro síntese das transformações evidenciadas que, posteriormente, dão base à identificação dos nexos de re-estruturação da cidade.

Um componente essencial deste trabalho, de acordo com o objetivo geral proposto, é saber de que maneira a construção da barragem de Belo Monte concorre para as mudanças nas articulações entre os centros urbanos da RIA e nos papeis centrais de Altamira em relação à sua rede urbana. Esse tema é desenvolvido no Capítulo 5, denominado *A usina hidrelétrica e a região de influência de Altamira (RIA)*. Primeiramente, situa-se a região em estudo no âmbito da REGIC e das interações

espaciais levantadas pelo IBGE (deslocamento para fins de trabalho e estudo em 2000 e 2010), tendo em vista reconhecer as especificidades da rede urbana em destaque. Posteriormente, apresenta-se as alterações em relação aos atendimentos de saúde entre 2009 e 2013, de modo a se perceber a influência exercida pelo grande empreendimento em relação a esse tipo de atendimento. Por meio dos dados da população urbana regional, do PIB municipal e seus valores adicionados, das finanças públicas municipais, da atividade bancária e da atividade empresarial, argumenta-se a respeito do conjunto de alterações nos indicadores regionais que se associam as desigualdades internas da RIA. Discorre-se, também, a respeito das localizações da atividade empresarial em Altamira, tendo em vista as propriedades dos novos empreendimentos privados diante da expansão econômica verificada nos últimos anos.

Ao final do Capítulo 5, reúne-se os diferentes elementos analisados ao longo do trabalho em uma síntese geral que contém o gráfico representativo dos nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana. Trata-se, então, do momento em que se consolida a presente tese, com a apresentação de 38 nexos distribuídos entre as escalas da cidade e da rede urbana e que se vinculam à estruturação, à reestruturação ou à transição entre ambos (os limiares).

Nas considerações finais, apresenta-se uma síntese dos capítulos delineados, destacando alguns pontos de maior relevância, assim como as observações que não puderam ser elucidadas no desenvolvimento do trabalho. Por fim, são resumidas quatro sentenças que respondem a problemática de pesquisa, como forma de deixar mais clara ao leitor a contribuição efetiva da tese proposta.



CAPÍTULO 1

OS NEXOS DE RE-ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE E DA REDE URBANA

Este capítulo foi desenvolvido com o objetivo de expor os fundamentos teóricos e metodológicos necessários para se compreender o processo de re-estruturação que envolve a cidade de Altamira e sua região de influência. A utilização do termo “re-estruturação” diz respeito a uma realidade que envolve tanto a estruturação quanto a reestruturação, a partir do reconhecimento de nexos[4] que vinculam diferentes práticas, processos e acontecimentos nas esferas da cidade e da rede urbana. Para se chegar a essa definição, faz-se indispensável interpretar algumas das principais transformações contemporâneas pelas quais atravessam algumas cidades médias no Brasil, reunindo diferentes contextos regionais.

Tal discussão surgiu da necessidade de se buscar elementos explicativos para a análise de cidades que se encontram distantes dos principais centros de desenvolvimento econômico do país e que, em função da disseminação dos novos vetores da modernidade, começam a se articular de forma mais intensa à dinâmica capitalista recente. Por essa perspectiva, são sugeridas algumas proposições teórico-metodológicas no sentido de se compreender de que forma se dispõem os nexos que conectam as escalas de análise do fenômeno urbano (da cidade e da rede urbana) às mudanças estruturais (da estruturação à reestruturação). Através desse caminho, será possível compreender que o contexto de instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte produz alterações em diferentes âmbitos escalares e temporais da realidade urbana.

[4] A definição de “nexo” e sua relação com o trabalho proposto serão definidas no item 1.2.2.

Uma das escolhas teóricas que norteia a tese proposta é a utilização do termo “cidade média” para se referir a um conjunto de qualidades e processos recentes que envolvem a cidade de Altamira. Tal escolha pode ser justificada pelo fato de se reconhecer na realidade em estudo alguns dos aspectos que já foram analisados em contextos semelhantes ao longo do país, em especial a partir dos trabalhos desenvolvidos pela ReCiMe[5]. Por se tratar de um conceito que envolve um olhar sobre cidade e a região, é importante desvendar os elementos teóricos que conectam os eventos desencadeados entre diferentes escalas de análise, sendo, por isso, necessário reconhecer determinados aspectos do fenômeno da urbanização de modo mais amplo. Por conta disso, os argumentos a seguir sugerem algumas das principais tendências da urbanização contemporânea relacionada às cidades médias em função da redefinição da lógica espacial capitalista.

Por volta de 1970, a dinâmica do capitalismo mundial passa a ser marcada por uma crise do fordismo e pela emergência de uma economia flexível, como designa Harvey (2005a). Essa transição histórica possui fortes rebatimentos espaciais, na qual se verifica, dentre vários outros aspectos, um declínio das cidades industriais e uma desconcentração de população e atividades econômicas dos grandes centros para outros de menor porte. Trata-se, portanto, de um ajuste espacial que desponta como mecanismo de absorção da superacumulação de capital, uma vez que “promove a produção de novos espaços dentro dos quais a produção capitalista possa prosseguir no teste de novas possibilidades de exploração da força de trabalho” (HARVEY, 2005b, p. 172). Esse ajuste possibilita, igualmente, alterações dos padrões de crescimento do espaço de assentamento, como sugere Gottdiener (2010, p. 229) “tal processo envolve ao mesmo tempo aglomeração e descentralização dispersas numa escala regional em expansão”. Objetivamente, se verifica uma concentração de certas atividades estratégicas da ordem global (administração financeira e de turismo, sedes de grandes empresas, centrais de processamento de informações etc.) dentro de certos locais, enquanto que as atividades mais habituais relacionadas à indústria, ao comércio, aos serviços e às estruturas políticas abandonam as áreas de localização históricas (GOTTDIENER, 2010).

---

[5] A esse respeito ressalta-se o conjunto de trabalhos que compõem a série “Cidades em Transição”, que evidenciam alguns detalhes da realidade urbana de Passo Fundo e Mossoró (ELIAS; PEQUENO, 2010), de Tandil e Uberlândia (ELIAS; SPOSITO; SOARES, 2010), de Chillán e Marília (SPOSITO; SOARES, 2012), Campina Grande e Londrina (ELIAS; SPOSITO; SOARES, 2013) e, mais recentemente, de Marabá e Los Ángeles (SPOSITO; ELIAS; SOARES, 2016).

Esse momento de transição é, também, teorizado por Soja (1993) que trabalha sob a perspectiva de uma “reestruturação”, isto é, de “uma ruptura nas tendências seculares e uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferente da vida social” (SOJA, 1993, p. 193). Trata-se de um conjunto de modificações devidamente ancoradas no processo produtivo, porém com rebatimentos que vão para além dos circuitos espaciais da indústria, estendendo-se em toda a cadeia de relações entre a sociedade e o espaço. O desafio perpassa, portanto, pelas tentativas de espacializar esse processo de reestruturação em suas diferentes dimensões e escalas de análise, como forma de dar sentido teórico e prático às recentes transformações no mundo contemporâneo. Esse novo paradigma ensejou a reflexão sobre as novas dinâmicas regionais, com a formação de mercados integrados e competitivos, bem como ao estudo das novas relações entre as cidades, sugerindo a existência de uma “reestruturação urbana” (SOJA, 1993).

Santos (1998) viu nessa transição a emergência de uma nova realidade onde “o próprio espaço geográfico pode ser chamado de meio técnico-científico-informacional” (SANTOS, 1998, p. 123). Este meio geográfico, por sua vez, propicia a ampliação das trocas de matéria e energia e promove uma maior solidariedade entre os lugares. No Brasil, uma importante feição dessa nova tendência diz respeito à desconcentração espacial de atividades que antes se faziam presentes nos centros econômicos de maior densidade técnica (as metrópoles) e que, agora, tendem a se localizar em espaços relativamente distantes dos grandes centros, porém verticalmente integrados através redes urbanas modernas e cada vez mais fluidas[6] (as Regiões Concentradas do Brasil). Assim, “cada ponto do território modernizado é chamado a oferecer aptidões específicas à produção” (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 105). Em certa medida, são as cidades médias e de porte médio que respondem a essas novas investidas do capital, permitindo a expansão das atividades industriais, comerciais e de serviços especializados para além dos centros históricos de concentração da economia nacional.

É evidente, entretanto, que se trata de um processo incompleto, desigualmente distribuído e não homogêneo. Nas regiões Sudeste e Sul, por exemplo,

---

[6] De acordo com Santos (2009) ocorre no Brasil, ao mesmo tempo, uma tendência à metropolização e à desmetropolização, pois a superconcentração de pessoas e de atividade econômicas continua acentuada na metrópole, ainda que se verifique uma tendência paralela de crescimento e de mudanças de conteúdos em cidades intermediárias, sobretudo motivadas pela disseminação acentuada dos vetores modernos.

onde se tem um maior desenvolvimento dos transportes a partir de grandes autopistas e um emaranhado de estradas vicinais, bem como de aeroportos e intensa atividade aeroviária “a circulação se torna fácil e o território fluido. E essa fluidez do território tem como consequência uma acessibilidade (física e financeira) maior dos indivíduos” (SANTOS, 1998, p. 150). Há, portando, uma maior densidade da divisão do trabalho, com a presença de especializações urbanas e uma maior tendência à circulação da produção, à ampliação do consumo e à geração de riqueza. Nesse contexto, as cidades médias se ajustam a uma dinâmica mais ampla de integração das atividades, com centros que se dedicam a funções urbanas especializadas em uma zona de grande dinamismo do capital. Em contraste, nas regiões do país cuja divisão do trabalho é menos densa ocorre, como sugere Santos (2009, p. 58), uma “acumulação de funções numa mesma cidade e, consequentemente, as localidades de mesmo nível, incluindo as cidades médias, são mais distantes uma das outras”. Essa distância é apenas uma das evidências relacionadas à presença mais rarefeita de infraestruturas e demais fatores vinculados à disseminação da ciência, da tecnologia e da informação.

A diferenciação entre cidades de mesmo nível na rede urbana se estende, igualmente, à existência de novos conteúdos e de formas de uso do solo distintas na escala intraurbana. Ao longo deste capítulo, serão citados alguns exemplos de cidades médias mais abertas à introdução de elementos novos da espacialidade capitalista e, portanto, mais tendentes a uma reestruturação. Outras, no entanto, ainda se constituem a partir de lógicas de estruturação há tempos arraigadas ao espaço e, por isso, não podem ser traduzidas propriamente como rupturas. Há, ainda, situações intermediárias em que os aspectos evidenciados na realidade empírica sugerem um estado de transição, que no trabalho em questão é analisado a partir do conceito de “limiar” sugerido por Batella (2013)[7]. As mudanças ocorrem, então, em diferentes intensidades e também sob uma multiplicidade de fenômenos particulares que podem, ocasionalmente, funcionar como oportunidades para a expansão do capital.

A partir do caso da cidade de Altamira, constata-se a existência de um feixe de vetores relacionado à introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte. Trata-se, portanto, de um evento (SANTOS, 2014a) que desencadeia diversos processos e práticas espaciais de diferentes sujeitos que, de modo vertiginoso, passam a produzir

[7] Esse conceito e sua contribuição para o trabalho em questão serão definidos no item 1.1.2.

novas formas-conteúdo e alterar a dinâmica da cidade, além de interferir nos nexos que estruturam a rede urbana. Há, entretanto, um problema teórico que surge a partir deste conjunto de fenômenos, qual seja: o de definir em que medida aquilo que se processa na realidade em estudo corresponde, de fato, à produção de uma materialidade qualitativamente diferente do que se vinha produzindo até então. A resposta que se obteve é um pouco mais complexa e sua base de sustentação é esboçada ao longo deste capítulo.

Em função da proposta delineada, não haveria outra forma de encaminhar essa discussão a não ser por uma leitura mais apropriada dos conceitos de estrutura, estruturação e reestruturação. Por conta disso, a primeira seção deste capítulo, denominada “A cidade, o urbano e a re-estruturação”, tenta abarcar esse aspecto, confluindo, ao final, em uma forma de ler as transformações pelas quais atravessam algumas cidades médias na atualidade a partir de um modelo explicativo denominado “nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana”. A segunda seção, nomeada “Cidades médias amazônicas: rupturas na dinâmica espacial e os nexos da modernidade” se dedica à interpretação de algumas particularidades das cidades médias amazônicas, tendo em vista situar a realidade de Altamira ao seu contexto mais próximo. Espera-se, com isso, a produção de uma base mais sólida para se reconhecer que o evento que atinge a cidade média em estudo se assenta nas diferentes escalas de re-estruturação espacial, de acordo com a disposição dos nexos que afetam a cidade e a rede urbana.

1.1 A CIDADE, O URBANO E A RE-ESTRUTURAÇÃO

No âmbito das ciências sociais, tem sido utilizada de forma recorrente a palavra “reestruturação” seguida de seus adjetivos, como “reestruturação produtiva”, “reestruturação econômica” e “reestruturação espacial”. Nas últimas décadas, um dos debates florescentes nos estudos sobre a cidade e o urbano é aquele que busca evidenciar as mudanças recentes na constituição da espacialidade capitalista, levando alguns autores utilizar o termo “reestruturação urbana” (SOJA, 1993; SPOSITO, 2005; GOTTDIENER, 2010;) para se referir a esse quadro de mudanças. No entanto, esse constante olhar para frente não pode se furtar das permanências, daquilo que resiste às vezes de modo mais débil às vezes de forma mais firme. Em regiões onde o

capitalismo se desenvolve de maneira menos dinâmica, os vetores da modernidade se estabelecem lado a lado de elementos cuja tradição é mais longa, mais profunda e enraizada no espaço.

Pretende-se, aqui, articular alguns dos principais usos dos termos estrutura e estruturação em relação às abordagens sobre o espaço social, tendo em vista situar o estudo da cidade de Altamira a uma dinâmica de re-estruturação que atinge as cidades médias em diferentes contextos regionais. Em princípio, aborda-se sobre o termo “estrutura” desde as suas concepções mais elementares até a sua utilização por alguns teóricos estruturalistas, de modo a compreender os princípios gerais que regem o seu funcionamento. Na sequência, o conceito fundamental a ser trabalhado é o de “estruturação”, com o intuito de evidenciar o caráter de constante transformação que experimentam os espaços na contemporaneidade. A partir de então, parte-se para uma forma de reconhecer as transformações em algumas cidades médias do Brasil, avaliando em que medida se pode estar tratando de uma nova realidade urbana fundada na ideia de “reestruturação” ou, de modo mais complexo, seja possível divisar uma lógica que inclua a interseção entre a estruturação e a reestruturação.

1.1.1 Estrutura, Estruturação e o Espaço Social

Daqui em diante serão feitas algumas referências a respeito dos conceitos de estrutura e de estruturação, tendo em vista a necessidade de se reconhecer alguns dos elementos teóricos que fundamentam a análise corrente nessa Tese.

A palavra “estrutura” possui uma ampla quantidade de definições de acordo com o ramo científico a que se relaciona. Segundo Bastide (1971), o termo provém do latim *structura,* que por sua vez se desdobra do verbo *struere*, no português “construir”. Tem, portanto, um sentido original voltado à ideia de edificação, de algo que é constituído a partir de partes que formam um todo e que nele estabelecem uma unidade. Tal conotação é bem recorrente no senso-comum, especialmente quando se faz referência a determinadas formas materiais construídas, como uma casa ou um edifício por exemplo. Japiassú e Marcondes (2006, p. 96) também apresentam uma concepção mais geral ao afirmar que se trata de um conjunto de elementos que “formam um sistema, um todo ordenado de acordo com certos princípios

fundamentais. A forma ou modo de ordenação desse sistema, considerado em abstrato". Haveria, dessa forma, estruturas relacionadas a certas representações da realidade, como a estrutura do átomo, da língua portuguesa, da sociedade etc.

De acordo com Abbagnano (2007, p. 438), a palavra estrutura é "por um lado, sinônimo de forma (...) e por outro lado, é sinônimo de sistema, como conjunto ou totalidade de relações". Nas ciências matemáticas, a principal referência ao termo é feita por Bertrand Russell em sua obra "Introdução à Filosofia Matemática", para o qual a estrutura corresponde às similaridades entre duas ou mais relações de elementos, formando um mapa ou um plano de uma relação (RUSSELL, 2006). Percebe-se aí a existência de equivalências entre diferentes relações de elementos que podem sugerir hipóteses sobre um universo com a mesma estrutura. Essa é uma descrição formal mais geral (sentido de forma, de constituição e de construção) e apresenta similitudes com outras acepções do pensamento científico e filosófico.

A definição de estrutura enquanto sistema, por sua vez, foi utilizada por Ferdinand Saussure em seu *Cours de linguistique générale*, onde afirma que "a língua é um sistema cujas partes todas devem ser consideradas em sua solidariedade sincrônica" (SAUSSURE, 2006, p. 102). Há, portanto, uma relação de interdependência entre os elementos que formam a língua, os quais são constituídos em um espaço de tempo relativamente longo. Ainda de acordo com Saussure (2006, p. 112) "em língua, como um jogo de Xadrez, existem regras que sobrevivem a todos os acontecimentos", em referência aos princípios gerais que existem independentemente dos fatos concretos.

A partir dessa concepção sistêmica, começa-se a inferir sobre a existência de comportamentos que são comuns a diferentes comunidades de sujeitos, mas que não são percebidos de forma consciente pelos mesmos, de modo que apenas o pesquisador é capaz de compreender e explicar essas estruturas. Sobre essa característica, a maior referência é atribuída ao antropólogo Claude Lévi-Strauss em sua obra "As estruturas elementares do parentesco", na qual afirma que "a evolução da sociedade humana mostra sucederem às estruturas lógicas - e não precedê-las - elaboradas pelo pensamento inconsciente" (LÉVI-STRAUSS, 1982, p. 312). Nestes termos, como afirma Piaget (1979, p. 51) "a estrutura não pertence à consciência e sim ao comportamento e o indivíduo adquire dela apenas um conhecimento restrito". Traduz-se, portanto, em encadeamentos lógicos, em conexões mentais entre os indivíduos que representam o primado do social (do coletivo) sobre o mental (o "eu",

o vivido). Estas estruturas subjacentes da sociedade se reproduzem nas relações concretas e nelas se realizam, porém apenas podem ser alcançadas a partir de uma formalização, isto é, de mediações teórico-metodológicas capazes de investigá-las e interpretá-las.

Tal forma de se interpretar os fenômenos, que passa a ser adotada por vários autores de diferentes ramos do conhecimento científico – inclusive de alguns segmentos das ciências naturais, vale ressaltar[8] – é denominada de "estruturalismo", o qual, segundo Abbagnano (2007, p. 440) "é, ao mesmo tempo, método de investigação, análise epistemológica e conhecimento filosófico". Dada a abrangência desse tipo de abordagem, o presente trabalho se concentrará tão somente no reconhecimento do conceito de estrutura, sem cuidar das bases de constituição do estruturalismo de modo mais amplo.

Convém, agora, definir a ponte necessária para se reconhecer a importância do conceito de estrutura para a teoria do espaço social, de modo a se justificar os usos subsequentes deste termo. A definição de Piaget (1979, p. 6) ajuda a traçar uma leitura mais próxima daquilo que se pretende esboçar neste momento:

> Em uma primeira aproximação, uma estrutura é um sistema de transformações que comporta leis enquanto sistema (por oposição às propriedades dos elementos) e que se conserva ou se enriquece pelo próprio jogo de suas transformações, sem que estas conduzam para fora de suas fronteiras ou façam apelo a elementos exteriores. Em resumo, uma estrutura compreende os caracteres de totalidade, de transformações e de autorregulação.

Harvey (1980) resgata essa acepção ao tratar da ontologia presente na teoria marxista[9]. Partindo-se da ideia de que a sociedade deve ser entendida como uma totalidade, não se pode considerar essa totalidade como a mera soma das partes ou como um agregado de elementos. De acordo com o autor, "a totalidade busca moldar as partes de modo que cada parte funciona para preservar a existência e a estrutura geral do todo" (HARVEY, 1980, p. 250). Desse modo, o capitalismo é capaz de modificar as relações entre os elementos dentro de si mesmo, fazendo-se um sistema

---

[8] A esse respeito, Michel Foucault salienta os estudos de Carolus Linnaeus no campo da botânica, que ao fazer referências às partes de uma planta desejava que "o texto, nas suas variáveis de forma, de disposição e de quantidade, tivesse uma estrutura vegetal" (Foucault, 2000).

[9] Na obra em questão, Harvey considera a ontologia como "a teoria do que existe" (HARVEY, 1980, p. 248), desse modo, procura entender a partir da teoria marxista como a realidade se encontra organizada e estruturada, chegando-se à ideia de uma totalidade de partes relacionadas internamente.

em constante processo. Harvey (1980) empresta de Piaget (1979) as definições necessárias para se compreender como as totalidades são estruturadas, chegando-se ao conceito de “estruturas em transformação”, uma vez que, na ontologia de Marx “a pesquisa deve dirigir-se para a descoberta das regras de transformação pelas quais a sociedade está constantemente sendo reestruturada” (HARVEY, 1980, p. 250).

Harvey (1980) utiliza em seu debate a referência de estrutura utilizada por Marx em “Contribuições à Crítica da Economia Política” para o qual “a totalidade das relações de produção constitui a estrutura econômica da sociedade” (MARX, 2008 [1859], p. 47). Em vista disso, para se reconhecer os elementos que compõem essa estrutura é necessária uma interpretação que se dê de modo externo à observação direta, como forma de se associar as ações observáveis aos processos mais amplos das quais fazem parte. O autor reconhece, ainda, a possibilidade da existência de hierarquias entre as estruturas, onde o modo de produção estaria em um grau elevado em relação às estruturas inferiores, assim como seria possível à existência de contradições entre estruturas no mesmo plano hierárquico. No que diz respeito a esse último caso, Harvey (1980) insere como exemplo o conflito entre as estruturas das forças produtivas e as estruturas das relações de produção. Outro aspecto de importância observado na teoria marxista é o reconhecimento de uma “superestrutura”, distinguida pelas dimensões política, jurídica e ideológica da sociedade[10].

Trazendo essa discussão para o âmbito dos estudos urbanos, Harvey (1980, p. 253) levanta algumas questões fundamentais:

> Essas questões de ontologia são difíceis de reter quando colocadas em abstrato. Mas, elas são bastante fundamentais para entender muitos dos assuntos abordados nesse livro. Deveríamos olhar o urbanismo como uma estrutura que pode derivar da base econômica da sociedade (ou dos elementos superestruturais) por meio de uma transformação? Ou deveríamos olhar o urbanismo como uma estrutura separada, em interação com outras estruturas?

As questões suscitadas pelo autor possuem forte implicação para os estudos sobre o espaço e envolvem uma discussão abrangente no seio da Geografia (e de outras ciências). Nas conclusões de sua obra “Justiça social e a cidade”, Harvey (1980) deixa claro que, apesar de o espaço possuir uma estrutura separada, esta deve

[10] Sobre esse tema, um dos trabalhos de maior relevância é “Ideologia e os aparelhos ideológicos do Estado” de Althusser (1980).

ser analisada através da interação entre as demais estruturas, com a observação de que “a sociedade industrial e as estruturas que a contém continuam a dominar o urbanismo” (HARVEY, 1980, p. 268). Tem-se, assim, uma relação de dominação da primeira (a estrutura econômica) em relação ao segundo (o urbanismo).

A ideia de que o espaço pode ser considerado (ou não) uma estrutura social foi também objeto de estudo de Castells (2000), de Lefebvre (1973; 1979) e de Santos (2012), cujas argumentações serão apresentadas nas linhas seguintes.

Para Castells (2000, p. 181), que insere essa problemática no contexto da sociologia da urbanização, “o espaço é um produto material em relação com os outros elementos materiais”, fazendo-se a expressão da sociedade em determinada realidade histórica. Em outra citação, afirma que “o espaço urbano é estruturado, quer dizer, ele não está organizado ao acaso, e os processos sociais que se ligam a ele exprimem, ao especificá-los, os determinismos de cada tipo e de cada período da organização social” (CASTELLS, 2000, p. 182). O fato de dizer que o espaço se encontra estruturado, isto é, que possui uma forma de organização que reflete a conjuntura social, não é o mesmo que reconhecê-lo enquanto uma estrutura, ou seja, como uma instância capaz de agir sobre a sociedade produzindo transformações internas.

Lefebvre (1973, p. 17) vai mais além das discursões correntes e afirma que “o estruturalismo abusa da noção de estrutura e a obscurece, até destruí-la. Utilizando-a para reduções abusivas, consegue injetar nela uma excrecência ideológica”. Com essa afirmação, o autor não pretende abandonar a utilização deste conceito na análise do espaço social, mas se presta a uma abordagem diferente, fundada em uma dialética trinitária na qual

> o espaço social depende, metodológica e teoricamente, de três conceitos gerais: a forma, a estrutura, a função. Isso quer dizer que todo espaço social pode tornar-se o objeto de uma análise formal, de uma análise estrutural, de uma análise funcional. Cada uma proporciona um código, um método, para decifrar o que inicialmente parece impenetrável. (LEFEBVRE, 2000, p. 379)

Na obra de Lefebvre (2000) a forma seria caracterizada por suas qualidades formais (linhas, superfícies, volumes etc.) que por sua vez não existiria sem uma função (o sentido, a razão de ser da forma). A estrutura, por sua vez, estaria no âmbito das relações entre os elementos no conjunto e que correspondem à natureza econômica e social em dado estágio da sociedade. É, portanto, através da dialética

entre forma, função e estrutura que se produzem novas realidades, alterando-se, com isso, a totalidade espacial.

Essa perspectiva, que também é defendida por Santos (2012), insere o espaço enquanto uma estrutura distinta de outras estruturas sociais. Segundo o autor, é necessário diferenciar as qualidades funcionais do espaço (que o definem como um fato social) de suas qualidades sistêmicas, a partir das quais ele ganha novos atributos. De acordo com Santos (2012, p. 181) “o espaço organizado pelo homem é, como as demais estruturas sociais, uma estrutura subordinada-subordinante”. Assim, diferente de Harvey (1980) que designa o espaço como uma estrutura dependente da estrutura econômica e de Castells (2000) que analisa o espaço enquanto expressão cultural da sociedade em dado período histórico, Santos (2012, p. 182) defende a “existência do espaço como estrutura social capaz de agir e de reagir sobre as demais estruturas da sociedade e sobre esta como um todo”. Por essa perspectiva, como argumenta novamente Santos (2012, p. 189) “através do espaço, a história se torna, ela própria, estrutura, estruturada em formas. E tais formas, como formas-conteúdo, influenciam o curso da história”.

Tendo em vista essas definições, é possível desenvolver uma síntese daquilo que foi exposto até aqui, preservando o que é essencial para o desenvolvimento deste trabalho:

(i) A estrutura pode ser concebida enquanto forma, atribuindo-se a determinadas propriedades das relações de elementos que permanecem em outras relações (sentido lógico-formal). Não raro é idealizada como uma estrutura física (de um edifício, de uma obra arquitetônica ou de uma cidade, por exemplo). No que diz respeito aos estudos urbanos, Bastide (1971, p. 4) afirma que “foram os teóricos da escola de Chicago que desenvolveram sensacionalmente a morfologia social, mediante o estudo da estrutura espacial de grandes cidades”. Há, nesse caso, uma preocupação com a organização física da sociedade em analogia aos demais seres vivos (perspectiva da Ecologia Humana), reunindo conceitos como mobilidade, fluidez, invasão, sucessão, dentre outros que remetem as qualidades formais do espaço[11].

[11] Tal afirmação não significa dizer que os teóricos da Ecologia Urbana se restringiam tão somente a forma em si sem ponderar outros elementos como a cultura, os hábitos e os interesses individuais e coletivos dos grupos humanos. Contudo, como afirma Castells (2000, p. 186) “esta construção no entanto permanece num nível formal, na medida em que estes processos ecológicos, explicativos das configurações urbanas observadas (zonas, setores, núcleos, seções etc.) só se explicam por alusão às leis econômicas gerais”. Cabe, então, superar as observações empíricas sobre esta ou aquela realidade urbana.

Tal concepção não pode ser descartada por completo, porém não se pode confundi-la com aquela que busca, para além das formas, os aspectos mais profundos da relação entre a sociedade e o ambiente produzido.

(ii) Por oposição à mera propriedade de elementos, a estrutura concebida enquanto sistema traz consigo “os caracteres de totalidade, de transformações e de autorregulação” (PIAGET,1980, p. 6). Diferente do sentido definido anteriormente, a estrutura não pode ser percebida no plano dos fatos, do empírico, das ações observáveis, mas somente a partir de uma formalização teórica capaz de encontrar as relações subjacentes da sociedade. Harvey (1980), através de uma abordagem marxista, compreende o espaço como uma estrutura que pode ser analisada separadamente da estrutura econômica, ainda que se apresente subordinada a esta última. Castells (2000), por sua vez, concebe a estrutura urbana de forma articulada ao sistema econômico, mas não acredita em uma “teoria do espaço que não seja parte integrante de uma teoria social geral” (CASTELLS, 2000, p. 182).

(iii) Lefebvre (2000) e Santos (2012) concordam que o espaço pode ser, ao mesmo tempo, funcional (como reflexo da ação social) e estrutural (como condicionante do comportamento humano). Nessa acepção, “a totalidade, que supõe um movimento comum da estrutura, da função e da forma, é dialética e concreta” (SANTOS, 2007, p. 57). Outra definição importante suscitada por esses dois autores é de que a estrutura espacial não depende exclusivamente das determinações econômicas, como sugeriu Harvey (1980), uma vez que o próprio processo produtivo é orientado a partir das condições que se reproduzem no e pelo espaço. Por essa visão, uma vez criada uma estrutura espacial, ela seria capaz de modificar o futuro desenvolvimento das relações sociais, da organização da produção, das normas jurídicas e de outras instâncias da sociedade.

Os diferentes usos do termo estrutura podem ser resumidos no Quadro 3, que apresenta para cada linha de pensamento adotada o conceito básico, os principais teóricos envolvidos, assim como a relação entre a definição atribuída e a perspectiva espacial.

QUADRO 3 – DIFERENTES USOS DO TERMO ESTRUTURA EM RELAÇÃO AO ESPAÇO SOCIAL

Linha de pensamento	Lógico-formal (Plano, construção, constituição)	Sistêmica (perspectiva estruturalista)	Abordagem dialética
Conceito Básico	Similaridades entre relações de elementos.	Estruturas lógicas elaboradas pela sociedade em determinado estágio de seu desenvolvimento.	A estrutura é parte de um movimento trinitário que inclui forma e função.
Teóricos relacionados	Escola de Chicago (Ecologia humana clássica)	David Harvey, Manuel Castells	Henry Lefebvre, Milton Santos[12]
Perspectiva espacial	Enquanto forma (âmbito do visível, ações observáveis, percepção empírica).	O espaço se altera de acordo com estruturas sociais (a estrutura econômica é dominante)	O espaço é uma estrutura independente da estrutura econômica e que só pode ser analisada em conjunto com a forma e a função.

Fonte: Organizado por José Q. de Miranda Neto

O reconhecimento de uma estrutura espacial é de grande relevância para os estudos que se dedicam à cidade e ao urbano, uma vez que define de que forma o espaço produzido se manifesta, tal como outras estruturas, como condição das mudanças correntes na sociedade. É necessário, entretanto, encontrar as mediações necessárias para se chegar a essas estruturas, sob o risco de se analisar o espaço apenas em uma perspectiva funcional, recaindo-se, então, ao mero empirismo (SANTOS, 2012).

Tendo em vista o caráter diacrônico das estruturas, pautado pela constante transformação a que são submetidas, deve-se buscar os fundamentos que sustentam o conceito de “estruturação” que, apesar de ser derivado da estrutura, remete a questões diferenciadas do ponto de vista da análise espacial. O que está em evidência, agora, é o caráter de “processo” e de “transformação” das estruturas, que remete diretamente à reprodução ou à renovação das práticas sociais. Para uma aproximação mais dedicada sobre esse tema, utiliza-se como base a “Teoria da Estruturação” do sociólogo britânico Anthony Giddens, para o qual

> Estudar a estruturação é uma tentativa para determinar as condições que governam a continuidade e a dissolução das estruturas ou tipos de estrutura. Posto isto de outra forma: inquirir sobre o processo de reprodução e especificar as conexões entre “estruturação” e “estrutura” (GIDDENS, 1996, p. 139).

[12] Santos (2014b) acrescenta, ainda, a noção de processo, que seria “uma ação contínua desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança” (SANTOS, 2014b, p. 69), compondo um conjunto inseparável de forma, estrutura, função e processo.

Giddens (1996) parte da crítica as correntes funcionalistas e estruturalistas que, segundo ele, se utilizam da estrutura de modo descritivo, demasiado amplo e sem exame. A teoria da estruturação viria, então, a superar algumas das lacunas deixadas pelos teóricos ligados a essas correntes de pensamento[13], principalmente no que tange à existência de uma autorregulação social que transcenderia a atividade humana consciente e enfatizaria "o comportamento humano como resultado de forças que os atores não controlam e nem compreendem" (GIDDENS, 2003, p. XVII). Em contraposição a esse argumento, o autor se utiliza do conceito de "dualidade da estrutura", de modo que "as propriedades estruturais de sistemas sociais são, ao mesmo tempo, meio e fim das práticas que elas recursivamente organizam" (GIDDENS, 2003, p. 30). A partir dessa dualidade, permite-se aos agentes um papel ativo nas transformações sociais, os quais são concebidos como capazes não apenas de compreender os contextos em que se inserem como também de transformá-los continuamente.

A Teoria da Estruturação de Giddens (2003) possui um significado importante para a análise espacial, sobretudo pela vinculação entre o conceito de estrutura e a inscrição da sociedade no tempo e no espaço, como afirma: "as propriedades estruturais dos sistemas sociais só existem na medida em que formas de conduta social são cronicamente reproduzidas através do tempo e do espaço" (GIDDENS, 2003, p. XXIII). Frequentemente, o autor trata da necessidade de os sociólogos estenderem suas leituras para as interpretações conduzidas por geógrafos e urbanistas, reconhecendo o papel básico que estes desempenham na teoria social. Aborda, igualmente, a respeito dos modos de regionalização que, segundo ele, "canalizam e são canalizados por percursos tempo-espaços adotados pelos membros de uma comunidade ou sociedade em suas atividades cotidianas" (GIDDENS, 2003, p. 168). A regionalização ajudaria a combater, assim, "a suposição de que uma sociedade é sempre uma unidade com fronteiras nítidas e precisamente definidas" (GIDDENS, 2003, p. 430).

Soja (1993, p. 178) se refere à teoria da estruturação de Anthony Giddens como "a afirmação ontológica mais rigorosa, equilibrada e sistemática atualmente disponível sobre a estruturação espaço-temporal da vida social" e utiliza grande parte das ideias do sociólogo britânico para compor uma investigação voltada à

[13] Em "A constituição da Sociedade" Giddens (2003) trata da existência de um "consenso ortodoxo" baseado nas obras de Durkheim, Max Webber, Pareto e Karl Marx.

“Reestruturação Urbana e Regional”. Soja (1993) analisa, também, os argumentos de alguns dos principais teóricos marxistas e volta a focalizar a espacialidade do capitalismo que, segundo ele, parecia afasta-se dos estudos mais dedicados sobre a constituição atual da sociedade. A citação a seguir reúne alguns de seus principais argumentos no que tange a relação entre as estruturas sociais e espaciais:

> A geografia e a história do capitalismo entrecruzam-se num processo social complexo, que cria uma sequência histórica de espacialidades em constante evolução, uma estruturação espaço-temporal da vida social que molda e situa não apenas os movimentos grandiosos do desenvolvimento societário, mas também as práticas repetitivas das atividades do dia-a-dia – até nas menos capitalistas das sociedades contemporâneas.
>
> Assim, a produção da espacialidade, em conjunto com a construção da história, pode ser descrita como o meio e o resultado, a pressuposição e a encarnação da ação e do relacionamento sociais, da própria sociedade. As estruturas sociais e espaciais estão dialeticamente entrelaçadas na vida social, e não apenas mapeadas uma na outra como projeções categóricas. E dessa ligação vital provém a pedra angular teórica da interpretação materialista da espacialidade, o reconhecimento de que a vida social é materialmente constituída em sua geografia histórica, de que as estruturas e as relações espaciais são as manifestações concretas das estruturas e relações sociais que evoluem no tempo, seja qual for o modo de produção (SOJA, 1993, pp. 155-156).

Há algumas questões envoltas nessa argumentação que são fundamentais para se travar a discussão proposta nessa tese. Em primeiro lugar, deve-se ter em mente que as transformações desencadeadas pelo sistema capitalista de produção possuem estreita relação com a produção da espacialidade, de maneira que as modificações no âmbito da estruturação espacial se fazem sentir e são sentidas em praticamente todas as dimensões da vida social. Há, portanto, uma radicação da temporalidade da vida social no espaço, assim como o espaço se enraíza na contingência temporal/histórica (SOJA, 1993). Em segundo lugar, não se pode perder de vista o caráter de transição de qualquer grande mudança na ordem espaço-temporal da sociedade e de como as estruturas sociais e espaciais se inscrevem nessas mudanças, sejam elas momentâneas, significativas ou radicais. Através do reconhecimento de importantes rupturas na dimensão material e simbólica do espaço urbano nas últimas décadas, sobretudo a partir da década de 1970, começa-se a falar em uma renovação, em uma virada na lógica mais duradoura de constituição do capitalismo, admitindo-se a utilização da palavra “reestruturação” para designar vários aspectos dessa redefinição espacial.

Ao debater a respeito do conceito de reestruturação, Soja (1993) pondera dois grandes argumentos no seio das ciências sociais: a) aquele baseado em esquemas evolucionistas que sugerem uma passagem inevitável para o progresso; e b) uma visão que “se enquadra entre a reforma parcial e a transformação revolucionária, entre a situação de perfeita normalidade e algo completamente diferente” (SOJA, 1993, p. 194). Partindo deste segundo tipo de análise, o autor defende que mesmo as mudanças mais radicais admitem fragmentos de uma organização da sociedade em período anterior, de modo que a reestruturação não se manifesta como um processo mecânico ou automático.

Ao longo da história, vários ciclos de crise e reestruturação se tornaram manifestos e, portanto, não se trata de um processo restrito apenas ao estágio atual do modo-de-produção capitalista. Contudo, pelo fato de que pela primeira vez se vive um momento de integração em nível global, a reestruturação adquire novos contornos e um alcance sem precedentes. Na tentativa de espacializar as transformações recentes, Soja (1993) trabalha em duas escalas de análise, partindo de uma “reestruturação urbana e regional”, onde destaca: 1) os diferentes acontecimentos relacionados à mudança na base produtiva, ao processo de trabalho e às divisões regionais do mundo contemporâneo, com ênfase para a realidade norte-americana; e 2) um estudo da cidade-região de Los Angeles, a partir da qual analisa a reestruturação em relação à evolução da forma urbana. Algumas das principais mudanças apontadas pelo autor podem ser descritas, grosso modo, a partir do Quadro 4.

QUADRO 4 - REESTRUTURAÇÃO REGIONAL E REESTRUTURAÇÃO DA FORMA URBANA

Reestruturação e a questão Regional	**Reestruturação e as modificações na forma urbana**
* Reforço das antigas divisões centro-periferia, porém de modo renovado com ênfase na diferença tecnológica; * Especialização flexível na produção, nas relações trabalhistas e na localização das atividades produtivas. * Por conta da produção flexível e do rompimento de hierarquias rígidas, ocorre a desindustrialização de algumas regiões (inversão de papel das regiões); * Emergência de uma guerra regional por mercados e dólares.	* Ampliação dos setores de comércio e de serviços em relação ao setor industrial; * Desindustrialização e reindustrialização: mobilização de atividades de extensas áreas industriais para novas zonas de expansão; * Descentralização e recentralização geográfica: mudanças profundas na geografia ocupacional e residencial. * Mudanças na relação centro-periferia: novas funcionalidades e construções no centro, assim como novas espacialidades nas periferias urbanas.

Fonte: Baseado em Soja (1993)

Cabe ressaltar que a realidade empírica apresentada por Soja (1993) diz respeito a regiões caracterizadas por um intenso dinamismo do capital e uma sobreposição de camadas de divisão do trabalho constituídas desde a prevalência da atividade mercantil até o atual período de desenvolvimento tecnológico. Por essa razão, a área em questão congrega os principias elementos necessários para teorizar as novas experiências relativas ao espaço na ordem contemporânea. Não há, por conseguinte, uma reestruturação social e espacial que se estenda na mesma forma e intensidade para o mundo inteiro. Como afirma Soja (1993, p. 222) "ainda não se aplicou rigidamente uma nova tintura sobre a paisagem irrequieta e, desse modo, a possibilidade de olharmos para trás, para um *fait accompli*[14], ainda não está acessível". No que se refere, especificamente, aos estudos urbanos, é necessário considerar a existência de rupturas e permanências, assim como processos e práticas espaciais que se encontram na passagem entre diferentes estágios de estruturação.

Há casos de regiões em que as mudanças ocorrem de maneira pouco intensa, às vezes residual, porém não menos importantes do ponto de vista da análise espacial. Nessas situações, entende-se que a contribuição de Soja (1993) e de outros autores que discorrem sobre a reestruturação capitalista é apenas parcial, levantando-se a necessidade de abordagens diferenciadas sobre o tema. É necessário, portanto, buscar uma abertura teórica capaz de perceber que alguns processos espaciais apontam inegavelmente para uma reestruturação, isto é, representam arranjos estruturais radicalmente diferentes do que se configurava em estágios anteriores, ao passo que outros ainda se afiguram de acordo com as lógicas precedentes. Essa coexistência de momentos cristalizados no espaço se traduz em diferentes formas de uso do solo, de sobreposições de divisões do trabalho e de lógicas diferenciadas de ação entre os agentes sociais, porém ainda representa um desafio à pesquisa por conta de sua complexidade.

No trabalho em questão, que estuda as transformações produzidas por uma grande usina hidrelétrica na cidade de Altamira e em sua região de influência, um dos desafios interpostos foi, justamente, o de reconhecer em que medida os processos desencadeados pelo grande empreendimento apontam para uma reestruturação e, além disso, quais os elementos que, mesmo em processo de alteração de suas características, ainda se estruturam por conta lógicas anteriores. Percebeu-se, então,

[14] Do francês "fato consumado".

que um dos caminhos viáveis para se entender a dinâmica atual pela qual atravessa a cidade seria a partir de uma distinção mais clara entre a estruturação e a reestruturação, assim como uma articulação apropriada entre as escalas da cidade e da rede urbana.

Na seção seguinte, pretende-se especificar com mais detalhes essa proposta, onde serão apresentadas as bases metodológicas que sustentam a análise corrente nesta Tese.

1.1.2. Teorizando a mudança: os nexos de re-estruturação

As cidades estão no centro das grandes mudanças na ordem capitalista. Por essa razão, entende-se que a disposição da estrutura espacial nas escalas da cidade e da rede urbana é um fator de importância para identificar os níveis de inserção dos grupos humanos na sociedade global contemporânea. Nas últimas décadas, um debate recorrente é aquele que relaciona os estudos urbanos com o conceito de "reestruturação", que na perspectiva de Soja (1993) corresponde a uma mudança radical na configuração espacial, com importantes implicações no que tange à questão regional e também na configuração da forma urbana. No caso do Brasil, alguns estudos recentes desenvolvidos em áreas mais dinâmicas do país também apontam uma reestruturação, trazendo à tona processos diferenciados de usos do solo, de (re)localização das atividades empresariais, de novas disposições dos espaços de moradia e suas contradições. As metrópoles são os espaços que mais incorporam essas mudanças, traduzindo-se, dentre outros fenômenos, na desindustrialização de algumas áreas pioneiras ao mesmo tempo em que se inserem novas atividades ligadas ao setor terciário[15].

As cidades médias, por sua vez, também experimentam uma alteração na configuração de seus espaços internos, notadamente a partir de novas relações

[15] A esse respeito destaca-se o texto "Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no Estado de São Paulo" (SPÓSITO, 2007), que aborda os novos padrões de localização da indústria no Estado de São Paulo, com a descentralização da atividade industrial acompanhada de uma centralização do capital na metrópole paulista. Outro texto, denominado "Reestruturação urbana da metrópole paulistana: a Zona Leste como território de rupturas e permanências" (ROLNIK e FRÚGOLI JR, 2001) identifica, dentre outros fenômenos "um padrão de desenvolvimento do terciário moderno, com o gradativo desaparecimento dos espaços públicos, articulado a um forte modelo de exclusão territorial, atendendo aos interesses do capital imobiliário" (p. 44).

centro-periferia. Nessa perspectiva, Sposito (2005) identifica três características essenciais nessa mudança: a) o aparecimento de “periferias” no centro (desvalorização das áreas centrais tradicionais) e de “centralidades” na periferia (áreas de concentração de atividades comerciais, shopping centers etc.); b) maior articulação entre cidades de diferentes portes (intensidade de relações na rede urbana); e c) aumento da segmentação socioespacial. Essas mudanças nas relações entre as partes que constituem a cidade e/ou nas funções e formas de articulação na rede urbana representam uma lógica diferenciada de conformação espacial e, portanto, indicariam uma reestruturação.

No que se refere ao conceito de estrutura urbana e seus desdobramentos, Sposito (2005, p. 311) apresenta importantes subsídios para um debate mais apropriado sobre o tema e faz uma distinção entre as qualidades formas do espaço (objetivadas pelo mapeamento das localizações) e o reconhecimento de suas relações (as estruturas), como afirma

> o estudo dos espaços internos das cidades requer o reconhecimento do movimento que dá conteúdo econômico, social, político e cultural em cada parcela da cidade, mas sempre avaliando como as parcelas se articulam entre si. Por essa razão, o reconhecimento e o mapeamento das localizações são condições para a compreensão da estrutura urbana, mas não são em si, suficientes, pois a articulação entre as partes da cidade, ou seja, as interações que se estabelecem entre elas é que orientam o conjunto de relações que dão conformação ao processo de estruturação e reestruturação da cidade.

Os conceitos de estruturação e reestruturação aparecem no trabalho de Sposito (2005) como graus diferenciados de mudanças na estrutura da cidade e da rede urbana, como afirma “para se contemplar, entretanto, a ideia de que as estruturas mudam continuamente, pareceu-nos mais adequado a opção pela terminologia estruturação” (SPÓSITO, 2005, p. 312). Refere-se, então, ao movimento de mudança que acomete os espaços urbanos, objetivado pela produção de formas-conteúdo e pelo arranjo das partes que estruturam a cidade, assim como as relações que se dão nas tramas na rede urbana. No que diz respeito à reestruturação, a autora afirma que essa expressão deve ser “guardada para se fazer referência aos períodos em que é amplo ou profundo o conjunto de mudanças que orienta os processos de estruturação urbana e das cidades” (SPÓSITO, 2005, p. 312). Entende-se que a reestruturação estaria vinculada, assim, às novas lógicas espaciais do capitalismo, que se coadunam

aos efeitos da reestruturação produtiva e da emergência de uma economia flexível do mundo contemporâneo (Harvey, 2005a).

O que se pode extrair dessas proposições é que as transformações que não se vinculam essencialmente ao novo momento de transformação do capitalismo mundial podem ser analisadas do ponto de vista de uma estruturação, isto é, de mudanças contínuas no arranjo espacial da cidade ou da rede urbana, mas que não são tão profundas ao ponto de representar novas lógicas de acumulação capitalista. Essa definição, entretanto, precisa ser mais bem explicitada, tendo em vista reconhecer que os conceitos de estruturação e de reestruturação são derivados do mesmo processo, porém as práticas e os processos espaciais[16] necessários para recolhê-los se encontram em estágios diferenciados de constituição.

Ao se referir ao caráter de mudança na geografia histórica do capitalismo, Soja (1993, p. 206) afirma a existência de "uma sequência de reestruturações parciais e seletivas, que não apagam o passado nem destroem as condições estruturais profundas das relações sociais e espaciais capitalistas". Nesse caso, o movimento apresentado por Soja (1993) é de "crise e reestruturação", de modo que antes de uma reestruturação atual havia outro ciclo de reestruturação em andamento e que, por circunstância da não linearidade do movimento social, acabam por se encontrar na contingência espaço-temporal. Diferentemente dessa acepção, o que se propõem aqui é considerar a estruturação como o ajuste espacial vinculado à lógica mais duradoura do capitalismo, que se conformou a partir de uma dada espessura temporal ou, nos termos de Braudel (1978), de uma longa duração.

Para tornar mais clara essa definição, deve-se considerar que o conceito de estrutura que, desde a concepção saussuriana, já detinha um sentido voltado a uma relativa duração em seu modo de funcionamento, uma vez que para entender a evolução da língua (enquanto estrutura) se fazia necessário reconhecer uma dada estabilidade, isto é, um momento onde as transformações são mais sensíveis e, por isso, mais perceptíveis ao linguista (SAUSSURE, 2006). De forma semelhante,

---

[16] De acordo com Corrêa (1992) as práticas espaciais correspondem às ações específicas de um agente que implicam na gestão do território. Os processos espaciais, por sua vez, "constituem um conjunto de forças atuando ao longo do tempo, viabilizando localizações, relocalizações e permanências de atividades e população sobre o espaço da cidade" (CORRÊA, 2007, p. 68). Objetivamente, o que diferencia as práticas espaciais dos processos espaciais é a repetitividade e a duração (CORRÊA, 2007).

Braudel (1978) relaciona a estrutura ao seu conceito de longa duração, atribuindo-lhe também um caráter de estabilidade, quando afirma

> Por estrutura, os observadores do social entendem uma organização, uma coerência, relações bastante fixas entre realidades e massas sociais. Para nós, historiadores, uma estrutura é sem dúvida, articulação, arquitetura, porém mais ainda, uma realidade que o tempo utiliza mal e veicula mui longamente. Certas estruturas, por viverem muito tempo, tornam-se elementos estáveis de uma infinidade de gerações: atravancam a história, incomodam-na, portanto, comandam-lhe o escoamento. Outras estão mais prontas a esfarelar. Mas todas, ao mesmo tempo, são sustentáculos e obstáculos. Obstáculos assinalam-se como limites (envolventes no sentido matemático) dos quais o homem e suas experiências não podem libertar-se. Pensai na dificuldade em quebrar certos quadros geográficos, certas realidades biológicas, certos limites da produtividade, até mesmo, estas ou aquelas coerções espirituais: os quadros mentais também são prisões de longa duração.

Desse modo, concebe-se que estruturação se encontra no domínio da longa duração, da relativa estabilidade, ao passo que a reestruturação se apresenta no campo das rupturas, das agitações que renovam o aspecto do mundo. Essas fissuras são produzidas, entretanto, a partir do próprio movimento social da lógica anterior, sendo possível atribuir uma escala hipotética entre os fenômenos, práticas e processos espaciais que residem no contexto da estruturação, da reestruturação ou na transição entre ambos. É, portanto, a partir das mudanças frequentes e contínuas ao longo do tempo que se produzem novas qualidades aos fenômenos, tal como sugere à lei da transformação da quantidade em qualidade[17]. Retornando-se a afirmação de Sposito (2005), entende-se então que quando autora sugere que a reestruturação ocorre por conta de alterações significativas, atribui-se tais alterações à medida necessária para se falar de novos conteúdos socioespaciais no contexto urbano. Por essa lógica, dificilmente se poderá conceber um espaço, seja uma metrópole ou uma cidade do interior da Amazônia, que tenha ultrapassado todas as fronteiras entre a estruturação e a reestruturação. Por conseguinte, uma dada realidade empírica sempre estará, de uma maneira ou de outra, entre a mudança radical e a estabilidade da *long durée*[18].

---

[17] Em Anti-Dühring, Engels apresenta algumas considerações sobre a lei dialética da transformação da quantidade em qualidade, onde afirma que “a colaboração de muitas pessoas, a fusão de muitas forças numa só força total, cria, como diz Marx, uma nova potência de forças que se diferencia, de modo essencial, da soma das forças individuais associadas” (ENGELS, 1875, p. 252). Desse modo, a soma dessas forças de transformação (a quantidade) implicaria em uma nova realidade diferente da anterior (a qualidade).

[18] Do francês “longa duração”, para se utilizar a expressão original de Ferdinand Braudel.

Por essas definições, ao invés de se utilizar a dualidade crise-reestruturação sugerida por Soja (1993) prefere-se aquela que opõe estruturação (a lógica duradoura ainda corrente) e reestruturação (ruptura das tendências seculares de conformação espacial). Tomadas as devidas precauções, é possível reconhecer que ambas se relacionam de acordo com as características dos fenômenos que estão sendo analisados, podendo-se admitir ainda um estágio intermediário, um limiar entre uma e outra realidade.

Mais adiante, esses elementos teóricos serão representados a partir de um esquema explicativo básico que deverá, a partir de então, orientar a análise corrente nesta tese. Antes, entretanto, faz-se necessária a utilização do pensamento de Lefebvre (1999; 2001) sobre a passagem da cidade à sociedade urbana, como forma de dar um maior subsídio para a ideia aqui proposta.

Segundo Lefebvre (2008, p. 18) há um caminho hipotético que vai da "ausência da urbanização (a 'pura natureza', a terra entregue aos 'elementos') à culminação do processo. Significante desse significado – o urbano (a realidade urbana)". Nessa acepção, o urbano corresponderia a uma forma social imediatamente articulada à industrialização e à urbanização, mas que se estenderia para além dos limites do tecido urbano. A cidade, por sua vez, "parece designar um objeto definido e definitivo, objeto dado para a ciência e objeto imediato para a ação" (LEFEBVRE, 1999, p. 25). Em outra referência, Lefebvre (2000, p. 62) designa a cidade como sendo a "projeção da sociedade sobre um local".

Ao longo do caminho hipotético apresentado pelo autor, de zero urbanização à sociedade urbana, a cidade apresenta diferentes estágios da interação entre forma, função e estrutura, com transformações que são representadas por um eixo que vai da cidade política (centro de uma vizinhança agrária), passando pela cidade comercial (estrutura social baseado nas trocas) e industrial (expansão ampliada da urbanização) até chegar a uma "zona crítica" (LEFEBVRE, 1999). Neste último estágio, se revela uma crise, um momento de alteração profunda das características da cidade, que apesar de não se manifestar em toda sua potência já apontam seus indícios. A citação a seguir deixa claro, entretanto, que devem ser consideradas as diferentes formas de entrada nessa sociedade urbana, como afirma o autor:

> Essa hipótese teórica concernente ao possível e à sua relação com o atual (o "real") não poderia levar a esquecer que a entrada na sociedade urbana e as modalidades na urbanização dependem das características da sociedade considerada no curso da industrialização (neocapitalista ou socialista, em

> pleno crescimento econômico ou já altamente técnica). As diferentes formas de entrada na sociedade urbana, as implicações e as consequências dessas diferenças iniciais, fazem parte da problemática concernente ao fenômeno urbano ou “o urbano” (LEFEBVRE, 1999, p. 25).

Desse modo, seria possível conceber a existência de cidades mais ou menos integradas à sociedade urbana? A ideia de integração aqui apresentada estaria muito mais voltada à imersão, à diluição da cidade no urbano ou, na situação hipotética mais extrema, ao próprio desaparecimento desta diante da difusão urbana generalizada[19]. Essa realidade pode ser objetivada tanto pela integração física da cidade, pautada pela interpenetração dos tecidos urbanos em uma mesma dinâmica territorial, quanto às conexões (interações espaciais) no âmbito da rede urbana. Entretanto, para além das trocas físicas de matéria e de energia se deve levar em conta a abertura em relação à dinâmica capitalista atual, pautada pela integração ao processo avançado de industrialização, ao mercado de trocas global, à financeirização do território e à circulação do capital em suas diversas formas. A contribuição de Lefebvre (1999) para o trabalho proposto reside, então, em reconhecer essas diferentes formas de entrada na sociedade urbana, que podem ser caracterizadas pelos nexos que vinculam as cidades às mudanças mais recentes na dinâmica capitalista.

O urbano não se encontra em uma escala geográfica específica, porém os eventos que designam sua disseminação se articulam a uma lógica hegemônica firmada a partir da cooperação mais ampla entre os lugares. Santos (2009), não apenas reconhece essa característica como também amplia a sua dimensão, ao afirmar que “estaríamos, agora, deixando a fase da mera urbanização da sociedade, para entrar em outra, na qual defrontamos a urbanização do território” (SANTOS, 2009, p. 138). O autor se refere, nesse caso, à ampliação das variáveis que permitem a disseminação dos nexos modernos, sobretudo motivada pela maior complexidade dos sistemas de engenharia. Ao tratar da relação entre as horizontalidades e as verticalidades, Santos (2014, p. 285) sugere ainda que esta última “cria interdependências, tanto mais numerosas e atuantes quando maiores as necessidades de cooperação entre os lugares". Seguindo esse raciocínio, é possível

---

[19] Trata-se da problemática da “crise da cidade”, com o desaparecimento de imagens que fazem referência à cidade antiga, incluindo centralidades passadas e formas de sociabilização. Entretanto, de acordo com Lefebvre (2001, p. 21), “na prática, o núcleo urbano (parte essencial da imagem e do conceito de cidade) está rachando e no entanto consegue se manter; transbordando, frequentemente deteriorado, as vezes apodrecendo, o núcleo urbano não desaparece”.

afirmar que quanto maior a solidariedade entre um determinado espaço e uma rede de lugares, objetivada pelo grau de relações verticais que este estabelece, maior será o seu avanço em direção à sociedade urbana.

Em vista disso, cada vez mais os processos que envolvem a cidade são oriundos de lógicas produzidas para além de seus limites físicos, permitindo-se adentar ao campo da escala. A esse respeito, Brenner (2000), ao se referir aos estudos de Lefebvre[20], afirma que “as escalas geográficas não podem ser entendidas de forma isolada uma da outra, como recipientes mutuamente exclusivos ou aditivos” (BRENNER, 2000, p. 369, tradução nossa). As escalas constituiriam, ao contrário, momentos profundamente interligados e níveis de uma única totalidade, de modo que existem links, conexões que não apenas especificam a existência de novas lógicas como também produzem relações conflituosas. Propõe-se, por conta disso, inscrever os fenômenos em estudo em diferentes escalas que, grosso modo, partem da esfera do Intraurbano (dentro dos limites territoriais da cidade) para o interurbano (no contexto da rede de cidades).

A abordagem proposta sugere, portanto, uma integração entre a reestruturação da cidade e a reestruturação urbana (SPOSITO, 2005) de modo a se entender que os acontecimentos, práticas e processos espaciais em estudo se assentam em escalas diferenciadas de ação. Essa será a forma metodológica utilizada para abordar o fenômeno da usina hidrelétrica em Altamira, superando as dificuldades iniciais em situar as continuidades e rupturas que, até então, se manifestavam de modo confuso e aparentemente caótico.

O esquema da Figura 1 apresenta os elementos teóricos apresentados até aqui em quatro extremidades e duas grandezas diferenciadas de inserção dos fenômenos: o eixo horizontal que vai da estruturação à reestruturação e o eixo vertical que vai da cidade à rede urbana. Entre cada uma das extremidades existe uma faixa de transição, um limiar que expressa uma passagem entre uma ou outra realidade. Desse modo, as ações observáveis (fatos da realidade, processos e práticas espaciais) que indicam a maior integração da cidade no âmbito da rede urbana estariam em uma determinada posição (frente a outras ações observáveis) na escala entre o Intraurbano e o Interurbano, enquanto que aquelas que apontam as rupturas na estrutura espacial da cidade estariam situadas em algum ponto entre a

[20] O autor utiliza basicamente a obra *The Production of Space* para especificar espacialidade da industrialização capitalista como uma dinâmica multiescalar de implosão-explosão.

estruturação e a reestruturação. Tendo em vista a impossibilidade das ações observáveis escaparem da relação entre os eixos indicados no desenho, estas sempre estarão dispostas em pelo menos um dos quadrantes (a, b, c, d) do plano apresentado. Essas conexões entre o plano da escala e o plano da mudança estrutural são denominadas de “nexos”, que são os aspectos da realidade teorizados no interior do modelo explicativo.

Ao se se utilizar a terminologia “nexo”, tem-se como propósito evidenciar os aspectos da realidade que se apresentam dispostos em uma escala temporal entre a estruturação e a reestruturação, seja nos limites territoriais da cidade seja no âmbito da rede urbana. De acordo com o dicionário Magno da Língua Portuguesa a palavra nexo significa conexão, vínculo ou união social. Santos (1998) utilizou este termo para tratar das vinculações regionais modernas, ao afirmar que “no passado, os nexos que definiam a organização regional eram nexos de energia, cada vez mais, hoje, esses nexos são nexos de informação” (SANTOS, 1998, p. 92). Outra definição, dessa vez relacionada especificamente aos estudos sobre a cidade, é utilizada por Scott e Storper (2014) quando se referem ao conceito de *urban land nexus*[21], que seria uma espécie de relação lógica entre diferentes usos do solo na cidade tendo em vista o desenvolvimento urbano. De uma forma ou de outra, um nexo é um vínculo, um atrelamento entre duas ou mais realidades ou possíveis elos teóricos. Neste trabalho, o termo em questão possui uma conotação específica e designa as conexões entre o plano da escala e o plano da mudança estrutural.

Objetivamente, os nexos podem ser concebidos a partir das práticas espaciais dos agentes (do Estado, de empresas privadas, de agentes individuais, dentre outros) e dos processos espaciais, isto é, da força de diversos atores atuando em conjunto, “viabilizando localizações, relocalizações e permanências de atividades e população sobre o espaço” (CORRÊA, 2007a, p. 68). Há, ainda, outros acontecimentos e aspectos da realidade que podem ser vinculados ao modelo e que serão evidenciados com mais clareza posteriormente. A Figura 1 apresenta, então, a representação básica dos nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana.

[21] Do inglês “nexos do solo urbano” (literal) ou “nexo territorial urbano”.

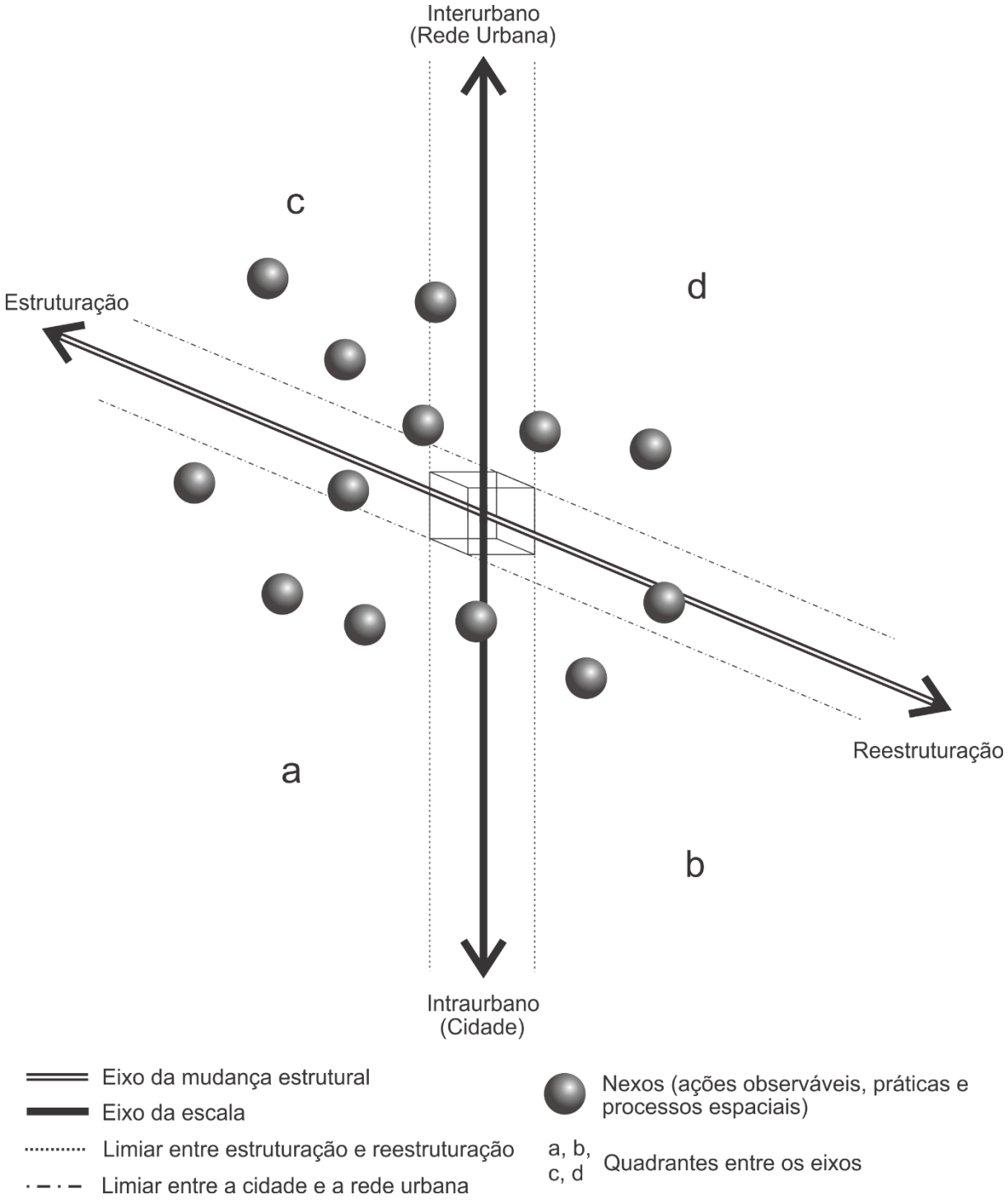


Figura 1 - Nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana
Fonte: Produzido por José Q. Miranda Neto

Apesar da aparência cartesiana da representação, o que se pretende aqui está longe de uma linearidade na disposição dos fenômenos e se apresenta desta maneira por conta de sua melhor apreensão. É importante ressaltar, ainda, que a inserção dos acontecimentos, práticas e processos espaciais em uma dada

intersecção da mudança estrutural e da integração entre a cidade e a rede urbana só é possível a partir do reconhecimento dos fenômenos em uma totalidade[22], havendo a necessidade de se identificar outras realidades urbanas e suas especificidades.

O modelo explicativo em questão pode servir como contribuição para o estudo de cidades que atravessam mudanças na forma urbana ou nas relações que estabelecem no âmbito da rede, mas que não representam uma passagem expressiva para uma nova realidade. Algumas cidades médias, por exemplo, apesar de possuírem papéis de centralidade históricos, não apresentam um dinamismo equivalente em suas características internas e, por isso, podem ser concebidas através de processos muito mais vinculados à estruturação da cidade (quadrante “a” da Figura 1). Outras cidades, entretanto, podem apresentar mudanças importantes nas intersecções entre a reestruturação e a cidade (quadrante “b” da Figura 1), porém não muito expressivas nas vinculações entre a reestruturação e a rede urbana (quadrante “d” da Figura 1). Pelo fato de muitos aspectos da realidade empírica não apresentarem transformações mais profundas, o reconhecimento dos limiares é um fator de importância e que merece uma exposição mais dedicada.

Batella (2013), ao estudar o papel desempenhado pela cidade de Teófilo Otoni-MG no âmbito da divisão territorial do trabalho, ressalta a necessidade de identificar o cenário diversificado de atuação das cidades médias e, para tanto, destaca o conceito de “limiar” como um recurso interessante de análise. Partindo das referências do filósofo alemão Walter Benjamin, Batella (2013, p. 54) propõe que:

> O conceito de limiar se inscreve num registro mais amplo, que envolve movimento, passagens, transbordamentos e transgressões. O limiar se difere da fronteira por não se limitar a separar territórios, mas por permitir a transição entre duas condições diferentes e/ou muitas das vezes opostas.

Nessa acepção, o limiar difere de fronteira por corresponder a uma transição e não propriamente a um limite ou a uma linha que separa duas realidades. Seria, mais especificamente, uma zona de passagem repleta de nuances e de difícil discernimento, porém de notável importância para a análise da realidade urbana. No caso do modelo proposto na Figura 1, os limiares são representados por duas linhas

[22] A totalidade aqui referida diz respeito a uma totalidade concreta, onde as coisas são organizadas segundo a sua própria ordem, constituindo um todo estruturado. Para efeito de análise, essa totalidade (a sociedade total, o mundo ou a formação socioeconômica) pode ser subdividida em partes menores (SANTOS, 2014). Para o trabalho em questão, a realidade de outras cidades médias no Brasil pode ser concebida, portanto, como uma cisão dessa totalidade.

entre diferentes eixos (da escala e da mudança estrutural) que correspondem a essa área de transição. Tal delimitação, contudo, pode ser às vezes mais tênue às vezes mais espessa dependendo da realidade em estudo.

Em outra definição, mais próxima da que se propõem nesse trabalho, Batella (2013, p. 56) argumenta que:

> O limiar é revelador da própria complexidade da urbanização. Ele supera a dimensão taxonômica e permite capitar os híbridos, as mudanças e as mutações. Sua essência está nas tensões produzidas pelas articulações de escalas temporais e espaciais imprescindíveis para a compreensão das cidades médias contemporâneas.

O conceito de limiar permite superar os tipos ideais de classificação, assim como as definições mais apressadas a respeito das transformações pelas quais atravessam as cidades médias na atualidade. No Brasil, onde as regiões apresentam formas distintas de inserção na dinâmica urbana-industrial e diferentes realidades quanto à disseminação do meio técnico-científico-informacional (SANTOS & SILVEIRA, 2001), a busca por novas alternativas de análise do fenômeno urbano é imprescindível. A região amazônica se apresenta como um campo de oportunidades para a investigação a partir de novas abordagens de estudos sobre as cidades, uma vez que nesta se inserem fenômenos, práticas e processos espaciais visivelmente articulados aos nexos mais modernos de atuação do capital e que, oportunamente, acontecem ao lado de lógicas que remetem às fases anteriores de estruturação espacial.

Mas onde estão os limiares e como, objetivamente, estes podem ser analisados no estudo das cidades médias? A esse respeito, Batella (2013) apresenta uma importante indicação no que tange à cidade de Teófilo Otoni-MG, quando conclui:

> É neste sentido que se adiciona aqui mais este elemento que permite caracterizar a condição de limiar para a compreensão das dinâmicas que produzem a cidade de Teófilo Otoni. Ao se identificar e observar o predomínio das permanências em detrimento das rupturas, num contexto onde não se identificam processos que marcam a aceleração e a complexidade da cidade, como acontece em outras cidades médias (BATELLA, 2013, p. 206).

Para reconhecer os limiares é necessário, antes, entender a profundidade do fenômeno analisado. Por exemplo, no caso de Batella (2013) que estuda uma cidade média a partir de seu papel na rede urbana e de sua configuração interna, foi necessário reconhecer os processos (difusão de inovações espaciais, transformação

das formas-conteúdos, disseminação das atividades empresariais, ampliação da oferta de bens/produtos na rede urbana, intensificação das interações espaciais) em outras realidades urbanas, tendo em vista identificar uma dada amplitude (pontos de partida, pontos de chegada e suas gradações). Dito de outro modo, trabalhar os limiares das cidades médias significa um constante olhar para frente e para trás (entre a estruturação e a reestruturação) e para cima e para baixo (entre a cidade e a rede urbana). Apenas por conta dessa compreensão é possível se chegar às continuidades e rupturas daquilo que se pretende pôr em análise.

No que diz respeito aos trabalhos desenvolvidos em áreas mais dinâmicas do país, estes quase sempre apontam para uma reestruturação da cidade em consonância a uma reestruturação urbana[23], uma vez que os processos evidenciados nessas regiões estão imersos em uma zona de grande atividade do capital, com intensa produção industrial e fortes interações no âmbito da rede urbana. Em áreas mais próximas das grandes metrópoles, por exemplo, há uma propulsão de acontecimentos articulados às novas lógicas de estruturação capitalista e que, por conta da maior integração das cidades numa dinâmica global, motivam uma travessia mais intensa nos sentidos a → b e c → d representados na Figura 1. O que Batella (2013) sugere para a cidade de Teófilo Otoni-MG é uma condição onde grande parte dos nexos relativos à transformação estrutural reside nos limiares, isto é, não chega a atingir o nível de mudanças internas (na forma urbana) e também não possui o grau de integração na rede ao ponto de se tratar de uma nova realidade urbana.

Devido ao reconhecimento de naturezas diferenciadas em relação aos limiares, é possível distingui-los em dois tipos (ver Figura 1), conforme se pode caracterizar a seguir:

a) *Limiar* e*stre a estruturação e a reestruturação*: refere-se à existência de mudanças que indicam algumas rupturas nas tendências relativas à estruturação da cidade e/ou da rede urbana. Por exemplo, quando se identifica uma movimentação atípica do mercado imobiliário ou quando se percebem disposições diferenciadas nas partes que compõem a cidade, evidenciando possíveis alterações na relação centro-periferia. No caso da rede urbana, alguns indícios relativos ao deslocamento empresarial e à

[23] Os trabalhos que apontam nessa direção serão apresentados no item 1.3.

penetração cada vez mais incisiva de empresas transnacionais na dinâmica regional, assim como à disposição diferenciada dos fluxos que trafegam pela rede (as interações espaciais). Não se tratam, contudo, de mudanças expressivas na estrutura espacial, mas de ações mobilizadas em um contexto inicial e sem a espessura necessária para se pensar em uma nova realidade urbana.

b) *Limiar entre a cidade e a rede urbana:* refere-se à capacidade de integração de uma cidade na rede urbana, isto é, da força das relações externas que ela estabelece. Há, por exemplo, cidades que se encontram relativamente isoladas no interior do Brasil, seja em função da precariedade dos sistemas de transporte e de telecomunicação seja pelo dinamismo econômico pouco intenso no âmbito regional, mas que, mesmo com as dificuldades de integração expostas, indicam certos papéis de centralidade (casos comuns na realidade amazônica). Em ocorrências desse tipo, poder-se-ia afirmar que estas cidades contêm alguns nexos situados nos limiares entre a cidade e a rede urbana, traduzindo-se numa relativa importância no contexto regional, ainda que não tão significativa ao ponto de representar um novo caráter de integração.

Essas duas naturezas são complementares, pois se uma cidade se encontra cada vez mais aberta à dinâmica regional, com trocas e relações mais fluidas no âmbito da rede urbana é possível deduzir, *ipso facto*, que as mudanças se processam no âmbito de uma reestruturação, ainda que não sejam tão significativas a ponto de se falar imediatamente do “novo” em detrimento das características mais duradouras da estruturação urbana.

Tais considerações sobre a existência de limiares podem orientar os estudos sobre fenômeno da usina hidrelétrica em Altamira, pois ao mesmo tempo em que se verificam mudanças rápidas na escala intraurbana, algumas práticas, processos e ações desenvolvidas pelos agentes não ultrapassam os limiares, embora se verifiquem tendências nesse sentido. Em razão disso, não seria oportuno falar de uma reestruturação da cidade (ou da rede urbana), assim como não seria adequado tratar tão somente de uma estruturação, uma vez que existem vetores de mudança em formação. Resta então, entender o fenômeno em estudo como multiescalar e

multitemporal[24], que reforça algumas características enquanto constrange ou elimina outras e, com isso, produz novas realidades. Em situações assim definidas, o encontro dos nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana se torna uma alternativa de análise relevante.

A seção a seguir pretende especificar um pouco mais a proposta em questão, com o objetivo de analisar que tipo de ações, práticas espaciais e processos podem ser identificados para situar algumas cidades médias no quadro de mudanças mais profundas.

1.1.3 Cidades médias: transformações na forma urbana e redefinição dos papéis regionais

Um estudo a respeito da estruturação das cidades e da rede urbana demanda uma leitura abrangente do fenômeno da urbanização em diferentes complexidades regionais. Ainda que não se pretenda realizar um esforço mais amplo sobre esse tema, resolveu-se levar em conta alguns dos trabalhos mais recentes publicados no Brasil tendo em vista reconhecer o caminho adotado e os resultados obtidos no que tange à análise das cidades médias, suas especificidades e generalidades. Algumas definições gerais foram expostas na seção anterior, com as contribuições de Sposito (2005) e Batella (2013), porém se faz necessária uma sistematização mais apropriada de como essas cidades se transformam na passagem da estruturação para a reestruturação.

Cabe esclarecer que o recorte definido aqui versa sobre o caráter de mudança pela qual atravessam as cidades médias no Brasil, tendo em vista a complexidade de seus papéis regionais e as alterações recentes em suas dinâmicas internas. O objetivo é estabelecer parâmetros para se reconhecer o fenômeno que atinge a cidade de Altamira, de modo que se seja possível distinguir, nos diferentes nexos de transformação da cidade, aqueles que se vinculam a uma lógica precedente e aqueles

[24] Atribui-se à qualidade do espaço enquanto um acúmulo desigual de tempos em coexistência. Como Sugere Suertegaray (2001) “num mesmo espaço coabitam tempos diferentes, tempos tecnológicos diferentes, resultando daí inserções diferentes do lugar no sistema ou na rede mundial (mundo globalizado), bem como resultando diferentes ritmos e coexistências nos lugares. Constituindo estas diferentes formas de coexistir, materializações diversas, por consequência espaço(s) geográfico(s) complexo(s) e carregado(s) de heranças e de novas possibilidades”.

que, de fato, se sustentam a partir de um caráter de mudança mais profundo, conforme se teorizou nos itens anteriores.

Primeiramente, os trabalhos serão apresentados em suas características mais gerais, especificando a problemática de pesquisa e os principais resultados obtidos. Em seguida, alguns dos aspectos observados pelos autores serão reunidos em um esquema explicativo baseado nos nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana (conforme a representação da Figura 1), porém de modo mais complexo, especificando tanto as mudanças mais radicais quanto as continuidades em relação ao esquema apresentado. Percebe-se que não é feita, *a priori*, uma distinção entre as transformações em nível regional e aquelas que se limitam a esfera da cidade, uma vez que esses recortes são guardados para compor o esquema em questão.

A ideia é apresentar, mediante a análise de cidades médias em diferentes contextos regionais, algumas similaridades na disposição dos processos espaciais, práticas e ações dos agentes conforme suas posições nas escalas urbanas e no eixo que vai da estruturação à reestruturação. Mais tarde, esse mesmo esquema deve subsidiar o estudo da cidade de Altamira, tendo em vista reconhecer que o fenômeno da usina hidrelétrica produz transformações combinadas em diferentes planos temporais e escalares da realidade urbana.

Partindo-se das transformações evidentes no estado de São Paulo, um dos trabalhos mais representativos nesse sentido é o estudo de Miyazaki (2013), que expõe as mudanças na forma urbana nas cidades de Assis, Birigui, Caraguatatuba, Itapetininga e Itu[25], apontando a existência uma estrutura mais complexa, mesmo em diferentes contextos regionais. Uma das tendências observadas é dispersão urbana que, em geral, se dá de forma descontínua (casos mais representativos em Itapetininga e Itu). Tal característica é pautada pela existência de novas formas de usos e conteúdos nas periferias dessas cidades, com a proliferação de espaços residenciais fechados de médio e alto padrão, assim como a instalação de empreendimentos como *shopping centers* e novas áreas comerciais para além do centro tradicional. Não, se trata, porém, da intensificação de um fenômeno antigo de urbanização, mas de características associadas às “mudanças na maneira como se

[25] O estudo analisa cidades médias e de porte médio do estado de São Paulo. Não se restringe, portanto, aquelas que apresentam papéis de intermediação na rede urbana. Entretanto, por se tratar de um estudo basicamente restrito à escala intraurbana, os resultados se mostram semelhantes.

dá a expansão territorial, aos novos conteúdos, à constituição de novas formas urbanas" (MIYAZAKI, 2013, p. 284).

Ainda no contexto paulista, Catelan (2013) buscou entender a complexidade das interações espaciais envolvendo as cidades médias de Bauru, Marília e São José do Rio Preto. Os resultados obtidos apontam que essas cidades não apenas se vinculam em uma estrutura regional mais complexa, como também se articulam em diferentes escalas na rede urbana. Para especificar essa característica, o autor se utiliza do conceito de "heterarquia urbana", isto é, uma realidade onde as articulações tecidas entre os agentes "advém de escalas diferentes e as escalas local e regional não desaparecem, mas são ressignificadas com os novos conteúdos da ordem global" (CATELAN, 2013, p. 78). Essas interações complexas são objetivadas tanto a partir dos fluxos aferidos na REGIC quanto do reconhecimento das atividades empresarias presentes no interior dessas cidades e suas vinculações externas (importações e exportações, origem do capital e investimentos). Há, portanto, um conjunto representativo de práticas e processos que atravessam a escala mais acionada nos estudos urbano-regionais (local ↔ regional) e constituem relações em nível nacional e global. Por essa lógica, Catelan (2013, p. 269) conclui que as cidades médias "tornam-se parte de uma teia de relações mais intensa e, ao mesmo tempo, muito mais fluidas e vulneráveis às transformações advindas das lógicas globais".

Para além da realidade do Estado de São Paulo, Sobarzo (2010) trata das funções de intermediação desenvolvidas pela cidade de Passo Fundo - RS, que apresenta como uma de suas especificidades a combinação das atividades voltadas ao agronegócio moderno com a oferta de serviços para as cidades de seu entorno. Há, portanto, uma disseminação de atividades ligadas ao setor terciário, como comércio e serviços especializados, saúde e educação. A cidade possui, ainda, uma atividade industrial de importância, com empresas incorporadas em circuitos produtivos mais amplos (inclusive com vinculações internacionais). A complexidade funcional de Passo Fundo -RS se expressa também em sua configuração interna, com a forte tendência à verticalização e a criação de loteamentos fechados para os segmentos de alto e médio poder aquisitivo (SOBARZO, 2010). A reestruturação se mostra, então, a partir da ampliação dos negócios modernos, da maior complexidade e especialização das atividades ligadas ao setor terciário, além de vários outros processos e práticas espaciais desenvolvidos pelos agentes urbanos. Esses nexos

modernos se estabelecem em função da aceleração contemporânea[26] e das conexões mais amplas no âmbito do capital transnacional.

O caso de Mossoró - RN, mesmo distante das áreas de integração urbana mais antigas no país, também apresenta algumas similaridades relativas ao tema abordado. Elias & Pequeno (2010), ao analisarem os aspectos que envolvem a reestruturação urbana e regional, argumentam sobre os novos papéis atribuídos a esta cidade média, notadamente a partir da década de 1980. Nas últimas décadas, Mossoró - RN e sua região de influência se inserem com maior amplitude na dinâmica produtiva nacional, onde "é possível observar as transformações na produção que se processam, cada vez mais, com a utilização intensiva do capital, tecnologia e informação" (ELIAS; PEQUENO, 2010, p. 104). O agronegócio moderno é uma das atividades mais presentes, com uso de capital intensivo, novas técnicas produtivas e alto desenvolvimento científico e tecnológico. Esses negócios modernos se associam ao capital transnacional, manifestando relações na rede urbana que escapam da esfera local/regional. A atividade industrial, por sua vez, se intensificou a partir da atuação de grandes empresas de extração de petróleo e gás natural, que passam a se desenvolver paralelamente às atividades mais antigas, como a de extração, moagem e refino de sal marinho (ELIAS; PEQUENO, 2010). A introdução da Petrobrás provocou importantes rupturas na região de influência de Mossoró, notadamente por conta da existência de um novo circuito produtivo que envolve um conjunto de empresas transnacionais.

No que diz respeito à difusão do comércio e serviços especializados, ocorrem em Mossoró- RN fenômenos semelhantes aos notados em várias outras cidades médias no Brasil e que refletem o crescimento populacional e a disseminação ampliada do consumo. Elias & Pequeno (2010) apontam, por exemplo, a expansão das redes de filiais de venda de eletrodomésticos, eletrônicos e lojas de departamento, bem como a maior difusão de agências bancárias e terminais de autoatendimento (caixas eletrônicos). Os autores observam, igualmente, a expansão dos serviços de saúde, ensino superior, supermercados e *shopping centers* para além da área central tradicional. Outros fenômenos ligados ao espaço Intraurbano também foram notados,

[26] Termo utilizado por Santos (1998) para se referir ao momento atual da humanidade, marcado pela racionalidade, pela exigência de fluidez e pelo desenvolvimento de um mercado mundial. Tais acontecimentos são determinados, sobretudo, pela disseminação cada vez mais imponente do meio técnico-científico-informacional.

como: a) expansão de conjuntos habitacionais destinados aos segmentos de média e baixa rendas na periferia da cidade; b) o crescimento do mercado imobiliário a partir da verticalização na área central e c) a produção de loteamentos fechados na periferia da cidade (ELIAS; PEQUENO, 2010).

Tendo em vista a necessidade de utilizar diferentes contextos regionais, cabe ressaltar o recente trabalho desenvolvido por Trindade Jr. et al (2016) a respeito da cidade de Marabá – PA, que traduz alguns dos principais aspectos relacionados ao estudo das cidades médias na Amazônia. Nas últimas décadas, a cidade em questão irrompe alguns dos limiares entre a estruturação e a reestruturação, fazendo-se um importante laboratório de pesquisa. Tal condição se produz por conta de relações históricas no âmbito sub-regional, que se inicia efetivamente a partir da economia da borracha, passando pela colonização oficial da década de 1960 e confluindo na expansão coorporativa dos grandes empreendimentos a partir da década de 1980 (TRINDADE JR. et al, 2016).

Nos últimos vinte anos, diante da modernização do território efetivada pelos projetos de extração mineral e pela difusão do agronegócio moderno (gado de corte e leite), a cidade de Marabá e sua região de influência atravessam mudanças profundas, sobretudo com a entrada incisiva de médias e grandes empresas associadas ao capital nacional e transnacional. No que tange à dinâmica industrial e às centralidades evidenciadas, apontam-se, por exemplo, “relações diretas da indústria siderúrgica com os agentes e capitais externos (nacionais e internacionais) e pouquíssimo vínculo com a dinâmica regional” (TRINDADE JR. et al, 2016, p. 133). Em relação à dinâmica urbana interna, ressalta-se a expansão territorial descontínua, fruto de movimentos históricos de ocupação da cidade que resultaram em vários núcleos urbanos com diferentes centralidades. Há, ainda, uma disseminação diferenciada das atividades comerciais e de serviços de acordo com a importância de cada um desses núcleos, com destaque para a Marabá Pioneira, a Nova Marabá e a Cidade Nova (TRINDADE JR. et al, 2016). Assim como em outras cidades médias apresentadas, nesta também se observam as tendências da autossegregação residencial por parte das populações de maior poder aquisitivo, ainda que não limitada a um dos núcleos em específico, de modo que se manifesta uma espécie de “pulverização dos contrastes socioespaciais no espaço urbano” (TRINDADE JR. et al, 2016, p. 185).

A partir do que se expôs até aqui, verifica-se a existência de algumas similaridades no fenômeno recente de reestruturação em diferentes realidades

urbano-regionais. O que se nota de concreto, até então, é a associação clara entre as mudanças apontadas e a prevalência de sistemas técnicos avançados, que incluem a modernização do campo, a ampliação e a diversificação da atividade produtiva e a disseminação de novos espaços de consumo como *shopping centers* e áreas comerciais que se estendem para além das áreas centrais tradicionais. As cidades que compõem zonas econômicas com uma atividade produtiva mais intensa estão mais sujeitas às rupturas na estrutura urbana, já que os agentes que conduzem as relações externas são representantes da ordem hegemônica e, a partir de suas ações, estreitam as relações entre as horizontalidades e as verticalidades (SANTOS, 2014). Afirma-se, desse modo, um conjunto de normas progressivamente mais articuladas à ordem global e que, por vezes, escapam das solidariedades tecidas basicamente em nível local e regional. Essas normas são objetivadas por feixes de ações geralmente deliberados por grandes empresas em associação ao Estado, que induzem à produção de novas formas-conteúdo orientadas à geração de superlucros, seja no interior das cidades seja no âmbito da rede urbana. A tendência é, portanto, a prevalência dos valores de troca em relação aos valores de uso.

Porém, a metamorfose dos espaços urbanos não se produz de modo instantâneo. Em cada uma das cidades anteriormente mencionadas e em suas respectivas áreas de influência existem fragmentos da divisão do trabalho que se mostram como sustentáculos e obstáculos para a existência do novo, tal como se prefigurou na definição de estrutura de Braudel (1978). Como o objetivo de se construir uma síntese do que foi analisado a partir dos trabalhos apresentados, chegou-se à representação da Figura 2, que exibe alguns aspectos observáveis da realidade, as práticas e os processos espaciais tecidos pelos agentes (os nexos) articulados ao eixo da escala (da cidade e da rede urbana) e ao eixo da mudança estrutural (da estruturação e da reestruturação). Tal representação, embora situada no plano das generalidades, pode subsidiar o reconhecimento de alguns elementos de análise importantes, em especial no que tange ao objetivo desta tese.

Cabe ressaltar, mais uma vez, que se trata de uma forma de explicitar o fenômeno da urbanização nas cidades médias e de suas respectivas regiões de influência, não se aplicando ao que ocorre nas zonas imediatamente articuladas às metrópoles, pois nesse caso se afiguram diferentes realidades urbano-regionais.

Outra observação consiste no caráter hipotético do modelo, uma vez que não se deve encontrar na realidade empírica uma cidade ou uma região que tenha

atravessado todos os limiares representados na Figura 2. Além disso, dificilmente existem rupturas totais em cada um dos processos, práticas espaciais e demais aspectos da realidade evidenciados. O que se tem são aproximações, características que predominam e que tendem a se tornar dominantes na realidade urbana. Assim, quando se fala em reestruturação, o pesquisador está circunscrevendo um dado fenômeno a partir dos nexos que apontam uma ruptura em tendências mais duradouras de estruturação. Por exemplo, em uma realidade urbana em que as feiras e os mercados municipais constituem a principal alternativa de consumo de alimentos e que, em um dado estágio da cidade, passam a ser preteridos em razão da expansão do comércio varejista moderno (redes de supermercado, *shopping centers*, etc.), não se tem a substituição completa das formas de consumo anteriores, porém se observa um fortalecimento da forma moderna em detrimento dos tipos mais tradicionais de compras no varejo[27].

Obviamente, a existência de lógicas diferenciadas superpostas em um mesmo plano espacial é carregada de conflitos, uma vez que os agentes que sustentam os nexos de estruturação tradicionais nem sempre se articulam àqueles que produzem as solidariedades modernas vinculadas à reestruturação. Esses conflitos e suas especificidades apenas podem ser alcançados a partir de estudos específicos, traduzindo os aspectos históricos de cada cidade e de sua rede urbana, assim como a formação socioespacial[28] que dá sentido e conteúdo às relações entre os agentes.

---

[27] Sobre essas questões, a leitura mais dedicada dos trabalhos de Elias & Pequeno (2013) a respeito do comércio moderno em Mossoró – RN e de Trindade Jr. et al (2016) sobre a importância das feiras cidade de Marabá – PA analisam esses aspectos de forma mais ampla.

[28] O conceito de formação socioespacial é importante para se pensar os modos particulares de produção espacial em países ou regiões com diferentes constituições históricas. Segundo Santos (1977, p. 87) “os modos de produção tornam-se concretos sobre uma base territorial historicamente determinada. Desse ponto de vista, as formas espaciais seriam uma linguagem dos modos de produção”. Corrêa (2000a) considera a importância deste conceito no sentido de permitir que se considere processos, funções e formas em suas concretizações espaço-temporais diferenciadas, mas, ao mesmo tempo, particularmente sobre o capitalismo, integradas (CORRÊA, 2000a, p. 123).

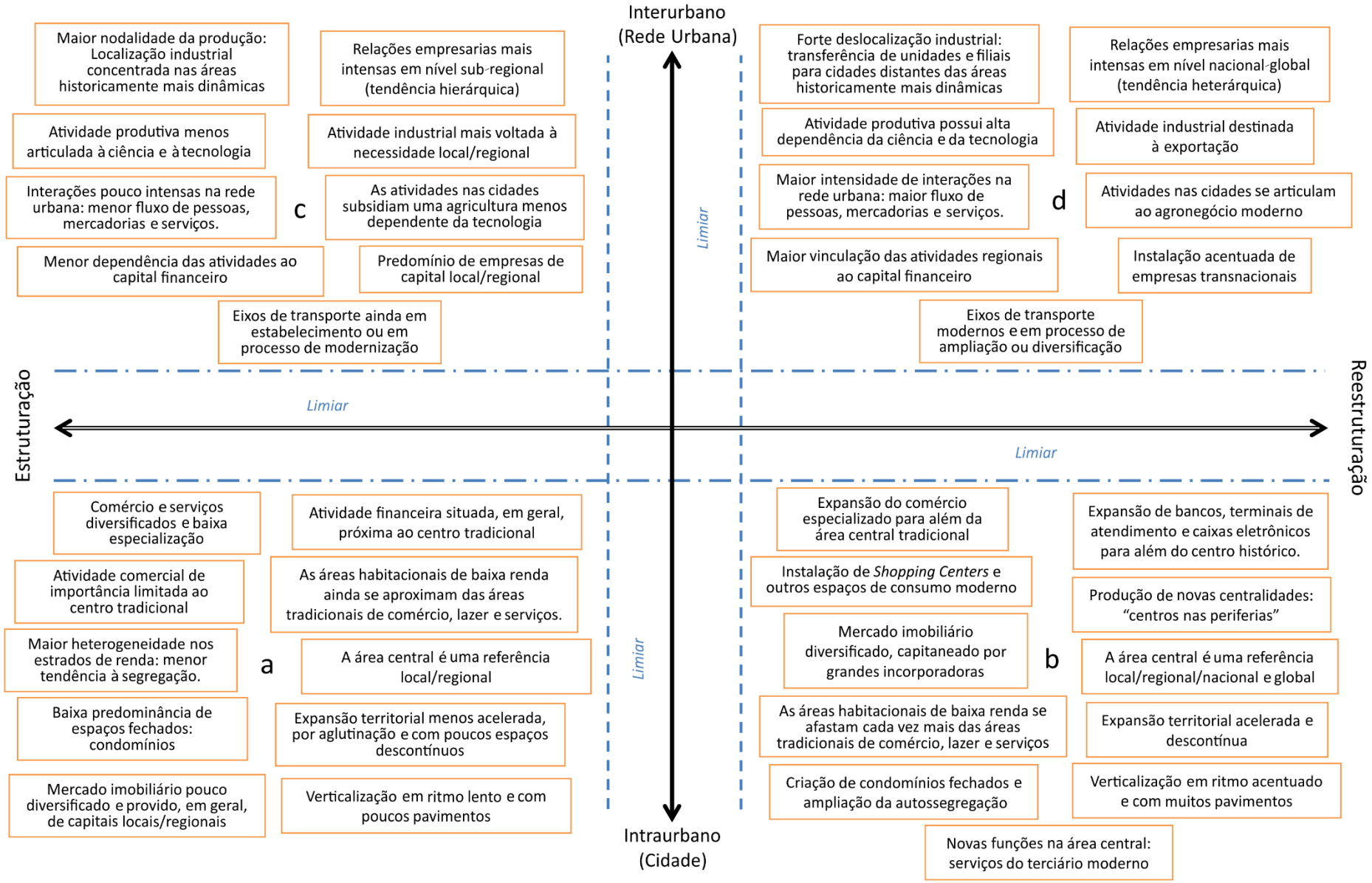


Figura 2 - Nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana em algumas cidades médias do Brasil

A representação da Figura 2 serve, então, como um importante parâmetro de análise, ainda que não possa ser utilizada para explicar a realidade específica das cidades médias anteriormente mencionadas, pois sugere um conjunto de nexos que são combinados apenas como referência para um estudo posterior. Para a plena utilização do modelo explicativo, seria necessária a circunscrição de um determinado fenômeno de maneira que se estenda da cidade (o espaço Intraurbano) até a dimensão regional (o papel da cidade no espaço interurbano), porém não se aplica a um conjunto de cidades e espaços regionais com dinâmicas tão diversas. No caso do trabalho proposto, considera-se uma alternativa para se entender que tipos de vínculos se estabelecem na cidade de Altamira e em sua região de influência em função da introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte e como esses nexos de re-estruturação podem indicar uma nova forma de interpretação do fenômeno da urbanização nesta realidade em particular. Essa abordagem, entretanto, será devidamente consolidada apenas ao final do capítulo 5.

Outra observação importante relacionada à Figura 2 diz respeito à ausência de nexos na área dos limiares. Sobre esse aspecto, entende-se que só existe viabilidade em se reconhecer limiares se o pesquisador distinguir devidamente a cidade em estudo e sua respectiva área de influência, uma vez que, a partir da interpretação feita em relação ao trabalho de Batella (2013), os limiares se encontram no plano das particularidades e não das generalidades[29]. Mais adiante, quanto os esforços de analise estiverem focalizados na cidade de Altamira, essa característica se mostrará mais clara ao leitor.

Na seção seguinte, reservou-se um momento para tratar de algumas particularidades do fenômeno da urbanização em cidades médias amazônicas, como forma de se evidenciar uma superposição de lógicas de estruturação urbana em um mesmo espaço regional. Tal consideração é importante para situar a presença de nexos modernos em realidades geográficas que ainda preservam algumas formas tradicionais de constituição das cidades, tornadas possíveis a partir dos fragmentos de divisões do trabalho cristalizadas em diferentes momentos da história.

[29] Essa é uma interpretação feita a respeito dos limiares das cidades médias apresentados por Batella (2013), pois se entende que cada realidade particular congrega elementos em diferentes estágios de transformação.

1.2 CIDADES MÉDIAS NA AMAZÔNIA: RUPTURAS NA DINÂMICA ESPACIAL E OS NEXOS DA MODERNIDADE

Nesta seção serão abordados alguns dos principais enfoques a respeito das cidades médias na Amazônia, com vistas a situar a cidade de Altamira nesta realidade em particular. Para tanto, houve a necessidade de entender as mudanças evidenciadas na rede urbana amazônica a partir da década de 1960, que passou a definir dois modos de estruturação diferenciados[30]: a) aquele que se caracteriza pela forma dendrítica, macrocefálica e pouco complexa; e b) a rede urbana moderna, que se configura pela circulação multimodal (rodoviária e, em menor intensidade, hidroviária), onde as metrópoles dividem as funções de centralidade com as nascentes cidades médias, manifestando, então, uma maior complexidade funcional. A partir da combinação de duas lógicas tão diferentes de conformação urbana, revelam-se na região verdadeiros híbridos, onde os nexos da modernidade se estabelecem ao lado de vínculos mais tradicionais. Essa característica é notada por vários autores (BECKER, 1990; TRINDADE JR, 2011; SCHOR et al, 2009; BROWDER & GODFREY, 2006) e, por isso, pode ser utilizada de modo a se entender como se constituem esses novos arranjos no contexto da estruturação das cidades médias.

Por conta de uma maior complexidade regional, algumas abordagens de estudo são elaboradas tendo em vista compreender a dinâmica urbana atual na Amazônia. No texto aqui delineado, serão especificados três importantes caminhos de análise que permitem reconhecer essa pluralidade. Primeiro, àquele que trata do fenômeno da urbanização na fronteira, trazendo à tona a perspectiva da “urbanização desarticulada” (BROWDER & GODFREY, 2006). Em seguida, parte-se para o reconhecimento de uma “urbanodiversidade amazônica” (TRINDADE JÚNIOR, 2011), que também traduz de modo coeso essa composição de realidades aparentemente díspares na configuração urbana da região. Ao final, como forma de especificar a conjuntura das cidades médias, evidenciam-se os estudos a respeito das cidades de “responsabilidade territorial”, que traduz as condições de alguns centros mais isolados

[30] Esses dois modos de estruturação se baseiam em Corrêa (2006a) e Trindade Jr. (2011). Uma representação sistematizada dessa mudança pode ser conferida na página 78.

da Amazônia na definição de centralidades que não se exprimem a partir de vínculos estritamente econômicos[31].

1.2.1 A gênese e a estruturação da rede urbana na Amazônia

A rede urbana brasileira, como enunciada em outras seções desse capítulo, apresenta-se de forma desigual no que concerne à disposição dos centros urbanos no território, mesmo após o processo de difusão e densificação das cidades a partir da década de 1970. Tal constituição se produz dessa forma uma vez que, como argumenta Corrêa (2006a, p. 282) "a formação social brasileira, assim identificada numa dada escala, aparece dotada de grande heterogeneidade interna quando se altera a escala de análise". Não se trata, nesse caso, apenas do tempo de constituição das cidades, mas da combinação de processos sociais e naturais, bem como do desenlace de conflitos próprios do movimento histórico-geográfico. No que se refere à Amazônia, onde a efetiva inserção econômica se deu de forma tardia em relação aos centros mais dinâmicos do território nacional, coexistem formas de organização modernas ao lado de estruturas tradicionais, tonando rica e complexa a leitura do espaço urbano nessa realidade em particular.

De modo geral, seria possível delimitar duas fases de ocupação da região amazônica e de estruturação dos centros urbanos. A primeira tem como ponto de partida o empreendimento colonial português, que se fundamenta na iniciativa de garantir a manutenção dos territórios recém-conquistados pela catequese indígena. Ainda nessa fase, começa-se a dar vazão às motivações econômicas ligadas à exploração dos recursos naturais, sobretudo após as reformas da Era Pombalina (1760-1808), marcadas por políticas de incentivo à atividade comercial na região. As cidades se produzem, assim, pelo "avanço da organização do sistema extrativista, do transporte de mercadorias, do processo de catequese e da dominação de indígenas

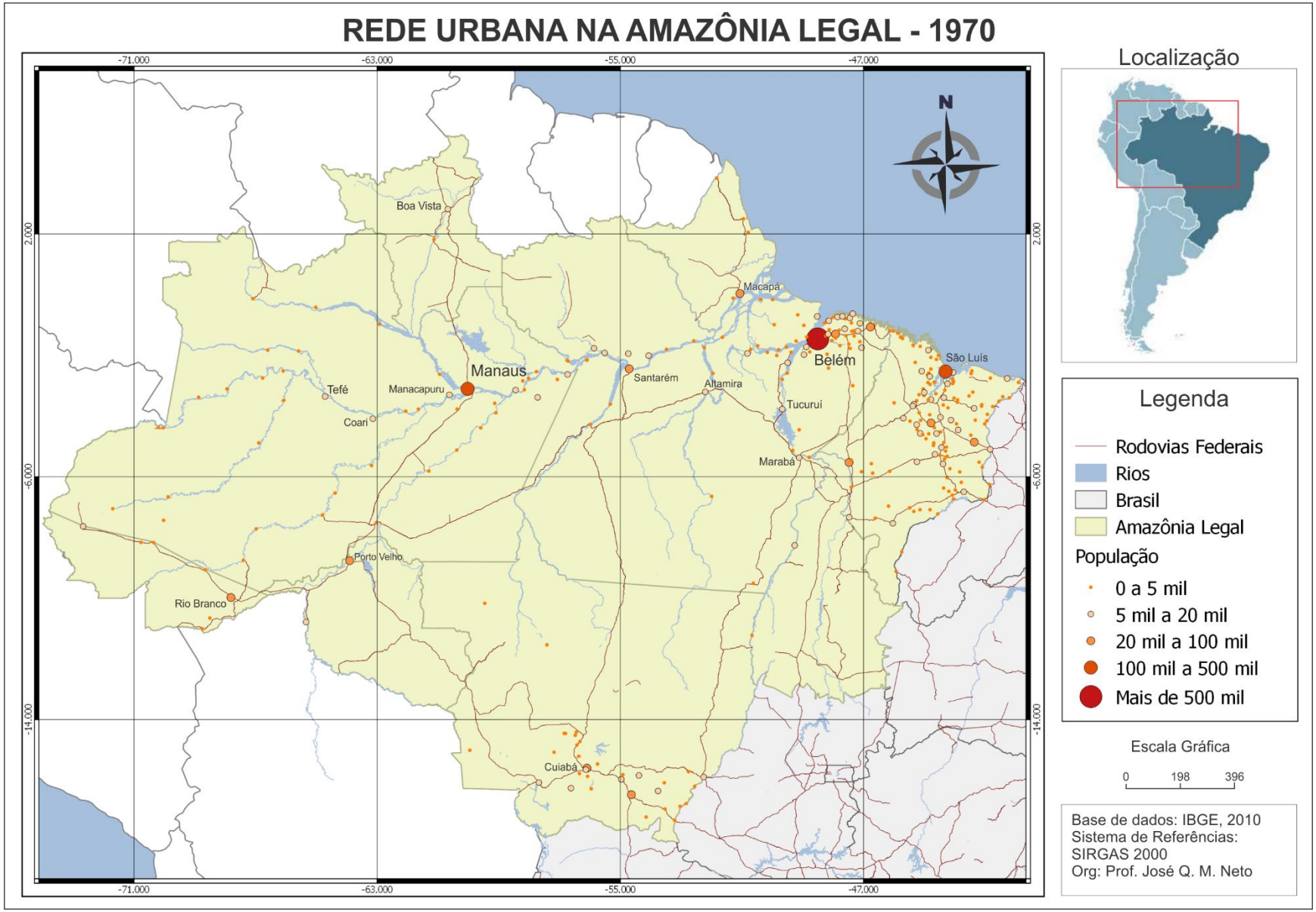
[31] O termo em questão foi utilizado por Jan Bitoun, Professor Doutor na Universidade Federal de Pernambuco, durante um seminário realizado em Belém-PA sobre "as cidades da floresta". Uma definição mais clara do que seriam as "cidades de responsabilidade territorial" é descrita na entrevista realizada pela revista GeoAtos, denominada a "Geografia de Jan Bitoun" (SPOSITO; SILVA, 2012). Algumas aplicações importantes para o estudo das cidades médias amazônicas são desenvolvidas pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira – NEPECAB na análise das cidades situadas calha Amazonas-Solimões, os quais serão desenvolvidos ao final dessa seção.

para o trabalho servil” (CASTRO, 2008, p. 17). Tem-se, nessa ocasião, o surgimento de uma rede proto-urbana, caracterizada pela existência de povoados e pequenas cidades nas margens dos grandes rios, a partir dos quais se desenvolve a produção e a circulação (CÂMARA; MONTEIRO, 2001).

Com a ascensão da economia da borracha ao final do século XIX, promove-se a organização dos núcleos urbanos a partir de um sistema de trocas mais aperfeiçoado: o “sistema de aviamento”, que se fundamenta no monopólio da circulação, isto é, no domínio das elites locais em relação aos principais postos de canalização da produção extrativista. Por esse novo sistema de trocas, se estabelece a chamada rede dendrítica ou primaz, baseada na emergência de centros urbanos principais (Belém e Manaus) que concentram as atividades atacadistas e de importação/exportação. Essas cidades primazes funcionam como articuladoras de um grande número de pequenos núcleos, geralmente conectados por um sistema de transporte pouco dinâmico (CORRÊA, 2014). Aqui, as relações interurbanas se dão por conta da rede hidroviária, que determina não apenas a topologia de organização dos núcleos, mas, também, o grau de importância dos mesmos no conjunto da rede.

Além de Belém e Manaus, algumas das cidades de maior destaque em termos de desenvolvimento econômico e populacional durante a proeminência da rede dendrítica foram Breves, Cametá, Gurupá, Macapá, Afuá, Anajás, Souzel, Ariquemes, Ji-paraná e Parintins (WEINSTEIN, 1993; TAVARES, 2008). Cabe ressaltar, entretanto, que por ocasião das fases de expansão e retração da atividade extrativa, registraram-se, em várias ocasiões, processos de decréscimo da população urbana. Com a crise definitiva da economia gomífera, muitos desses núcleos entraram em decadência, prenunciando as transformações que haviam de surgir a partir de então.

No Mapa 2, que representa os limites da Amazônia Legal em 1970, é possível observar uma rede urbana com a presença de alguns poucos centros dispostos ao longo das vias fluviais, contrastados pela proeminência de Belém e Manaus como cidades mais populosas. Percebe-se, também, uma disposição dos núcleos entre 5 e 20 mil habitantes ao longo dos rios principais, especialmente no eixo Amazonas-Solimões, enquanto que as cidades menores se estendem ao longo dos afluentes.

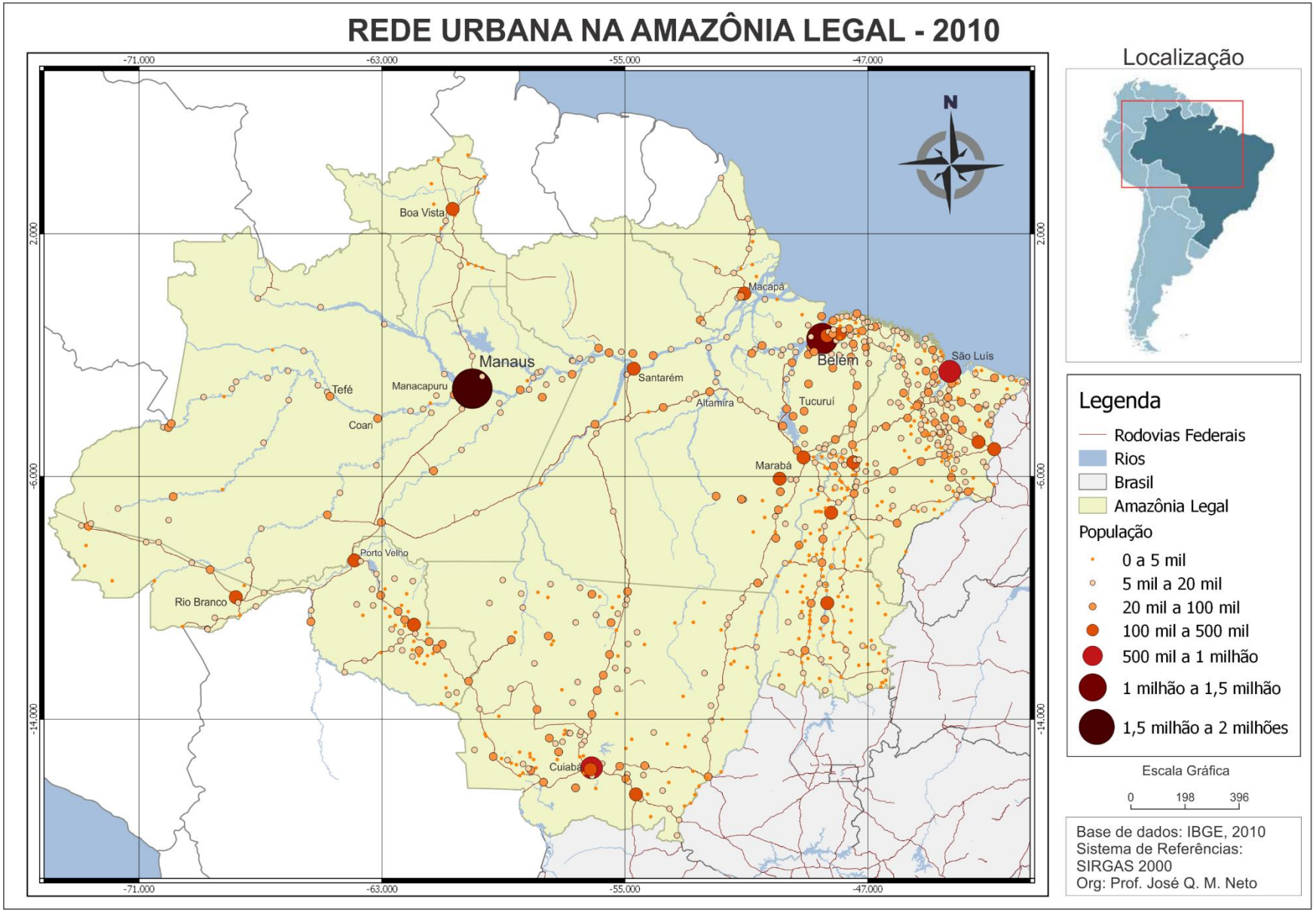


Mapa 2 – Rede Urbana da Amazônia Legal – 1970
Fonte: Dados do IBGE (2010), organizado por José Queiroz de Miranda Neto

A segunda fase de estruturação da rede de cidades na Amazônia tem como marco a década de 1960, quando se promovem as ações diretas do Programa de Integração Nacional do Governo Militar (1964-1985). Nesse momento, verificam-se as primeiras inciativas de interligar, através de um sistema de transporte rodoviário, as áreas de ocupação mais antigas do país à calha do rio Amazonas, sobretudo por conta da articulação entre a BR-010, construída na década de 1950, e a rodovia Transamazônica (BR-230), finalizada em 1972[32]. O processo de ocupação se dá mediante a perspectiva da "fronteira", que na concepção brasileira remete a "um espaço não plenamente estruturado e, por isso mesmo, potencialmente gerador de realidades novas" (BECKER, 2004, pp. 19-20). No caso da fronteira amazônica, esta se objetivou em diferentes políticas de integração do território, como o modelo de "urbanismo rural", baseado na colonização dirigida para o interior da região sob a expectativa de apoio governamental. Outro padrão utilizado se deu com a introdução da política urbana de "Polos de Crescimento", pautado na seleção de pontos a partir dos quais se poderia irradiar o desenvolvimento com base na instalação de indústrias motrizes (PERROUX, 1978). Como forma de viabilizar essas e outras iniciativas, o Estado promoveu a forte migração inter-regional para a Amazônia, o que resultou no maior desenvolvimento das cidades e a constituição de uma urbanização regional.

No Mapa 3 é possível visualizar a mudança em relação à representação de 1970, onde chama a atenção a presença de vários núcleos entre 100 e 500 mil habitantes, notadamente nas áreas de maior adensamento populacional. Observa-se, também, o destaque de Manaus como cidade mais populosa, resultado da atração gerada por conta do polo industrial presente na Zona Franca de Manaus. Belém, por sua vez, apesar de perder o posto de cidade mais desenvolvida do ponto de vista econômico e demográfico, se articula a uma área imediata com maior número de centros urbanos e, também, com maior densidade técnica, especialmente no que se refere à rede de transporte.

[32] Apesar de a rodovia em questão ser aberta em todo se trecho original desde 1972, ela permaneceu por mais de quarenta anos sem asfaltamento. O projeto de asfaltamento total da rodovia se iniciou em 2013, com previsão de conclusão ainda em aberto.



Mapa 3 - Rede Urbana da Amazônia Legal – 2010
Fonte: Dados do IBGE (2010), organizado por José Queiroz de Miranda Neto

No que diz respeito às características que delimitam esses dois momentos de estruturação da rede urbana na Amazônia, Trindade Júnior (2011) fez a distinção entre a “Forma dendrítica” e a “Forma anastomosada”, conforme se pode visualizar no Quadro 5.

QUADRO 5 – AMAZÔNIA: REDE URBANA EM DOIS MOMENTOS

Forma Dendrítica (antes de 1960)	Forma anastomosada (depois de 1960)
Frentes econômicas tradicionais	Frentes econômicas e de modernização
Circulação fluvial e ferrovia	Circulação multimodal: destaque às rodovias
Cidades dos notáveis: pequenas e semelhantes	Cidades híbridas: dos “notáveis” e econômicas
Cidade primaz	Difusão do fenômeno de metropolização
Concentração econômica	Desconcentração econômica
Pouco destaque às cidades intermediárias	Importância das cidades médias

Fonte: Trindade Júnior (2011)

O que torna interessante a proposta do Quadro 5 é que este não aponta para uma ruptura total dos padrões da rede anterior, mas sugere a constituição de formas-conteúdo combinadas. Assim, a representação dendrítica, fundada na rígida hierarquia dos centros, é contrastada à forma-conteúdo anastomosada, onde a rede urbana conecta as cidades através de inúmeras e complexas ramificações que não obedecem, necessariamente, a uma estrutura tipicamente hierárquica. Como resultado das transformações evidenciadas após a década de 1960, tem-se a maior diversificação da rede, sobretudo com o desenvolvimento de centros urbanos maiores (cidades grandes e médias) que se articulam às metrópoles (Belém e Manaus) e se afirmam como novas centralidades no quadro urbano-regional. São os casos, por exemplo, das cidades que exerceram os papeis de centros intermediários ou de cidades médias (Marabá, Santarém, Altamira, Itaituba, Cametá, Tucuruí, Ji-Paraná, Tefé, dentre outras), incluindo algumas das capitais federais que se desenvolveram no período (Macapá, Porto Velho, Rio Branco, Boa Vista, Palmas e Cuiabá).

Como forma de sintetizar os argumentos relacionados à configuração atual da rede urbana amazônica, propõem-se como base para as análises subsequentes os tópicos a seguir:

(i) Diferentemente do Centro-sul do país, em que as forças de mercado se impõem com maior relevância na estruturação da rede, no caso da Amazônia são as forças relativas à atuação estatal que promovem as alterações mais significativas, sobretudo por ocasião da abertura de uma “fronteira urbana” (BECKER, 1985).

(ii) A estruturação das cidades se dá mediante a existência de novos vetores de expansão urbana, articuladas a partir de um “arco rodoviário” (SATHLER et al, 2009). Entretanto, não se desconsidera o papel dos rios como eixos de circulação regional, configurando um sistema de transporte multimodal, embora com destaque às estradas de rodagem (TRINDADE JÚNIOR, 2011).

(iii) Apesar de grande parte das cidades não manter atividades produtivas mais intensas, deve-se considerar a inserção da Amazônia em um processo mais amplo de reestruturação urbana, especialmente no que tange à diversidade funcional dos centros mediante a disseminação de novas atividades (TRINDADE JÚNIOR, 2011).

(iv) As metrópoles se mantêm como os principais espaços de concentração da produção industrial e, mesmo com a relativa desconcentração econômica e populacional evidente na região, permanecem as discrepâncias entre estas e os demais núcleos da rede. Como resquícios da macrocefalia urbana, Belém e Manaus também concentram os principais fatores ligados aos melhores índices de qualidade de vida[33].

(v) De modo não equivalente ao que acontece no Centro-Sul do país, as cidades médias amazônicas são caracterizadas por problemas crônicos em sua estrutura interna, principalmente no que tange à infraestrutura e equipamentos urbanos (SATHLER et al, 2009). Ainda assim, prevalecem como importantes vetores de crescimento e, além disso, atuam como centros articuladores do território, tanto no que se refere à oferta de bens e serviços quanto às atividades políticas e de gestão.

Em relação à caracterização das cidades médias amazônicas, uma das mais importantes qualidades que as distinguem de outras realidades no Brasil diz respeito à questão do tamanho demográfico, conforme assinala Sathler et al (2009, p. 30).

> Diante da nítida importância dos aspectos funcionais e do componente espacial, percebe-se que, no caso amazônico, critérios estritamente demográficos podem não ser capazes de estabelecer classificação adequada dos níveis hierárquicos urbanos. Sendo assim, muitas das cidades tidas como médias por apresentarem expressivo contingente populacional, na verdade não são médias no sentido funcional, por sofrerem com as condições adversas para o desenvolvimento de seu papel de intermediador de fluxos, ao contrário do que se observa em uma rede urbana em perfeito funcionamento.

[33] O índice utilizado para se chegar a essa afirmação é, basicamente, o IDH, conforme se apresenta no Quadro 6 na página 82 em referência às cidades do Pará e do Amazonas.

Além do fator populacional, alguns elementos que, comumente, podem ser percebidos como próprios das cidades médias situadas nas áreas de maior dinamismo econômico do país não correspondem ao caso amazônico. Como exemplos, pode-se citar: a) a ausência de melhores condições relacionadas à habitabilidade e à qualidade de vida[34]; b) em geral, não dispõem de boas condições na infraestrutura urbana e no sistema de transporte; c) apresentam problemas relacionados à disposição das redes de energia, de distribuição de água, de esgotamento sanitário, assim como de destino dos resíduos (SATHLER et al, 2009); d) apesar de constituírem centros de regiões em franca expansão, manifestam precárias possibilidades de trabalho, com alto índice de subemprego; e e) constituem lócus de concentração da pobreza urbana, com extensas áreas de ocupação precária e elevada desigualdade socioespacial.

É curioso ressaltar, entretanto, que o quadro de problemas urbanos não corresponde à posição econômica de alguns desses espaços no que tange à geração de riquezas. Pela aferição do PIB municipal em contraste com o IDH de algumas unidades político-administrativas do Pará, é possível perceber diferenças bem representativas, como no caso de Marabá, que ocupa a 4º posição do PIB municipal e se apresenta em 10º colocado em relação ao IDH. Caso semelhante se aplica a Parauapebas, uma cidade de porte médio do Sudeste paraense cuja área municipal apresenta um dos maiores PIB *per capita* do Estado (por conta da atividade agromineral), mas que cultiva fortes desigualdades internas[35]. Entende-se que tais características se deem por conta do papel de determinadas porções regionais no que se refere à drenagem da mais-valia e à extração do excedente (BROWDER & GODFREY, 2006). Desse modo, os centros urbanos refletem as funções que são atribuídas à região como espaços de exploração da força de trabalho, onde o crescimento econômico não é acompanhado, necessariamente, da redução dos contrastes socioespaciais.

---

[34] De fato, ainda não existe um consenso a respeito do fato de as cidades médias e de porte médio apresentarem melhores condições de vida que os grandes centros urbanos. Em estudo conduzido por Orsi (2013) sobre as condições de vida em algumas das cidades paulistas, este observa que, analisadas em conjunto, não se pode chegar a uma definição categórica. Há, entretanto, muitos exemplos pontuais de cidades que apresentam essas características no centro-sul, fato que não se repete para o caso amazônico.

[35] A esse respeito, o estudo de Borges e Borges (2011) sobre os royalties minerais e a promoção do desenvolvimento socioeconômico no município de Parauapebas – PA conclui que “as melhorias não estavam alcançando o esperado e nem trouxeram com elas uma produção verticalizada capaz de gerar mais empregos e refletir-se socialmente nas comunidades” (BORGES & BORGES, 2011, p. 83).

O Quadro 6 apresenta os municípios do Pará e do Amazonas classificados de acordo com o PIB, com descrição da população urbana e do IDH, dentre outras informações relevantes.

QUADRO 6 – MUNICÍPIOS DO PARÁ E DO AMAZONAS DE ACORDO COM O PIB E O IDH

Município	Estado	População Urbana (2010)	Posição (PIB)	PIB (R$ 1.000)*	PIB per capita (R$)*	Posição IDH**	IDH (2010)
Manaus	AM	1.792.881	1	49824579	26760	2 ▼	0,737
Belém	PA	1.381.475	2	20557946	14575,66	1 ▲	0,746
Parauapebas	PA	138.690	3	16733726	100598,32	4 ▼	0,715
Marabá	PA	186.270	4	4423290	18159,27	7 ▼	0,668
Ananindeua	PA	470.819	5	4155795	8589,53	3 ▲	0,718
Barcarena	PA	36.297	6	3467361	32901,85	10 ▼	0,662
Canaã dos Carajás	PA	20.727	7	3118591	107164,39	5 ▼	0,673
Tucuruí	PA	92.442	8	2722132	27045,27	8 ■	0,666
Coari	AM	49.651	9	2592501	33536	14 ▼	0,606
Santarém	PA	215.790	10	2510123	8383,31	6 ▲	0,691
Castanhal	PA	153.378	11	1959595	10948,31	5 ▲	0,673
Paragominas	PA	76.511	12	1557692	15415,68	11 ▲	0,659
Altamira	PA	84.092	13	1228811	12006,79	9 ▲	0,665
Oriximiná	PA	40.147	14	1174342	18072,92	12 ▲	0,623
Itacoatiara	AM	58.157	15	1040442	11681	13 ▲	0,618

Fontes: IDESP e Governo do Estado do Amazonas.
*Os dados do PIB têm como referência o ano de 2012.
** Os símbolos indicam a posição no IDH em relação ao PIB

Percebe-se, pela leitura do Quadro 6, que das cidades assinaladas apenas duas poderiam ser caracterizadas como cidades médias se forem levados em conta os critérios de ponderação mais gerais: Marabá e Santarém, sobretudo pelo tamanho populacional e econômico, pela distância em relação à metrópole e pelo evidente papel de centralidade que exercem[36]. Ananindeua estaria devidamente integrada à zona metropolitana de Belém e, por isso, não consegue congregar as características de centralidade próprias das cidades médias. Castanhal, por sua vez, situa-se na borda da RMB e divide suas funções históricas de centralidade com os papeis relacionados à dispersão urbana e a desconcentração espacial da metrópole, apontando para uma condição híbrida (RIBEIRO, 2015). Estima-se, então, a

[36] Esses critérios gerais foram utilizados, por exemplo, por Castelo Branco (2006) em sua análise sobre as cidades médias no Brasil. Tal forma de análise não impede, entretanto, que se reconheçam cidades médias que não satisfaçam alguns desses parâmetros.

possibilidade de algumas cidades que não tenham, ainda, atingido o porte médio (população entre 100 e 500 mil habitantes), funcionarem como subcentros regionais e, por conseguinte, como cidades médias, tendo em vista os papéis centrais que cumprem na configuração urbano-regional.

1.2.2 As cidades médias na Amazônia e as diferentes abordagens de análise

Com o processo de adensamento populacional na Amazônia após a década de 1960, muitas cidades se desenvolveram por conta de atividades desenvolvidas de forma espontânea e, também, pela interferência direta das ações estatais em consonância com os grandes empreendimentos coorporativos. Surgiram, assim, centros urbanos especialmente vinculados às suas especialidades na divisão territorial do trabalho, que com o tempo passaram a definir certos adjetivos. São os casos, por exemplo, das cidades do garimpo, das cidades da mineração, das cidades madeireiras, das cidades da colonização etc. Tais referências, entretanto, foram convenientes apenas no período inicial de expansão da fronteira urbana e não mais se afirmam em um contexto de maior complexidade funcional. Atualmente, com o processo de reestruturação em curso, seria relevante pensar a realidade amazônica a partir da “relação dialética entre o velho (espaço como meio de produção) e o novo (o processo de produção em si), implicando na ideia de continuidade” (CARLOS, 2008, p. 33).

Nesse sentido, não seria apropriado reconhecer as cidades amazônicas tão somente pela forma em que estas foram colonizadas ou inseridas no contexto capitalista nacional, mas também pelas justaposições entre as dinâmicas recentes e as formas tradicionais de estruturação. Esse paradoxo se expressa, então, pela existência de realidades urbanas particulares, resquícios de fases anteriores da exploração capitalista e pré-capitalista, que coexistem com as lógicas globais de expansão econômica. Diante desse cenário, um dos desafios aos pesquisadores reside, justamente, em desenvolver alternativas de análise do fenômeno urbano que consigam abarcar tal complexidade.

Browder & Godfrey (2006), ao abordarem sobre o sistema de cidades e fronteiras, afirmam que “de modo não surpreendente, as transformações urbanas contemporâneas da Amazônia desafiam as teorias tradicionais de expansão e

urbanização da fronteira". Por conta das dificuldades em se utilizar os princípios clássicos relacionados à "teoria das localidades centrais", os autores desenvolvem a hipótese pluralista da "urbanização desarticulada", como forma de explicar o padrão polimorfológico encontrado na Amazônia atualmente (BROWDER & GODFREY, 2006). Uma das ideias que sustentam a hipótese lançada pelos autores é que os diversos aspectos da urbanização na Amazônia não podem ser explicados por uma teoria única, portanto se valem de um pluralismo de análises regionais para se chegar a uma formalização mais adequada.

A ideia da urbanização desarticulada diz respeito às formas pelas quais as nascentes cidades de fronteira se vinculam aos demais centros do sistema urbano nacional. Em um esquema baseado na teoria christalleriana (de sistemas articulados) haveria uma ordem lógica de encadeamento entre os povoamentos locais, os centros nacionais/regionais e as cidades globais. Por sua vez, os sistemas desarticulados (instituídos a partir dos povoamentos de fronteira) subverteriam essa ordem sem, entretanto, desmontá-la por completo. A partir do esquema da Figura 3, é possível distinguir com maior clareza a diferenciação entre esses dois modelos.

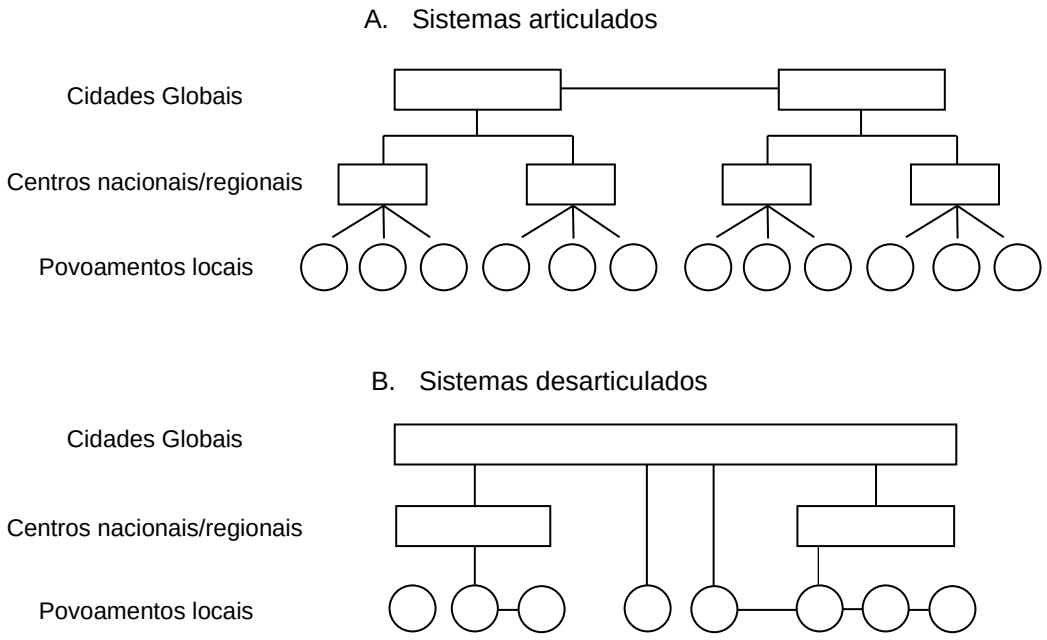


Figura 3 - Relacionamento funcional dos povoamentos da fronteira
Fonte: Browder & Godfrey (2006)

Conforme indica a Figura 3, os sistemas desarticulados permitem a ocorrência de povoados locais isolados[37] de qualquer sistema urbano, assim como sugerem a possibilidade de relações diretas entre este grupo de centros e a cidade global[38]. Existe, então, um sistema irregular e polimorfo que não exclui uma interpretação a partir das teorias clássicas de localização (baseadas em sistemas simétricos)[39], mas nestes casos, como afirmam Browder & Godfrey (2006, p. 121), "estes são, usualmente, fragmentos espaciais alojados em redes ramificadas maiores". Tal conformação multifacetada seria possível na região amazônica, pois, a) diferentes grupos se instalaram na região em momentos distintos e por razões também distintas; b) em função do sistema urbano irregular, os assentamentos não surgem necessariamente a partir de relações hierárquicas, coexistindo redes múltiplas e sobrepostas; c) reflete a expansão desconexa e incompleta do sistema capitalista na região, que não se firmou plenamente nem no setor agrícola e nem em relação à atividade industrial; d) diz respeito à natureza do fenômeno da urbanização da fronteira, onde o crescimento das cidades ocorre de modo independente do desenvolvimento agrícola e da industrialização; e e) se dá como resultado das ações de expansão e contração do poder centralizador do Estado (BROWDER & GODFREY, 2006).

Trazendo a discussão para o debate das cidades médias, classificadas no modelo em questão como "centros nacionais/regionais"[40], entende-se que os papéis atribuídos a estas estariam essencialmente vinculados a uma realidade regional específica e, por isso, apenas discernível a partir de uma análise profunda de suas qualidades. Em razão da existência de um modelo irregular, os centros regionais estariam, por isso, dispostos em diferentes configurações na rede urbana, dadas as formas em que estes se articulam em nível superior (com as metrópoles) e em nível inferior (com as cidades locais). É a partir daí que se pretende vincular a hipótese da

---

[37] Considera-se, para fins analíticos, a presença de centros locais com extrema dificuldade em estabelecer articulações mais fortes na rede urbana, porém é cada vez mais difícil vislumbrar na Amazônia contemporânea cidades que se encontrem em isolamento absoluto.

[38] Os autores citam, por exemplo, o caso de cidades de fronteira no sudoeste do Pará, que "dependem mais em termo socioeconômicos, das interações com Goiânia, Brasília e outros centros industriais do sudoeste do Brasil" (BROWDER & GODFREY, 2006, p. 119).

[39] Em consonância com a teoria das localidades centrais presente em Christaller (1968).

[40] Essa definição não é precisa, uma vez que os autores não utilizam a conceituação de cidade média tal como se apresenta nesta tese. Estima-se, então, que no conjunto de centros nacionais/regionais estejam incluídas tanto as metrópoles regionais (Belém e Manaus) quanto às cidades regionais intermediárias (por exemplo, Porto Velho), consistindo em uma representação bem simplificada.

urbanização desarticulada defendida por Browder & Godfrey (2006,) à discussão anteriormente suscitada dos nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana, pois a partir da avaliação de um conjunto de processos em constituição seria possível determinar de que maneira uma dada cidade média e sua região de influência se situam do ponto de vista das transformações mais profundas e/ou das mudanças ainda envoltas em laços tradicionais de estruturação.

Outra abordagem, desta feita não apenas atrelada aos esquemas representativos da rede urbana, é a desenvolvida por Trindade Jr. et al (2011), que busca compreender o caráter multifacetado do espaço intrarregional amazônico a partir do conceito de “urbanodiversidade”, como define:

> Pode-se falar, hoje, de uma urbanodiversidade regional para referenciar as diferentes e plurais realidades urbanas no contexto amazônico. Esse fenômeno é facilmente identificado quando consideramos a diversidade de interesses e de agentes que compõem e produzem a diferenciação do espaço intrarregional (TRINDADE JR. et al, 2011, p. 1).

Trata-se, nesse caso, de uma forma de ler a realidade urbana não apenas do ponto de vista das desigualdades, mas também a partir das diferenças que são produzidas por processos econômicos, sociais, culturais e, mesmo, da proeminência de algumas formas da natureza. Tal visão se faz, assim, diretamente associada ao conceito de formação socioespacial (SANTOS, 1977; CORRÊA, 2000a) e pode ser utilizada como importante recurso teórico para o estudo dos espaços urbanos em diferentes escalas e realidades socioculturais.

Na Amazônia, a urbanodiversidade pode ser apreendida tanto do ponto de vista intraurbano, distinguido as formas urbanas que configuram as cidades (padrões construtivos, sistemas de transporte, espaços de habitação, localizações etc.), quanto da escala de análise da rede urbana, identificando padrões híbridos de organização da rede (formas herdadas do passado combinadas aos padrões modernos de circulação). Uma das frentes de trabalho que atentam a essa perspectiva é a distinção entre as “cidades na floresta” e as “cidades da floresta” (TRINDADE JR., 2013), que lança um olhar diferenciado em relação às transformações por que têm passado as cidades na Amazônia e o significado destas diante da modernidade e/ou da tradição. Sugere-se, então, para o estudo das cidades médias uma posição teórica que permita o reconhecimento das particularidades regionais, uma vez que se concebe que a

estruturação dessa classe de cidades na região amazônica se deu de forma diferente do que ocorreu em outras regiões do país.

Segundo essa lógica da diversidade, é possível encontrar tipos urbanos que não encontram grandes similaridades em relação aos casos mais típicos presentes no território nacional. A esse respeito, cabe destaque ao trabalho desenvolvido no grupo de estudos Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira (NEPECAB) sobre as cidades na calha Solimões-Amazonas. No contexto desses estudos, Schor et al (2009) sugerem uma tipologia com diferentes perfis de cidades médias conforme a forma de integração entre os núcleos urbanos, os quais são detalhados pelo Quadro 2.

QUADRO 7 - TIPOLOGIAS DAS CIDADES MÉDIAS DA CALHA SOLIMÕES-AMAZONAS

Tipologia	Características	Cidades
Cidades médias de responsabili-dade territorial.	Exerce uma função na rede que vai além das suas características em si, pois detém uma responsabilidade territorial que a torna um nódulo importante internamente na rede. Exerce diversas funções urbanas e contém arranjos institucionais que são importantes não só para o município, mas para as cidades e municípios ao seu redor. A importância territorial da cidade tem origem no desenvolvimento histórico-geográfico que constituiu a rede urbana nesta região. O desenvolvimento econômico desta cidade tende a agregar valor na região.	Tabatinga Tefé
Cidade média com dinâmica econômica externa	Tem importância na rede por sua inserção em uma dinâmica econômica externa, os vínculos com as demais cidades na rede não são necessariamente fortes, nem o seu desenvolvimento econômico implicará em um desenvolvimento regional significativo, pois a atividade econômica responsável pelo seu dinamismo não agrega valor nem no local nem regionalmente.	Coari Parintins
Cidade média com função intermediária	Devido à proximidade da metrópole regional (Manaus) e a ligação rodoviária exerce função de intermediaria entre as demais cidades e redes urbanas com Manaus; abastece e é abastecida por Manaus.	Manacapuru Itacoatiara

Fonte: adaptado de Schor et al (2009)

Os estudos do NEPECAB partiram das evidências sinalizadas pelo REGIC e do conjunto de variáveis já apontada nas formulações da ReCiMe, a partir dos quais definiram os arranjos institucionais[41] necessários para a análise daquela realidade em particular, como as dinâmicas populacionais, as variações históricas e a estruturação dos setores de comércio e serviços (RODRIGUES, 2011). Nesse estudo, cabe um

[41] Refere-se a um conjunto de variáveis "que poderiam, se analisados comparativamente e agregadamente, classificar as cidades a partir de suas semelhanças e diferenças, originando uma tipologia própria para a compreensão da dinâmica espacial" (SCHOR; COSTA; OLIVEIRA, 2009). Esses arranjos são classificados a partir da dinâmica populacional de variáveis históricas, de relações intra e interurbana, de serviços e comércio, de arrecadação de impostos, de insumos para a cesta básica, de índice de construção civil, de produtos extrativistas e de fluxos de transporte.

especial destaque à tipologia da “cidade média de responsabilidade territorial” que deriva de algumas reflexões do geógrafo Jan Bitoun a respeito das enormes distâncias que separam os centros urbanos em algumas regiões do país, com ocorrências mais expressivas na Amazônia e no Cerrado. O autor[42] sugere, então, uma perspectiva de análise onde as

> cidades distantes das outras devem, então, ser vistas pelo prisma da “responsabilidade territorial” exclusiva e não simplesmente como são vistos centros locais em áreas mais densas onde, para a população, existem alternativas. Somente adotando essa ideia, as cidades de “responsabilidade territorial” poderão ser dotadas por meio de políticas públicas de serviços diferenciados (saúde, educação, cultura, serviços financeiros e outros) que o tamanho dessas cidades, como em outras partes do país, não garante (SPOSITO; SILVA, 2012, p. 111).

Nesse caso, Schor et al (2009) articulam a noção apresentada por Jan Bitoun ao caso das cidades médias amazônicas, onde as grandes distâncias absolutas, associadas à baixa densidade de estradas vicinais e à precariedade dos sistemas de transporte, tornam dificultoso o acesso entre as localidades, inviabilizando uma oferta de produtos e serviços de maneira mais ampla. Por isso, os papeis centrais que essas cidades médias desemprenham não se sustentam pelo que elas congregam em termos de suporte econômico (por exemplo, a existência de uma atividade industrial expressiva, de redes atacadistas, de espaços de consumo especializados etc.). Não obstante tais características, esses centros constituem nódulos importantes na rede urbana por congregar os arranjos institucionais necessários à articulação das demais cidades na sua área de influência. Nesse caso, as cidades de responsabilidade territorial não atingem o tamanho populacional das cidades de porte médio e nem agregam alta densidade técnica e econômica das cidades médias do eixo Sul-Sudeste, tampouco funcionam como centros ligados à desconcentração da atividade industrial da metrópole. Atuam, entretanto, como centros de referências das atividades políticas e de gestão, assim como mobilizam diversos tipos de fluxos na escala interurbana.

Apesar de se reconhecer a dificuldade de traçar um caminho de estudos sobre as cidades médias que consiga abranger a complexidade presente no espaço regional amazônico, é possível constatar alguns elementos de análise importantes trazidos à tona a partir das abordagens anteriormente citadas. Para o trabalho em questão, as

---

[42] A transcrição em questão é extraída de uma entrevista de Jan Bitoun elaborada por Sposito & Silva (2012, p. 111)

perspectivas da “urbanização desarticulada”, da “urbanodiversidade amazônica” e das “cidades de responsabilidade territorial” suscitam alguns questionamentos que se relacionam diretamente à problemática de pesquisa aqui delineada, conforme se apresenta na Figura 4.

Figura 4 – Questões relacionadas às diferentes abordagens sobre a urbanização.
Fonte: Miranda Neto (2016)

Essas questões são fundamentais para se encontrar os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana, uma vez que permitem pensar a constituição complexa, multifacetada e irregular que caracteriza a cidade de Altamira e sua região de influência como reflexos das diferentes temporalidades e das múltiplas relações escalares que distinguem o espaço regional amazônico.

Um dos primeiros passos necessários para se obter algumas respostas às questões apresentadas até aqui é reconhecer as determinações históricas que afetam a dinâmica regional da área de influência de Altamira. A partir de tal estudo, será possível distinguir de que forma o novo se manifesta em relação às heranças do passado, produzidas a partir de processos e formas espaciais que se firmaram na longa duração. Essa análise será realizada no Capítulo 2, que apresenta uma trajetória que parte da catequese indígena até o processo de integração nacional.

[43]

CAPÍTULO 2

DA CATEQUESE À INTEGRAÇÃO NACIONAL: UM HISTÓRICO DE ALTAMIRA E DE SUA REGIÃO DE INFLUÊNCIA

[43] Vila de Altamira em 1896. Gravura extraída de Coudreau (1977).

A riqueza dos estudos sobre as cidades médias no Brasil está, justamente, na possibilidade de se trabalhar com centros urbanos de diferentes graus de complexidade e de regiões com distintas formações socioespaciais. Tendo em vista que o espaço é produzido a partir das contradições imanentes à sociedade, as diferenciações resultam da forma a qual esta se organiza em seu movimento, resignificando a relação consigo mesmo e com a natureza. Nesse caso, para apreender a cidade e seus nexos é necessário adentrar para além da aparência dos fenômenos e alcançá-las em sua concretude histórica, onde será possível perceber o campo de forças travado no lócus de produção e reprodução da existência dos homens (LEFEBVRE, 2000 [1979]). Por esse viés, se em dado momento a cidade se caracteriza por sua função e estrutura internas, atribuindo-lhe uma individualidade, tais características só podem ser apreendidas a partir do exame de suas determinações históricas. Essa necessidade implica, entretanto, em alguns desafios para o pesquisador, como o de selecionar os eventos de maior relevância para o seu estudo, com o especial cuidado de não tornar os fatos desconexos e sem sentido.

O objetivo deste capítulo é apresentar ao leitor as bases de estruturação da cidade de Altamira e de sua região de influência, argumentando que a configuração do espaço regional esteve associada a diversas iniciativas de exploração econômica e a diferentes formas de articulação urbana. A cidade de Altamira tem, assim, um destaque histórico desde a prevalência da economia gomífera na bacia do Rio Xingu, a partir de quando começa a tecer os seus papéis intermediários. Para além de uma mera descrição, privilegiou-se um esforço mais atento à produção de formas espaciais e de seus conteúdos de acordo com as mudanças mais importantes nas condições políticas, nas relações econômicas, assim como no papel das elites locais em

diferentes momentos históricos. A partir deste Capítulo será possível demarcar, então, os nexos que remetem aos períodos anteriores de estruturação da cidade e da região e, por isso, se torna fundamental para cumprir o objetivo geral proposto para essa tese.

Como forma de distinguir os diferentes momentos de organização socioespacial e seus nexos causais com a estruturação da cidade e como o arranjo entre os núcleos urbanos na região do Xingu, recorreu-se a um intervalo histórico que se inicia em 1639, com a chegada do Padre Luiz Figueira, e se estende até 2010, com a publicação da licença de instalação da Usina de Belo Monte. Com base neste recorte, foram definidos quatro importantes períodos: a) de 1639 até 1870, marcado pela chegada dos jesuítas e a afirmação dos primeiros núcleos de catequese indígena (item 2.1.1); b) de 1870 a 1967, quando se verifica o desenvolvimento do núcleo de Altamira no contexto da economia da borracha (itens 2.1.2 a 2.2.2); e c) de 1967 a 2000, caracterizado pela proeminência dos programas federais de desenvolvimento ligados à colonização dirigida e à urbanização do território (itens 2.3.1 a 2.4.2);

2.1. NO CORAÇÃO DA “VOLTA GRANDE”: FUNDAÇÃO DA VILA E PRIMEIRAS OCUPAÇÕES

Um exame mais próximo da história da ocupação na região do Xingu permite entender como se deu o controle territorial da Amazônia a partir de meados do século XVII. Nos interstícios da floresta, as comunidades humanas se faziam presentes de forma residual, mesmo após a chegada dos portugueses no século XVII, com pouco ou nenhum interesse econômico para justificar uma penetração mais incisiva. Entretanto, com a ameaça das invasões estrangeiras, sobretudo dos holandeses no período seiscentista, se recorreu à antiga prática de que a melhor forma de se proteger um território é efetivar sua real ocupação, como se havia proposto na antiga forma diplomática do *uti possidetis*. Tal iniciativa se fez por intermédio da catequese indígena, levada a cabo pelos padres jesuítas, que fundaram uma rede de pontos de evangelização ao longo dos principais rios amazônicos, incluindo os trechos do alto e do médio Xingu. Como se verá adiante, a fundação das missões jesuíticas foi,

portanto, um importante empreendimento para se promover o controle territorial de zonas até então consideradas “terra incógnita”.

Os jesuítas prevaleceram na região até o final do século XIX, quando foram expulsos por representarem uma ameaça aos interesses da colonização que, nesse tempo, já se fazia evidente. Com atividade extrativa das drogas do sertão e, posteriormente, com a economia da borracha, o artifício da fé e do convencimento é substituído pelo poder econômico e pelo domínio político dos coronéis. Por meio destes se estabeleceu um novo controle do território pautado no domínio geográfico da força-de-trabalho, servindo-se dos rios e de rotas terrestres conhecidas como “estradas de varação” (WEINSTEIN, 1993). Foi, portanto, na confluência entre e o rio Xingu e uma dessas rotas terrestres que se formou a Vila de Altamira.

2.1.1. Entre florestas, rios e cachoeiras: a conquista do Xingu.

O processo de ocupação da região do Xingu se deu de forma lenta e dificultosa, entre a floresta e as corredeiras dos rios, com conflitos em relação a alguns grupos indígenas e guarnições estrangeiras. A rede de drenagem densa, intricada e cheia de meandros, jamais poderia ser ultrapassada sem a perícia dos habitantes tradicionais, que orientaram grande parte das expedições pioneiras entre os séculos XVII e XVIII. No período, as narrativas enfatizam as relações entre colonizadores, missionários e os grupos indígenas que ali viviam, sendo estes últimos a maioria. Tais relações eram não apenas necessárias, porém vitais à manutenção dessa grande porção continental no início do período seiscentista, que também é marcado pela união das coroas ibéricas, conforme argumenta REZENDE (2006, p. 305)

> A conquista e a ocupação da Amazônia inicia-se, portanto, no período dos Felipes - durante a vigência da União Ibérica (1580-1640) – ante a preocupação da fixação francesa e de uma possível incursão holandesa e inglesa contra a região, o que poderia colocar em risco as minas de prata descobertas no Peru. A ligação fluvial, dos Andes ao Atlântico, pelo Rio Amazonas, representava verdadeira ameaça à segurança do império colonial espanhol na América. Era necessário controlar a entrada neste vasto estuário e bloquear o acesso aos estrangeiros.

As incursões na calha amazônica tinham como principal objetivo assegurar o controle das rotas fluviais, cujas extensões chegavam a ultrapassar grande parte da porção continental da colônia. Próximo à foz do Rio Xingu, os holandeses se fixaram em 1615 na Bahia de Gurupá, de onde foram expulsos em 1623 por conta de uma ação militar liderada por Bento Maciel Parente (ADALBERTO, 1977, p. 160). Os holandeses chegaram, também, ao rio Xingu, onde estabeleceram uma ocupação entre os rios Peri e Acarai, em 1625. Tal iniciativa motivou outras incursões portuguesas com vistas ao controle desta rota, resultando em novas ações militares comandadas por Pedro Teixeira (ARNAUD, 1983, p. 4). Segundo CAMPOS e ABREU (1909, p. 6) “afastados os holandeses, pelas armas portuguesas, de Gurupá e do Xingu, chegaram os missionários jesuítas a esse rio, sendo d’estes primeiro, o Padre Luiz Figueira”.

Partindo de São Luiz, onde se situava a residência da Companhia de Jesus, o Padre Luiz Figueira chegou às aldeias do Xingu em 1639 com o objetivo de fazer o reconhecimento de uma área ainda pouco explorada pelos portugueses. Havia, também, o interesse do Estado em incentivar o empreendimento da catequese com vistas a evitar novas invasões estrangeiras, de acordo com Cardozo (2008, p. 30) “o Padre Figueira já construía o argumento de que se a proteção dessas terras (e rios) dependesse do gentio, a obediência desses dependia dos religiosos”. Entendia-se, nesse caso, que a conquista dos rios estaria atrelada ao domínio dos povos indígenas, como forma de se garantir a entrada na densa rede de drenagem. No que diz respeito a esse período da ocupação da Amazônia, Tavares (2008, p. 60) argumenta que

> A área das missões ou “território das missões” foi dividida entre várias ordens religiosas: carmelitas, franciscanos, mercedários e jesuítas, tendo sido a distribuição territorial das missões entre essas ordens regulamentada pela Coroa a fim de evitar conflitos de jurisdição. Assim sendo, os jesuítas ficaram com o sul do rio amazonas até a fronteira com as possessões espanholas, abrangendo os rios Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira.

Por ocasião do trecho pedregoso e encachoeirado, onde o rio Xingu faz uma curva de 100 km de extensão denominada “volta grande”, até meados do século XVIII os jesuítas não haviam constituído missões para além dessa área. Houve, contudo, algumas breves incursões entre 1662 e 1668 realizadas pelos Padres Pedro Poderoso e Antônio Ribeiro, que conseguiram transpor os obstáculos com vistas a conduzir alguns índios Taconhapé para a área das missões (CHAMBOULEYRON, 2008). Foi somente a partir de 1750, por inciativa do padre austríaco Rochus de Hunderfund, que

foi constituída a primeira missão jesuítica no médio Xingu, denominada Tavaquara, ultrapassando a grande volta. Uma importante referência a essa localidade é feita pelo Príncipe Adalberto da Prússia, que explorou o rio Xingu em 1842, o qual expõe em sua narrativa o seguinte:

> Já em meados do século anterior tinham os jesuítas fundado uma missão que, por meio da estrada entre o Tucuruí e o Anauarí, ficou numa mais próxima comunicação com Souzel, e a que chamavam Tavaquara (auaquera). Infelizmente esta colônia durou pouco porque os últimos filhos de Loiola incumbidos da catequese dos juruna pagãos (...) depressa perderam a confiança dos indígenas e em consequência foram por eles assassinados (ADALBERTO, 1977, p. 180).

Os vestígios da extinta missão ficavam localizados, segundo descreveu em 1896 o explorador Henrique Coudreau "um pouco acima, a noroeste do duplo canal que se forma entre as ilhas do Esteiro e do Arapujá e entre aquela ilha e a terra firme da margem esquerda" (COUDREAU, 1977). Essas são as referências mais remotas sobre a localidade que, mais tarde, daria lugar à Vila de Altamira.

Em 1760, sob a alegação de que o trabalho dos indígenas junto às missões estaria prejudicando a atividade da colonização, a companhia de Jesus foi expulsa do Pará por ordem de Marques de Pombal (UMBUZEIRO e UMBUZEIRO, 2012). Com a saída dos jesuítas, restaram algumas localidades (antigas missões) que mais tarde dariam lugar às cidades ao longo do rio Xingu, a exemplo de Gurupá, Porto de Moz e Souzel (atual Senador José Porfírio). Outro importante legado seriam as trilhas utilizadas por índios e missionários durante a catequese, a exemplo do caminho entre a embocadura do rio Tucuruí[44] até o igarapé Ambé, a partir do qual se poderia navegar novamente até o Xingu. Esta picada na mata, usada para evitar as cachoeiras da volta grande, tem sua importância relatada em várias fontes, como pelo Príncipe Adalberto da Prússia, que afirma ser esta "a única via terrestre de comunicação com o alto Xingu" (ADALBERTO, 1977, p. 166).

Com a retirada dos jesuítas, intensifica-se a exploração econômica da região, que até então se fazia de forma bastante residual. Tal processo estaria especialmente atrelado à proclamação da república e a nova importância dada aos estados e municípios enquanto unidade territorial autônoma. Assim, a partir de 1889, inicia-se

---

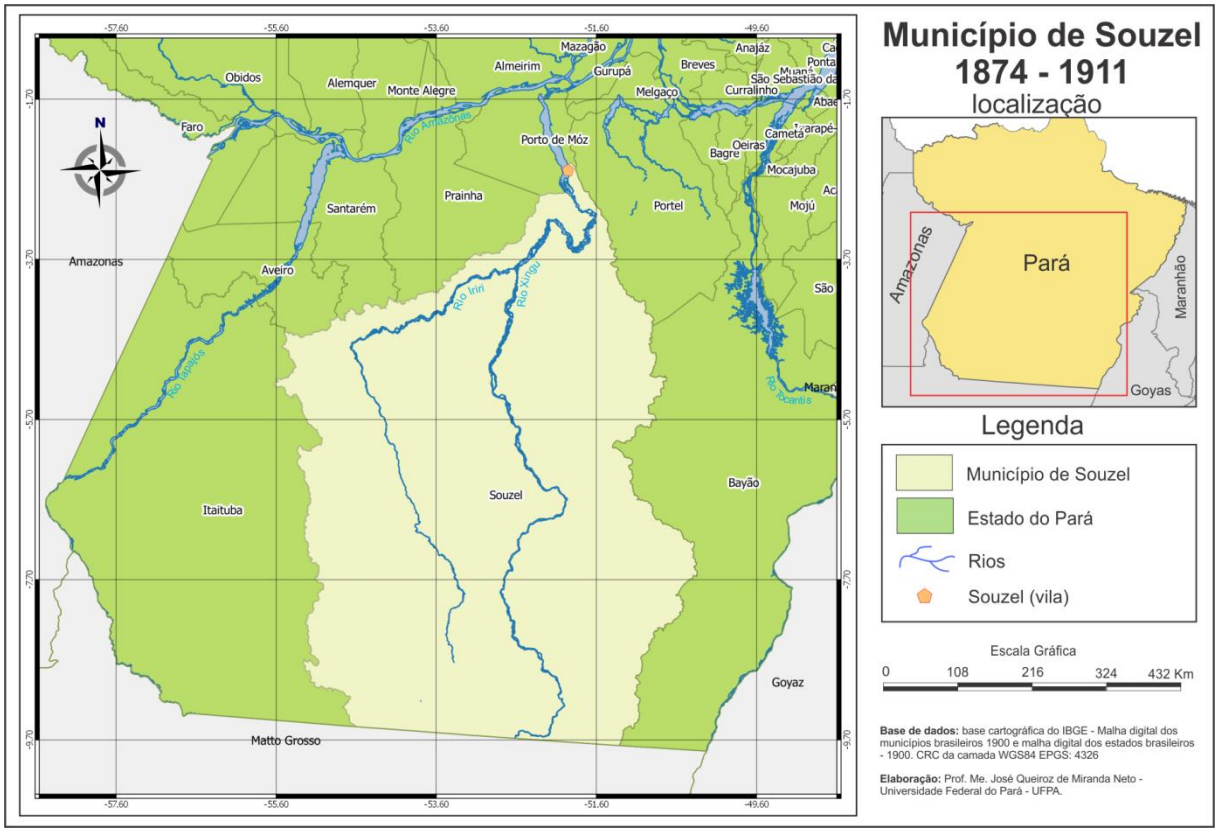
[44] O rio Tucuruí é um tributário do rio Xingu, situado próximo à atual cidade de Vitória do Xingu. Apesar do nome, não há relação entre este e a usina hidrelétrica de Tucuruí, que se encontra em outra sub-bacia.

uma nova fase para a região do Xingu, que tem como principal área territorial o município de Souzel e como protagonistas políticos os grandes proprietários ligados à economia da borracha.

2.1.2. O Município de Souzel e a Vila de Altamira

Acima de Porto de Moz, nas proximidades das temidas cachoeiras do rio Xingu, estaria localizado o núcleo formado pela antiga missão de Aricary, fundada em 1639 pelo Padre José de Moraes e, depois, elevado à categoria de Vila em 1758 pelo Governador Francisco Xavier. Fora, contudo, denominada pelos seus habitantes de Freguesia de Souzel, em homenagem ao Padre Torquato Antônio de Souza, por muito tempo vigário naquela localidade. Em meados do século XIX, de acordo com Adalberto (1977, p. 167) “Souzel consiste em cerca de 40 a 50 cabanas de barro e grandes ranchos abertos”. Mais tarde, em 1874, o povoado seria denominado Vila de Souzel (CAMPOS e ABREU 1909, p. 15). Na época, o núcleo representava um importante ponto de ligação entre as localidades situadas ao longo do rio e constituía o principal centro da atividade econômica, embora que de forma singela em comparação com outros núcleos na rede de drenagem amazônica.

Em 14 de Abril de 1874 seria criado, também, o município de Souzel, que até 1911 foi o maior do Estado do Pará, conforme se pode observar no Mapa 4. Entender as bases de fundação deste território é, portanto, fundamental para se divisar a dinâmica política e econômica do alto e médio Xingu, uma vez que deste se originaram grande parte das unidades político-administrativas do sudoeste paraense, incluindo o município de Altamira.



Mapa 4 – Município de Souzel – 1874/1911
Fonte: IBGE, 2010a

Grande parte do rio Xingu estaria dentro dos limites de Souzel, compreendendo a extensão desde próximo a Porto de Moz até a fronteira entre os estados do Pará e do Matogrosso. Neste território, localizar-se-iam, também, às propriedades dos indivíduos responsáveis por conduzir a dinâmica política e econômica, denominados “coronéis”. Estes estariam ligados à produção da borracha, da castanha e de outros produtos secundários através de um sistema de exploração da força de trabalho com base no aviamento. Entre o final do século XIX e meados do século XX, o poder antes conferido aos jesuítas passa, portanto, à mão dos coronéis da borracha, os quais, a partir de então, conduzem a vida econômica e social da região do Xingu.

Na época, a produção deveria descer o rio, enquanto que os produtos para subsistência da população fariam o sentido oposto, mas com os obstáculos da volta grande essa tarefa se fazia complexa e demorada. Como citado anteriormente, ainda no século XVII os padres haviam construído uma picada na mata com vistas a facilitar a comunicação entre o alto e o baixo curso do rio, contudo o caminho ainda se fazia incipiente dada à crescente necessidade da circulação. Por esse motivo, o coronel Raimundo José de Souza Gaioso, que havia chegado ao rio Xingu com 70 escravos

africanos, resolveu iniciar a difícil empreitada de ligar o igarapé Tucuruí (próximo à atual cidade de Vitória do Xingu) até o Forte Ambé, propriedade de Gaioso situada em uma colina às margens do rio Xingu (COUDREAU, 1977). Na data de 02 de abril de 1883, o coronel havia completado o trecho principal de sua obra, ligando o rio Tucuruí ao Forte Ambé e, rio acima, estaria localizado o alojamento dos escravos, onde se formou posteriormente o núcleo urbano de Altamira (Ver Mapa 5). Não esperava este, contudo, que poucos anos depois de sua grande empreitada, em 13 de maio de 1888, estaria abolida a escravidão no Brasil, o que o fez retornar doente e desanimado para o estado do Piauí (UMBUZEIRO e UMBUZEIRO, 2012).

Em 1884, o naturalista alemão Karl Von de Steinen, resolveu explorar o curso do rio Xingu partindo de Matogrosso até Porto de Moz, de onde seguiria para Belém. Na ocasião, registra sua travessia pela estrada de Gaioso.

> Os caminhos da volta, tanto o fluvial como o de terra firme, permitem-se encurtar. Assim, Castro e o pessoal escolheram o primeiro para o transporte de nossos tesouros e nós, para conhecermos a nova estrada do Coronel Gaioso, fomos por terra. Durante três noites ainda dormimos em plena mata. A chamada estrada é aberta, através das brenhas, sem qualquer técnica, um trabalho feito por negros, e, só com muita dificuldade conseguem transitar por ali animais pouco carregados; sua direção segue para o nordeste e tem uma extensão de 47 kms. (STEINEN, 1942, p. 326)

Com base na citação, é possível perceber a existência de duas formas de acesso com vistas a encurtar a viagem do médio Xingu, a primeira a partir dos trechos navegáveis dos rios Tucuruí e Ambé (ver Mapa 5) ligados por um curto trecho onde se poderia seguir a pé, conhecida como “estrada pública”. A segunda seria pela própria estrada de Gaioso, que mais tarde é modificada para dar lugar a uma “estrada particular”. Em várias referências, fica evidente a relação entre a estrada de ligação entre o alto e médio Xingu e a formação do núcleo a partir da residência dos escravos do coronel Gaioso, o que permite afirmar ser esta a origem do centro histórico de Altamira.

Em 1896, a vila de Altamira havia sido descrita da seguinte maneira pelo explorador francês Henri Coudreau:

> Altamira, vilarejo em formação na saída da Estrada Pública do Tucuruí-Ambé, consta apenas de três casas, na margem ocidental (esquerda) do Xingu, rodeadas por extensos terrenos cultivados, que a cada ano mais se espalham para o interior. Altamira e suas roças são uma criação de Gaioso, que aí,

> mantinha boa parte de seus escravos, senão mesmo a maioria. (COUDREAU, 1977, p. 25).

Outra referência, de 1909, faz menção à Altamira como uma vila adiantada em suas atividades, como importante entreposto para o escoamento da borracha entre o alto e médio Xingu, de acordo com Campos e Abreu (1909, p. 136)

> Alta-Mira já tem pretensões de cidadezinha, vai caminhando para tal e muitas circunstâncias induzem a crer que será a sede, importante, dos médio e alto Xingu. (...) Quanto ao desenvolvimento: Alta-Mira conta mais de cem casas, bem arranjado cemitério, quartel e cadeia; tem auctoridades legalmente constituídas, escola, collectoria, agência do correio e o commercio, que lá se faz, é importantíssimo, girando com centenas de contos.

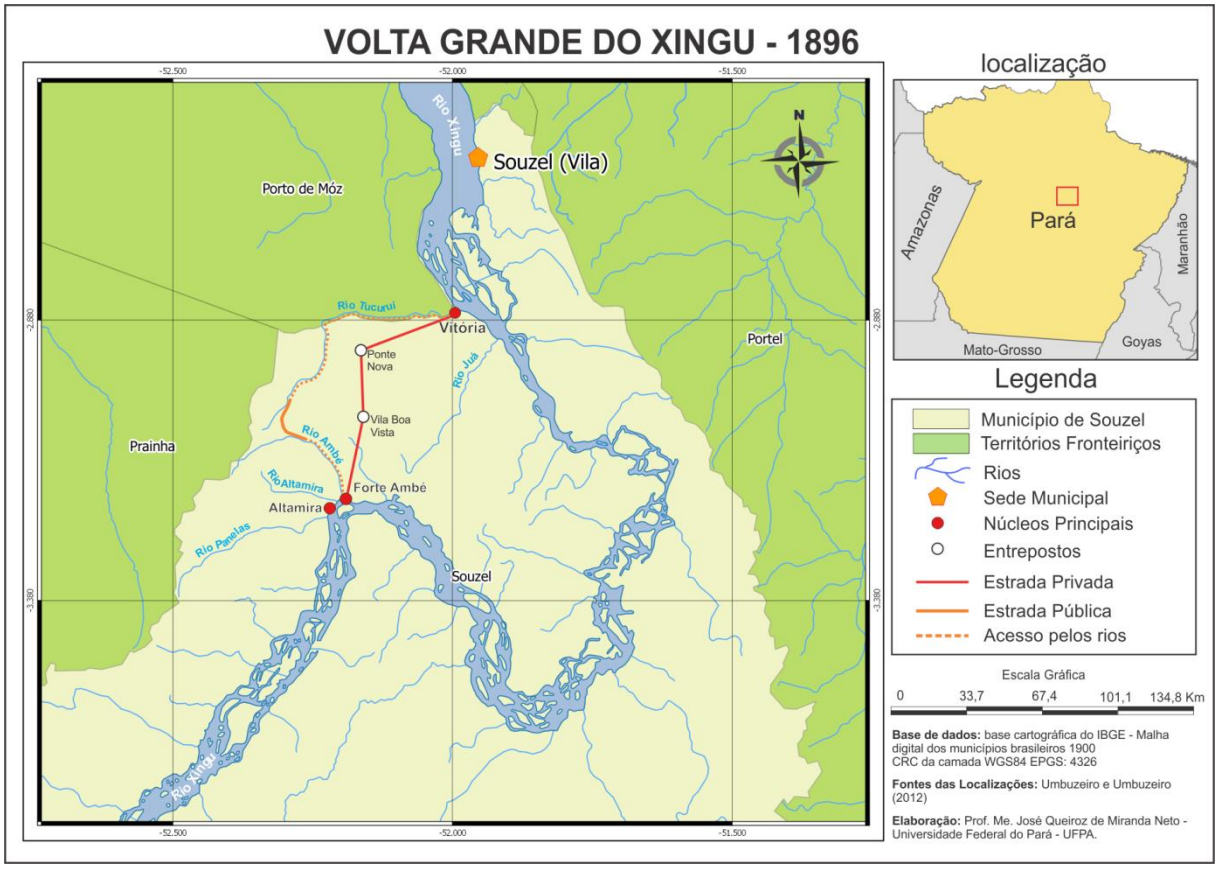
As duas últimas citações, elaboradas no intervalo de treze anos, indicam que houve um incremento populacional e, também, a instalação de equipamentos urbanos na pequena vila. É possível atribuir esse desenvolvimento ao empenho de José Porfírio de Miranda Júnior, empresário da borracha e dono de vários entrepostos comerciais ao longo dos rios Iriri, Xingu e Curuá (JUNGHANS, 2009). Este seria o principal responsável pelos fatos históricos que permitiram a ascensão de Altamira enquanto núcleo urbano na virada do século XIX para o século XX.

José Porfírio foi eleito o primeiro intendente de Souzel em 1898 e, um ano depois, se elegeu deputado. Mais tarde, em 1904, assumiu a cadeira do senado estadual[45]. Sua força econômica e política, bem como sua capacidade de intervenção na região, fizeram com que este se tornasse o maior proprietário do Xingu, conforme argumenta Meira (apud SILVA e CUNHA, 2011) “nessas épocas cada um desses rios, afluentes do Amazonas, tinha um dono. Era José Porfírio de Miranda senhor do rio Xingu”. Por não se tratar de exagero, cita-se outra referência, de 1909, da obra “O município de Souzel”:

> Na qualidade de negociante, ágio com superior tino, de maneira que alargou extraordinariamente as operações commerciaes no Xingú, fazendo-se o primeiro entre os demais, transformando o seu estabelecimento no entreposto de todo o movimento do médio e alto Xingu.
>
> Como industrial, talvez seja hoje quem mais seringaes plantados possùa, quem mais seringa explore e em maior zona, quem mais cuidadosamente zele o apuro do fabrico da gomma elástica. (CAMPOS e ABREU, 1909, p. 21).

[45] Durante a vigência da primeira Constituição republicana do Brasil, promulgada em 24 de fevereiro de 1891, por um curto período os Estados teriam liberdade para organizar a sua constituição. O estado do Pará optou, assim, pela organização bicameral, instituindo um senado estadual. (BRASIL, 1891).

Como forma de viabilizar a circulação da borracha, este seringalista agiu no sentido de melhorar e modificar o traçado da antiga estrada de Gaioso. Em pouco tempo, mediante os auspícios de José Porfírio, a velha estrada já tomava contornos retificados (ver Mapa 5), enquanto que a vila de Altamira crescia em ritmo acelerado, tendo em vista sua posição de entreposto. Quando concluída, a “estrada particular” estaria sobre o controle de José Porfírio, que se valia de sua posição para tornar privada uma via localizada em área devoluta, inclusive cobrando pedágios. As chamadas estradas de varação, criadas com finalidade de permitir o comércio em trechos dificultosos dos rios, foram utilizadas como estratégia de controle dos trabalhadores e, portanto, da própria produção. A esse respeito Weinstein (1993, p. 212) afirma que “quem fosse dono e cuidasse do funcionamento dessas estradas na selva, podia dominar aquele território praticamente sem contestação”.

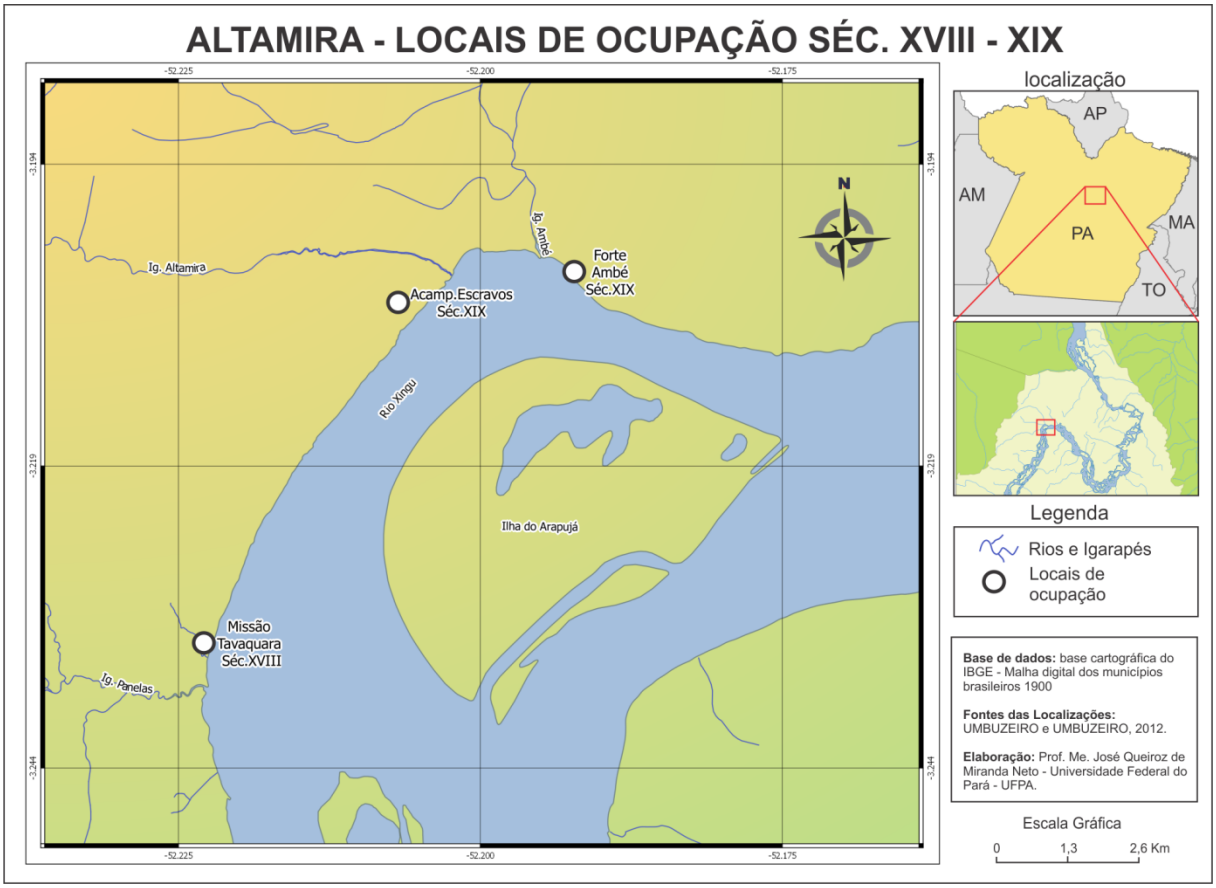


Mapa 5 – Volta Grande do Xingu – 1896
Fonte: Base cartográfica do IBGE (2010) e Localizações baseadas em Umbuzeiro e Umbuzeiro (2012)

No período, o Forte Ambé servia como área de compra e pesagem da borracha vinda do interior, especialmente da grande área extrativa no alto Iriri. Sob a

influência política de José Porfírio junto ao governador João Coelho, cogitou-se, inclusive, a construção de uma estrada de ferro em substituição à estrada de terra (“O JORNAL”, apud CAMPOS e ABREU, 1909), obra que nunca se concretizou.

Com base nos argumentos aqui expostos, pode-se inferir que Altamira, mesmo sendo visitada por Jesuítas ainda no século XVIII, de fato se desenvolveu enquanto núcleo a partir da inciativa do coronel Gaioso em promover uma economia de base escravista na foz do Rio Ambé. Mais tarde, pelo próprio legado deixado por Gaioso, o pequeno núcleo passa a se desenvolver rapidamente por conta do papel de entreposto na “Estrada de Vitória” e, sobretudo, pelos interesses comerciais do coronel José Porfírio em promover economicamente essa área. No Mapa 6 é possível visualizar os marcos do processo de ocupação: a missão Tavaquara (Sec. XVIII), o Forte Ambé (século XIX) e o acampamento de escravos (Século XIX).



Mapa 6 – Altamira – Pontos de Ocupação entre os séculos XVII e XIX
Fonte: IBGE, 2010a e Localizações Baseadas em Umbuzeiro e Umbuzeiro (2012).

Em pouco tempo, Altamira se tornou o principal ponto de articulação da economia extrativa entre o médio e o alto Xingu. Em 1910, segundo Umbuzeiro e Umbuzeiro (2012, p. 120) esta “já ultrapassara em população, movimento comercial e

em outros aspectos, a cidade de Souzel, sede do município". O núcleo urbano já possuía, então, os contornos necessários para auferir papel de importância no cenário regional, o que de fato aconteceu a partir do marco legal de criação do município de Altamira[46], a Lei nº 1234, de 06 de novembro de 1911, que também determinou que a Vila de Altamira seria a sede da recém-criada unidade territorial.

2.2. A ECONOMIA DA BORRACHA E A VIDA URBANA

A economia da borracha teve um especial significado para a região do Xingu entre os séculos XIX e XX, com ascensão dos núcleos urbanos de Altamira, Souzel e Porto de Moz, os quais serviam como pontos fixos de suporte ao processo de circulação da produção extrativista. A esse respeito, é importante considerar que havia uma rede urbana na Amazônia, ainda que esta não correspondesse à regra de ordem-tamanho de base christaleriana (CORRÊA, 2006a). Em que pesem tais diferenças, não se trata de uma evolução linear de um modelo para outro, mas de uma forma diferenciada de organização das cidades que se dá de acordo com a divisão territorial do trabalho implantada naquela realidade social.

No período da borracha, as cidades do rio Xingu se constituíram no contexto da rede urbana macrocefálica, comandada por Belém e Manaus e estendidas ao longo da drenagem amazônica, também conhecida como rede dendrítica. Mediados pelo sistema de aviamento, os núcleos urbanos se arranjavam em uma cadeia de circulação que partia do barracão (nos locais de extração) até as casas aviadoras (situadas em Belém e Manaus). Nessa relação, Altamira estaria situada em posição intermediária, como ponto de transporte da produção do alto Xingu (Porto Ambé), passando por uma estrada de varação até a outra ponta do rio (Porto Vitória), a partir de onde se faria o escoamento até Belém. Alguns estudos apontam esta como uma das últimas fronteiras da produção do látex no Estado do Pará (SANTOS, 1980; MORAES, 2007; WEINSTEIN, 1993) que apesar de representar um curto interstício da economia regional, marcou sua importância pelo revigoramento urbano e pela articulação estratégica de algumas cidades.

---

[46] Por um curto período, entre 1935 e 1937, o município de Altamira passou a ser chamado de Xingu. Em 1938, pelo Decreto-Lei estadual n° 2972, o nome foi mudado novamente para Altamira.

2.2.1. O significado da economia da borracha para a região do Xingu

Até meados do sec. XIX a colonização não havia, de fato, se intensificado na região do Xingu. Ainda durante a vigência da ocupação jesuítica, os portugueses desenvolveram a atividade de extração do cravo que, por depender da escravização dos indígenas, enfrentava forte oposição dos religiosos. Havia, também, conflitos com os próprios nativos no século XVII, como aponta Chambouleyron (2008, p. 68) como referência às incursões junto aos Taconhapé no médio Xingu, afirma que "as guerras contra os índios do sertão do Xingu podem ser explicadas pela própria intensificação da exploração do cravo pelos moradores". Pela existência desses conflitos e também pelas próprias dificuldades de navegação no rio, a região permaneceu relativamente distante das iniciativas mais incisivas da Coroa e das autoridades coloniais.

A partir do século XVIII, com a criação da Companhia geral do Grão-Pará e Maranhão, a colonização para fins de exploração no Xingu começa a receber novos contornos, embora que de forma incipiente em relação às outras regiões. No início do século XIX a economia da borracha se instala no baixo Xingu, como aponta Adalberto (1977, p. 168) a respeito da atividade em Souzel:

> Ditas localidades só são habitadas durante poucos meses do ano; durantes os restantes, como era o seu caso agora, vão para os seus sítios disseminados pelas margens do rio Xingu, no inverno, isto é, de junho a dezembro, para preparar a seringa (goma elástica), que se prepara no local e, no verão, para apanharem salsaparrilha, bálsamos de copaíba, cássia e cacau.

Percebe-se, no entanto, a existência de uma produção ainda rarefeita, realizada de forma sazonal e concorrendo com outros produtos da economia regional, como o cacau e a salsaparrilha. Somente a partir de 1870 é que se inicia o período de maior expansão dos negócios relacionados à extração do látex, conforme argumenta Bezerra Neto (2008, p. 104)

> É possível, então, que nos oitocentos, o Xingu tenha conhecido dois momentos: o primeiro, quando a região não havia sido "tocada" pelo auge da economia da borracha (...) e o segundo, nas últimas décadas do século dezenove, a partir de 1870, caracterizado pela expansão dos negócios da borracha que atingia e envolvia cada vez mais a região xinguana.

A expansão da produção, decorrente do aumento da demanda internacional pela borracha amazônica, trouxe consigo os movimentos intra-regionais que modificaram sobremaneira a estrutura da economia. Como exemplos se têm os deslocamentos de mão de obra para a área dos seringais e a consequente queda na produção de artigos locais de natureza agrícola e extrativa (SANTOS, 1980). Não obstante tal mobilidade, alguns núcleos urbanos conseguiram se firmar por conta do saldo populacional na entressafra da borracha, a exemplo de Souzel que, segundo Bezerra Neto (2008) “parecia prosperar mesmo com a evasão cíclica dos moradores durante a coleta da seringa”. A produção no munícipio de Souzel, que em 1900 estava na 10° colocação entre os municípios do Pará, com 419 toneladas, em 1910 assume a 2º colocação, com 803 toneladas (MORAES, 2007).

Uma das grandes dificuldades enfrentadas pela economia da borracha em sua fase de expansão foi à ausência de mão de obra. Em princípio, duas alternativas foram postas em prática: a utilização do trabalho indígena e a importação de colonos do exterior, ambas sem sucesso (TEIXEIRA, 1980). A solução definitiva se deu com a imigração nordestina, conforma argumenta Santos (1980, p. 97)

> O braço externo de sustentação da atividade extrativa e agrícola foi, por excelência, o nordestino. Descontando-se os maranhenses, cujas ligações com o Pará remontavam o período colonial, é provável que as imigrações tipicamente nordestinas tenham começado em fins da primeira década do século XIX, a partir da seca de 1808 e 1809, acentuando-se lentamente até os anos setenta.

O nordestino tem, nesse caso, papel fundamental de suprir a defasagem da mão de obra presente na Amazônia durante o período de crescimento da economia da borracha, notadamente entre o final do século XIX e início do século XX. Esses trabalhadores ocupam os vales do Xingu e Iriri, os quais passam a trabalhar prioritariamente na extração do látex, mas também da castanha e de outros produtos secundários. Por ocasião deste deslocamento, muitos dos seringueiros nascidos na região se identificam como filhos de nordestinos, remanescentes daqueles que vieram como pioneiros após 1870 e que, ao longo de décadas, se converteram em “povos da floresta” a partir da adaptação de seus modos de vida.

Por meio de uma entrevista realizada em 13 de fevereiro de 2015 com o Sr. Antônio Silva[47], 74 anos, ex-seringueiro e filho de piauienses, foi possível encontrar

[47] Foi utilizado um nome fictício para preservar a identidade do informante.

algumas informações importantes da produção gomífera na bacia do rio Xingu. O entrevistado relata que nasceu no seringal localizado na foz do Riozinho do Anfrísio (afluente do Iriri) e conta como era vida naquele lugar:

> O trabalho era a seringa, cortar a seringa pra fazer borracha. Pesava a borracha, fazia a borracha defumada. (...) Tinha ano que pesava no meio do verão e tinha ano que era só no final do ano. (...) Arriava pra cá, [quando] chegava aqui já recebia seus saldos. Nos barracões dos patrões tinha (...) o que se precisasse. Todo tipo de mercadoria. Carne não tinha porque era [retirada] do meio da mata mesmo. Agora o que eles levavam era feijão, era conserva, era sardinha. Vinha pra vender pra quem precisava (Antônio Silva, 74)

A citação faz referência à produção da borracha entre os rios Xingu e Iriri, cujo transporte deveria ser feito até um ponto de coleta para a pesagem e recebimento dos proventos. Esse movimento é, também, descrito por Weinstein (1993, p. 215) quando afirma que:

> O filho de um seringueiro do rio Iriri, afluente do rio Xingu, recordou-se de um ponto na descida do rio, conhecido como “paga-contas”. Esse ponto, fortemente guarnecido, representava a única passagem segura para fora da área e, como o nome indica, qualquer seringueiro detido ali, em seu caminho rio abaixo, que não pudesse provar que estava com suas contas em ordem, seria sumariamente embarcado de volta para o seringal.

No barracão, os patrões vendiam os gêneros para manutenção do seringueiro e sua família, como grãos e enlatados, porém o consumo da carne animal ficava a cargo dos próprios trabalhadores a partir da caça. A descrição do Sr. Fernando Silva evidencia, ainda, a manutenção do aviamento, um sistema de exploração derivado do escambo e caracterizado pelo controle geográfico da mão de obra, onde, segundo Santos (1980, p. 158) “o seringueiro ficava de tal forma isolado, pela própria disposição geográfica das atividades produtivas regionais, que seu vínculo com o ‘barracão’ se tornava exclusivo”. Desse modo, o trabalhador perdia quase que por completo a liberdade de usar o que ganhava, submetendo seus proventos ao que era oferecido naquela única unidade de comércio.

Uma importante característica da produção da borracha na Amazônia dizia respeito à ausência de títulos de propriedades das áreas de extração, uma prática que remonta ao período colonial. Como sugere Weinstein (1993, p. 215) “uma vez que desmatar e cultivar essas longínquas extensões era desnecessário e economicamente inviável, quase não havia incentivo para um colono reivindica-la

como sua exclusiva propriedade". Nesse caso, a atividade extrativa se valia muito mais do controle da força-de-trabalho que da existência da propriedade privada. Por esse motivo, quando a borracha perdeu sua razão de ser no comércio internacional (após a 2ª guerra mundial), grande parte dos seringalistas perdeu a concessão de exploração, tal como aconteceu com a família Anfrísio.

O significado da economia da borracha para a região do Xingu diz respeito ao surgimento e revigoramento de alguns centros localizados no curso do rio, tal como Souzel, Porto de Moz e Altamira. Esses núcleos, por serem sedes seringais, constituíam importantes pontos de comércio onde se fazia a concentração da produção de uma determinada bacia hidrográfica para o posterior escoamento via rio Amazonas (CORRÊA, 2006a). Altamira desempenhou bem esse papel, chegando a superar o antigo núcleo de Souzel e se estabelecer como a cidade mais importante entre o alto e médio Xingu, evidenciando a premissa de que "o urbanismo jaz na concentração de uma quantidade significativa de produto social excedente em um ponto do espaço" (HARVEY, 1980, p. 194). Motivada pelos períodos de expansão da atividade gomífera, a elite local presente em Altamira conseguiu, aos poucos, internalizar esse excedente, uma vez que no início do século XX a cidade passou por intervenções urbanas importantes que moldaram seu núcleo histórico e marcaram sua posição na rede urbana regional.

2.2.2. A cidade de Altamira na alvorada do século XX

As primeiras décadas do século XX foram importantes para a cidade de Altamira, em especial porque representaram um momento de expansão da produção da borracha na região do Xingu, o que se traduziu em crescimento populacional e, como consequência, possibilitou o atendimento de demandas como hospitais, escolas, vias pavimentadas, energia elétrica, aviação comercial, prédios públicos e etc. Como a produção da região do Xingu se deu de forma tardia em relação às áreas pioneiras, esta também se constituiu a última fronteira da extração do látex a partir da *hevea brasilienses* no estado do Pará, mesmo após o *boom* da borracha na Amazônia. Ainda assim, o desenvolvimento não se deu de forma linear, uma vez que a diferença dos preços do látex no mercado internacional ocasionou distintos momentos de

expansão e de retração da vida urbana. O que se pretende aqui é identificar de que forma a cidade de Altamira se estruturou sob a influência da produção extrativa, especialmente entre 1911, ano de sua fundação, e 1967, que marca o final do ciclo da borracha na região.

De acordo com o IBGE (2010a) a população total situada no município de Altamira em 1920 é de 9.343 habitantes. Embora não se tenha uma previsão oficial da população urbana na década delimitada, pode-se estimar algo entre 1.000 e 1.500 habitantes[48]. Cabe ressaltar que, na época, o município representava uma vasta porção do Estado do Pará, onde a população se encontrava situada, em sua maioria, na zona rural, o espaço por excelência da produção extrativa. Na área urbana estariam àqueles responsáveis pelas atividades administrativas, comerciantes, padres, seringalistas, artesãos e profissionais autônomos.

Ainda nos anos de 1920 foi instalada a primeira central de eletricidade, uma realização do terceiro intendente de Altamira, João Alfredo de Mendonça, valendo-se dos créditos municipais decorrentes da produção extrativista[49]. A iniciativa se consolidou através de um contrato junto à Companhia Brasileira de Eletricidade, subsidiária da empresa Alemã Siemens Schukert, que efetivou a montagem de uma usina termelétrica com caldeira à lenha pela quantia de oitenta contos de réis (UMBUZEIRO e UMBUZEIRO, 2012). A energia elétrica representou um importante avanço para a sociedade da época, já que eram poucos os núcleos que dispunham dessa técnica no Estado do Pará, que no total contava com apenas 16 centrais de pequeno porte.

Os serviços de saúde e educação seriam exclusivos da área urbana e praticamente ausentes na área dos seringais, onde geralmente se utilizava a figura do farmacêutico. Nesse aspecto, o papel da Igreja foi importante para o desenvolvimento de Altamira, uma vez que atuou decisivamente quanto ao atendimento de algumas necessidades fundamentais da população, como saúde e educação, tanto na área urbana quanto nas várias comunidades ao longo da calha do rio Xingu. Em 1934, com a criação da Prelazia do Xingu, uma circunscrição territorial da igreja católica, os

---

[48] Considera-se para o cálculo a taxa de urbanização em 1940 aplicada sobre a população total de 1920. Outra informação importante é extraída dos relatos do Padre Eurico Kräutler “passamos toda a estação das chuvas de 37/38 em Altamira, o principal centro urbano do Xingu, uma cidadezinha com cerca de mil e quinhentos habitantes” (KRÄUTLER, 1979, p. 60).

[49]Trata-se dos créditos de exportação do município, que eram recolhidos pela Recebedoria de Renda do Estado, em Belém (UMBUZEIRO e UMBUZEIRO, 2012).

religiosos perceberam que para a manutenção da catequese seria necessária à garantia das condições primárias de sobrevivência daquela população e passaram a agir no sentido de atender algumas demandas básicas. A relação entre os padres e o desenvolvimento urbano de Altamira é permeada por inúmeros fatos de importância, os quais terão maior destaque em outro momento deste Capítulo.

Em 1940 se percebeu uma redução de 30% da população do município, que agora detinha 6.428 habitantes no total. Tal redução pode ser atribuída ao período de crise da borracha na Amazônia, que apesar de ser evidente desde 1912, faz sentir seus afeitos nas décadas seguintes. Entende-se, contudo, que os resultados da crise no que tange ao declínio demográfico produzam maiores implicações para a população rural, com fechamento de seringais e falência das “casas aviadoras”. De acordo com Oliveira e Schor (2008, p. 16) “a borracha levou a destruição, mas também criou os mecanismos de resistência e reconstrução”. No interior da Amazônia, a crise da economia extrativa do látex permitiu a criação de um modo-de-vida adaptado à floresta, com plenas condições de garantir a subsistência das populações sem as relações de submissão decorrentes do sistema de aviamento. Desse modo, a crise teve seus efeitos devastadores, mas não se converteu em uma decadência generalizada. Em 1940, tem-se, também, a primeira estimativa da população urbana de Altamira, de 1.813 habitantes (IBGE, 2010a), que representa uma singela taxa de urbanização de 28%.

Tendo em vista que a Prefeitura Municipal de Altamira não dispõe de dados referentes à malha urbana antes de 1960, foi possível chegar ao Mapa 7 com base em relatos de moradores antigos e das fotografias do acervo digital do IBGE, o que pode acarretar em alguma imprecisão. Alguns relatos recorrentes fazem referência às Avenidas Coronel José Porfírio, Sete de Setembro e Djalma Dutra e às Travessas Coronel Gaioso e Paula Marques, o que deixa evidente a presença de um sítio urbano localizado entre o rio Xingu e o igarapé Altamira, conforme se pode observar nas localizações da igreja matriz e da antiga Prefeitura Municipal. Este centro histórico seria composto por algumas residências dispostas de forma contígua, edificadas em tijolo semi-cru ou argila (pau-a-pique) e também de prédios públicos, pequenos comércios e templos religiosos. Para mais distante do centro histórico, as casas se tornam mais espaçadas e os materiais utilizados para construção se mostram improvisados, a exemplo da Rua Sete de Setembro, que se chamava “rua de palha”, como referência às casas cobertas de palha de anajá.

Mapa 7 – Altamira na década de 1940
Fonte: Elaboração própria com base em Relatos de moradores antigos.

O Mapa 7 revela, também, a presença de uma malha urbana fechada ortogonal, herança da colonização que marcou a forma urbana das cidades no Brasil. Porém, o traçado não se impõe como característica fundamental na paisagem, uma vez que as vias públicas ora se confundem com os terrenos vazios ora se mesclam com a vegetação rasteira. Cabe ressaltar, ainda, a proeminência de elementos da vida rural, como animais circulando pela rua, estradas sem pavimentação e vegetação de grande porte em meio as vias. Tal descrição, marcada pela heterogeneidade das formas, evidencia a espacialidade das cidades ribeirinhas na Amazônia, como apontam Oliveira e Schor (2008, p. 16):

> Na Amazônia ribeirinha na maioria das vezes as espacialidades foram impostas, o que não significa reconhecer, de um lado, que as formas não são homogêneas; de outro, guardam resíduos de relações pretéritas com sinais de resistência. Na verdade, a espacialidade das cidades revela as mais diferentes estratégias dos diversos agentes produtores do espaço urbano que buscam, a partir de condições concretas, defenderem seus interesses, o que nos leva a compreender a paisagem como resultado das determinações das políticas do estado, das relações sociais de produção, e mais que isso, como

> depositária de vida, de sentimentos e emoções trazidas no cotidiano das pessoas.

As imagens na sequência retratam a cidade de Altamira no período entre 1940 e 1955 e constituem importante material histórico para se entender de que forma se estruturou esse pequeno núcleo urbano no curto período em que se valeu da produção da borracha.

No caso da Figura 5, tem-se uma visão geral da cidade a partir do rio Xingu, um dos pontos iniciais da ocupação histórica da antiga vila. Na imagem se pode perceber o perfil das residências situadas à beira, dispostas de forma contígua e alinhadas de frente para o rio, o que representa uma característica fundamental de grande parte dos núcleos urbanos da Amazônia ribeirinha.

Figura 5– Vista parcial de Altamira à margem do Xingu em fevereiro de 1955
Fonte: Acervo digital do IBGE (2015)

Na medida em que se afastam desse centro, as casas se apresentam de forma rarefeita, de modo que não se consegue distinguir exatamente os terrenos das vias públicas. Ao longo das estradas de terra, a presença de arvores de grande porte se fazia comum em meio ao traçado urbano, compondo as características bucólicas da paisagem, conforme se pode observar na Figura 6.

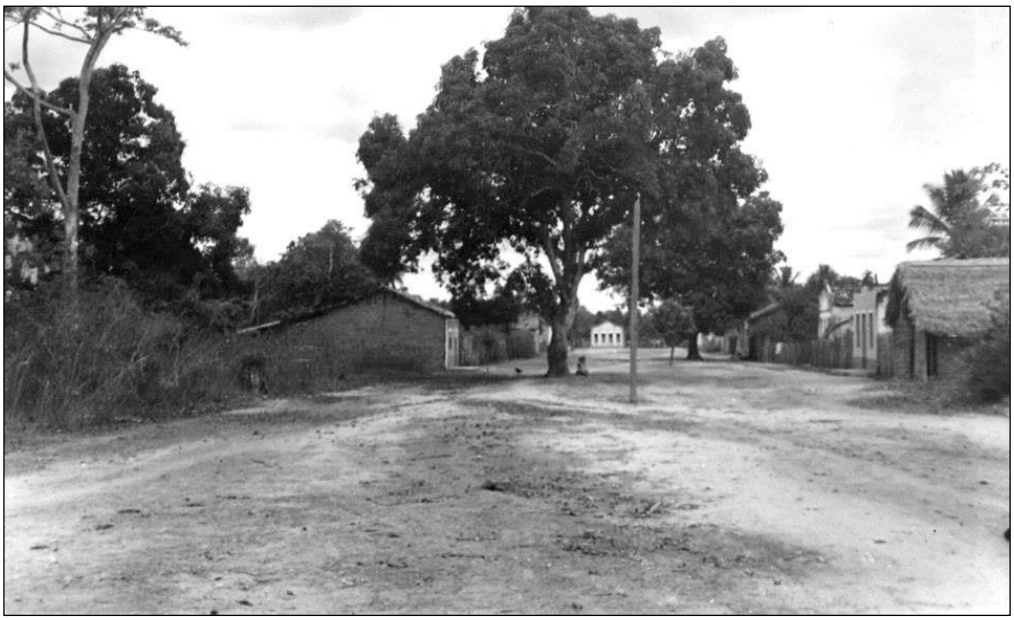


Figura 6 – Avenida Sete de Setembro em 1940
Fonte: Acervo digital do IBGE (2015)

Ainda na Figura 6, é possível visualizar, à direita, uma das casas cobertas de palha na Rua Sete de Setembro, conhecida pelos moradores da época como “rua de palha”. Como se percebe na ausência de postes ao longo da via, não havia um sistema continuo e eficaz de energia até a década de 1960 e, tampouco, uma iluminação pública para toda a cidade. Nos anos de 1940, por exemplo, o antigo gerador de energia elétrica se tornou inservível, restando para os moradores o uso de lamparinas movidas a gás ou querosene.

A imagem da Figura 7 apresenta a uma das principais vias de Altamira em 1940, a Av. Coronel José Porfírio, onde se situa a Igreja Matriz (ao fundo). Trata-se de um dos pontos de maior densidade populacional, com casas edificadas em alvenaria e algumas providas de calçadas.

Figura 7– Avenida Cel. José Porfírio em 1940
Fonte: Acervo digital do IBGE (2015)

Entre 1942 e 1945, no contexto da segunda guerra mundial, tem-se início o novo ciclo da borracha na Amazônia. O período conhecido como “Batalha da Borracha” se refere ao momento em que os aliados deixam de ter acesso à produção asiática e, portanto, voltam à atenção para as antigas áreas produtivas. O afluxo de migrantes é reestabelecido com o deslocamento de nordestinos para as áreas extrativas, denominados “soldados da borracha”. Trata-se de uma fase curta, porém importante para a cidade, uma vez que manteve a importância deste centro urbano no médio Xingu, inclusive com instalação de estradas e novos equipamentos. Como exemplo, tem-se a criação de uma rodovia entre a cidade de Altamira e Vitória do Xingu, utilizando-se de alguns trechos da antiga estrada particular. A obra foi desenvolvida pelo órgão americano *Rubber Reserve Company* (RRC) e, para sua concretização, necessitou aterrar uma grande área entre os Igarapés Altamira e Ambé, onde se poderia fazer, finalmente, a ligação com o Forte Ambé. A Rodovia Ernesto Aciolly, como foi denominada, permitiu o tráfego de veículos durante todo o ano naquela área.

Por ocasião deste novo ciclo econômico, começam as primeiras operações de aeronaves em Altamira, que no princípio se utilizavam do rio Xingu para os procedimentos de pousos e decolagens. Os aviões americanos desciam trazendo suprimentos para os seringais, sendo o principal modelo o PBY Catalina, uma aeronave anfíbia de 16 lugares, que aterrissava em frente à cidade. A partir de 1950

se inicia a primeira linha aérea regular, operadas pela Panair, que fazia o trecho Altamira-Manaus. Ainda nos anos de 1950 se inicia a construção do aeroporto de Altamira, que ficou a cargo do COMARA e depois repassado para a administração da Prefeitura Municipal. A pista era utilizada principalmente por taxis aéreos e aeronaves executivas, geralmente a serviço dos seringalistas.

Outra importante melhoria para a cidade foi o retorno da energia elétrica, que se tornou possível na administração do prefeito Arthur Pessoa (1947-1951). A respeito das diversas tentativas de se instalar um sistema de energia contínuo para Altamira, Umbuzeiro e Umbuzeiro (2012, p. 121) afirmam o seguinte:

> A usina de eletricidade, adquirida pelo Intendente João Alfredo de Mendonça, só foi inaugurada em 1925, já na administração de João Batista Cavalcante, tendo suas máquinas sido transportadas de Vitória para Altamira em um carroção de madeira puxado por 10 (dez) juntas de boi. Ela funcionou por mais de 20 anos, sendo substituída em 1949 por um conjugado diesel-elétrico, com capacidade de 45kW, adquirido pelo prefeito Artur Pessoa.

Em 1950 a população total do município passa para 7.669 habitantes, com maior incremento da população rural, que apresenta crescimento de 24%. No que diz respeito à população urbana, esta apresenta um crescimento residual, de apenas 126 habitantes (IBGE, 2010a). Esse dado representa os efeitos do novo ciclo da borracha na região, com incremento populacional significativo apenas na área rural. Com o fim da segunda guerra mundial, os anos seguintes se mostraram difíceis para a economia da borracha e, desta vez, a crise seria definitiva, pois estaria relacionada à própria substituição da matéria prima de origem vegetal pela produção sintética. Diante desse quadro, ao final dos anos de 1950 havia se tornado evidente a impossibilidade de seguir com a economia extrativa do látex. No entanto, tendo em vista a necessidade de fixar o homem no campo, surgiram algumas políticas com vistas a fortalecer a produção agrícola na região, que até então se fazia bastante rarefeita. A esse respeito, Umbuzeiro e Umbuzeiro (2012, p. 295) afirmam que:

> As administrações que se sucederam, de 1959 a 1970, iniciaram a construção de rodovias de penetração, facilitando o transporte da produção e fixando o homem a terra, por meio da doação de Títulos Definitivos de Terra. O aparecimento dessas pequenas rodovias acelerou a ocupação de espaços vazios e ampliou a área cultivada. Numerosas famílias vieram do Nordeste (Ceará, Piauí e Maranhão) com passagens pagas pelo Governo Estadual e Prefeitura Municipal.

As rodovias de penetração seriam, portanto, aquelas que, partindo da cidade de Altamira, fariam a ligação entre esta e as zonas de colonização. Como exemplo se tem a Estrada do Panelas, criada em 1960 pelo SMER com vistas a conectar a cidade às comunidades agrícolas desenvolvidas no período. O programa de colonização de base local contribuiu não apenas para a manutenção das atividades rurais, mas produziu importantes efeitos demográficos no ano de 1960, com aumento da população do município para 12.090 habitantes. Deste contingente, 8.972 hab. se refere à população rural e 3.118 hab. diz respeito à população urbana (IGBE, 2010a).

Em 1967 surgiu outro importante fator para neutralizar a esperada crise regional: a atividade da exploração de peles de animais, também conhecida como "febre da fantasia", conforme consta no relatório da SERPHAU (BRASIL, 1970, p. 24)

> A partir deste ano surgiu no município a "febre da fantasia", voltada para a exploração da pele chamada de "fantasia", de animais como o gato (onça, gato-maracajá, maracajá peludo), a lontra, o veado, a ariranha. A nova atividade, amplamente financiada, absorveu 90% da mão-de-obra até então ocupada nos seringais, levando-os à falência.

Por se destinar à exportação para os mercados americano e europeu, a atividade de extração de peles se mostrou bastante lucrativa, superando de longe o extrativismo vegetal, que a essa altura já era dominado pela coleta de castanha-do-pará (54%), acima da produção da borracha (39%). Ao final da década de 1960, o extrativismo animal já representava uma das principais atividades do setor primário em Altamira, perdendo somente para a agricultura e a pecuária, conforme se observa na Tabela 1.

TABELA 1 – VALOR DA PRODUÇÃO DE ALTAMIRA POR SETOR DE ATIVIDADES - 1968

Setor	***Cr$***	***%***
Primário	1.772.283,60	94,00
Extrativismo animal	472.035,00	25,00
Extrativismo vegetal	173.173,60	9,00
Agricultura	546.275,00	29,00
Pecuária	589.800,00	31,00
Secundário	103.897,00	6,00
TOTAL	1.876.181,50	100,00

Fonte: Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (1970)

A atividade da pecuária começa a mostrar a sua importância na economia regional, que no período delimitado representa 31% da produção, superando a agricultura. O predomínio é da bovinocultura, realizada a partir de pastos artificiais

plantados em terras férteis (terra roxa). Na atividade agrícola, as culturas predominantes eram o milho, o arroz, o feijão e a mandioca, cultivadas em pequenas e médias propriedades através da técnica da roça. Tanto a agricultura quanto a pecuária se utilizam da mesma área, um corredor produtivo situado entre a cidade de Altamira e o porto de Vitória (atual vitória do Xingu) e também ao longo da Estrada do Panelas. Para além desse corredor, não havia ligação terrestre entre Altamira e outros núcleos, fato que representava um dos principais gargalos da produção.

A qualidade das terras situadas na região próxima ao núcleo urbano de Altamira começa a chamar a atenção do Governo Federal, que inicia seus planos de integração regional com vistas à colonização dessa área nos anos subsequentes, inaugurando uma fase sem precedentes e com fortes consequências para estruturação dos núcleos urbanos. Com a criação da rodovia transamazônica (BR-230) e a efetivação do PIC Altamira, esta se torna uma das principais áreas de colonização dirigida da Amazônia, concebida pelo Governo Militar como um importante polo de desenvolvimento. As implicações desse processo explicam, em grande parte, o desenvolvimento da cidade de Altamira entre 1970 e 1990, primeiro como uma cidade-suporte para as atividades de colonização e, depois, como cidade de absorção da população migrante pelas dificuldades enfrentadas pela colonização dirigida.

2.3. DE PEQUENO NÚCLEO À CIDADE CENTRAL: ALTAMIRA E O PROGRAMA DE COLONIZAÇÃO

Ao final da década de 1960, a cidade de Altamira já possuía algum grau de centralidade entre os núcleos situados ao longo do rio Xingu, sobretudo pelo fato de o excedente acumulado no auge da economia da borracha ter se revestido em objetos técnicos importantes (vias, prédios públicos, aeroporto, subestação elétrica etc.) que destacaram este centro urbano diante dos demais. Ressalta-se, entretanto, que a rede urbana em questão se caracterizava por um sistema de trocas pouco eficiente do ponto de vista da acumulação de capitais, dadas as conexões precárias aos principais eixos produtivos nacionais. A solução encontrada, segundo Becker (1990) foi a criação de uma malha de controle técnico-político, tornada possível a partir da

construção de grandes rodovias e de um conjunto de instituições de Estado com vistas a garantir o projeto de integração nacional. Um dos primeiros passos para essa empreitada se deu com a criação da SUDAM em 1966 em substituição à antiga Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Borracha (SPEVEA). A partir de então, vários projetos são articulados em nível nacional com vistas a criar estratégias de desenvolvimento em áreas específicas da Amazônia, a exemplo do PIC e do POLAMAZÔNIA. Nesse contexto, a cidade de Altamira se apresenta como um verdadeiro *carrefour* dos processos migratórios, consolidando o seu papel de cidade central em uma rede urbana provida de maior complexidade funcional.

Para a seção em questão, será utilizada como referência a Região de Influência de Altamira (RIA), que coincide com a Divisão Urbano-Regional proposta pelo IBGE[50]. Nessa concepção, os centros urbanos previstos no REGIC são articulados a partir de suas respectivas áreas municipais, de forma que "os centros de gestão do território e os fluxos determinam as vinculações e o arranjo regional" (IBGE, 2013). Por essa razão, ao se tratar do processo de formação da RIA serão levadas em conta as estratégias de constituição dos centros urbanos (urbanização do território) associadas à criação de unidades político-administrativas (municipalização do território), como forma de entender a formação da área polarizada por Altamira.

2.3.1. Uma nova concepção de desenvolvimento: o PIC Altamira

Como citado anteriormente, a crise da borracha teve seus efeitos negativos para a economia local, porém não significou um colapso geral no abastecimento e na sustentação das funções urbanas. Contrariamente às visões mais pessimistas, as atividades da agricultura e da pecuária de base local haviam gerado uma relativa estabilidade econômica, com produção de gêneros para o consumo local/regional em terras de boa fertilidade. Mesmo com as dificuldades de escoamento da produção e as técnicas rudimentares utilizadas, não se verificava uma grande pressão sobre os recursos naturais e, tampouco, um impacto urbano relevante. Em resumo, antes de

[50] Na Divisão Urbano-Regional do IBGE, a cidade de Altamira é o núcleo central de uma região imediata de articulação urbana, formada a partir dos seguintes municípios: Altamira, Brasil Novo, Uruará, Medicilândia, Pacajá, Anapu, Vitória do Xingu, Senador José Porfírio e Porto de Moz (IBGE, 2013).

1970 a cidade de Altamira seria o centro de uma comunidade ribeirinha tradicional com atividades de produção primárias voltadas para o atendimento das necessidades regionais.

Entretanto, esse quadro tenderia a mudar rapidamente a partir da década de 1970. Sob a gestão do Governo Militar, se instala no país o Programa de Integração Nacional (PIN), instituído pelo Decreto-Lei n° 1.106/70, que tem como uma das principais diretrizes a integração da Amazônia ao território nacional. Em 1972, sob a presidência do General Emílio Garrastazu Médici, a Rodovia Transamazônica (BR-230) é inaugurada e passa a constituir o principal arco de ligação entre a região do Xingu e os centros mais dinâmicos do país. O conjunto estrutural decorrente do PIN produz uma nova racionalidade na região, com forte incremento populacional tanto nas zonas rurais como nas áreas urbanas. Em uma faixa de 100 km às margens da recém-criada rodovia seriam implantados os programas de colonização dirigida conduzidos pelo INCRA, a exemplo do PIC Altamira, conforme argumentam Alonso e Castro (2006, p. 167)

> A colonização na Transamazônica, contrariamente a do Centro Oeste, que foi caracterizada pela expansão a partir de vilas e cidades já existentes, realizou-se através da construção de um eixo rodoviário de leste a oeste e do desenvolvimento de centros como Altamira, Itaituba, Marabá, todos eles base de apoio à atividade extrativa. Em 1970, a criação do PIC Altamira foi um marco na definição de um modelo de colonização no qual a ação do Estado inova ao definir um padrão de ocupação de fronteira a partir da facilidade de acesso livre aos recursos. A alteração sucessiva da dinâmica regional reflete a relação conflituosa que decorre desta ação e a emergência de mobilizações, em especial na fronteira agrícola do PIC Altamira.

Para tornar viável à colonização, o governo desenvolveu um amplo programa de atração de migrantes para a região, valendo-se especialmente dos excedentes populacionais da região Nordeste. Nesse processo, a maior área ocupada se situava no município de Altamira, com 3.759.500 há, que também absorveu o maior número de migrantes, em torno de seis mil (BECKER, 1990). O projeto era complexo e ambicioso, uma vez que planejou um sistema urbano hierarquicamente definido, composto de três níveis: as Agrovilas (menor unidade urbana, essencialmente residencial), as Agrópolis (pequeno centro-urbano e administrativo) e as Rurópolis (o centro principal de uma comunidade rural). Os núcleos seriam, ainda, equipados com infraestrutura básica de água, postos de saúde, sistemas de armazenamento e beneficiamento da produção (BRASIL, 1972). Trava-se, portanto, de uma forma de

organização do território com vistas a evitar os problemas decorrentes da ocupação espontânea, uma tentativa de racionalizar o uso do território ao modo dos militares. Na concepção do projeto, havia a possibilidade de articulação de novos núcleos com as cidades pré-existentes, conforme argumenta em um de seus trechos:

> O referido sistema ficará polarizado em torno das cidades existentes e das nucleações urbanas a serem criadas, que constituem pontos de impacto, dinamizadores de todos os processos de desenvolvimento.
>
> Para isso, estabeleceu-se uma hierarquia dos núcleos urbanos, a partir das cidades já existentes, em função da localização, qualidade e natureza dos equipamentos e serviços que possuem, ou virão a possuir, em curto prazo. (BRASIL, 1972, p. 67)

A primeira fase do PIC Altamira, denominado Altamira-1, tinha como objetivo o assentamento em três módulos de mil colonos cada, através de um sistema pautado no urbanismo rural, onde o colono poderia trabalhar no lote e residir na área urbana ou trabalhar e residir no próprio lote. Os módulos de colonização, denominados “MOC”, se estendem, cada um, por 50 km ao longo da Transamazônica, com estradas vicinais a cada 5 km e penetração de 10 a 12 km. As unidades seriam, em primeiro nível, nucleadas por agrovilas e, em segundo nível, centralizadas por uma cidade-suporte (Agrópolis ou centro urbano de apoio). O esquema da Figura 8 apresenta um planejamento urbano-rural, tendo por base uma Rurópolis ou uma cidade pré-existente.

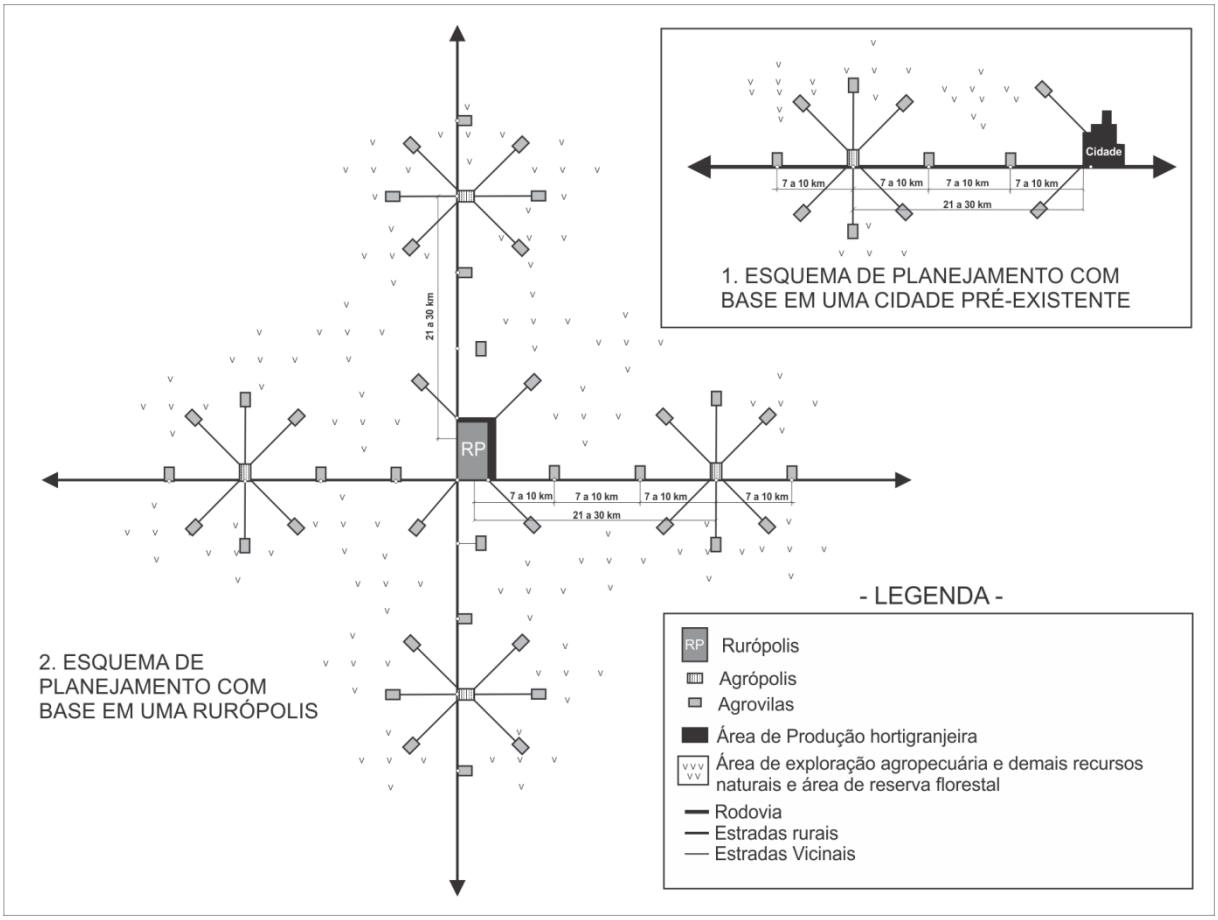


Figura 8– Esquema de planejamento urbano-rural para o projeto Altamira-1
Fonte: Projeto Integrado de Colonização Altamira-1 (BRASIL, 1972)

A partir da observação do esquema, é possível perceber a influência da teoria dos lugares centrais de Christaller (1968), que ao estudar as localidades do sul da Alemanha entendeu que estas se organizavam de forma aproximadamente equidistante entre si. Assim, no esquema baseado em uma Rurópolis como cidade central as Agrovilas seriam estruturadas numa distância de 7 a 10 km, enquanto que as Agrópolis estariam organizadas em uma distância de 21 a 30 km. O esquema com base em uma cidade pré-existente mantém a mesma faixa de distância, com a diferença de que a Rurópolis seria substituída pelo núcleo urbano já estabelecido anteriormente nas proximidades do módulo de colonização, como foi concebido para o caso de Altamira.

Durante a execução do projeto apenas uma Rurópolis foi instalada no trecho Altamira-Itaituba, denominada Presidente Médici, que mais tarde se constituiu a sede do município de Rurópolis. No território de Altamira algumas agrovilas conseguiram se estabelecer, como Medicilândia, Grande Esperança e Leonardo da

Vince. No que diz respeito às agrópolis, constava na década de 1970 apenas uma, a de Brasil Novo, que pode ser visualizada pela Figura 9.

Figura 9 – Agrópolis de Brasil Novo em 1970
Fonte: Acervo digital do IBGE (2015)

Contrariamente às hipóteses de desenvolvimento dos militares, a colonização dirigida não prosperou como planejado, sobretudo pela falta de coordenação entre os órgãos responsáveis pela emissão de títulos de terra e os responsáveis pelo fornecimento de créditos bancários, como sugere Milder (1987). Outro fator diz respeito à concepção equivocada sobre a qualidade dos solos na área do projeto, que não seriam naturalmente férteis em toda sua extensão, o que gerou custos adicionais a serem arcados pelo próprio colono. Assim, a maioria dos núcleos agrários planejados nunca aferiu condições de viabilidade, pelo menos na velocidade e na qualidade objetivada pelo Governo Militar. De modo geral, estes não conseguiram fixar suas populações devido à falta de recursos para o armazenamento e o transporte da produção, além da ausência de serviços básicos como saúde e educação (MILDER, 1987).

Com a crise internacional do petróleo, em 1973, o governo necessitou mudar sua estratégia para a Amazônia com vistas a gerar divisas para o pagamento da dívida externa. Diante desse novo quadro, prioriza-se a ocupação em maior escala por intermédio de médias e grandes empresas, notadamente em setores comerciais de

exportação, como a pecuária extensiva, a agricultura do cacau, da cana-de-açúcar e do milho, bem como o estímulo à extração madeireira. Com a reorientação da política econômica para a Amazônia, muitos colonos foram deixados à sorte e passaram a ocupar os núcleos urbanos mais próximos, alterando a configuração territorial e a estruturação urbana na intersecção entre o rio Xingu e a rodovia Transamazônica.

2.3.2. A dinâmica territorial e composição da rede urbana

A construção da rodovia BR-230 e o processo de colonização dirigida inauguraram uma nova fase para a região do Xingu, especialmente marcada pela alteração do modelo econômico que até então se praticava naquela área. A base produtiva, fundamentada na relação entre o homem e a floresta, se torna algo secundário diante do volume de produção demandado pelo país, agora estimulado pelas necessidades de equilibrar os déficits na balança comercial. Em 1974 o Governo Militar institui um novo programa: o POLAMAZÔNIA, criado pelo Decreto nº 74.607/1974 com o objetivo de desenvolver 15 polos de crescimento em pontos estratégicos da região Amazônica, dentre os quais o Polo Altamira. Esses centros seriam viabilizados através de incentivos fiscais para a instalação de projetos de médio/grande porte, sob a responsabilidade de empresas nacionais e estrangeiras. Havia, ainda, a criação de uma infraestrutura básica para os empreendimentos, como estradas, ferrovias e redes de energia elétrica. Com vistas a garantir a permanência dos negócios na região, o Estado asseguraria por intermédio do BASA a garantia de créditos com juros mais baixos e prazos elevados.

A administração do Programa estaria a cargo da SUDAM, que definiu as diretrizes de atuação do Polo Altamira, dentre as quais a promoção das empresas agrícolas e da atividade agropecuária, além do estímulo à exploração racional da floresta a partir da atividade madeireira. Nos projetos previstos para o polo, havia uma preocupação em efetivar a titulação definitiva de 2.032 lotes na área do PIC, como forma de capitalizar a exploração e melhorar a rentabilidade do colono (BRASIL, 1976). Como resultados, registrou-se uma ampliação da área agrícola cultivada, sobretudo nas culturas de arroz, milho e cacau. Houve, também, a expansão da pecuária extensiva de corte e a exploração da madeira ao longo da Transamazônica,

especialmente com a extração do mogno (MILDER, 1987). Esse novo estímulo ao crescimento econômico na região promoveu a expansão da propriedade particular e, como consequência, contribuiu para a ampliação da violência no campo. A incidência de assassinatos de pessoas ligadas aos conflitos agrários, como lideres rurais, posseiros, indígenas e ativistas ambientais se tornou uma constante no cenário de Altamira e região, tendo como um dos casos mais conhecidos o assassinato de Dorothy Stang[51], em 2005.

Os programas desenvolvidos entre 1970 e 1980 promoveram um rápido crescimento demográfico na área entre a Transamazônica e o Rio Xingu. A população da região, que antes envolvia os municípios de Altamira, Senador José Porfírio, Porto de Moz, Prainha e Portel, era de 59.335 habitantes em 1970. Em 1980, sob a influência da colonização, esse número passou para 186.753 habitantes, crescendo mais de três vezes. Devido às dificuldades de implantação do urbanismo rural, parte da população tendeu a ocupar os núcleos urbanos situados ao longo da rodovia, estruturando um novo padrão de organização da rede urbana.

O desenvolvimento das cidades, que antes estaria atrelado ao papel que desempenhavam na dinâmica de circulação ao longo do rio, agora se vincularia à posição estratégica diante da rodovia. Desse modo, a rede urbana dendrítica e pouco complexa, cujas relações dependiam das peculiaridades naturais da drenagem amazônica, agora dá lugar a uma rede urbana de maior complexidade funcional (CORRÊA, 2006a). Com a criação de uma estrada transversal no eixo Leste-Oeste, algumas cidades surgem como resposta à política de ocupação desenvolvida a partir de década de 1970. Outros núcleos, situados no interfluxo entre o rio e a rodovia, recebem uma nova significação e são revigorados, a exemplo de Altamira, Marabá e Itaituba. Desse modo, as relações entre as cidades situadas ao longo dos rios e as cidades originadas no curso das rodovias passam a compor a nova forma da rede urbana na Amazônia. A esse respeito, Corrêa (2006a, p. 239-240) argumenta que:

> Na realidade, estabelece-se durante a década de 1970, estendendo-se pela década de 1980, uma progressiva competição entre as rejuvenescidas cidades da Transamazônica e as ribeirinhas ao Amazonas. Assim, Altamira passa a atuar em pequenos núcleos urbanos do baixo curso do Xingu, como Porto de Moz, atuando, ainda, no município de Prainha, cortado pela

[51]A Irmã Dorothy, como era conhecida, foi uma religiosa norte-americana que chegou ao Brasil em 1966 e, partir de então, passou a desenvolver trabalhos junto à população mais pobre no interior do País. Em 2005, Dorothy Stang foi assassinada a mando de Vitalmiro Moura, um grande fazendeiro da região, que foi condenado a 30 anos de prisão após a realização de três julgamentos.

> Transamazônica, mas cuja sede mantém relações fluviais com Monte Alegre, um tradicional centro ribeirinho.

Altamira se torna o elo entre os antigos núcleos ribeirinhos, como Porto de Moz e Senador José Porfírio e as novas cidades surgidas ao longo da BR-230, como Brasil Novo, Medicilândia, Uruará, Pacajá e Anapú. Esses novos núcleos se formaram como resposta ao povoamento na Amazônia entre as décadas de 1970 e 1980[52], alguns de forma conduzida pelos projetos de urbanismo rural, como Medicilândia (antiga agrovila) e Brasil Novo e Uruará (antigas agrópolis). Outros surgiram de forma espontânea, porém também relacionados aos programas de colonização viabilizados pelo PIN, como Anapú e Pacajá, que serviam como pontos de referência entre as vicinais e a rodovia Transamazônica. Entre 1988 e 1995 esses núcleos constituíram sedes municipais, como resultado de um amplo processo de municipalização do território no período delimitado.

Tendo em vista o caráter urbano da fronteira amazônica, existem importantes nexos causais entre a formação desses aglomerados e a criação de novas unidades político-administrativas. Durante a vigência da ditadura militar, os novos espaços de povoamento foram organizados com base na urbanização do território, que dentre outras finalidades, funcionaria como estratégia de controle da força de trabalho (BECKER, 1990). Tendo em vista o caráter centralizador da administração, nenhum município foi criado na área de colonização do PIC entre 1965 e 1986. Entretanto, com a redemocratização do Estado brasileiro a partir de 1988, se evidencia a criação de novos municípios como forma de garantir a descentralização da administração e, igualmente, tentar equilibrar as tensões políticas em áreas recentemente ocupadas. Sobre esse assunto, Rocha (2010, p. 25) afirma que:

> No estado do Pará, foram criadas sessenta novas unidades político – administrativas. A maioria das novas sedes municipais surgiram a partir de núcleos urbanos que nasceram em função dos novos vetores de ocupação do território implantados desde a década de 1970. Obras de infraestrutura como rodovias, usinas hidrelétricas e projetos de exploração mineral, de agropecuária e de exploração madeireira induziram a ampliação do aporte migratório e a definição de povoados, vilas e cidades. Em termos regionais, as regiões de integração do Xingu, Araguaia, Lago Tucuruí, Carajás, Capim evidenciaram o maior número de processos de emancipação.

[52] A formação desses aglomerados urbanos no interstício da rodovia Transamazônica se deu entre 1970 e 1980, embora tenham sido reconhecidos oficialmente como cidades somente a partir de 1988.

Tratava-se, portanto, de uma nova estratégia de controle do território baseada na municipalização, que alterou sobremaneira a configuração política da área entre o rio Xingu e a rodovia Transamazônica. O Quadro 8 apresenta a formação da área que corresponde, hoje, à Região de Influência de Altamira, onde se percebe que dos oito municípios assinalados apenas três existiam antes de 1988: Porto de Moz, o mais antigo, criado em 1890; Altamira, que havia sido desmembrado do território de Souzel em 1911; e Senador José Porfírio, que surgiu a partir de porções do território de Altamira e Porto de Moz em 1961.

QUADRO 8 – FORMAÇÃO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE ALTAMIRA

Município	Ano do Desmembramento	Município de origem
Porto de Moz	1890	...
Altamira	1911	Souzel
Senador José Porfírio	1961	Porto de Moz e Altamira
Medicilândia	1988	Prainha
Uruará	1988	Prainha
Pacajá	1988	Portel
Brasil Novo	1991	Medicilândia, Altamira e Porto Moz
Vitória do Xingu	1991	Altamira
Anapu	1995	Pacajá e Senador José Porfírio

Fonte: IBGE (2010a)

Os municípios de Medicilândia, Uruará, Pacajá, Brasil Novo e Anapu se desenvolveram em decorrência da colonização oficial ao longo da Transamazônica, os quais haviam acumulado uma densidade populacional importante tanto nas áreas rurais quanto em núcleos urbanos em ascensão. Já Vitória Xingu, apesar de ser uma das últimas unidades político-administrativas criadas, possui uma história mais antiga, uma vez que se desenvolveu como área de escoamento da borracha no século XIX sob o comando do Coronel Gaioso. Em 1965, o território em questão se tornou distrito de Vitória, até então anexado ao município de Altamira. Somente em 1992, acompanhando a tendência nacional de municipalização do território, é elevado à categoria de município e passou a ser denominado Vitória do Xingu. No Mapa 8 constam as representações que expressam a formação da Região de Influência de Altamira entre 1911 e 1995, onde se observa um conjunto maior de alterações a partir de 1988.

O urbanismo rural não obteve o sucesso almejado pelos militares, porém ainda assim alguns dos núcleos consolidaram sua importância no contexto regional,

uma vez que funcionam como pontos de concentração da atividade comercial e de serviços, assim como zonas de localização das atividades administrativas. No caso específico das áreas de colonização, estes funcionam também como lócus de organização dos movimentos sociais e sindicatos de trabalhadores rurais. Não obstante tal importância, com exceção de Altamira todos os demais municípios da RIA detêm em seu território uma população rural maior que a população urbana até o ano de 2000, como se pode perceber a partir do Quadro 9.

QUADRO 9 – POPULAÇÃO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE ALTAMIRA – 1970 A 2000[53]

Município	Domicílio	1970	1980	1991	2000
Altamira	Urbana	5.905	26.905	50.145	62.285
	Rural	9.440	19.591	22.263	15.154
	Total	15.345	46.496	72.408	77.439
Porto de Moz	Urbana	1.347	2.599	5.066	10.230
	Rural	6.176	9.206	10.341	13.315
	Total	7.523	11.805	15.407	23.545
Senador José Porfírio	Urbana	378	808	2.195	5.331
	Rural	2.593	5.583	36.815	10.390
	Total	2.971	6.391	39.010	15.721
Medicilândia	Urbana			3.109	6.759
	Rural			26.619	14.620
	Total			29.728	21.379
Pacajá	Urbana			4.160	7.604
	Rural			26.617	21.284
	Total			30.777	28.888
Uruará	Urbana			5.767	13.166
	Rural			19.572	32.035
	Total			25.339	45.201
Anapu	Urbana				3.083
	Rural				6.324
	Total				9.407
Brasil Novo	Urbana				4.371
	Rural				12.822
	Total				17.193
Vitória do Xingu	Urbana				3.932
	Rural				7.210
	Total				11.142
Região de Influência de Altamira	Urbana	7.630	30.312	70.442	116.761
	Rural	18.209	34.380	142.227	118.184
	Total	25.839	64.692	212.669	234.945

Fonte: IBGE, 2010a.

[53] Percebe-se que no Quadro 9 constam os dados populacionais medidos até 2000. Esse recorte é proposital, uma vez que a mudança entre 2000 e 2010 é guardada para compor o Capítulo 4.

Em 2000, a taxa de urbanização da RIA é de 49%, sugerindo uma realidade em que a produção desenvolvida no campo ainda se encontrava em plena atividade. Em tese, essa característica poderia contrariar a tendência de crise do Estado no período que sucede os choques do petróleo de 1973 e de 1979. De acordo com Machado (1999, p. 123) “seria errôneo atribuir as mudanças que estão ocorrendo no sistema de povoamento somente à retração do governo federal”. Por exemplo, tomando-se apenas o período entre 1991 e 2000 definidos no Quadro 7, percebe-se que em todas as unidades político-administrativas criadas nesse intervalo a população rural corresponde a mais que o dobro da população urbana. Uma hipótese a ser considerada é que, neste momento, a criação de novos municípios está associada mais a um processo de “ruralização” do que de urbanização (do ponto de vista do local de residência da população). Ainda assim, não se pode desconsiderar a tese da dominância da urbanização, como assinala Machado (1999, p. 130)

> A tendência recente de “ruralização” não representa, a nosso ver, uma negação da tese da dominância da urbanização no sistema de povoamento. Como nexo e referencial do sistema de povoamento, a urbanização permanece dominante, a despeito da mudança na localização da população. Quer dizer, a urbanização apresenta um desenvolvimento intensivo nas cidades e extensivo no território. A população localizada na área rural não está dissociada do sistema de povoamento de base urbana, seja do ponto de vista político (articulação institucional), econômico (articulação com mercado e serviços de apoio técnico) e cultural (expectativas referenciadas ao modo de vida urbano).

Ainda segundo Machado (1999) dois fatores podem ser considerados a respeito dessa tendência na Amazônia: a) a existência de um novo ciclo de expansão do regime de parceria nas áreas rurais; e b) a formação e novas propriedades rurais por compra, assentamento ou reconversão produtiva das fazendas anteriormente implantadas. Essa expansão, entretanto, ocorreu de forma diferenciada se comparada ao momento de abertura da fronteira agrícola, pois esteve atrelada a uma maior tecnificação e diversificação da agricultura, sobretudo a partir da fase de consolidação do povoamento (BECKER, 2004). No caso específico da RIA, entende-se que não houve uma desagregação geral das atividades no campo, mas a existência de uma lógica de conflito entre os camponeses e os interesses empresariais em disputa, pois embora as grandes empresas privadas “tenham abocanhado maior parte dos incentivos do Estado no desenvolvimento recente da Amazônia, a produção familiar tem sido característica marcante na região” (HERRERA; GUERRA, 2006, p. 12).

Somam-se a esse contexto as iniciativas de créditos aos agricultores no período, especialmente a partir do PRONAF[54]. Essa lógica de conflito é permeada pelas formas de incorporação da agricultura familiar, tal como sugere Herrera (2012, p. 251) em relação ao sudoeste paraense “os produtores agropecuários familiares não tendem a ser eliminados pelo capital, mas impõem às famílias a condição de trabalhador para o capital”. Trata-se, então, de uma realidade mais complexa em que a urbanização e a “ruralização” estão associados em uma lógica aperfeiçoada de controle do território e dos recursos, incluindo a força de trabalho já instalada em fases pretéritas de ocupação.

Tal lógica, entretanto, não elimina o deslocamento rural-urbano, pois em função das diferentes formas de vinculação do trabalho ao capital uma parte importante das famílias é sujeita a condições de trabalho degradantes e, com isso, é forçada a se deslocar para os centros urbanos mais próximos.

No ano de 1995, com a constituição do distrito-sede de Vitória do Xingu, estaria, então, consolidada a rede urbana de Altamira. Nesta configuração, a localidade central se apresenta com população urbana acima de 50 mil habitantes e uma economia mais desenvolvida que os demais centros em sua área de influência. As cidades que surgiram após 1970 em decorrência da colonização oficial estão conectadas pela rodovia Transamazônica, são elas: Medicilândia, Brasil Novo, Pacajá, Uruará e Anapu. Vitória do Xingu está ligada à Altamira pela PA-415 e também pelo Rio Xingu, embora o acesso hidroviário seja dificultado pelas cachoeiras da volta grande. Os núcleos de Porto de Moz e Senador José Porfírio são os únicos conectados exclusivamente pelo rio, que junto com essa peculiaridade herdam as características ribeirinhas do período da borracha. No Mapa 9 é possível observar a composição da rede urbana e os meios de acesso entre a cidade de Altamira e cada um dos núcleos em sua hinterlândia.

[54] Programa criado em 1996 com o objetivo de conceder crédito e assistência técnica aos agricultores que utilizem predominantemente mão de obra familiar.

Mapa 9 – Rede Urbana articulada por Altamira - 1995
Fonte: Elaboração própria com base em dados do IBGE (2013)

A posição de Altamira enquanto localidade central durante e após o processo de colonização não foi de todo confortável, uma vez que assumiu o papel de absorção dos fluxos migratórios da região em função das contradições capitalistas no campo. A política adotada pelo POLAMAZÔNIA foi seletiva e priorizava a produção de gêneros nacionais como arroz, feijão e milho, ao passo que as culturas locais como mandioca não receberam o devido apoio financeiro. Diante disso, por um lado os agricultores que prosperaram foram aqueles que se ajustaram à proposta governamental e, com isso, conseguiram superar os obstáculos de produção e circulação das mercadorias (MILDER, 1987). Por outro lado, uma parte importante da população atraída para a região não conseguiu se fixar no campo, tanto pela seletividade da colonização oficial quanto pelos processos de desagregação das relações de trabalho. Como se verá na seção 2.4, a insubsistência de condições estimulou o deslocamento rural-urbano e a cidade de Altamira assumiu a difícil função de anteparo dos movimentos migratórios, especialmente pelo conjunto básico de infraestruturas que havia acumulado na época da borracha. Tais condições, entretanto, não se mostravam suficientes para absorver o contingente populacional que se deslocava a partir de então.

2.4. A EVOLUÇÃO URBANA DE ALTAMIRA E A AS CONSEQUÊNCIAS DA MIGRAÇÃO

O intenso processo migratório alterou definitivamente a organização urbana de Altamira, com a criação de novos loteamentos e intervenções estratégicas no contexto da cidade, especialmente relacionadas à habitação. Como resultado, verificou-se um processo de urbanização precário e sem um planejamento adequado, com ocupações avançando em direção ao leito dos rios, de modo que gerou aglomerados humanos irregulares em vários pontos da cidade. Contrariamente às hipóteses de desenvolvimento anunciadas pelo Estado, o espaço urbano começa a evidenciar a terrível face da desigualdade, cada vez mais aprofundada pela geração de um excedente populacional em decorrência das crises no campo.

2.4.1. Altamira e a absorção dos fluxos migratórios regionais

Até o final da década de 1970, Altamira se caracterizava como uma cidade ribeirinha, com economia essencialmente rural e uma malha urbana residual. A crise da borracha havia produzido uma relativa estagnação econômica e, como consequência, a urbanização se processava de forma lenta, bem diferente do ritmo que se impôs nos anos subsequentes. O aspecto da cidade, à primeira vista monótono e sem personalidade, poderia revelar o que há de particular nos núcleos urbanos situados à beira-rio, conforme argumenta Trindade Junior et al (2008, p. 46)

> As “portas para o rio”, como preferimos denominar esses espaços, não se limitam, pois, à contemplação, à ventilação e ao direito à paisagem, elementos, sem dúvida, importantes; mas se expressam também como espaços de vivências, de contatos e de existências, que proclamam mais que o direito à paisagem, o direito ao espaço e a cidade (...)

A organização da vida cotidiana naquela cidade tinha, portanto, no rio, o ponto de encontro de suas necessidades. Sem sistema de abastecimento de água, relata-se o cotidiano das mulheres com suas trochas de roupas em frente à cidade, compondo a paisagem ao lado das embarcações de pescadores e de outros elementos que remetem à iconografia das cidades tradicionais amazônicas. As estradas possuíam curta extensão e serviam como forma de conectar o núcleo urbano às áreas rurais ou aos pontos de carga/descarga de mercadorias, a exemplo da conhecida “estrada de varação” entre Altamira e o porto de Vitória. Com exceção dessas vias, as únicas formas de comunicação entre Altamira e o mundo externo se faziam através do rio Xingu, com transporte regular de cargas e passageiros, ou pelo transporte aeroviário, mais rápido, porém inacessível à grande parte da população. No que tange à realidade urbana antes da construção da Transamazônica, o quadro apresentado por Gomez (1972, p. 61) é revelador:

> A população, por volta de 1970, mantinha estacionada. Havia quatro automóveis para toda a cidade, uma barbearia, um cinema (dos padres), um ginásio (também dos padres), trinta salas de escola rural (do governo do município), três grupos escolares (do governo do estado), duas pensões (nenhuma delas “de mulheres”) e uma farmácia. Foi então que o governo proibiu a caça de animais selvagens. Altamira preparou-se, estoicamente, para dormir talvez o seu último sono.

Em 1972, com a criação da rodovia Transamazônica, a cidade experimenta o seu momento de maior expansão e, com ele, novos desafios se impõem aos moradores e também à administração pública. Em pouco mais de uma década, o caráter bucólico da cidade ribeirinha começa a contrastar com o de uma cidade moderna, planejada e racionalizada ao modo do capital.

Essa nova dinâmica, especialmente vinculada à expansão da fronteira urbana na região (BECKER, 1985), se desdobrou em dois diferentes momentos. O primeiro foi entre 1972 e 1976, no contexto do PIC Altamira, quando a cidade funcionou como centro financeiro e comercial e também como núcleo para concentração das atividades de gestão e instalação das instituições públicas de Estado. Nesse interim, a cidade garante sua importância sem a absorção em massa dos fluxos populacionais, uma vez que a fronteira agrícola jazia em pena expansão. O segundo momento se deu com a reorientação estatal após a instalação do programa POLAMAZÔNIA, a partir de 1976, com o consequente falecimento do sistema de atendimento ao pequeno produtor por parte do INCRA. Nos anos seguintes, muitos dos colonos assentados na área do PIC deixaram suas terras por ausência do atendimento prometido pelo do Estado e passaram a fixar residência nas cidades mais próximas. Nesse caso, o novo papel de Altamira seria de absorção da população migrante, mesmo sem as condições necessárias para assumir tal empreitada, como destaca Alonso e Castro (2006, p. 190):

> É importante destacar que a década de 1980 foi um período em que muitos colonos abandonaram seus lotes na Transamazônica, sendo a cidade de Altamira uma das principais escolhas de destino desses migrantes. Nesse período, novos bairros aparecem, contudo a estrutura da cidade era deficiente.

Entre 1970 e 1980 se registrou um elevado crescimento da população urbana, passando de 5.905 para 26.905 habitantes, um incremento de 455%. Nesse momento a população urbana ultrapassa a população rural e segue crescendo de forma elevada. A população rural também cresce, porém em ritmo menor, passando de 9.440 em 1970 para 19.591 em 1980, crescendo duas vezes mais, conforme se pode observar no Gráfico 1.

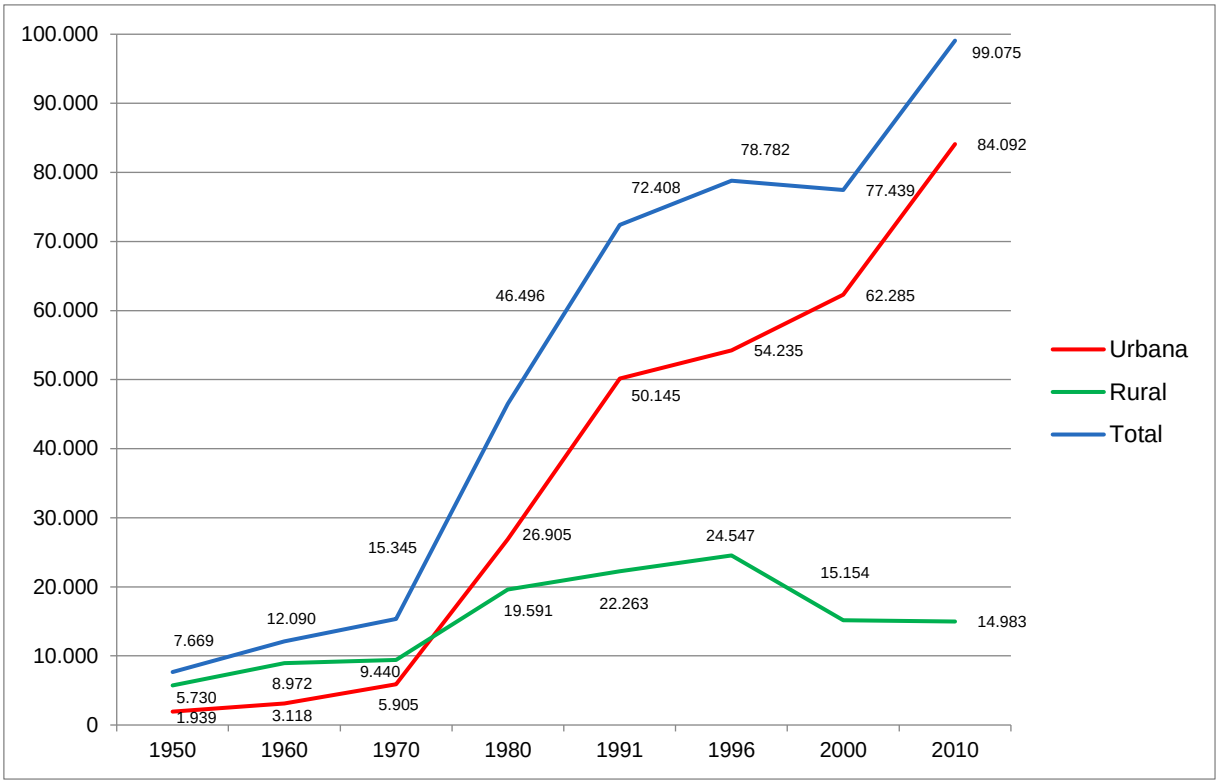


Gráfico 1 – Evolução da população do município de Altamira entre 1950 e 2010
Fonte: IBGE (2010a)

Há, contudo, um crescimento pouco acentuado da população rural a partir da década de 1980, seguido de um decréscimo entre 1996 e 2000, ao passo que a população urbana segue crescendo em ritmo acelerado até 2010. Embora seja difícil estabelecer um paralelo preciso entre o comportamento demográfico e as condições estruturais que provocam tais efeitos, pode-se sugerir que o incremento da população urbana de Altamira no período delimitado esteja especialmente relacionado às alterações na fronteira agrícola a partir da década de 1990 (BECKER, 2004). Nessa nova tendência, marcada pela concentração da posse da terra e pelo êxodo rural, o deslocamento da população para as áreas urbanas foi o efeito mais perceptível, especialmente em direção às cidades com papel de centralidade definido. A esse respeito, chama atenção o caráter conjuntural desse processo, conforme argumenta Becker (2004, p. 79)

> Perdas de população rural foram registradas em todas as unidades federativas da região no período de 1996 a 2000. Os municípios que apresentaram maiores perdas de população rural estão localizados no Pará, Maranhão e Tocantins. Embora alguns deles acusassem aumento da população urbana, a causa do decréscimo da população está na migração intrarregional, em busca de melhores oportunidades (...).
>
> O processo de urbanização se acentuou: entre 1991 e 2000, o aumento de

> residentes na área urbana cresceu em quase 5 milhões e reduziu-se em 90 mil pessoas a população rural que, portanto, teve importante papel na urbanização. Tais dados sugerem que a migração inter-regional continuou a dominar no período.

Se for considerada a taxa de urbanização do município de Altamira em comparação à RIA, se percebe um índice bem elevado do primeiro em relação à segunda, tanto em 1980, de 58% a 46% respectivamente, quanto em 1991, de 69% a 33%, respectivamente (IBGE, 2010a). Com efeito, se pode deduzir que as correntes migratórias de cunho regional se dirigiram com maior ênfase para o núcleo urbano de Altamira, tornando este o principal centro de absorção populacional. Em consequência disso, a década de 1980 se tornou o momento de grande rearranjo urbano, mediado por algumas tentativas de racionalizar o uso do solo e de reorientar as atividades da administração municipal. Ainda assim, não se conseguiu evitar o surgimento de bairros de ocupação espontânea em áreas impróprias para a expansão, como os leitos dos igarapés. Se, por um lado, o processo migratório consolidou o papel de Altamira como centro urbano de destaque no cenário regional, por outro revelou alguns efeitos nefastos da desagregação das relações de trabalho no campo, notadamente marcados pela pobreza urbana e pelo subdesenvolvimento.

2.4.2. As consequências da migração e os assentamentos urbanos

Mesmo antes de a rodovia Transamazônica completar sua ligação até Marabá, a cidade de Altamira começa a receber suas primeiras intervenções com vistas à integração nacional. Estudos da SERPHAU realizados na década de 1970 já apontavam a hipótese de a cidade ser considerada um polo de desenvolvimento para a economia regional, quando afirma que:

> Altamira, por sua posição e por sua importância relativa, possui as características básicas para ser transformada em polo de desenvolvimento regional. Para tanto contribuem desde já uma natural polarização, na medida em que o município abastece uma vasta região em seu entorno, tanto no que se refere ao escoamento de produtos como na distribuição de correntes migratórias. Deve-se notar mais que o crescimento populacional de sede do município vem ocorrendo particularmente devido aos fluxos de migrantes que recebe (BRASIL, 1970, p. 47).

Como medidas urgentes sugeridas no relatório, se encontram a reorganização da administração pública municipal e a criação de um plano diretor. Além disso, a construção de infraestruturas básicas de saúde, educação e saneamento se faziam urgentes (BRASIL, 1970). Sabia-se, desde já, que pelas condições em que se apresentava a cidade, qualquer surto migratório se faria especialmente danoso. Ainda em 1971, Gomez (1972, p. 61) registra que “em um ano apenas a população da cidade dobrou – isto sem contar a colonada da margem da estrada. E para não ficar atrás da estatística, o custo de vida subiu na mesma proporção”. Este deslocamento inicial fora estimulado pelo trânsito de técnicos ligados à construção da Transamazônica e ao processo de colonização, bem como pela imigração espontânea de nordestinos. Nessa fase da expansão, a cidade tomou um novo impulso e conseguiu superar as limitações naturais impostas pelo Igarapé Altamira, expandindo-se ao norte com a criação dos bairros Jaburu e Vila Brasília, constituindo um novo eixo de ocupação.

Em 1976, os estudos do POLAMAZÔNIA já apontavam o crescimento sem planejamento como uma restrição à urbanização, uma vez que a cidade não estava preparada para receber o fluxo populacional gerado a partir do início da construção da rodovia Transamazônica e do processo de colonização realizado pelo INCRA (BRASIL, 1976). Após os estudos, algumas obras importantes foram implantadas, como a criação do cais de saneamento, concluído em 1978, e a construção do sistema de abastecimento de água em 1980, viabilizados pela COSAMPA. Tais empreendimentos, contudo, se direcionaram apenas à cidade velha (núcleo histórico e área central), não acompanhando o ritmo de crescimento da cidade em toda sua extensão.

Em 1981, a Secretaria de Planejamento do Estado do Pará realiza um estudo do perfil urbano de Altamira, onde aponta a existência de assentamentos espontâneos em áreas desfavoráveis à ocupação:

> Nas áreas marginais do Igarapé Altamira, a forma da ocupação se faz de maneira intensa, com habitações praticamente geminadas. Aí, o padrão construtivo decai, ocorrendo inclusive, o surgimento de palafitas, que devido à falta de instrumentos controladores do solo urbano e a inexistência de áreas apropriadas para a transferência da população aí residente, tende a se agravar.
> Essas áreas são carentes dos serviços de infraestrutura urbana e encontram-se com a maioria de suas vias em leito natural, necessitando com urgência desses serviços, uma vez que é significativo o seu contingente populacional. (PARÁ, 1981, p. 32).

Percebe-se, contudo, que mesmo com a consistência dos estudos e relatórios apresentados entre 1970 e 1980, as políticas efetivas em relação ao planejamento urbano se faziam quase sempre incipientes. Diante disso, a Prelazia do Xingu intervém mais uma vez de forma direta na organização da sociedade local, agora a partir do assentamento de migrantes no eixo norte da cidade. A esse respeito, cabe destaque à atuação do Padre Frederico Tschol, um austríaco de 85 anos que chegou à Altamira como missionário em janeiro de 1958. Durante a ocupação da cidade, este clérigo foi o responsável por organizar os loteamentos urbanos das terras da igreja, como descreve em entrevista realizada em 13 de fevereiro de 2015:

> Uma turbulência enorme! Pode-se imaginar, não é? Altamira era um lugarejo esquecido na mata, às vezes nem Belém sabia onde era. Eles perguntavam: Altamira. É no Pará? E quando vem a Transamazônica muda praticamente a imagem da cidade. E depois vieram os colonos do Rio Grande do Sul e do Nordeste (...) muitos foram para lá [para a área rural] e não se agradaram, pois era muito dentro da mata, voltaram e encheram os arredores de Altamira. Todos os bairros nasceram com o fluxo do povo que chegou de fora e não conseguiu meio de vida, então, se colocaram aqui nos bairros. E a pobreza cresceu com isto, então nós abrimos o loteamento Aparecida, toda essa grande área além do Igarapé, hoje bairro Brasília, era área da Prelazia, pois quando a Prelazia foi organizada, era imposição de Roma ter uma terra. Naquele tempo a terra não valia nada, ninguém nem sabia como era no mapa. O bispo comprou sabendo que era só para ter uma terra (Frederico Tschol, 85 anos).

Como imposição de Roma, a Prelazia deveria ter a posse legal de uma área com vistas a sua instalação. Essa área foi adquirida na década de 1940 pelo bispo local com vistas a atender essas exigências, sem se preocupar com a qualidade dos terrenos que, em parte, estariam situados em áreas periodicamente alagadas. Com a chegada em massa de migrantes após 1970, criou-se o projeto loteamento Nossa Senhora de Aparecida (LOTAP), com mais de mil lotes urbanos devidamente organizados para aquisição por parte da população. Houve, inclusive, um levantamento topográfico, a fim de que os lotes não avançassem diretamente para áreas alagadas. Os terrenos foram vendidos a preços baixos, apenas para garantir a transação e, minimamente, financiar os custos de operação do empreendimento.

De acordo com o Padre Frederico, mesmo com o planejamento realizado pela Prelazia, não foi possível conter a ocupação irregular, como afirma:

> Nós não loteamos para onde a terra desce no alagado, porque não tem valia. Mas o povo invadiu e a Prelazia não podia jogar eles fora, não podia chegar com o trator e tirar eles dali. Então se criou uma grande área que eles até

> chamam “invasão dos padres”, como se nós tivéssemos invadido. Uma vez fizemos um apelo à justiça e eles nos responderam: se a Prelazia cobrir as despesas nós limpamos o terreno (...). Imagina a prelazia fazer essa despesa e derrubar as casas? As casas estavam cheio de gente. É impossível. Fica lá e acabou (Frederico Tschol, 85 anos).

A área conhecida como “invasão dos padres” faz referência às terras ocupadas próximo ao loteamento oficial, situadas em área de alagamento junta ao canal do Igarapé Ambé. Apesar do caráter ilegal da ocupação, os padres se recusaram a seguir com um processo de desocupação, sob o risco de tornar o problema ainda maior. O lugar foi, mais tarde, se transformando em uma grande favela, com casas em palafitas, acesso improvisado através de pontes precárias e esgoto despejado diretamente no rio.

Considerando as condições adversas de emprego e renda, os padres criaram o “Projeto de Olarias Aparecida” (OLAP), que consistia na fabricação de tijolos em áreas de 30 a 90 metros para cada família de oleiros, que durante o verão poderiam aproveitar depósitos argilosos dos igarapés Altamira e Ambé para a atividade. Como não havia produção industrial de tijolos no local, a produção artesanal constituiu um importante negócio durante o processo de expansão urbana.

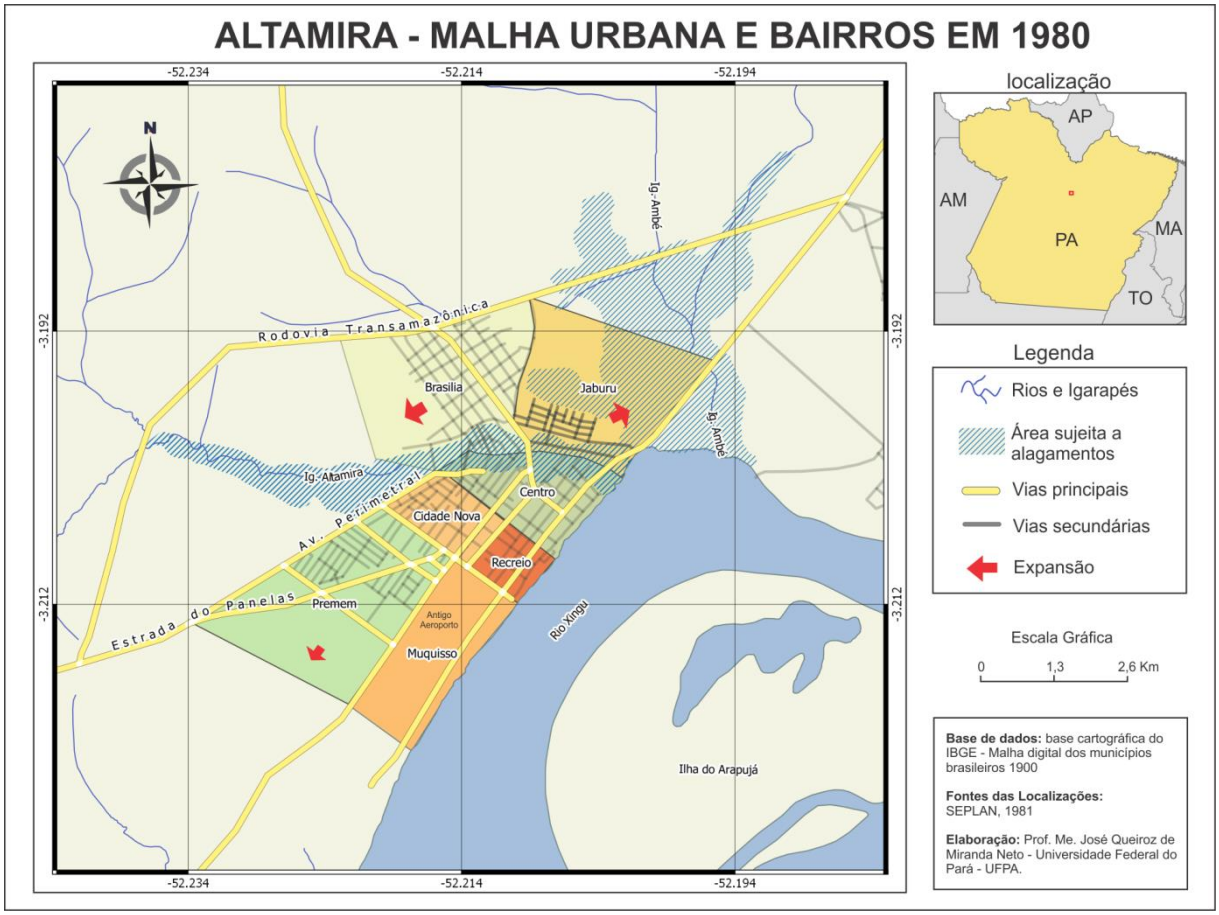
Após 1980, com a descoberta do ouro na ilha da ressaca e com a dinamização econômica da cidade, os assentamentos espontâneos se proliferaram cada vez mais, gerando novos focos de favelização. Diante desse quadro, um conjunto técnico e institucional foi mobilizado com vistas a atender essa nova fase de expansão, conforme aponta o relatório do Plano Diretor de Altamira:

> A década de 80, caracterizada por elevado crescimento populacional, levou também a uma rápida, desorganizada e desigual expansão urbana. De um lado foram identificadas algumas tentativas de intervenção urbanista planejadas na cidade, previstas no Plano de Diretrizes Urbanas e desenvolvidas pelos interventores federais na sua administração, que na tentativa de proporcionar um melhor aparelhamento de órgãos federais e estaduais, implantaram na cidade: INCRA, ampliação do Hospital São Rafael/FSESP, Projeto RONDON, FUNAI, Quartel do Exército (51º Batalhão de Infantaria e Selva), Banco do Brasil, Banco da Amazônia, CELPA, COSANPA e TELEPARÁ, entre outros. Foram realizadas obras de drenagem e pavimentação de ruas, a construção do cais na orla do Rio Xingu em frente da cidade, um novo e aparelhado aeroporto e terminal rodoviário, escolas de ensino fundamental e médio, e a retificação de parte do leito do Igarapé Altamira. (ALTAMIRA, 2010).

Altamira esteve, nesse caso, no centro de uma malha de controle técnico e político, como bem apontou Becker (1990). O conjunto institucional presente no espaço urbano daria suporte às atividades realizadas tanto na cidade quanto no

campo, como forma de gerenciar os espaços produtivos e garantir um relativo controle do território. Não obstante tais iniciativas, a autoprodução de moradia sem áreas sujeitas a alagamentos se tornou inevitável, notadamente entre 1990 e 2000, a exemplo de Prainha e Baixão do Tufi. Grande parte desses assentamentos se localiza em áreas cujas habitações crescem na medida em que chegam novos habitantes e são acessíveis somente através de pontes improvisadas pelos moradores.

No Mapa 10 é possível visualizar a malha urbana do município de Altamira consolidada em 1980, com definição do núcleo principal ao sul do igarapé Altamira e do núcleo secundário ao norte do mesmo igarapé, separados por uma área imprópria para ocupação.



Mapa 10 – Expansão Urbana de Altamira: 1960 – 2010
Fonte: Adaptado de Secretaria de Planejamento do Estado do Pará (1981)

As áreas classificadas como sujeitas a alagamentos foram ocupadas de forma irregular na década de 1980, formando favelas que se estendem ao longo dos cursos do Igarapé Altamira e Ambé. As zonas de expansão se dirigem, especialmente, aos eixos sudeste (Estrada do Panelas e Antigo Aeroporto) e Nordeste (sentido da

Transamazônica). Nos anos seguintes, até 1997, a soma de lotes planejados atingia a quantia de 8.166, conforme apresenta a Tabela 2, que apresenta os loteamentos registrados na Prefeitura de Altamira entre 1976 e 2000.

TABELA 2 – EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS ATÉ O ANO DE 2000

Empreendimento	***Ano***	***N° de Lotes***
Jardim Anhanguera	1976	116
Jardim Oriente	1979	844
Jardim São Sebastião	1979	277
Parque Ipê	1980	433
Jardim Fortaleza	198?	243
Linda Altamira	198?	362
Santa Ana	1981	290
Sudam 2	1983	476
Bela Vista	1984	133
Colina	1984	323
Explanada do Xingu	1984	532
Sudam 1	1984	346
Cooperfron 1	198?	294
Cooperfron 2	1985	353
Lotap 3	1985	82
Independente 2	1986	576
Independente 3	1986	553
Independente 4	1986	435
Independente 1	1991	670
Lotap 4	1991	133
Tufi	1995	98
Mutirão	1997	597
TOTAL		**8.166**

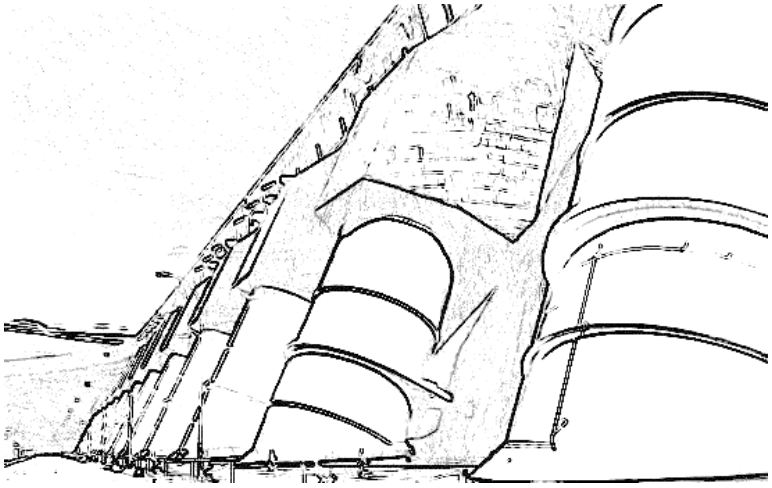
Fonte: Costa (2013)

Ao que se percebe, no período que sucedeu os programas nacionais de desenvolvimento viabilizados pelo Estado, a cidade de Altamira serviu como um depósito vivo de trabalhadores, um lócus de concentração da superpopulação relativa para os momentos de expansão produtiva do capital. Ao longo de 21 anos, se tem uma média de 388 lotes/ano, com destaque àqueles produzidos na década de 1980, representando 66,5% do total. No que tange as habitações irregulares, muitas dessas novas residências se fixaram às margens da Rodovia Ernesto Acioly e passaram a compor a primeira visão de Altamira ao se chegar à cidade pela rodovia Transamazônica: pequenos barracos elevados sobre troncos ou estacas, algumas quase sem sustentação e desprovidas de um sistema mínimo de saneamento. Não se trata das palafitas da tradição ribeirinha, cujas relações orgânicas entre o homem e a natureza tendiam a minimizar os riscos à saúde, mas de aglomerados em total degeneração das condições humanas, retrato da intensa desigualdade socioespacial. A paisagem urbana, antes marcada pela relação profícua entre a população e o rio

Xingu, agora pode ser descrita pela contradição entre as formas do capital e as reminiscências do passado, elementos fundamentais de uma urbanodiversidade amazônica, conforme designou Trindade Júnioret al (2011).

O período entre 2000 e 2010 é representativo de uma nova dinâmica para a cidade, caracterizado pela retomada do crescimento urbano a partir de novos loteamentos imobiliários, notadamente estimulados pela oferta de opções de crédito em nível nacional. Esta fase, que remete ao momento anterior à construção da usina hidrelétrica de Belo Monte, será guardada para compor o capítulo 4, que trata da metamorfose produzida pelos vetores relacionado ao grande projeto na cidade de Altamira. O que se tem, até aqui, são os aspectos da cidade e da rede urbana que remetem às fases anteriores de estruturação e, por isso, são necessários para se reconhecer as continuidades e permanências relativas à realidade em estudo.

Na sequência, o capítulo 3 demarca o papel da usina hidrelétrica de Belo Monte na dinâmica espacial, de modo a verificar de que maneira os agentes e os processos relacionados a este objeto técnico se articulam em diferentes escalas espaciais.



CAPÍTULO 3

A USINA HIDRELÉTRICA E SEU PAPEL NA DINÂMICA ESPACIAL: AGENTES, ESCALAS E PROCESSOS

A usina hidrelétrica de Belo Monte está em processo de construção no conhecido trecho da “Volta grande do Xingu” que, no passado, representou a principal dificuldade para os navegantes da região. De modo emblemático, as temidas cachoeiras estão sendo superadas pelo uso intensivo da técnica e do trabalho humano, engendrados por uma economia capitalista moderna e ávida por energia. Trata-se da maior usina inteiramente nacional e da maior obra desenvolvida pelo Governo Federal após a redemocratização do Estado, com capacidade instalada de 11.233 MW. O conjunto técnico previsto anuncia profundas mudanças na ordem urbana e motiva a mobilização dos sujeitos com vistas a se antecipar às transformações prenunciadas.

Diante das expectativas, mesmo antes da liberação da licença de instalação[55], o empreendimento de Belo Monte modificou, em grande medida, o cotidiano dos sujeitos locais, produzindo articulações econômicas e alianças políticas que, mais tarde, se refletiram em novas formas urbanas. Como exemplo, tem-se um movimento mais forte do mercado imobiliário local, que envolve diferentes agentes (incorporadoras, proprietários, construtoras, bancos, consumidores etc.) na possibilidade de aferir superlucros. Além deste, outros processos se associam ao movimento social suscitado pela usina hidrelétrica e serão devidamente analisados nos capítulos 4 e 5. Mas essas alterações não se produzem ao acaso ou por circunstâncias localizadas da produção espacial, sendo necessário perscrutar as conexões, os links que atravessam as fronteiras do singular, do particular e o geral.

O objetivo deste capítulo é entender como funciona a lógica de produção, circulação e consumo da energia elétrica em diferentes escalas espaciais e como esse

[55] Licença de Instalação (LI) é o documento liberado pelo IBAMA que autoriza o início da obra ou instalação do empreendimento. O prazo de validade dessa licença é estabelecido pelo cronograma de instalação do projeto ou atividade, não podendo ser superior a seis anos, conforma informação obtida em: https://servicos.ibama.gov.br/index.php/licencas/licenca-de-instalacao

sistema envolve diversos sujeitos na ordem capitalista vigente, como fundos de pensão, empresas do setor elétrico e as maiores empreiteiras do país. Nas escalas regional e local, os sujeitos tecem relações em outros níveis, como movimentos sociais, associações empresariais, prefeituras e representantes do Estado. A ideia é estudar a realidade de Altamira e de sua região de influência não como um fenômeno que se encerra em si mesmo, mas como o resultado de mediações mais amplas, como afirma Lefebvre (1983 [1969], p. 238), “isolar um fato, um fenômeno, e depois conservá-lo pelo entendimento nesse isolamento, é privá-lo de sentido, de explicação, de conteúdo”. Assim, será possível perceber como que a usina hidrelétrica se encontra verdadeiramente firmada na ordem das reestruturações (produtiva, urbana, ambiental etc.) do mundo contemporâneo.

O capítulo está dividido em duas seções. A primeira aborda o processo de constituição da usina hidrelétrica de Belo Monte desde a década de 1970 (projeto Kararaô) até se consolidar, em 2010, como a maior do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em execução. A segunda seção trata das redefinições iniciais provocadas pela execução do projeto em Altamira e em sua região de influência: a mobilização de mão de obra, o ciclo das hidrelétricas e os efeitos mais diretos no espaço urbano. Trata, também, dos principais agentes envolvidos no projeto e suas relações (de conformidade, de conflito e de conformidade com pontos de conflito), os processos mais gerais relacionados (direta ou indiretamente) à obra de Belo Monte e as escalas de ação mobilizadas por esses agentes. Este capítulo constitui, portanto, a base sem a qual se tornaria difícil compreender o conjunto de dados que fundamenta os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana sugeridos nessa tese.

3.1 DE *KARARAÔ* A BELO MONTE: PARA ENTENDER A BARRAGEM DO RIO XINGU

A questão da geração da hidroeletricidade constitui um tema recorrente no debate sobre as fontes de energia no Brasil, notadamente no que se refere às tentativas de equalizar os custos de sua geração com os impactos no meio físico, biológico e social em decorrência de sua instalação. A utilização de hidrelétricas corresponde, hoje, a 70% da matriz elétrica nacional e é considerada pela ANEEL uma energia limpa, renovável e sustentável (BRASIL, 2008). Em que pese tais

atributos, a criação de grandes barragens no Brasil tem sido acompanhada por muitos questionamentos acerca de sua viabilidade e eficiência, bem como sobre as políticas de compensações e minimização de impactos adotada pelo Governo Federal e empreendedores.

3.1.1 O Brasil no contexto das grandes hidrelétricas: o projeto *Kararaô*

A proposta de criação de grandes usinas hidrelétricas no Brasil tem início a partir da política econômica adotada pelos militares na década de 1970[56], onde se pretendia fomentar, de modo rápido e eficaz, a industrialização e o crescimento do PIB Nacional. Na corrida desenvolvimentista, o Brasil estava bem atrás de outras nações industrializadas e necessitava, de forma premente, aliviar a sua defasagem energética. Some-se a isso a necessidade de atender a um modelo exportador com base em produtos intensivos em energia, como o aço e o alumínio (ROSA e SCHAEFFER, 1988). Com as crises sucessivas do petróleo em 1973 e 1979, tornara-se imperiosa a necessidade de se diversificar a matriz nacional, sendo a criação de usinas hidrelétricas o principal caminho adotado pelo governo.

A respeito da difusão da energia elétrica no Brasil, Santos & Silveira (2001, p. 69) argumentam que:

> A difusão da energia elétrica no território nacional leva, num primeiro momento, à construção de sistemas técnicos independentes, chamados a atender às necessidades locais. Mais tarde, a ocupação e a urbanização do território, o processo de industrialização, o aperfeiçoamento das técnicas de geração e transmissão e a organização centralizada no setor em torno da Eletrobrás convergem para interligar boa parte dos sistemas isolados. Essa vocação para a unificação decorre também de uma tendência à unicidade das técnicas no período contemporâneo.

Desse modo, a unificação das técnicas e a criação de uma organização centralizadas pelo Estado foram essenciais para a produção energética no território nacional, sobretudo para atender a demanda crescente motivada pela industrialização e pela urbanização. Ainda em 1971, se inicia a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu, um grande empreendimento energético firmado entre o Brasil e o Paraguai,

[56]Apesar de a produção hidrelétrica ser antiga no país, a iniciativa de construção de grandes hidrelétricas (acima de 3.000 MW) acontece apenas a partir do período militar.

com capacidade de 14.000 MW. Concluída em 1973, a obra foi fundamental para ampliar a participação da energia hídrica no país, que passou de 19% em 1973 para 25% em 1979 (ROSA e SCHAEFFER, 1988). Dois anos após o início da construção de Itaipu, iniciam-se as obras da usina hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins, com capacidade geradora instalada de 8.370 MW. Esta última seria a maior usina inteiramente nacional, construída em duas etapas: a primeira inaugurada em 1984 e a segunda somente em 2005. Por se tratar da primeira grande barragem da Amazônia, representou o passo inicial para aproveitar o grande potencial hidrelétrico da região, estimado em 40% do total nacional (BRASIL, 2008). Dentre as principais consequências da usina de Tucuruí se pode destacar o alagamento uma área de 18,5 milhões de m³, com o deslocamento de milhares de pessoas e a criação de "guetos de prosperidade" (vilas residenciais) que se tornaram "enclaves" urbanos (ROCHA, 2008).

As hidrelétricas da Amazônia foram criadas com vistas a suprir a defasagem energética do país, conectando suas redes de transmissão ao Sistema Interligado Nacional[57]. Segundo Santos & Silveira (2001, p. 72) "o sistema elétrico nacional tornou-se integrado, e ao mesmo tempo o seu comando político e uma parcela de seu comando técnico separam-se dos lugares aptos para a produção". Com essa separação entre os espaços de produção e de consumo, se torna possível atender as demandas energéticas do centro-sul do país e, ao mesmo tempo, suprir a necessidade dos grandes empreendimentos intensivos em energia na Amazônia Oriental, como os projetos de extração e beneficiamento de ferro e de alumínio do programa Grande Carajás, na Amazônia Oriental. Em ambos os casos, a prioridade incide sobre a expansão da capacidade produtiva do país, com a valorização de fatores de ordem exógena (produção de *commodities* para o mercado externo) ao invés das condições que favoreçam, de fato, as populações locais.

Ao longo da década de 1980, seriam ainda inauguradas duas outras usinas na região: Balbina, nas proximidades de Manaus, com capacidade instalada de 250 MW e Samuel, em Rondônia, com potência de 217 MW. A primeira é considerada um erro histórico, pois a área alagada de 2.360 km² não compensou a baixa produção

[57] O sistema de produção e transmissão de energia elétrica do Brasil – Sistema Interligado Nacional (SIN) - pode ser classificado como um sistema hidrotérmico de grande porte e com forte predominância de usinas hidroelétricas. Apenas 3,4% da capacidade de produção de eletricidade do país se encontram fora do SIN, em pequenos sistemas isolados localizados principalmente na região amazônica (http://www.ons.org.br/conheca_sistema/).

constante de energia, de 64 MW. Além disso, forçou o deslocamento de parte dos indígenas Uaimiri-atroari de suas terras, provocando graves consequências sociais. A segunda, por sua vez, foi construída para atender a necessidade energética de vários municípios isolados da região, como Guajará-Mirim, Ariquemes, Ji-Paraná, Pimenta Bueno, Vilhena, Abunã e a capital, Porto Velho. Todos estes projetos foram desenvolvidos no seio de uma ditadura militar e, portanto, pautados por uma modernização conservadora, onde as preocupações ambientais eram residuais e a possibilidade de impacto social desvirtuada pelo discurso desenvolvimentista.

É nesse contexto que a ELETRONORTE elabora, em 1979, o Inventário Técnico da Bacia do Rio Xingu, onde se constatou um potencial hidrelétrico de grandes proporções, representando, de acordo com Sevá (1988, p. 25) o “equivalente a 10% de todo o potencial energético do país”. Previa-se, então, sete barragens ao longo dos rios Xingu e Iriri, desde a porção pertencente ao estado do Mato Grosso, passando por Ipixuna e Altamira até Vitória do Xingu. Na evolução dos estudos, entendeu-se que a região da “volta grande do Xingu” seria a privilegiada para a produção da energia elétrica, especialmente pela queda d’agua natural de 94 metros entre as localidades de Altamira e Belo Monte. A partir daí se iniciam os estudos de viabilidade técnica que, mais tarde, propõem a criação de um grande complexo hidrelétrico na região, até então denominado “Complexo de Altamira”.

A proposta atravessou o período de redemocratização do Brasil e se consolidou, por parte dos órgãos governamentais, como uma das obras de energia mais promissoras do país, ainda que sua real concretização se desse em longo prazo. Entretanto, um dos primeiros passos da era pós-militar já seria dado, com a criação, em 1986, do Plano Nacional de Energia Elétrica 1987-2010, que previa a construção de 165 usinas hidrelétricas em todo o Brasil até 2010, sendo 40 na Amazônia Legal (BRASIL, 1987). Dentre as usinas previstas, estaria Kararaô, a primeira, de um complexo de cinco hidrelétricas.

Em 1988, é aprovado pelo DNAEE, extinto órgão regulador do setor elétrico, o relatório final dos estudos de inventário hidrelétrico da Bacia Hidrográfica do Rio Xingu. No documento, previram a construção de duas estruturas hidráulicas de grande porte: a usina hidrelétrica propriamente dita, denominada Kararaô, e a barragem de Juruá, responsável pelo barramento do rio Xingu e controle de vazões. Na proposta inicial, havia uma previsão de geração de 11.200 MW a partir de um reservatório de

1.225 Km², estendendo-se por toda a volta grande, formando um braço no rio Bacajá e atingido alguns quilômetros acima de Altamira (CNEC, 1988).

Se, para o Governo Federal, a proposta de se criar barragens no rio Xingu parecia uma das saídas para a crise energética do país, para os povos do Xingu representava uma catástrofe. A partir de então, se inicia um amplo processo de organização política das populações situadas na região de instalação do complexo hidrelétrico, como acontece em 1987 com o I Encontro dos Povos Indígenas do Xingu. Realizado na cidade de Altamira, o evento reuniu mais de três mil pessoas entre índios e representantes da população local, onde ficou evidente o descontentamento com a política de construção de barragens do Governo Federal. Na ocasião, a índia Kaiapó Tuíra, como sinal de protesto, encostou a lâmina do seu facão no rosto do então diretor da Eletronorte José Antônio Lopes. Durante o mesmo evento, a denominação "Kararaô", que significa "grito de guerra" na língua Kaiapó, foi substituído por Belo Monte, com vistas a não afrontar os povos indígenas.

Em 1994, em um contexto de privatização de empesas estatais e de reestruturação do setor de energia elétrica, o projeto da usina de Belo Monte é revisado por inciativa do DNAEE e da Eletrobrás com o objetivo de "viabilizar sócio-politicamente o empreendimento, subsidiar as decisões relativas à retomada do projeto do AHE Belo Monte no contexto e no horizonte do plano 2015 da ELETROBRÁS" (FIGUEIRA NETTO et al, 2007). Como resultado, surge uma nova proposta de reservatório, com redução de 1.225 km² para 516 Km², através da criação de dois canais de derivação, evitando, assim, a inundação da área Indígena Paquiçamba.

Devido à crise financeira experimentada pelo Brasil na década de 1990, os projetos do Governo Federal para o aproveitamento energético do Xingu seguiram em ritmo lento. Somente no segundo mandato do governo Fernando Henrique Cardoso (1998-2002) é que se criou o Plano Plurianual 2000-2003, também conhecido como "Avança Brasil", a partir do qual se pretendia corrigir a instabilidade econômica por meio de grandes investimentos em infraestrutura. No plano de metas energéticas, a construção da usina hidrelétrica de Belo Monte constituía uma das prioridades do governo. Seguindo essa tendência, em 2001 é assinada a Medida Provisória 2.152-2 de 01/06/2001, também conhecida como "MP do apagão", como uma resposta à crise energética brasileira ocorrida no mesmo ano. Dentre outras medidas, o documento estabelece que o CONAMA promova o licenciamento simplificado de obras do setor

elétrico consideradas de baixo impacto ambiental. Estabelece, também, o Relatório Ambiental Simplificado para o caso de obras em que não se exige o Estudo de Impacto Ambiental (EIA). Imediatamente, desencadeou-se uma reação em cadeia por parte de ONGs e Movimentos sociais em todo o Brasil, que sugeriram a inconstitucionalidade da medida. No caso de Belo Monte, por vezes os estudos de licenciamento foram interrompidos por intervenções judiciais[58].

O principal *lócus* dos fóruns de discussão sobre a usina hidrelétrica é cidade de Altamira, onde são travados os debates a partir de movimentos sociais como o MAB e outras organizações envolvidas. Em 2001, o Movimento pelo Desenvolvimento da Transamazônica e Xingu (MDTX), uma organização composta por 113 entidades, elabora uma carta intitulada “SOS Xingu: um chamamento ao bom senso sobre o represamento de rios na Amazônia”. O documento é introduzido com a seguinte citação: “Esta carta chama a atenção para o autoritarismo como o governo brasileiro, por meio da Eletronorte, vem tentando empurrar mais um projeto de grande impacto na Amazônia” (MDTX, 2001). Nele, constam, ainda, 54 pontos contrários à implantação da usina de Belo Monte, sugerindo que o governo não prossiga com o licenciamento.

3.1.2 Entre o Estado e o capital privado: nasce Belo Monte

A partir de 2003, com a ascensão de Luiz Inácio Lula da Silva à presidência, surge o compromisso de se fazer uma ampla discussão com a sociedade sobre o tema da usina hidrelétrica. Entretanto, em 2005, apenas dois anos após o início de seu mandato, Lula assina o Decreto Legislativo nº 1.785/05, que autoriza a implantação da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, gerando o descontentamento das entidades representativas dos grupos indígenas. As populações atingidas sentiram-se excluídas dos debates e, com a ajuda de grupos ambientalistas, entram como pedido de ação direta de inconstitucionalidade em relação ao Decreto Presidencial, que foi indeferido pelo STF. O processo segue, então, sem grandes constrangimentos, enquanto que os movimentos sociais e o próprio Ministério Público acumulam ações contra o empreendimento.

---

[58] Grande parte dessas intervenções judiciais é reunida no Dossiê Belo Monte, organizado pelo Instituto Socioambiental e disponível em: https://www.socioambiental.org/pt-br/dossie-belo-monte

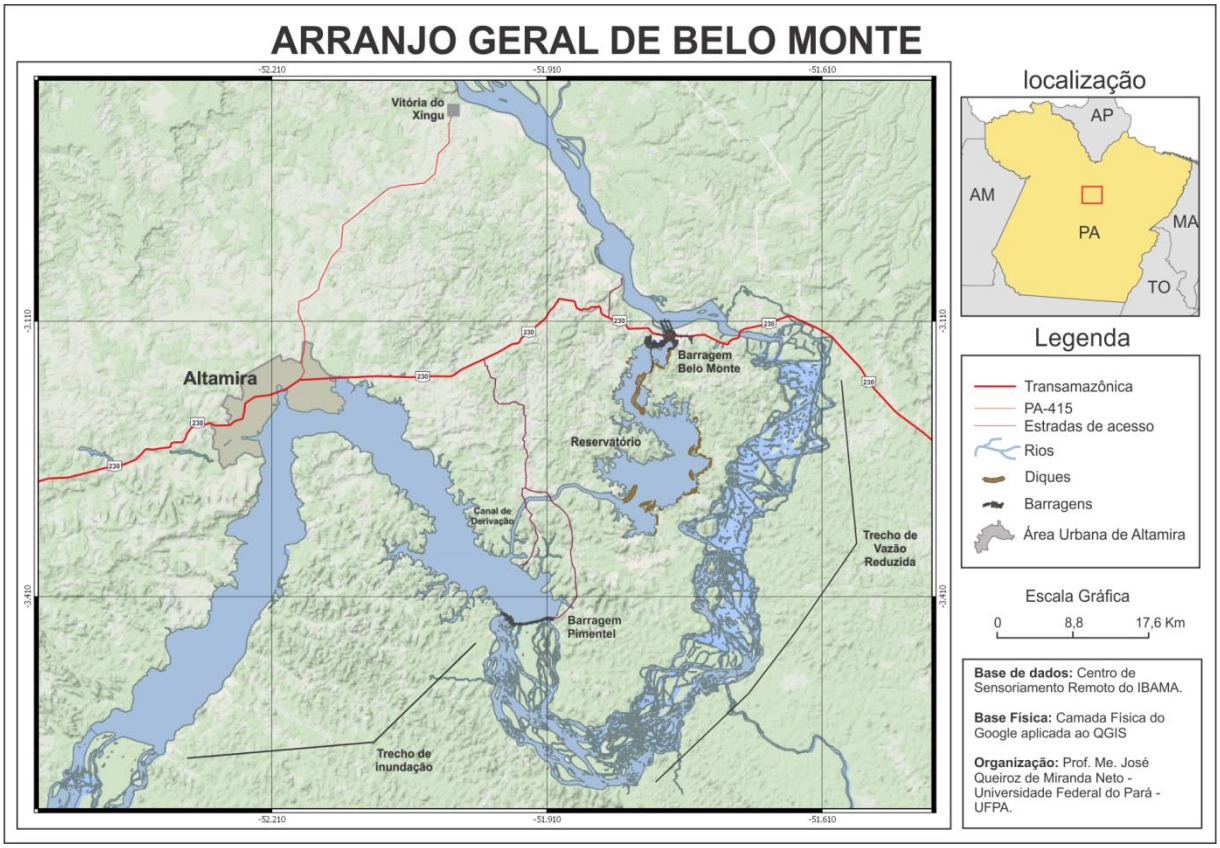
Em 2008, outro episódio marca as discussões a respeito de Belo Monte. Durante um encontro realizado pelo Movimento Xingu Vivo para Sempre (MXVPS), um grupo de indígenas, revoltados com a afirmação de que o governo iria construir Belo Monte custasse o que fosse necessário, entra em confronto com o funcionário da Eletrobrás Paulo Fernando Rezende, que recebe vários cortes no braço (ARINI, 2013). Ao final do evento, o MXVPS divulga a “Carta Xingu Vivo para Sempre”, documento que avalia as ameaças de grandes empreendimentos ao Rio Xingu, em especial a usina de Belo Monte.

Após a divulgação do EIA Belo Monte, em 2009, quatro audiências públicas são realizadas nas cidades de Altamira, Brasil Novo, Vitória do Xingu e Belém. Os eventos foram marcados por protestos e por intervenções do Ministério Público Federal, que salientava a necessidade de mais audiências públicas junto às comunidades atingidas e de uma maior abrangência geográfica, incluindo outros locais atingidos. Além disso, argumentava que o tempo de discussão não seria suficiente para dar ciência do projeto às populações. Em 10 de novembro do mesmo ano, a Justiça Federal suspende o licenciamento de Belo Monte e determina novas audiências, atendendo à solicitação do Ministério Público para que as comunidades atingidas sejam ouvidas.

Também em 2009 surge em Altamira o FORT Xingu, o primeiro grande grupo de apoio local ao empreendimento, composto por representantes comerciais, agricultores e empresários. Trata-se da associação civil com maior número de representantes da região, com mais de 170 instituições cadastradas. Consolidam-se, então, dois grupos com diferentes visões acerca do projeto, de um lado o FORT-Xingu, com tendência a aceitar a construção da usina hidrelétrica mediante o cumprimento das condicionantes propostas e, de outro, o Movimento Xingu Vivo para Sempre (MXVPS), que se mostra contra o projeto em sua origem e nega quaisquer circunstâncias que envolvam sua concretização.

No dia 1º de fevereiro de 2010 é publicada a licença ambiental para a construção de Belo Monte e, em abril do mesmo ano, é realizado o leilão que decide qual grupo de empresas é responsável pela construção da usina e venda da energia, onde se decide pela vitória do Consórcio Norte Energia (NORTE ENERGIA, 2015a). O prazo final para conclusão das obras seria em 2019, com algumas turbinas operando ainda em 2015. Nos primeiros anos da execução do empreendimento ocorreram atrasos devido às constantes paralisações de trabalhadores e protestos

realizados por grupos indígenas nos sítios de construção e acessos viários. Na época, o valor do investimento era de 19,6 bilhões, o que mais tarde foi revisado para 28,8 bilhões. Os detalhes do projeto podem se visualizados a partir do Mapa 11, que identifica as áreas de localização das barragens ao longo da volta grande do Xingu.



Mapa 11 – Arranjo geral de Belo Monte
Fonte: Dados do IBAMA sobre base física do Google; organizado por José Q. Miranda Neto

No cenário apresentado pelo Mapa 11, é possível visualizar dois trechos do rio separados por uma barragem reguladora de vazão: um trecho de inundação à montante da Barragem Pimentel e um trecho de vazão reduzida à jusante. No centro da volta grande se encontra o reservatório formado a partir do desvio do rio Xingu, que se torna possível a partir de um canal de derivação de 20,2 km escavado em rocha. O reservatório é controlado por meio de diques em alguns pontos de sua extensão, com vistas a conter a vazão em direção à barragem de Belo Monte, a partir da qual se gerará a energia com 18 turbinas tipo Francis[59].

[59] As turbinas Francis são usadas principalmente em quedas médias de até 600m e vazões elevadas. Suas características hidráulicas especiais permitem fabricar unidades compactas de alta velocidade, até as potências mais elevadas (http://www.voith.com/br/)

No trecho de inundação se encontra a cidade de Altamira, que será diretamente afetada em algumas áreas urbanas próximas aos igarapés Altamira, Panelas e Ambé, na cota de 100 metros acima do nível do mar. Além de sofrer impactos relativos à inundação, a cidade passa por um conjunto de transformações importantes, como aumento populacional e a expansão da atividade imobiliária.

3.2 BELO MONTE: AGENTES, PROCESSOS E ESCALAS DE AÇÃO

As transformações desencadeadas pelos grandes empreendimentos hidrelétricos permitem refletir sobre como as dimensões da produção, da circulação e do consumo da energia se relacionam em diferentes escalas. Como afirmaram Santos & Silveira (2001), foi a partir da separação entre os centros de comando e os espaços de produção que a energia elétrica passou a atingir a escala do território nacional, superando as antigas formas de produção locais/regionais em unidades de produção (pequenas centrais hidrelétricas ou em termelétricas) situadas geralmente no eixo sul-sudeste. Nesta seção, a usina de Belo Monte será pensada do ponto de vista dos sujeitos que a produzem (empresas do setor energético, grandes empreiteiras, montadoras internacionais e gestores de fundos) e daqueles que consomem a energia dela gerada (em especial, as grandes indústrias eletrointensivas), tomando como referência as transformações nos espaços urbanos que tanto resultam como condicionam a existência de novos ciclos de exploração energética.

No que se refere aos espaços de consumo energético, apresenta-se como ponto de partida um trecho do recente estudo encomendado pelo Ministério de Minas e Energia denominado “Projeção da Demanda de Energia Elétrica para os próximos 10 anos (2015 - 2024)”, que prenuncia uma ampliação da demanda energética no Brasil:

> Prevê-se para o próximo decênio (2015-2024) uma retomada da utilização de capacidade instalada das indústrias de base, sem prejuízo da movimentação gradual da indústria brasileira para uma maior diversificação da indústria manufatureira, tornando-se mais competitiva em segmentos industriais de tecnologia mais avançada, com maior valor agregado, que, gradualmente, deverão ganhar espaço na matriz industrial do País. (BRASIL, 2015, p. 10)

Entre as principais atividades industriais que consomem energia estão a produção de alumínio, de alumina e de bauxita, além da siderurgia (aço bruto), da pelotização, da produção de ferroligas[60] e de cobre, sendo as regiões sudeste e centro-oeste as maiores consumidoras no cenário projetado até 2024 (BRASIL, 2015). Grande parte desses produtos se destina à exportação e segue, por conseguinte, uma tendência de demanda internacional, de maneira que o crescimento da indústria eletrointensiva se vincula às perspectivas de grandes mercados como a China e os Estados Unidos.

No caso da China, a demanda por ferro, aço, alumínio e outras *commodities* minerais possuem estreita relação com o intenso processo de urbanização deste país. Em entrevista recente realizada pelo *site* de notícias Brasil de Fato, David Harvey argumenta que:

> É preciso olhar para a macroeconomia. A única coisa que manteve o capitalismo vivo no mundo nos últimos anos é a urbanização chinesa. Se esse projeto maciço não tivesse acontecido e se ele não tivesse sido acelerado como foi depois de 2007/2008, grande parte da América Latina teria entrado em crise naquele período. (Brasil de Fato, 28 de dezembro de 2015)

Em 2009, uma reportagem do *site* de notícias BBC denominada “Crise muda perfil das exportações brasileiras” salientava que, devido à crise internacional de 2008, pela primeira vez desde 1978 a participação dos produtos básicos (*commodities*) ultrapassava a venda de produtos manufaturados. Por um lado, as importações de produtos brasileiros pelos Estados Unidos foram fortemente afetadas pela crise e, por outro lado, a China ainda se mantinha firme na importação de minérios do Brasil, de modo que “a crise também desempenhou um papel catalisador no fortalecimento da China enquanto principal destino das exportações” (BBC, 9 de setembro, 2009).

Um dos fatores cruciais para essa realidade é a superurbanização, isto é, a incorporação de novos espaços para a continuidade dos ciclos de produção e realização da mais-valia ou, como sugere Harvey (2006 [2013]), trata-se de uma das formas de absorção da superacumulação capitalista. Essa estratégia, segundo Santos (2015, p. 26), está associada à hipótese de que “a urbanização do território e da sociedade é mais condição da industrialização e da realização da mais-valia do que o fenômeno por elas induzido”. Por essa lógica, a ampliação do setor imobiliário e as

[60] Ligas metálicas especiais produzidas com alta tecnologia.

obras de construção civil já constituem, por si só, fatores para a absorção de capital e de trabalho anteriormente acumulados no processo. Esses novos investimentos, por conseguinte, se deslocam para as periferias dos espaços econômicos, abrindo novas fronteiras urbanas (SANTOS, 2015).

Retornando-se ao caso do Brasil, o estudo de projeção de demanda de energia elétrica aponta uma relação entre o consumo energético e o aumento do número de domicílios particulares permanentes, ainda que se verifique um decréscimo da taxa de crescimento da população. Ocorre, assim, uma expansão urbana acelerada, sobretudo estimulada pelo financiamento habitacional:

> A queda do crescimento populacional, em virtude, especialmente, da queda da taxa de fecundidade total, o aumento de renda observado nos últimos anos e o estímulo ao financiamento habitacional são fatores que levaram ao aumento do número de domicílios (BRASIL, 2015, p. 5).

Desse modo, o contexto de ampliação do consumo energético, baseado nas premissas básicas de crescimento nacional (ampliação da renda e expansão do mercado imobiliário) e nas premissas macroeconômicas (demanda produtiva mundial em relação às *commodities* da mineração), demarca uma racionalidade produtiva que se encontra intimamente vinculada à reestruturação urbana. Há, portanto, uma forte relação entre a produção energética no Brasil (com destaque ao aproveitamento do potencial energético na Amazônia) e o atendimento das demandas do mercado nacional e internacional. Por essa razão, as grandes indústrias eletrointensivas participam ativamente em grandes empreendimentos hidrelétricos enquanto autoprodutoras[61]. Esse é o caso das empresas Vale e Sinobrás, que fazem parte da composição acionária de Belo Monte e representam a associação direta entre o capital energético e o capital da indústria da mineração (ver Quadro 10). Tal realidade permite, então, questionar a respeito dos sujeitos que se integram ao mercado da produção energética, de modo a se perceber as estratégias de centralização do capital nesse setor em específico.

No caso da Norte Energia S.A., a composição acionária da empresa é formada pelo Grupo Eletrobrás (*holding* do sistema elétrico brasileiro) e empresas de capital

[61] Segundo o Decreto nº 2.003, de 10 de setembro de 1996, trata-se da pessoa física ou jurídica ou empresas reunidas em consórcio que recebam concessão ou autorização para produzir energia elétrica destinada ao seu uso exclusivo.

essencialmente privado. O modelo acionário adotado reflete a reestruturação do setor de energia elétrica no Brasil, definido pela Lei de Concessão dos Serviços Públicos (Lei 8.978 de 1993)[62]. A partir desta, o antigo sistema de monopólio estatal[63] é substituído por um novo modelo institucional baseado na privatização de empresas e na atração dos capitais com vistas à expansão da atividade no território nacional. O quadro 10 aponta os detalhes dessa composição acionária:

QUADRO 10 - COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA DA NORTE ENERGIA S.A.

Grupo	Part. %	Empresa	Part. %
Grupo Eletrobrás	49,98	Eletrobrás	15
		Chesf	15
		Eletronorte	19,98
Entidades de Previdência Complementar	20	Petros	10
		Funcef	10
Sociedade de Propósito Específico	19,77	Belo Monte participações S.A (Neo Energia S.A)	10
		Amazônia (Cemig e Light)	9,77
Autoprodutoras	10	Aliança Norte Energia (Vale/Cemig)	9
		Sinobrás	1
Outras Sociedades	0,25	J. Malucelli Energia	0,25
TOTAL	**100**		**100**

Fonte: Norte Energia, 2015a.

Pela leitura do Quadro 10, é possível visualizar a proeminência do Grupo Eletrobrás (*holding* do Sistema Elétrico Brasileiro) na composição da Norte Energia S.A., com 49,98%. Incluem-se também os administradores de fundos de previdência complementar Petros (funcionários da Petrobrás e de outras empresas do setor petroquímico) e Funcef (empregados da Caixa Econômica Federal), ambos com 10% de participação. As sociedades de propósito específico, por sua vez, são aquelas criadas para a finalidade única de desenvolvimento do empreendimento hidrelétrico. Nesta categoria se inclui a Belo Monte participações S.A., empresa controlada pela Neoenergia, um grupo privado de grande destaque no setor elétrico nacional. Outra sociedade de propósito específico é a Amazônia Energia, controlada pela Companhia Energética de Minas Gerais (Cemig) e pela Light S.A., ambas empresas privadas de

[62] Um resumo da evolução do setor elétrico brasileiro, que inclui a reestruturação do setor e a abertura ao capital privado, está disponível em: http://www.ons.org.br/

[63] Com a criação da Eletrobrás, em 1962, se tem no país um novo arranjo institucional para o setor de energia elétrica, baseado no maior controle do Estado na produção, distribuição e comercialização de energia. Nas décadas seguintes o modelo em questão se consolidou a partir da encampação das empresas de energia elétrica estrangeiras mediante indenização. Esse sistema baseado no monopólio estatal, entretanto, se esgotou entre as décadas de 1980 e 1990 (MALAGUTI, 2009).

geração, comercialização e distribuição de energia elétrica. O quadro acionário também é composto pelas autoprodutoras Aliança Norte Energia (Vale[64] e Cemig) e a Siderúrgica Norte Brasil S.A. (Sinobrás). O Grupo J. Malucelli Energia, com sede em Curitiba – PR e atuante no setor de energia em oito estados brasileiros, participa com 0,25% das ações da Norte Energia S.A.

Para além dessa composição, a Norte Energia S.A. contratou para a realização das obras civis o Consórcio Construtor Belo Monte (CCBM) composto por 10 empresas do ramo energético e da construção civil (ver Gráfico 2), tornando ainda mais complexa a participação do setor privado na construção e operação da usina de Belo Monte. Essas empresas atuam com mais força na fase de instalação do grande empreendimento (abertura dos canais e instalações em concreto).

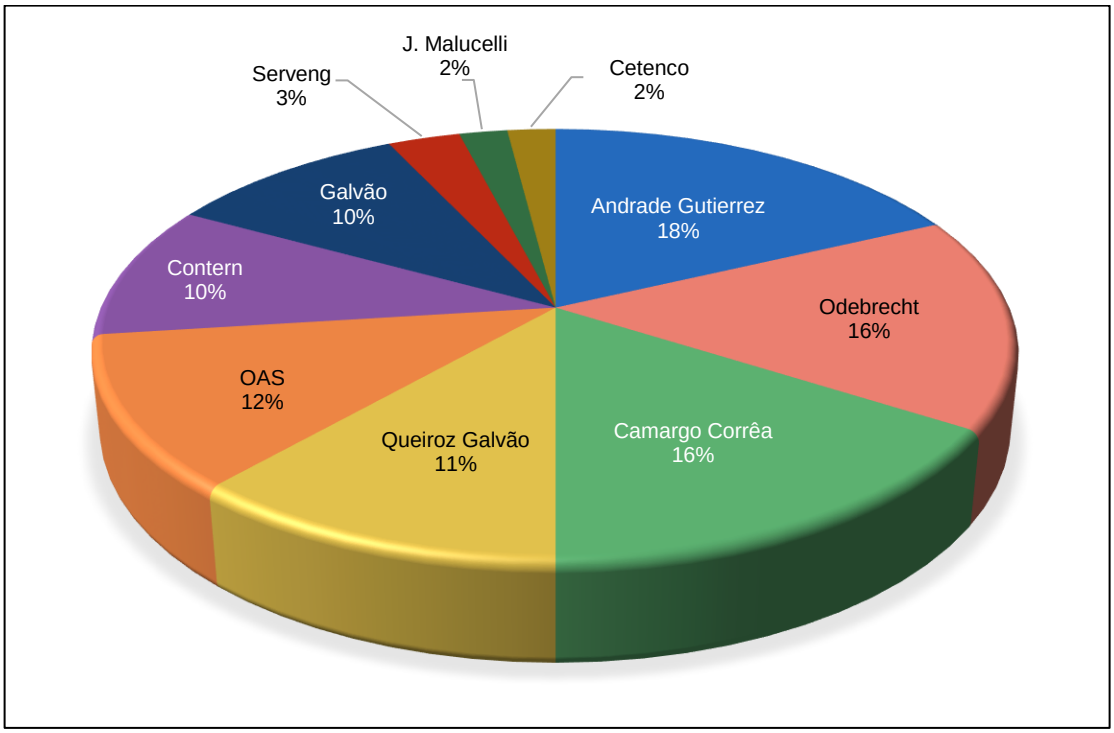


Gráfico 2 - Composição acionária da CCBM
Fonte: https://www.consorciobelomonte.com.br/Publico.aspx?id=2

Outras empresas estão ligadas diretamente ao desenvolvimento do projeto hidrelétrico na parte relacionada à montagem eletromecânica[65], como Engevix e Toyo

[64] Em outubro de 2014 ocorreu uma alteração do quadro societário da Companhia decorrente da transferência das ações detidas pelo acionista Vale S.A. para a sua subsidiária integral, a Aliança Norte Energia Participações S.A. (NORTE ENERGIA, 2014).
[65] Trata-se da construção das estruturas que dão suporte ao funcionamento eletromecânico de Belo Monte, a exemplo da instalação das turbinas. Para essa atividade a Norte Energia estabeleceu contratos que somam 1,26 bilhão (http://www.norteenergiasa.com.br/)

Setal, assim como fabricantes de componentes específicos: a francesa Alstom, a alemã Voith e a austríaca Andritz.

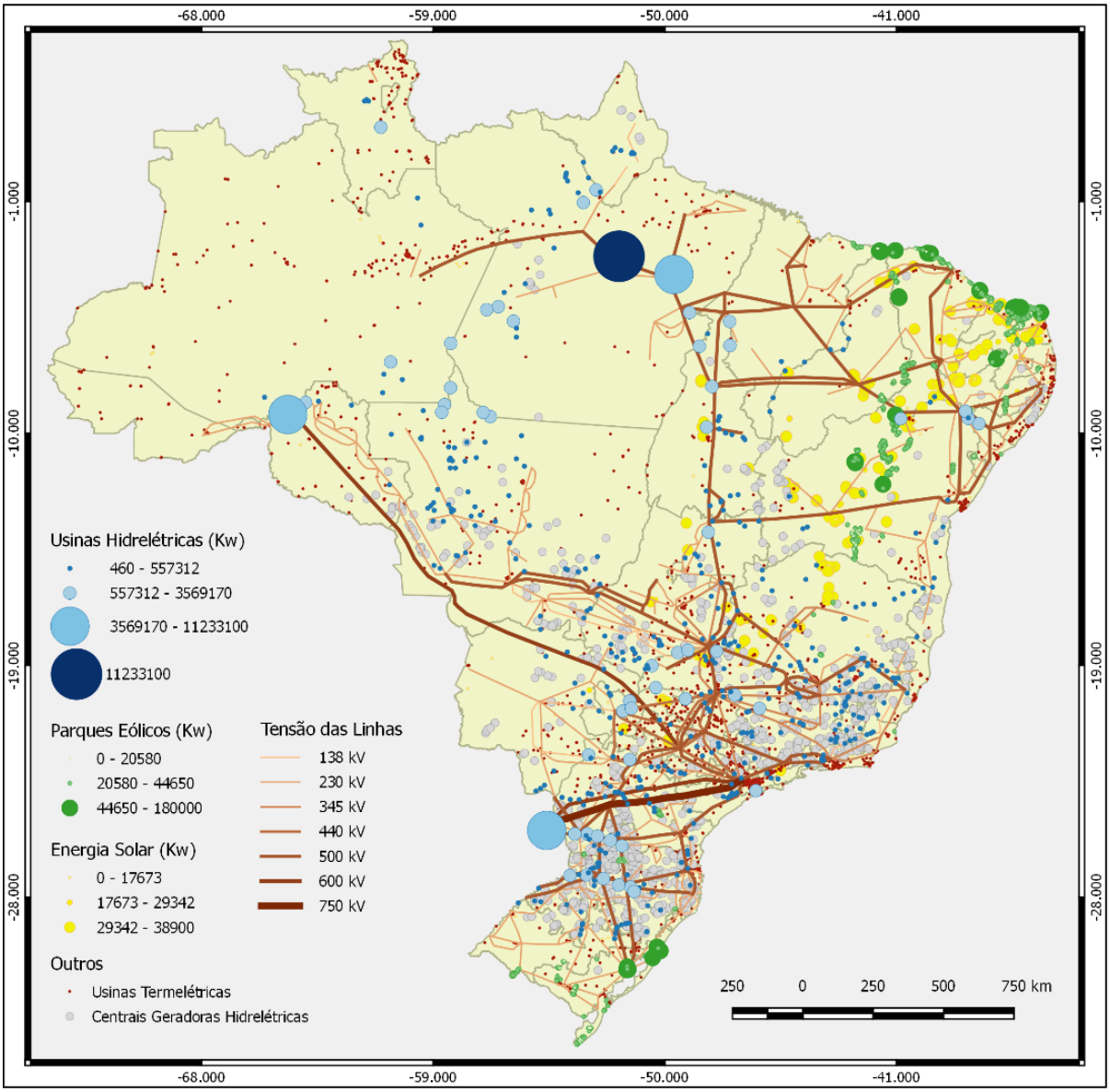
A Norte Energia, por sua vez, coordena todo o processo desde a construção até a operação da usina hidrelétrica, incluindo a gestão das atividades meio (escritório e afins) e das condicionantes do projeto hidrelétrico (obras e ações diversas de mitigação dos impactos na área atingida).

A circulação da energia elétrica acontece através do Sistema Interligado Nacional (SIN), que integra a energia gerada em diversas fontes (com predomínio de usinas hidrelétricas) e vários proprietários (públicos e privados). O sistema em questão possui tamanho e características que permitem considerá-lo único em âmbito mundial[66]. Essa solução técnica foi uma das formas utilizadas para modernizar o processo de produção e a circulação de energia no país, como apontam Théry & Théry (2016, p. 1)

> A produção e a circulação de energia elétrica articulam regiões produtoras (cuja localização depende dos recursos naturais e dos equipamentos construídos para usá-los) com as regiões consumidoras (aquelas onde a concentração da população e da atividade econômica cria uma forte demanda). A matriz energética brasileira é essencialmente baseada na hidroeletricidade e o potencial hidrográfico ainda pouco explorado encontra-se na região norte do pais, provocando a o distanciamento entre as fontes de produção e de consumo.

O Mapa 12 apresenta alguns detalhes no SIN (identificado a partir das linhas de transmissão), com informações a respeito da capacidade das usinas de geração de energia e das linhas de transmissão no país. Na representação em questão, nota-se a importância da região Norte no contexto nacional, com especial destaque as usinas de Belo Monte (em construção), Tucuruí e Santo Antônio (recentemente construída).

[66] Informação obtida em:<http://www.ons.org.br/conheca_sistema/>



Mapa 12 - Sistema Elétrico Brasileiro
Fonte: dados da ANEEL organizados por José Q. Miranda Neto

No Mapa 12 se observa um número maior de linhas de transmissão (e maiores tensões elétricas) no eixo Sudeste-Sul (com destaque aos estados de Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Santa Catarina) que se articulam com espaços de elevada produção nas regiões Norte (a partir de hidrelétricas de alta capacidade) e Nordeste (a partir de hidrelétricas, centrais eólicas e energia solar fotovoltaica). Essa maior densidade nas linhas de transmissão na região concentrada do Brasil se relaciona ao atendimento de uma demanda vinculada à “indústria acelerada, e ao mesmo tempo a chegada invasora dos modelos globais de aproveitamento hidrelétrico” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 71). O sistema energético nacional está baseado, portanto, em uma lógica de integração entre espaços de consumo de energia e os espaços de

produção, onde vários tipos de capitais (financeiro, imobiliário e produtivo) se articulam em um sistema que envolve a produção energética e as transformações no ambiente construído. Nessa perspectiva, o componente da urbanização e sua recente aceleração é um fator que retroalimenta a produção hidroelétrica, sendo o espaço amazônico uma fronteira aberta para esse tipo de atividade.

Mas de que forma os espaços de produção, circulação e consumo de energia elétrica se articulam no contexto de instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte? Para se entender essa questão, é necessário discernir as conexões técnicas, econômicas e institucionais ligadas à produção de energia. A partir do esquema da Figura 10, apresenta-se um conjunto de relações deflagradas com a crise do setor de energia elétrica e sua reestruturação na década de 1990. Trata-se do momento em que o Estado passa de interventor para regulador do sistema, notadamente a partir do controle acionário estabelecido junto à Eletrobrás (que detém 67% do capital social da empresa) e das regulamentações técnicas e econômicas da ANEEL. A Eletrobrás, como *holding* de um grupo maior de subsidiárias, torna ainda mais complexa a relação público/privado no controle da produção energética nacional, uma vez que envolve um conjunto de empresas privadas, fundos de pensão, bancos (Caixa e BNDES) e fundos de investimento como JP MORGAN Chase Bank (ELETROBRÁS, 2016). Trata-se, então, de um modelo de ampla participação do capital privado que produz arranjos institucionais diferenciados em cada novo empreendimento instalado no Brasil.

No caso da usina de Belo Monte, a Norte Energia S.A. entra no circuito de produção e comercialização da energia elétrica com empresas tradicionais do setor (Light, Cemig e J. Malucelli Energia) em associação com fundos de pensão (Petros e Funcef), autoprodutores ligados ao circuito agromineral (Vale e Cemig), grandes empresas da construção civil (CCBM) e fornecedores internacionais de equipamentos eletromecânicos. Essa associação de diversas frações do capital energético, financeiro e da construção civil atua para atender (em nível superior) as demandas do capital produtivo (mineração, construção, papel/celulose, ferroligas etc.), porém em regiões espacialmente distantes das áreas de produção energética, onde as vantagens das economias de escala já estão historicamente desenvolvidas. Uma parte dessa produção atende as demandas nacionais (indústria, produção de infraestruturas e empresas agropecuárias) e outra, mais substancial, é destinada aos principais mercados de *commodities* internacionais, como China e EUA.

O que resta, então, para os espaços de produção? Além dos *royalties*[67] previstos na legislação brasileira, se instala um conjunto técnico necessário ao controle geográfico da força de trabalho (Vilas planejadas), às atividades de logística (infraestrutura e melhoria do sistema viário regional) e às diversas intervenções de suporte e de mitigação previstos nos planos de execução dos empreendimentos. Essa integração desigual do território reforça a característica apresentada por Santos & Silveira (2001, p. 141) sobre as relações entre a região concentrada e o resto do território, quando afirmam que

> Hoje, graças as possibilidades técnicas do período, o trabalho pode ser repartido entre muitos lugares, de acordo com a sua produtividade para certos produtos. Isso leva a refuncionalizar áreas portadoras de densidades pretéritas e ocupar áreas até então rarefeitas. Em todos os casos, modifica-se o valor de cada pedaço do território e aumenta a cooperação.

Na figura 10 é possível identificar, ainda, que a expansão das atividades comerciais, de transporte e de serviços públicos e a ampliação do consumo residencial são comuns aos espaços de produção e aos espaços de consumo energético. Entretanto, os serviços e atividades gerais que se desenvolvem nos espaços de produção, diferentemente do que ocorre nas áreas de consumo, têm um ciclo de ascensão e declínio muito rápido, representando um momento de surto que será devidamente evidenciado no capítulo 5.

Apesar de ser um esquema representativo de Belo Monte, acredita-se na possibilidade de adaptação deste à realidade de outras hidrelétricas no Brasil, uma vez que a lógica que fundamenta esse conjunto de relações atende, como citado anteriormente, às premissas macroeconômicas (das trocas do mercado internacional) e as premissas básicas de crescimento nacional e integram os espaços de produção e consumo de energia de modo semelhante.

---

[67] Trata-se da Compensação financeira pela Utilização dos Recursos Hídricos (CFURH), que no total soma R$ 160 milhões anuais. Destes, R$ 70 milhões são destinados ao Governo do Estado e R$ 88 milhões aos municípios da área de influência direta da usina hidrelétrica. Os municípios mais beneficiados são: Altamira, com R$ 35 milhões/ano e Vitória do Xingu, que receberá, por ano, o equivalente a quatro vezes a arrecadação anual do município. Brasil Novo, que possui apenas 1% do reservatório em seu território, receberá apenas 61 mil reais em royalties. Segundo um estudo do Ministério das Minas e Energia (2009), há três justificativas para o pagamento de Royalties: a) a existência da propriedade; b) a exaustão dos recursos; e c) a renda econômica, isto é, as diferentes qualidades dos locais de extração mineral determinados pela renda diferencial.

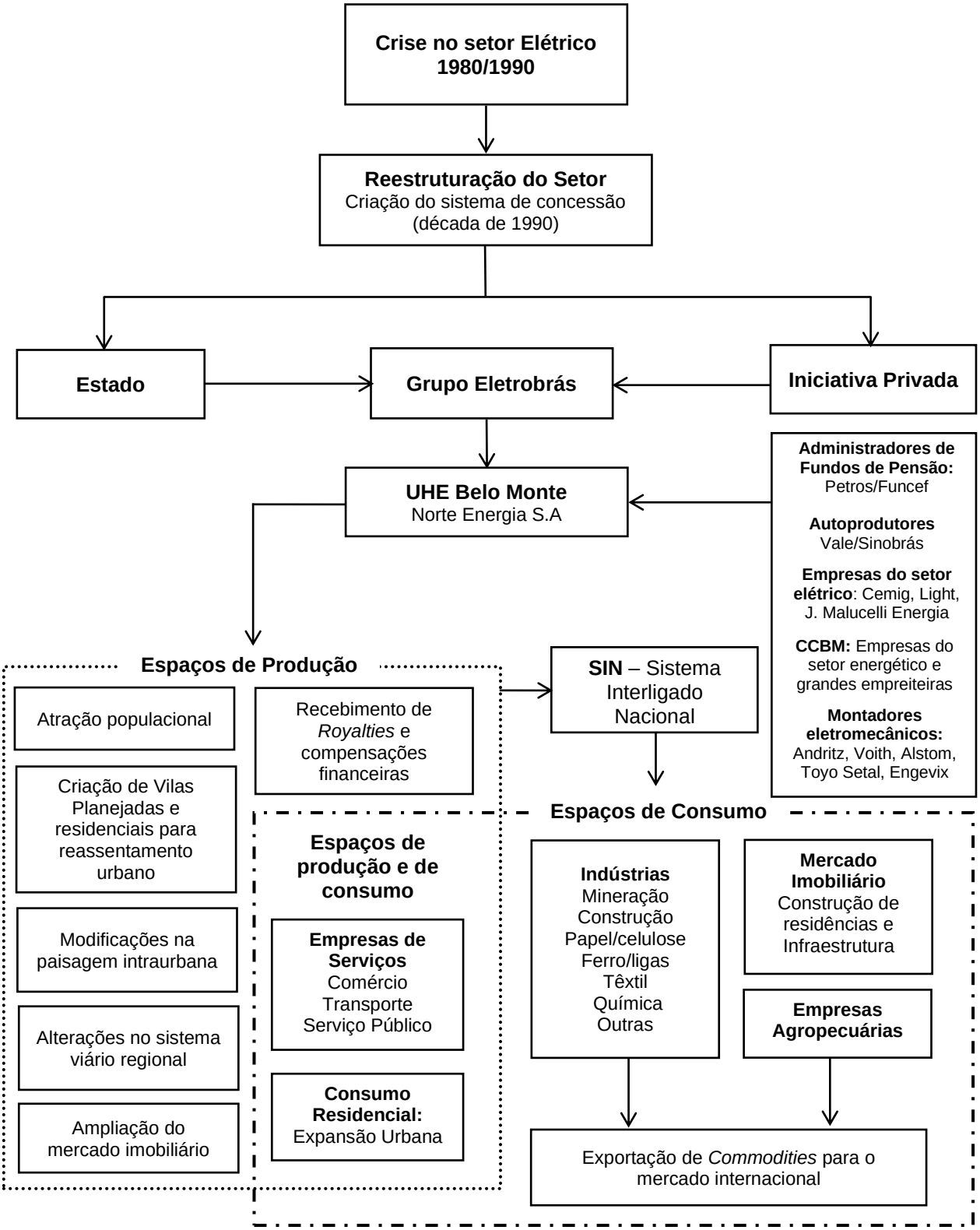


Figura 10 – Belo Monte e integração entre nos espaços de produção e consumo de energia
Fonte: Organizado por José Q. Miranda Neto

O esquema da Figura 10 foi produzido com o objetivo de se fazer uma aproximação entre a reestruturação produtiva (e institucional) do setor energético e a implicação nos espaços de produção e de consumo de energia elétrica, mas os nexos que vinculam os eventos desenvolvidos nessas áreas ao fenômeno da reestruturação urbana não podem ser definidos *a priori*. Como se especificou no Capítulo 1, nem todas as transformações que se processam nos espaços urbanos do Brasil significam rupturas estruturais, havendo a necessidade de perscrutar cada mudança de acordo com as determinações (econômicas, políticas, demográficas etc.) que afetam a dinâmica urbana da região em estudo, assim como a profundidade e a extensão de cada evento. No caso das hidrelétricas construídas na década de 1980, por exemplo, vários estudos relacionam a expansão desses grandes empreendimentos com a ampliação da segregação socioespacial[68] e a intensificação de conflitos territoriais nas áreas em que se instalam ou próximos a elas (TRINDADE JÚNIOR & ROCHA, 2002; ROCHA, 2008; SILVA, 2013). Com a iminência da instalação da usina de Belo Monte na região de influência da Altamira, alguns fenômenos pedem especial atenção por sinalizar efeitos semelhantes na dinâmica urbana e por isso merecem ser analisados de modo criterioso.

Mesmo antes da instalação da usina hidrelétrica, algumas tendências relacionadas a esse contexto começam a se manifestar, notadamente no espaço intraurbano de Altamira. Esses indícios já apontam a existência de um circuito que envolve a constituição de grandes empreendimentos e as alterações nos espaços de produção energética, como foi sintetizado na Figura 10.

3.2.1. A instalação da Usina Hidrelétrica e as redefinições iniciais

Como evidenciado no início deste Capítulo, a usina hidrelétrica de Belo Monte tem a sua licença de instalação liberada em 2010, a partir de quando se iniciam os procedimentos necessários à recepção do grande volume de trabalhadores que estaria por vir, assim como as prospecções iniciais para instalação do grande projeto. Conforme salienta Ribeiro (1987) uma das características dos Projetos de Grande

[68] Neste caso em específico, a segregação está relacionada a criação de Vilas Planejadas (*Company Towns*) que expressam uma concepção urbanística fechada e possuem certa autonomia econômica e política em relação ao contexto local e regional onde se inserem. (ROCHA, 2008).

Escala (PGE) é que, em geral, são construídos em áreas relativamente isoladas ou de difícil acesso. Por esse motivo, uma das primeiras tarefas do projeto é conectar o território através de novos sistemas de transporte e comunicação, ligando este aos centros mais dinâmicos onde se possa administrar capital e mão de obra.

Entre as bases logísticas utilizadas por esses grandes empreendimentos estão as cidades mais próximas, porém é comum que estas estejam situadas em áreas cujas condições sociais e materiais sejam historicamente precárias, levando os planejadores a elaborar ações no intuito de adequar as aglomerações urbanas à realidade exigida pelo projeto. Essas operações serão denominadas, aqui, de "intervenções de suporte", isto é, as ações que se desdobram nos acréscimos técnicos e funcionais aplicados às áreas urbanas adjacentes e voltados ao desenvolvimento do projeto hidrelétrico, ainda que tais áreas não sejam afetadas diretamente pela inundação das barragens. Nesse caso, as cidades passam a atuar, dentre outras funções, como: a) locais para assentamento de parte dos trabalhadores da obra; b) pontos de acesso para o sistema de transporte; c) centros de oferta/distribuição de bens e de serviços; d) área de suporte institucional, com utilização de órgãos públicos e não públicos (juntas comerciais, cartórios, associações etc.); e e) locais de utilização do sistema bancário (agências bancárias ou postos avançados de atendimento).

Entre as intervenções de suporte realizadas em Altamira, encontra-se a instalação de Vilas Planejadas e de áreas para a habitação dos trabalhadores da obra. Nesse caso, por ausência de áreas específicas para abrigar a população nas proximidades do projeto hidrelétrico a cidade passou a concentrar grande parte dos migrantes pioneiros, gerando algumas consequências na dinâmica local. Entre 2011 e 2014, um total 45.934 trabalhadores diretos foi admitido pelo empreendimento (CCBM, 2014), incluindo atividades ligadas às obras (atividade braçal, operadores de máquinas, supervisores de obra etc.), aos escritórios (funções intermediárias de administração) e às funções executivas (direção e supervisão). Se comparado com a população do município de Altamira medida em 2010, esse contingente chega a 46% dos residentes, o que evidencia a ampla capacidade de recrutamento do grande projeto.

O processo migratório para a área de grandes empreendimentos hidrelétricos se relaciona às diferenças econômicas do Brasil e da existência de uma superpopulação relativa ou, nos termos de Marx (2013, p. 705) "uma população trabalhadora adicional relativamente excedente, isto é, excessiva para as

necessidades médias de valorização do capital e, portanto, supérflua". O fato de se constituir "excedente" não significa que é descartada do processo, mas, ao contrário, é tomada como reserva para os momentos de expansão da atividade econômica, como na construção de grandes obras ou na existência de surtos industriais. Porém nem sempre há, em dado local ou região, um exército de reserva pronto para ser utilizado nos momentos de maior demanda. Nesse caso, a divisão territorial do trabalho cumpre o seu papel, possibilitando mobilizar fluxos de trabalhadores dispensados em outras regiões e em outros momentos da exploração, realimentando o "ciclo das hidrelétricas". Conforme argumenta Becker (1997, p. 334) "o capital pode escolher a força de trabalho onde melhor lhe convier e da forma que lhe for mais rentável, pois crescem de forma assustadora os estoques de população excedente".

A massa de trabalhadores começa a chegar aos locais de obras em 2011, a maioria pelo sistema de recrutamento da Norte Energia, que criou bases em várias cidades para arregimentar os trabalhadores necessários. Alguns foram alocados em Altamira, localizada a 54 km de Belo Monte, através do serviço de 28 hotéis que, por algum tempo, se tornaram exclusivos do projeto hidrelétrico. Outros trabalhadores, entretanto, migraram de forma espontânea, sem alojamentos e outras garantias por parte da empresa responsável. Em frente à rodoviária de Altamira, um acampamento improvisado foi instalado por um grupo de migrantes espontâneos. O "hotel calango", como foi denominado, representava o quadro de degradação humana no primeiro mês de obras de Belo Monte, cuja paisagem pode ser descrita por dezenas de redes afixadas às árvores do local, onde os migrantes se abrigavam juntamente a seus pertences[69]. A expectativa era, justamente, a absorção por algum posto de trabalho formal ou informal.

Por conta da pressão populacional nos primeiros meses de trabalho, os preços dos aluguéis chegaram a superar a taxa de 300% em 2011 (Portal G1, 2011), uma vez que as residências disponíveis para locação foram absorvidas quase em sua totalidade, especialmente entre 2010 e 2013. Soma-se a esse quadro, a pressão sobre a oferta de bens e serviços na cidade, com impacto direto nos preços ao consumidor, especialmente no que se refere aos alimentos e aos serviços básicos (educação, saúde, transporte etc.). Como forma de atender a demanda inicial de

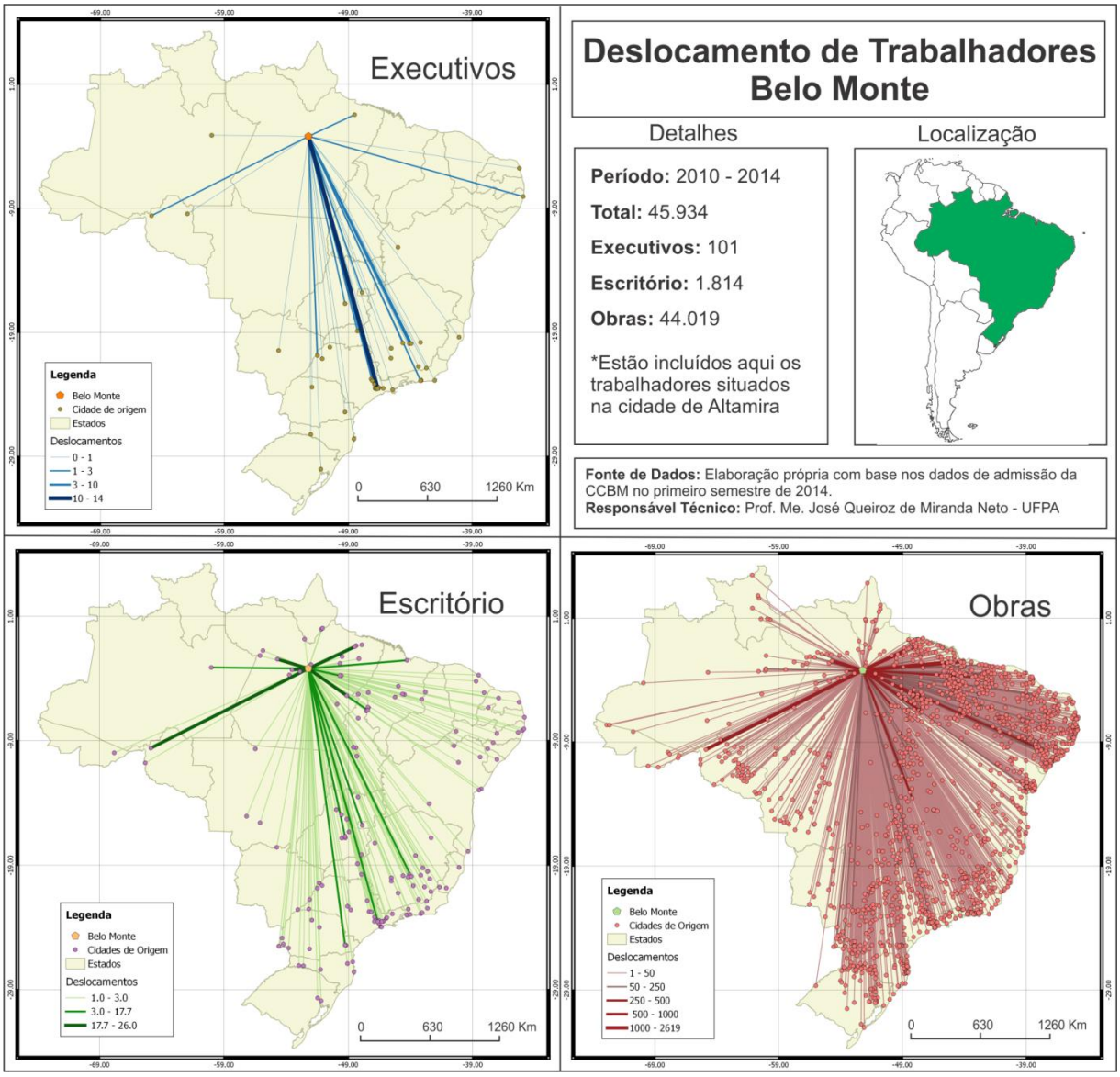
[69] Esse cenário foi veiculado em nível nacional pelo programa "Profissão Repórter", da Rede Globo em 20 de novembro de 2012. A entrevista completa se encontra disponibilizada na rede social YouTube no endereço https://www.youtube.com/watch?v=ke1GEgwzUj0

alimentação e outros itens importantes da cesta básica, alguns comerciantes abriram anexos improvisados em seus estabelecimentos, outros criaram tendas. Nos supermercados, as prateleiras rapidamente se esvaziavam e alguns produtos como carne e laticínios se tornaram escassos. Os bancos lotavam ao ponto de as filas se estenderem para as calçadas, especialmente por trabalhadores que pretendiam depositar parte dos seus salários para enviar às suas famílias, muitas das quais situadas em outros estados do país[70].

O Mapa 13 representa as cidades de origem desses trabalhadores no Brasil entre 2011 e 2014, baseado nos dados de admissões fornecido pela CCBM (2014). Nas representações propostas, é possível observar que os maiores feixes de deslocamento ligados às obras estão no Nordeste do país, ao passo que os profissionais de alta qualificação (executivos) se originam das regiões mais desenvolvidas economicamente e concentradas nos estados de São Paulo e Minas Gerais. Há, nesse caso, diferenças regionais associadas às distintas funções dos trabalhadores ligados ao projeto hidrelétrico.

No que tange aos executivos, estes se deslocam primordialmente de São Paulo (14) e Belo Horizonte (10). De todas as demais cidades apresentadas, não partem mais que três funcionários dessa categoria. Por esse dado, é possível visualizar um dos aspectos da desigualdade técnica do país: a existência “regiões do mandar” (caracterizada pelas disposições de comando) e as “regiões do fazer” (onde se executam as tarefas previamente concebidas), como bem expuseram Santos & Silveira (2001).

[70] Essas informações são incluídas como observação e contatos diretos do autor desta tese, que entre 2012 e 2014 vivenciou a chegada dos trabalhadores em Altamira e suas consequências.



Mapa 13 – Deslocamentos de trabalhadores para Belo Monte
Fonte: Miranda Neto (2015)

Os deslocamentos para cargos de escritório, por sua vez, envolvem 1.814 admitidos no período. Desses, 1.465 foram absorvidos da cidade de Altamira, tendo em vista a previsão dos estudos de licenciamento de que 60% a 70% dos trabalhadores seriam locais. Na tabela 3 estão arroladas as principais cidades (sete primeiras) de origem dos trabalhadores recrutados para as atividades de escritório no projeto Belo Monte.

TABELA 3 – CIDADES DE ORIGEM DE TRABALHADORES (ESCRITÓRIO)*

Posição	***Cidade***	***Estado***	***Número de Funcionários***
1°	Altamira	Pará	1.465
2°	Belém	Pará	26
3°	Santarém	Pará	19
4°	Brasil Novo	Pará	18
4º	Marabá	Pará	18
4º	Porto Velho	Rondônia	18
5º	Vitória do Xingu	Pará	14
6º	Belo Horizonte	Minas Gerais	13
7°	Tucuruí	Pará	11
TOTAL			1.602

Fonte: Consórcio Construtor Belo Monte (CCBM)
*Apenas as sete primeiras.

No que se refere a essa categoria de trabalhadores, observa-se o destaque aos fluxos regionais (ver Mapa 13), com um número maior de trabalhadores provenientes de Belém e de centros regionais importantes, como Santarém e Marabá. Das cidades da rede urbana de Altamira, apenas Brasil Novo e Vitória do Xingu estão entre primeiros. No caso da capital Porto Velho, situada nas proximidades de onde estão sendo construídas as Barragens de Jirau e Santo Antônio, trata-se do chamado “Ciclo das Hidrelétricas”. Tal fenômeno consiste no deslocamento cíclico entre as hidrelétricas, isto é, quando as obras que estão em fase de conclusão começam a gerar grandes excedentes de mão de obra e passam a fornecer trabalhadores para outras usinas em estágio inicial de desenvolvimento. Esse processo não acontece apenas em relação aos trabalhadores diretos, mas também àqueles que se especializam em atividades próprias desses grandes empreendimentos e que migram continuamente entre as obras, que são popularmente conhecidos como “barrageiros”.

A representação mais densa, entretanto, é aquela relacionada aos trabalhadores dos canteiros de obras, que se originam de mais de 1.500 cidades do Brasil. Estes somam, no total, mais de 44 mil admissões e se destinam aos sítios Pimental e Belo Monte (locais de instalação das barragens) e também à construção dos canais, diques e demais obras envolvidas. Mais uma vez, a cidade de Altamira se destaca, com 12.141 trabalhadores, conforme se pode identificar na Tabela 4.

TABELA 4 – CIDADES DE ORIGEM DE TRABALHADORES (OBRAS)*

Posição	***Cidade***	***Estado***	***Número de Funcionários***
1°	Altamira	Pará	12.141
2°	Tucuruí	Pará	2.619
3°	Santarém	Pará	1.574
4°	Belém	Pará	1.520
5º	São Luiz	Maranhão	1.185
6º	Pinheiro	Maranhão	1.161
7º	Porto Velho	Rondônia	1.095
8º	Marabá	Pará	757
9º	Estreito	Maranhão	658
10º	Abaetetuba	Pará	630
11º	Ananindeua	Pará	536
12º	Breu Branco	Pará	520
13º	Presidente Sarney	Maranhão	463
14º	Brasil Novo	Pará	434
15º	Chapadinha	Maranhão	406
TOTAL			25.699

Fonte: Consórcio Construtor Belo Monte (CCBM)
*Apenas as sete primeiras.

Ao que se percebe, o recrutamento de trabalhadores toma como prioridade aqueles situados em Altamira, que até 2014 detinha 27% dos operários vinculados às obras. Dentre as cidades da rede urbana de Altamira, entretanto, apenas Brasil Novo está entre as 15 primeiras, o que se permite concluir que a proximidade dos locais de obras não constitui um critério preponderante para o recrutamento. Os estados do Pará e do Maranhão são os que mais ofertam funcionários dessa categoria, os quais participam com 55% e 19%, respectivamente. Um dos locais de destaque é a cidade de Pinheiro - MA, que sozinha deslocou 1.661 de seus trabalhadores para os locais de obras[71]. Chama a atenção, portanto, a grande quantidade de trabalhadores da região nordeste, que ao todo somam 28%, dado que evidencia a presença de uma população excedente pronta para ser utilizada nas grandes obras de infraestrutura ao longo do país. O caso de Porto Velho se relaciona, mais uma vez, ao ciclo das hidrelétricas, com a desmobilização dos trabalhadores das usinas de Jirau e Santo Antônio, ambas no rio Madeira.

A Figura 11 apresenta, a partir de um mapa de Kernel, as áreas de maior concentração da população que se deslocou para a área da usina hidrelétrica entre 2010 e 2014 com a finalidade de trabalhar diretamente nas obras (excluindo executivos e trabalhadores de escritório).

[71] Apesar da tentativa de se encontrar as razões da disposição dos trabalhadores de Pinheiro – MA em deslocar-se para a área de Belo Monte, não se obteve informações mais precisas a esse respeito.

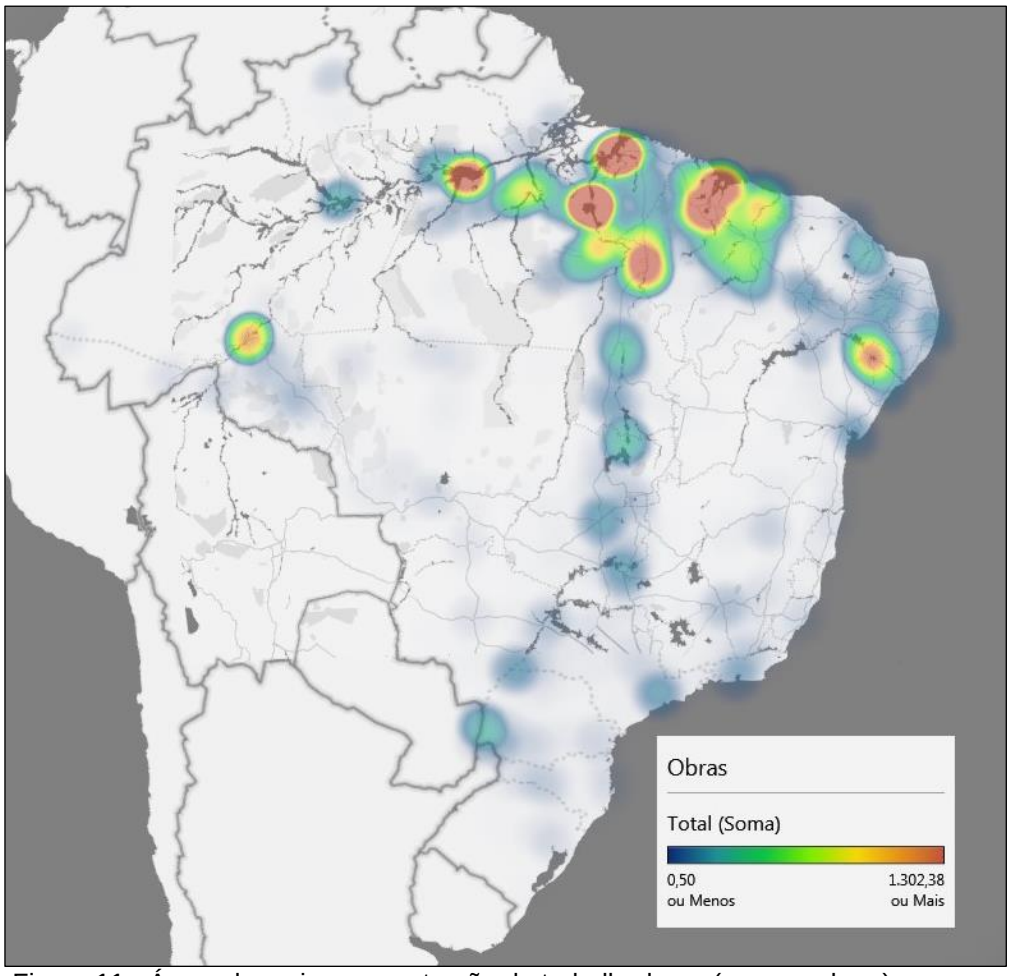


Figura 11 - Áreas de maior concentração de trabalhadores (apenas obras)
Fonte: Dados do CCBM (2014) organizado por José Queiroz de Miranda Neto

Na representação em questão, é possível distinguir as áreas de onde se originaram o maior número de trabalhadores, os quais partem de outras cidades médias regionais (Tucuruí, Santarém e Marabá), de capitais como Porto Velho e São Luiz e da Região Metropolitana de Belém. O caso de Tucuruí se relaciona à conclusão das eclusas do rio Tocantins, uma obra do PAC de 1,6 bilhão que foi concluída no final de 2010, liberando trabalhadores para a área de instalação do projeto Belo Monte. Algumas áreas mais distantes chamam a atenção por conta de sua especificidade, como é o caso da região que abrigou a instalação do complexo hidrelétrico de Paulo Afonso, compreendendo cidades como Paulo Afonso - BA, Canindé de São Francisco - SE, Delmiro Gouveia - AL e Poco Redondo - SE. Caso Semelhante ocorre em relação à cidade de Santa Helena – PR, com 190 trabalhadores deslocados. A cidade em questão está situada às margens do Lago de Itaipu, na fronteira entre o Brasil e o

Paraguai, o que revela, mais uma vez, a existência de um ciclo das hidrelétricas no Brasil que é fundamental para a absorção da força de trabalho excedente.

O que ocorre na cidade de Altamira diante do processo migratório logo se revela a partir dos dados oficiais. Em 2012, a Secretaria de Planejamento de Altamira fez uma estimativa da população total do município com base no acesso aos serviços de saúde e coleta de lixo, chegando ao número de 148.224 mil habitantes[72]. Considerando que grande parte do contingente de migrantes se dirige para a área urbana, é possível considerar a presença de 123.710 habitantes na sede municipal, um crescimento em torno de 65%. De acordo com as informações do Ministério do Trabalho, a dinâmica entre as admissões e os desligamentos de trabalhadores da construção civil entre 2010 e 2015 toma elevadas proporções em Altamira. Em 2014, por exemplo, registrou-se 31.631 admissões (CAGED/MTE, 2015), mesmo este não sendo o município que sedia o complexo estrutural da usina hidrelétrica. O saldo positivo entre as admissões e os desligamentos segue até o ano de 2014, o que indica o momento de pico das obras, com maior quantidade de trabalhadores absorvida. Entretanto, especialmente entre 2014 e 2015 se percebe uma brusca redução da intensidade das admissões, porém os desligamentos continuam acentuados (CAGED/MTE, 2015). Esse dado evidencia a redução do volume de trabalho necessário por conta da finalização das etapas de concretagem da usina hidrelétrica e, por consequência, sugere-se a existência de um saldo negativo para os próximos anos[73].

3.2.2. A redefinição do espaço político e as novas racionalidades: os agentes nas escalas local e regional

Um dos itens de importância a ser considerado nos estudos sobre as cidades médias diz respeito ao papel dos sujeitos diante do processo de redefinição do espaço urbano. Com a atuação da Norte Energia e com todo o complexo de ações que envolvem a usina hidrelétrica, redefine-se também o espaço político, com a ação de agentes representantes diretos do Governo Federal e de movimentos sociais de

[72] No item 5.2.1 esse cálculo será evidenciado com maiores detalhes.
[73] No item 5.2.2 esse momento de crise será apresentado com maiores detalhes.

atuação nacional (MAB), bem como outras organizações civis e governamentais. A partir deste momento, as escalas privilegiadas para evidenciar a ação dos sujeitos diante da instalação de Belo Monte serão aquelas que envolvem o local e a região, permitindo ao leitor traduzir os acontecimentos da realidade em estudo de acordo com as relações de conflito, de conformidade e de conformidade com pontos de conflito. Essa foi a forma encontrada para representar a complexidade presente no espaço político local-regional após o conjunto de ações, regras e ordens hegemônicas impostas pelo grande empreendimento, gerando uma instabilidade do território que é assim definida por Santos & Silveira (2001, p. 299): “a partir de sua origem exógena, as frações do território assim atingidas acabam por manifestar uma verdadeira crise de identidade”. Essa crise, entretanto, se faz segundo uma ordem contraditória que envolve tanto os grupos que representam as populações tradicionais atingidas quanto aqueles visualizam vantagens futuras, como os empresários e representantes do comércio local/regional.

Nos itens a seguir, estes sujeitos serão descritos com maiores detalhes:

a) *A Norte Energia S.A*: empresa responsável pela construção e operação da usina hidrelétrica pelo prazo de 35 anos. Na área urbana de Altamira, atua principalmente através do programa de requalificação urbana, que inclui o reassentamento e a criação de várias obras de infraestrutura, além do saneamento básico, da criação de parques e a reurbanização da orla da cidade. Em nível regional, manifesta-se através das ações previstas no Plano Básico Ambiental (PBA)[74] que envolvem diversas obras ligadas à saúde, à educação e ao saneamento, assim como aos projetos de mitigação dos impactos ambientais;

b) *Representantes diretos e indiretos do poder público Federal*: Aqui se incluem os representantes locais do Governo Federal (Casa de Governo), integrantes do comitê gestor do PDRSX[75] e instituições de defesa da ordem jurídica (Ministério Público da União – MPU e Defensoria Pública da União - DPU).

---

[74] O PBA é documento exigido pelo IBAMA para as obras de grande impacto no Brasil, que define a execução das ações previstas no Estudo de Impacto Ambiental (EIA), incluindo os planos, os prazos e os cronogramas necessários até a conclusão das obras.

[75] O Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Xingu (PDRSX) foi criado no contexto de instalação das grandes obras de infraestrutura na região do Xingu, institucionalizado pelo Decreto nº

c) *Prefeitura municipal de Altamira*: um dos agentes de maior importância na escala intraurbana, uma vez que grande parte das interferências de ordem estrutural precisa passar pelo seu conhecimento ou por sua aprovação. Além disso, a Secretaria de Planejamento (SEPLAN) age no sentido de acompanhar as mudanças na cidade e orientar a aplicação de novas políticas públicas.

d) *Consórcio Belo Monte*: é a associação dos municípios direta e indiretamente afetados pela usina de Belo Monte (Altamira, Vitoria do Xingu, Brasil Novo, Anapu e Senador José Porfírio, Pacajá, Medicilândia, Uruará, Placas, Porto de Moz e Gurupá). Fundado em 2001, possui o objetivo de fiscalizar os investimentos e a aplicação dos recursos nos referidos municípios.

e) *O Fort Xingu:* é uma organização composta de mais de 170 entidades que atuam na área de influência da Usina Hidrelétrica de Belo Monte. O Fort Xingu tem como base a Associação Comercial Industrial Agropastoril de Altamira (ACIAPA) e vê na usina hidrelétrica uma oportunidade para ampliação dos negócios e promoção do desenvolvimento local/regional.

f) *Movimento Xingu Vivo Para Sempre* (MXVPS): é o principal movimento social de contestação da usina hidrelétrica, com ações que sugerem a negação do empreendimento em sua origem. Refuta, portanto, quaisquer possibilidades de a usina hidrelétrica constituir um agente de promoção do desenvolvimento. Nos últimos anos, atua como principal protagonista local em relação aos diretos dos atingidos, notadamente na área urbana de Altamira.

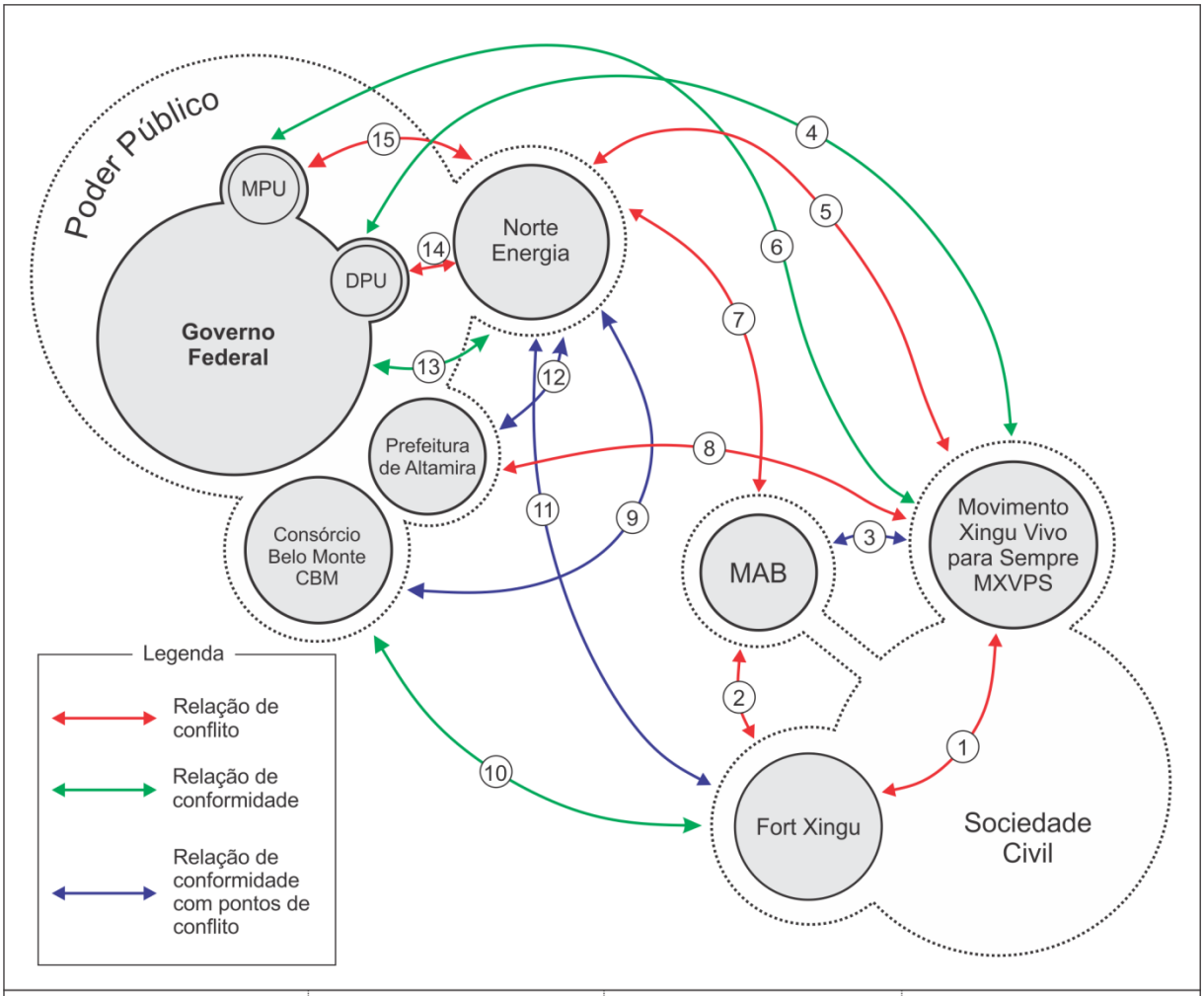
g) *Movimento dos Atingidos por Barragens* (MAB): fundado ao final da década de 1980, trata-se de um movimento de atuação nacional que age no sentido de assegurar os diretos dos atingidos, verificando se as ações propostas pela

---

7.340, de 21 de outubro de 2010. O plano abrange os municípios de Altamira, Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Pacajá, Placas, Porto de Moz, Senador José Porfírio, Uruará e Vitória do Xingu, no estado do Pará. Dentre as atividades relacionadas ao PDRSX, se encontra a gestão de 500 milhões de reais que devem ser aplicados entre os municípios envolvidos. Para essa e outras tarefas, foi criado o Comitê Gestor do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Xingu (CGDEX) composto por representantes de órgãos governamentais e da sociedade civil. (http://pdrsxingu.org.br/site/start). Esse colegiado faz reuniões periódicas com vistas a decidir quais projetos serão selecionados para a aplicação de recursos, resultando em um processo de constante mobilização e articulação política.

Norte Energia contemplam as perdas reais das pessoas situadas nas áreas afetadas diretamente ou indiretamente.

O esquema da Figura 12 trata do complexo sistema de relações entre os principais agentes que atuam nas escalas local e regional. Essas relações podem ser de conflito, de conformidade ou podem ser de conformidade com alguns pontos de conflito.



1. O MVPX vê o Fort Xingu como grupo de apoio à Belo Monte, contrariando sua causa enquanto movimento social.

2. MAB e Fort Xingu possuem posições opostas em relação à continuidade do Projeto Belo Monte.

3. O MXVPS entende que o MAB abandonou a bandeira de recusa radical à usina hidrelétrica.

4. A DPU várias vezes agiu em conformidade com o MXVPS, inclusive com cooperação para o cadastro dos atingidos na área urbana.

5. A Norte Energia e o MXVPS travam constantes embates por conta de interesses divergentes.

6. MPU e MXVPS concordam que a Norte Energia não cumpriu algumas condicionantes de Belo Monte.

7. Norte Energia e MAB fazem oposição por conta de interpretações divergentes a respeito dos direitos das populações atingidas.

8. MXVPS e Prefeitura de Altamira discordam no tocante à continuidade do projeto Belo Monte.

9. CBM e Norte Energia concordam em relação à usina enquanto projeto de desenvolvimento, mas o CBM age com caráter fiscalizador.

10. Forte Xingu e CBM entendem que o Projeto Belo Monte pode contribuir para o desenvolvimento regional/local.

11. Fort Xingu coverge com os interesses da Norte Energia, porém exige o atendimento das condicionantes ligadas aos seus interesses estratégicos.

12. A prefeitura de Altamira age em concordância com a Norte Energia, mas exige determinadas condições estruturais por parte da empresa.

13. Governo Federal e Norte Energia agem em plena conformidade de interesses.

14. A DPU exige que todas as populações atingidas tenham seus direitos atendidos pela Norte Energia.

15. Desde a liberação da licença de instalação, o MPU age no sentido de demonstrar ilegalidades nas ações da Norte Energia.

Figura 12 – Esquema das relações entre os agentes locais em Altamira
Fonte: Produzido por José Q. Miranda Neto.

A complexidade das relações expostas pela Figura 12 se estende às ações que interferem diretamente na organização da cidade e da região sob influência de Altamira. Por exemplo, são evidentes os embates entre a Norte Energia e os movimentos sociais com bases locais (MAB e MXVPS), que pressionam pelo atendimento dos compromissos previstos no Plano Básico Ambiental (PBA). Como exemplo, pode-se citar a criação do Loteamento do Pedral[76], que não estava previsto no planejamento da empresa e se fez devido à correlação de forças entre os agentes locais. Além desse caso, há situações em que a Prefeitura Municipal de Altamira exige as ações do empreendedor no que se refere à integridade das obras de requalificação urbana. Em 2014 houve um conflito de responsabilidades entre a Prefeitura e a Norte Energia no que tange às ligações residenciais da recém-criada rede de distribuição de água e coleta de esgoto. Após um período de impasse, ficou definido que a Norte Energia seria responsável por custear as instalações.

Desse modo, é possível afirmar a existência de relações conflituosas entre as ações que emergem por conta do projeto hidrelétrico e aquelas que se produzem na defesa dos interesses locais. Por essa visão, embora prevaleçam como dominantes os eventos articulados pelo Estado e de interesse do grande capital, não há mudanças que se processem sem as tensões características de qualquer projeto de grande magnitude. No caso da usina de Belo Monte, há várias iniciativas desencadeadas por agentes locais (movimentos sociais, agentes do poder público e entidades) que alteraram a execução de alguns projetos, ainda que tais ações não sejam suficientes para interromper a continuidade do mesmo.

Outras relações, dessa vez no contexto da ordem mercantil público-privada[77], envolve a usina hidrelétrica de Belo Monte, o Estado e outros agentes privados que atuam, predominantemente, na escala da cidade, como instituições financeiras, agentes imobiliários e diversos empreendedores particulares. Na tentativa de compreender essa nova racionalidade do capital, chegou-se ao esquema da Figura 13, que representa o anel de agentes e de processos desencadeados a partir do empreendimento hidrelétrico. Trata-se de um modelo explicativo para a dinâmica atual de Altamira tanto no que se refere à escala intraurbana quanto ao papel que cumpre

[76] Loteamento criado pela Norte Energia para fins de reassentamento de ribeirinhos, pescadores e indígenas citadinos. Atualmente se encontra em fase de construção.

[77] Diz respeito a combinação de lógicas que articulam o mercado e o setor público. Essa conjunção se baseia na perspectiva de que “o Estado é chamado a adequar o meio ambiente construído para possibilitar a ação global das forças mundializadoras do mercado” (SANTOS, 1998, p. 78).

no conjunto da rede urbana (suas funções centrais). Trata-se, mas especificamente, do novo conjunto de relações que se processam no espaço e que se produzem (e são produzidas) dentro de uma lógica que envolve o grande empreendimento hidrelétrico. Na representação em questão, a usina de Belo Monte (evento de grande magnitude) gera uma espécie de “efeito catalizador”, isto é, uma capacidade de acelerar processos que, até o momento anterior à sua instalação, aconteciam de forma lenta ou dormente. Além disso, a usina hidrelétrica também é capaz de gerar processos através de um “efeito gatilho”, trazendo elementos novos que se articulam a partir da relação entre os principais agentes envolvidos.

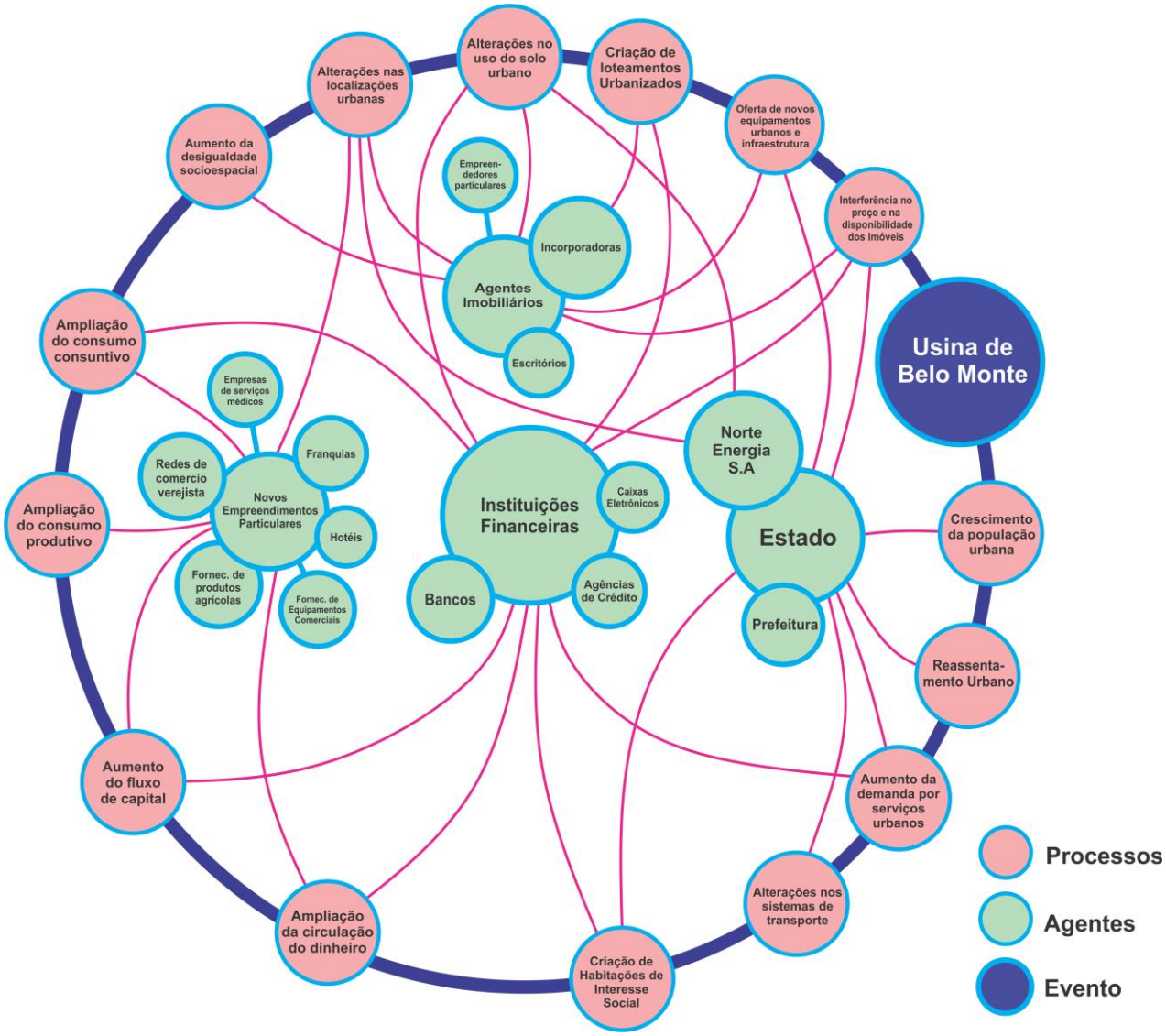
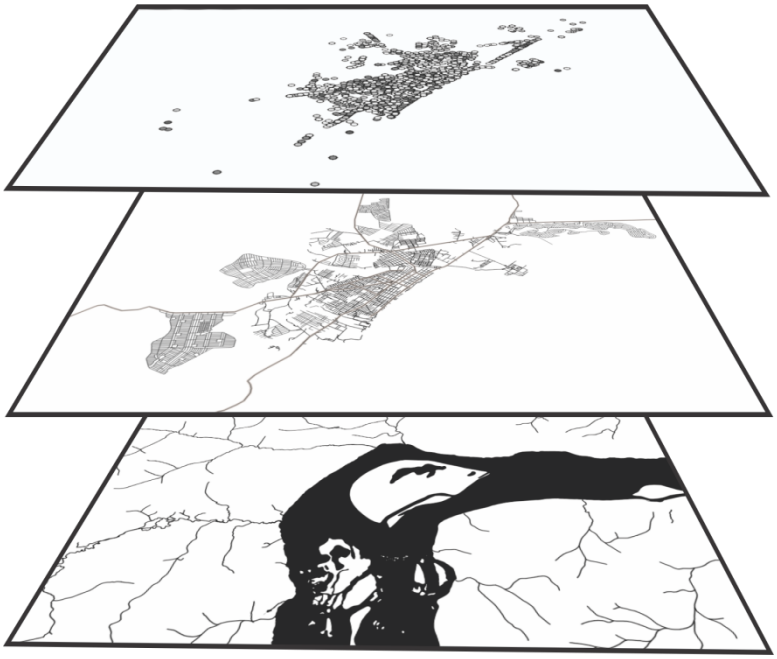


Figura 13 – Anel de agentes e processos sob o efeito da usina de Belo Monte
Fonte: Elaboração própria

Desse modo, a relação entre os agentes se dá pelos processos ao quais estes se encontram vinculados, sugerindo que, em momentos de expansão da atividade econômica, promove-se uma solidariedade organizacional necessária ao projeto do capital. Tem-se, assim, a transformação constante dos valores de uso em valores de troca, alterando o conteúdo de algumas relações tradicionais ou rudimentares por lógicas que remetem ao mercado, sobretudo intermediadas pela atividade financeira. Mais uma vez, Santos & Silveira (2001, p. 306) demarcam esse processo quanto afirmam que se trata “de uma racionalidade privada e obtida com recursos públicos. Em outras palavras, tal racionalidade representa sempre uma drenagem de recursos sociais para a esfera do setor privado”. Por essa razão, os efeitos suscitados a partir da usina de Belo Monte não apenas modificam ou produzem o novo, mas também desfazem relações, geram destruições, desestruturações de laços sociais e formas do passado que, eventualmente, possam constituir barreias à expansão do capital.

Nos capítulos seguintes, os elementos apresentados aqui serão evidenciados com maior destaque, onde será possível perceber que a articulação entre os diferentes sujeitos na escala da cidade e da rede urbana produzem processos, práticas espaciais e diversos acontecimentos que serão reconhecidos com nexos, tal como se prefigurou no capítulo 1. Estes nexos, por sua vez, remetem tanto à reestruturação (rupturas) quanto à estruturação (permanências), apresentando uma forma complexa de explicar o conjunto de transformações que envolve a cidade de Altamira e sua região de influência.



CAPÍTULO 4

METAMORFOSES DA CIDADE: ALTAMIRA E AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS INTERNAS

Este capítulo tem como propósito analisar as principais mudanças no espaço intraurbano de Altamira após a instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte, considerando os aspectos ligados à expansão territorial urbana, à criação de novos assentamentos habitacionais e às diferentes articulações entre os agentes produtores do espaço. A ideia é tentar encontrar, aqui, tanto elementos que apontam uma ruptura na estrutura espacial da cidade (ou sugerem novas tendências) quanto aqueles que reforçam a lógica mais duradoura de constituição do espaço intraurbano e, por isso, permanecem no plano das continuidades.

A primeira seção, denominada “A cidade de Altamira e a estrutura espacial interna” aborda, de início, algumas correntes teóricas que buscam encontrar as regularidades na disposição das formas urbanas e dos grupos humanos no espaço interno das cidades, apontando duas diferentes concepções acerca desse assunto: a abordagem ecológica e a perspectiva marxista. Em seguida, trata das características intraurbanas de Altamira antes da introdução da usina hidrelétrica, sobretudo a partir dos dados dos censos demográficos de 2000 e de 2010.

A segunda seção, denominada “A UHE Belo Monte e a redefinição do espaço intraurbano”, evidencia o cenário caracterizado pelo empreendimento hidrelétrico e que conduz à alteração dos conteúdos sociais tanto na área central quanto no espaço periférico da cidade, a exemplo da produção de novos espaços residenciais e da implantação de projetos de requalificação urbana. A última seção, por sua vez, apresenta uma síntese das transformações evidenciadas ao longo do capítulo e busca compor os elementos necessários para se chegar, mais adiante, aos nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana.

4.1. A CIDADE DE ALTAMIRA E A ESTRUTURA ESPACIAL INTERNA

Independentemente do tamanho físico e das especificidades em relação à população, as cidades possuem uma organização espacial interna que exprime a forma pela qual os diferentes grupos (classes sociais, grupos étnico-raciais, imigrantes etc.) se dispõem em relação à cidade como um todo. Quando essas disposições espaciais apresentam uma dada regularidade, permite-se falar em "estrutura espacial intraurbana", isto é, uma organização que resulta de diferentes processos inter-relacionados que sucedem independentemente dos interesses individuais dos sujeitos, vinculando-se a uma lógica subjacente de âmbito cultural, ecológico ou econômico, dependendo da corrente de pensamento a que se associa. Esta seção trata, em sua primeira parte, exclusivamente esse aspecto, confrontando duas visões diametralmente opostas sobre o tema: a abordagem ecológica e a perspectiva marxista[78]. Na segunda parte, discute-se a respeito do perfil espacial intraurbano da cidade de Altamira até o ano de 2010, de modo a reconhecer as subdivisões internas da cidade, suas características e relações, assim como os agentes urbanos responsáveis pela produção/apropriação desses espaços.

4.1.1. Notas sobre a estrutura espacial intraurbana da cidade capitalista

No transcurso dos estudos sobre a cidade, várias teorias surgiram na tentativa de encontrar regularidades na disposição das formas urbanas, das atividades humanas, dos espaços residenciais e demais componentes do solo urbano. De acordo com Clark (1991, p. 182), "a existência de padrões sociais e residenciais similares sugere que a estrutura urbana está determinada por um número de princípios gerais de uso do solo e localização". Trata-se, então, de se reconhecer que o espaço da cidade não é organizado ao acaso ou tão somente por circunstâncias localizadas da ação humana, mas resulta de processos que se repetem com uma relativa regularidade em diferentes contextos sociais, sugerindo a existência de um funcionamento subjacente das forças econômicas. Como salienta Serra (1987, p. 87-

[78]Há muitas abordagens ecológicas e também diferentes visões marxistas sobre a estrutura urbana. Neste trabalho, especificam-se apenas os aspectos essenciais de cada uma dessas perspectivas sem cuidar de suas diferenciações internas.

88) “a aglomeração não é caótica, mas tem uma lógica interna, uma certa ordenação, o que autoriza a se falar de uma estrutura da aglomeração”.

Em razão da impossibilidade de se detalhar as diferentes abordagens a respeito da estrutura espacial intraurbana[79], pelo menos duas acepções podem ser rapidamente confrontadas tendo em vista compreender a dinâmica das cidades modernas: a) a perspectiva ecológica, que trata dos padrões de crescimento e das configurações das zonas que estruturam a cidade como decorrência de processos análogos aos que acometem as plantas e espécies de animais; e b) a perspectiva marxista, que vê a produção e o ordenamento do solo urbano como ações de classes sociais determinadas, as quais produzem artificialmente a escassez com vistas a adquirir vantagens no âmbito da exploração econômica. Ressalta-se que a escolha dessas duas abordagens está ligada à maneira bastante distinta em que focalizam os diferentes processos sociais e econômicos que envolvem a cidade, observando-se ainda que “a maioria dos estudos não marxistas compartilha uma abordagem comum” (CLARK, 1991, p. 218).

A proposta ecológica se desenvolveu no início do século XX na escola sociológica de Chicago, que sob a influência do darwinismo idealizava as estruturas sociais “como produto das interações dos indivíduos agindo a partir de um desejo de satisfazer necessidades humanas universais de natureza orgânica ou quase orgânica” (EUFRASIO, 2013). Como um desdobramento desta concepção evolucionista, elabora-se a ideia de que “a ecologia humana, na medida em que tenha por objetivo uma ordem social baseada mais na competência que no consenso, será idêntica, em princípio pelo menos, à ecologia vegetal e animal” (PARK, 1974, p. 54, tradução nossa). Desse modo, apesar de as comunidades humanas apresentarem um conjunto complexo de crenças e valores, a estrutura social – isto é, as forças impessoais que orientam as atividades humanas – se moldam a partir do nível natural ou biótico. Tal abordagem, que se ramificou em vários âmbitos do pensamento científico, teve nos estudos urbanos uma considerável aceitação, permitindo-se tratar, especificamente, de uma Ecologia Urbana.

---

[79] Clark (1991) especifica pelo menos seis abordagens distintas utilizadas por geógrafos urbanos para compreender a estrutura espacial intraurbana: a ecológica (vinculada à Escola sociológica de Chicago); as abordagens econômicas de livre comércio (baseadas nos modelos agrícolas de uso do solo influenciadas por Von Thünen); a análise da área social (que avalia a estrutura das cidades a partir das áreas censitárias); a ecológica fatorial (que utiliza diversas variáveis em uma matriz estatística); abordagem conflito/administração (centrada nos papéis daqueles que controlam os usos do solo na cidade); e a marxista (que trata das estratégias de classe em relação ao solo urbano).

Um dos primeiros e mais importantes desafios levantados pelos teóricos da Escola de Chicago foi determinar uma unidade básica a partir da qual se poderia pensar a diferenciação da cidade. Esse elemento espacial fundamental é baseado no conceito de “vizinhança”, que segundo Eufrásio (2013, p. 52) “é uma entidade que precede e da qual parte a formação da cidade (e dos outros tipos de comunidade) como estrutura organizada”. Para Ledrut (1971, p. 103) “a vizinhança é o agrupamento de indivíduos, cujas residências estão próximas umas das outras e que mantem certo número de relações de auxílio mutuo e de visitas”. Embora se reconheça a possibilidade de a vizinhança coincidir com um bairro em específico, suas fronteiras não se limitam necessariamente às divisões formais, mas a partir de sentimentos, de tradições, de raças, de classe social ou pelo fato de os habitantes compartilharem interesses comuns em relação à cidade (SERRA, 1987). Desse modo, os grupos tendem a criar o seu próprio meio, chegando-se inclusive à definição de uma “região moral”, na qual “se manifesta uma disposição da população para se segregar, não meramente de acordo com seus interesses, mas de acordo com seus gostos e temperamentos” (EUFRÁSIO, 2013, p. 55). Entretanto, tal como ocorre no âmbito ecológico, na medida em que a cidade se expande ocorre uma competição entre os diferentes grupos humanos, resultando em movimentos conflituosos onde “um grupo econômico superior expulsa os habitantes de renda inferior, atualizando assim um novo ciclo de sucessão” (MCKENZIE, 1974, p. 67). Por essa razão, a acomodação dos grupos em determinados espaços é quase sempre precedida da expulsão de outros, sugerindo um sistema em constante mutação.

O reconhecimento de tal processo estimulou os sociólogos da ecologia urbana a produzir diversos modelos de estrutura social e espacial. Um dos primeiros e mais importantes deles é o desenvolvido por Ernest Burgess (1886 - 1966), que apresenta uma teoria da expansão da cidade que poderia ser ilustrado por “uma série de círculos concêntricos numeráveis, que designariam tanto as zonas sucessivas de expansão urbana quanto os tipos de áreas diferenciáveis no processo de expansão” (BURGESS, 1974, p. 71, tradução nossa). Tomando-se como referência uma zona nuclear (o centro da cidade ou o Distrito Comercial Central - DCC), que no modelo é definido como Zona I, tem-se, consecutivamente: uma zona de transição invadida pelo comércio e por uma indústria leve (Zona II); uma área habitada por trabalhadores das indústrias (Zona III); uma zona residencial de alta classe (Zona IV); e a zona dos *commuters*, de áreas suburbanas ou cidades satélites (Zona V). Além de definir as

zonas que estruturam a cidade, Burgess (1974) especifica, também, alguns processos gerais de expansão, os quais são sintetizados no esquema da Figura 14.

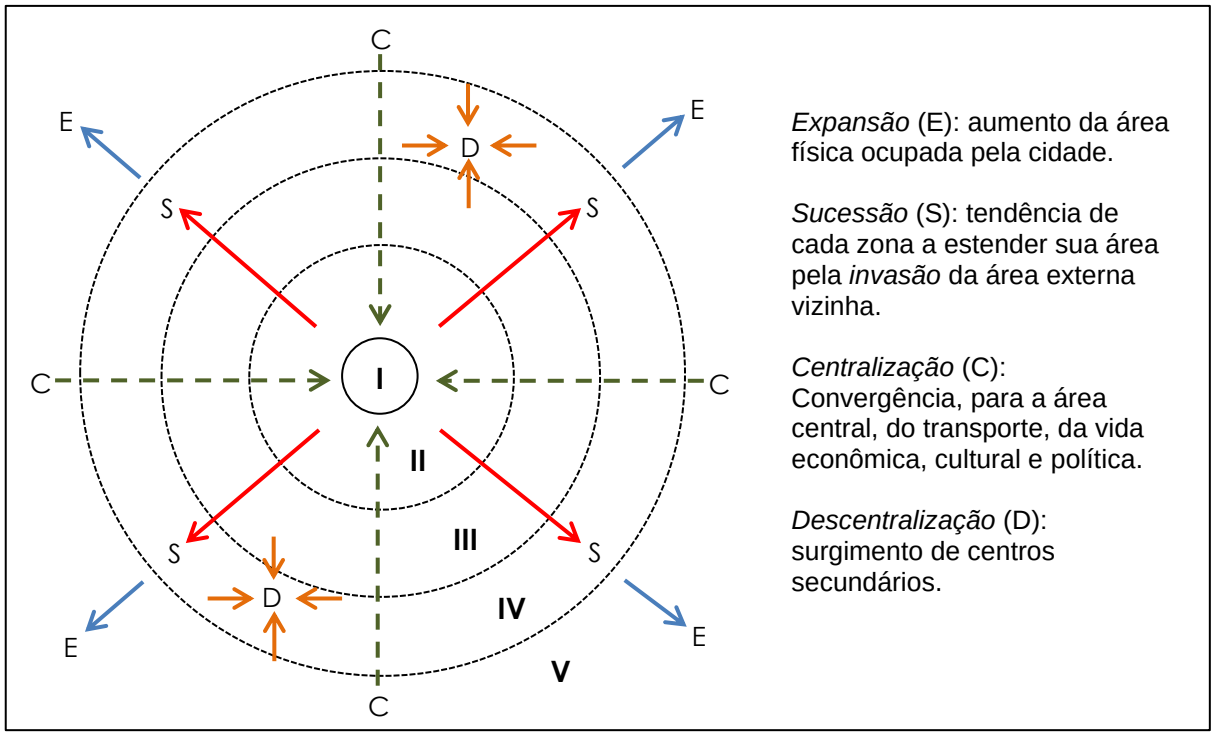


Figura 14 - Estrutura urbana e os processos de crescimento da cidade segundo Burgess
Fonte: Baseado em Serra (1987) e Burgess (1984) com organização de José Q. Miranda Neto

Além dos processos distinguíveis na Figura 14, existem aqueles que se encontram para além dos movimentos sugeridos no desenho, como a “organização e a desorganização social” que “podem ser considerados recíprocos e cooperantes em um equilíbrio mutável da ordem social” (BURGESS, 1974, p. 74). Trata-se, nesse caso, de como a cidade se comporta diante das mudanças ocasionadas pelo crescimento a que é submetida, resultando em processos contínuos de desorganização-organização.

Tomando-se a cidade de Chicago como exemplo, Burgess (1974) especifica de modo mais detalhado as características das diferentes zonas que estruturam a cidade, a segregação dos grupos humanos e a mobilidade dos indivíduos entre essas faixas concêntricas. A área mais interna ou o Distrito Comercial Central (DCC) centraliza a vida econômica, cultural e política da cidade, mas também é o espaço de maior deterioração, onde se encontram as casas de pensão e as moradias (em geral precárias) ocupadas por populações mais pobres. Afastando-se dessa área central, as populações de maior renda tendem a ocupar as áreas mais distantes (*commuters*

ou zonas suburbanas), porém devidamente interconectadas por um sistema de transporte rodoviário. Por essa lógica, Burgess (1984) associa uma divisão econômica do trabalho à divisão social em classes (inclusive ponderando os fatores de renda), mas não se preocupa em entender os mecanismos de dominação e exploração de uma classe sobre a outra, fato que inviabiliza uma compreensão mais profunda a respeito das diferenciações internas da cidade. Nestes termos, como assinala Clark (1991, p. 184) “a resultante segregação da população, apesar de claramente relacionada a valores de uso, é por isso equivalente ao balanço simbiótico mantido por plantas e espécies de animais”. Por essa razão, apesar de se reconhecer a existência de segregações sociais, a abordagem da Ecologia Humana não analisa tal fenômeno “como resultado de um processo econômico, no qual o preço da terra teria um papel importante, mas apenas como resultado de um processo cultural” (SERRA, 1987, p. 90).

O modelo de estrutura urbana de Burgess influenciou outros trabalhos dentro e fora da Escola de Chicago, resultando em representações importantes no âmbito dos estudos urbanos, a exemplo da teoria dos setores sugerida por Hoyt (1939) e dos núcleos múltiplos de Harris e Ulllman (1945). Contudo, ambas as abordagens sugerem princípios muito similares de organização de tipo biologicista, descritivo e muito mais preocupadas em entender a lógica formal que estrutura as cidades ao invés de se buscar as relações econômicas mais profundas que produzem as diferenciações funcionais e sociais.

A abordagem marxista, por sua vez, não invalida por completo os modelos de estrutura urbana provenientes da Escola de Chicago, mas apresenta elementos explicativos que se estendem para além de uma visão ecológica. Harvey (1980, p. 113) observa que “Engels, escrevendo oitenta anos antes de Park e Burgess, notou o fenômeno das zonas concêntricas da cidade, mas interpretou-as em termos econômicos de classe”. Preocupado com os problemas que assolavam as grandes metrópoles ao final do século XIX, Engels (2015 [1873]) apresenta o cenário de escassez da moradia como “uma instituição necessária [ao capital], que só pode ser eliminada [...] quando a ordem social da qual ela se origina for revolucionada desde a base” (ENGELS, 2015 [1873], p. 71). O fundamento dessa argumentação reside em dois elementos essenciais da lógica capitalista: a exploração do mais-trabalho e a propriedade privada da terra. Pelo primeiro se tem a geração do valor excedente que é “repartido entre todos os integrantes das classes capitalistas e proprietários de

terras” (ENGELS, 2015 [1873], p. 38), levando o trabalhador a necessitar de um maior tempo para reposição desse valor. Pelo segundo, se tem a manutenção de uma classe de proprietários que detém o “privilégio” de explorar uma parte do valor excedente a partir da renda fundiária, pois o capitalismo está sempre “preparado para pagar uma taxa na produção (renda) como o preço para a perpetuação da base legal de sua própria existência” (HARVEY, 1980, p. 156). Por essa razão, a disposição de diferentes zonas urbanas na cidade com graus variados de valorização reside nas estratégias dos agentes capitalistas em produzir artificialmente a escassez, de modo a se extrair os benefícios da renda do solo e, por conseguinte, ampliar proporcionalmente a exploração do trabalhador.

Como sugere Harvey (1980, p. 119), “um mercado funciona sob as condições de escassez. Dito de outro modo, a alocação de recursos escassos é o fundamento da economia de mercado”. Por conta dessa característica, é possível gerar estoques de solo urbano para fins especulativos, desperdiçando temporariamente os valores de uso para se conseguir, depois de algum tempo, elevados valores de troca. Essa estratégia permite uma visão diferenciada a respeito das relações centro-periferia nas cidades capitalistas, em especial no que tange ao problema da moradia. Observando-se o caso de Paris, Engels (2015 [1873]) ressalta que mesmo com a deterioração das construções presentes no centro da cidade, os valores dos aluguéis não decaem abaixo de certo nível, levando os trabalhadores a se apertarem em espaços cada vez menores. Os proprietários deixam, também, de produzir as reformas necessárias nesses imóveis, depreciando ainda mais seus valores de uso. Desse modo, produz-se “guetos urbanos” a partir de mecanismos de classe com vistas induzir as melhorias por parte da administração pública (criação de grandes avenidas, drenagem de rios, saneamento etc.), amplificando os valores de troca dos terrenos aí situados (HARVEY, 1980). A solução burguesa para a questão da moradia reside, então, na eliminação de becos e vielas da área central das cidades, promovendo o embelezamento e instalando amplas vias de transporte (ENGELS, 2015 [1873]). A pobreza, no entanto, não é eliminada, mas transferida para outro lugar, reproduzindo o “método” de Haussmann[80].

[80] Em referência à Georges-Eugène Haussmann, que foi prefeito do departamento do Sena entre 1853 e 1870. Nesse período, conduziu uma reforma urbana em Paris que redefiniu amplamente a estrutura da cidade e se tornou referência para as práticas posteriores de planejamento urbanístico.

Ao que se percebe, a abordagem marxista analisa a estrutura espacial intraurbana não como um processo metabólico de desorganização-organização da cidade, tal como se havia proposto pelos teóricos da Ecologia Urbana. Busca-se, a partir de então, evidenciar os modos de produção do espaço centralizando a análise naqueles que detêm o poder social, como os proprietários de terras que agem na gestão de seu próprio patrimônio e as organizações econômicas que utilizam o espaço para suas próprias finalidades (RONCAYOLO, 1982). Nessa perspectiva, a estrutura da cidade se modifica conforme os interesses e finalidades dos agentes capitalistas, que ao mesmo tempo em que competem entre si são movidos a agir de acordo com uma lógica tácita que transcende as suas estratégias individuais. Como citado anteriormente, tal lógica tem na propriedade do solo um componente fundamental, uma vez que "aqueles que possuem solo estão colocados em uma posição econômica de poder sobre todos os que não o tem" (CLARK, 1991, p. 221). Por essa razão, o conceito de "renda do solo urbano" possui uma importância fundamental na compreensão das diferenças internas da cidade.

A teoria da renda do solo urbana, apesar de proveniente da teoria da renda agrícola, possui algumas diferenças que devem ser consideradas. Em princípio, entende-se que a renda é "um pagamento feito aos proprietários pelo direito de usar a terra e seus pertences (os recursos nela incorporados, os prédios nela construídos etc.)" (HARVEY, 2013, p. 428). Esse pagamento é realizado por todos aqueles que se utilizam do solo urbano, desde indivíduos, empresas ou grandes corporações, mas como cada fragmento do solo urbano possui características diferenciadas – isto é, uma qualidade em relação à cidade como um todo – é possível extrair essa renda de diferentes formas. Harvey (1980, p. 163) considera que "a renda de monopólio (no sentido marxista) e a renda absoluta (se olhada como fenômeno de monopólio de classe) são mais significativas do que jamais o foram". Isso porque a renda diferencial, quando pensada em termos de quantidade de trabalho aplicado à terra, não é tão relevante para o caso urbano[81]. É, portanto, basicamente a partir da localização que os proprietários fundiários geram barreiras aos investimentos em outras esferas do capital (por exemplo, da construção civil), extraindo-se com isso a renda absoluta. É,

[81] Isso ocorre devido à baixa composição orgânica do capital do setor de construção civil, reduzindo as possibilidades de se igualar os lucros caso um empresário do setor construa residências em áreas pouco privilegiadas da cidade. Nesse caso, a localização quase sempre será determinante para a obtenção de vantagens econômicas no mercado imobiliário urbano (RIBEIRO, 1986, p. 49).

também, a partir da localização que determinados proprietários individuais obtém preços acima dos valores médios do mercado, gerando-se com isso uma renda de monopólio (RIBEIRO, 1986). Disso resulta que as diferentes rendas que são pagas não se dão sob condições distintas de produtividade da terra, tal como se sugere para o caso da renda da terra agrícola, mas ocorre em função “da especulação desabrida, da escassez artificialmente induzida e similares e desaparece qualquer pretensão de ter algo a ver com a eficiente organização da produção e distribuição” (HARVEY, 1980, p. 163).

Se a localização é o fator preponderante para a análise da renda do solo urbana, uma questão que se impõe é de que forma se produzem essas diferentes qualidades em relação à localização? Antes se deve considerar que a localização não é um dom gratuito da natureza, mas deriva do “trabalho feito fora dela, fora de um determinado terreno ou lote” (VILLAÇA, 2012, p. 32). A esse respeito, Villaça (2012) trata do “preço da terra-localização”, que por sua vez é composto a partir de três componentes: 1) a renda absoluta (renda capitalizada); 2) o valor da terra-localização, isto é, a expressão monetária do tempo de trabalho necessário para produzi-la (por exemplo, as infraestruturas criadas em uma parte da cidade); e 3) o componente que manifesta um preço de monopólio (fatores que induzem alguns agentes a pagar para além dos valores médios dos terrenos). A partir da ideia de preço-localização, é possível perceber que cada fragmento da cidade é único e, por isso, não reproduzível em outros espaços (pelo menos em condições idênticas). Se determinadas localizações são privilegiadas, sugere-se que “o grupo rico pode sempre forçar preferências sobre o grupo pobre, porque ele tem mais recursos para aplicar, tanto para os custos de transporte como para obter solo, qualquer que seja a localização” (HARVEY, 1980, p. 116).

Conclui-se, com isso, que a crescente competição pelo uso do solo é induzida e constantemente reproduzida pelas classes que anseiam obter vantagens econômicas em função das diferentes localizações na cidade. Essa será, então, a abordagem presente nesta tese para explicar a estrutura espacial intraurbana de Altamira em decorrência da instalação do projeto hidrelétrico de Belo Monte. Antes, entretanto, é necessário reconhecer a configuração do espaço interno da cidade em momento anterior, como se fará no tópico a seguir.

4.1.2. O espaço intraurbano antes de Belo Monte

Os argumentos suscitados anteriormente partiram de autores que se dedicaram muito mais ao estudo das metrópoles (como Paris e Chicago) na ânsia de encontrar respostas para a grande complexidade dessas cidades no que tange às suas diferenciações internas. Como argumenta Santos (2009, p. 105) "quanto menor a aglomeração, menor a diversidade de sua ecologia social; quanto mais populosa e mais vasta, mas diferenciadas as atividades e a estrutura de classes". Porém, não apenas o tamanho é relevante, mas os contextos específicos em que tais realidades se inserem (incluindo as nações que abrigam essas cidades). Por essa razão, muitos conceitos são replicados em realidades bastante diferentes, como aponta Vasconcelos (2013, p. 34) em relação ao conceito de segregação: "uma população ou área é segregada devido às coações externas, as quais não devem ser confundidas com outros processos". Há, portanto, um sentido muito mais voltado à existência do gueto, do confinamento e, por isso, não corresponde aos espaços ocupados por populações pobres (favelas ou bairros operários) em razão de suas condições econômicas (VASCONCELOS, 2013).

No caso das cidades médias brasileiras, as desigualdades sociais internas[82] dependem de como estas se colocam diante das diferentes estratégias de reprodução do capital e de como determinados sujeitos se beneficiam da comercialização de imóveis, do pagamento de aluguéis e das melhores localizações para o uso residencial. Entretanto, as condições necessárias à reprodução do capital imobiliário só se tornam concretas quando as possibilidades de consumo de moradias se tornam efetivas, isto é, quando se tem uma demanda solvável para esse tipo de produto[83]. Ao estudar os espaços fechados em cidades do Estado de São Paulo, Sposito (2005, p. 4) constata que a "reestruturação produtiva no território paulista gerou uma ampliação

---

[82] Refere-se as desigualdades entre os diferentes grupos sociais que habitam a cidade, que podem ser refletidas no espaço ou "escondidas" (VASCONCELOS, 2013). Essa será a principal definição utilizada no trabalho, apesar de, em alguns momentos, ser utilizar o termo "segregação" para dialogar com os autores que usam esse conceito e suas variações, especificando a perspectiva adotada pelos autores quando necessário.

[83] Harvey (1980) afirma que, no âmbito da economia capitalista, "os pobres, certamente, não estão em condições de gerar atividades no setor privado por causa da fraca demanda efetiva por moradia que eles são capazes de expressar no mercado" (HARVEY, 1980, p. 147). Entende-se, então, que o consumo continuado de moradias é um fenômeno atrelado a existência de populações de renda média e alta, salvo em casos que o Estado cria uma solvabilidade a partir de subsídios à compra de imóveis para a população de baixa renda, como ocorre em relação ao Programa MCMV de Faixa 1.

não apenas demográfica das cidades de porte médio, mas também da capacidade e da qualidade de consumo de seus moradores". Isso indica que a alteração dos conteúdos sociais e culturais no interior das cidades está diretamente atrelada à maneira com a qual determinadas áreas se inserem na dinâmica capitalista vigente.

Em Altamira, a primeira representação efetiva da desigualdade socioespacial foi aquela que dividiu, no final do século XIX, o espaço da casa grande pertencente ao coronel Gaioso da área de habitação dos escravos (ver item 1.1.2), ainda que, naquele momento, a cidade não estivesse de fato constituída. Mas tarde, o espaço de residência dos escravos se torna o sítio inicial de assentamento da cidade, formando um núcleo histórico entre o igarapé Altamira e o rio Xingu. Com a ascensão da economia da borracha no início do século XX, desenvolve-se uma área central onde se localizam a praça, a igreja, os trapiches das embarcações e os estabelecimentos ligados ao setor terciário (em especial o comércio e os serviços públicos). Nesta mesma área, passa a residir uma elite local formada por comerciantes, seringalistas e representantes do Estado. Nos espaços mais afastados deste centro, as residências alteram o seu padrão construtivo e se confundem com a paisagem rural, como se registrou para as habitações da Rua Sete de setembro na década de 1940, denominada de "rua de palha" (ver item 2.2.2). Esta pode ser entendida como a disposição inicial da relação centro-preferia em Altamira, que em geral não difere das principais cidades ribeirinhas amazônicas. Desse modo, apesar de já existirem naquele momento as estradas de penetração (destinadas à expansão da atividade agrícola local/regional), o rio ainda é o principal eixo ao longo do qual se dá o crescimento da cidade.

As alterações mais significativas nessa estrutura inicial se dão a partir da década de 1970, quando se instala a rodovia Transamazônica e o rio deixa de ser o principal vetor de crescimento da cidade (ver item 2.3.1). Tourinho (2011) desenvolveu vários modelos representativos de algumas das principais cidades médias amazônicas no que tange à estrutura espacial interna, tomando como referências os meios de acessibilidade associados a estas, notadamente o rio e a rodovia. Dentre as representações sugeridas pela autora, ressalta-se aquela que compreende "as cidades ribeirinhas que possuem estradas e em que as estradas superam a hidrovia na realização dos fluxos interurbanos" (TOURINHO, 2011, p. 411). Esse modelo inclui as cidades de Cametá e Altamira, conforme se pode representar pela Figura 15.

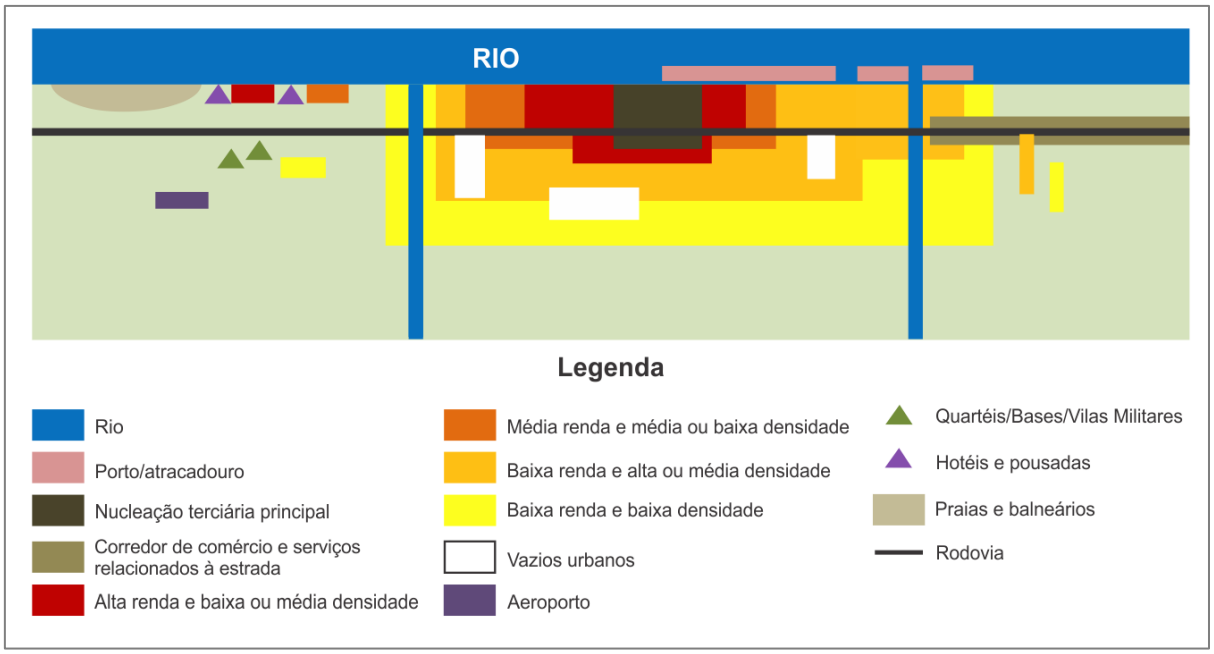


Figura 15 - Estrutura urbana de Altamira segundo Tourinho (2011)
Fonte: Tourinho (2011)

Como a formação inicial de Altamira ocorre atrelada ao rio como eixo de transporte, a nucleação terciária principal (associada ao núcleo histórico) se localiza próxima aos atracadouros de embarcações. A partir desta área central, tem-se uma sequência de áreas residenciais classificadas, respectivamente, como: a) de alta renda e baixa ou média densidade (contígua à nucleação terciária); b) de média renda e média ou baixa densidade; c) de baixa renda e alta ou média densidade; e d) de baixa renda e baixa densidade (em situação mais periférica). O traçado que corresponde à rodovia se torna um vetor de expansão da cidade, onde se desenvolve um corredor de comércio e serviços relacionados à estrada e algumas áreas residenciais de média e de baixa renda, porém dispostas de forma descontínua em relação ao eixo inicial de ocupação. Tal representação é importante para se entender que “os rios ainda desempenham algum papel nas dinâmicas socioespaciais locais, mas é pelas rodovias que ocorre a maior intensidade de fluxos interurbanos de pessoas e mercadorias” (TOURINHO, 2011, p. 414).

Os elementos analisados a seguir podem ser tomados como referência para se entender, com maior profundidade, a estrutura espacial intraurbana de Altamira antes da instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte. Assim, tomando-se como ponto de partida essa primeira fase de reestruturação da cidade – que desloca a

circulação do rio para a rodovia – foram definidos quatro importantes períodos a partir dos quais se verifica um processo de expansão representativo.

a) *1960 – 1979*: momento de alteração do padrão econômico da região, marcado pela crise da produção extrativista e pela interligação aos eixos viários a partir da construção da rodovia Transamazônica (BR-230).

b) *1980 – 1996*: período em que a população urbana supera a população rural, quando a cidade assume o papel de absorção da população migrante em função da reorientação da política estatal, resultando no aumento significativo da taxa de urbanização.

c) *1996 – 2010:* momento de consolidação do povoamento na região e redução do processo migratório inter-regional. A população rural se reduz quase pela metade, ao passo que a população urbana atinge maior ascendência.

d) *2010 – atual*: marcado pela introdução da usina de Belo Monte, onde se verifica a forte atuação de empresas imobiliárias, com expressiva expansão da malha urbana e alterações nas formas-conteúdo das áreas de interesse estratégico.

Seguindo essa lógica, a sequência da Figura 16 identifica a evolução da malha urbana de Altamira entre 1960 e 2010, onde é possível constatar um crescimento maior a partir de 1980, momento em que se evidencia um processo migratório mais intenso para a cidade. A expansão segue a direção das vias estruturantes, partindo do centro histórico para as direções Nordeste, Norte, Leste e Sudoeste, especialmente no traçado da rodovia Transamazônica (BR-230).

Embora a rodovia Transamazônica tenha sido concluída ainda na década de 1970, este grande objeto técnico vai demonstrar seus efeitos na cidade de Altamira somente a partir da década de 1980, orientando um processo de expansão que segue o seu traçado nas direções nordeste e sudoeste. O eixo rodoviário passa a ser, portanto, o caminho privilegiado para a instalação de novos assentamentos residenciais, bem como a inserção de novas atividades econômicas, tal como sugeriu Tourinho (2011). Notadamente, os grupos econômicos mais fortes tendem a absorver os terrenos e as instalações mais favoráveis no contexto da cidade, tendo em vista

que a relação localização/acessibilidade quase sempre favorece os sujeitos de maior poder aquisitivo.

A partir do momento em que há a criação de novas formas-conteúdo (vias de transporte, equipamentos urbanos, unidades comerciais e de serviços), alguns pontos se constituem como marcos de referência no espaço intraurbano. Assim, uma dada área é valorizada conforme a sua qualidade (técnica, de proximidade ou de tempo de deslocamento) em relação a outras áreas, revelando uma perspectiva relativa do espaço. Não se pode deixar de considerar, nesse caso, a estreita associação entre a valorização de determinados pontos e as principais vias de transporte, a exemplo de rodovias de integração, arteriais, túneis etc. (VILLAÇA, 2001). Na Amazônia, onde a criação dos sistemas de engenharia mais modernos é relativamente recente, mesmo uma rodovia sem pavimentação e de difícil acesso pode ser a diferença entre ficar e migrar, entre produzir e deixar de produzir, entre morar com qualidade e morar com acessibilidade. Segundo Becker (1990, p. 55), “as rodovias são os eixos da nova circulação, em detrimento da via fluvial, deslocando o sitio dos núcleos do vale para a terra firme”. Por essa razão, as cidades passaram a ser diferenciadas pelo seu nível de integração em relação ao eixo rodoviário, conforme se apresentou nos Capítulos 1 e 2. Entende-se que tal característica vale, igualmente, para a configuração do espaço intraurbano de Altamira.

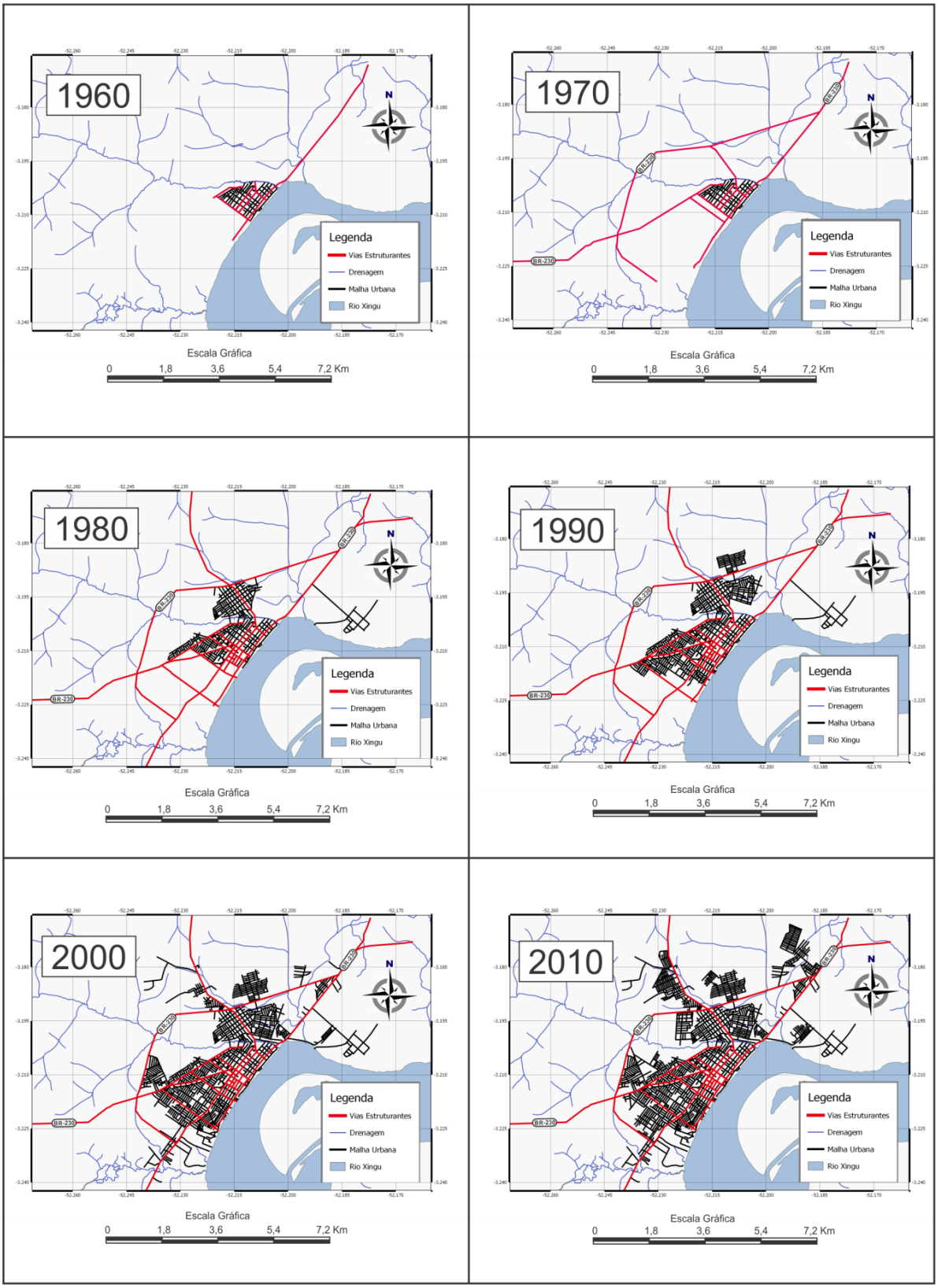


Figura 16– Evolução da malha urbana de Altamira
Fonte: Base cartográfica do IBGE, imagens aerofotogramétricas e do Satélite LandSat, organizado por José Q. Miranda Neto.

Cabe ressaltar, entretanto, que apenas a rodovia em si não é suficiente para pensar a estruturação interna de Altamira. O fato de se instalarem os novos eixos de

transporte não suplanta as centralidades historicamente definidas, sobretudo demarcadas pela força de uma nucleação terciária ainda situada próxima ao rio. Observa-se, assim, a existência de quatro fatores a serem combinados para a seleção das áreas residenciais nesse primeiro momento de reestruturação em Altamira: a) a proximidade em relação à nucleação terciária principal (de preferência contígua, mas não no interior da mesma); b) a proximidade em relação ao rio (em cotas altimétricas não sujeitas à inundação), assim como a existência de localizações "raras" que permitam a vista para o rio; c) a proximidade em relação às vias estruturantes (estradas que interligam o centro às diversas áreas da cidade e para fora dela); e d) a existência de uma infraestrutura mínima[84] no entorno residencial (pavimentação, energia elétrica, saneamento etc.). A partir do momento em que as populações de alta e média renda passam a ocupar as áreas que reúnem essas condições, os proprietários se valem dos mecanismos de valorização dos terrenos aí situados, produzindo artificialmente a escassez. Como resultado, uma parte da população que não consegue adquirir os terrenos nas localizações mais favoráveis é submetida à segregação[85] residencial induzida (SOUZA, 2005) e passa a habitar os leitos dos igarapés Altamira, Ambé e Panelas, em geral em assentamentos precários. Mas adiante, será possível verificar como essa lógica é alterada a partir da introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte, não apenas pelas intervenções diretas do Estado no setor imobiliário, mas por um conjunto de ações de diferentes agentes que integram os ciclos de reprodução do capital imobiliário.

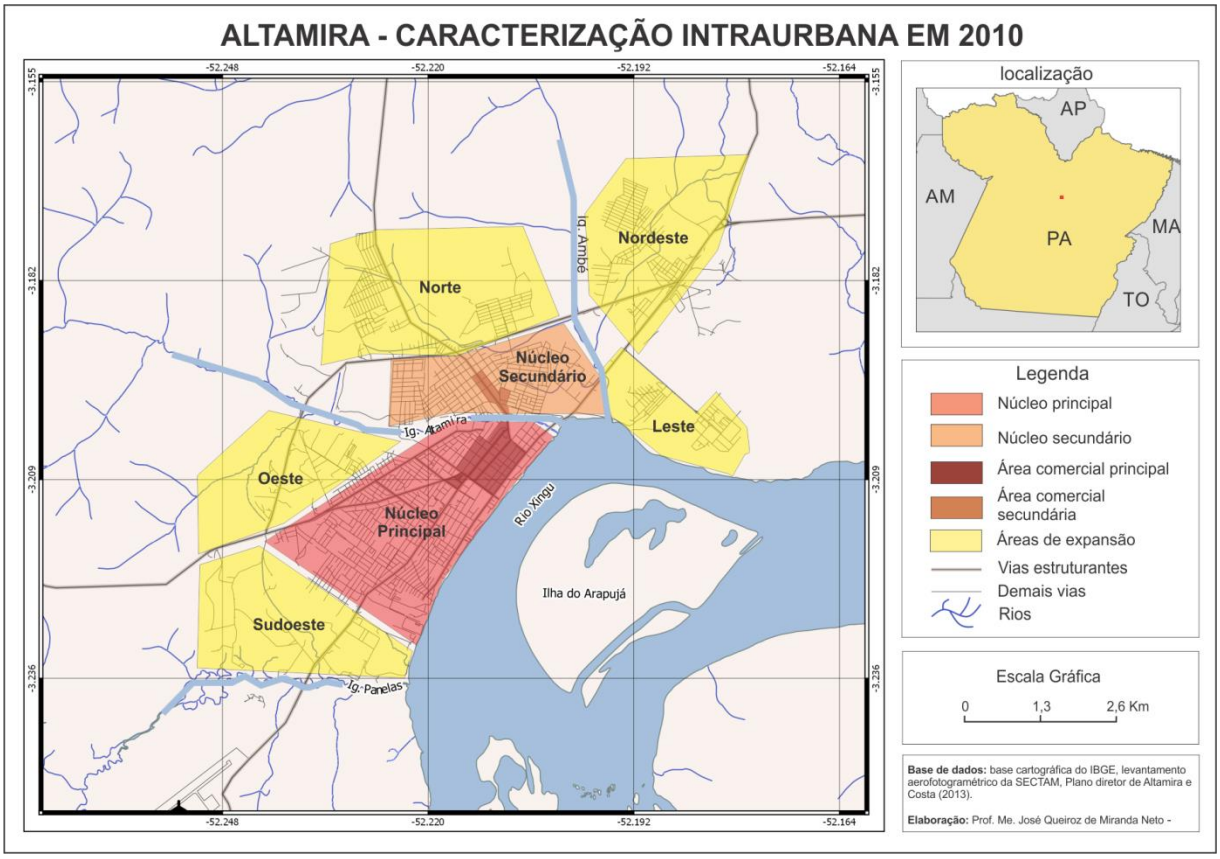
Desde a década de 1980, quando da criação dos loteamentos da Prelazia do Xingu (ver item 2.4.2), tem-se uma caracterização semelhante à definida no Mapa 14, com a presença de dois núcleos residenciais separados pelo igarapé Altamira: a) o núcleo principal, que inclui o centro histórico, a área comercial principal e as áreas residenciais mais antigas; e b) o núcleo secundário, situado ao norte do Igarapé Altamira, que inclui uma extensa área residencial e uma área comercial secundária (COSTA, 2013). O Mapa 14 apresenta, também, as áreas de expansão residencial

---

[84] Este fator, entretanto, pode ser rapidamente produzido devido à capacidade dos grupos de mais alta renda em forçar as melhorias por parte da administração municipal e, paralelamente, da ação política dos agentes imobiliários em induzir a valorização dos terrenos situados nas melhores localizações.

[85] O autor em questão aborda esse conceito em referência aos grupos que "devido à sua pobreza, à sua etnia ou a outro fator eram forçados a viverem em certas áreas (geralmente as menos atraentes e bonitas, menos dotadas de infraestrutura, mais insalubres etc.), sendo, na prática ou até formalmente, excluídos de certos espaços" (SOUZA, 2005, p. 68).

nas direções Norte, Nordeste, Leste, Oeste e Sudoeste, tomando-se como base apenas a expansão registrada até o ano de 2010.



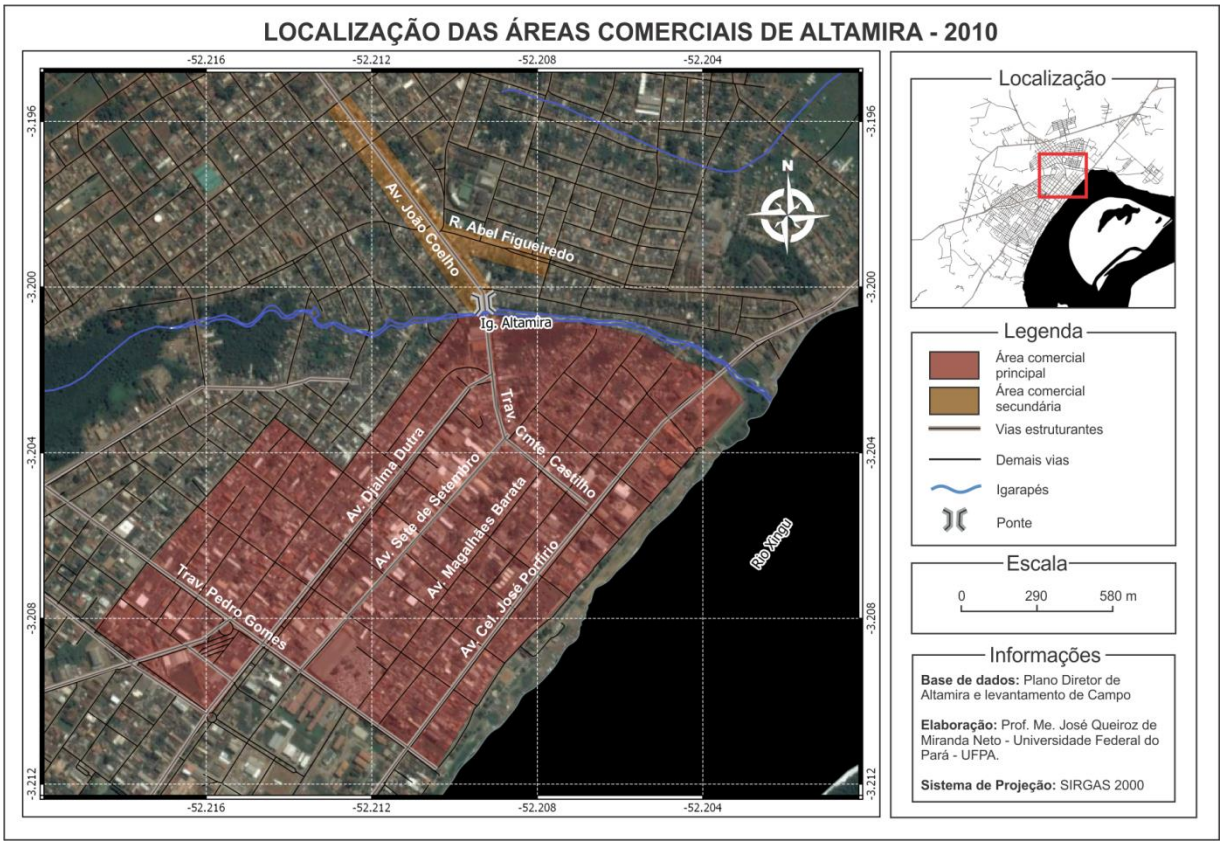
Mapa 14 – Altamira: caracterização intraurbana em 2010
Fontes: Base cartográfica do IBGE, levantamento aerofotogramétrico da SECTAM, relatório do Plano Diretor de Altamira e Costa (2013).

Como aponta o Mapa 14, em cada um dos núcleos existem áreas comerciais com características distintas. A área comercial principal concentra as atividades ligadas à saúde, à gestão pública, aos serviços financeiros, ao comércio mais desenvolvido e aos serviços especializados, além de apresentar a melhor infraestrutura e os serviços urbanos mais importantes. Esta seria, na definição de Beaujeu-Garnier (1980), “o local onde se reúnem as atividades que dirigem e que relacionam, tal qual as que visam dar à população a possibilidade de satisfazer as suas mais elevadas exigências”. É onde se concentra grande parte das atividades do terciário, incluindo bancos e demais instituições financeiras, além de lojas diversas, magazines e escritórios. Como se trata de uma cidade média, a área comercial principal se especializa não apenas em atender os habitantes locais, mas também a massa populacional que se desloca dos centros articulados à cidade de Altamira com vistas a obter produtos/serviços de maior raridade e não disponíveis nas cidades

locais. A área comercial secundária, por sua vez, poderia ser interpretada como um eixo de expansão da área comercial principal, interligada pela Trav. João Coelho (ver Mapa 15). Há, entretanto, um limitador natural que é o Igarapé Altamira, sobre o qual se assenta uma ponte de concreto necessária à interligação entre esta área e o núcleo principal.

A diferença entre essas áreas está na natureza das atividades, uma vez que a área comercial secundária se apresenta muito mais voltada ao circuito inferior da economia, caracterizado “pelos serviços não modernos fornecidos ‘a varejo’ e pelo comércio não moderno e de pequena dimensão” (SANTOS, 1979, p. 31). Por conta de um sistema de vendas diferenciado, atende a população de menor poder aquisitivo e possui como particularidade o funcionamento aos domingos. Associada a essa área secundária se encontra a feira livre de Altamira, conhecida como “Feira da Brasília”, situada à Rua Abel Figueiredo. A feira funciona aos domingos e oferta vários tipos de produtos, como hortaliças, animais vivos, peixes, carne, produtos eletrônicos, acessórios para celulares etc.

O Mapa 15 indica a localização das duas áreas em questão.



Mapa 15 – Localização das áreas comerciais de Altamira - 2010
Fontes: Fonte: Elaboração própria com base no Relatório do Plano Diretor de Altamira, Levantamento de Campo.

As áreas de expansão correspondem aos assentamentos criados entre 2000 e 2010, que tomam preferencialmente as direções Norte e Nordeste, mas também se estendem ao Leste, Oeste e Sudoeste (ver Mapa 14). Os novos loteamentos foram criados de forma articulada aos principais eixos viários, porém relativamente distantes do centro histórico, como Nova Altamira, Bela Vista e Jardim França. Tem-se, por conseguinte, uma maior periferização urbana, onde se verifica a redução da densidade demográfica de 55,5 para 39,3 habitantes por hectare (COSTA, 2013). A Tabela 5 faz a caracterização dos empreendimentos imobiliários desenvolvidos no período delimitado.

TABELA 5 – EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS ENTRE 2000 E 2010

Empreendimento	**Ano**	**N° de lotes**
Altaville	2003	229
Jardim França	2003	718
Bela Vista	2004	630
Nova Altamira	2007	825
Jardim Dona Elvira	2008	92
Parque do Açaí	2008	303
Jardim Paraíso	2009	105
TOTAL		2.902

Fonte: Costa (2013)

A oferta desses novos lotes se deu, por um lado, em decorrência das novas opções de crédito destinadas à população de baixa e média renda em nível nacional, em geral disponibilizados pela Caixa Econômica Federal e pelo Banco do Brasil[86]. Por outro lado, por conta da perspectiva de instalação dos projetos do PAC para a região, sobretudo o asfaltamento da Transamazônica (iniciado em 2010) e a construção de Belo Monte (licenciada em 2010), criou-se uma imagem de que, com a efetivação desses grandes empreendimentos, os preços dos imóveis e dos aluguéis sofreriam uma intensa valorização. Diante desse cenário, os agentes imobiliários mobilizam uma oferta de 414 lotes ao ano, diferente dos períodos anteriormente assinalados (ver a Tabela 2 no item 2.4.2), manifestando uma ampliação do mercado. Sobre esse período, considera-se importante a constatação de Costa (2013, p. 104-105):

[86] "Uma das modalidades que mais se expandiu nos últimos anos, tornando-se um dos pilares do crescimento do crédito no país, foi o crédito imobiliário. O volume do saldo da carteira de crédito direcionado para aquisição e financiamento imobiliário cresceu 5,7 vezes (474,8%) entre 2008 e 2013, segundo dados do Banco Central" (http://www.dieese.org.br/notatecnica/2014/)

> O período esteve marcado por certa recuperação econômica, que acompanhou a do país. A facilitação do crédito bancário para diversos fins, inclusive de moradia, aliada ao anúncio do asfaltamento da BR-230 (Transamazônica), bem como os movimentos locais pró-implantação da UHE Belo Monte, centralizados em Altamira, são fatores importantes a considerar na retomada do crescimento populacional urbano, diante das ações e projetos dos PAC I e II do Governo Federal, e das expectativas geradas com relação aos grandes projetos para a microrregião. Apenas nesse período, foram criados 2.902 novos lotes, o que equivale a 35,62% dos trinta anos anteriores, demonstrando a recuperação do mercado local.

Estes empreendimentos foram constituídos, em geral, por capitais locais e por proprietários que efetivaram o parcelamento de suas glebas rurais em lotes urbanos com tamanho médio de 250 m² (COSTA, 2013). Trata-se, portanto, da incidência de práticas de valorização do solo urbano, bastante comum em áreas onde se tem uma previsão de ampliação dos fatores que elevam o preço dos terrenos, sobretudo associados à extração das rendas absoluta e/ou de monopólio (HARVEY, 1980). Neste caso, os lotes urbanos são adquiridos (ou apenas desmembrados de glebas rurais maiores) visando à troca futura com valores elevados em relação ao preço de aquisição, alimentando o ciclo[87] dinheiro-terreno-mercadoria-dinheiro (TOPALOV, 1979). Nessa atividade, registra-se a partir de 2007 a atuação da Imobiliária Bacana, uma empresa de pequeno porte sediada em Altamira que atuou na oferta de vários lotes urbanos nos bairros Jardim França e Alberto Soares, incluindo o loteamento conhecido como “Residencial Bacana”, situado próximo à PA-415 com 40 residências voltadas à população de baixa renda. Observa-se que, em um primeiro momento, as estratégias para obtenção da renda do solo se valem da comercialização direta, com ou sem a intermediação bancária, porém não se verifica a ação mais intensa de empresas incorporadoras e de outros grandes promotores imobiliários.

Grande parte dos loteamentos desenvolvidos no período não dispõe de uma infraestrutura própria de abastecimento de água, de redes de esgoto e de pavimentação, porém ainda assim abrigam instalações residenciais de padrão médio, como no caso dos loteamentos Altaville e em alguns pontos do bairro Ibiza (Loteamento Don Lourenzo). Nestes casos, os novos proprietários precisam criar suas

---

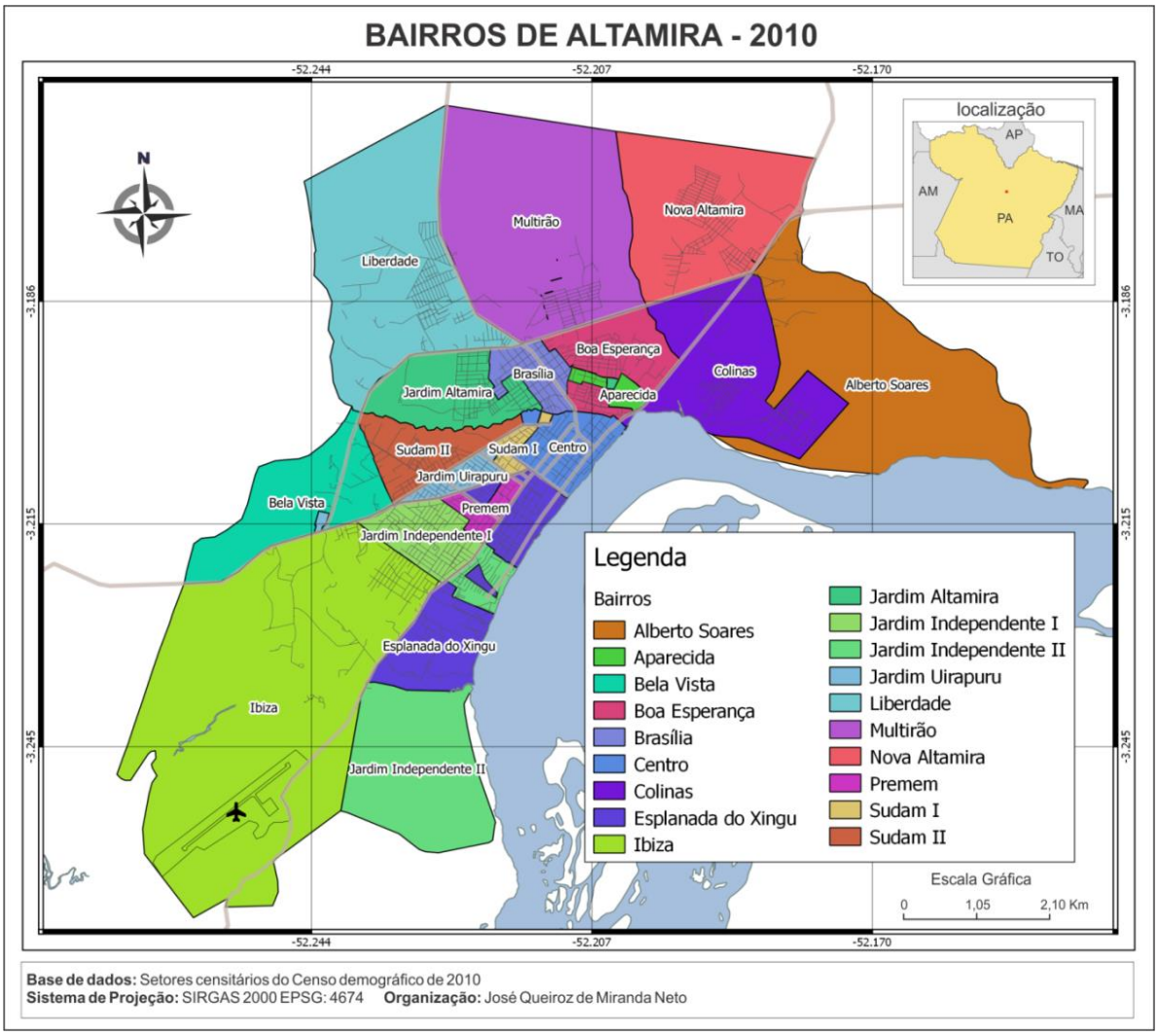
[87] Topalov (1979) trata de vários ciclos de reprodução do capital aplicado na produção de moradias, dentre os quais especifica o ciclo do capital promocional, caracterizado pelo movimento: dinheiro-terreno-mercadoria-dinheiro, cuja taxa de lucro é determinada por duas funções essenciais: “sua capacidade de reter uma parte da renda da terra sob a forma de superlucros não transferidos ao proprietário inicial do solo, o que aumenta o volume de seu lucro, e sua combinação com o capital de empréstimo desvalorizado, que aumenta sua velocidade de rotação” (TOPALOV, 1979, p. 61).

próprias condições de habitabilidade e saneamento, com a perfuração de poços rasos para obtenção de água, bem como da instalação fossas sépticas e sumidouros para despejo do esgoto residencial. Tal condição se deu como resultado de uma expansão desigual da infraestrutura urbana, onde as melhorias desencadeadas pelo Estado se concentraram apenas em alguns pontos da cidade. Mais tarde, como adensamento das áreas residenciais mais antigas, as opções mais acessíveis em termos de preço dos terrenos seriam as novas áreas periféricas, mesmo sem as condições básicas de instalação residencial.

Cabe ressaltar que, por um lado, a cidade cresce em condições precárias para uma população com nível de renda capaz de criar estruturas para minimizar os problemas de moradia. Por outro lado, as populações de estratos de renda mais baixos e com parcas possibilidades de realizar alterações no ambiente ocupam as áreas menos privilegiadas da cidade, compondo um cenário de elevada pobreza urbana. A Figura 17 apresenta o perfil de algumas casas situadas às margens do Igarapé Ambé, no assentamento popularmente conhecido como “Invasão dos Padres”.

Figura 17 - Casas em palafitas no leito do Igarapé Ambé
Fonte: Trabalho de Campo realizado em abril de 2013

A partir da composição dos novos loteamentos e do processo de ocupação em Altamira até 2010, tem-se a definição dos 19 bairros que configuram a cidade, conforme se pode visualizar no Mapa 16.

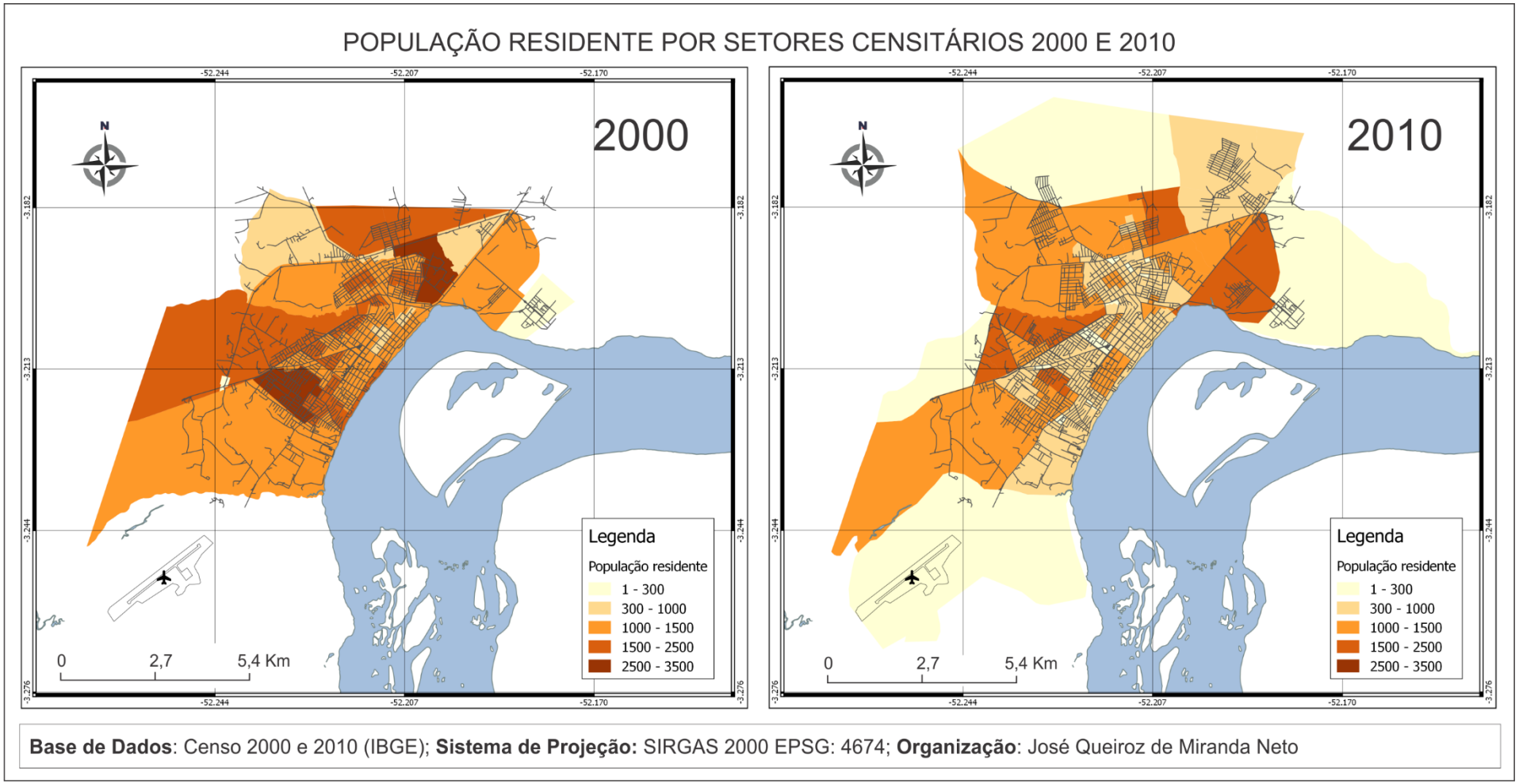


Mapa 16 – Bairros de Altamira em 2010
Fonte: Elaboração própria com base em dados do IBGE

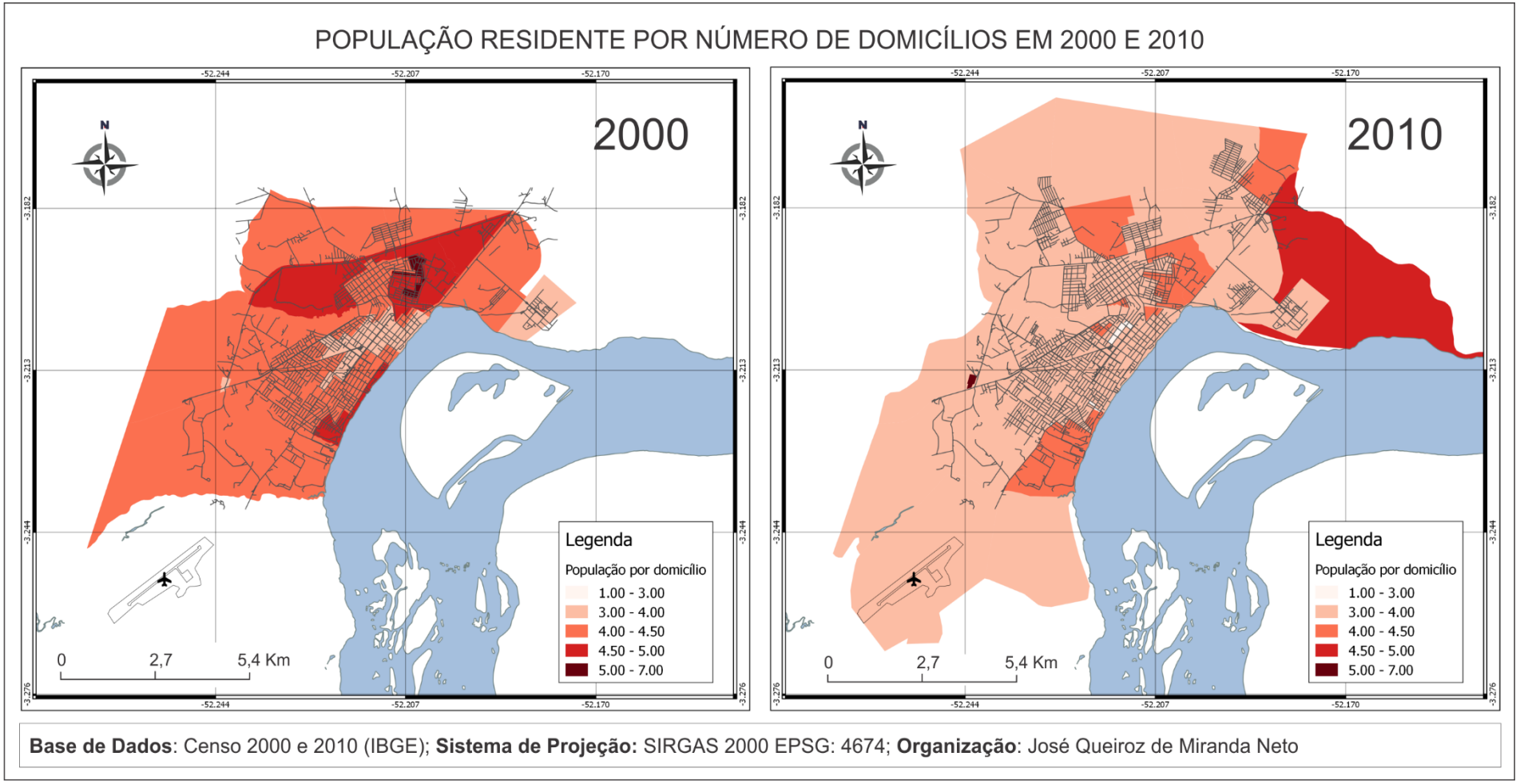
O IBGE subdividiu os bairros de Altamira em 107 setores urbanos, a partir dos quais se baseou para a execução do censo de 2010. Tomando como ponto de partida as informações básicas deste levantamento, foi possível extrair os dados relativos à população residente, à renda e à densidade populacional em comparação ao ano de 2000 (Mapas 17, 18 e 19). Ao que se percebe, a malha censitária foi alterada e passou a se estender por uma área bem maior que a definida no levantamento anterior, o que evidencia um processo de expansão territorial urbana.

No que se refere à população residente por setor censitário, nota-se uma desconcentração populacional entre 2000 e 2010, uma vez que os setores situados no núcleo principal reduzem a população, ao passo que aqueles mais afastados do centro se mostram com um maior contingente (ver Mapa 17). Houve, então, uma alteração no padrão de ocupação da cidade, pois alguns setores cuja população residente total estava entre 300 e 1500 habitantes passaram a abrigar, no máximo, 300 habitantes. Mas esse indicador apresenta um dado absoluto que pode sugerir interpretações equivocadas, uma vez que o tamanho do setor censitário não é levado em conta nessa representação, de modo que algumas áreas mais extensas, porém rarefeitas do ponto de vista da ocupação, se apresentam com maior população absoluta. Por essa razão, utiliza-se outro indicador que evidencia a desconcentração espacial: o índice obtido pela razão entre a população residente e a quantidade de domicílios em cada setor censitário. Este, por ser um dado relativo, traz mais elementos para evidenciar as mudanças no uso do solo em Altamira, conforme aponta o Mapa 17.

Pela leitura do Mapa 18 se torna evidente a tendência a uma redução da média de moradores por domicílio na área central e em alguns setores adjacentes que, em 2010, passam a apresentar uma média de 3 a 4 habitantes. Em 2000, alguns desses setores detinham uma média entre 4 e 5 habitantes. Esse dado é revelador das alterações no perfil populacional de áreas da cidade que apresentam as melhores condições em termos de infraestrutura urbana e indica, por isso, uma mudança nos conteúdos sociais aí presentes. Há, entretanto, um aumento da densidade habitacional nos setores que coincidem com os assentamentos precários no leito dos igarapés, que em 2010 ainda constituíam espaços de plena exclusão junto à área central da cidade.



Mapa 17 – População residente por setores censitários em 2000 e 2010
Fonte: Elaboração própria com base em dados do IBGE



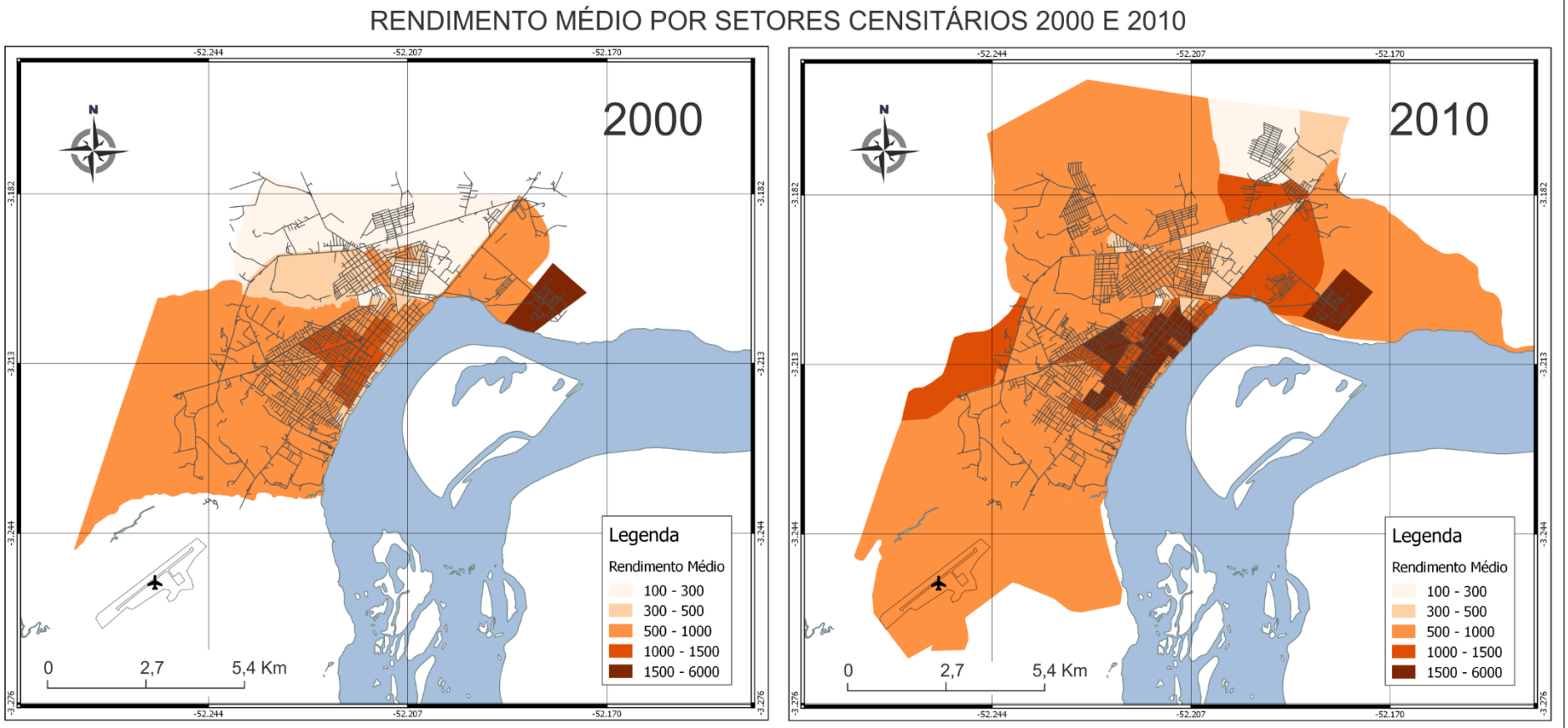
Mapa 18 – População residente por número de domicílios em 2000 e 2010
Fonte: Elaboração própria com base em dados do IBGE

Pela aferição do rendimento médio dos responsáveis pelos domicílios nos setores censitários, percebe-se um aumento entre 2000 e 2010, especialmente na área central, que passa a deter rendimentos entre R$ 1.500 e R$ 6.000. Afastando-se da área central o rendimento tende a diminuir, salvo em algumas áreas residenciais específicas, conforme indica o Mapa 19.

Observando-se os mapas apresentados, pode-se inferir que a expansão urbana entre 2000 e 2010 se deu a partir de ocupações destinadas a estratos de renda mais baixos. A periferização acontece, então, de forma oposta aos modelos clássicos de organização interna da cidade, como aquele proposto por Burgess (1984), uma vez que, no caso específico de Altamira, as terras situadas mais distantes do centro ainda se faziam mais baratas e, portando, mais acessíveis para a população de mais baixa renda. Tal condição tem estreita relação com o papel do Estado na produção de infraestruturas urbanas, que na maior parte das cidades amazônicas ainda ocorre de forma lenta, rarefeita e, por vezes, apenas privilegiando alguns pontos específicos da cidade. Por essa razão, quanto maior a distância da área central, maiores são os gastos do proprietário na adaptação das condições necessárias para a habitabilidade e, também, maior é o tempo de deslocamento em função das vias urbanas em geral deterioradas. Assim, pensando do ponto de vista da obtenção da uma renda de monopólio, apenas a área mais próxima à orla da cidade e alguns setores residenciais contíguos à nucleação terciária principal incorporam, como maior expressividade, esse tipo de renda em seus valores de troca.

Sabe-se, entretanto, que o capital pode criar possibilidades de maiores obtenções de lucros a partir do investimento privado em grandes loteamentos ou residenciais exclusivos, com toda a infraestrutura urbana necessária e outros itens característicos do mercado da habitação. Nas metrópoles e em muitas cidades médias do país, por exemplo, o fenômeno dos condomínios fechados é uma realidade evidente, mas em Altamira não possui grande expressividade[88] pela ausência de uma massa populacional disposta a pagar para além dos valores médios dos terrenos. Tal, realidade mudar a partir da introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte e da instalação de novos loteamentos urbanizados (ainda que não de espaços fechados), conforme se analisará adiante.

[88] Até o final de 2016, o único condomínio fechado criado em Altamira é o “Jardim Tropical”, com 40 residências de alto/médio padrão situado no bairro Independente II.



Base de Dados: Censo 2000 e 2010 (IBGE); **Sistema de Projeção:** SIRGAS 2000 EPSG: 4674; **Organização**: José Queiroz de Miranda Neto

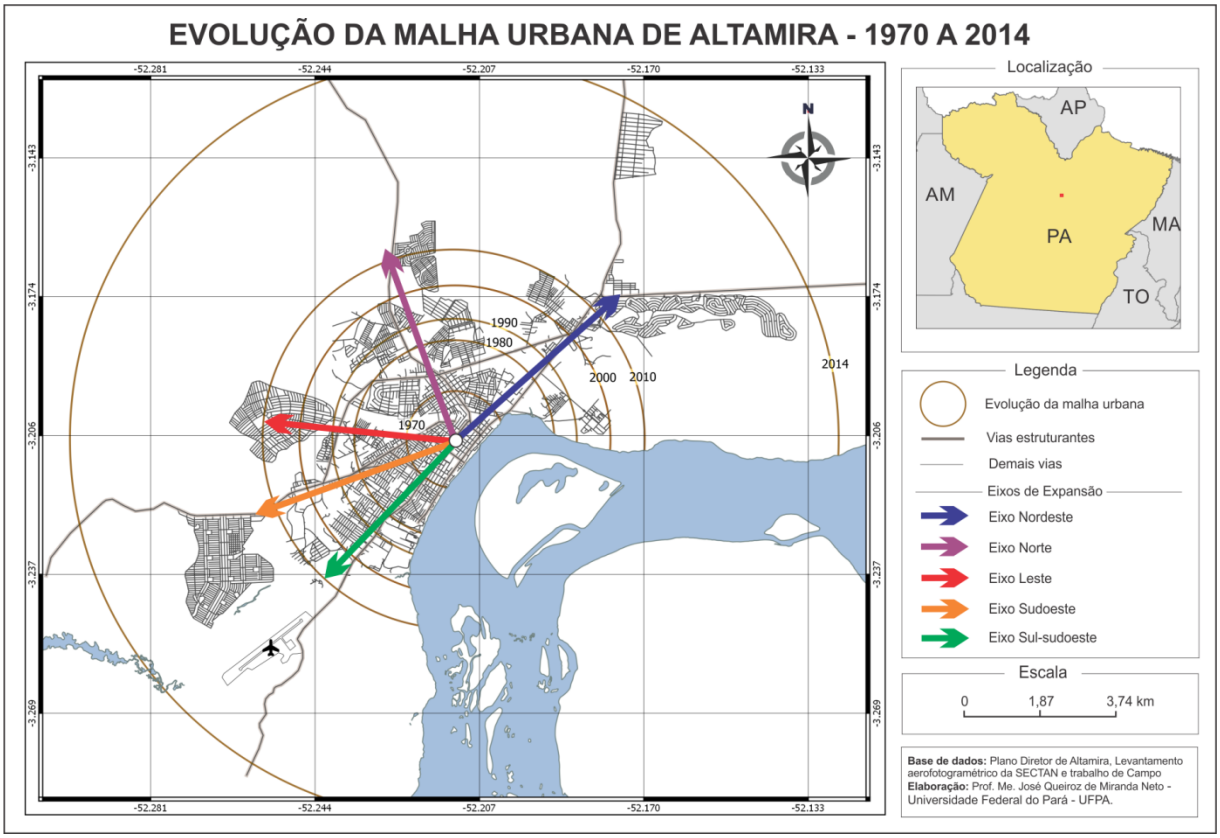
Mapa 19 – Rendimento médio por setores censitários em 2000 e 2010
Fonte: Elaboração própria com base em dados do IBGE

O tópico a seguir trata do momento inicial de mudanças provocadas pelo empreendimento hidrelétrico, em especial a incidência do processo migratório e suas repercussões mais gerais na cidade de Altamira.

4.2. UHE BELO MONTE E A REDEFINIÇÃO DO ESPAÇO INTRAURBANO

Esta seção trata dos processos e dos agentes que produziram, em pouco tempo, uma redefinição do espaço intraurbano de Altamira a partir do momento em que se inicia a instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte. Verifica-se, portanto, algumas alterações profundas nas formas-conteúdo da cidade em questão, desencadeadas não apenas pelo papel preponderante do Estado e da Norte Energia S.A. como também de outros agentes (incorporadoras, bancos e empresas de construção) que se valem de estratégias específicas com vistas a obterem vantagens econômicas. Ao se utilizar, aqui, o termo “redefinição”, deve-se ter em mente que se trata não apenas da expansão territorial urbana (como um processo de crescimento físico da cidade), mas de uma combinação complexa entre formas e funções que passou a se configurar em outras bases. O desafio interposto nesse momento é, justamente, o de encontrar uma ordem, uma lógica (seja do mercado, do Estado ou da combinação entre ambos) em meio ao aparente “caos” introduzido pelo grande empreendimento. Essa ordem, tal como se definiu no início desse capítulo, remete ao reconhecimento de uma estrutura espacial intraurbana e se relaciona às condicionantes econômicas que implicam em uma nova forma de se produzir a cidade.

Retomando as diferentes fases de crescimento de Altamira desde a década de 1970, o Mapa 20 representa como se dispõem essas camadas concêntricas até o ano de 2014, sendo possível também definir os eixos que orientaram a expansão urbana. Esses dados foram obtidos a partir de trabalho de campo e de várias fontes auxiliares, com destaque às imagens de satélite do Software Google Earth Pro.



Mapa 20 - Evolução da Malha Urbana de Altamira entre 1970 e 2014
Fonte: Relatório do Plano Diretor de Altamira, Levantamento aerofotogramétrico da SECTAM, Software Google Earth Pro e medições de campo. Organizado por José Q. Miranda Neto

Pela leitura do Mapa 20, observa-se um crescimento estruturado a partir das vias de transporte, seguindo a tendência dos períodos anteriores, em várias direções. O eixo com menor crescimento é o Sul-Sudoeste, que até 2014 ainda possuía o aeroporto como limitação física para expansão, embora já se verifique uma tendência de ocupação nessa área com a expectativa de ampliação do perímetro urbano por parte da Prefeitura Municipal, sobretudo por conta da instalação do Residencial do Pedral. Verifica-se, também, a maior extensão absoluta da malha urbana entre 2010 e 2014, pautada especialmente pela criação de novos loteamentos urbanos desenvolvidos por empresas incorporadoras.

Porém, a cidade não apenas se expandiu enquanto extensão absoluta da malha urbana, uma vez que se percebe uma maior densificação da ocupação a partir da utilização de espaços não ocupados em fases anteriores (glebas rurais com ou sem uso produtivo), principalmente aqueles destinados aos assentamentos da Norte Energia que se encontravam mais próximos às áreas de ocupação já consolidadas da cidade. A densificação ocorre, também, pelo aumento do número de pavimentos,

tendência que já havia sido evidenciada em levantamento realizado em 2013, quando se verificou que, de 148 novas construções situadas na cidade, 40% possuem dois pavimentos ou mais (GEDTAM, 2014). Essa verticalização, ainda que não muito expressiva, é mais um fator da intensificação do uso do solo urbano nas áreas centrais, sobretudo para a finalidade comercial.

Ainda no que tange ao Mapa 20, observa-se, em princípio, um crescimento por aglutinação (BEAUJEU-GARNIER, 1980), com extensões concêntricas que se desenvolvem em etapas, de acordo com a disponibilidade de transportes e as formas de comunicação internas da cidade. Esse processo pode ser mais bem descrito na citação a seguir:

> Numa primeira fase, domina o crescimento segundo os eixos de comunicação; depois, constroem-se as vias de acesso transversais que se tornam também áreas de urbanização. Finalmente, os terrenos agrícolas intercalares são, por sua vez, mais ou menos rapidamente conquistados pela maré invasora das construções urbanas. O ritmo e a modalidade desta extensão variam, não só com as condições locais (dinamismo da população, diferenças de níveis de vida, capacidade técnica), mas também com as condições gerais (desenvolvimento dos meios de transporte à escala regional ou nacional, planificação econômica, regra de urbanização). (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 132).

Mas se for considerado o último período de crescimento, entre 2010 e 2014, percebe-se pela primeira vez a existência de áreas com relativa distância em relação ao espaço mais denso da cidade. Com exceção do eixo sul-sudoeste (em direção ao aeroporto), todos os demais eixos de crescimento possuem em suas extremidades pelo menos um loteamento criado no período demarcado após a instalação do empreendimento hidrelétrico. O padrão de crescimento parece, então, se alterar para o formato de estrela, onde as vias de estradas “determinam a futura expansão da cidade. Quer dizer, a expansão já não responde as mesmas exigências que na cidade primitiva” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 261). Tal padrão começa a manifestar uma forma de crescimento baseada na existência do transporte individual (automóvel e motocicleta) como meios necessários à população que se desloca frequentemente entre o centro e a periferia da cidade.

Essas descontinuidades dos espaços residenciais, entretanto, não são acompanhadas de uma tendência de criação de outros núcleos comerciais. Pelo menos até o final de 2016, percebe-se uma ampliação muito rarefeita de novos espaços de consumo e infraestruturas coletivas (lojas de departamento, praças, novas

vias de transporte etc.) para além da nucleação terciária principal, salvo em relação aos pequenos negócios informais (lojas, armarinhos, salões de beleza, minimercados etc.). Essa tendência coaduna com a perspectiva de Whitacker (2010, p. 13) para o caso de algumas cidades médias como Campina Grande (PB), Passo Fundo (RS) e Guarapuava (PR) “nas quais o centro tradicional ainda possui forte centralidade em vários níveis e para parcelas consideráveis da população, com segmentos distintos”. Essa característica mononuclear de Altamira se dá, em especial, por conta de uma expansão recente e pouco consolidada em termos de produção residencial, o que desencoraja os investimentos do mercado na expansão da atividade terciária e do Estado na produção de infraestruturas para além do centro tradicional[89].

No item a seguir o processo recente de expansão urbana será descrito com maiores detalhes, evidenciando os agentes responsáveis por cada um dos tipos de loteamentos criados e as definições que permitem pensar em uma re-estruturação para a cidade de Altamira.

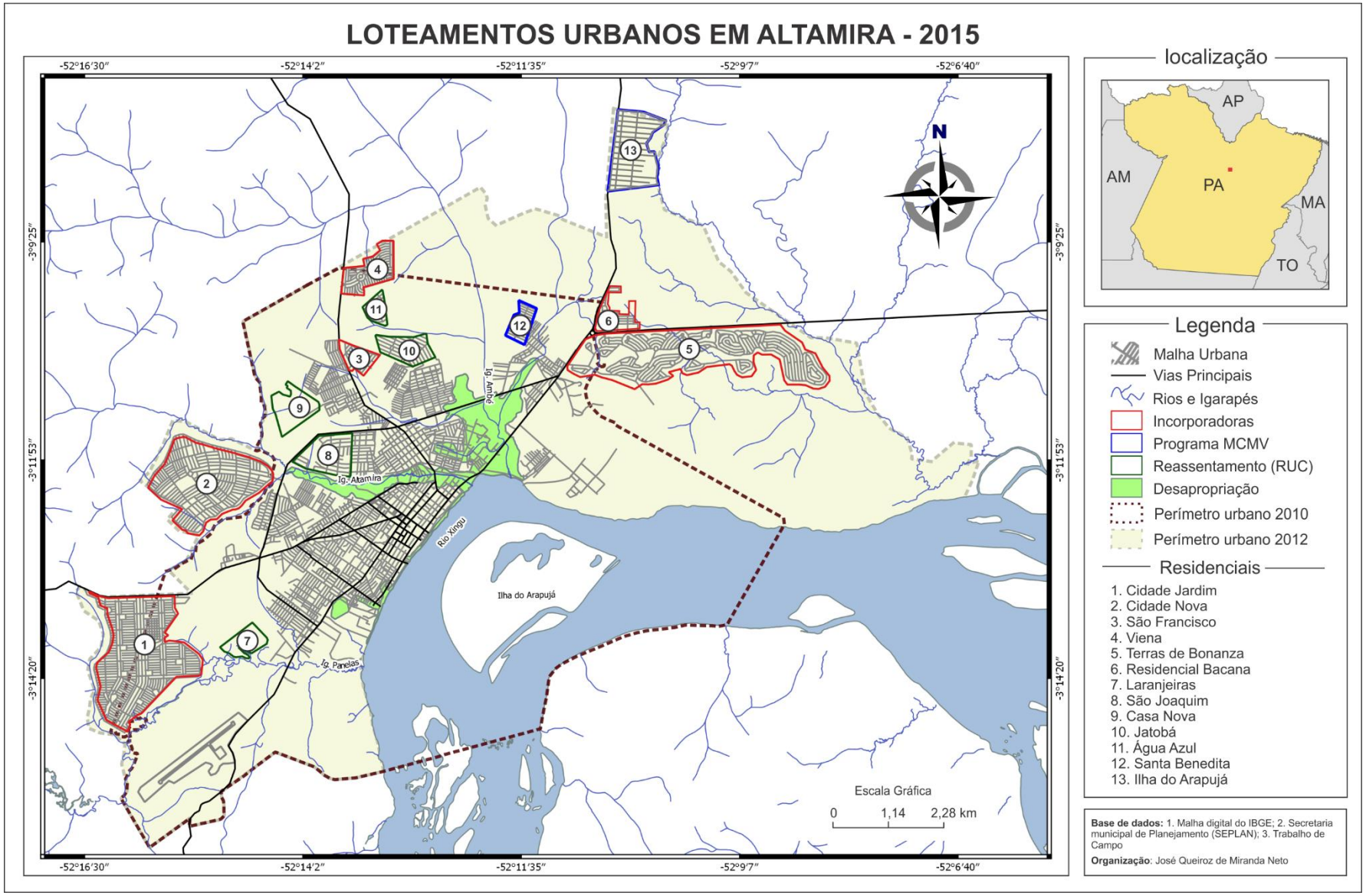
4.2.1. O mercado, o Estado e os novos espaços residenciais

Como citado anteriormente, a dinâmica imobiliária presente em Altamira antes da construção da usina hidrelétrica já apontam alguns sinais de alteração no período anterior a 2010, mas nem de longe corresponde à quantidade de lotes urbanos criados entre 2010 e 2015. Na presente realidade, além da ação da Norte Energia através do reassentamento urbano, tem-se a criação de residências do PMCMV e a produção de mais de 22 mil lotes conduzidos por empresas incorporadoras. Se somados apenas os espaços criados no período delimitado, estes representam um acréscimo de 1.698 hectares, o que corresponde a mais de 70% da malha urbana medida em 2010, de 2.200 hectares. Tais mudanças são conduzidas por diferentes estratégias que envolvem as políticas do Estado (em especial pela atuação da Prefeitura de Altamira e do Governo Federal), e as ações promocionais conduzidas pelo capital incorporador e por outros agentes privados.

[89] Tal condição, entretanto, não inviabiliza o forte crescimento da atividade terciária em Altamira, conforme se verá com maiores detalhes ao longo do Capítulo 5.

A lógica imobiliária conduzida pelo Estado, como sugere Abramo (2011, p. 1) “de certa forma restringe a liberdade de escolha das famílias e dos indivíduos, em geral atribui uma determinada localização ou um leque de possíveis localizações de acesso ao solo”. Em Altamira, essa é a realidade tanto daqueles que foram atingidos pela barragem e submetidos ao reassentamento quanto da população de mais baixa renda que se beneficia dos programas federais de habitação. A lógica do mercado, por sua vez, “tem uma liberdade de escolha, desde que haja capital monetário empreendido, ou seja, havendo um conjunto de recursos se abre a possibilidade de escolhas” (ABRAMO, 2011, p. 1). Acredita-se que, atualmente, a lógica de mercado se estabeleceu com maior vigor em Altamira, sobretudo por conta da criação de uma renda fundiária virtual (ABRAMO, 1989) que permitiu às empresas imobiliárias incorporar em seus ganhos os valores relacionados a uma possível valorização futura dos imóveis. Ao longo deste item, será possível perceber como essas lógicas se articulam na redefinição da estrutura espacial intraurbana de Altamira.

Tomando como base a malha urbana atualizada, é possível constatar a presença de novos loteamentos instalados em Altamira entre 2010 e 2015, como descrito do Mapa 21. Neste, são destacados os assentamentos ligados à atuação das incorporadoras, os residenciais de interesse social do PMCMV, bem como aqueles destinados ao Reassentamento Urbano Coletivo (RUC) da população diretamente atingida pela inundação da barragem na área urbana (Projeto de Reassentamento Urbano). A numeração indica a denominação de cada um dos assentamentos descritos no mapa.



Mapa 21 – Loteamentos Urbanos em Altamira - 2015
Fonte: Malha digital do IBGE, Plano Diretor de Altamira, Levantamento de Campo e imagens do Google Earth Pro

Os tipos e as localizações dos novos loteamentos dizem bastante sobre a configuração atual da cidade de Altamira e sobre o comportamento dos agentes produtores do espaço urbano, uma vez que representam a nova racionalidade de empreendida pelo poder público e, também, as iniciativas de obtenção de lucros por conta dos novos negócios imobiliários. Nos tópicos seguintes esses espaços serão analisados com maior destaque.

a) Atuação das incorporadoras

A atividade da incorporação imobiliária é relativamente recente na região amazônica e começou a se instalar em Altamira somente após 2011, por ocasião do forte deslocamento populacional evidente a partir de então. Acredita-se que a ação das incorporadoras inaugurou uma nova fase para o mercado imobiliário em Altamira, até então dominado por empreendimentos de pouca expressão e geralmente conduzidos por proprietários individuais. De acordo com Smolka (1987, p. 47) o capital incorporador seria aquele que "desenvolve o espaço geográfico organizando os investimentos privados no ambiente construído, em especial aqueles destinados à produção de habitações". Trata-se de uma atividade que se desdobra em várias frentes, incluindo a compra ou a aquisição de direito sobre os terrenos, a contratação de profissionais especializados nas áreas de planejamento e construção, assim como de corretores responsáveis pela comercialização final do produto. De modo geral, o objetivo desse tipo de capital é explorar a renda da terra como forma de se obter superlucros através da alteração do uso do terreno e da aplicação de estratégias de valorização imobiliária do mesmo. Ainda segundo Smolka (1987), há três momentos relativos a esse processo:

> I – alteração no preço do terreno entre aquele referente à sua aquisição original e o preço pelo qual este foi negociado ao novo usuário, isto é, o incorporador;
> II – valorização realizada pelo incorporador ao alterar os atributos do terreno em questão, isto é, ao reequipá-lo;
> III – valorização no preço referente a modificações na estrutura espacial do ambiente construído onde se insere o terreno, capitada na forma do momento I em período distante no futuro (SMOLKA, 1987, p. 48)

Trata-se, portanto, de uma função estratégica no contexto da cidade, pois este agente possui a capacidade de escolher a localização e as características do imóvel a ser construído (se for o caso) e, com isso, transformar o capital, antes imobilizado

em glebas rurais sem uso produtivo, em dinheiro, materializando a forma burguesa de obtenção de lucros. O espaço de atuação primordial desses agentes são as periferias urbanas, em especial naquelas cidades que apresentam índice satisfatório de crescimento e disponibilidade de renda para aquisição de novos produtos imobiliários. Por esse motivo, sempre que há um movimento econômico em direção a determinada região, ali estará pelo menos uma fração do capital incorporador à espreita de uma oportunidade de ação. Isso ocorre pois naquelas áreas que estão passando por mudanças na forma da ocupação e por rápidas alterações no ambiente construído "a variação da posição relativa desta em relação à cidade como um todo é bem superior as áreas consolidadas" (ABRAMO, 1989, p. 53). Nessa relação, o solo urbano se torna uma espécie de ativo em que se extrai não apenas a "renda real" (modificações passadas e presentes), mas a "renda virtual", ou seja, aquela prevista com base nas alterações projetadas no futuro (ABRAMO, 1989).

De modo geral, os novos loteamentos privados capitaneados pelas empresas incorporadoras em Altamira possuem as seguintes características: a) são destinados aos extratos de renda mais elevados (em comparação aos loteamentos anteriores a 2010), mas não se pode afirmar que se destinam ao uso exclusivo das famílias de alta renda[90]; b) apresentam infraestrutura própria, com pavimentação, rede de abastecimento de água, sistemas de saneamento e energia elétrica; c) estão localizados em zonas mais afastadas da área central; d) apresentam tamanho médio de 120 hectares; e e) possuem elevado volume de investimentos, com a presença tanto de capitais locais como externos à região.

Ressalta-se que, para o caso de Altamira, são poucas as situações em que as empresas atuam na construção de residências. Pelo menos no que se refere aos grandes loteamentos, o produto final é quase sempre o lote urbano em área aberta, dotado das condições infraestruturais necessárias ao funcionamento residencial. Acredita-se que tal estratégia esteja relacionada ao menor tempo necessário à comercialização do produto, ao contrário do que seria caso os terrenos fossem dotados de edificações. Essa lógica sugere, então, que o tempo das empresas se relaciona aos estágios de ascensão e declínio das atividades do grande empreendimento hidrelétrico. Desse modo, se os preços dos lotes urbanos dependem de uma valorização futura com o objetivo de se extrair a "renda virtual" (ABRAMO,

[90] Esse dado é avaliado basicamente pelos preços dos terrenos, que se encontram entre 200 e 400 reais o valor do m², dependendo da localização dentro dos loteamentos.

1989) ou de se chegar ao “Momento III” na valorização do preço (SMOLKA, 1987), os ganhos podem se tornar decrescentes caso essa perspectiva seja freada pela decadência esperada ao final das obras de Belo Monte. O capital incorporador se valeu, portanto, de uma “janela aberta” no momento de maior otimismo em relação ao crescimento da cidade e aos fatores de emprego e renda ainda positivos até meados de 2014.

Esse risco, entretanto, não foi avaliado por todas as empresas, o que resultou em empreendimentos fracassados, como se registra para o caso daquele que seria primeiro condomínio vertical de Altamira: o “Arte Xingu”, de responsabilidade da empresa Arteplan, sediada em Belém-PA. Lançado em 2013 para fins de comercialização de apartamentos na planta (com condomínio dotado de piscina, salão de festas, sala de cinema e outros itens exclusivos), o empreendimento foi cancelado e o terreno adquirido se encontra à venda. Mesmo sediado na área consolidada da cidade (Rua Luiz Né da Silva com Trav. Pedro Gomes), acredita-se que o projeto não se concretizou em função da inexistência de clientes dispostos a pagar os elevados valores dos apartamentos em comparação a outros imóveis (casas e lotes urbanos) disponíveis na cidade. Superestimou-se, portanto, tanto a existência de uma demanda solvável para esse tipo de habitação quanto a disponibilidade de clientes (atuais e futuros) em uma possível situação de declínio econômico.

Para a análise da atuação das incorporadoras em Altamira foram selecionados seis empreendimentos com oferta acima de 400 lotes urbanos. Os loteamentos abertos criados pelas empresas em questão se encontram, em geral, situados no limite do perímetro urbano de Altamira, em antigas glebas rurais que foram parceladas em forma de lotes menores (10x20m, com variações). Por conta da ação desses novos agentes, tem-se uma oferta de 28.660 lotes, que compreende em torno de 1.296 hectares[91]. Quando comparado ao tamanho da malha urbana de Altamira em 2010, representa um aumento de 58,9%.

O Quadro 11 identifica as incorporadoras em atuação na cidade de Altamira até o final de 2015.

[91] Esse dado é estimado pela área média dos lotes individuais (200m²) e pode ser maior se consideradas as áreas úteis totais.

QUADRO 11 – INCORPORADORAS QUE ATUAM EM ALTAMIRA ATÉ DEZEMBRO DE 2015

Empresa	Descrição	Loteamento em Altamira	N° de Lotes	Hectares*
Direção norte incorporadora	A empresa foi criada em dezembro de 2011 com sede em Altamira e está ligada ao o Grupo Bastazini, do empresário Maurício Bastazini, ex-prefeito de Altamira no período de 1993 a 1996. O Grupo é constituído de 12 empresas e atua nos estados do Maranhão, Pará, Amazonas, Macapá e Roraima nos ramos automotivo, agropecuário e imobiliário.	Terras de Bonanza	6.615	471
Buriti empreendimentos Imobiliários	Com sede na cidade de Parauapebas-PA, iniciou as atividades em 2003 e está presente em 37 cidades dos estados do Pará, Tocantins, São Paulo, Goiás, Minas Gerais, Bahia, Alagoas, Mato Grosso, Rondônia e Acre, onde já comercializou mais de 126 mil terrenos.	Cidade Jardim	11.378	382
Nova bairros planejados	Formada pela associação entre o Grupo Nova Carajás de Brasília com o Grupo São Francisco de Assis, empreendedores do ramo de supermercados, shopping centers e comercialização de imóveis em cidades do interior, com atuação em cidades do Pará (Parauapebas, Curionópolis, Canaã dos Carajás e Altamira), Goiás (Novo Gama) e Tocantins (Palmas). Até 2015 já havia lançado mais de 24 mil terrenos.	Cidade Nova	7.000	304
Brasil Desenvolvimento Urbano (BRDU)	É formada pela da união de quatro importantes empresas: a GINCO, a CBL, a TERRANO e a JFG, todas atuantes na área de condomínios horizontais. Sediada em Goiânia-GO, atualmente consolida suas atividades nos estados do Pará, Maranhão, Bahia, Mato Grosso, Goiás e Espírito Santo.	Viena	2.458	70
Mac Empreendimentos	Sediada na cidade de Goiânia, atua no mercado imobiliário desde 1978, com mais de 30 empreendimentos e 20.000 lotes comercializados nos estados de Goiás e Pará.	São Francisco	709	32
Bacana Imobiliária	Empresa sediada em Altamira, com vários negócios empreendidos a partir de 2007, como o Residencial Bacana e o Loteamento Santa Ana, em geral destinados às populações de baixa renda. Atualmente comercializa imóveis entre as rodovias Ernesto Acioly e Transamazônica, no limite do perímetro urbano de Altamira.	Loteamento Bacana	500	37
TOTAL			**28.660**	**1296**

Fonte: Trabalho de Campo, sites e panfletos promocionais das empresas incorporadoras.
*Calculado via software QGis 2.14

Das seis empresas assinaladas, apenas duas têm origem na cidade de Altamira: a Direção Norte incorporadora e a Bacana Imobiliária. A primeira pertence ao grupo empresarial iniciado a partir das iniciativas de Maurício Bastazini, cujo capital teve origem em Altamira com base no agronegócio (pecuária bovina), posteriormente se estendendo para o ramo de veículos (caminhões, automóveis e motocicletas) e, mais recentemente, voltou-se à atividade imobiliária. A Imobiliária Bacana, por sua vez, é o nome fantasia da empresa de pequeno porte "LCI - Locação, Construção & Incorporação Bacana Ltda." e atua desde 2007 em Altamira com a oferta de residências destinada às populações de baixa renda e, mais recentemente, de loteamentos urbanos abertos em áreas periféricas. Pelo porte de ambos os empreendimentos, nota-se que a Direção Norte Incorporadora (do grupo Bastazini) possui maior capacidade de investimentos e já executa empreendimentos em outros lugares do país, como na cidade de Ananás – TO.

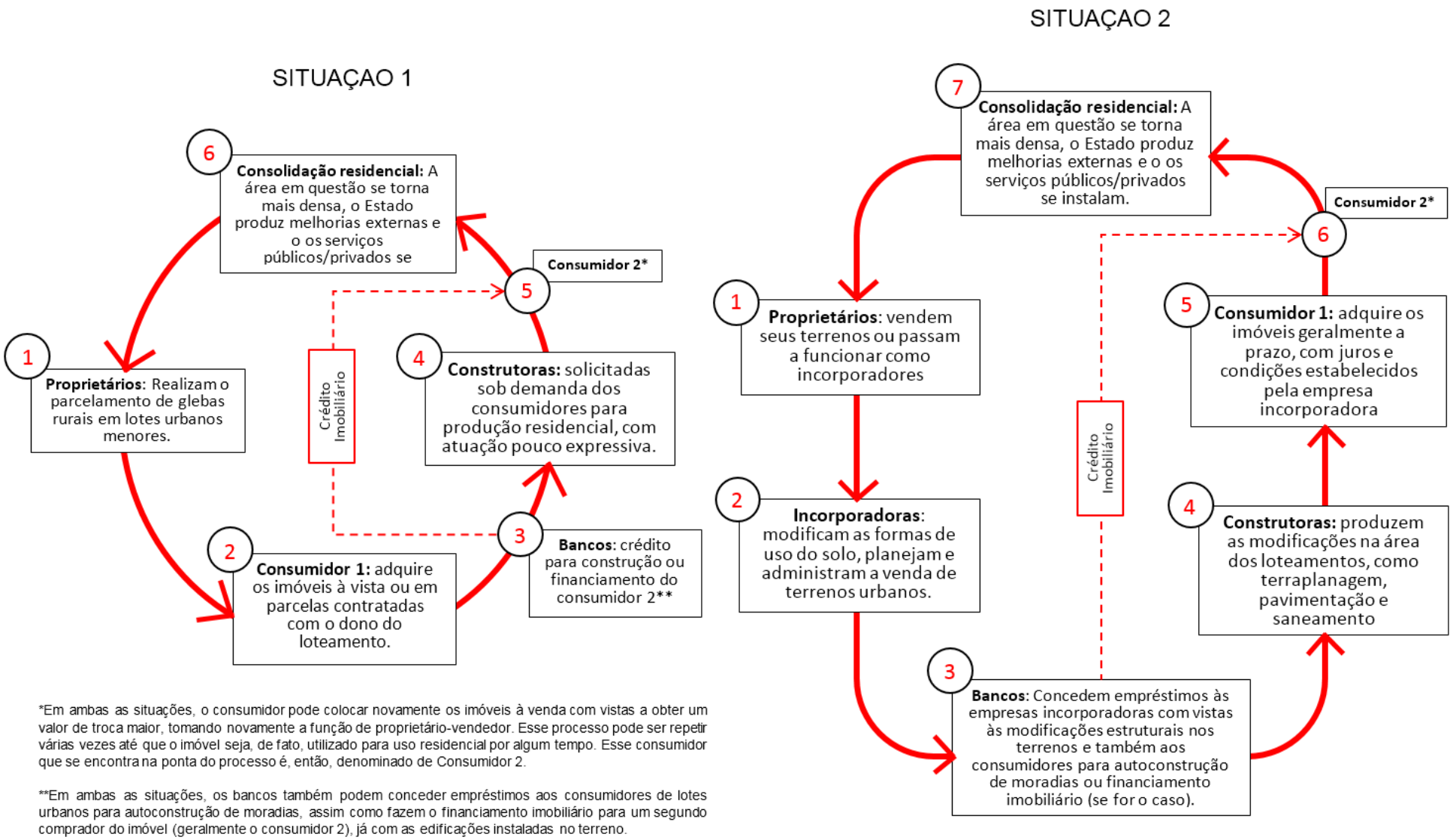
As demais incorporadoras possuem origem em outras regiões, com destaque aos grupos empresarias do Centro-Oeste (Brasília - DF e Goiânia - GO) e do Norte (Palmas - TO e Parauapebas - PA), ambos com empreendimentos já consolidados em vários estados do Brasil. Como se trata da comercialização de terrenos urbanos, é compreensível que essas empresas estejam em constante mobilidade geográfica pela busca de novos mercados, divisando as regiões Norte e Centro-Oeste como fronteiras de atuação.

Como citado anteriormente, essa maré invasora de empresas imobiliárias avança em Altamira com o objetivo de explorar a renda da terra a partir das oportunidades advindas da usina hidrelétrica de Belo Monte, sobretudo ligadas aos maiores incrementos de renda e à imagem positiva de desenvolvimento local veiculada pelo governo federal e pela Norte Energia S.A. A capacidade promocional das incorporadoras, no entanto, vai mais além, pois cada uma delas cria uma espécie de atrativo ao seu negócio. Por exemplo, o loteamento Cidade Nova investiu nas amenidades naturais advindas do lago de 4,6 Km² situado junto ao local. Já o empresário Maurício Bastazini, responsável pelo empreendimento Terras de Bonanza, efetivou a doação de uma área de 17,2 hectares para a Universidade Federal do Pará instalar o campus de Medicina, criando assim o *marketing* da "Cidade Universitária". Os responsáveis pelo loteamento Cidade Jardim, por sua vez, veicularam a notícia de implantação do primeiro grande *shopping center* de Altamira naquele local, obra que nunca se concretizou. Tais iniciativas ocorrem devido à

necessidade de se criar (ainda que na cabeça dos futuros usuários daquele solo) um conjunto de “vantagens, em termos objetivos monetários (lucros) ou subjetivos (utilidade) que o lote em questão permite realizar quando comparado a outros lotes disponíveis” (SMOLKA, 1987, p. 42).

As alterações produzidas na cidade de Altamira não se definem apenas pelo número de lotes ofertados e comercializados no período, mas sobretudo pela instituição de um *modus operandi* que revela a ação de novos agentes e também sugere mudanças nas formas de atuação dos agentes tradicionais. A ação das empresas incorporadoras permitiu, portanto, uma modificação no circuito imobiliário até então presente em Altamira, uma vez que as diferentes frações do capital ligados a este subsetor econômico manifestam uma nova disposição. Entende-se como “circuito imobiliário” o ciclo que envolve a aquisição inicial do terreno, a alteração material que conduz a uma forma diferenciada de uso do solo, a sua comercialização e, por fim, a consolidação da área residencial (ABRAMO, 1989). Esse processo tem a participação de outras frações de capital além do incorporador, envolvendo também os bancos e as empresas de construção civil, que podem denotar graus diferenciados de envolvimento dependendo das características dos empreendimentos e dos locais de instalação.

A partir dessa lógica, duas situações foram pensadas para o caso de Altamira: a SITUAÇÃO 1, mas simples, que desconsidera o papel das incorporadoras e minimiza o papel dos bancos e das empresas construtoras na produção do espaço intraurbano; e a SITUAÇÃO 2, mas complexa, que reduz o papel do proprietário de terras e maximiza a importância do capital incorporador em associação às outras frações de capital envolvidas no circuito (bancos e construtoras). A SITUAÇÃO 2 apenas se torna dominante a partir da introdução da usina de Belo Monte, quando as condições necessárias ao seu funcionamento passam a ser, de fato, apreciadas pelos agentes. A Figura 18 apresenta, de modo esquemático, as SITUAÇÕES 1 e 2.



*Em ambas as situações, o consumidor pode colocar novamente os imóveis à venda com vistas a obter um valor de troca maior, tomando novamente a função de proprietário-vendedor. Esse processo pode ser repetir várias vezes até que o imóvel seja, de fato, utilizado para uso residencial por algum tempo. Esse consumidor que se encontra na ponta do processo é, então, denominado de Consumidor 2.

**Em ambas as situações, os bancos também podem conceder empréstimos aos consumidores de lotes urbanos para autoconstrução de moradias, assim como fazem o financiamento imobiliário para um segundo comprador do imóvel (geralmente o consumidor 2), já com as edificações instaladas no terreno.

Figura 18 - Diferentes situações do circuito imobiliário em Altamira
Fonte: Elaboração Própria

Ao nível institucional, a Prefeitura de Altamira contribuiu de modo efetivo para essa redefinição, sobretudo pelo aparato normativo que desenvolveu após 2010, permitindo apenas o registro de loteamentos urbanos dotados das condições infraestruturais exigidas por lei[92]. Na SITUAÇÃO 1, o proprietário-vendedor (geralmente o dono da gleba rural) é quem conduz o processo, uma vez que decide o momento de se parcelar sua propriedade para a comercialização em lotes urbanos. Na sequência, já se encontra o consumidor do produto (em geral, sem intermediação bancária), que pode utilizar o terreno como valor de uso ou valor de troca. Em situação bastante comum, aquele que adquire o lote urbano produz a edificação, efetiva a documentação necessária dos imóveis e, então, vende o imóvel para um segundo consumidor[93] (aqui denominado consumidor 2). Nessa segunda relação, aquele que adquiriu o primeiro lote se torna um novo proprietário-vendedor, mas não há um novo ciclo pois não se tem, até então, uma consolidação daquela área residencial[94]. Outra observação a se fazer é que os bancos geralmente não participam da primeira relação (proprietário-vendedor → consumidor 1)[95], mas são plenamente ativos na segunda com a oferta de crédito imobiliário, o qual é disponibilizado para a construção de imóveis por meio da autoprodução de moradias ou para o financiamento imobiliário do consumidor 2 (ver Figura 18). As construtoras, por sua vez, atuam de modo bastante rarefeito e podem ser solicitadas por demanda do consumidor dependendo de suas finalidades. Alguns importantes loteamentos urbanos em Altamira foram

---

[92] As condições infraestruturais exigidas se referem à Lei federal N° 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Além desta orientação, a prefeitura fez a revisão do Plano Diretor Municipal em 2011, criou o Novo Código de Obras (LEI Nº 3.195, DE 08 DE MAIO DE 2014) e ampliou o Perímetro Urbano de 95,235 km² em 2010 para 111,229 km² em 2012 (LEI N° 3.091 de 17 de setembro de 2012).

[93] As denominações “consumidor 1” e “consumidor 2” servem para distinguir aqueles que utilizam o lote apenas como valor de troca (consumidor 1) daqueles que, pelo menos por um período maior de tempo, utilizam-no com valor de uso (consumidor 2). Nessa relação, um lote urbano pode ser comercializado várias vezes até que se consolide uma área residencial. O consumidor 2 pode, portanto, ser o terceiro, o quarto, o quinto etc. a comprar o terreno. Essa condição é quase sempre contingente, pois como todo lote urbano possui um valor de uso e um valor de troca, de modo que consumidor é, potencialmente, um proprietário-vendedor.

[94] Entende-se que existe um clico de vida (ABRAMO, 1989) nas áreas de atuação do capital incorporador que é baseado na presença de estoques imobiliários necessários às estratégias de valorização dos lotes urbanos (renda virtual sobre a renda real). A partir do momento em que uma área se torna mais densa ou verticalizada, os ganhos tendem a ser menores, conforme aponta Abramo (1989).

[95] Em ambas as situações apresentadas, os bancos não interferem na comercialização do primeiro lote urbano, mesmo naqueles conduzidos pelas empresas incorporadoras. Uma hipótese é que existe uma competição entre essas diferentes frações do capital, onde o proprietários-vendedores (na SITUAÇÃO 1) e as empresas incorporadores (na SITUAÇÃO 2) preferem incorporar em seus ganhos os elevados valores do financiamento dos imóveis em relação direta com os consumidores.

produzidos desse modo, como Altaville, Dom Lorenzo e Jardim Dona Elvira, ambos iniciados antes de 2010.

No que diz respeito à SITUAÇÃO 2, percebe-se uma maior complexidade a partir da atuação das incorporadoras. Aqui o proprietário de terras apenas transfere sua propriedade a uma empresa (através da venda) para que esta, então, realize as etapas subsequentes (parcelamento, registro, alterações materiais no loteamento e comercialização). Porém, há casos em que o proprietário se torna o incorporador, como no loteamento Terras de Bonanza, onde o proprietário Maurício Bastazini resolveu incorporar todos os ganhos possíveis com a criação da empresa Direcional Norte. Os bancos podem atuar adiantado capital às incorporadoras para a infraestrutura dos loteamentos (desenvolvido pelas empresas construtoras), assim como na oferta de crédito para construção e financiamento imobiliário. Não por caso, as operações de crédito imobiliário da Caixa Econômica Federal em Altamira atingiram o pico de R$ 74,6 milhões em maio de 2015, quando em janeiro de 2009 não ultrapassava os R$ 12 milhões (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2015). Como nenhum dos grandes loteamentos em Altamira trabalha com financiamento bancário[96], acredita-se que essa movimentação financeira se refere: a) ao financiamento para aquisição de imóveis em áreas já consolidas na cidade; e b) à intensa atividade de revenda de lotes urbanos nas áreas produzidas pelas incorporadoras, consolidando o papel do consumidor 2 no circuito imobiliário atual. Nesse contexto, vale ressaltar as considerações de Melazzo (2016, p. 94) a respeito do mercado imobiliário em cidades médias, destacando “o crucial papel dos circuitos financeiros e do crédito para alavancar a ação de agentes que tomam a terra urbana e os bens imobiliários como ativos de valor”.

Na nova lógica imobiliária que se estabeleceu na cidade de Altamira, caracterizada pela SITUAÇÃO 2, não se pode deixar de considerar as diferentes estratégias utilizadas pelos agentes (antigos e novos) na extração da renda da terra. Neste caso, acredita-se que o consumidor que se encontra da ponta do processo (o consumidor 2), que adquire o terreno para fins de uso (pelo menos por um maior período de tempo), é o que paga por todas as frações de renda, juros e lucros incluídos nesse circuito. Para aqueles que não dispõem de recursos suficientes para dar conta

[96] Esse dado foi confirmado a partir de trabalho de campo 01 e 05 de agosto de 2016 e também por e-mail, onde se obteve a seguinte resposta do representante da empresa Buriti Empreendimentos “não trabalhamos com financiamento entre bancos, fazemos a venda pela própria empresa, caso depois de vendido poderá financiar seu lote para quitação”. O instrumento utilizado é, portanto, o contrato de compra e venda de imóvel a prazo (ou similar), sem interveniência de instituição financeira.

do auto custo desses novos espaços residenciais, restam outras condições (algumas nem tão favoráveis) no contexto da cidade, como a ocupação de áreas precárias ou irregulares, assim como a possibilidade de usufruir das habitações de interesses social. De um modo geral, é possível afirmar que a entrada de empresas incorporadoras em Altamira não contribuiu para tornar a cidade mais justa no que se refere às possibilidades de aquisição de imóveis na cidade. Ao contrário, serviu para expandir os negócios imobiliários do tipo capitalista e, com isso, ampliar ainda mais a escassez de moradias.

b) As habitações de interesse social do programa MCMV

Por ocasião das mudanças nos instrumentos de ordenamento do solo urbano em Altamira e da penetração incisiva dos novos empreendimentos imobiliários, uma parte importante da população de mais baixa renda se viu excluída das opções de moradia na cidade, especialmente devido à elevação dos preços dos imóveis e da maior fiscalização em relação ao surgimento de novas áreas de ocupação irregular. Uma das alternativas para garantir a oferta de habitações é a criação de assentamentos planejados do programa MCMV do Governo Federal. Criado em 2009 a partir da política habitacional do Governo Lula (2003-2011), o programa em questão possui faces contraditórias, pois ao mesmo tempo em que inclui alguns segmentos sociais antes pouco evidenciados no contexto imobiliário, também amplia a financeirização do território, favorece a ação dos capitais incorporadores e reforça a segregação[97] urbana existente (ROLNIK, 2016).

A despeito de tal contradição, não se pode desconsiderar a importância do programa em termos de oferta habitacional, com investimentos totais de 294,4 bilhões e mais de 2,6 milhões de unidades entregues em todo o país. O programa possui várias modalidade e faixas de renda, com categorias destinadas as famílias com renda até R$ 1.800,00 (Faixa 1), entre R$ 2.351,00 e 3.600,00 (Faixa 2) e entre R$ 3.600,00 e R$ 6.500,00 (Faixa 3), com a possibilidade de se utilizar, ainda, de recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) como parte do valor necessário à

[97] Para a referida autora, a segregação relacionada às habitações do programa MCMV diz respeito ao afastamento das pessoas de mais baixa renda (em especial vinculadas à categoria Faixa 1 do programa) das áreas da cidade que são providas de equipamentos urbanos importantes e das melhores condições de acessibilidade para o sistema de transporte, o que reflete no aumento dos custos de vida nas novas residências (ROLNIK, 2016).

aquisição da moradia[98]. Diferente do que ocorre nos loteamentos ofertados sem a intermediação do Estado, os lotes oferecidos pelo programa MCMV são diretamente atrelados ao sistema financeiro, com ação da Caixa Econômica Federal no que tange à oferta de crédito. Cabe destacar, ainda, o forte papel das incorporadoras[99], que ingressam no mercado imobiliário de baixa renda (Faixa 1) a partir do momento em que o Estado cria as condições de solvabilidade através do subsídio à moradia.

Em Altamira, dois loteamentos foram planejados após o início das obras de Belo Monte, ambos voltados para a Faixa 1. O primeiro foi contratado no ano de 2010 e entregue no ano de 2012 (residencial Santa Benedita) e o segundo, contratado em 2013, estava com a previsão de ser entregue em 2015 (residencial Ilha do Arapujá), entretanto suas obras se encontram paralisadas pelo fato de o tamanho das residências se encontrar fora das especificações mínimas exigidas pela CAIXA. O Quadro 12 descreve os residenciais do programa MCMV em Altamira.

QUADRO 12 – EMPREENDIMENTOS DO PROGRAMA MCMV EM ALTAMIRA

	Residenciais	
	Santa Benedita	Ilha do Arapujá
Informações	Loteamento particular de construção de casas populares com subsídios do Governo Federal, localizado próximo ao Bairro Nova Altamira com distância de 5,5 km da área central, destinado às famílias de faixa 1	Localizado na fronteira entre os municípios de Altamira e Vitória do Xingu, com 8,7 km de distância em relação ao centro. Também é destinado para as famílias de faixa 1, com renda máxima de R$1.600 reais
Empresa	Construtora Emcasa LTDA	Resecom Construtora LTDA
N° de casas	958	1.444
Valores contratados	R$ 37.895.012,23	R$ 86.061.723,08
Hectares	28,74	43,32
Conclusão	2012	2015 (embargado)

Fonte: Trabalho de Campo e Planilha do Ministério das Cidades (2016)

O residencial Santa Benedita foi construído pela construtora Emcasa LTDA, com origem em Belo Horizonte e atuante em mais 26 empreendimentos do MCMV Faixa 1 nos estados do Pará, Tocantins, Espírito Santo, Minas Gerais, Sergipe e Rio Grande do Sul e já recebeu mais de 829 milhões em contratos desde 2014 (BRASIL, 2016). Com 958 casas, o Santa Benedita foi entregue no ano de 2012 e se encontra plenamente consolidado, ainda que sua estrutura inicial (pavimentação, esgoto e rede de água) se encontre parcialmente deteriorada.

[98] De acordo com dados obtidos no sitio oficial do programa: http://www.minhacasaminhavida.gov.br/
[99] Apesar de ser conduzido por incorporadoras, o ciclo que envolve a produção de moradias do MCMV é bem diferente do ciclo pautado pela lógica do mercado (definido no item “a” desde tópico) e, por isso, deve ser analisado separadamente.

O painel fotográfico da Figura 19 expõe o perfil construtivo do loteamento em questão, com residências em padrão simples situadas em loteamento planejado com pavimentação, escoamento superficial, redes de abastecimento de água e coleta de esgoto (Foto 2). Após quatro anos de conclusão, no entanto, observa-se fortes sinais de degradação da infraestrutura inicialmente instalada no residencial, como se observa na pavimentação com buracos (Foto 1) na via de acesso ao loteamento e o calçamento parcialmente destruído (Foto 3). Percebe-se, também a realização de várias modificações por parte dos moradores, como a instalação de garagens e varandas de madeira (Foto 4). Esse quadro denota que, mesmo em residenciais planejados e devidamente equipados, a capacidade de atuação da prefeitura municipal é bastante limitada no que tange à manutenção de áreas periféricas de baixa renda.

1. Rua de acesso ao residencial Santa Benedita
Fonte: Trabalho de Campo realizado em 04/08/2016

2. Padrão das casas no residencial Santa Benedita
Fonte: Trabalho de Campo realizado em 04/08/2016

3. Calçadas deterioradas no residencial Santa Benedita
Fonte: Trabalho de Campo realizado em 04/08/2016

4. Fachadas das casas com modificações no residencial Santa Benedita
Fonte: Trabalho de Campo realizado em 04/08/2016

Figura 19 - Fotos do Residencial Santa Benedita
Fonte: Trabalho de Campo realizado em agosto de 2016.

O residencial Ilha do Arapujá, por sua vez, é de responsabilidade da Construtora e Incorporadora Resecom LTDA, sediada em Santarém – PA, que também atua em outros empreendimentos do programa MCMV (Faixa 1) nas cidades de Alenquer, Oriximiná e Uruará, ambas no estado do Pará, somando mais de 263 milhões em contratos entre 2010 e 2013 (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016). A empresa em questão foi contratada em abril de 2013, porém as obras foram marcadas por diversos problemas que impediram a sua continuidade, como a paralização de 180 trabalhadores em janeiro de 2014 em função de problemas salariais e das precárias condições de trabalho (URUARÁ EM FOCO, 30/01/2014). Além disso, houve ocupação do residencial (ainda em construção) em maio de 2015 por cerca de 800 famílias, que chegaram a realizar protestos em frente ao prédio da CAIXA exigindo o enquadramento das famílias ocupantes no programa (BRASIL NOVO NOTÍCIAS, 16/06/2015). Atualmente a obra se encontra paralisada pela CAIXA devido ao fato de empresa não cumprir com as especificações mínimas do projeto[100].

O painel fotográfico da Figura 20 apresenta o estado atual do Residencial Ilha do Arapujá, que fica localizado próxima à PA-415, na divisa entre os municípios de Altamira e Vitória do Xingu (Ramal dos Cocos).

[100] Estas especificações dizem respeito às dimensões dos cômodos, à qualidade dos materiais de acabamento, das instalações elétricas, à infraestrutura externa e a outros itens para os quais se exige um parâmetro por parte do programa. Uma cópia dessas especificações se encontra em: http://www.bb.com.br/docs/pub/siteEsp/dimob/EspecificMinimas.pdf

1. Residências no ocupadas no Ilha do Arapujá (ainda em construção)
Fonte: Trabalho de Campo realizado em 04/08/2016

2. Casas em construção no Ilha do Arapujá
Fonte: Trabalho de Campo realizado em 04/08/2016

3. Construções tomadas pela vegetação no Ilha do Arapujá
Fonte: Trabalho de Campo realizado em 04/08/2016

4. Bases das casas a serem construídas no Ilha do Arapujá
Fonte: Trabalho de Campo realizado em 04/08/2016

Figura 20 - Fotos do residencial Ilha do Arapujá
Fonte: Trabalho de Campo realizado em agosto de 2016.

Apesar do pedido de reintegração de posse ter sido deferido em 30 de maio de 2016 (CADERNO SJPA/ TRF-1 de 17 de junho de 2016, p. 60), percebe-se pelas imagens (Foto 1) a presença de ocupantes ainda em agosto de 2016. Registra-se, também, uma grande quantidade de casas em construção (Fotos 2 e 3) tomadas pela vegetação local e outras que sequer foram erguidas (Foto 4). Ainda que se considere as várias razões técnicas que levaram aos atrasos na conclusão desta obra, o cenário em questão apenas denota, mais uma vez, que os espaços habitacionais destinados às famílias mais pobres não são tomados como prioridade nesse contexto. Existe, então, uma lógica estrutural que culmina no fato de o residencial Ilha do Arapujá, um dos poucos destinados à população de baixa renda em Altamira, também ser o único a não se concretizar frente a outros grandes empreendimentos privados espalhados pela cidade. Tal consideração permite retomar novamente a ideia da existência de um monopólio de classe (HARVEY, 1980) onde alguns agentes (aqueles que possuem os

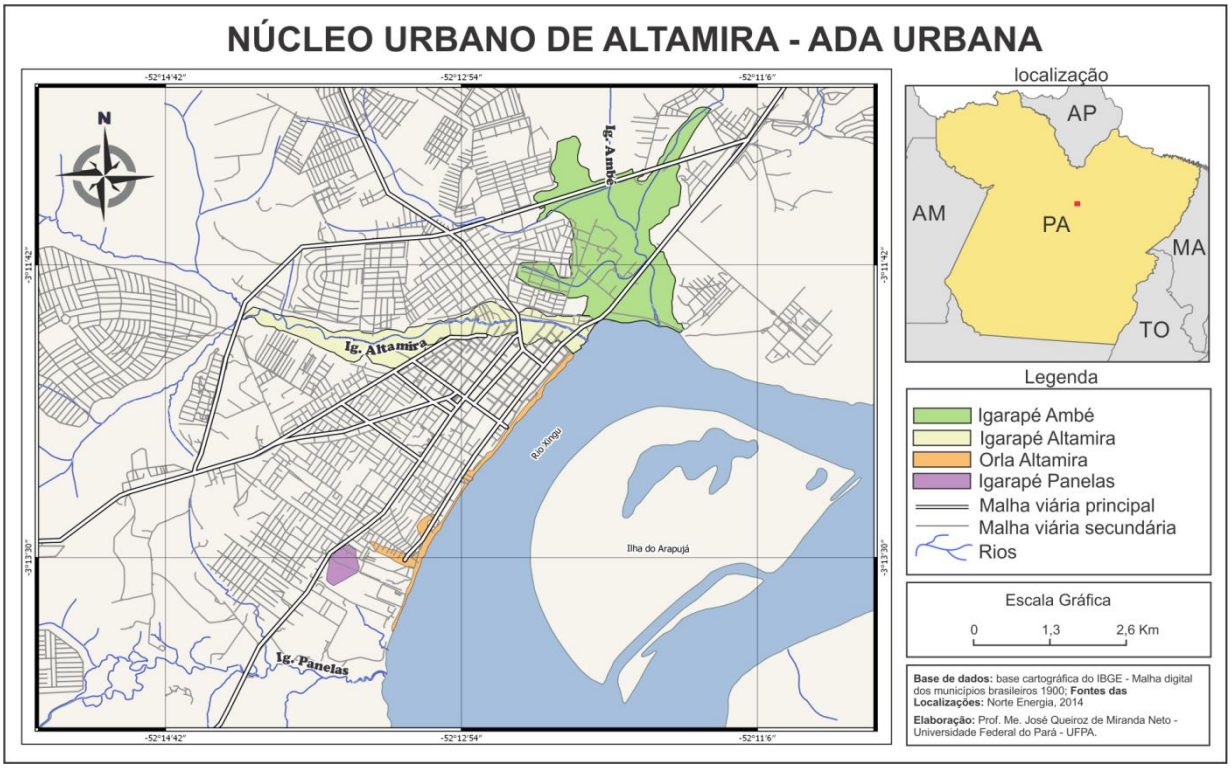
maiores rendimentos), decidem onde morar de acordo com as opções que lhes são postas pelo mercado, enquanto outros (os de baixa renda) estão sujeitas as condições mais adversas (incluindo atrasos técnicos e trâmites jurídicos) para se obter um fragmento do solo urbano. Tais condições são, também, definidas pela localização dessas habitações, pois como se observa no Mapa 21 (p. 208), trata-se do loteamento com maior distância (8,7 Km) em relação ao centro da cidade.

Como citado anteriormente, de acordo com Abramo (2002, p. 103) a lógica do Estado é aquela em que "a sociedade civil e os indivíduos se submetem a uma decisão do poder público, que assume a responsabilidade de definir a escolha que garanta o maior grau de bem-estar social". Entretanto, no caso em questão a lógica do Estado foi sobrepujada pela lógica do mercado, de modo que as melhores localizações para a instalação residencial foram rapidamente utilizadas por outras empresas incorporadoras ou se encontram reservadas para novos ciclos de valorização do solo urbano. Diante disso, acredita-se que mesmo com a oferta de 2.402 residências programa MCMV (se concretizadas), estas terão pouco significado diante da carência habitacional em Altamira[101] que, nos últimos anos, apenas foi ampliada em função da escassez de moradia artificialmente criado pelo mercado.

c) As áreas de Reassentamento Urbano Coletivo (RUC)

Pelo fato de a cidade de Altamira sofrer os efeitos diretos da inundação da barragem, uma extensa e densamente habitada área urbana de 387 hectares foi modificada pela Norte Energia nas proximidades dos igarapés Altamira, Ambé e Panelas entre 2014 e 2015. No Plano Básico Ambiental do Projeto Hidrelétrico (PBA), as áreas em questão são denominadas de Áreas Diretamente Afetadas Urbanas (ADA Urbana), as quais são classificadas de acordo com o igarapé ao qual se relacionam, conforme identifica o Mapa 22.

[101] Segunda a fundação João Pinheiro, o déficit habitacional urbano de Altamira em 2010 era de 18,64%, correspondendo a uma necessidade 4.200 domicílios do total de 22.527 domicílios particulares permanentes urbanos. (Fonte: Aplicativo Déficit Habitacional da Fundação João Pinheiro, disponível em http://www.fjp.mg.gov.br/download/Deficit_habitacional_Setup.zip).



Mapa 22– Núcleo Urbano de Altamira – ADA Urbana
Fonte: Base Cartográfica do IBGE e Norte Energia (2014)

De modo geral, o perfil da ADA urbana pode ser descrito da seguinte forma, de acordo com levantamento realizado pela Norte Energia: a) a maior parte dos residentes foi classificada como “posseiro” e “ocupante”; b) apenas 3,3% das residências possuíam escritura registrada e, do restante, grande parte tinha apenas contrato de compra e venda ou nenhum tipo de documentação; c) mais de 76% das famílias possuíam renda mensal entre um e três salários mínimos; d) 60% das casas eram de madeira, correspondendo ao padrão de habitação tradicional da região; e) havia muitos problemas de habitabilidade relacionados ao esgoto sanitário, ao abastecimento de água e à destinação do lixo (NORTE ENERGIA, 2013). A tabela 6 apresenta as informações gerais sobre a ADA Urbana.

TABELA 6 – INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE A ADA URBANA – 2013

ADA	*Hectare*	*Residentes*	*Não residentes*	*Entidades*	*Total de lotes*	*Densidade habitacional**
Orla	26,00	55	46	6	107	4,12
Igarapé Panelas	11,00	372	247	23	642	58,36
Igarapé Ambé	238,90	2532	1213	81	3826	16,02
Igarapé Altamira	112,20	2282	787	146	3215	28,65
TOTAL	388,10	5.241	2293	256	7790	20,07

Fonte: Dados Norte Energia (2013) e levantamento cartográfico.
* Em unidades habitacionais por hectare.

Trata-se, portanto, de espaços residenciais constituídos a partir da década de 1990, que devido à ausência de opções para a população migrante de baixa renda avançaram em direção ao leito dos igarapés, formando as baixadas urbanas[102]. Grande parte dessas habitações estavam situadas bem próximas à área central da cidade, em ocupações informalmente conhecidas como Baixão do Tufi, Açaizal, Invasão do Padres, Chifre de Ouro, dentre outras. Em levantamento realizado pelo grupo de pesquisa GEDTAM em residências situadas nas imediações dos igarapés Altamira e Ambé antes do processo de desapropriação, constatou-se que uma parte importante da população residente, em torno de 53,8%, trabalhava no setor terciário, destacando-se profissões como doméstica, comerciante, auxiliar de serviços gerais, vigilante e pedreiro (GEDTAM, 2014). Percebe-se, então, que havia uma relação direta entre a localização das habitações e o tipo de ocupação dos residentes, com atividades ligadas aos setores de comércio e serviços proeminentes na área central da cidade.

O painel fotográfico da Figura 21 identifica o perfil habitacional da ADA Urbana, onde se observa a presença de casas em palafitas (Foto 2) cujos acessos se tornavam possíveis através de passarelas construída em madeira (estivas) pelos próprios moradores (Fotos 1 e 3). Em 2014 inicia-se a remoção de algumas casas ao longo dos igarapés Altamira e Ambé, junto ao local uma placa da Norte Energia alerta: “Propriedade particular – NÃO ENTRE - área protegida conforme declaração de utilidade pública” (Foto 4). Aos poucos, essas residências foram removidas do leito dos igarapés e os habitantes indenizados conforme a modalidade escolhida (em dinheiro, carta de crédito ou reassentamento).

[102] Trata-se de uma forma de ocupação que reproduz o padrão construtivo das palafitas ribeirinhas. Porém, no ambiente urbano prevalece a alta densidade habitacional os fatores que permitem caracterizar esses assentamentos como precários e “associados à pobreza e às diversas estratégias de reprodução social nas periferias da cidade” (RODRIGUES et al, 2013, p. 2).

1. Ocupação no leito do Igarapé Altamira
Fonte: Relatório do Plano Diretor Municipal (2011)

2. Ocupação no leito do Igarapé Ambé
Fonte: Trabalho de Campo - 30 de outubro de 2013

3. Tipos de acesso improvisado no Ig. Ambé
Fonte: Trabalho de Campo - 04 de Junho de 2014

4. Residência removida da ADA Urbana e aviso da Norte Energia
Fonte: Trabalho de Campo - 04 de Junho de 2014

Figura 21 – Painel Fotográfico da ADA Urbana
Fonte: Relatório do Plano Diretor Municipal (2011) e Trabalho de Campo.

As famílias que optaram pela indenização em forma de reassentamento foram remanejadas para os novos loteamentos urbanos planejados e construídos pela Norte Energia, os quais são denominados de Reassentamentos Urbanos Coletivos (RUC). A Tabela 7 apresenta algumas características dos RUC e também da Vila Residencial de Trabalhadores.

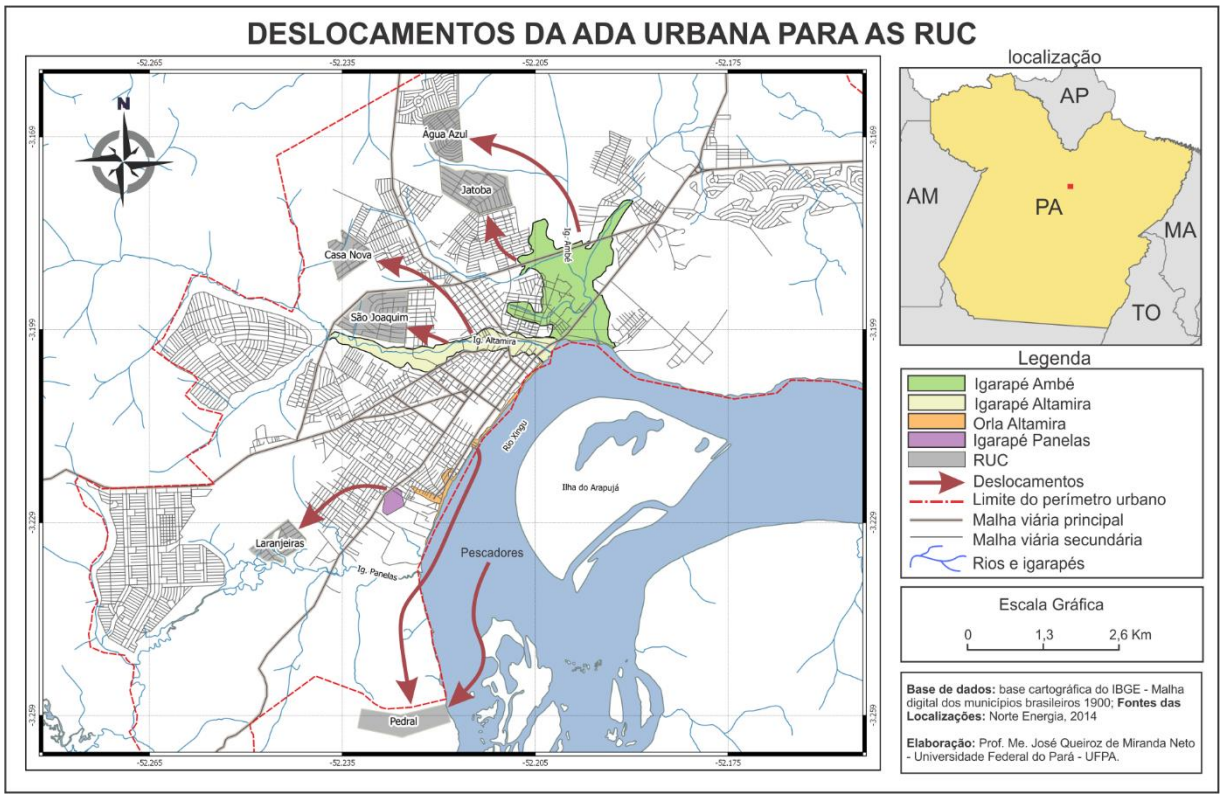
TABELA 7 – ÁREAS DE REASSENTAMENTO URBANO COLETIVO (RUC)

RUC	*N° de Lotes (Estimativo)*	*Residenciais RUC*	*Vila Residencial*
Jatobá	1244	1230	14
São Joaquim	1038	932	106
Casa Nova	452	452	-
Água Azul	806	806	-
Laranjeiras	599	599	-
TOTAL	4139	4029	120

Fonte: Norte Energia (2013)

Por questionamentos apresentados pela FUNAI e pelo Ministério da Pesca, no final de 2014 a Norte Energia iniciou a negociação de mais uma área para o reassentamento de 654 famílias de indígenas citadinos (etnias Xipaia, Kuruaia, Juruna e Kayapó, em sua maioria), além de pescadores e moradores da ADA do igarapé Panelas e da orla da cidade. Trata-se do “Loteamento do Pedral”, distante aproximadamente 13 km em relação ao centro da cidade de Altamira, às margens do Rio Xingu, que atualmente se encontra em processo de instalação com 600 lotes urbanos.

Utilizando-se de um critério de proximidade, a Norte Energia transferiu as populações das áreas afetadas para os novos loteamentos. O Mapa 23 indica como se configuram os deslocamentos da ADA Urbana para as RUC.



Mapa 23 – Deslocamentos da ADA Urbana para as RUC
Fonte: Base Cartográfica do IBGE; trabalho de campo e Norte Energia (2014)

Por essa configuração, a população que se encontrava na ADA do Igarapé Ambé foi reassentada nas RUC Jatobá e Água Azul e aqueles que residiam na ADA do Igarapé Altamira foram transferidos para as RUC São Joaquim e Casa Nova. Os habitantes que residiam na ADA do Igarapé Panelas, por sua vez, se deslocaram para a RUC Laranjeiras. Os indígenas citadinos e os habitantes da orla de Altamira estão

aguardando a transferência para o loteamento do Pedral. A Tabela 8 define as distâncias da ADA Urbana e das RUC em relação à área central da cidade.

TABELA 8 – DISTÂNCIAS EM RELAÇÃO À ÁREA CENTRAL – ADA e RUC

ADA (origem)	*Distância da área central (km)*	*RUC* (destino)*	*Distância da área central (Km)*	*Variação (km)*
Ambé	2,7	Jatobá	3,5	0,8
		Água azul	5,4	2,7
Altamira	0,79	Casa Nova	3,9	3,2
		São Joaquim	2,4	1,7
Panelas	3,2	Laranjeiras	5,2	2,0
Orla	1,6	Laranjeiras	5,2	3,2
MÉDIA	2,07		4,0	2,2

Fonte: Trabalho de Campo e levantamento cartográfico.
*Por indefinição, o loteamento do Pedral não foi incluído nessa tabela.

Como argumenta Harvey (1980, p. 42), “as mudanças na forma espacial da cidade e nos processos sociais, que operam na cidade, provocam mudanças na renda do indivíduo”. Desse modo, com a alteração dos locais de residência dos habitantes da ADA Urbana para áreas afastadas do centro da cidade, é possível avaliar um relativo prejuízo para aqueles que são desprovidos de veículo particular. Como grande parte dos reassentados é representada por trabalhadores do terciário (GEDTAM, 2014), a ampliação das distâncias pode interferir diretamente no custo do deslocamento para a área central e, igualmente, no tempo de trabalho em relação ao tempo de vida. Outro fator a ser considerado é a ampliação dos custos da nova residência, a exemplo dos valores relativos ao consumo de energia, já que na ADA Urbana as ligações elétricas eram, em sua maioria, clandestinas e essas despesas não impactavam diretamente na renda dos indivíduos. Como veiculou o Jornal Estadão em abril de 2016 “a conta de luz virou uma dor de cabeça para os moradores, que preferem vender os imóveis novos e procurar algo mais em conta, ou até voltar para um barraco” (ESTADÃO, 02/03/2016).

As residências possuem garantia de cinco anos e, nesse tempo, não podem ser vendidas ou disponibilizadas em forma de aluguel. Na frente da cada um dos residenciais foi afixada uma placa da Norte Energia que alerta: “os imóveis desse reassentamento coletivo possuem restrições à venda e à cessão. Não comprem ou negociem os imóveis, sob pena de invalidação do negócio e perda dos valores investidos” (Trabalho de Campo em 16 de abril de 2015). Ocorre, entretanto, um mercado paralelo de venda desses imóveis, inclusive ofertados em classificados

online[103], o que constata a iniciativa de muitos moradores em se desfazer da residência do RUC. Percebe-se, então, que ao ser indenizado o reassentado é impossibilitado de utilizar, por vias legais, o imóvel enquanto valor de troca e, com isso, também é impedido de explorar a renda do solo urbano contida nesta residência, restando como opção a comercialização irregular.

Essa realidade escancara, mais uma vez, a face da desigualdade social na cidade, pois apesar de as residências possuírem melhores condições de habitabilidade, os rendimentos familiares e as suas condições de trabalho e emprego permanecem as mesmas. Ademais, os custos relacionados à moradia são ampliados por conta das faturas de energia, água, IPTU etc. que devem ser arcadas pelos moradores. Como um processo associado à reprodução da vida, resta então a decisão de se desfazer do imóvel do RUC, adquirir outro terreno (possivelmente em área irregular) e utilizar o valor restante para suprir, pelo menos por algum tempo, as despesas familiares.

O painel fotográfico da Figura 22 denota algumas das características das RUC e da Vila dos Trabalhadores.

[103] Em pesquisa realizada no site OLX e na página “Classificados Altamira” da rede social Facebook, foram encontrados várias residências ofertadas para venda ou aluguel nos loteamentos destinados ao reassentamento urbano. Os valores de venda estão em R$ 50.000 e R$ 75.000.

1. Vias e Casas no RUC Jatobá
Fonte: Norte Energia (Jan/2015)

2. Auto-construção nos fundos de residência do no RUC São Joaquim
Fonte: Trabalho de Campo - Jun/2014

3. Residência da Vila de Trabalhadores na RUC São Joaquim
Fonte: Trabalho de Campo - Jun/2014

4. Construção em palafita nos fundos de uma residência no RUC
Fonte: Trabalho de Campo - 04 de Junho de 2014

Figura 22– Painel Fotográfico das RUC e Vila dos Trabalhadores
Fonte: Trabalho de Campo e Norte Energia (2014)

A residência padrão da RUC possui 63m², com dois quartos, uma suíte, banheiro social, sala de TV, sala de Jantar, cozinha americana, área de serviço e garagem. Há, também, outros dois modelos destinados às pessoas com deficiência, que possuem característica semelhante. É possível visualizar, ainda, as construções nos quintais das residências da RUC (Foto 2), que geralmente são produzidas com o material obtido pelo desmonte da residência antiga e, em alguns casos, até reproduz a moradia de palafita (Foto 4). Esse fenômeno se estende para todos os demais loteamentos e altera a paisagem repetitiva e monótona imposta pela empresa construtora. Aos poucos, os habitantes realizam suas modificações e constroem unidades de comércio (bares, armarinhos, pequenos mercados) para atender a população, dadas as distâncias em relação à área central de Altamira.

No que se refere à Vila Residencial de Trabalhadores, correspondem às 120 residências provisórias inseridas no contexto das RUC Jatobá (14) e São Joaquim

(106). No PBA de Belo Monte, havia a previsão de que os moradores pudessem compartilhar os mesmos espaços de convivência e, com isso, promover certa integração, evitando repetir o modelo de “enclave socioespacial" de outras vilas planejadas ao longo do país. No documento em questão, a Norte Energia argumenta que “a vila residencial proposta para Altamira (500 residências) deve se incorporar ao tecido urbano, de forma a facilitar a integração entre a população vinculada às obras e a população local” (NORTE ENERGIA, 2011, p. 10). Entretanto, na prática o que se observa é a manutenção de uma segregação interna (Foto 3 da Figura 22), com cercas improvisadas (que separam as vias públicas, inclusive) e controle de acesso através de guaritas. Desse modo, se percebe que a forma urbana, tal como foi planejada, se investiu de conteúdos sociais e de ações que sobrepujaram as iniciativas dos arquitetos e urbanistas. Os moradores da Vila Residencial, apesar de não possuírem uma diferença econômica significativa em relação aos moradores reassentados, resolveram produzir o seu próprio “espaço fechado” na tentativa de se distinguir do entorno imediato.

d) As ocupações irregulares

Consideram-se ocupações irregulares aquelas que se desenvolvem em áreas não previstas no Plano Diretor Municipal (áreas de APP ou com outra destinação que não a residencial), assim como em loteamentos não devidamente legalizados por parte da Prefeitura Municipal. Como se verificou no Capítulo 2, uma parte significativa dessas ocupações se deu em áreas impróprias para a atividade residencial, como o leito dos igarapés. Atualmente, é possível identificar esses espaços residenciais sendo produzidos nas margens das rodovias, a exemplo do que ocorre no trecho urbano da transamazônica e nas proximidades das RUC. Diferentemente da lógica do mercado e da lógica do Estado, o que se evidencia nesse caso é “lógica da necessidade”, onde predominam “ações urbanas coletivas ou individuais de ocupação de solo (organizadas e/ou espontâneas) movidas por uma lógica da necessidade de ter acesso a vida urbana” (ABRAMO, 2007, p. 27). Essas populações não possuem, portanto, condições que ingressar nem no circuito formal do mercado imobiliário nem nos programas federais de moradia destinados à baixa renda.

O painel fotográfico da Figura 23 apresenta algumas dessas habitações em processo recente de produção em Altamira, onde é possível visualizar ocupações nas margens da rodovia Transamazônica (Foto 1) aparentemente produzidas com materiais resultantes de demolição. Em outros casos, algumas áreas já constituem espaços habitacionais mais densos, como no caso da ocupação denominada “Riachão”, também situada nas margens da rodovia (Foto 2).

Em vários pontos da cidade, os conflitos em relação ao uso do solo começam a se intensificar. Em maio de 2015, várias famílias foram retiradas de um terreno no Bairro Independente 3, nas proximidades da Av. Tancredo Neves (estrada do Pedral). Com a ação de reintegração de posse, as casas foram destruídas e as famílias removidas mediante forte policiamento (Foto 3). De acordo com informações veiculadas pelo Movimento doa Atingidos por Barragens (MAB) em seu *site* oficial a “área é reclamada por um médico da cidade conhecido por Dr. Cláudio. Ele não apresentou à justiça título de posse da área, apenas contrato de compra e venda. Segundo informações, o reclamante da área pretende fazer um loteamento no local” (MAB NACIONAL, 26/05/2015). A remoção dessas pessoas se relaciona a outro conflito na cidade de Altamira, pois os moradores da ocupação anterior se dirigiram à obra destinada ao residencial Ilha do Arapujá do programa MCMV, sob responsabilidade da empresa Resecom LTDA. Esse dado consta oficialmente no pedido de reintegração de posse movido pela empresa em junho de 2015, em que afirma se tratar “de pessoas já deslocadas de uma outra invasão, na qual foram expulsos por outra reintegração de posse” (DJPA, 02/06/2015, p. 703).

1. Ocupação irregular próxima à RUC S. Joaquim
Fonte: Trabalho de Campo - Jun/2014

2. Ocupação nas margens da Transamazônica
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

3. Ação de reintegração de posse de ocupação no Bairro Independente 3
Fonte: http://iridio77.blogspot.com.br/2015/05/reintegracao-de-posse-no-independente-3_26.html

4. ''Invasão dos Carroceiros'', situada próximo ao residencial Santa Benedita
Fonte: Trabalho de Campo - agosto de 2016

Figura 23 – Painel Fotográfico das ocupações irregulares
Fonte: Trabalho de Campo e Blog do Irídio

Em outros pontos da cidade, entretanto, algumas ocupações irregulares parecem se consolidar, como ocorre na chamada “Invasão dos Carroceiros”, que se desenvolveu praticamente no mesmo tempo em que se instalou o residencial Santa Benedita do programa MCMV, em 2012. A área ocupada é de propriedade da prefeitura de Altamira e, pela instalação de postes da Centrais Elétricas do Pará (CELPA), já dispõem de um serviço regular de energia (Foto 4).

Ao que se percebe, a prefeitura de Altamira possui uma capacidade de atuação (técnica, financeira e institucional) bem limitada no que se refere ao planejamento e à execução de demandas que lhe são postas. Em entrevista realizada em 25 de abril de 2015, a secretária de planeamento da prefeitura municipal afirmou que apesar de a prefeitura manter fiscalização constante, as residências são construídas em período muito curto (às vezes de um dia para o outro). Ao se constatar

a ocupação irregular, a Prefeitura notifica as famílias e sugere a adoção do aluguel social. A partir de então, se executa a remoção das habitações.

Como forma de promover a legalidade de alguns lotes ocupados em momento anterior às intervenções de ordenamento urbano, a Prefeitura Municipal desenvolveu em 2015 o projeto “Chão Legal”, de regularização fundiária de vários imóveis ao longo da cidade. Até abril de 2015, foram entregues 2.135 títulos definitivos aos moradores dos bairros Independente I, Parque Ipê e Bela Vista. A cidade de Altamira vai se constituindo, assim, como um híbrido entre as diversas lógicas de produção habitacional (do mercado, do Estado e da necessidade) que moldam sua estrutura espacial intraurbana recente.

4.2.2. As ações diretas da Norte Energia e a “requalificação urbana”

Como citado anteriormente, a Norte Energia iniciou a remoção de mais de 7 mil construções urbanas (entre residências e entidades) presentes na ADA Urbana entre 2014 e 2015, alterando as formas-conteúdo e redefinindo a função social dessas áreas. Além dessas intervenções, outras ações diretas da empresa estão sendo produzidas na cidade, como a implantação de projetos de saneamento, a criação de parques e as alterações na orla, assim como a produção de residenciais para o reassentamento urbano (conforme descrito no item 3.2.1). Essas obras estão previstas no EIA de Belo Monte como resposta aos impactos da usina hidrelétrica e passam tanto por questões de ordem jurídico-patrimonial (legalização fundiária) quanto por transformações estruturais diretas, a exemplo da implantação dos sistemas de abastecimento de água e de coleta de esgoto. A esse amplo conjunto de intervenções a Norte Energia denominou “Plano de Requalificação Urbana” (NORTE ENERGIA, 2011).

De acordo com Vasconcellos e Mello (2003) as terminologias que remetem à intervenção urbana têm origem nas profundas modificações aplicadas em cidades francesas a partir do século XVIII, sobretudo com o objetivo de impedir o avanço de epidemias e disseminar os procedimentos de vigilância, de registro e de controle do espaço. Ao longo dos séculos, termos como “renovação”, “reabilitação urbana”, “revitalização”, “requalificação” ou “reestruturação urbanística” passam a ser

empregados cada qual com sua especificidade. A esse respeito, Vasconcellos e Mello (2003, p. 62) sustentam que:

> Essa prática passa a ser identificada nas próprias terminologias que apontam para "voltar a" - refazer uma relação temporal. O prefixo “re” começa a ser empregado nas novas definições, representando referências explícitas às preexistências. O “re” é uma estratégia que considera (ou finge considerar) a inclusão do Tempo na análise do Espaço, sem, contudo, explicitar um significado e uma metodologia para tal. Aparece aí o modismo oportunista, as imprecisões de definição e da própria metodologia a ser adotada. Misturam-se os conceitos, pois esses foram transportados de um campo de conhecimento para outro.

Dadas as diferentes acepções oriundas de vários campos de conhecimento, especialistas do Brasil e de Portugal se reuniram no I Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana, realizado em outubro de1995. Na ocasião, produziu-se a “Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada”, onde constam conceitos que, a partir de então, passam a ser adotados em ambos os países. No que se refere à “requalificação urbana”, o documento apresenta a seguinte definição: “aplica-se sobretudo a locais funcionais da ‘habitação’; tratam-se de operações destinadas a tornar a dar uma atividade adaptada a esse local e no contexto atual”[104]. Entretanto, independente da escolha que se adota em cada intervenção, novas acepções são postas recorrentemente para se referir às alterações funcionais e econômicas de áreas decadentes da cidade, aplicadas como políticas públicas no intuito de se definir novas relações e/ou novas identidades naqueles espaços. De certo modo “o poder público e as classes dominantes colaboram para essa confusão [entre diferentes terminologias], legitimando novos tempos, para manter o privilégio de definir que culturas devem ser selecionadas e valorizadas” (VASCONCELLOS; MELLO, 2003, p. 62). Tal prática é muito comum em metrópoles e se dirige preponderantemente às áreas abandonadas dos centros históricos, promovendo o embelezamento, a restauração de monumentos e, não raro, favorece a gentrificação[105] e o afastamento dos pobres das áreas centrais da cidade.

No caso de Altamira, até pouco tempo não se evidenciavam políticas efetivas capazes de alterar profundamente as condições de vida no ambiente urbano. Com o

---

[104] Trecho retirado da Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada, resultado do1º Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana Lisboa, 21 a 27 de outubro de 1995.

[105] Consiste em uma série de melhorias físicas ou materiais e mudanças imateriais – econômicas, sociais e culturais – que ocorrem em alguns centros urbanos antigos, os quais experimentam uma apreciável elevação de seu *status* (BATALLER, 2012, p. 2)

grande empreendimento hidrelétrico, no entanto, as intervenções começam a produzir redefinições profundas na paisagem e ajudam a reforçar a ideia de que o projeto surge para trazer qualidade de vida aos habitantes locais. Em vários pontos da cidade, os *outdoors* da Norte Energia são instalados tendo em vista reforçar essa posição, como indica a Figura 24.

Figura 24 - Outdoor da Norte Energia em um dos pontos da cidade
Fonte: Trabalho de Campo em 16 de abril de 2015

Para a análise em questão foram selecionadas duas importantes ações conduzidas pela Norte Energia, ambas ainda em desenvolvimento na cidade de Altamira:

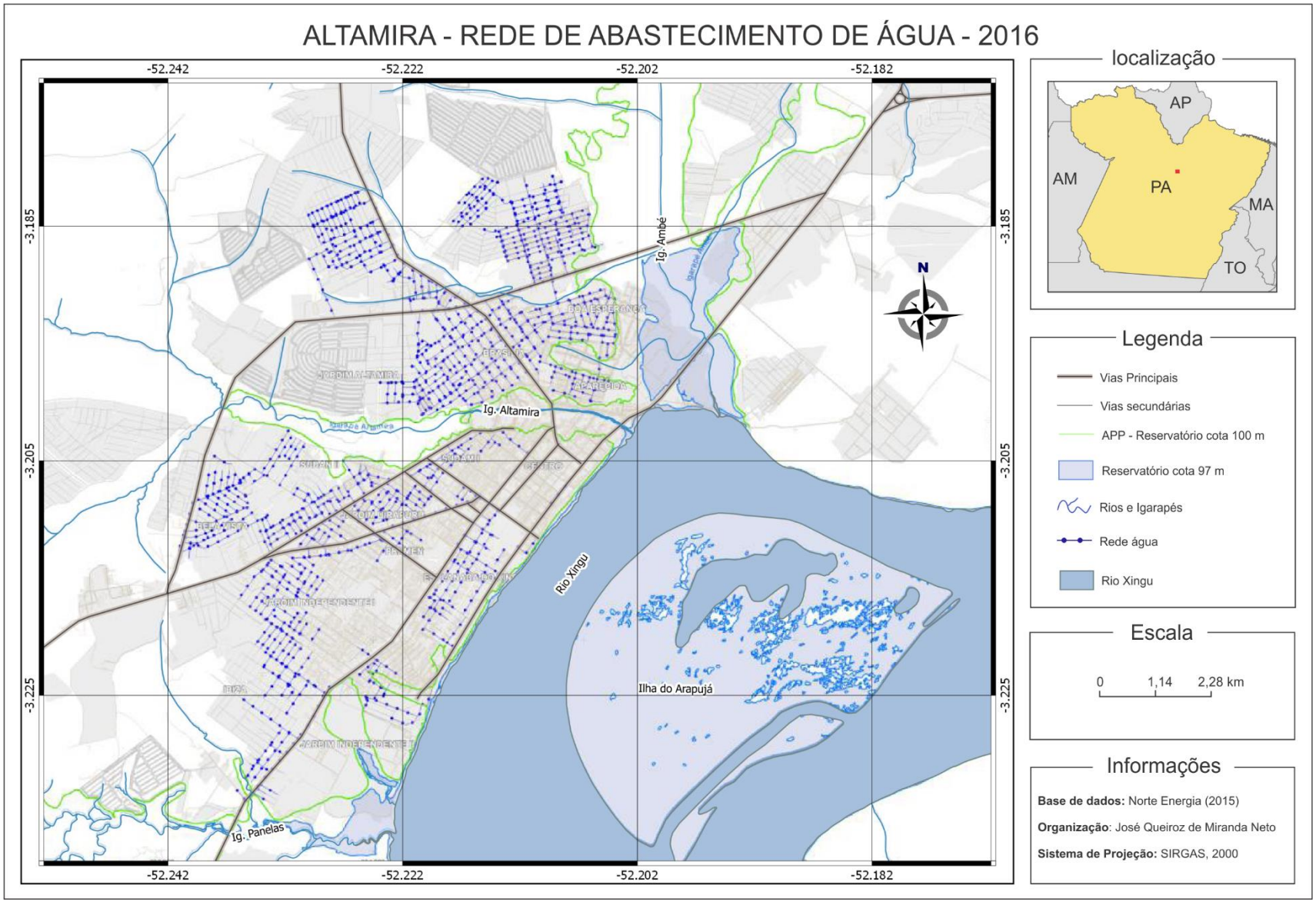
a) *A implantação dos projetos de saneamento:* inclui a remediação da área do lixão, a criação do aterro sanitário e de uma rede de coleta de esgoto em grande parte da cidade (220 km), além das estações de elevação e de tratamento de efluentes. Diz respeito, também, às obras do sistema de abastecimento de água, com oito reservatórios apoiados, seis elevatórias e seis adutores de água tratada, além da criação de uma rede de distribuição com 170 km de tubulação de água potável e as ligações domiciliares.

b) *A criação de parques e modificações estruturais na orla da cidade:* compreende às alterações paisagísticas nas áreas próximas aos igarapés Altamira, Ambé e Panelas, assim como a instalação de novos componentes na orla da cidade (padronização de calçadas, implantação de ciclovia e outros itens de acesso público). Prevê, igualmente, a readequação do sistema viário, com a criação de 10 pontes em concreto nas travessias dos igarapés.

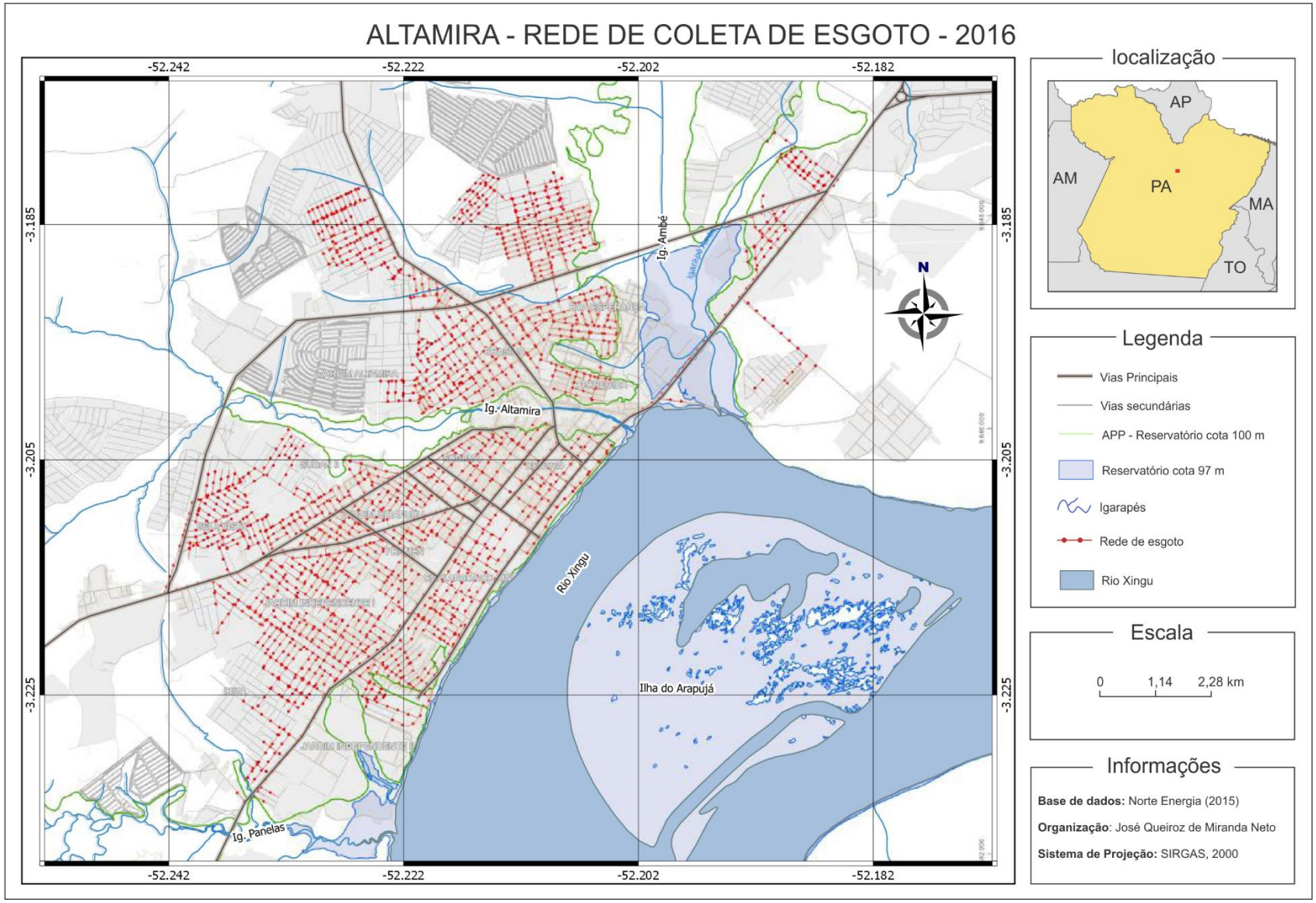
Esse processo, no entanto, não vem ocorrendo sem críticas ou sem embates entre os agentes envolvidos, principalmente no que se refere ao conflito de responsabilidades entre a Norte Energia e a Prefeitura Municipal de Altamira. No tocante aos loteamentos para fins de reassentamento urbano, a SEPLAN se recusou a efetivar a legalização do empreendimento sem a garantia dos serviços e equipamentos urbanos a serem implantados nessas áreas. A Norte Energia, por sua vez, decidiu aguardar os estudos de demanda para viabilizar a construção de escolas e postos de saúde nas RUC, conforme previsto no PBA de Belo Monte.

Outro impasse, também envolvendo a Norte Energia e a prefeitura, esteve relacionado ao conflito de competências sobre quem seria responsável por fazer as ligações intradomiciliares de água e esgoto. Como condicionante do projeto hidrelétrico, a Norte Energia construiu a rede de abastecimento de água e coleta de esgoto em grande parte da cidade, entretanto não se obteve um entendimento inicial sobre quem seria responsável por fazer as conexões entre a rede recém construída e as residências. O caso se estendeu até o final de 2015, pois “a prefeitura argumentava que só para fazer a conexão com a rede de esgoto gastaria mais de R$ 30 milhões com as obras, dinheiro que não tem em caixa” (ESTADÃO, 20 de maio de 2015). Após exaustiva negociação, a Norte Energia aceitou cobrir os custos das ligações intradomiciliares, com previsão de conclusão ainda em 2016 (NORTE ENERGIA, 2016). Em 31 de agosto de 2016, justamente por conta do não cumprimento dessa condicionante, a obra de Belo Monte foi temporariamente suspensa pela Justiça Federal até a conclusão do saneamento (AGÊNCIA BRASIL, 31/08/2016).

Os Mapas 24 e 25 apresentam a área de cobertura da rede de abastecimento de água e de coleta de esgoto implantada pela Norte Energia, onde se percebe uma ampliação significativa de ambos os sistemas.



Mapa 24 - Cobertura da rede de abastecimento de água
Fonte: Norte Energia (2015c)



Mapa 25 - Cobertura do sistema de coleta de esgoto
Fonte: Norte Energia (2015c)

De um modo geral, as intervenções de requalificação urbana estão transformando as áreas até pouco tempo menos valorizadas da cidade, o que pode contribuir decisivamente para o aumento do preço da terra em algumas localizações, notadamente nas imediações dos igarapés Altamira e Ambé. Com a melhoria da infraestrutura e das condições de habitabilidade no entorno das residências (sistemas de água e esgoto, pavimentação, calçamento e acessibilidades) tem-se, de um lado, um maior conforto para a população residente nessas proximidades e, de outro, um conjunto de fatores que incidem sobre a renda de monopólio, em especial nas áreas próximas aos novos parques (Figura 25).

1. Ocupação no Igarapé Altamira - 2014
Fonte: Trabalho de Campo - Jun/2014

2. Parque do Igarapé Altamira - 2016
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

Figura 25 - Igarapé Altamira: antes e depois das intervenções paisagísticas
Fonte: Trabalho de Campo em junho de 2014 e agosto de 2016.

Ao que se percebe pela Figura 25, algumas áreas antes dominadas por habitações do tipo palafita e povoadas por populações de baixa renda (Foto 1) praticamente deixam de existir e os espaços remanescentes se tornam áreas de intervenções paisagísticas (Foto 2). É importante destacar que as três grandes obras do programa (Parque do Igarapé Altamira, Parque do Igarapé Ambé e orla da cidade) se integram à área central da cidade e coincidem, justamente, com os espaços que haviam sido classificados como aglomerados subnormais[106] no levantamento do Censo de 2010. A Figura 26 aponta os locais onde estão sendo desenvolvidas essas obras na cidade de Altamira.

[106]Diz respeito aos setores urbanos que se caracterizam pela ausência de títulos de propriedade, irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes, além de carência de serviços essenciais, como: rede de água, coleta de lixo, rede de esgoto, energia elétrica e iluminação pública (IBGE, 2010b)

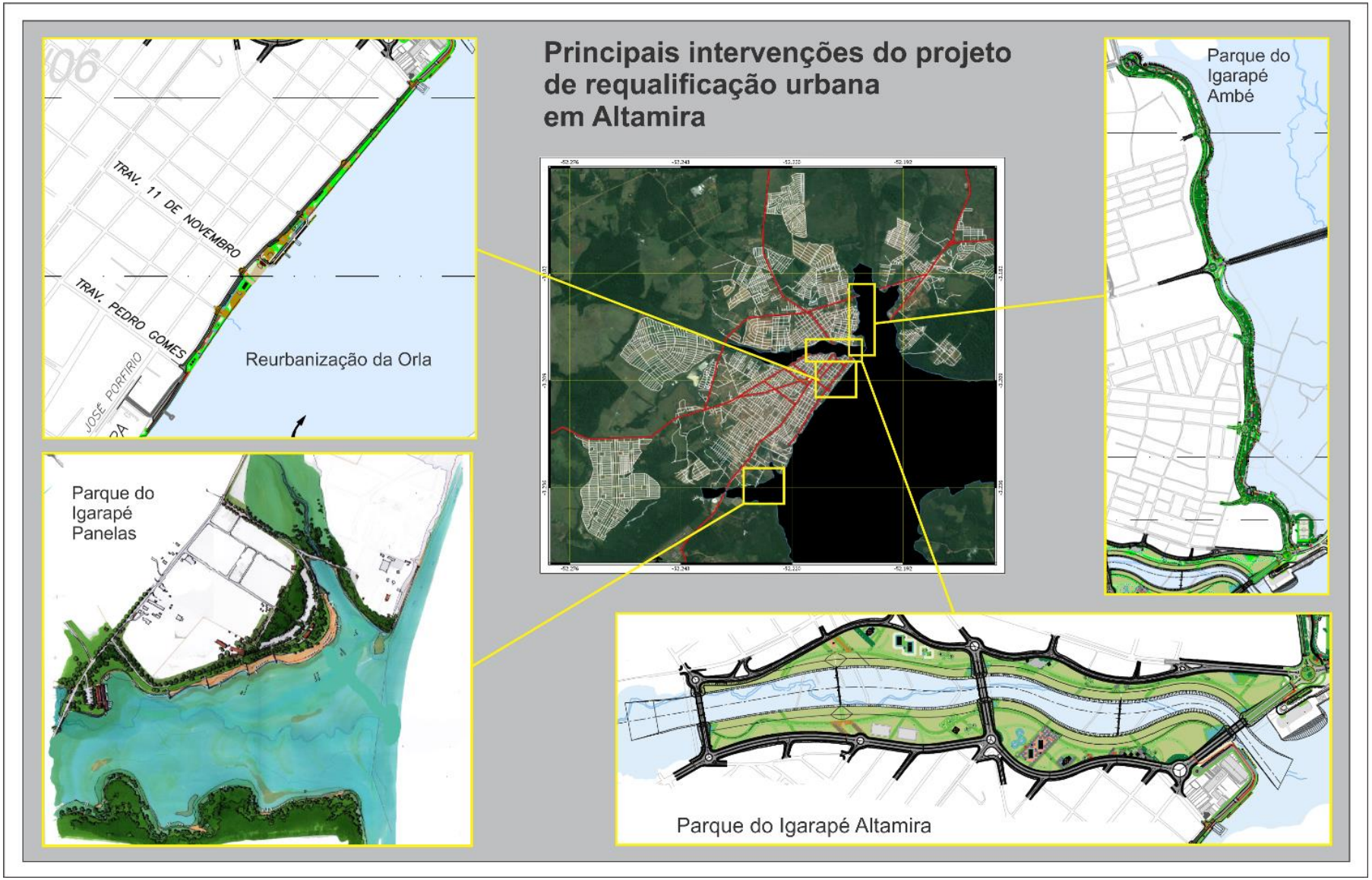


Figura 26 – Principais intervenções do projeto de requalificação urbana em Altamira
Fonte: Malha digital da Prefeitura Municipal sobre base do Google e Relatórios semestrais da Norte Energia.

Considerando que a população de mais baixa renda foi removida dessa área por conta do reassentamento urbano, pode-se afirmar que esse processo implicou decisivamente no afastamento dos pobres do centro da cidade. Há, então, uma nova configuração da estrutura espacial intraurbana em Altamira que se vincula não apenas ao papel desempenhado pela Norte Energia e pelas intervenções do poder público, mas por uma combinação estrutural que envolve o Estado, o mercado e demais agentes interessados nas vantagens econômicas advindas da instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte.

4.3. SÍNTESE DAS PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES NA CIDADE DE ALTAMIRA

Com base no que foi exposto ao longo deste capítulo, percebe-se a existência de uma nova configuração no espaço intraurbano de Altamira, pautada, sobretudo, pela introdução de novas formas-conteúdos, novos agentes e novas relações que passam a ser dominantes. Não se pode negar o caráter temporário de algumas transformações, porém é notório que os eventos desencadeados após a instalação da usina hidrelétrica alteram permanentemente os conteúdos sociais de algumas áreas da cidade. Considera-se, aqui, a existência de três fatores que, combinados, ajudam a entender a complexidade desse cenário: a) a ação de novos agentes capitalizados associados ao mercado imobiliário, que forçam a valorização de alguns espaços periféricos e induzem a escassez de moradia; b) a alteração no espaço produzido em alguns pontos da cidade (próximos à área central histórica) ligados sobretudo à ação da Norte Energia e do poder público, a exemplo da criação de parques e outros elementos associados à ideia de requalificação urbana; e c) a ação de alguns segmentos sociais excluídos, que produzem ocupações informais ao longo da cidade tendo em vista a “lógica da necessidade” (ABRAMO, 2007).

No que diz respeito ao padrão de localização das habitações, a própria disposição dos loteamentos urbanos na cidade de Altamira já identifica uma mudança importante, conforme sugere o esquema da Figura 27:

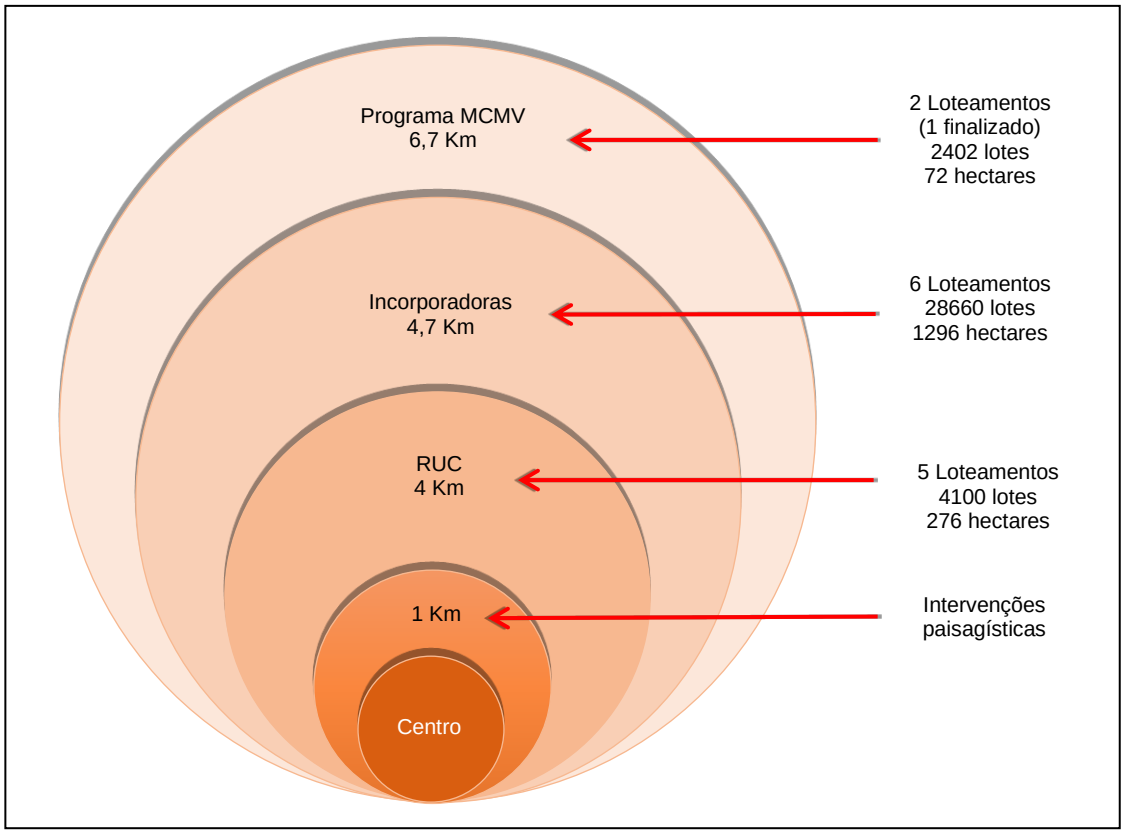


Figura 27– Distância média das áreas habitacionais em relação à área central
Fonte: Elaboração própria.

O esquema apresentado define as distâncias médias dos loteamentos urbanos em relação à área central de Altamira e denota algumas mudanças nos padrões de localização da habitação, especialmente a partir da introdução de novas áreas com diferentes intencionalidades no que diz respeito ao seu uso social. É possível perceber, dentre outros aspectos, uma tendência de afastamento da população de mais baixa renda da área central, objetivada pela criação de loteamentos do programa MCMV na borda do perímetro urbano e dos residenciais destinados ao reassentamento da população atingida. A oferta de lotes urbanos por parte das empresas incorporadoras, por sua vez, apesar de não se constituir focos da autossegregação residencial[107], indica a presença de novos locais de habitação para a classe média, em especial para aqueles que se utilizam do transporte privado (automóvel ou motocicleta) como principal meio de locomoção. Essa configuração é

[107] Pelo que se constatou nas atividades de campo, os lotes ofertados pelas incorporadoras não se caracterizam como espaços da autosegregação residencial. Se considerado apenas o padrão construtivo, ao mesmo tempo em que se instalam residências aparentemente de classe média (casa de 70 a 80m², com garagem, muro, cerca elétrica etc.) também se nota a presença residências com estrutura predial bastante simples, assim como vilas da casas e pequenos *kitnet's*.

desigual, uma vez que: a) em Altamira, ainda não se tem uma descentralização efetiva das atividades de comércio, serviços públicos e áreas de lazer para além de sua área central; b) a cidade não possui um sistema de transporte público eficaz, tornando os habitantes dependentes de transportes mais caros (especialmente o mototáxi) para a circulação diária; e c) o maior custo de deslocamento e as despesas adicionais nas residências de interesse social (energia, IPTU etc.) incidem na diminuição da renda real[108] dos indivíduos.

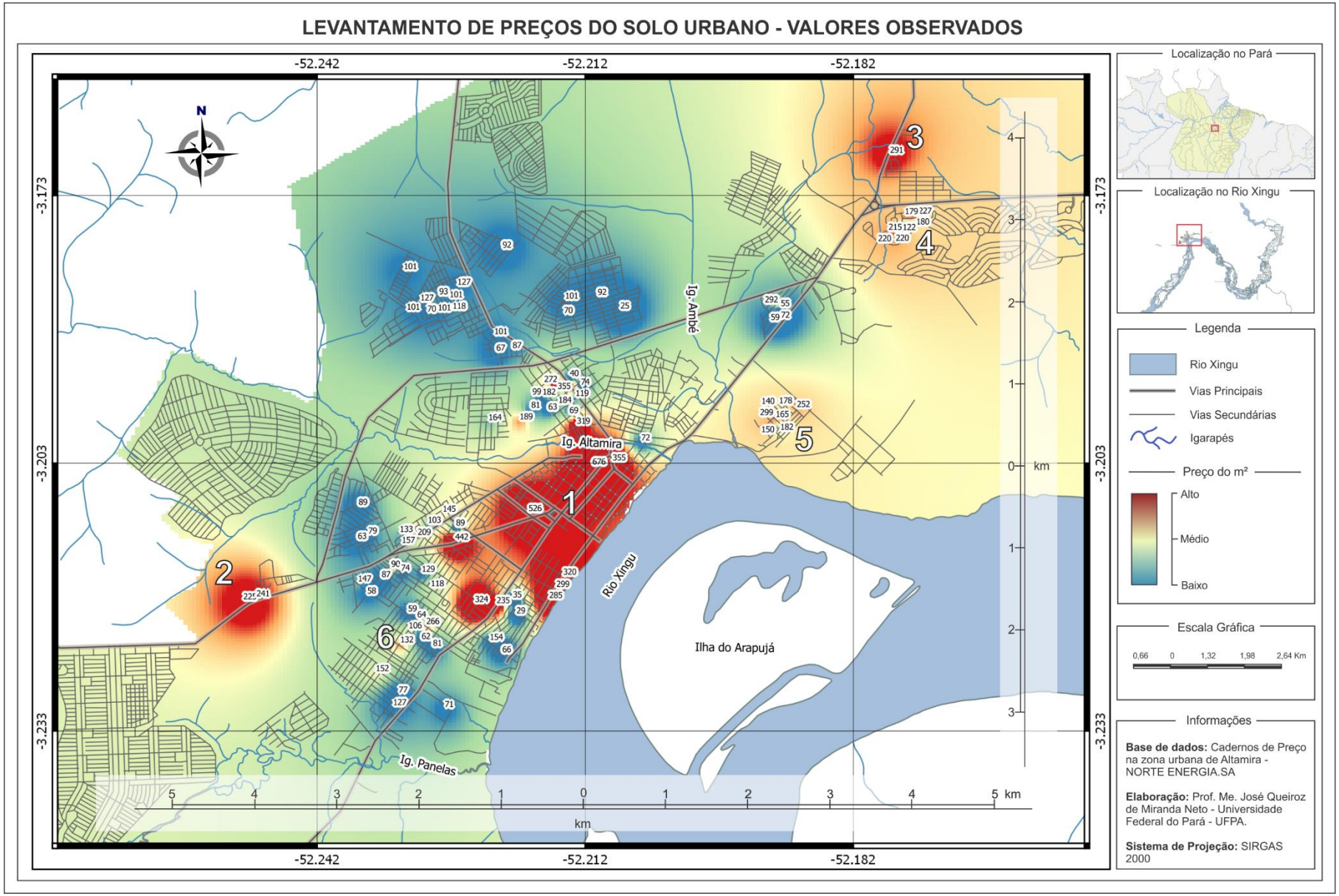
Conforme se apresentou no item 4.2.1, pela primeira vez se tem em Altamira um conjunto de estratégias incisivas para a valorização dos imóveis em áreas periféricas da cidade. Um dos indicadores dessa realidade diz respeito aos valores constantes no "Caderno de preços de terrenos urbanos" (NORTE ENERGIA, 2013, p. 6)[109]. O documento em questão contém a pesquisa de preço de terrenos em 132 pontos da cidade e se observa, desde já, uma tendência de valorização nas áreas residenciais criadas pelas incorporadoras.

O Mapa 26, elaborado a partir dos valores observados pela Norte Energia em 2013, apresenta as zonas com maior ou menor preço da terra (preço por metro quadrado) em relação ao conjunto da cidade. Verifica-se, então, que apesar de o núcleo residencial principal (área 1) ainda conter os pontos com maiores valores (entre R$ 235,00 e R$ 676,00), já se observa essa característica também em locais situados para além dessa área (áreas 2, 3 e 4). São estes os novos espaços residenciais conduzidos pelas incorporadoras, cujo preço médio dos terrenos (10mx20m) variam entre 40 a 90 mil reais, dependendo da localização. No Mapa 26, não se pode deixar de notar, também, uma faixa onde incide o baixo preço do metro quadrado, que praticamente circunda a área central consolidada. Trata-se, nesse caso, de loteamentos residenciais anteriores à instalação de Belo Monte (conforme citado no item 4.1.2) e que há pouco tempo eram desprovidos das condições mínimas de saneamento, a exemplo de algumas áreas situadas nos bairros Mutirão, Liberdade, Bela Vista e Ibiza.

---

[108] O conceito de renda real utilizado aqui se refere aos custos que são arcados pelos trabalhadores em localizações menos favoráveis da cidade e que podem pressionar os rendimentos para baixo (HARVEY, 1980). Não se trata, por isso, da renda real enquanto renda da terra, conforme adotada em outro momento deste trabalho em referência a Abramo (1989).

[109] Documento elaborado pela Norte Energia em 2013, que "fornece os elementos necessários para avaliar os terrenos urbanos, edificações e benfeitorias interferidas pelas obras da UHE Belo Monte" (NORTE ENERGIA, 2013, p. 6).



Mapa 26 - Valores observados dos terrenos urbanos (em m²) de acordo com o caderno de preços
Fonte: Norte Energia (2013)

Mas nem sempre a terra mais cara é o espaço de residência das populações de extratos de renda mais elevados, principalmente em se tratando de uma cidade de plena expansão territorial. Ocorre que algumas áreas periféricas, ainda que desprovidas de uma infraestrutura minimamente adequada, possuem alguns fatores relativos à localização que são apreciados pela população de maiores rendimentos, tais como: a) a proximidade em relação ao rio ou a posição que permita a vista para o rio; b) a proximidade em relação à nucleação terciária principal; e c) a acessibilidade em relação às principais vias de integração da cidade. Como sustenta Villaça (2001, p. 146) “não é rigorosamente verdadeiro que o preço da terra determina a distribuição espacial das classes sociais (...) pois na periferia de metro quadrado mais barato a alta renda ocupa terrenos grandes”. Em Altamira, é possível distinguir duas áreas que apresentam esse aspecto, nos Bairros Ibiza e Alberto Soares (áreas 5 e 6 do Mapa 26, respectivamente), cujo padrão da habitação pode ser representado pelo painel fotográfico da Figura 28.

1. Residência de alto padrão no bairro Alberto Soares (Resid. Altaville)
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

2. Residência de alto padrão no bairro Alberto Soares (Resid. Altaville)
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

3. Residência de alto padrão no bairro Ibiza (Loteamento Dom Lorenzo)
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

4. Residência de alto padrão no bairro Ibiza (Loteamento Dom Lorenzo)
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

Figura 28 - Casas de alto padrão em bairros periféricos de Altamira
Fonte: Trabalho de Campo em agosto de 2016

Como se percebe, trata-se de terrenos relativamente grandes e de casas com uma estrutura predial mais complexa (em geral, com mais de um pavimento) e preenchem os fatores de localização anunciados anteriormente. Recentemente, essas áreas também receberam os sistemas de saneamento implantados pela Norte Energia e já contam com previsão de terraplanagem e pavimentação asfáltica com recursos próprios da prefeitura de Altamira. À medida que estes espaços se consolidam como áreas de instalação das populações de alta renda, tende-se a maior valorização em termos de preço do metro quadrado, o que permite reafirmar a tese marxista de que é a renda que determina o uso (HARVEY, 1980). No caso em questão, a renda de monopólio obtida a partir dessas localizações favoráveis (que incide no elevado valor de troca) deverá restringir o uso a uma parcela específica da população, tornando a área em questão um espaço residencial de alto padrão (valor de uso diferenciado ou exclusivo).

Com a apresentação desse último componente, é possível se chegar a uma síntese das principais transformações na cidade de Altamira após a instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte. No Quadro 13, foram selecionados alguns itens necessários para exemplificar como a cidade se configurava em momento anterior e como se configura atualmente.

QUADRO 13 – RESUMO DAS TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO INTRAURBANO DE ALTAMIRA

Característica	Antes de Belo Monte	Depois de Belo Monte (entre 2010 e 2016)
População urbana	Apesar do crescimento acelerado típico das cidades médias e da alta taxa de urbanização, havia uma tendência de redução nos incrementos médios anuais da população urbana, resultado da diminuição das migrações rural-urbanas.	Embora não se tenha uma avaliação estatística oficial, entre 2010 e 2014 se registrou, segundo estimativa da Prefeitura Municipal, um crescimento aproximado de 65% da população urbana. Como é típico dos projetos hidrelétricos no Brasil, parte dessa população continua residindo no espaço urbano.
Expansão territorial urbana	Pela avaliação do crescimento da cidade (extensão absoluta) desde 1970, percebe-se que, apesar de ter havido um crescimento maior entre 1970 e 1980, as demais fases de crescimento são regulares.	Registra-se a maior expansão urbana da história de Altamira, com significativa ampliação do perímetro urbano, multiplicação de grandes loteamentos planejados e densificação da ocupação.
Loteamentos urbanos	Prevalência de loteamentos irregulares ou planejados de forma precária, sem as condições de infraestruturas exigidas pela regulamentação nacional.	Com a regulamentação dos novos instrumentos de ordenamento urbano e a maior regulamentação do uso do solo, os novos loteamentos passaram a conter os itens exigidos na regulamentação nacional (sistemas de água, esgoto e terraplanagem). Os valores dos terrenos, entretanto, se tornam elevados em comparação ao momento anterior.

Característica	Antes de Belo Monte	Depois de Belo Monte (entre 2010 e 2016)
Mercado imobiliário	Baseado em capitais locais, sem grandes investimentos de infraestrutura ou marketing. A maioria dos loteamentos não possuía muitas unidades e os preços eram mais acessíveis à população de mais baixa renda.	Capitaneados por empresas incorporadoras, os novos produtos imobiliários são baseados em capitais locais, regionais e nacionais, com investimento em infraestrutura e *marketing*. O volume de lotes é grande e os preços atendem especialmente à classe média, ainda que não se verifique a intermediação financeira direta.
Padrão construtivo das residências	Em áreas situadas junto aos leitos dos igarapés ainda prevaleciam as habitações do tipo "ribeirinha", com casas em palafitas e acessos improvisados a partir de pontes de madeira (estivas). As condições de habitabilidades se faziam precárias.	Promove-se a remoção quase completa da habitação ribeirinha em função do reassentamento. Com isso, o padrão habitacional dominante passa a ser de alvenaria em terra firme. Há a melhoria das condições de habitabilidade no interior das residências e em seu entorno, embora prevaleçam as condições precárias em alguns focos de ocupação irregular.
Localizações da habitação e desigualdades espaciais	Pela relação entre a localização das habitações e os estratos de renda, percebe-se uma heterogeneidade nas localizações habitacionais, sem prevalência de zonas de alto padrão ou áreas de autosegregação residencial.	Com a remoção das residências de baixo padrão da área central e a criação de novas áreas de expansão na borda do perímetro urbano, percebe-se uma tendência a maior homogeneidade interna em determinadas áreas.
Paisagem urbana	Ainda dominada por objetos que remetem à tradição ribeirinha. As casas em palafitas, a arquitetura tradicional das habitações e as vias de acesso ao rio correspondiam às formas remanescentes de uma fase anterior da cidade.	Com os projetos de requalificação urbana, as áreas situadas no entorno dos igarapés e próximas à orla do rio passam a ser dominadas pela nova paisagem moderna, pensada e articulada do ponto de vista do empreendedor. Assim, a paisagem tradicional se torna menos presente na composição do espaço geográfico.

Fonte: Elaboração Própria

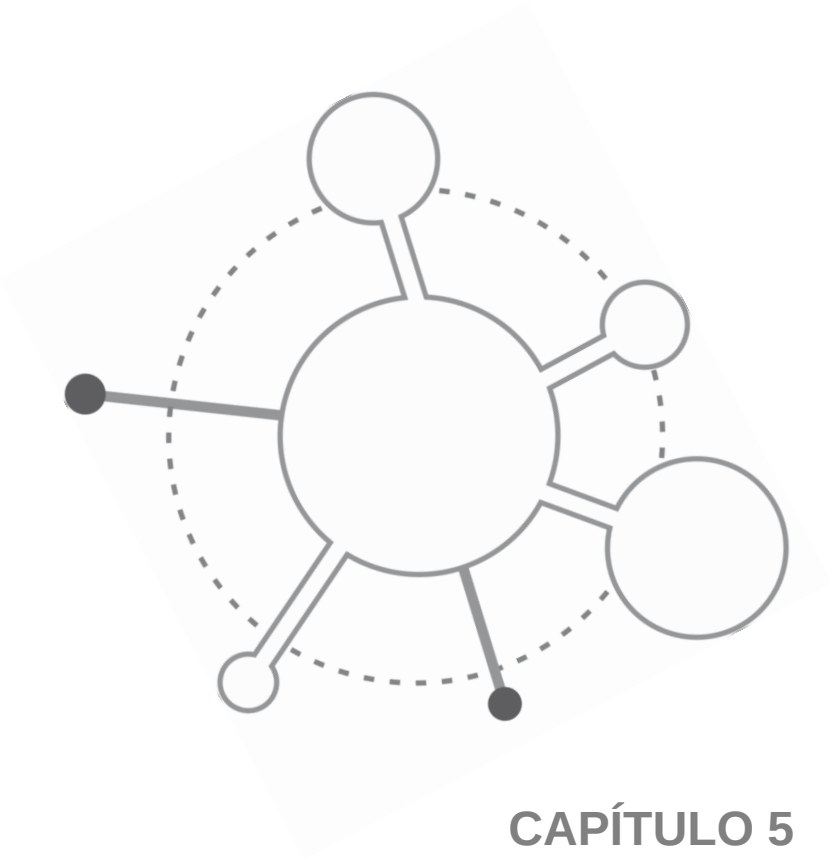
De acordo com os dados apresentados, torna-se evidente que a introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte transformou profundamente a estrutura da cidade de Altamira, ao ponto de se considerar a existência de uma nova racionalidade, de um novo conjunto de relações que tende a ser dominante e que passa a moldar a forma urbana a partir de então. É necessário, entretanto, escapar das formulações imediatas que associam o grande empreendimento à qualidade de vida e ao desenvolvimento com sustentabilidade, uma vez que, como advertiu Lefebvre (2000 [1979], p. 36) deve-se ter o cuidado de não se reproduzir a "ilusão da transparência", isto é, quando a evidência do espaço suplanta uma intepretação mais profunda, impedindo de se identificar as contradições.

O caso da usina de Belo Monte apresenta importantes exemplos que devem ser devidamente expostos como forma de revelar os mecanismos de dominação e de reprodução do capital. Um deles se refere à nova localização das habitações no

espaço intraurbano, que pela remoção das populações da ADA Urbana aponta uma tendência de afastamento das populações de mais baixa renda dos espaços próximos à área central. Pela análise empreendida, se torna evidente que os pobres são quase sempre desprovidos de boas opções no contexto da cidade: ou com uma habitação precária na área central ou com uma residência de média qualidade, porém situada em área periférica. Essa lógica se mostra semelhante tanto em relação aos espaços das RUC quanto aos projetos do programa MCMV, que abrigam populações semelhantes em termos de estratos de renda.

Enquanto a cidade ainda convive com os conflitos pela posse do solo, prevalecem as estratégias de valorização de lotes urbanos em áreas periféricas que, aos milhares, são comercializados pelas empresas incorporadoras. Esse modelo de negócios amplia a geração de lucros a partir de uma exploração em várias frentes: da renda da terra (obtendo as localizações mais favoráveis), do trabalhador da construção civil (responsável por construir as infraestruturas necessárias) e, ao final, a partir da comercialização (pela contratação de crédito a juros). A esse respeito, como afirmou Smolka (1987, p. 77), o capital incorporador “assume considerável, para não dizer decisiva, importância sobre o restante do mercado imobiliário urbano, na medida em que afeta de modo significativo o padrão de uso do solo”. Trata-se, então, da prevalência dos negócios imobiliários formais que, em pouco tempo, transformaram a cidade de Altamira em um espaço de interesses econômicos para aqueles que desejam utilizar a terra como um ativo de valor.

Por essa abordagem, é fácil perceber que o problema não se ancora apenas na construção da barragem e, tampouco, se resume ao momento de instabilidade temporário que ela proporciona. A lógica perversa se reproduz por conta dos agentes que se instalam na cidade e, a partir dela, criam verdadeiros sistemas de exploração econômica. Mas seria possível afirmar que se trata de um processo de “reestruturação da cidade” (SPOSITO, 2005) à semelhança do que ocorre em outras cidades médias no Brasil? Essa resposta, em função de sua complexidade e da necessidade de se adicionar outros elementos à análise, será guardada para o final do Capítulo 5. De antemão, apenas se pode afirmar que alguns elementos começam a se tornar dominantes na estrutura intraurbana e não mais representam a lógica de constituição da cidade de Altamira em fases anteriores de ocupação.



CAPÍTULO 5

A USINA HIDRELÉTRICA E A REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE ALTAMIRA (RIA)

O objetivo deste capítulo é argumentar de que forma os processos conduzidos pela usina hidrelétrica de Belo Monte promovem mudanças na Região de Influência de Altamira (RIA). A despeito do que se denomina aqui de “região”, deve-se considerar o seu sentido funcional, onde “a estruturação do espaço não é vista sob o caráter da uniformidade espacial, mas sim das múltiplas relações que circulam e dão forma a um espaço que é internamente diferenciado” (GOMES, 2000). A cidade é entendida, nessa perspectiva, como o centro da articulação espacial, não apenas no que se refere à drenagem econômica das áreas rurais, mas também às funções de gestão e de comando de outros centros urbanos, sejam cidades, distritos ou núcleos populacionais diversos. Esse sistema pode ser entendido a partir das interações que se processam entre os pontos de suporte da organização espacial e seu entorno, ou seja, entre as cidades centrais e os demais centros urbanos. Dessa forma, as regiões funcionais são animadas pelos fluxos que trafegam pela rede urbana, tal qual um sistema circulatório em contínua sinergia.

Há, todavia, diferentes níveis de interações no interior dessas regiões, ao ponto de conferir a estas uma particularidade. Algumas possuem trocas mais dinâmicas, fluxos mais rápidos, onde a população pode transitar de um lado outro para fins de trabalho e de estudos, assim como para consumir produtos e serviços diversos. Outras, entretanto, apesar de estarem integradas internamente, são providas de fluxos mais lentos, às vezes com dificuldades de transporte e de circulação de pessoas e mercadorias. Nesta última, predominam as maiores distâncias (relativas ou absolutas) entre os pontos de suporte da rede urbana, tornando as interações mais dificultosas e inibindo os arranjos urbano-regionais mais intensos. Há, então, redes de alta sinergia e redes de baixa sinergia, que podem ser medidas pela intensidade dos fluxos e por diferentes relações de hierarquia e de complementariedade entre os

centros urbanos[110]. No caso do Brasil, que a partir de 1950 passou por um processo de modernização do território e de industrialização em larga escala, é possível divisar os dois níveis de interação, muito embora em regiões menos dinâmicas, como no caso da Amazônia, prevaleçam as redes de baixa sinergia.

A preocupação com as relações tecidas entre os centros urbanos recebeu um importante destaque a partir dos estudos de Christaller (1968), que ao estudar as cidades do Sul da Alemanha desvendou um padrão de distribuição dos núcleos urbanos em uma relação de ordem-tamanho específica, com variação mínima entre o número teórico e o número observado de centros. Dentre os resultados apresentados pelo autor, consta a identificação das regiões funcionais que interagem com às localidades correspondentes em diferentes níveis hierárquicos e que são abrangidas pelos bens e serviços ofertados nestas últimas.

A partir do reconhecimento de uma área interna de vendas, Christaller (1968) desenvolveu o conceito de limiar de mercado, que corresponde ao nível mínimo que é necessário para estimular o fornecimento do serviço (estimado pela população e/ou renda), com vistas a ponderar o limite necessário para que uma determinada atividade se desenvolva obtendo lucros normais. Outro conceito fundamental é o alcance espacial, que se relaciona à distância máxima em que pode ser vendido cada bem, especialmente vinculado aos custos de transporte (distância econômica). Em uma situação onde o transporte é possível em todas as direções, o limiar seria o círculo concêntrico de demanda mínima demarcado a partir da localidade central, enquanto que o alcance formaria o círculo concêntrico periférico, que delimita a região complementar. Desse modo, segundo Richardson (1975, p. 163) “a hierarquia dos lugares centrais não resulta de fatores acidentais ou arbitrários, e sim de relações

[110] As expressões “alta sinergia” e “baixa sinergia” são utilizadas, aqui, para distinguir as regiões funcionais mais dinâmicas daquelas que apresentam uma dificuldade maior em tecer relações, ainda que contenham centros urbanos em nível semelhante na realidade amazônica (em geral, se apresentam como centros sub-regionais, de acordo com a classificação do IBGE). Um exemplo de alta sinergia é a Região Bragantina, no Nordeste do estado do Pará, que “se diferencia da maior parte do Estado e da Amazônia pelo grande número de cidades em área relativamente restrita, por sua densa rede rodoviária interligando os núcleos e pela existência de três centros sub-regionais polarizando a região: Castanhal, Capanema e Bragança” (RIBEIRO, 2015, p. 1). Outro exemplo, desta vez relacionado às regiões de baixa sinergia, seria a rede urbana polarizada por Tefé, que demarca uma “estrutura urbana um pouco diferenciada, privilegiando algumas cidades e tornando outras dependentes socioeconomicamente, principalmente, em função das dificuldades básicas de infraestrutura, saúde, educação e amparo governamental” (RODRIGUES, 2011, p. 127). Esse último caso faz referência a uma “cidade média de responsabilidade territorial” (SCHOR e MORAES, 2008), conforme se especificou no item 1.2.2 do Capítulo 1.

definidas, baseadas no tamanho e nas funções dos centros e nas distâncias interurbanas".

Embora possa ser distorcido pelo "princípio do tráfego" (influenciada pela estrutura da rede de transporte) e pelo "princípio administrativo" (baseados em centros que desempenham funções administrativas), o fundamento da teoria apresentada por Christaller (1968) é, especialmente, o "princípio de mercado", onde o crescimento e a organização das cidades dependem de sua especialização em vários tipos de serviços urbanos. É, portanto, na tentativa de eliminar os constrangimentos espaciais (notadamente a própria distância econômica) que a sociedade vai produzindo formas relativamente regulares de organização espacial. Essa necessidade de compensar as distâncias não é uma exclusividade da sociedade capitalista, pois se fazia bem antes em outras formas de organização baseadas na geração de excedentes[111] e nas relações de trocas, incluindo nestas os chamados mercados periódicos.

Entretanto, com o capitalismo a atividade comercial ganha um novo significado, conforme apresenta Corrêa (2014, p. 18-19)

> A organização espacial da distribuição que emerge, fundamentada na divisão social e territorial do trabalho, na existência de uma massa predominantemente assalariada, e na articulação entre diferentes áreas produtoras, tem como locais as cidades que se interligam através do comércio atacadista, varejista e dos serviços. Neste processo de articulação e integração, sob o domínio da produção capitalista, crescente e diversificada, os mecanismos econômicos de alcance espacial máximo e mínimo e de economias de aglomeração adquirem um significado novo que é o da própria acumulação capitalista, e geram uma diferenciação hierárquica entre todos os centros de uma rede de distribuição.

Cabe ressaltar, entretanto, que com o avanço do capitalismo e as novas experiências relacionadas ao espaço-tempo, percebe-se uma mudança na dinâmica urbana em relação à década de 1930, quando foi elaborada a teoria das localidades centrais. Santos (1979) sugere que, desde a década de 1970, o esquema piramidal da rede urbana, baseado numa série de degraus rígidos de articulação entre as cidades (na sequência: vila, cidade local, cidade regional, metrópole incompleta e

---

[111] Harvey (1980), ao tratar dos modos de integração econômica na economia espacial urbana, afirma que o significado de uma cidade depende de sua localização conforme a circulação geográfica do excedente, como afirma: "a circulação do excedente está constantemente mudando para outros canais. Em alguns casos, as mudanças geográficas destinaram-se a preservar o nível superior de urbanização e a quantidade superior de circulação do excedente, embora individualmente as cidades pudessem padecer, estagnar ou expandir: a adaptação e a substituição na circulação do excedente produzem novas configurações geográficas que emergem para substituir as velhas" (HARVEY, 1980, p. 212.

metrópole completa) não é mais suficiente para explicar as novas e modernas relações entre os centros urbanos no Brasil. Assim, o esquema clássico de hierarquia urbana passa a ser pensado de modo diferente, onde as relações com a metrópole completa não dependeriam de subir e descer os degraus da hierarquia urbana. Tais formas de articulação só se tornam possíveis, entretanto, por meio da redução do tempo do transporte e da comunicação e da consequente diminuição dos custos de deslocamento. Nesse contexto, as cidades intermediárias recebem funções importantes no sistema urbano nacional, fato que permitiu um grande número de trabalhos desde a década de 1970[112] com intuito de identificar as características desse conjunto específico de centros urbanos.

Desse modo, as redes resultantes dessa combinação de centros urbanos não podem ser entendidas apenas como referência à sua organização, isto é, enquanto topologia dendrítica, aureolar, complexa etc., uma vez que estas, enquanto expressões espaciais, também são providas de suas formas-conteúdo. As redes urbanas se conformam, portanto, a partir das ações que emanam de diversos centros de comando dispostos ao longo do território, os quais definem o nível de articulação, a direção dos feixes e sua intensidade. Durante a vigência da economia extrativista na Amazônia, por exemplo, as rotas de transporte da produção eram comandadas, em nível regional, pelos “coronéis da borracha”, os quais se vinculavam, em nível superior, às casas aviadoras situadas em Belém ou Manaus. A partir do momento em que ocorre a mudança das relações de comando, geralmente associada aos eventos relativos à escala global, muda-se também a forma correspondente, de modo que, como sugere Santos (2014, p. 103) “o evento, para se realizar, encaixar-se na forma disponível mais adequada a que se realizam as funções que é portador”. Se antes havia um monopólio ligado à economia da borracha e, partir deste, um *modus operandi* para a extração do excedente de áreas rurais, hoje começam a prevalecer as atividades ligadas ao terciário moderno, à criação de novos espaços de consumo e outras formas se estabelecer o controle econômico regional.

---

[112] A esse respeito, cabe destaque aos trabalhos desenvolvidos pelo IPEA desde a década de 1970, a exemplo do proposto por Andrade e Lodder (1979), os quais analisam a estrutura demográfica, o crescimento urbano e a pobreza nas cidades médias brasileiras. No início deste século, o conjunto de estudos do IPEA denominado “Cidades médias brasileiras” (ANDRADE; SERRA, 2001), entende a mudança no sistema urbano nacional a partir da reestruturação produtiva, com a reconcentração espacial das atividades econômicas e da população, de modo que, por um lado, a metrópole é revalorizada como centro privilegiado para as atividades econômicas modernas, enquanto que as cidades médias passam a assumir funções que antes eram evidentes apenas nos grandes centros urbanos (teoria da reversão da polarização).

No caso de Altamira, a introdução da usina de Belo Monte mobilizou vários agentes vinculados diretamente ao grande empreendimento, mas também decorreram outros, impulsionados pelo maior dinamismo econômico suscitado após o início das obras. No Capítulo 4, foi possível entender de que forma as relações tecidas no espaço intraurbano moldaram a cidade, produziram novas formas-conteúdo e alteraram significativamente a paisagem local. Neste capítulo, a intenção é argumentar, a partir de um conjunto de dados econômico-estatísticos, a respeito das alterações no âmbito da rede urbana: as interações espaciais, a dinâmica dos transportes intermunicipais, os “surtos” de crescimento, as diferenças nos indicadores oficiais e os saltos econômicos de importância.

A primeira seção deste capítulo se dedica às interações espaciais no âmbito dos estudos realizados pelo IBGE, em especial a REGIC e os levantamentos do Censo Demográfico (deslocamento para fins de trabalho e estudo) nos anos de 2000 e de 2010. Para se reconhecer as interações relativas ao período posterior à instalação de Belo Monte, a pesquisa se vale dos dados de atendimento de saúde fornecidos pela SESPA-PA nos anos de 2009, 2013 e 2015 e dos fluxos relativos ao transporte interurbano (rodoviário e aéreo). Na segunda seção, os estudos se direcionam às mudanças nos indicadores regionais a partir da introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte, como a dinâmica da população urbana regional, os indicadores do PIB Municipal, as finanças públicas e as atividades financeiras. Além disso, o estudo focaliza as alterações das funções urbanas de Altamira a partir da introdução de novas atividades econômicas, sobretudo com base nas características das empresas criadas entre 2009 e 2014. Ao final, retomam-se alguns elementos evidenciados nos capítulos anteriores tendo em vista definir os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana.

5.1. AS INTERAÇÕES ESPACIAIS E AS CENTRALIDADES URBANAS NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE ALTAMIRA (RIA)

Ao se utilizar, aqui, o conceito de interação espacial, deve-se ter em mente o seu caráter relativo, ou seja, o reconhecimento das características das localizações em relação às outras localizações. Esse tema foi o principal objeto de estudo de Edward Ullman na década de 1950, para o qual a interação espacial constitui “um

sistema baseado na complementaridade, oportunidade de intervenção e distância" (ULLMAN, 1980, p. 26). A complementariedade seria a interação resultante da demanda de uma área em relação à outra e constitui a condição essencial para que os intercâmbios aconteçam[113]. A oportunidade de intervenção representa a existência prévia de condições de transporte que ajudariam a criar a interação entre áreas suplementares, sobretudo pela diminuição dos custos físicos na criação de infraestruturas (estradas, vicinais, ferrovias etc.) ou de rotas marítimas. A distância, por sua vez, é o fator final necessário, pois "se a distância entre mercado e recursos fosse grande demais e os custos difíceis de cobrir, a interação não aconteceria apesar da perfeita complementariedade e a falta de oportunidade intervencionista" (ULLMAN, 1980, p. 18). Essa tríade constitui a base a partir da qual se pode pensar as relações de trocas que definem as complementariedades entre os diversos centros urbanos, notadamente no que se refere à circulação de pessoas e de mercadorias.

Considera-se, neste trabalho, as interações não como simples deslocamentos no espaço, mas como "parte integrante da existência (e reprodução) do processo de transformação social" (CORRÊA, 2006b, p. 280). É, portanto, a partir dessas interações que se torna possível reconhecer a espacialidade da reprodução do capital e seu movimento, assim como as alterações em suas lógicas de concentração e centralização ao longo do tempo. No caso da RIA, a existência de um conjunto de atividades vinculadas à usina hidrelétrica (que é um tipo de indústria), mobiliza uma grande quantidade de trabalhadores externos à região e também induz a localização de muitas atividades ligadas ao comércio e aos serviços (incluindo serviços públicos) na cidade de Altamira e em seu entorno. O desafio aqui proposto é identificar os centros da rede urbana em estudo, especificar o nível das interações e avaliar o grau de mudanças em relação à proposta de re-estruturação da cidade e da rede urbana sugerida nesta tese.

Os dados expõem as mudanças ocorridas entre os anos de 2000 e de 2010 para o caso dos dados do IBGE (REGIC e dados do censo demográfico) e de 2009, 2013 e 2015 em relação aos atendimentos de saúde ambulatoriais fornecidos pela SESPA. O estudo se utiliza, também, dos dados fornecidos por empresas de

---

[113] Para que as trocas aconteçam é relevante considerar a diferenciação de áreas em termos econômicos e culturais, mas esse fator por si só não é suficiente, como considera Ullman (1980, p. 15) "a mera diferenciação não produz intercâmbio. Numerosas e diferentes áreas no mundo não têm conexões umas com as outras. Para que exista interação entre duas áreas deve haver a demanda de uma e o suprimento na outra".

transporte intermunicipal de Altamira (Transbrasiliana e COOTAIT) e de informações das empresas aéreas obtidas junto à INFRAERO. Nesse caso, trata-se de reconhecer o cenário anterior à implantação da usina hidrelétrica de Belo Monte, assim como aquele que resultou a partir da instalação do grande empreendimento.

5.1.1. A rede urbana de Altamira: REGIC e Divisão Urbano-Regional

A preocupação com as interações espaciais no Brasil constitui uma das mais importantes frentes de estudo do IBGE desde a década de 1960, quando foi publicada a “Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas” (IBGE, 1972). A partir de então, o instituto lança uma importante série de estudos sobre as relações entre os centros urbanos no país denominado “Regiões de Influência das Cidades” (REGIC). Além da versão de 1966, outras três são publicadas em 1987, 1993 e a mais recente em 2007. Em sua última versão, um importante grupo de variáveis é reunido com vistas a dar maior densidade ao trabalho, como transportes coletivos, distribuição de jornais, insumos da produção agropecuária, ligações de aeroportos, compras, cursos, lazer e saúde.

A base teórica dos estudos do IBGE está sedimentada na teoria das localidades centrais, especialmente a partir das formulações de Christaller (1968) e vários autores ligados à Nova Geografia, como Haggett & Chorley (1967) e Berry & Garrison (1958). Nessa trajetória, cabe destaque à influência exercita por Roberto Lobato Corrêa como chefe do Departamento de Estudos Geográficos do IBGE, que certamente contribuiu para o desenvolvimento metodológico dos estudos e sua evolução. Por essa razão, os estudos mais recentes destacam uma visão menos tradicional da rede de cidades, onde são anunciados autores como Raffestin (1993), Santos (1999), Dematteis (1998) e o próprio Corrêa (1995).

A metodologia utilizada para a definição das regiões de influência é diferente em cada publicação, portanto se torna difícil estabelecer uma comparação precisa entre as edições da REGIC. De igual modo, a classificação dos centros urbanos é também diferente, por exemplo, nos estudos de 1972 a metrópole Belém é classificada como 1º Nível, enquanto a cidade de Altamira se encontra na posição 4B. Em 1987, Belém é identificada como Metrópole Regional e Altamira como Centro de

Zona. Os demais trabalhos utilizam outras nomenclaturas, como se pode visualizar no Quadro 14.

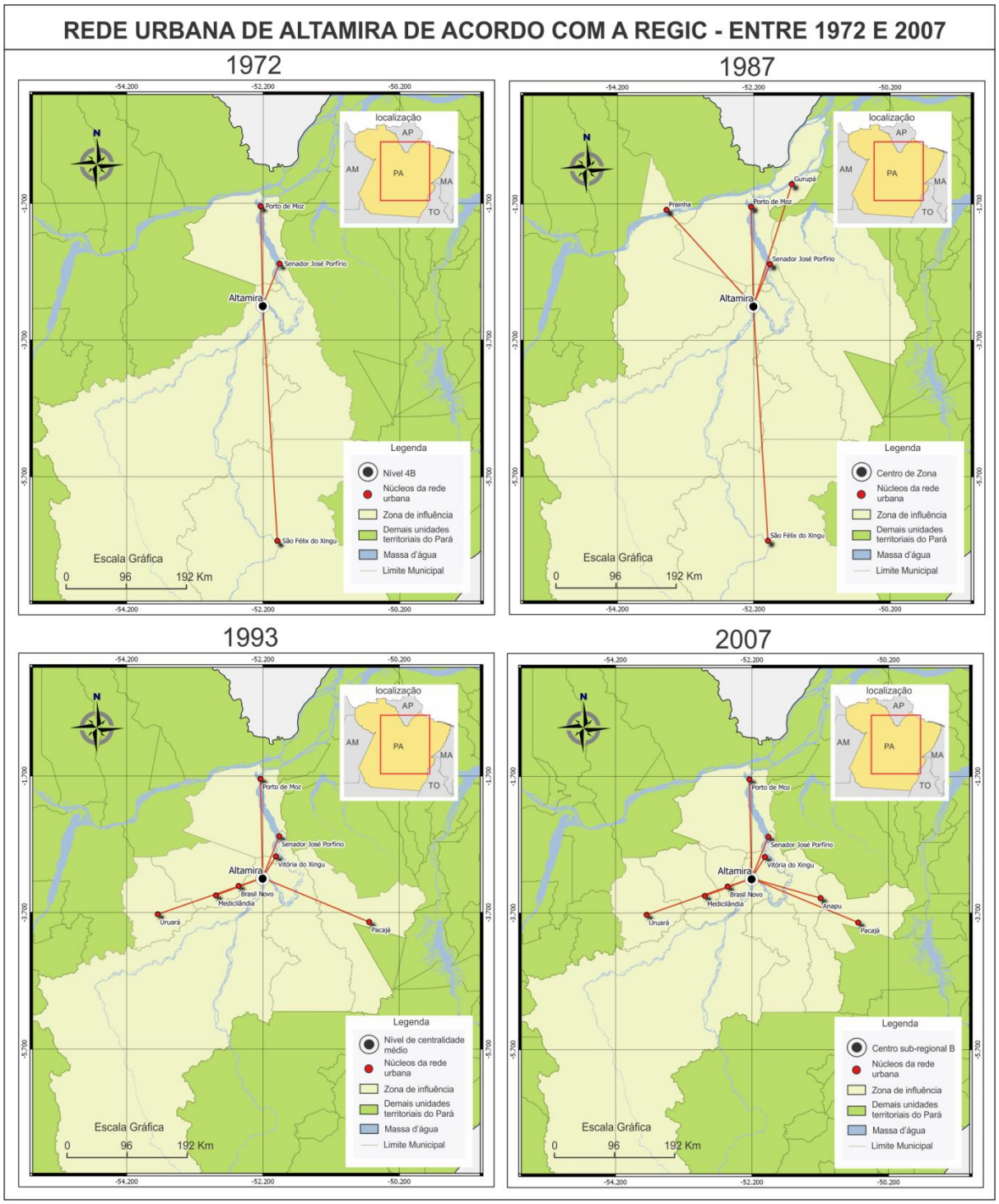
QUADRO 14 - REDE URBANA DE ALTAMIRA EM DIFERENTES VERSÕES DA REGIC

1972 (Regiões Funcionais Urbanas)		
1° Nível	**Nível 4B**	**Centros locais**
Belém	Altamira	Porto de Moz São Felix do Xingu Senador José Porfírio
Regiões de Influência das Cidades - 1987		
Metrópole Regional	**Centro de Zona**	**Centros locais**
Belém	Altamira	Gurupá Porto de Moz Prainha* São Felix do Xingu Senador José Porfírio
Regiões de Influência das Cidades -1993		
Nível de Centralidade Muito Forte	**Nível de Centralidade Médio**	**Centros locais**
Belém	Altamira	Brasil Novo Medicilândia Pacajá** Porto de Moz Senador José Porfírio Uruará Vitória do Xingu
Regiões de Influência das Cidades -2007		
Nível 1C - Metrópole	**Centro Sub-Regional B**	**Centros locais**
Belém	Altamira	Anapu Brasil Novo Medicilândia Pacajá Porto de Moz Senador José Porfírio Uruará Vitória do Xingu

Fonte: dados do IBGE (1972; 1987; 2000; 2008) organizados por José Q. Miranda Neto
*Também vinculado a Monte Alegre
**Também vinculado à Marabá

Pela leitura do Quadro 14 se observa, em primeiro lugar, a vinculação direta entre a cidade de Altamira e a Metrópole em todos os estudos, desde 1972, o que evidencia um importante papel intermediário que assume em sua área de influência, sem intermediação de uma Capital Regional. Em segundo lugar, verifica-se a ampliação do número de centros urbanos, passando de três para oito em todo o

período analisado. Entretanto, algumas das cidades antes associadas a Altamira deixam de compor a rede, como São Feliz do Xingu, Gurupá e Prainha. Essa mudança se deu por conta da alteração do padrão de organização da rede urbana, como se pode perceber com maior detalhe no Mapa 27, que representam as diferentes integrações na rede urbana de Altamira em cada REGIC.



Mapa 27 – Rede urbana de Altamira de acordo com a REGIC entre 1972 e 2007
Fonte: dados do IBGE (1972; 1987; 2000; 2008) organizados e mapeados por José Q. M. Neto

Em relação às diferentes formas que resultam da organização dos centros urbanos no período analisado, é possível tecer algumas observações sobre a mudança evidenciada no Mapa 27. Conforme propõem Buch-Hanson e Nielsen (1977 apud CORRÊA, 2000b) a rede urbana pode apresentar três tipos de organização espacial: a) feudal, constituída de células fechadas e pouco articuladas; b) dendrítica, surgida com a expansão mercantilista e baseada em uma cidade primaz (portuária) que funciona como centro de distribuição para sua hinterlândia; e c) organização capitalista avançada, com numerosos centros articulados de acordo com uma divisão territorial do trabalho mais complexa, com sólidas relações internas e externas. Para o caso proposto, apenas os dois últimos tipos são relevantes e podem ser representados pela Figura 29.

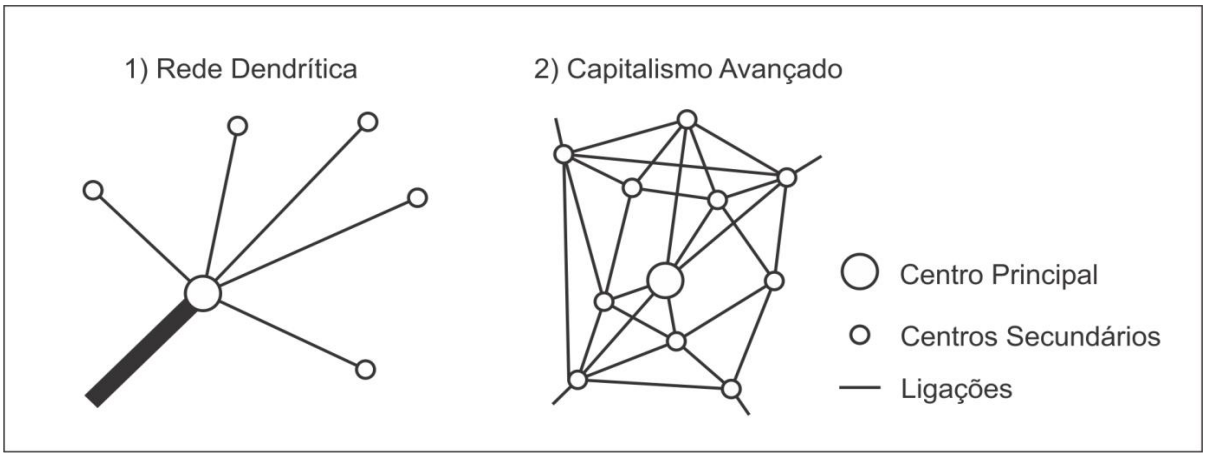


Figura 29 - Tipos de organização espacial dendrítica e capitalista avançada
Fonte: Corrêa (2000b), adaptado.

O Mapa 27, em associação à Figura 29, identifica os dois padrões de organização da rede urbana. O primeiro está relacionado às representações de 1972 e 1987, que inclui centros urbanos com grande distância absoluta em relação à cidade de Altamira, a exemplo de São Felix do Xingu, Prainha e Gurupá. Trata-se, portando, da proeminência de uma rede dendrítica, onde a hierarquia dos centros se faz pela própria estruturação da rede hidroviária. Na época da produção extrativista, os fluxos subiam e desciam o rio Xingu com vistas ao transporte de pessoas e mercadorias, tendo como principal entreposto a cidade de Altamira, conforme foi exposto em detalhes no Capítulo 2.

O segundo padrão de organização da rede urbana de Altamira pode ser visualizado pelas informações de 1993 e 2007 (ver Mapa 27). Nessa representação,

os centros urbanos que antes detinham maior distância absoluta em relação à cidade central deixam de compor a rede, que passa a se configurar por conta dos novos centros desenvolvidos após a construção da rodovia Transamazônica. Há, portanto, uma maior complexidade[114] na organização do espaço interurbano, onde rio e rodovia se imbricam enquanto eixos de circulação, porém com prioridade para as estradas de rodagem. Observa-se, por isso, uma alteração do eixo de expansão da rede urbana, que antes tomava o sentido longitudinal (na calha do rio Xingu) e, posteriormente, assume um destaque transversal (ao longo da rodovia), com maior número de centros associados.

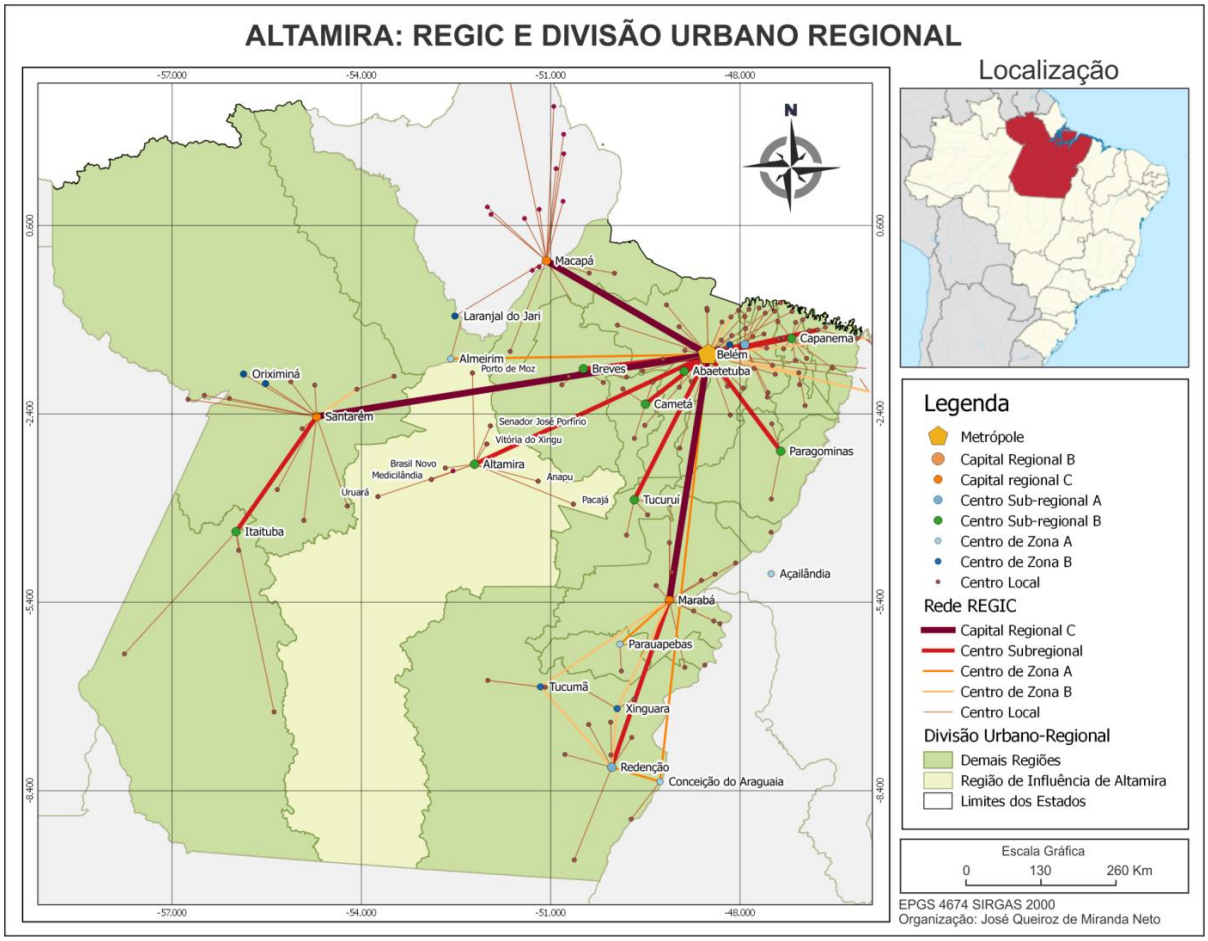
Em 2007, consolida-se a rede urbana de Altamira com nove centros urbanos. Na definição atual da REGIC, a cidade de Belém está classificada como “Nível 1C – Metrópole” e Altamira se apresenta como “Centro Sub-regional B”. Tal posição se caracteriza por atividades de gestão menos complexas, mas que ainda assim mantém o vínculo com as três metrópoles nacionais: Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo (IBGE, 2008). Quando a rede urbana de Altamira é vista no conjunto de relações entre os centros no estado do Pará, é possível perceber um sistema bem claro de centralidade conferido a este centro urbano, com relativa distância em relação à Metrópole e também em relação às outras cidades de mesmo nível ou de nível superior, conforme se pode visualizar no Mapa 28.

Além de mensurar as regiões de influência, o Mapa 28 também delimita a Divisão Urbano-Regional (IBGE, 2013), de modo a obter agregados coesos de municípios a partir de suas múltiplas vinculações. As regiões são produzidas em três níveis de articulação: Regiões Ampliadas (geralmente ligadas a uma metrópole), Regiões Intermediárias (ligadas a uma Capital ou Centro Sub-regional) e as Regiões Imediatas (ligadas a um Centro sub-regional ou Centro de Zona). Assim, Altamira está no centro de uma região de influência imediata que abrange as áreas territoriais de nove municípios (incluindo Altamira)[115], estendendo-se por uma vasta porção do Estado do Pará.

---

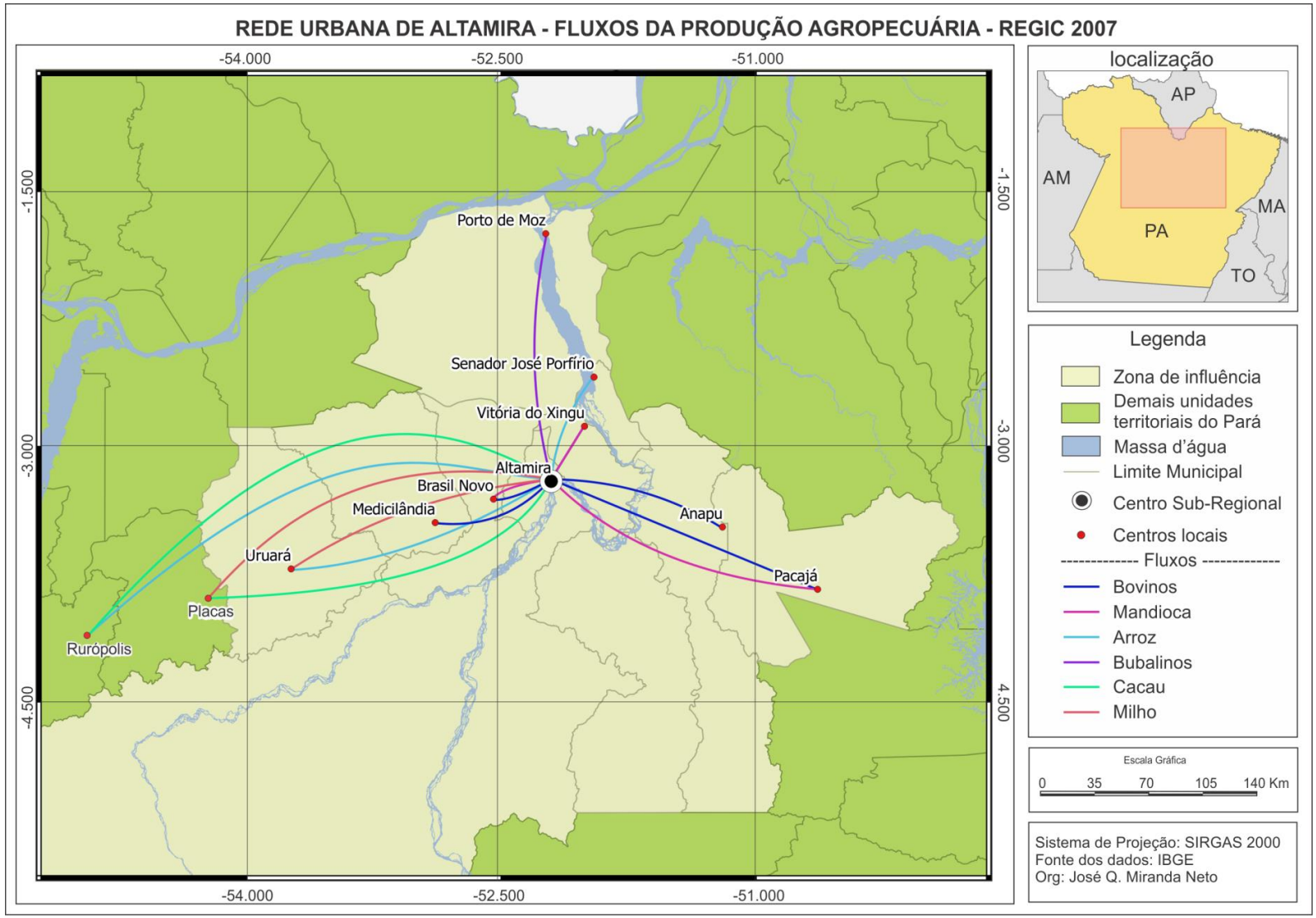
[114] A maior complexidade da rede diz respeito a uma aproximação entre a rede anteriormente classificada como dendrítica e uma rede de base christalleriana, porém acredita-se que essa tendência ainda não se completou.

[115] Neste trabalho, a denominação *região imediata de articulação urbana* é simplificada para Região de Influência de Altamira (RIA). Ao se tratar da RIA, o leitor deve ter em mente que se trata de uma região que inclui os centros urbanos e suas respectivas áreas municipais de abrangência.



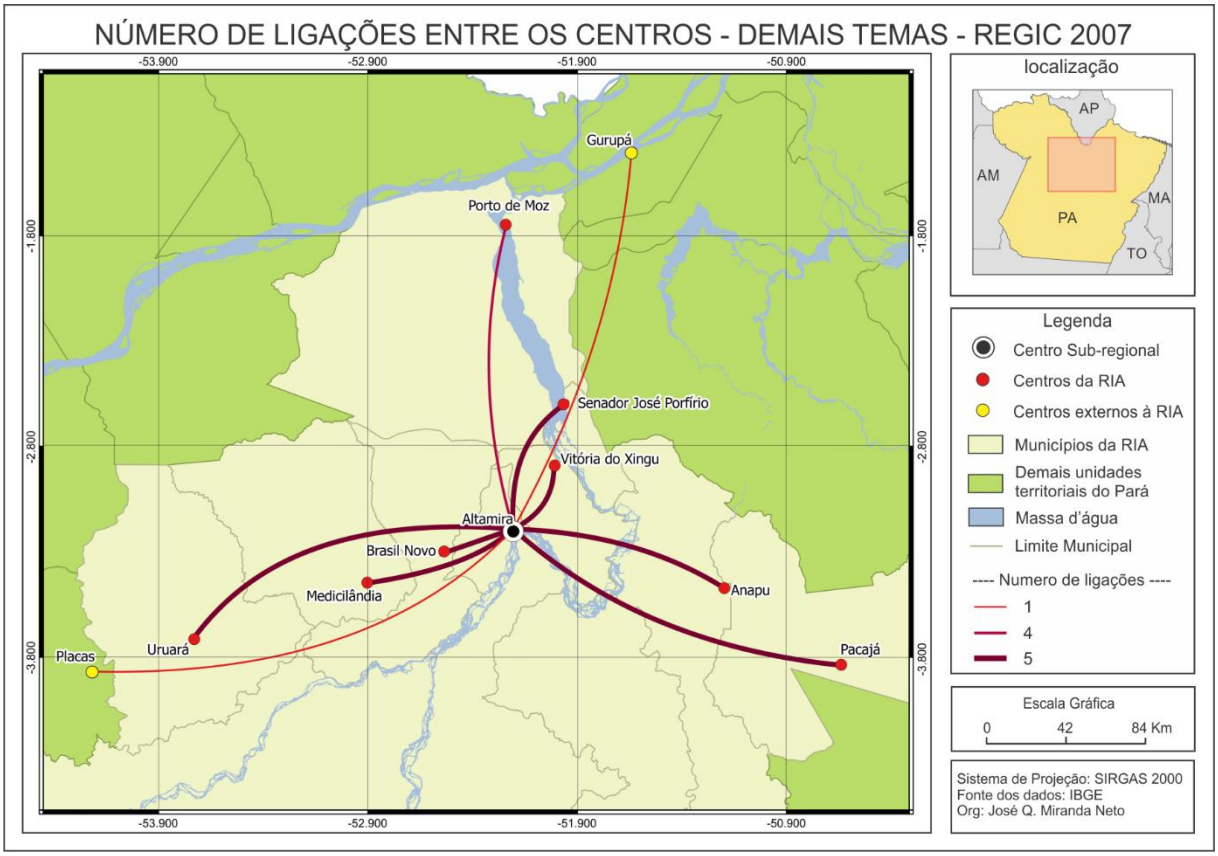
Mapa 28 – Altamira: REGIC e Divisão Urbano Regional
Fonte: Dados do IBGE organizados e mapeados por José Q. Miranda Neto

Como a cidade de Altamira se configura como um centro de uma área de base rural, a dinâmica dos fluxos agropecuários confere importantes elementos de análise. O Mapa 29, elaborado a partir da base de dados da REGIC 2007 (origem e insumos da produção agropecuária), apresenta os principais fluxos da produção agropecuárias vinculados à Altamira. Nesta representação, se observa que a maior quantidade de interações se dá pela circulação de bovinos (gado de corte) entre Altamira e os núcleos de Brasil Novo, Medicilândia, Anapu e Pacajá. Trata-se, então, dos centros que se encontram ao longo do eixo transversal da rede urbana (Rodovia Transamazônica), que se tornou o espaço preferencial para a instalação de grandes fazendas de gado após 1970. Outros fluxos, porém menos intensos, referem-se à produção de mandioca, arroz, cacau, milho e bubalinos, que se dividem ao longo dos demais centros. Tais ligações envolvem, também, as cidades que não fazem parte da rede definida para Altamira na REGIC, como Placas e Rurópolis. Nesse caso, percebe-se uma intersecção entre Altamira (Centro Sub-regional B) e a área de influência de Santarém (Capital Regional).



Mapa 29 – Rede Urbana de Altamira: Fluxos da produção agropecuária
Fonte: Dados do IBGE organizados e mapeados por José Q. Miranda Neto

Como a metodologia da REGIC se vale dos níveis de interações para se estabelecer a rede de influência, estes variam em intensidade e, por isso, podem indicar relações mais ou menos fortes, permitindo supor algumas particularidades na região em questão. O Mapa 30, também elaborado a partir da base de dados da REGIC 2007, identifica o número de ligações concernentes aos “demais temas”, onde o IBGE pondera as variáveis relativas aos aeroportos, compras, cursos, lazer e saúde.



Mapa 30 – Níveis de integração entre os centros: demais temas - REGIC 2007
Fonte: Dados do IBGE organizados e mapeados por José Q. Miranda Neto

O número de ligações entre os centros, classificados de 1 a 5, sugerem que existem relações, ainda que fracas, entre Altamira e alguns centros externos à rede urbana. São os casos de Placas (polarizado por Santarém) e Gurupá (polarizado por Macapá), que preservam relações de categoria 1. No que tange aos núcleos específicos da rede urbana de Altamira, apenas Porto de Moz apresenta um número de ligações menor que os demais centros (categoria 3). Esse dado indica que as relações mais fortes se dão ao longo do eixo rodoviário, ao passo que as cidades que dependem exclusivamente da rede hidroviária apresentam maiores dificuldades de integração.

Pela aferição dos níveis de intensidade, foi possível identificar que os centros locais da região em estudo interagem tanto com o Centro Sub-Regional (Altamira) quanto com as Capitais regionais mais próximas (Santarém e Macapá). Esses tipos de vinculações são descritos também por Rochefort (1998) para o caso da França, quando afirma que:

> As relações entre os centros marcam diferenças ainda mais sensíveis nos velhos países e nas velhas regiões. O modelo típico supõe uma relação de hierarquia entre a capital regional, o centro de sub-região e os centros locais, ao passo que com muita frequência há ambiguidade de relações, sobretudo entre os centros de sub-regiões e a capital regional. Ora os centros são dependentes da capital regional para certo número de serviços, ora se apresentam como concorrentes e rivais da capital regional pela influência que seus serviços exercem sobre o espaço exterior. (ROCHEFORT, 1998, p. 31).

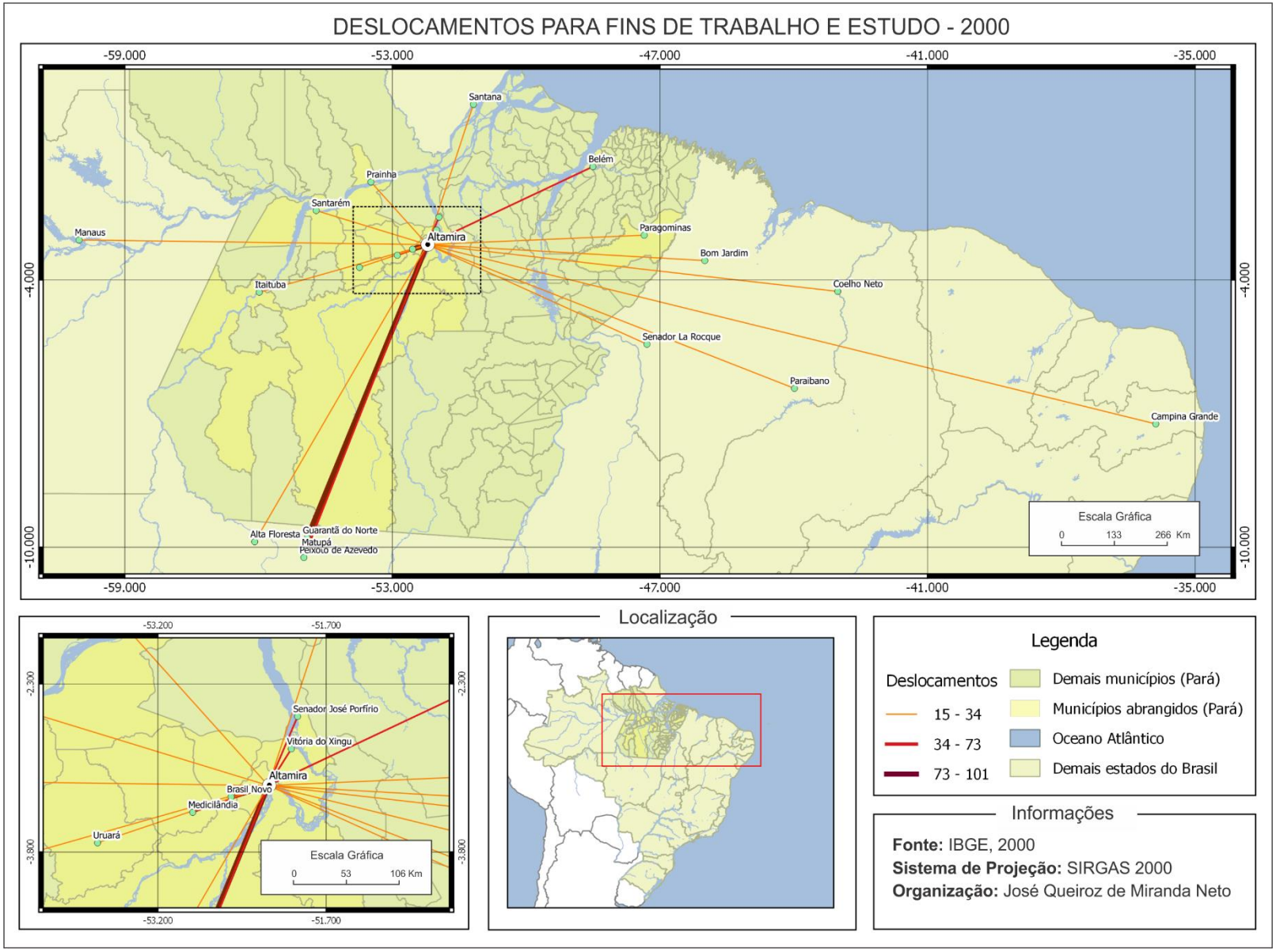
Outro dado empírico importante para se reconhecer o grau de interação entre os centros urbanos na RIA é a avaliação dos deslocamentos para fins de trabalho e de estudo do IBGE, os quais serão descritos no item seguinte.

5.1.2. A mobilidade para fins de trabalho e de estudo na RIA

Os deslocamentos para fins de trabalho e estudo foram extraídos a partir dos microdados do IBGE relativos à amostra de pessoas nos anos de 2000 e 2010, onde se pondera os quantitativos desagregados daqueles que afirmam trabalhar e/ou estudar na cidade de Altamira em cada ano analisado.

O Mapa 31 faz a representação cartográfica relacionada ao levantamento de 2000, onde se percebe a forte presença de interações em escalas mais amplas. No que se refere à metodologia utilizada pelo IBGE no ano analisado, deve-se destacar que a variável relativa aos deslocamentos é única[116] e não distingue aqueles que se saem por motivo de trabalho daqueles que o fazem por motivo de estudo.

[116] Nesse caso, a variável utilizada da pesquisa por amostra de pessoas é a V4276, que insere no questionário o código do município e UF ou país estrangeiro que o entrevistado trabalha ou estuda.



Mapa 31 – Deslocamento para fins de trabalho e estudo – 2000
Fonte: Dados do IBGE organizados e mapeados por José Q. Miranda Neto

Em uma primeira leitura, o que se avalia é a existência de fluxos para além da rede urbana de Altamira, que envolve alguns municípios[117] da região Nordeste, como Senador La Rocque (MA) e Paraibano (MA) entre os dez primeiros (ver Tabela 9). Da região Centro-Oeste, se destacam ainda os municípios de Guarantã do Norte (MT), Peixoto de Azevedo (MT) e Matupá (MT) entre os dez primeiros, ambos situados próximos à divisa entre os estados do Pará e do Mato Grosso. Da região de influência de Altamira, apenas Brasil Novo, Vitória do Xingu, Medicilândia e Senador José Porfírio figuravam entre os dez primeiros.

TABELA 9 - IMIGRANTES COM DESTINO AO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA (TRABALHO E ESTUDO) - CENSO 2000**

Posição	*Município*	*Deslocamentos*
1	Brasil Novo*	101
2	Guarantã do Norte	89
3	Peixoto de Azevedo	70
4	Vitória do Xingu*	65
5	Matupá	61
6	Belém	55
7	Medicilândia*	41
8	Senador José Porfírio*	38
9	Senador La Rocque	30
10	Paraibano	29
11	Itaituba	27
12	Manaus	27
13	Coelho Neto	24
14	Uruará*	24
15	Alta Floresta	23
16	Bom Jardim	21
17	Paragominas	20
18	Prainha	19
19	Santana	18
20	Santarém	17
21	Campina Grande	16
TOTAL		815

Fonte: IBGE, 2000
*Integrados à RIA
**Apenas os 21 primeiros

A respeito do dado apresentado, é possível lançar algumas hipóteses sobre o forte fluxo inter-regional para fins de trabalho e estudo em 2000, a saber: a) evidencia o momento de transição da fronteira agrícola, com prevalência de deslocamentos provenientes da região Nordeste do Brasil; b) no Norte do estado do Mato Grosso,

[117] A denominação “município” será utilizada aqui uma vez que na coleta de dados do IBGE as únicas unidades trabalhadas são: município, UF e país. Desse modo, se for utilizada a denominação “centro urbano” é possível que se tenham interpretações equivocadas sobre as informações apresentadas.

acredita-se que o deslocamento de pessoas dos municípios mais próximos à fronteira ocorre para atender às fazendas de gado e à atividade madeireira situada na porção sul do município de Altamira, especialmente no distrito de Castelo dos Sonhos; b) alguns municípios pertencentes à rede urbana de Altamira deslocaram menos migrantes porque ainda funcionavam, à época, como centros de atração migratória, em grande parte vinculados às atividades desenvolvidas na área rural.

No que se refere à análise empreendida para a RIA no ano de 2000, percebe-se que os dados do IBGE não podem ser interpretados apenas tomando como referência o centro urbano, isso porque a pesquisa por amostra de domicílios considera somente o código do município (sem distinguir áreas urbanas ou rurais) para se avaliar esses deslocamentos. No caso de Altamira, por exemplo, dada a sua grande extensão territorial, este se encontra suscetível ao fluxo de pessoas a partir de vários pontos do território, como ocorre nas migrações originadas de Guarantã do Norte, Alta Floresta, Matupá e Peixoto de Azevedo. Estes municípios estão ligados ao distrito de Castelo dos Sonhos pela BR-163 e, nessa área, estabelecem relações econômicas voltadas à extração madeireira e à atividade agropecuária. Acredita-se, então, que os deslocamentos avaliados pelo IBGE em regiões de baixa sinergia ajudam a explicar os fluxos populacionais tecidos entre diferentes porções territoriais, porém são pouco significativos para se entender as lógicas de complementariedade entre os centros urbanos. Outro componente fundamental a ser considerado é a própria acessibilidade, pois, além das grandes distâncias entre centros urbanos da RIA, ainda prevalecem as dificuldades de ligação pela via terrestre, sobretudo por conta dos problemas de trafegabilidade na rodovia Transamazônica.

No que se refere ao Censo de 2010, houve importantes avanços no tema da pendularidade, uma vez que foram criadas novas variáveis para separar os movimentos de trabalho daqueles com finalidade exclusiva de estudo[118], assim como para se distinguir aqueles que retornam (ou não) diariamente. Devido às diferentes metodologias, torna-se difícil estabelecer uma comparação entre 2000 e 2010, entretanto alguns elementos apresentam certas semelhanças, conforme se observa a

[118] Considerando os dados constantes na amostra de pessoas do censo demográfico de 2010, as variáveis “V0636: município e unidade da federação ou país estrangeiro que frequentava escola (ou creche)”e “V6364: município que frequentava escola (ou creche)” permitem trabalhar com os indivíduos que pendulam por motivo de estudo. As variáveis “V0660: em que município e unidade da federação ou país estrangeiro trabalha” e “V6604: em que município trabalhava” permitem trabalhar com os indivíduos que pendulam por motivo de trabalho.

partir da Tabela 10 e do Mapa 32. No que tange aos deslocamentos para fins de trabalho (sem especificar a periodicidade), mas uma vez se destacam os fluxos entre os municípios da fronteira entre Pará e Mato Grosso, especialmente Guarantã do Norte e Peixoto de Azevedo. Permanece, então, as relações ao longo da BR-163, principal rota de escoamento do polo produtor de grãos de Mato Grosso. O asfaltamento da rodovia em questão no trecho entre Sinop (MT) e Santarém (PA), iniciado em 2009, pode ser um dos fatores para os maiores deslocamentos, fato que justifica, também, a importância de Novo Progresso (PA), que não aparecia no levantamento de 2000. Cabe destacar, entretanto, que se trata de um eixo diferente daquele articulado pelo centro urbano de Altamira, permitindo-se afirmar que estas relações se vinculam muito mais aos circuitos produtivos do estado do Mato Grosso.

TABELA10 - IMIGRANTES COM DESTINO AO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA PARA FINS DE TRABALHO - CENSO 2010**

Posição	*Município*	*Deslocamentos*
1	Guarantã do Norte	206
2	Peixoto de Azevedo	127
3	Ananindeua	75
4	Medicilândia*	68
5	Vitória do Xingu*	67
6	Novo Progresso	65
7	Santarém	63
8	Brasil Novo*	63
9	Marabá	57
10	Breu Branco	35
11	Itaituba	33
12	Senador José Porfírio*	29
13	Francisco Santos	26
14	Matupá	25
15	Uruará*	24
16	Hortolândia	24
17	Belo Horizonte	22
18	São Paulo	21
19	Porto Alegre	21
20	Palmeirândia	21
21	Tangará da Serra	19
22	Barras	19
23	Manaus	16
24	Juazeiro do Norte	16
25	Juara	15
26	Alenquer	15
TOTAL		1172

Fonte: IBGE, 2010
*Vinculados à RIA
**Apenas os 26 primeiros

Ainda no que se refere aos deslocamentos para fins de trabalho em 2010, os fluxos da região Nordeste perdem sua importância diante dos fluxos regionais, uma vez que se verifica a maior intensidade nas relações entre a cidade de Altamira e as Capitais Regionais (Marabá e Santarém). No caso de Ananindeua, que integra a Região Metropolitana de Belém, é possível atribuir tais deslocamentos à proeminência do setor de serviços presente nesse município[119], notadamente a partir de representantes de diversas empresas que realizam fluxos regionais. Nota-se, também, um forte movimento de pessoas originadas de Breu Branco e que coincide com o período de conclusão das eclusas da hidrelétrica de Tucuruí, conforme apresentado no Capítulo 3. Nesse caso, trata-se do fenômeno relacionado ao ciclo das hidrelétricas, que se mostra recorrente em momentos de conclusão de grandes obras de infraestrutura no Brasil.

Dos municípios que se relacionam à rede urbana de Altamira, apenas Medicilândia, Vitória do Xingu e Brasil Novo aparecem entre os dez primeiros. Retoma-se, novamente, a ideia anterior das dificuldades de integração entre os centros urbanos da RIA em função dos problemas de acessibilidade. Como a rodovia transamazônica inicia o seu asfaltamento apenas em 2012, portanto depois de realizado o levantamento do CENSO 2010, ainda não se tem uma representação que dê resposta à nova infraestrutura implantada.

No Censo de 2010, foi possível identificar também as migrações pendulares[120] para fins de trabalho, a partir das quais se pôde analisar com maior acuidade o nível de integração entre os centros urbanos. A Tabela 11 apresenta, por ordem decrescente, o quantitativo desses migrantes.

TABELA 11– MIGRAÇÕES PENDULARES PARA FINS DE TRABALHO – 2010 (COM RETORNO DIÁRIO)

Posição	*Município*	*Deslocamentos*
1	Brasil Novo*	49
2	Vitória do Xingu*	33
3	Ananindeua	24
4	Senador José Porfírio*	24
5	Hortolândia	24
6	Medicilândia*	23
7	Uruará*	18
8	Peixoto de Azevedo	18

[119] Em Ananindeua, o setor de serviços corresponde, em 2010, a 69,13% do Produto Interno Bruto do município, superando inclusive o setor industrial, que participa com apenas 18,19%, no mesmo ano (IDESP, 2012). Em comparação ao estado do Pará, a participação de Ananindeua é de 8%.

[120] Nesse caso em específico, acrescenta-se à análise a variável V0661 “retornam do trabalho para casa diariamente” que indica a frequência dos deslocamentos.

Posição	*Município*	*Deslocamentos*
9	Acajutiba	7
10	Matupá	5
11	Pedrão	4
12	Cambuquira	4
13	Boa Vista do Gurupi	3
14	Novo Mundo	2
TOTAL		238

Fonte: IBGE, 2010.
*Vinculados à RIA

Dos 14 municípios descritos na Tabela 11, apenas cinco estão vinculados à RIA (Brasil Novo, Vitória do Xingu, Senador José Porfírio, Medicilândia e Uruará), que por estarem mais próximos de Altamira permitem um movimento diário. A ausência de Anapu e de Pacajá pode se relacionar às dificuldades no trajeto ao longo da Transamazônica, inviabilizando um fluxo mais amplo de trabalhadores. Observa-se, mais uma vez, os deslocamentos no sentido da BR-163 nos casos de Peixoto de Azevedo, Matupá e Novo Mundo. Nos demais casos (Ananindeua, Hortolândia, Acajutiba, Pedrão e Boa Vista do Gurupi) a grande distância inviabilizaria uma migração do tipo pendular, a não ser que: a) esteja relacionada aos trabalhadores de empresas de médio/grande porte, que fazem deslocamento aéreo; b) vincula-se ao deslocamento de grandes fazendeiros para Altamira; ou c) indicam as primeiras ações relacionadas à introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte, que a apesar de ter sua licença de instalação liberada no mesmo ano de levantamento do Censo (em 2010), já se inicia a movimentação de alguns agentes relacionados direta ou indiretamente ao projeto.

Considerando apenas os deslocamentos para a finalidade de estudo, o levantamento do Censo de 2010 revelou uma maior intensidade de fluxos intra-regionais, concentrando os maiores deslocamentos entre os municípios vinculadas à RIA, conforme aponta a Tabela 12.

TABELA 12 - IMIGRANTES COM DESTINO AO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA PARA FINS DE ESTUDO - CENSO 2010**

Posição	*Município*	*Deslocamentos*
1	Brasil Novo*	216
2	Vitória do Xingu*	187
3	Anapu*	145
4	Senador José Porfírio*	123
5	Uruará*	120
6	Medicilândia*	115
7	São Paulo	26
8	Campinas	22

Posição	*Município*	*Deslocamentos*
9	Guarulhos	22
10	Parauapebas	21
11	Itaituba	19
12	Gurupá*	18
13	Mãe do Rio	18
14	Juruti	16
15	Placas	15
TOTAL		1.083

Fonte: IBGE, 2010
*Vinculados à RIA
**Apenas os 15 primeiros

Analisando-se a Tabela 12 em associação ao Mapa 32 (deslocamento para fins de estudo), nota-se que alguns municípios vinculados à RIA estão entre os seis primeiros com elevada intensidade[121]. Essa disposição, diferentemente do que ocorre para os dados relativos ao trabalho, diz bastante sobre as relações de complementariedade entre os centros urbanos no que tange aos serviços de educação. Estes, por sua natureza, dependem da existência de um conjunto de equipamentos (escolas de ensino fundamental e médio, universidades, cursos pré-vestibulares etc.) que em geral são instalados em centros urbanos maiores (centros Sub-regionais, Capitais Regionais e Metrópoles). Por essa razão, já não se observa mais a proeminência dos municípios do estado do Mato Grosso, já que na porção sul do município de Altamira esses equipamentos são menos presentes e, por isso, motivam deslocamentos menos intensos.

Os dados até aqui apresentados, por serem anteriores ou muito próximos ao período de instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte, permitem compreender o conjunto de relações na rede urbana com intuito de se ter uma avaliação mais geral, porém não são suficientes para caracterizar o cenário posterior à introdução do grande projeto. Algumas importantes constatações, no entanto, devem ser evidenciadas, como: a) os deslocamentos por motivo trabalho e estudo em 2000 e por motivo de trabalho em 2010 (com e sem retorno diário) revelam a força das atividades desenvolvidas no espaço agrário, com intenso fluxo de pessoas na fronteira entre Pará e Mato Grosso; b) os deslocamentos para fins de trabalho em 2010 (sem informações de retorno diário) indicam fortes interações entre Altamira, Marabá e Santarém e começam a caracterizar o papel de Altamira no que tange às suas

[121] O dado em questão também não especifica a frequência dos deslocamentos, apenas questiona em qual município, UF ou país estrangeiro trabalha, porém sem as informações de retorno diário.

relações econômicas externas; c) os dados de pendularidade (com retorno diário) evidenciam o papel de Altamira na absorção de uma parte da população ativa regional, ainda que se estabeleçam relações muito fracas com os municípios mais distantes dentro da RIA; e e) os deslocamentos para fins de estudo são os que melhor representam as relações hierárquicas entre Altamira e os demais centros urbanos da RIA, sobretudo pela existência de instituições públicas e privadas de ensino que se localizam prioritariamente em altamira e que motivam essas interações.

5.1.3. Os deslocamentos para atendimento de saúde

Por se tratar de um serviço de escopo bem mais amplo, os atendimentos públicos de saúde são importantes para se caracterizar o nível das interações entre centros urbanos[122], uma vez que se baseiam na existência de equipamentos instalados em pontos estratégicos do espaço e, por isso, têm em vista abarcar o maior número de pessoas possível. No caso específico da RIA, os fatores previstos por Ullman (1980) podem ser relacionados aos fluxos de atendimento de saúde, observando-se a complementariedade (existência de serviços de saúde não disponíveis nos centros locais), a oportunidade de intervenção (presença de condições prévias de transporte rodoviário e hidroviário) e a distância (custos de transporte e tempo de deslocamento), que revelam um conjunto de interações muito bem definido e que aponta mudanças ao longo do tempo. Os dados aqui organizados foram obtidos a partir do sistema DATASUS nos anos de 2009, 2013 e 2015 e tabulados pela Secretaria de Estado de Saúde do Estado do Pará (SESPA).

Na análise empreendida, foram utilizadas apenas as informações de atendimento ambulatoriais, isto é, que podem ser executados em consultório ou ambulatório, não incluindo as internações ou procedimentos que demandam períodos de atenção mais longos. Em Altamira, destaca-se a infraestrutura de saúde mantida pela prefeitura municipal (Hospital São Rafael e Unidades Básicas de Saúde - UBS) e pelo Governo do Estado do Pará (Hospital Regional da Transamazônica). A ideia é reconhecer as interações espaciais no ano imediatamente anterior à instalação da

[122] Utiliza-se, aqui, a denominação “centro urbano” por entender que os deslocamentos se fazem tendo como base a definição da rede urbana, diferentemente do que foi exposto para o caso dos dados relativos à amostra de pessoas do IBGE, onde se priorizou a denominação “município”.

usina hidrelétrica, passando pelo momento de pico das obras e, finalmente, chegando ao período mais recente, com o objetivo de estabelecer uma comparação entre diferentes cenários econômicos e institucionais da região em estudo.

A primeira representação, exposta a partir do Quadro 15, apresenta o número absoluto de atendimentos em cada ano analisado. Neste quadro, é possível notar a preponderância dos centros urbanos vinculados à RIA e, portanto, apresenta-se de modo diferente do que se obteve a partir dos dados do IBGE.

QUADRO 15 - NÚMERO DE ATENDIMENTOS AMBULATORIAIS EM ALTAMIRA POR MUNICÍPIO DE ORIGEM EM 2009, 2013 E 2015 (14 PRIMEIROS)

Ordem	2009		2013		2015	
	Centro	Nº	Centro	Nº	Centro	Nº
1	Vitória do Xingu*	672	Anapu*	564	Brasil Novo*	530
2	Uruará*	517	Vitória do Xingu*	561	Anapu*	489
3	Anapu*	487	Uruará*	456	Vitória do Xingu*	456
4	Senador José Porfírio*	457	Medicilândia*	415	Uruará*	416
5	Medicilândia*	372	Brasil Novo*	399	Medicilândia*	395
6	Brasil Novo*	333	Porto de Moz*	344	Senador José Porfírio*	258
7	Pacajá*	265	Senador José Porfírio*	340	Porto de Moz*	234
8	Porto de Moz*	143	Pacajá*	174	Pacajá*	140
9	Placas	14	Placas	7	São Félix do Xingu	12
10	Gurupá	6	São Félix do Xingu	7	Placas	9
11	Almeirim	5	Itaituba	3	Belém	2
12	São Félix do Xingu	4	Novo Progresso	3	Gurupá	2
13	Abaetetuba	2	Rurópolis	2	Parauapebas	2
14	Ananindeua	2	Gurupá	1	Ananindeua	1

Fonte: TAB/SIA/SUS nos anos de 2009, 2013 e 2015; Org. José Queiroz de Miranda Neto
*Vinculados à RIA

Para relativizar os dados em relação à população de cada unidade municipal[123], houve a necessidade de se basear em um índice (I) calculado a partir do número absoluto de deslocamentos (D) pela população total (P), chegando-se à equação $I = \left(\frac{D}{P}\right) * 1000$. Assim, é possível definir as interações mais fortes de modo a ponderar, também, o fator populacional. Os resultados obtidos foram categorizados e representados pelo Mapa 33, restringindo-se ao estado do Pará e aos índices maiores ou iguais a 1,0.

[123] Partindo-se de hipótese de que as unidades municipais com população maior deslocam mais pessoas, somente o dado absoluto pode causar interpretações equivocadas.

O procedimento utilizado para a comparação dos três períodos analisados consiste na utilização de intervalos iguais para o índice de deslocamentos, afim de se obter uma comparação precisa acerca das diferentes intensidades. Na representação do Mapa 33, demarcou-se, igualmente, as áreas territoriais vinculadas a cada centro urbano, tendo em vista obter uma ideia mais ampla das dimensões e das distâncias alcançadas ao longo do tempo. Cabe ressaltar que os dados em questão revelam, também, a possibilidade de pessoas serem atendidas pelos serviços de saúde em uma condição de deslocamento temporário para fins de trabalho ou de estudo, o que concorre para outras interpretações importantes no que tange aos papeis centrais atribuídos à Altamira.

Em 2009, ano imediatamente anterior à instalação da usina de Belo Monte, observa-se que apenas Brasil Novo e Vitória Xingu apresentam relações mais intensas, seguidos por Medicilândia, Anapu e Senador José Porfírio em categorização intermediária. Uruará e Pacajá completam os centros integrados à RIA como aqueles que possuem relações mais fracas. O caso de Abaetetuba pode ser representativo dos deslocamentos temporários direcionados a Altamira no período analisado. Nesse momento, o que se tem de concreto são as interações mais restritas à RIA e graduadas conforme a distância absoluta de cada centro urbano em relação à Altamira. Esses deslocamentos também são constrangidos pelas precárias condições rodoviárias e pela menor capacidade de atendimento de Altamira em termos de serviços gerais de saúde.

Os dados de 2013, ano de pico das obras, já indicam alterações importantes, pois Anapu, Medicilândia e Senador José Porfírio se somam a Brasil Novo e a Vitória do Xingu entre aqueles com maior intensidade de atendimentos. Uruará, Pacajá e Porto de Moz também ampliam seus atendimentos em Altamira, o que resulta de duas condições essenciais: a) o asfaltamento da Transamazônica, que se inicia em 2012 e, apesar de não se encontrar plenamente concluído no final de 2013, já apresenta melhores condições de acessibilidade; e b) a maior oferta de serviços de saúde ligados aos investimentos do Governo Federal e sob a execução da Norte Energia S.A., como a ampliação do Hospital São Rafael e a criação do Hospital materno infantil[124]. Ressalta-se, também, a existência de atendimentos de pessoas de

[124] Foi assinado em 15 de maior de 2012 um acordo entre a Norte Energia, a Secretaria de Estado de Saúde do Pará e a Prefeitura Municipal para as obras de reforma e adequação do Hospital Municipal São Rafael e para funcionamento de um Hospital de Referência Regional Materno-Infantil, com 70 leitos

Curionópolis e Ourilândia do Norte, revelando a maior capacidade de Altamira em atender pessoas situadas em uma maior abrangência espacial.

Em 2015, essa abrangência espacial toma maiores proporções, consolidando uma área de fortes interações dentro da RIA, de modo que apenas Pacajá (mais distante no eixo transversal da rede urbana) e Porto de Moz (mais distante no eixo longitudinal da rede urbana) escapam do rol de relações mais intensas. Para além da RIA, os atendimentos se estendem a outros centros no estado do Pará, permitindo-se interpretar um maior alcance espacial. Tal realidade é, em parte, reflexo da ampliação dos serviços na cidade de Altamira, com mais equipamentos para o Hospital Regional da Transamazônica e a criação do Hospital Geral de Altamira no bairro do Mutirão, além de novas Unidades Básicas de Saúde (UBS) nos novos bairros São Joaquim e Laranjeiras (NORTE ENERGIA, 2015b). Tem-se, assim, um conjunto novo de unidades de atendimento e outros vetores que se tornam possíveis a partir da introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte e que resultam dos novos investimentos e novas ações institucionais que induzem as relações em escalas mais amplas.

Não se pode entender, portanto, as interações relativas aos atendimentos de saúde sem levar em conta conjunto técnico e institucional que ora se estabelece no local. Tem-se, assim, um novo sistema de objetos e um novo de sistema de ações (SANTOS, 1998), que modificam o papel de Altamira na dinâmica regional ao ponto de revelar novas tendências.

5.1.4. As alterações recentes nos fluxos de transporte de passageiros

Nos itens anteriores foi possível identificar uma maior quantidade de interações dentro e fora da região de influência de Altamira no momento imediatamente anterior e, também, após a instalação da usina de Belo Monte. Esse movimento só foi possível a partir de um sistema de transporte que deu base a essa circulação, como sugere Wolkowitsch (1992, p. 33, tradução nossa) “um sistema de transporte é uma herança do passado, que dele obtém certas propriedades e resulta

---

hospitalares. O termo de compromisso previa, também, a disponibilidade de 100 leitos em uma unidade de saúde implantada no bairro do mutirão. (Fonte: http://blogbelomonte.com.br/)

de políticas sucessivas que evoluem de acordo com a demanda". Desse modo, a circulação que ocorre hoje se dá com base em um sistema de transporte previamente instalado, determinado por um conjunto de ações mobilizadas pelo Estado e aplicadas em fases anteriores da ocupação da região. Como citado no Capítulo 2, a rodovia Transamazônica (BR-230) é o principal eixo de deslocamento terrestre entre a região de influência de Altamira e as demais porções do território nacional, a partir do qual se realiza tanto o transporte de carga quando o de passageiros intermunicipais. Dadas as longas distâncias, o transporte aéreo também se torna uma opção importante, ainda que não seja acessível para grande parte da população regional. Os tópicos a seguir descrevem como se dá a alteração recente desses espaços de fluxos na região em estudo.

a) Alterações no fluxo de transporte terrestre de passageiros

O transporte de passageiros intermunicipal é feito através da rodovia Transamazônica (BR-230), que liga Altamira às seguintes cidades do estado do Pará: Itaituba, Santarém, Rurópolis, Placas, Medicilândia, Brasil Novo, Anapu, Pacajá, Maracajá, Novo Repartimento, Tucuruí e Marabá. Até meados de 2016, uma parte significativa desta rodovia já se encontrava com o asfaltamento concluído, com destaque ao trecho que liga Novo Repartimento a Brasil Novo, passando por Altamira. Os demais trechos se encontram com pavimentação parcial ou, ainda, com obras que sequer iniciaram. Além desta rodovia, a PA-415 faz a ligação entre as cidades de Altamira e de Vitória do Xingu e se encontra plenamente asfaltada, facilitando o transporte de pessoas e mercadorias no eixo longitudinal da rede urbana. Este último trajeto é especialmente importante, pois a cidade de Vitória do Xingu é um dos pontos onde se permite o acesso aos centros da malha hidroviária e possibilita o transporte através de balsas e de embarcações de pequeno e médio porte.

O Quadro 16 exibe algumas informações que foram obtidas a partir de entrevistas junto as empresas que realizam o transporte rodoviário em Altamira. Nesse caso, trata-se de empresas que já atuavam em nível regional e que, após a instalação da usina hidrelétrica, passaram a ampliar os seus negócios sem, no

entanto, alterar as rotas previamente estabelecidas. Dentre as informações obtidas estão os índices aproximados de crescimento relatados entre 2010 e 2013[125].

QUADRO 16 – EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL EM ALTAMIRA

Empresa	Crescimento aproximado entre 2010 e 2013	Volume de passagens em cada rota (por ano)	Principais Destinos	Viaturas por empresa
Transbrasiliana (Inter-regional)	Aproximadamente 100%, principalmente nos meses de julho e dezembro, quando o consórcio construtor libera seus funcionários para visitar suas famílias.	72.000	São Luiz e Santa Inês (Maranhão), Marabá, Tucuruí e Belém.	As viaturas na garagem local dependem do fluxo
Bururé (Regional)	Aproximadamente 50% nos últimos três anos.	20.160	Marabá, Santarém e Itaituba.	78 viaturas
COOTAIT (Local)	Aproximadamente 30% do fluxo de passageiros.	27.350	Vitória do Xingu, Brasil Novo, Anapu, Medicilândia, Pacajá e Uruará.	30 Veículos entre micro-ônibus e vans.

Fonte: Entrevistas junto as empresas de transporte; Org. José Queiroz de Miranda Neto.

O transporte inter-regional em algumas rotas regionais (Marabá, Tucuruí e Belém) fica a cargo da empresa Transbrasiliana, que relata um aumento em torno de 100% no volume de passagens/ano (de julho a dezembro), seguida pela Bururé, com atividade regional (Marabá, Santarém e Itaituba), que estimou o crescimento do volume de passageiros em 50% entre 2010 e 2013. A COOTAIT é uma cooperativa de vans e micro-ônibus de Altamira, que faz o transporte para alguns centros da rede urbana (Vitória do Xingu, Brasil Novo, Anapu, Medicilândia, Pacajá e Uruará). Apesar de ser anunciado um incremento de 30% no volume de passagens/ano, trata-se do segmento de menor crescimento entre as empresas de transporte intermunicipal.

O Mapa 34 é baseado nas informações do Quadro 16 e identifica as principais rotas de transporte terrestre entre Altamira e as cidades de destino. Entende-se que a ampliação dos fluxos intermunicipais se dá devido à atividade da usina hidrelétrica, com grande parte dos trabalhadores dos canteiros de obras fazendo o deslocamento

[125] Em geral, as empresas não fazem o registro eletrônico da venda de passagens ou do número de passageiros. Nesse caso, o índice é baseado no relato de gerentes e responsáveis pela venda de passagens obtido a partir de entrevistas.

periódico entre Altamira e algumas cidades do estado do Maranhão, como São Luiz, Pinheiros, Estreito e Santa Inês.

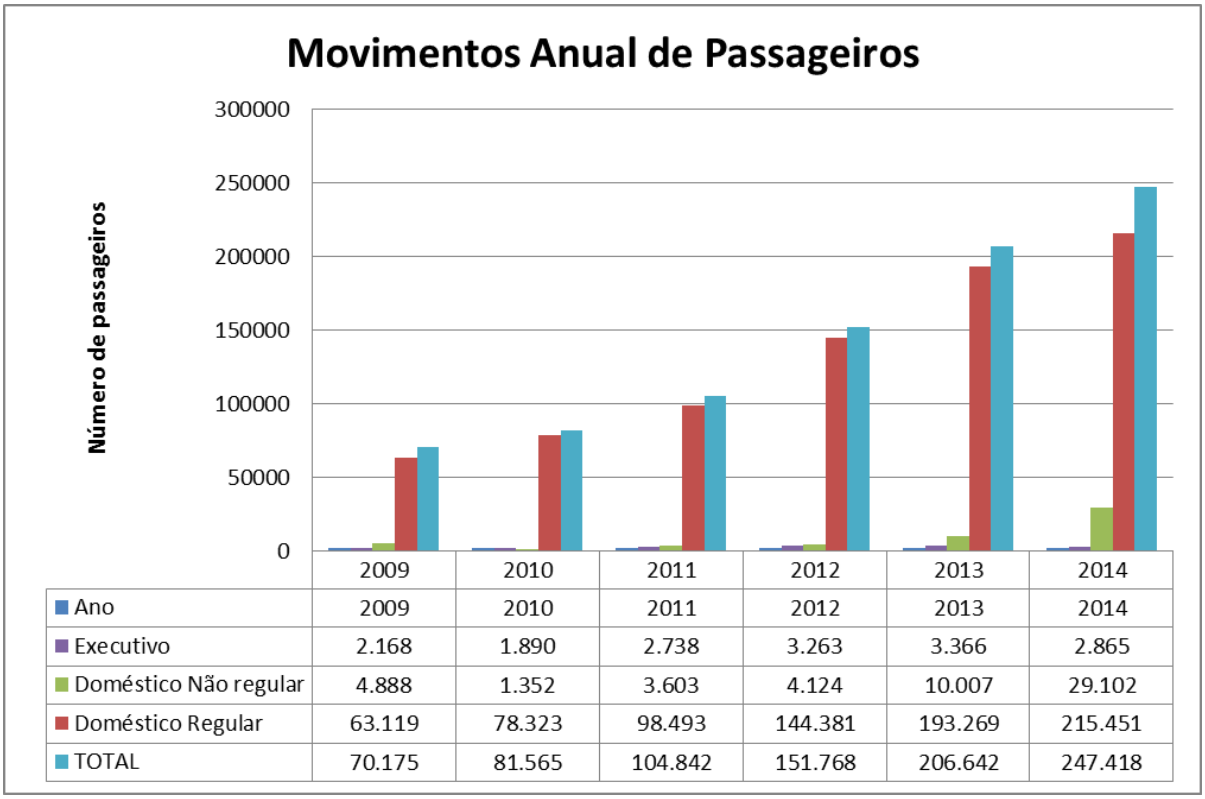
Mapa 34 - Principais fluxos de transportes intermunicipais
Fonte: Base cartográfica do IBGE e informações das empresas de transporte intermunicipal.

Os dados sugerem um maior crescimento para os segmentos que atuam em escalas mais amplas, como se observa no Mapa 34 em relação aos fluxos inter-regionais da empresa Transbrasiliana. Há, então, uma vinculação entre esse crescimento e o processo migratório para fins de trabalho junto ao projeto hidrelétrico, que em grande parte é realizado via terrestre, especialmente dos trabalhadores provenientes da região Nordeste. Registra-se também, porém em menor intensidade, a ampliação dos fluxos entre os centros da rede urbana de Altamira, fato que sinaliza, desde já, uma maior integração entre essas cidades. Com o advento de novos serviços e de novas atividades econômicas, visualiza-se a ampliação do espaço de

fluxos interurbanos e a tendência ao fortalecimento das relações na rede de cidades, seja por conta do deslocamento de pessoas para o trabalho no setor terciário, seja pela oferta de serviços mais raros acessados pela população das cidades locais (ampliação do consumo).

b) Ampliação e mudanças na rede de transporte aéreo

Entre 2009 e 2014, o movimento anual do transporte aéreo de passageiros (considerando pousos e decolagens) aumentou de 70.175 para 247.418, multiplicando 3,5 vezes no período. A maior incidência é de voos domésticos regulares, ou seja, aqueles cujo horário de Transporte (HOTRAN) é definido pela ANAC. O Gráfico 3 apresenta a evolução do movimento anual de passageiros no aeroporto de Altamira no período delimitado.



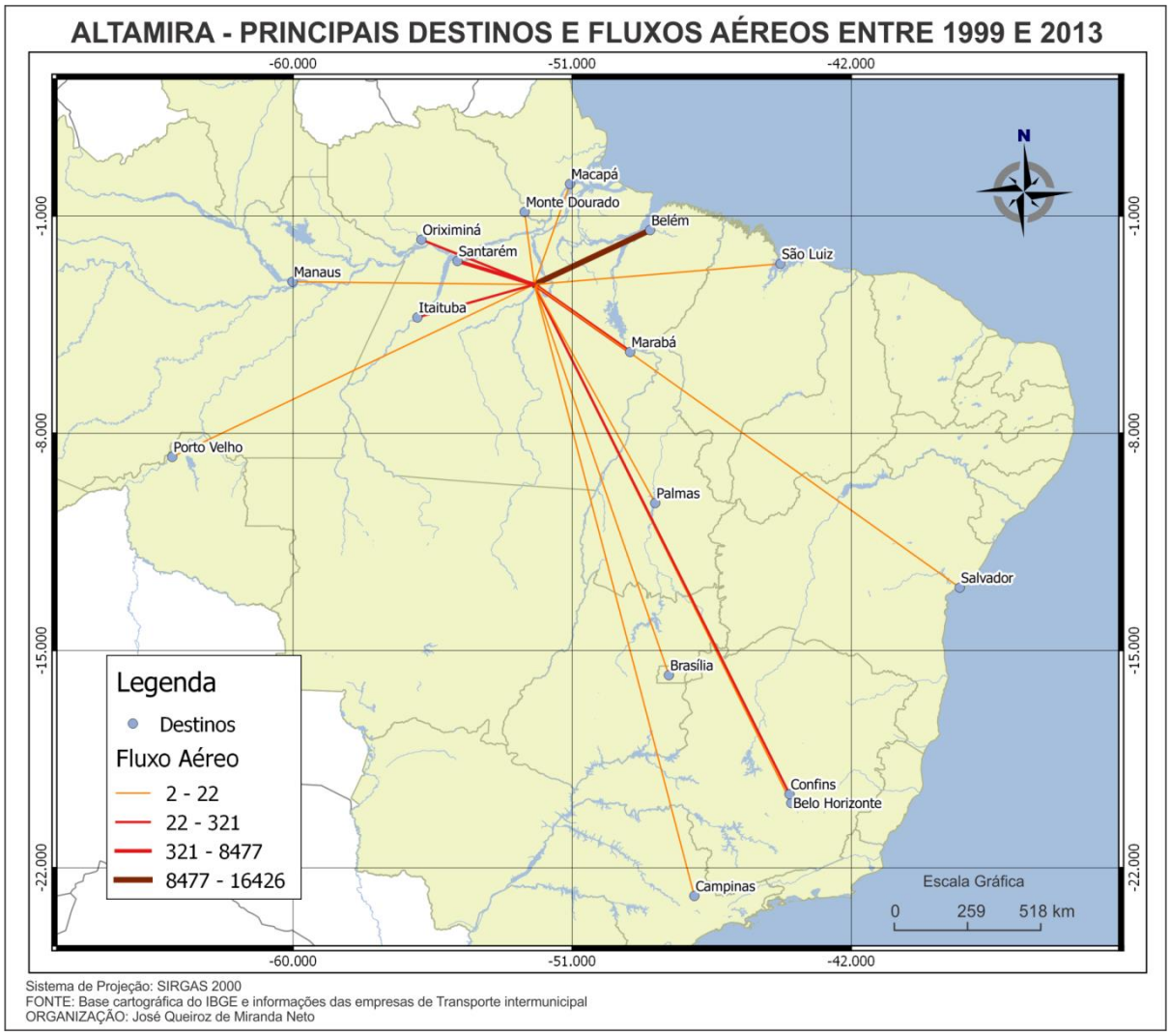
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Executivo	2.168	1.890	2.738	3.263	3.366	2.865
Doméstico Não regular	4.888	1.352	3.603	4.124	10.007	29.102
Doméstico Regular	63.119	78.323	98.493	144.381	193.269	215.451
TOTAL	70.175	81.565	104.842	151.768	206.642	247.418

Gráfico 3 – Evolução do movimento anual de passageiros no aeroporto de Altamira
Fonte: INFRAERO

Por conta das escalas impostas pela ANAC na regulação do espaço aéreo nacional, os principais destinos são Belém, Santarém e Marabá, uma vez que a

movimentação dos voos em Altamira precisa passar por estas localidades. Além destas, chama atenção o fluxo direto (sem escalas) entre Altamira e o aeroporto de Confins, que sugere uma demanda específica ligada ao empreendimento hidrelétrico, já que Minas Gerais constitui uma das principais origens de trabalhadores executivos e técnicos ligados à construção da usina de Belo Monte.

O Mapa 35 apresenta o principal fluxo de pousos e decolagens entre 1999 e 2013, onde se observa o destaque para atuação em nível regional, mas denota, também, a presença de um feixe na faixa de 22 a 321 voos entre Altamira e o aeroporto de Confins.



Mapa 35 – Principais destinos e fluxos aéreos entre 1999 e 2014 (pousos e decolagens)
Fonte: INFRAERO

Além do transporte de passageiros, nota-se também a elevação do movimento anual de cargas aéreas e correios. Porém, nesse caso há uma tendência

à redução do transporte total a partir de 2012 por conta da diminuição do fluxo não regular de carga, isto é, aquele geralmente efetuado sob a demanda de empresas privadas. O Quadro 17 aponta esse movimento em toneladas/ano.

QUADRO 17 - MOVIMENTO ANUAL DE CARGA AÉREA E CORREIOS (t/Ano)

Ano	**Regular**	**Não regular**		**Total**	**Var.% Anual**	**Participação na rede**
	Doméstico	Domestico	Internacional			
2010	83	788	1	871	-	0,16
2011	150	694	0	844	-3	0,13
2012	295	826	0	1.121	33	0,18
2013	248	627	0	875	-22	0,15
2014	303	413	0	716	-18	0,12

Fonte: INFRAERO

Essa diminuição do fluxo de carga a partir de 2012 reflete, mais uma vez, a melhora das condições de infraestrutura rodoviária, que reduziu os custos e o tempo de deslocamento em relação ao transporte das mercadorias. Ao que se percebe, a concorrência entre os transportes aéreo e rodoviário toma uma forma diferenciada no momento posterior ao ano de 2012, quando se inicia a pavimentação da Transamazônica, corroborando a constatação de Wolkowitsch (1992, p. 33) de que “os progressos técnicos reforçam a concorrência” e, diante de novas condições, são reequacionados e passam a refletir novas tendências na rede urbana.

No que tange ao número total de embarques em Altamira, este cresceu substancialmente entre 2006 e 2013, passando de 2.864 para 105.329, multiplicando-se 36 vezes. Tomando-se como ponto de partida o ano de 2010, quando se inicia a instalação do complexo hidrelétrico de Belo Monte, tem-se um crescimento de mais de 250%. Mais recentemente, se registra a presença de empresas de destaque nacional, como a Azul Linhas Aéreas e a TRIP linhas Aéreas. Estas empresas estavam operando em associação a partir de 2013, quando passaram a abranger 85% dos voos em Altamira. Em maio de 2014 houve a fusão entre as duas empresas, passando a operar apenas como Azul Linhas Aéreas. A Tabela 13 apresenta o quadro das companhias aéreas atuantes em Altamira e o número de embarques de cada empresa entre 2006 e 2013.

TABELA 13 – EMPRESAS AÉREAS E EMBARQUES NO AEROPORTO DE ALTAMIRA

EMPRESA	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Rico Linhas Aéreas S/A	905	9.408	6.228	-	-	-	-	-
Total Linha Aéreas	726	9.962	2.549	-	-	-	-	-
Puma Air Linhas Aéreas S/A	515	3.720	1.755	36	-	-	-	-
Meta Transportes Aéreas Ltda.	438	4.813	5.637	5.067	4.177	1.523	-	-
Tam	50	989	1.572	2.249	4.467	5.450	6.207	-
Trip Linhas Aéreas	-	-	11.191	24.349	29.410	34.298	56.344	44.722
Piquiatuba Taxi Aéreo Ltda.	-	-	5	27	124	1.435	723	2.092
Sete Linhas Aéreas Ltda.	-	-	-	-	1.782	8.407	9.866	10.267
Mais Linhas Aéreas	-	-	-	-	-	-	265	
Map Transportes Aéreos Ltda.	-	-	-	-	-	-	134	905
Azul Linhas Aéreas	-	-	-	-	-	-	-	45.141
Two Taxi Aéreo Ltda.	-	-	-	-	-	-	-	4
Aviação Geral	230	3.490	5.695	3.447	1.444	1.708	2.575	2.198
Total	2.864	32.382	34.632	35.139	41.404	52.821	76.114	105.329

Fonte: INFRAERO

A empresa Gol Linhas Aéreas, uma das principais operadoras do transporte aéreo nacional, também começou a atuar nos aeroportos de Altamira e Carajás a partir de 2014. Essa estratégia tem em vista os novos empreendimentos implantados nas proximidades de Altamira, de modo que “as novas operações visam atender à demanda corporativa da região e estão alinhadas com a estratégia da empresa de ampliar sua atuação em mercados considerados importantes, como o Pará” (REVISTA EXAME, 01/10/2014). Entretanto, em março de 2016 a Gol deixa de operar em Altamira e outros destinos domésticos, momento que coincide com a redução da atividade relacionada ao projeto hidrelétrico.

No que tange ao serviço de taxi aéreo, em 2014 foi realizada uma entrevista aberta com um dos responsáveis por essa atividade em Altamira. A empresa em questão não permitiu sua identificação (portanto será descrita aqui como “Empresa X”), porém apresentou algumas informações relevantes sobre o fluxo aéreo em Altamira no período de estudo (2009 a 2014). Com quatro aeronaves, sendo um monomotor e três bimotores, a Empresa X transporta diversos tipos de cargas, principalmente bagagem doméstica, alimentos, combustíveis e corpos em urnas. Realiza, também, o frete para o transporte de passageiros, com lotação máxima de seis pessoas. De acordo com relato do proprietário, registrou-se o declínio desta atividade no município de Altamira nos últimos anos. Até 2004, a empresa costumava realizar cerca de 50 voos mensais entre cargas e passageiros, porém entre 2005 e

2010 esse número caiu 70% em relação ao período anterior. Entre 2011 e 2014, com a chegada do Empreendimento de Belo Monte e o asfaltamento de estradas, a empresa passou a realizar apenas cerca de 10% de voos em comparação com o período de 1999 a 2004.

A diminuição do serviço de taxi aéreo representa a redução do isolamento de Altamira no contexto regional, sobretudo a partir do aumento da frequência dos serviços regulares de transporte (rodoviário intermunicipal e aéreo) e também pela melhoria da infraestrutura rodoviária, especialmente com o asfaltamento da BR-230. Desse modo, o taxi aéreo, como um serviço exclusivo e oneroso, perdeu importância relativa diante dos novos sistemas de transportes regulares e, mesmo, dos novos serviços de transporte de cargas aéreas, alguns oferecidos por empresas nacionais como Azul e Gol.

Com base no que foi exposto até aqui a respeito das interações espaciais na região de influência de Altamira, tanto no que tange à REGIC quanto em relação aos dados de deslocamentos de pessoas (trabalho e estudo), de atendimentos de saúde e de fluxos de transporte, é possível apontar duas constatações importantes em relação à dinâmica regional evidenciada a partir da introdução da usina hidrelétrica:

a) os deslocamentos para trabalho em 2010 sugerem que tanto as atividades desenvolvidas no campo quanto aquelas que se processam nas cidades possuem pesos equivalentes, uma vez que os municípios do Norte do Mato Grosso (que não interagem diretamente com o centro urbano de Altamira) apresentam forte interação em relação à porção sul do município de Altamira e competem com as áreas vinculados à RIA. Tal realidade evidencia, pelo menos no período analisado, que a rede urbana em questão se encontra em processo de estruturação, uma vez que as condições previamente necessárias à maior interação espacial (notadamente as condições de transporte) se encontram ainda em fase de estabelecimento. Poder-se-ia relacionar este aspecto ao que foi apresentado no capítulo 1 a respeito da urbanização desarticulada (BROWDER & GODFREY, 2006), mas acredita-se não se tratar de uma “desarticulação” no sentido *stricto* do termo, pois na verdade são articulações que escapam das explicações de base christaleriana e se fazem na própria dinâmica dos extensos territórios municipais presentes na área em questão.

b) ao longo do tempo, nota-se a ampliação da capacidade de Altamira em interagir com os centros urbanos da RIA e também com outras regiões, como é possível identificar nos deslocamentos para fins de educação e saúde e no transporte

interurbano. No que se refere, especificamente, aos dois primeiros tipos de deslocamentos (saúde e educação), credita-se tal ampliação à presença cada vez mais forte de um sistema de objetos que dá suporte a esse tipo de atividade no centro urbano de Altamira (instituições de ensino, unidades de saúde, hospitais etc.). Já em relação ao transporte interurbano, nota-se que há uma vinculação entre esse tipo deslocamento e as diversas atividades desenvolvidas em Altamira sob influência (direta ou indireta) do grande empreendimento hidrelétrico. Tais constatações apontam, por um lado, a prevalência de Altamira enquanto uma cidade média de responsabilidade territorial (SCHOR; COSTA; OLIVEIRA, 2009), pois passa a congregar um conjunto maior de arranjos institucionais necessários à articulação dos demais espaços (centros urbanos ou áreas rurais) sob sua influência. Por outro lado, ao mesmo tempo em que se percebe o fortalecimento da centralidade pelo reconhecimento de interações regionais, também se ampliam as interações extra-regionais[126], sobretudo pela prevalência de ações hegemônicas pautadas pela dinâmica global moderna, isto é, de novos vetores que permitem pensar as tendências vinculadas à reestruturação urbana.

Para se distinguir com maior clareza os nexos que sugerem uma reestruturação urbana ou, pelo menos, apontam nessa direção, faz necessário uma investigação combinada aos indicadores mais gerais (população, PIB, finanças públicas e atividades financeiras) no contexto da RIA. Esses elementos serão analisados na seção a seguir.

5.2. UHE BELO MONTE E AS ALTERAÇÕES RECENTES NA RIA

Esta seção analisa alguns dos indicadores que permitem avaliar o nível de interferência do projeto Belo Monte no âmbito da RIA. Trabalha-se, então, com as informações relativas aos indicadores populacionais, ao PIB municipal e seus valores associados, aos dados municipais de arrecadação de impostos e à ampliação da

[126] Corrêa (2006b), ao tratar dos padrões de interações espaciais e sua variabilidade espaço-temporal, especifica as interações fortemente regionais, que caracterizam áreas relativamente integradas internamente e pouco articuladas externamente, como é o caso das cidades pré-industriais europeias. Especifica, também, as interações fortemente extra-regionais, que seriam aquelas que se fazem em longas distâncias, com fluxos associados às especializações funcionais (do setor produtivo ou de serviços). Salienta, contudo, que esses padrões “podem combinar-se entre si e frequentemente o fazem” (CORRÊA, 2006b, p. 296).

atividade financeira (bancos e postos de atendimento). Para se entender com maior clareza as alterações nas atividades situadas na cidade de Altamira e sua relação com a rede urbana, utiliza-se os dados obtidos a partir da Junta Comercial do Estado do Pará (JUCEPA), que apresenta a evolução das empresas por tipo, porte, atividades principais (código CNAE) e localização. Com esse esforço, será possível perceber uma realidade multifacetada, com elementos que apontam tendências recentes vinculadas à reestruturação urbana, assim como formas e processos que apenas reafirmam as lógicas mais duradouras de estruturação espacial.

5.2.1. Os indicadores populacionais e a dinâmica econômica regional: o "efeito Belo Monte"

Pelo fato de a usina hidrelétrica começar a se instalar apenas após 2010, portanto em momento posterior ao último levantamento do censo demográfico, houve a necessidade de se buscar indicadores de outras fontes para apresentar aquilo que se denomina, aqui, de "efeito Belo Monte", isto é, as mudanças ocasionadas no estágio imediatamente anterior (2009) e nos anos subsequentes à instalação da usina hidrelétrica (a partir de 2010). Dependendo da natureza dos indicadores, estes podem variar em relação ao momento em que começam a apontar as alterações (algumas bruscas, outras sensíveis) em sua apresentação. O "efeito Belo Monte" diz respeito às práticas adotadas por diferentes agentes tendo em vista adquirir vantagens econômicas em função do aumento populacional e dos incrementos de renda nas áreas próximas ao grande projeto.

Pela complexidade do fenômeno proposto, buscou-se, em princípio, analisar os tipos de indicadores voltados ao crescimento da população urbana e à ampliação do volume econômico interno dos municípios, como o PIB e os valores adicionados da indústria, dos serviços e da administração pública. Posteriormente, são analisados os dados da arrecadação dos impostos, com destaque ao IPTU, ITBI e ISS. A maior parte dos dados é apresentada em formato de linha do tempo, com gráficos em barras delineados a partir de uma linha de valores (eixo Y) em relação aos anos em que foram coletados (eixo X). Apesar das tentativas de se obter as informações relativas a todos os municípios pesquisados, em muitos casos não foi possível se esquivar das falhas, a exemplo do que acontece em relação aos dados de arrecadação de

impostos, com ausência de informações em alguns anos da série histórica. Porém, ainda assim constituem elementos essenciais para a discussão e, por isso, foram mantidos na composição desta tese.

Durante a exposição das informações, será possível perceber que há um impacto relevante nos municípios diretamente envolvidos com o grande empreendimento, com maior destaque para Altamira. Em princípio, não se verifica uma alteração relevante na região como um todo, revelando uma ampliação de atividades mais localizadas espacialmente. Nos itens a seguir, são destacados cada um dos conjuntos de indicadores analisados, a começar pela população urbana da RIA.

a) Dinâmica da população urbana regional

Um dos fenômenos de maior importância nos primeiros anos de instalação de grandes empreendimentos, tanto na Amazônia quanto em outras regiões do Brasil, é o significativo aumento da população por conta dos deslocamentos de trabalhadores diretos e indiretos ligados às obras. No caso de Belo Monte, o EIA estimou que “ao todo e ao longo do período de obras, 96 mil pessoas cheguem à região, incluindo aquelas que estarão trabalhando nas obras, o que deverá causar outros impactos” (ELETROBRÁS, 2009, p. 85). O Gráfico 4 exibe os dados obtidos pelo levantamento populacional do IBGE relacionado à população urbana dos municípios em questão. Como não há, ainda, a previsão oficial da população urbana regional por ocasião da instalação do projeto Belo Monte, as estimativas relacionadas ao ano de 2015 estão baseadas em uma projeção geométrica calculada a partir da taxa de crescimento anual no interstício de 2000 a 2010. Para o caso de Altamira, o valor definido como “Projeção da Prefeitura” é baseado em um cálculo realizado pela Secretaria de Planejamento de Altamira (SEPLAN) tendo em vista ampliação do acesso aos serviços municipais de saúde.

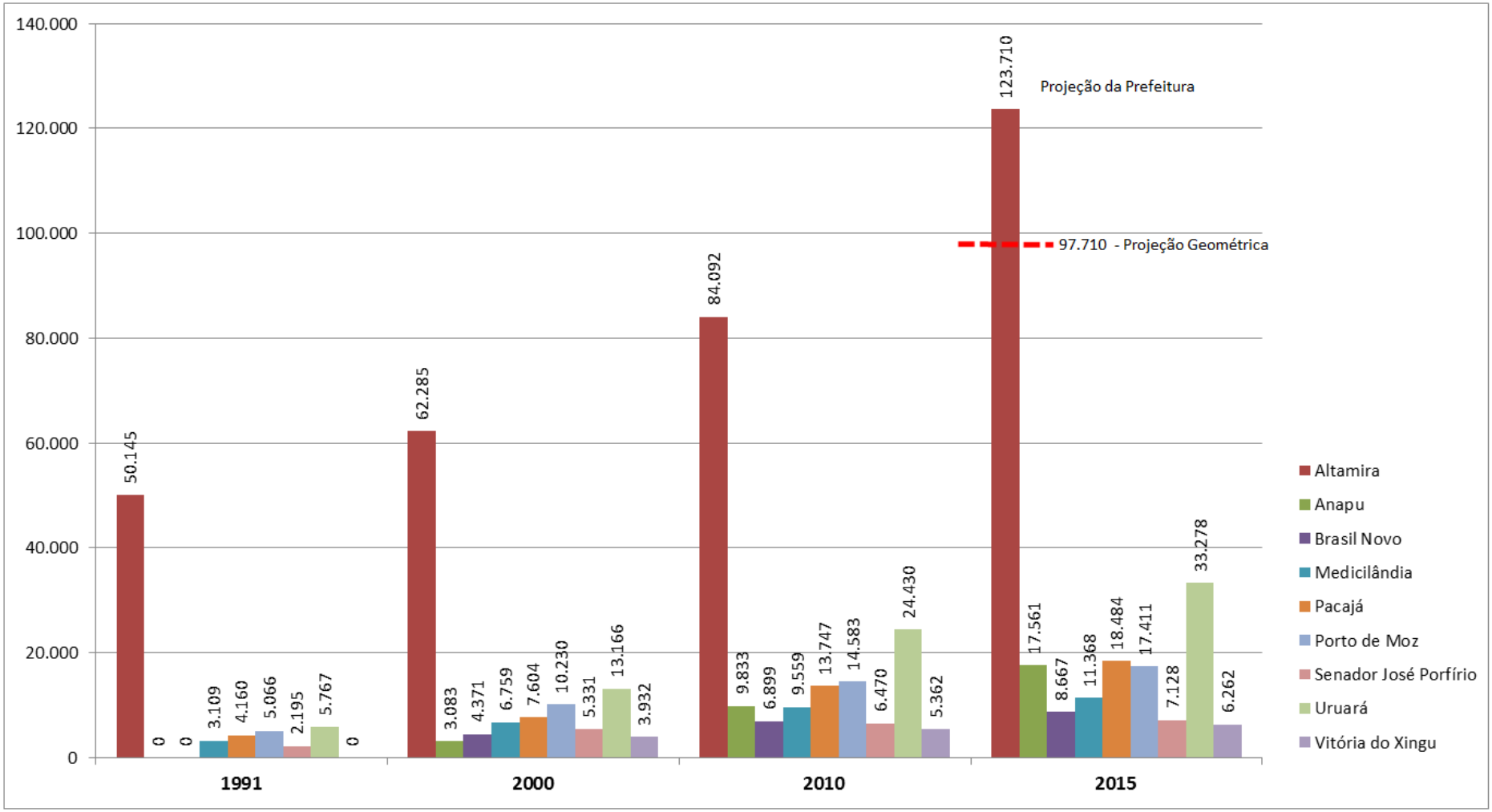


Gráfico 4 – Evolução da população urbana e projeção para 2015 na Região de Influência de Altamira (RIA)
Fonte: IGBE e Prefeitura Municipal de Altamira

A SEPLAN estimou a população total do município em 148 mil habitantes. Descontando-se a projeção oficial do IBGE para a população total em 2015, que é de 108.382 habitantes, chega-se a um saldo populacional de 39.618, um incremento populacional próximo ao que se havia previsto no RIMA de Belo Monte, de 32 mil pessoas (ELETROBRÁS, 2009). Levando-se em conta que o impacto do processo migratório está imediatamente vinculado à área urbana de Altamira, calcula-se uma população urbana de 123.710 habitantes[127]. Esse dado, entretanto, é apenas tomado como referência, uma vez que fluxos de pessoas é constante e tende a se alterar abruptamente com do declínio das obras.

A forte atração exercida pelo empreendimento hidrelétrico está relacionada à geração de empregos diretos e indiretos na cidade de Altamira e em outras áreas de instalação da usina (Canteiros de Obras). A maior demanda por trabalho se dá, especialmente, nos setores de construção civil, mas também abrange atividades diversas, vinculados ou não ao grande empreendimento. O Gráfico 4 evidencia, também, a proeminência de Altamira em relação aos demais municípios no que tange ao contingente de população urbana.

Considerando os dados oficiais de 2010, o único município, além de Altamira, em que a população urbana supera a população rural é Uruará, situado no eixo da BR-230. Nos demais, prevalece o local de residência rural. Tal realidade é evidenciada pela força da atividade agrícola no campo, como sugere o relatório do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Xingu (PDRSX):

> A área ocupada com culturas permanentes cresceu entre 2000 a 2006, aumentando de 0,20% para 0,26% da área total. Tal aumento, embora pequeno, é um indicador do peso da pequena propriedade agropecuária na produção total e que ela tem se expandido, principalmente culturas de maior rentabilidade (pimenta, cacau, café), ao passo que as culturas temporárias têm perdido importância, diferentemente do restante da Amazônia, onde a produção em larga escala de grãos tem crescido bastante (PDRSX, 2010).

A pecuária bovina[128] e a agricultura constituem a base da economia da região, sobretudo por ainda preservarem tipos de atividades desenvolvidas a partir de

---

[127] Baseado na estimativa de crescimento da população total pela prefeitura (148 mil hab.) subtraído pela projeção da população total IBGE para 2015 (108.382 hab.). O saldo habitacional resultante (39.618 hab.) é, então, somado a população urbana medida em 2010 (84.092 hab.).

[128] “A tendência de aumento do rebanho bovino no longo prazo é crescente na região, sendo que a participação da região do Xingu no rebanho bovino da Amazônia Legal cresceu de 1,79% em 2000 para 2,76% em 2008” (PDRSX, 2010).

pequenas e médias propriedades. Por essa lógica, Altamira se constitui, até o presente, como um centro de uma região essencialmente rural em termos de local de residência da população e de atividades produtivas. No que tange a atividade agrícola, os municípios de Uruará, Brasil Novo, Pacajá e Medicilândia (ambos no eixo transversal de rede urbana) são os que se sobressaem na produção de culturas permanentes. Medicilândia, por exemplo, se destaca como um dos maiores produtores de cacau no Brasil.

O Gráfico 5 especifica os quantitativos de população urbana e rural dos municípios vinculados à RIA.

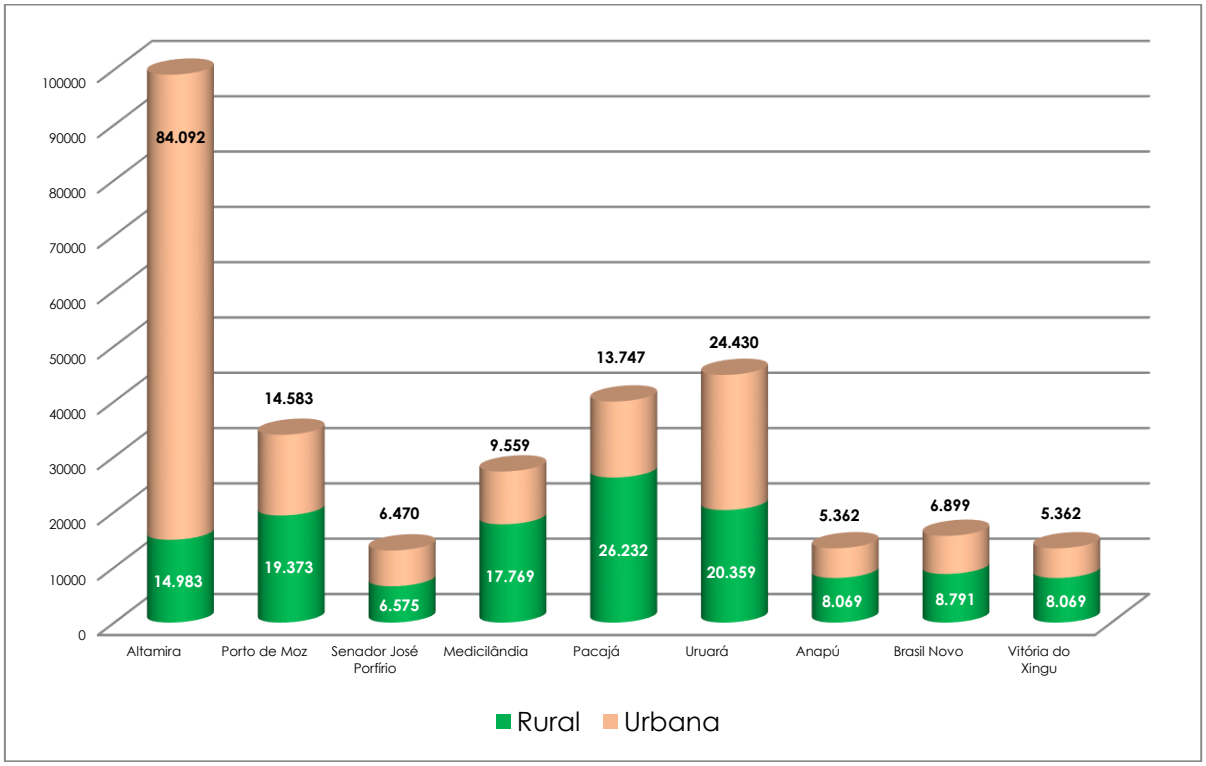
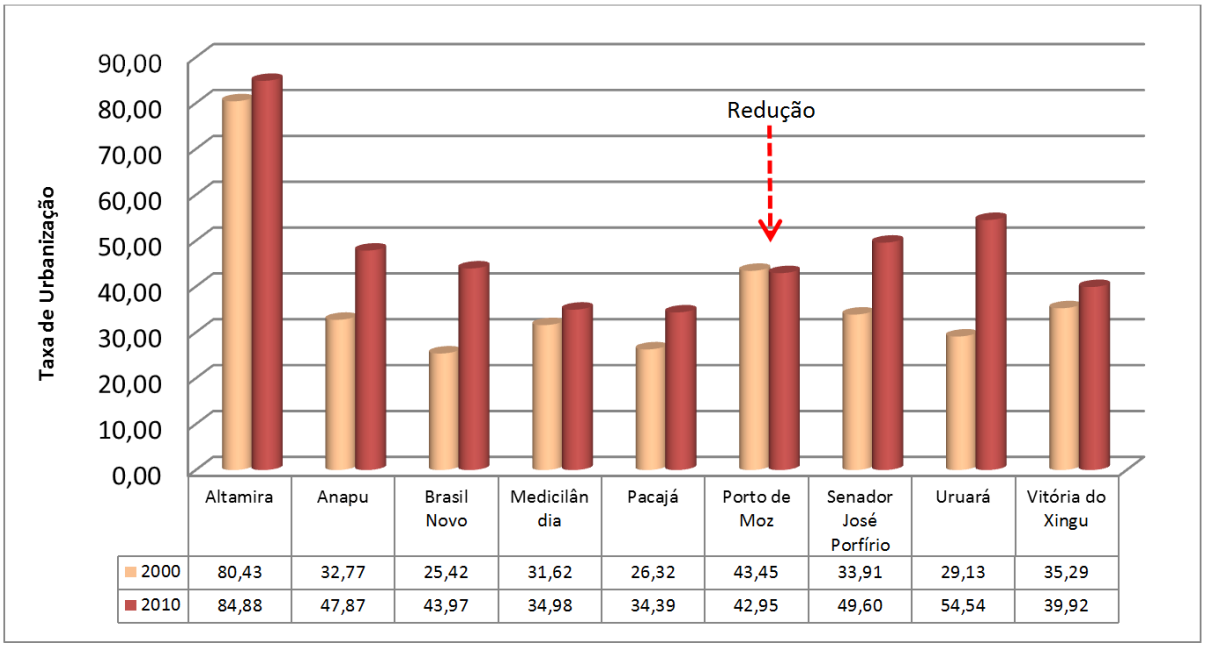


Gráfico 5 – População rural e urbana nos municípios da RIA - 2010
Fonte: IBGE

No entanto, pelo ritmo de crescimento urbano de alguns municípios, como Senador José Porfírio, Anapu, Brasil Novo e Vitória do Xingu, é possível prever um cenário de alterações a partir do levantamento do próximo censo demográfico. Tal previsão se fundamenta na ampliação da taxa de urbanização entre 2000 e 2010 para quase todos os municípios da região, conforme se pode visualizar no Gráfico 6.



	Altamira	Anapu	Brasil Novo	Medicilândia	Pacajá	Porto de Moz	Senador José Porfírio	Uruará	Vitória do Xingu
2000	80,43	32,77	25,42	31,62	26,32	43,45	33,91	29,13	35,29
2010	84,88	47,87	43,97	34,98	34,39	42,95	49,60	54,54	39,92

Gráfico 6 – Taxa de urbanização nos municípios da RIA
Fonte: IBGE

Ao que se percebe, a Região de Influência de Altamira segue uma tendência de crescimento da população urbana sobre a população rural, independente do papel desempenhado pela usina hidrelétrica, uma vez que o Gráfico 6 aponta uma taxa de urbanização crescente em quase todas as unidades pesquisadas. A exceção é Porto de Moz, um dos municípios que ainda mantém o rio Xingu como única rota de transporte em relação ao mundo externo. Por volta de 2020, se espera que a maior parte das unidades político-administrativas pesquisadas tenham suas populações localizadas predominantemente em áreas urbanas, o que possui um significado importante para os processos que se desenlaçam no presente. Tal previsão permite à cidade de Altamira uma ascensão enquanto centro-regional, sobretudo por conta das relações diferenciada que emergem do urbano na sociedade contemporânea, implicando em novas formas de produção, circulação e consumo em diferentes intensidades e escalas espaciais.

b) O produto interno bruto e as finanças municipais

Os dados relacionados ao PIB municipal e as finanças públicas são especialmente relevantes para o trabalho em questão, uma vez que permitem adentrar aos fenômenos que se desenvolvem após a introdução da usina hidrelétrica

de Belo Monte e, portanto, são fundamentais para análise dos itens propostos nessa tese. Apesar de constituírem dados mais gerais, apontam tendência que podem revelar em que medida os eventos que emergem com a instalação da usina hidrelétrica afetam as unidades territoriais da RIA e como esse processo manifesta certas diferenças na escala regional.

O levantamento do último PIB Municipal, realizado em 2013, demarca o ano final em que os dados são analisados e chega a atingir o período de maior surto econômico por conta da usina hidrelétrica, também em 2013. Por essa razão, os indicadores já evidenciam algumas alterações importantes e que destoam no intervalo de tempo analisado. É possível, inclusive, inserir uma linha de tendência que sinaliza um aumento atípico dos valores atribuídos ao município de Altamira. No caso de Vitória do Xingu, apesar de as mudanças serem quase imperceptíveis nos gráficos (por conta do peso de Altamira), elas se tornam substanciais em termos percentuais, observando-se também um relativo destaque em relação aos demais.

Pela abordagem de análise adotada, seis conjuntos de dados foram selecionados, ambos na série de 2010 a 2013: a) o PIB total; b) o PIB *per capita*; c) o valor adicionado da indústria; d) o valor adicionado dos serviços; e) o valor adicionado da administração pública; e f) o valor adicionado dos impostos (ICMS, IPI e COFINS) e o detalhamento da arrecadação de ITBI, IPTU e ISS (em 2008, 2009, 2013 e 2014). Através destes, objetiva-se, em primeiro lugar, desvendar as atividades que incidem sobre a geração de valor nos locais de instalação da usina hidrelétrica, em especial nas cidades de Altamira e Vitória do Xingu. Em segundo lugar, pretende-se evidenciar a maior amplitude do centro urbano de Altamira no conjunto da rede urbana, tendo em vista o grande empreendimento como elemento deflagrador de novas relações econômicas. Devido à necessidade de uma comparação aproximada entre os anos pesquisados, utilizou-se o deflator implícito do PIB[129] para atualizar os dados com base no ano de 2010 e, no caso das finanças municipais, utilizou-se o IPCA[130] como índice para a correção da série.

O Gráfico 7 exibe, em detalhes, o Produto Interno Bruto municipal (em R$ 1.000) entre 2010 e 2013, com valores corrigidos pelo deflator do PIB (base 2010).

---

[129] Deflator implícito é a variação média dos preços do período em relação à média dos preços do período anterior (http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/pib/pib-vol-val_200803_13.shtm)

[130] O Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) é medido mensalmente pelo IBGE. Para os dados em questão se utiliza o índice acumulado de janeiro a dezembro de cada ano e sempre toma como base o ano inicial da série.

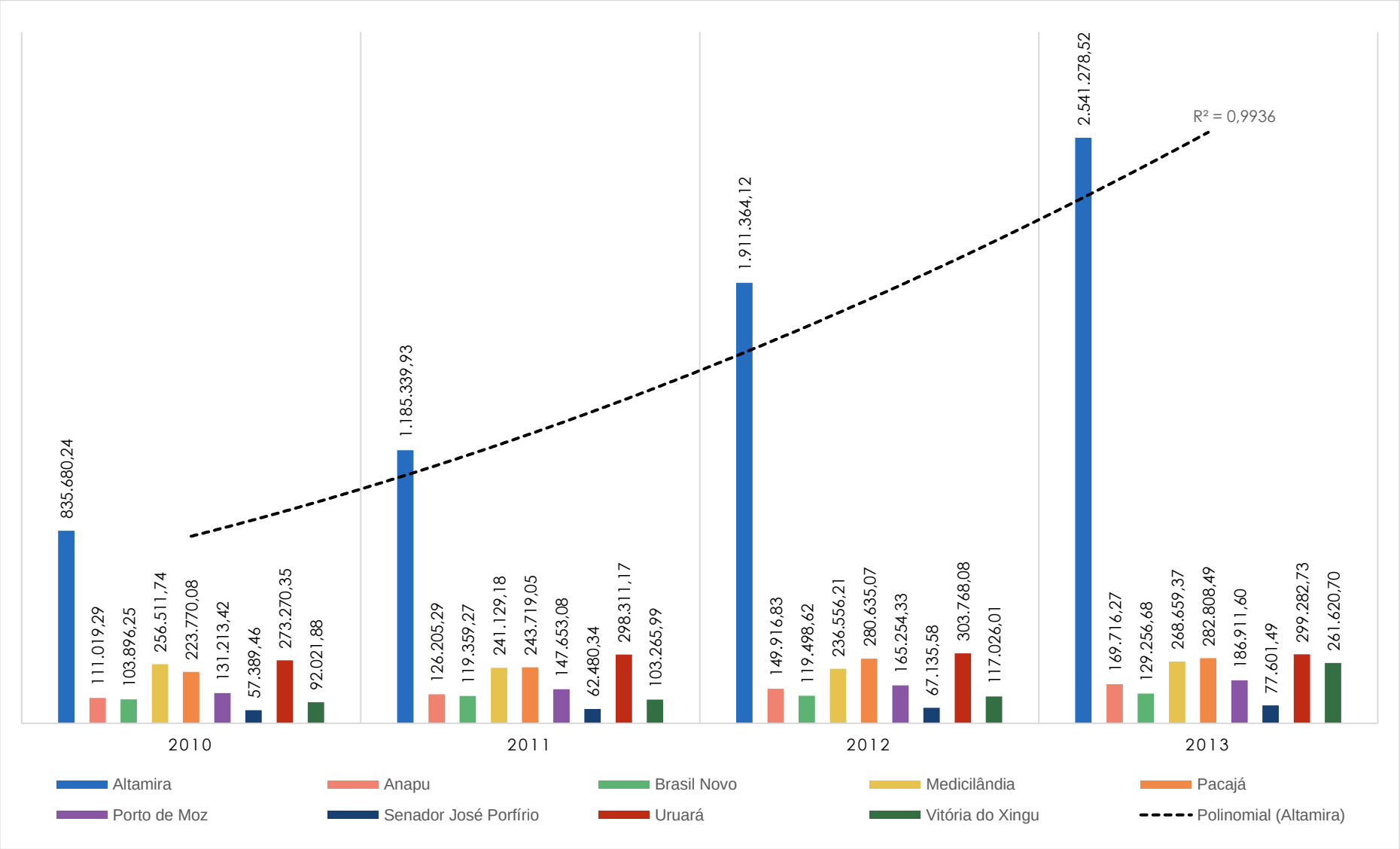


Gráfico 7 – Produto interno bruto municipal (em R$ 1.000) com valores corrigidos pelo deflator do PIB (ano base 2010)
Fonte: IBGE

Pela leitura do Gráfico 7, o primeiro elemento que chama a atenção é o destaque absoluto de Altamira em relação aos demais municípios da região imediata de influência, cujo PIB em 2013 supera o valor de R$ 2,5 bilhões. Proporcionalmente, 60% do PIB da região se concentram apenas nesse município. Outro elemento em destaque no gráfico é o crescimento do PIB de Altamira entre 2011 e 2012, que, diferentemente da maioria das unidades municipais da RIA, estende-se para além de uma tendência típica de crescimento[131], ampliando-se em 61,2%. Acredita-se que tal fenômeno possui estreita relação com a chegada da usina hidrelétrica de Belo Monte e, com ela, a emergência de várias atividades econômicas que incidem diretamente no incremento do PIB municipal.

Analisando o crescimento do PIB nos demais municípios estudados percebe-se, também, um aumento significativo para o caso de Vitória do Xingu, que cresce 123% entre 2012 e 2013. Tendo em vista a tendência de crescimento da região como um todo e o retrospecto do município nos anos anteriores, entende-se que tal aumento dificilmente poderia ser obtido em condições normais. Cabe ressaltar que o município de Vitória do Xingu abrange grande parte das instalações físicas do projeto Belo Monte e, por isso, agrega os impostos e serviços relativos às obras realizadas em sua área territorial[132].

Com relação aos demais municípios observados, nenhum deles assume um crescimento acima de uma tendência típica, ou seja, não se verificam saltos significativos entre 2010 e 2013. Assim, embora seja cedo para afirmar que a introdução do projeto de grande escala não se mostra relevante em um contexto regional (tendo como referência os indicadores apresentados), pelo que indicam as informações obtidas até o presente, percebe-se que o efeito de “surto” atinge somente as áreas de atuação direta do grande empreendimento, não se estendendo às zonas de influência mais distantes.

---

[131] No mesmo período, o crescimento real do PIB brasileiro foi de apenas 3,9% e da RIA foi de 32,9%, o que designa um fenômeno diferenciado que atinge Altamira e que coloca essa unidade político-administrativa como acima da média geral. Em comparação a outras cidades médias do Brasil que também têm apresentado crescimento relevante do PIB nos últimos anos (Anápolis, Araçatuba, Araraquara, Bauru, Franca, Governador Valadares, Marília, Presidente Prudente, Santa Maria e Uberaba), verifica-se que nenhuma delas apresentou um crescimento real maior que 11% no período assinalado (IBGE, 2016).

[132] Como já havia sido advertido na introdução desta tese, é Vitória do Xingu o município de instalação do complexo hidrelétrico e, por isso, este recebe grande parte dos impostos previstos na legislação federal e estadual.

Essa constatação é, ainda, reafirmada pela análise do PIB *per capita*, uma vez que apenas Vitória do Xingu e Altamira apontam uma alteração relevante, conforme sugere o Gráfico 8.

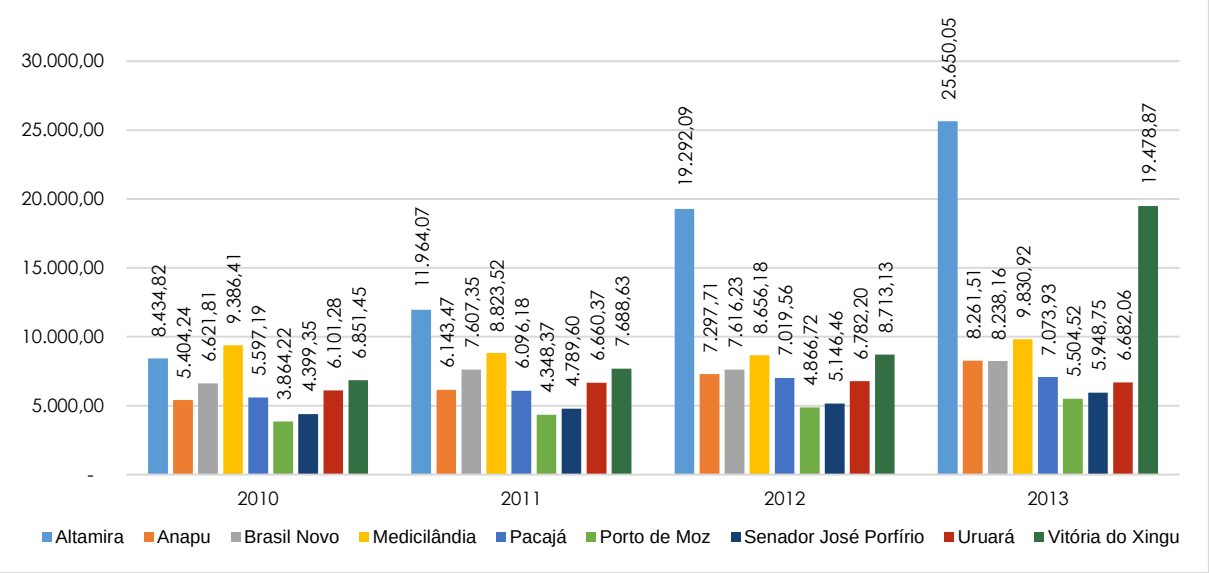


Gráfico 8 - PIB per capita (em reais) com valores corrigidos pelo deflator do PIB (ano base 2010)
Fonte: IBGE

O PIB *per capita* é um importante indicador da relação entre o total de atividades econômicas desenvolvidas no período e a população do município, de modo que pode revelar certos desequilíbrios em comparação a outras unidades territoriais. Em 2010, percebe-se uma diferença menor entre as unidades pesquisadas, com destaque para Altamira e Medicilândia. Nos anos subsequentes, Altamira começa a se afastar dos demais e Vitória do Xingu apresenta leves aumentos, ultrapassando Medicilândia em 2012. Em 2013, o PIB *per capita* de Altamira e de Vitória do Xingu supera de longe todos os demais municípios da RIA[133], confirmando o peso de Belo Monte para a composição desse cenário. Considerando toda a série analisada, Altamira multiplica esse valor em 3 vezes e Vitória do Xingu em 2,8 vezes. Sabe-se, entretanto, que nem sempre um aumento do PIB per capita se reflete nos níveis de renda da população ou na qualidade de vida dos municípios amazônicos, conforme se anunciou no capítulo 1 desta tese.

[133] Entretanto, apenas Altamira supera a média do PIB *per capita* nacional em 2013, de 26.445 (valor nominal). Os valores nominais de Altamira e Vitória do Xingu em 2013 foram de 29.183,14 e de 22.440,04, respectivamente. Com esses valores, Altamira assume a quarta posição do PIB *per capita* do estado do Pará, perdendo apenas para Canaã dos Carajás, Parauapebas e Tucuruí. Vitória do Xingu, por sua vez, assume a 8ª posição em 2013 (IBGE, 2016).

Os índices econômicos relativos ao PIB são analisados, também, a partir da decomposição dos Valores Adicionados Brutos (VAB) da indústria, dos serviços e da administração pública. Por esse caminho, é possível identificar quais setores possuem maior impacto na soma das atividades econômicas municipais e, com isso, distinguir aqueles que rebatem com maior força nos indicadores urbanos.

O Gráfico 9 exibe os valores adicionados ao Produto Interno Bruto da Indústria, no qual se percebe, à primeira vista, que apenas Altamira possui uma indústria de importância dentre os municípios da região imediata de influência.

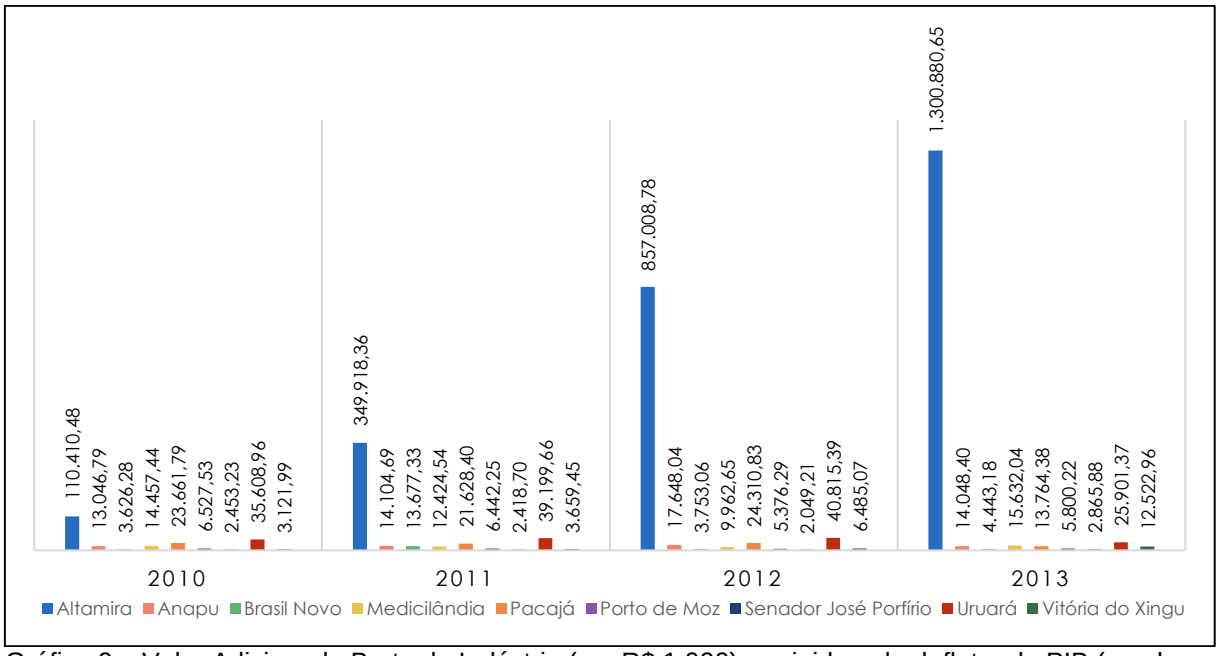


Gráfico 9 – Valor Adicionado Bruto da Indústria (em R$ 1.000) corrigido pelo deflator do PIB (ano base 2010)
Fonte: IBGE

Em 2013, a participação regional de Altamira no valor adicionado da indústria chega a 93,2%, seguida por Uruará, que apresenta uma participação de apenas 1,9% em comparação ao conjunto. A partir de 2010 percebe-se, também, que apenas Altamira apresenta uma variação significativa da participação da indústria no total do PIB. De 2010 a 2011, esse valor se multiplicou em 3,17 vezes e de 2011 a 2012 houve uma multiplicação de 2,4 vezes. Em relação aos outros municípios, nenhum deles obteve um crescimento de relevância.

De modo geral, o peso da indústria na RIA passa de 10,7% em 2010 para 35,9% em 2013, sugerindo a ampliação de sua importância ao longo do tempo. É necessário, entretanto, qualificar o tipo de indústria de que se está tratando, de modo

a verificar a natureza dos agentes que mobilizam essa mudança. Altamira, assim como a maioria das cidades médias amazônicas, não possui uma atividade industrial de grande porte. Trata-se, portanto, de pequenas e médias unidades de fabricação de alimentos (massas alimentícias, laticínios, derivados do cacau, padaria e farinha de mandioca), de produtos derivados da madeira (móveis e similares) e, notadamente, de produtos ligados à indústria da construção (estruturas metálicas, artefatos de cimento e similares). Assim, a participação da indústria cresceu pela necessidade de atender as novas demandas populacionais e, também, pela crescente atividade da construção civil local que se estabeleceu após a instalação da usina de Belo Monte.

No que tange ao valor adicionado dos serviços, o Gráfico 10 mostra uma tendência semelhante aos demais dados apresentados, porém menos desproporcional que os anteriores.

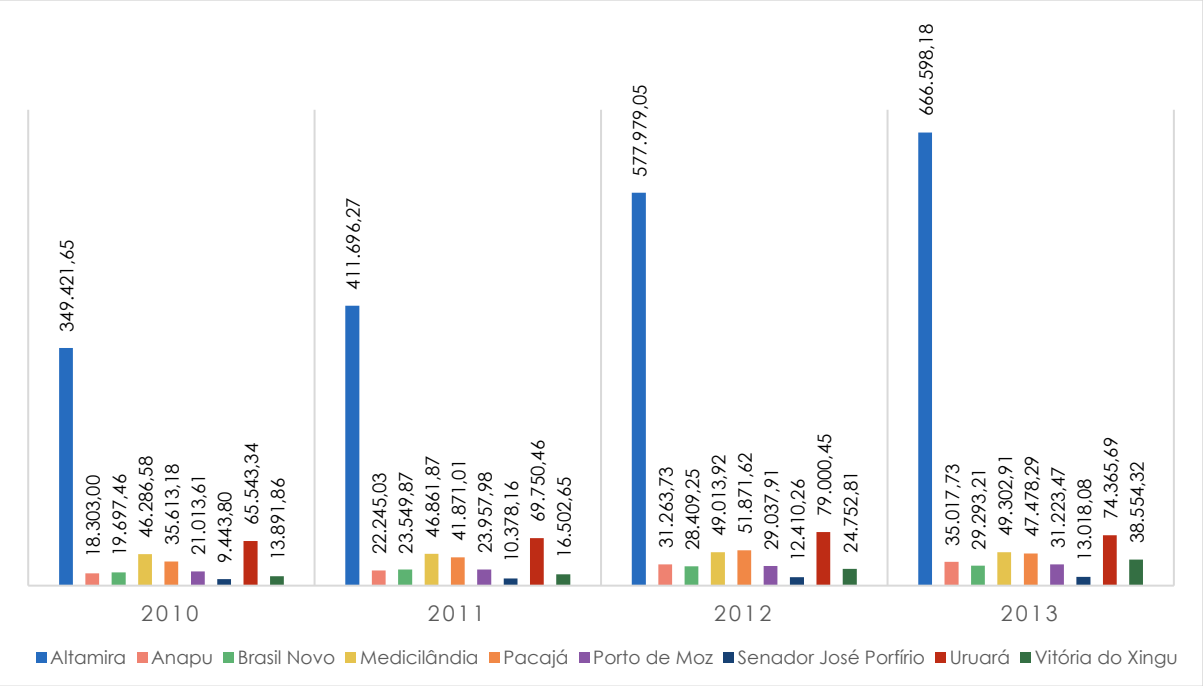


Gráfico 10 – Valor adicionado Bruto dos serviços (em R$ 1.000) corrigido pelo deflator do PIB (ano base 2010)
Fonte: IBGE

O peso dos serviços (inclusive administração, saúde e educação públicas e seguridade social) é determinante na composição do PIB nos municípios pesquisados. Como evidenciado no Capítulo 2, a estruturação histórica da região se fez através da criação de uma fronteira urbana, ou seja, de cidades planejadas para atender às atividades desenvolvidas no campo, tendo em vista a oferta de serviços em diferentes escalas urbanas. Apesar dos problemas relacionados à proposta do urbanismo rural

na década de 1970, a concepção proposta pelos militares se materializou na ordem social da colonização amazônica, ainda que, em alguns casos, se sustente em meio à precariedade na qualidade dos serviços ofertados.

Mais uma vez, Altamira se destaca neste setor em específico, crescendo 166 milhões entre 2011 e 2012. Além de superar de longe os demais municípios em crescimento absoluto, apresenta um aumento relevante no período assinalado, em torno de 40%. Estima-se que tal incremento se vincule ao atendimento das crescentes necessidades populacionais situadas, predominantemente, no núcleo urbano. Diferentemente de Vitória do Xingu, que abrange as instalações físicas de Belo Monte, Altamira congrega a maior parte população migrante do projeto hidrelétrico (incluindo funcionários diretos) e também a população que se desloca de forma espontânea para a cidade. Além da população migrante, um conjunto de novas empresas, ligadas ou não ao empreendimento hidrelétrico, se instala em Altamira e necessita de novos serviços (transportes, manutenção, lavanderias, ambulantes de alimentação, atividades administrativas, reparo de veículos automotores etc.). Há, portanto, uma cadeia de agentes que se vincula ao setor de serviços e que agrega uma dinâmica importante à cidade.

Em termos relativos, entretanto, é Vitória do Xingu que sustenta o maior crescimento, com acréscimo de 50% entre 2011 e 2012. Como especificado anteriormente, não há outro elemento que justifique essa alteração de tendência a não ser o projeto hidrelétrico em si, isto é, sem agregar outros sujeitos econômicos de relevância, como se sugere para caso de Altamira. Com a introdução da usina hidrelétrica, instalou-se na área municipal de Vitória do Xingu a Vila Residencial de Belo Monte, com 2.187 casas e uma estrutura interna fechada que inclui vários serviços necessários ao seu funcionamento, incluindo a implantação de um hospital e de vários estabelecimentos comerciais. Além disso, as diversas atividades associadas à construção da usina hidrelétrica implicam na existência de serviços auxiliares (alimentação, transporte, atividades administrativas etc.) que impactam no PIB municipal.

No que se refere ao valor adicionado bruto da administração pública, que se soma ao valor dos serviços para compor o dado apresentado anteriormente, percebe-se que o crescimento nos últimos anos acompanha uma tendência menos acelerada para o caso de Altamira, com uma leve ascensão dos valores entre 2012 e 2013. O Gráfico 11 identifica essa transformação.

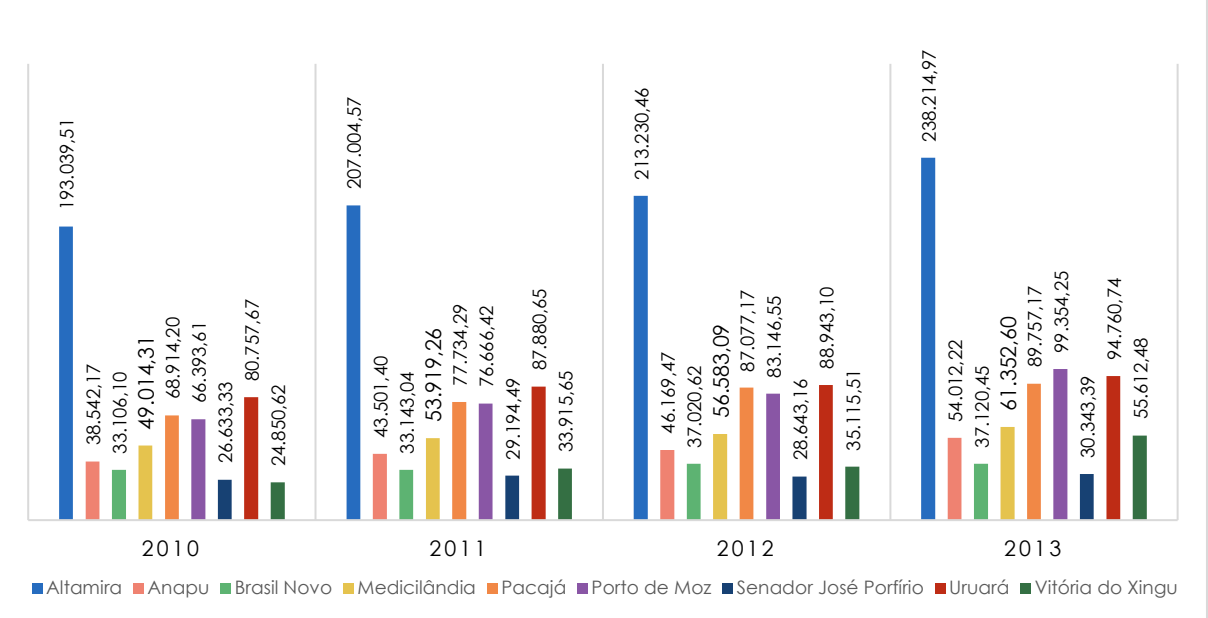


Gráfico 11 – Valor adicionado Bruto da administração pública (em R$ 1.000) corrigido pelo deflator do PIB (ano base 2010)
Fonte: IBGE

A atividade da administração pública visa atender a coletividade em suas necessidades mais gerais, como saúde, educação e seguridade social em diferentes esferas de governo. Entende-se que a maior proporcionalidade da administração pública na composição do PIB indica que determinado município possui atividade econômica pouco expressiva e, por isso, apresenta certo grau de dependência em relação às transferências governamentais. No caso de Altamira, esse valor corresponde a 9,37% de seu PIB interno em 2013, apresentando a menor participação entre as demais unidades pesquisadas. Porto de Moz apresenta a maior participação da administração pública em seu PIB, atingindo 53%.

Outro item de importância, também relacionado ao PIB, é a soma de impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos, como ICMS, IPI e COFINS. O Gráfico 12 exibe esses dados para os municípios pesquisados, onde se pode perceber, mais uma vez, o destaque de Altamira e de Vitória do Xingu.

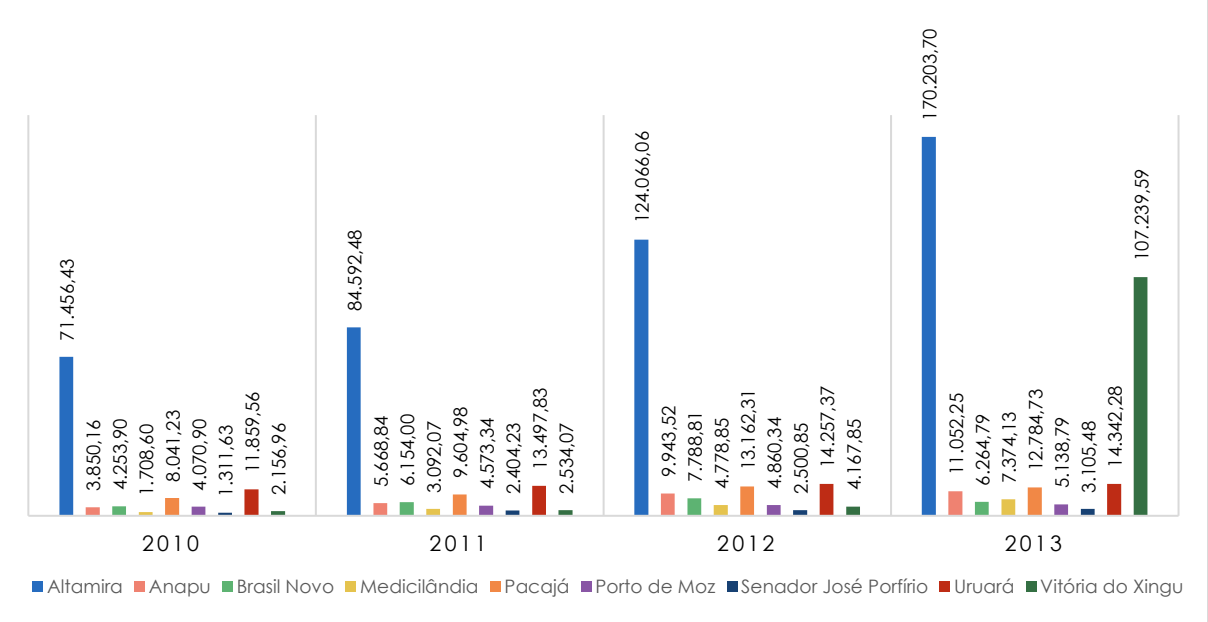


Gráfico 12– Soma de Impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos (em R$ 1.000) corrigido pelo deflator do PIB
Fonte: IBGE

Como os impostos incidem sobre várias atividades desenvolvidas na região em questão, trata-se de um importante indicador da expansão econômica, incluindo os produtos industrializados e as operações de crédito acrescidas no período. No Gráfico 12, verifica-se, mais uma vez, o maior crescimento absoluto de Altamira, que passou de 84,58 milhões em 2011 para 124 milhões em 2012, um incremento de 47%. Vitória do Xingu, por sua vez, cresce bastante entre 2012 e 2013, passando de 4,1 milhões para 107,2 milhões, crescendo 2500%. Esse acréscimo excessivo já estava esperado por conta da atividade relacionada ao grande projeto, que transfere para Vitória do Xingu todos os valores de arrecadação municipal envolvidos nas obras de Belo Monte.

Considerando as receitas orçamentárias realizadas por município da RIA, obtidas a partir da Secretaria do Tesouro Nacional, tem-se alguns aspectos importantes para investigar os fatores de crescimento ligados aos impostos. As informações em questão, obtidas a partir do banco de dados da Secretaria do Tesouro Nacional, abrangem os anos de 2008, 2009, 2013 e 2014 e, por isso, se encontram mais atualizados em relação ao levantamento do PIB. O Quadro 18 apresenta o recolhimento de IPTU, ITBI e ISS no período delimitado.

QUADRO 18 - RECEITAS ORÇAMENTÁRIAS REALIZADAS POR TIPO DE IMPOSTO (EM R$ 1.000)**

Município	2008			2009			2013			2014		
	IPTU	ITBI	ISS	IPTU	ITBI	ISS	IPTU	ITBI	ISS	IPTU	ITBI	ISS
Altamira	440	266	4734	494	363	3002	899	1609	35248	1643	1717	61343
Anapu	4	3	237	1	12	141	227	58	2580	47	27	2042
Brasil Novo	78	0	662	66	56	471	120	92	999	98	112	950
Medicilândia	31	64	561	24	66	343	49	57	814	62	75	828
Pacajá	19	93	308	18	84	272	86	119	2699	97	260	1572
Porto de Moz	*	*	*	7	220	273	1	1	432	77	0	407
Senador José Porfírio	1	2	237	48	10	154	24	4	1146	33	8	536
Uruará	*	*	*	55	57	646	94	58	698	84	50	783
Vitória do Xingu	*	*	*	1	41	*	*	*	77035	*	*	*

Fonte: IBGE e Secretaria do Tesouro Nacional
* Dados não disponíveis
** Valores atualizados pelo IPCA (ano base 2008)

Os dados apresentados exibem algumas ausências, notadamente para o caso de Vitória do Xingu, que não apresenta algumas informações e inviabiliza uma comparação mais precisa. Ainda assim, chama atenção a arrecadação relativa ao ISS em 2013, que foi de 77 milhões, superando todos os demais municípios no período. Esse dado coincide com ano de ampliação expressiva dos valores adicionados dos impostos no PIB, como apresenta o Gráfico 12. No que se refere a Altamira, destaca-se a ampliação dos três impostos apresentados, com elevação surpreendente do ISS, que multiplicou 11 vezes entre 2009 e 2013 e 1,7 vezes entre 2013 e 2014. O IPTU multiplicou 1,8 vezes entre 2009 e 2013 e na mesma proporção entre 2013 e 2014. O ITBI, por sua vez, ampliou-se em 4,4 vezes entre 2009 e 2013, mas cresceu apenas 6,7% entre 2013 e 2014, sugerindo uma tendência à redução. No que diz respeito aos demais municípios, todos apresentaram uma ampliação entre 2009 e 2013, por se tratar de um intervalo mais longo de análise, porém a maior parte deles registrou reduções entre 2013 e 2014.

Esses impostos constituem importantes indicadores das atividades que se desenvolveram no período. O ISS abrange uma ampla quantidade de serviços formais que se instalam, prioritariamente, em áreas urbanas, como serviços de informática, pesquisa e desenvolvimento, locação, serviços de saúde, engenharia e arquitetura, construção civil, serviços do setor financeiro, dentre outros. É, portanto, um identificador da dinâmica socioeconômica e da expansão de atividades em determinado lugar ou região. Apenas pela aferição do ISS, entretanto, não é possível distinguir a natureza das transformações, como se destaca para o caso de Vitória do Xingu, que amplia a sua arrecadação apenas por conta de um grande projeto instalado

em seu território. A usina de Belo Monte, por si só, reúne centenas de atividades que incidem na arrecadação de impostos, mas não refletem diretamente no atendimento das demandas populacionais. Em Altamira, a situação é diferente, uma vez que constitui o centro de absorção populacional e de concentração de negócios em comparação ao conjunto de centros da rede urbana. Há, portanto, uma propulsão de novas atividades, de novas relações que se fazem no e pelo espaço, tendo a cidade como suporte fundamental, conforme se verá mais adiante.

No que se refere ao IPTU e o ITBI, ambos se relacionam à expansão do mercado imobiliário e, por conseguinte, à ampliação da área construída, em especial nas sedes municipais. Nesse quesito, tem-se mais uma vez a proeminência de Altamira, que apenas entre 2010 e 2014 viu ampliar em quase 50% sua malha urbana, em parte por conta da expansão das empresas incorporadoras, mas também do rearranjo da cidade em decorrência dos novos espaços da habitação, conforme se apresentou em detalhes no Capítulo 4.

Pela análise dos dados relativos ao PIB e as receitas municipais, não se pode deixar de considerar o impacto relevante da instalação da usina hidrelétrica em algumas unidades territoriais. Mas não se trata de um fenômeno de alcance irrestrito, pelo menos no que se refere às alterações na dinâmica econômica. Pela perspectiva de análise temporal, foi possível constatar os seguintes resultados:

(i) Altamira se destaca em termos absolutos, como maior incremento do PIB e seus valores adicionados da indústria, serviços e administração pública. Esta unidade político-administrativa obtém, igualmente, a maior receita de impostos líquidos sobre produtos (ICMS, PIS, COFINS) e sobre serviços de qualquer natureza (ISS), bem como aqueles que incidem sobre a propriedade e transmissão de bens imóveis (IPTU e ITBI). É possível inferir, nesse caso, a existência de novos agentes capazes de mobilizar capital e trabalho em processos que não se encerram na usina hidrelétrica, mas que se organizam na formação de um mercado promissor do ponto de vista da acumulação. Os detalhes dessa nova dinâmica econômica, objetivadas pela ampliação da atividade empresarial, serão descritos em momento posterior.

(ii) Vitória do Xingu se destaca em termos relativos, com maior crescimento em quase todos os indicadores do ponto de vista percentual, principalmente no que se refere ao valor adicionado dos impostos. Esse crescimento, como citado anteriormente, está ligado à estrutura do projeto em si, com efeitos que não se estendem diretamente à sociedade local ou à população do município que abriga o

complexo hidrelétrico. Há, entretanto, rebatimentos que podem se desdobrar na aplicação pública, por parte da prefeitura de Vitória do Xingu, dos valores relativos às receitas decorrentes de Belo Monte. Tais processos são de natureza menos acelerada e podem ser visualizadas apenas em médio prazo, quando seus efeitos passarem a ser registrados do ponto de vista dos indicadores municipais, como renda, saúde, educação pública e variações do IDHM.

(iii) Com base nos dados obtidos até então, não se verificou alteração significativa dos indicadores relacionados às demais unidades territoriais que compõem a RIA. Os valores descritos no levantamento do PIB municipal e na arrecadação de impostos apontam alterações em uma tendência típica de crescimento ou, em alguns casos, indicam até mesmo uma redução, como se constata nas receitas municipais de ISS, ITBI e IPTU em 2014 (Quadro 18). Para além dos fenômenos desencadeados a partir da instalação da usina de Belo Monte, é possível apontar certo destaque dos municípios situados no eixo transversal da rede urbana, notadamente Pacajá, Medicilândia e Uruará, que apesar de serem mais recentes (criados a partir da década de 1990), desenvolvem suas atividades vinculadas ao capitalismo moderno e se encontram efetivamente ligados ao principal eixo de circulação: a rodovia Transamazônica.

c) A Ampliação da atividade financeira

Não há movimento de capital sem a utilização efetiva dos serviços financeiros, principalmente naquelas atividades ligadas ao capitalismo moderno. No caso da RIA, estes dados constituem importantes indicadores que incidem diretamente sobre a cidade central, desta feita por razões notadamente técnicas. Os bancos operam a partir de unidades hierarquicamente organizadas, partindo-se de onde há maior potencial de consumo financeiro e suporte técnico para a realização das operações nacionais (as metrópoles), passando por unidades que operam em nível intermediário (cidades grandes e médias), até se chegar aos centros locais, que podem ser providos de agências bancárias ou postos de atendimento. No caso da RIA, a cidade de Altamira concentra grande parte das atividades realizadas por intermédio das agências bancárias, ao passo que em grande parte dos demais municípios os postos de atendimento avançado e eletrônico (PAA e PAE) operam em maior quantidade.

Como argumenta Corrêa (2006a, p. 62) a respeito da relação entre os bancos e a gestão do território “é mediante a atividade bancária, naquilo em que ela participa do processo de circulação, que também se viabilizam a divisão territorial do trabalho e a integração espacial de distintas unidades de área”. Desse modo, a maneira como se subdividem as instituições bancárias diz bastante sobre a importância de determinados centros na constituição de uma rede urbana. De maneira simplificada, o esquema da Figura 30 apresenta os tipos de unidades de atendimento presentes no âmbito da RIA.

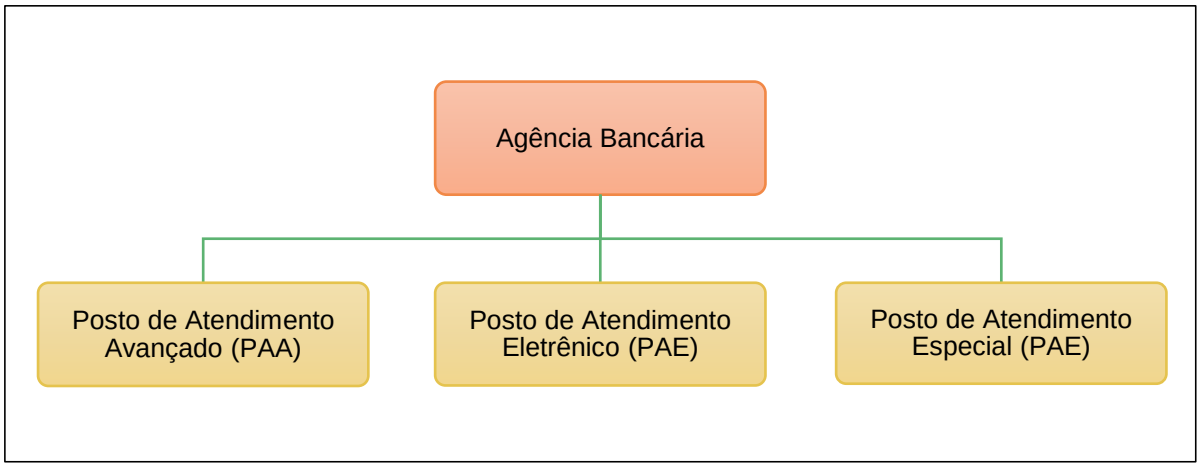


Figura 30 – Tipos de unidades de atendimento presentes na RIA
Fonte: Elaboração própria com base nos dados do Banco Central do Brasil

No caso das agências bancárias, segundo a Resolução BACEN Nº 4.072, de 26 de abril de 2012 em seu Art. 3° “é a dependência destinada ao atendimento aos clientes e ao público em geral no exercício de atividades da instituição, não podendo ser móvel ou transitória”. Trata-se, nesse caso, de uma unidade fixa, onde os clientes ao qual se vinculam estabelecem seus vínculos contratuais diretos, mas também serve ao público geral em suas necessidades diversas. As agências não estão em todos os municípios do Brasil, uma vez que dependem, por um lado, de uma demanda necessária à operação das atividades, isto é, de um adensamento de mercado que justifique sua instalação. Por outro lado, devem ser providas de um suporte técnico que dê cabo das operações financeiras, em especial um sistema de comunicação de dados em alta velocidade. Os bancos públicos ou de economia mista, como o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, geralmente estão mais dispostos à instalação em áreas mais isoladas do país, dadas as necessidades de suporte às atividades de

gestão, de microcrédito e de atendimento social (FGTS, proventos de aposentadoria, programas sociais etc.).

O gráfico 13 exibe o número de agencias entre 2009 e 2014 nos municípios da RIA que possuem esse tipo de unidade bancária em seu território.

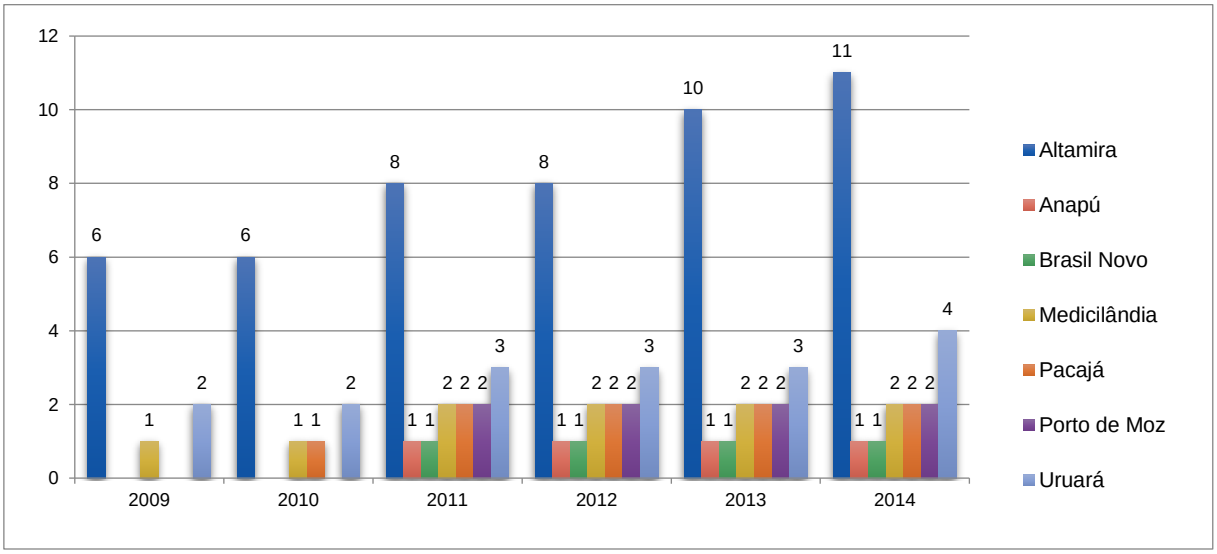


Gráfico 13 – Número de Agências da RIA
Fonte: Banco Central do Brasil

Pelo que se pode notar na leitura do gráfico, a instalação de agências bancárias na RIA é relativamente recente, dado que, em 2009, apenas Altamira, Medicilândia e Uruará eram providas desse tipo de unidade bancária. A partir de 2011, outros quatro municípios passaram a abrigar agências: Anapu, Brasil Novo, Pacajá e Porto de Moz. Até 2014, apenas Vitória do Xingu e Senador José Porfírio ainda não possuíam essas unidades fixas de atendimento. No que tange à evolução do número de agências, a cidade de Altamira se destaca, com 11 agências em 2014, seguida por Uruará, com quatro agências. No mesmo período, nenhum município acrescentou mais de uma agência ao seu quantitativo. Tal dado revela, portanto, um incremento das funções financeiras vinculadas à cidade de Altamira a partir de 2010, ano que coincide com a liberação da licença de instalação de Belo Monte.

O Quadro 19 apresenta as instituições bancárias e o ano de início de operação em cada município. Neste, é possível notar o papel histórico de Altamira na gestão das atividades financeiras no domínio da RIA. Nesta cidade, a instalação dos bancos é bem mais antiga, como no caso do Banco da Amazônia S.A, instalado ainda no

período de domínio da atividade extrativa na região, em 1950[134]. O Banco do Brasil, por sua vez, começou a operar em 1964, antes da construção da Rodovia Transamazônica e da efetivação do PIC-Altamira. Em seguida, a Caixa Econômica Federal começa a operar em 1973, quando terminam as obras da rodovia BR-230 e se efetivam as atividades ligadas à colonização dirigida. Finalizando o ciclo dos bancos mistos, o Banco do Estado do Pará se integra à região em 1988. Dos demais municípios relacionados, nenhum deles possui agências bancárias antes de 1993, ano que coincide com o período de estruturação da rede urbana polarizada por Altamira, conforme se apresentou no Capítulo 2.

QUADRO 19 - INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS, ANO DE OPERAÇÃO E N° DE AGÊNCIAS NA RIA

Município	Nome da Instituição	Início de Operação	N° de Agências
Altamira	Banco Bradesco S.A.	1979	2
	Banco da Amazônia S.A.	1950	1
	Banco do Brasil S.A.	1964	2
	Banco do Estado Do Pará S.A.	1988	1
	Banco Santander (Brasil) S.A.	2013	1
	Caixa Econômica Federal	1973	2
	HSBC Bank Brasil S.A. - Banco Múltiplo	1997	1
	Itaú Unibanco S.A.	2011	1
Anapu	Banco Bradesco S.A.	2011	1
Brasil Novo	Banco do Brasil S.A.	2011	1
Medicilândia	Banco Bradesco S.A.	2011	1
	Banco do Brasil S.A.	1993	1
Pacajá	Banco Bradesco S.A.	2011	1
	Banco da Amazônia S.A.	2004	1
Porto De Moz	Banco Bradesco S.A.	2011	1
	Banco do Brasil S.A.	2011	1
Uruará	Banco Bradesco S.A.	2011	1
	Banco da Amazônia S.A.	2004	1
	Banco do Brasil S.A.	1992	1
	Caixa Econômica Federal	2014	1
TOTAL			23

Fonte: Banco Central do Brasil

A primeira instituição bancária privada a operar em Altamira é o Banco Bradesco S.A., em 1979, acompanhando a primeira fase de crescimento da cidade e de ampliação do alcance regional após a política de colonização. Além de operar em Altamira, o Bradesco passa a atuar em mais cinco cidades a partir de 2011 (Anapu, Medicilândia, Pacajá, Porto de Moz e Uruará), tornando-se o único banco privado a

[134] Na época, o BASA era denominado de Banco de Crédito da Borracha.

se estender para outros centros urbanos da RIA e também o banco com maior número de agências, superando o próprio Banco do Brasil.

No Quadro 20 constam os Postos de Atendimento Eletrônicos (PAE), os Postos Avançados de Atendimento (PAA) e os Postos de Atendimento Bancários Especiais (PAB) que, diferentemente das agências bancárias, estão presentes em todos os municípios da RIA. O PAE corresponde aos caixas eletrônicos (terminais de autoatendimento) que são instalados em pontos estratégicos das cidades para a prestação de serviços por meio eletrônico. O PAA se refere às unidades de atendimento instaladas em praça desassistida de serviços bancários prestados por agência ou outro PAA daquelas instituições, com horário de atendimento livre ou fixado pelo próprio banco ao qual se encontra vinculado. O PAB, por sua vez, é uma unidade presencial destinada ao atendimento ao público, geralmente instalado dentro de recintos de órgão ou entidade da Administração Pública para servir os empregados ou administradores (Resolução BACEN Nº 4.072, de 26 de abril de 2012). O Quadro 20 indica, ainda, a evolução do número de postos entre 2009 e 2014 em cada município da RIA.

QUADRO 20 - POSTOS DE ATENDIMENTO NA RIA ENTRE 2009 E 2014

CIDADE/TIPO DE POSTO/INSTITUIÇÃO	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ALTAMIRA	7	7	8	12	13	12
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE	**7**	**7**	**7**	**11**	**12**	**11**
BANCO BRADESCO S.A.	1	1	1	4	5	
BANCO DO BRASIL S.A.	5	5	5	5	5	6
CAIXA ECONOMICA FEDERAL						3
HSBC BANK BRASIL S.A.- BANCO MULTIPLO	1	1	1	1	1	1
ITAÚ UNIBANCO S.A.				1	1	1
ANAPU	1	1	1	2	2	1
Posto Avançado de Atendimento – PAA	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**
BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A.	1	1	1	1	1	1
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE				**1**	**1**	
BANCO BRADESCO S.A.				1	1	
BRASIL NOVO	2	2	2	2	3	1
Posto Avançado de Atendimento – PAA	**1**	**1**	**1**		**1**	
BANCO BRADESCO S.A.					1	
BANCO DO BRASIL S.A.	1	1	1			
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE	**1**	**1**	**1**	**2**	**2**	**1**
BANCO BRADESCO S.A.				1	1	
BANCO DO BRASIL S.A.	1	1	1	1	1	1
MEDICILANDIA	1	1	1	2	2	1
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE	**1**	**1**	**1**	**2**	**2**	**1**
BANCO BRADESCO S.A.				1	1	
BANCO DO BRASIL S.A.	1	1	1	1	1	1

CIDADE/TIPO DE POSTO/INSTITUIÇÃO	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PACAJA				1	1	
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE				**1**	**1**	
BANCO BRADESCO S.A.				1	1	
PORTO DE MOZ	2	2	2	2	2	1
Posto Avançado de Atendimento - PAA	**1**	**1**	**1**			
BANCO DO BRASIL S.A.	1	1	1			
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE	**1**	**1**	**1**	**2**	**2**	**1**
BANCO BRADESCO S.A.				1	1	
BANCO DO BRASIL S.A.	1	1	1	1	1	1
SENADOR JOSE PORFÍRIO	2	2	2	2	2	
Posto Avançado de Atendimento - PAA	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	
BANCO BRADESCO S.A.	1	1	1	1	1	
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	
BANCO BRADESCO S.A.	1	1	1	1	1	
URUARA	2	2	1	2	2	1
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE	**2**	**2**	**1**	**2**	**2**	**1**
BANCO BRADESCO S.A.				1	1	
BANCO DA AMAZONIA S.A.	1	1				
BANCO DO BRASIL S.A.	1	1	1	1	1	1
VITORIA DO XINGU	2	2	2	2	2	4
Posto Avançado de Atendimento - PAA	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	
BANCO BRADESCO S.A.	1	1	1	1	1	
Posto de Atendimento Bancário - PAB						**1**
BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A.						1
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**3**
BANCO BRADESCO S.A.	1	1	1	1	1	
CAIXA ECONOMICA FEDERAL						3
TOTAL GERAL	**19**	**19**	**19**	**27**	**29**	**21**

Fonte: Banco Central do Brasil

Mais uma vez, a cidade de Altamira se destaca na existência de postos de atendimento, com 12 postos eletrônicos, representando mais de 50% do total em 2014. A evolução é igualmente significativa, uma vez que em 2010 eram apenas 7 unidades em Altamira, passando para 12 em 2014. Entende-se que este crescimento esteja associado ao aumento da população empregada formal na cidade de Altamira, que depende da intermediação financeira para recebimento de proventos, depósitos e demais operações. No Capítulo 3, evidenciou-se que uma das implicações imediatas do processo migratório foi o aumento da demanda por serviços bancários, que acabaram sendo atendidas pela ampliação do número de postos, especialmente os caixas eletrônicos.

Nos demais municípios pesquisados, percebe-se que não há uma evolução de importância, com exceção de Vitória do Xingu, que amplia de duas para quatro

unidades, sendo um Posto de Atendimento Bancário e três Postos de Atendimento Eletrônico. Acredita-se que algumas dessas novas unidades estejam fixadas nas dependências do empreendimento hidrelétrico, em especial nas Vilas de Trabalhadores, dado o caráter de isolamento dos locais das obras em relação às cidades mais próximas.

Como se constatou até o presente, aquilo que se pode considerar como efeito direto do grande projeto no tocante a atividade financeira não atinge a região por completo, concentrando-se na cidade de Altamira. Esse fenômeno pode ser entendido como maior detalhe a partir das operações de crédito por município entre 2009 e 2014 (Gráfico 14), onde se percebe uma proeminência de Altamira sobre toda a região de influência.

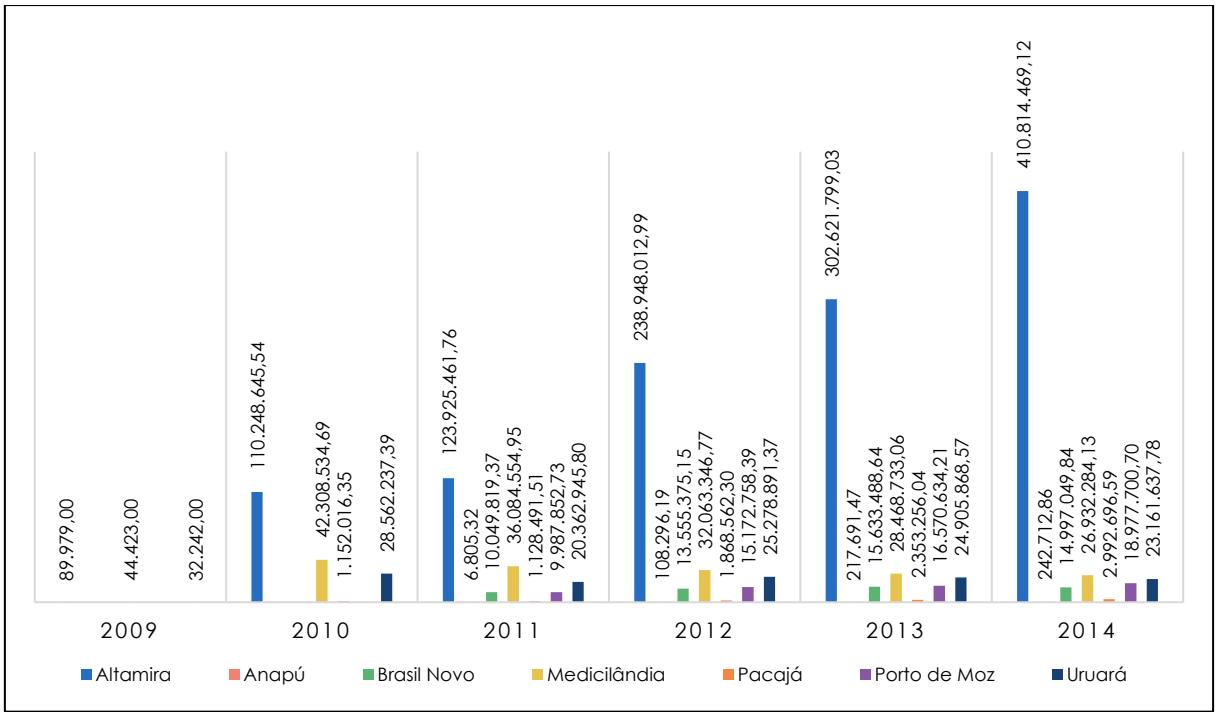


Gráfico 14 – Operações de crédito nos municípios da RIA (em reais) corrigidos pelo IPCA (base 2009)
Fonte: ESTBAN (Banco Central do Brasil)

A participação de Altamira no total da rede urbana, que em 2011 era de 61%, passa para 82% em 2014, não se comparando a nenhum outro município da RIA. A evolução é ainda mais expressiva, uma vez que entre 2011 e 2014 houve um crescimento de 231% nas operações financeiras realizadas. Considera-se necessário, então, avaliar mais de perto os tipos de aplicações financeiras operadas na cidade de Altamira, com vistas a entender que tipo de fatores, atividades e agentes são responsáveis por essa expressiva alteração. Seguindo esse intento, através dos

dados do Banco Central do Brasil foi possível desmembrar os valores relativos às operações realizadas, mês e mês, para cada banco (corrigidos pelo IPCA), chegando-se aos dados apresentados na sequência.

No que tange às operações de crédito em Altamira entre janeiro de 2007 e abril de 2015, constata-se a proeminência dos bancos mistos em relação aos demais, com destaque à Caixa Econômica Federal, ao Banco do Brasil e ao Banco do Estado do Pará. O HSBC é o único banco privado a se destacar, embora de maneira pouco significante entre os demais. No Gráfico 15, nota-se uma ampliação da atividade a partir de maio de 2012, que no caso da Caixa Econômica segue com algumas variações, porém em ritmo crescente, atingindo o pico de 265 milhões. O mesmo ocorre com o Banco do Brasil e o Banco do Estado do Pará, porém em menor intensidade.

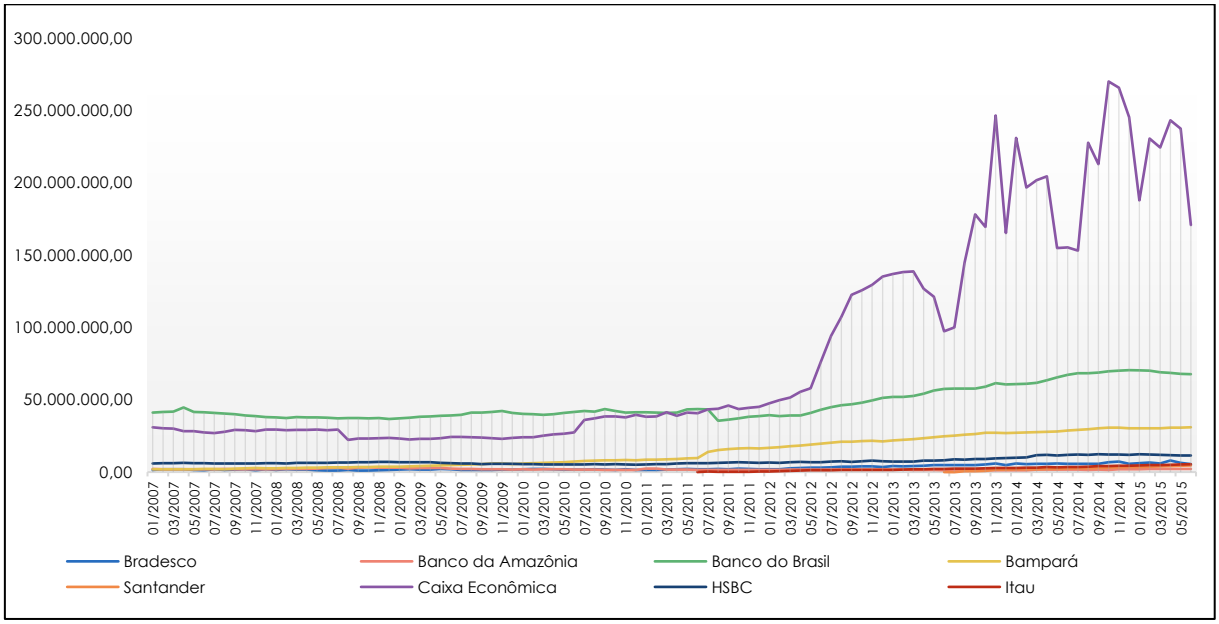


Gráfico 15 – Operações de crédito por banco em Altamira (em reais) corrigidos pelo IPCA (Base Jan/2007)
Fonte: ESTBAN (Banco Central do Brasil)

As operações típicas, como depósitos em poupança e depósitos interfinanceiros (entre empresas de natureza semelhante) são as mais frequentes. Dizem respeito, nesse caso, à ampliação das atividades gerais por conta do empreendimento hidrelétrico e também à movimentação das empresas que passam a atuar em Altamira ou que expandem suas atividades. Chama atenção, igualmente, o expressivo crescimento dos financiamentos da Caixa Econômica Federal entre 2012

e 2013, que gera uma alteração significativa da tendência de crescimento registrada até esse momento, conforme se pode observar no Gráfico 16.

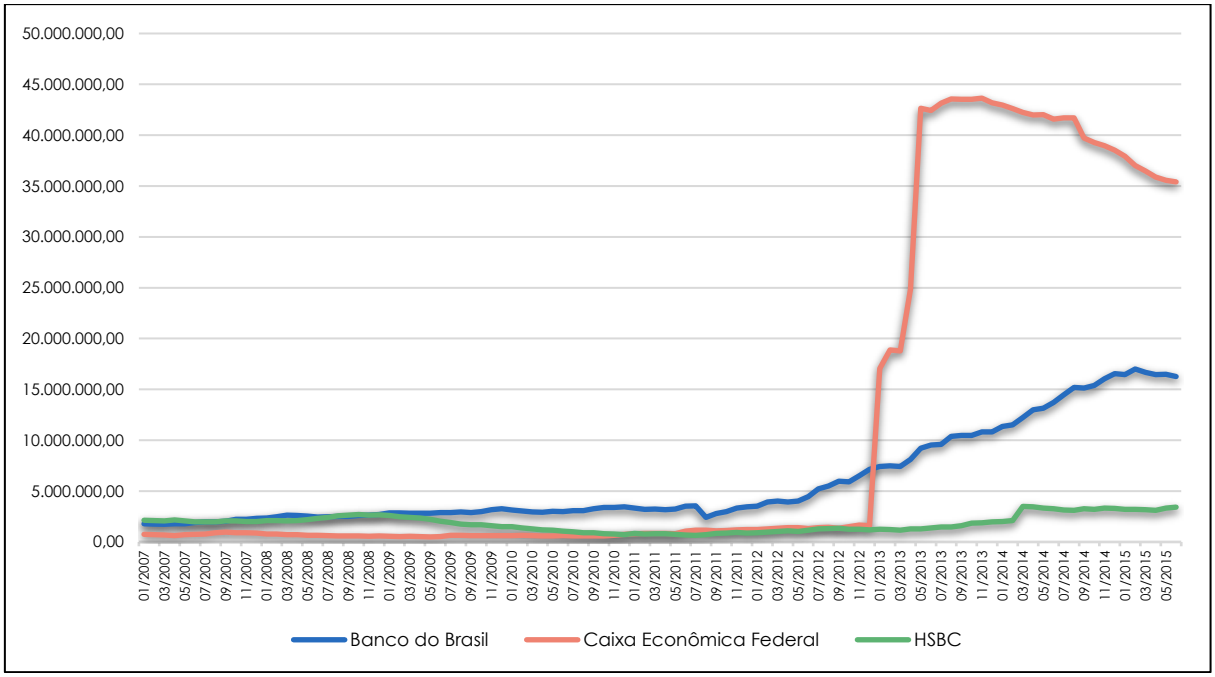


Gráfico 16 – Financiamentos por banco em Altamira (em reais) corrigido pelo IPCA (base Jan/2007)
Fonte: ESTBAN (Banco Central do Brasil) – Principais Financiadores

Há, portanto, um crescimento significativo dos financiamentos diversos, que estão associados à liberação de crédito para diferentes fins, como para a atividade empresarial, para a realização de construções, para aquisição de veículos e, principalmente, para a atividade imobiliária. Esse tipo de operação atinge um pico de 43 milhões em junho de 2013, a partir de quando se observa uma tendência à redução, como se percebe na linha relacionada à Caixa Econômica Federal. No Gráfico 16 se destacam, também, o Banco do Brasil e o HSBC, com picos de 17 milhões e de 3,4 milhões, respectivamente.

Em relação aos financiamentos específicos, nenhum é tão significante quanto o financiamento imobiliário, que tem a Caixa Econômica Federal como principal protagonista, seguida pelo Banco do Brasil. No Capítulo 4, apontou-se uma ampliação da atividade imobiliária a partir de 2012, notadamente relacionada a oferta de mais de 22 mil lotes urbanos e ao processo de revenda de lotes nas áreas de expansão da cidade.

Entende-se que essa atividade é uma das impulsionadoras dos financiamentos, assim como, em menor grau, as residências do PMCMV se somam ao total de crédito ofertado pelos bancos mistos, como aponta o Gráfico 17.

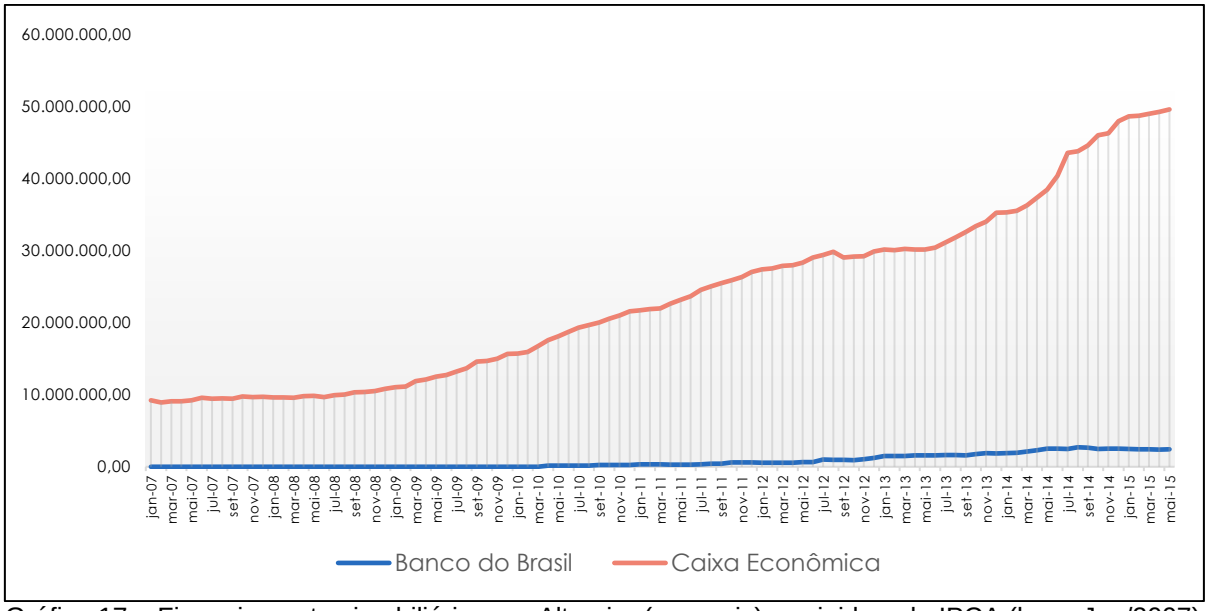


Gráfico 17 – Financiamentos imobiliários em Altamira (em reais) corrigido pelo IPCA (base Jan/2007)
Fonte: ESTBAN (Banco Central do Brasil) – Principais Financiadores

Diferente dos demais tipos de crédito e operações bancárias realizadas pelas agências de Altamira entre janeiro de 2007 e maio de 2015, a única que atinge um crescimento exponencial, sem grandes flutuações ou declínios acentuados, é o financiamento imobiliário. Com o efeito do empreendimento hidrelétrico, a cidade de Altamira se ancora, de forma mais acelerada, a uma tendência de maior dinâmica do mercado imobiliário nacional, que se faz associada, segundo Melazzo (2013, p. 7), “ao aumento de crédito disponível ao setor habitacional, ao aumento de prazos de financiamento e mesmo à diminuição de taxas de juros”.

Considerando os diferentes dados econômicos analisados com base na região de influência de Altamira, considerou-se imprescindível a elaboração de uma síntese daquilo que foi exposto até aqui. No infográfico da Figura 31, que identifica as unidades territoriais, seus respectivos centros urbanos e o papel que cada um cumpre na dinâmica regional, dividiu-se as unidades pesquisadas em cinco grupos, sempre tomando como base a o eixo correspondente na rede urbana (transversal ou longitudinal). Pela representação em questão, se torna ainda mais evidente o alcance pouco expressivo de Belo Monte no desenvolvimento dos indicadores econômicos regionais. Ademais, aponta que as cidades mais próximas da área de instalação do projeto não se alteram em relação ao conjunto, excluindo-se os casos de Altamira e de Vitória do Xingu, que recebem os benefícios diretos da arrecadação de impostos e de outras atividades.

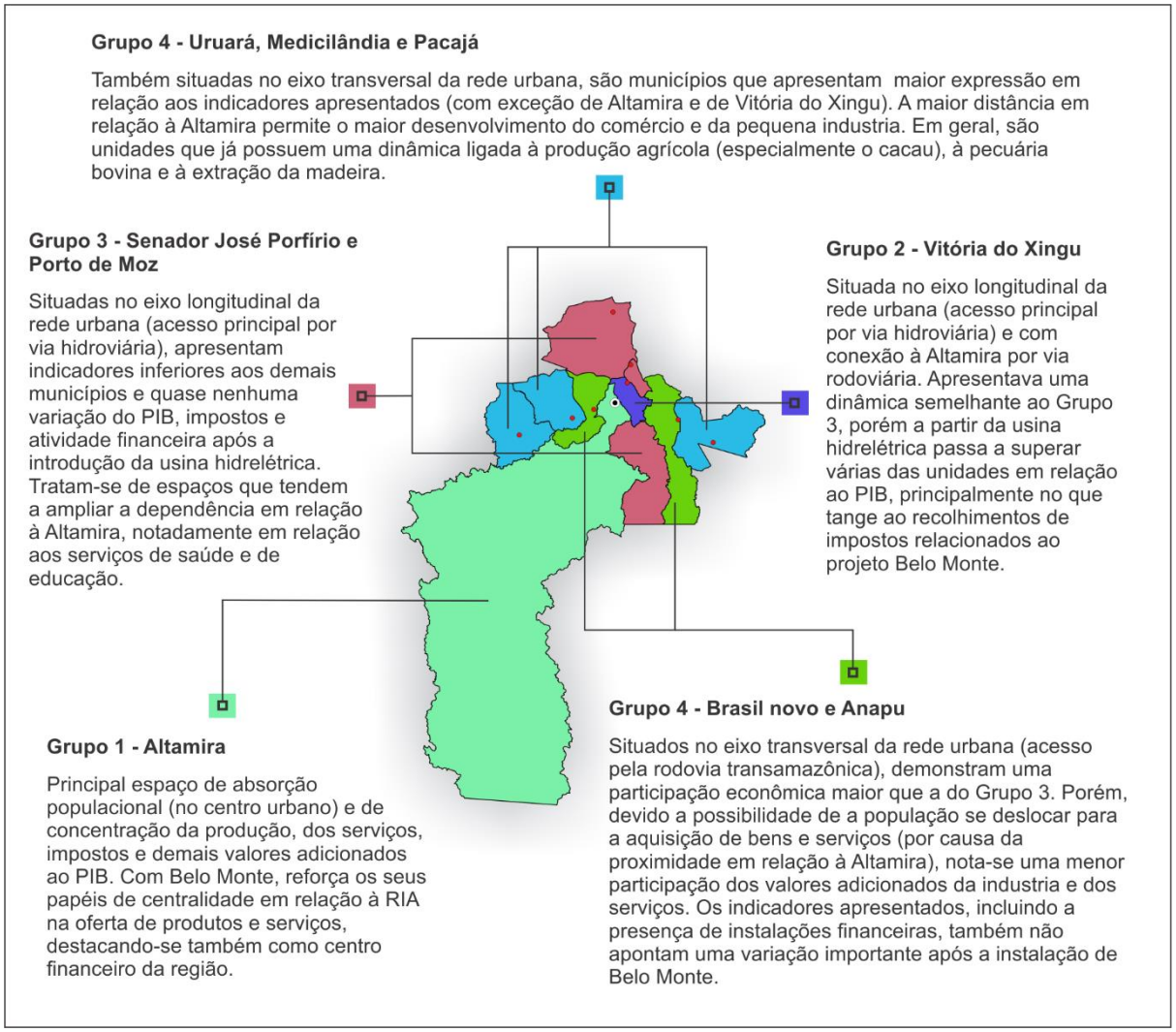


Figura 31 - Definições das unidades territoriais do RIA por grupos de classificação
Fonte: Produzido por José Q. Miranda Neto

Considerando-se, então, o caráter concentrador do “efeito belo monte”, torna-se necessário explorar como que as novas atividades econômicas desenvolvidas após a implantação deste empreendimento rebatem nos papeis de centralidades conferidos ao centro urbano de Altamira.

5.2.2. Novas atividades econômicas e o papel central de Altamira

Uma das formas de se acompanhar a alteração dos papeis funcionais em uma dada rede urbana é a partir do reconhecimento das atividades econômicas que se instalam nas cidades ao longo do tempo. No Brasil, alguns centros urbanos relativamente mais afastados das metrópoles se constituíram a partir do rápido impulso industrial, como se observa em algumas cidades médias do Centro-Sul, por

exemplo. Estes, pela própria natureza da atividade industrial, criaram aglomerações com várias fábricas e trabalhadores e, por conseguinte, também acumularam atividades relacionadas a ofertas de serviços. Mas nem sempre se verifica a coexistência entre a atividade industrial e a de serviços, uma vez que a primeira é mais seletiva no tocante aos fatores necessários à sua fixação, dependendo de prerrogativas relacionadas à disponibilidade de matérias primas, às infraestruturas implantadas, à acessibilidade e às vantagens fiscais. A segunda, entretanto, está presente em um maior número de cidades e se constitui a própria "razão de ser" de alguns centros urbanos intermediários, como no caso de Altamira, que se desenvolveu por conta de seu papel histórico na oferta de serviços para os centros urbanos locais em sua região de influência.

A respeito da relação entre a rede de cidades e a o papel do setor terciário, Rochefort (1998, p. 41) argumenta que:

> Em virtude dessa diferença entre os centros, e pela estrutura de algumas empresas terciárias, a geografia das atividades terciárias é levada a definir formas de interdependência entre os centros, o que permite a passagem de uma noção de "centro" para a noção de "rede de centros". Como se trata quase sempre de cidades, encontra-se aí um elemento de base para a definição do que se denominou "redes urbanas", que outros chamam de "arcabouço urbano" ou mesmo de "sistema urbano de um espaço".

Por esse viés, um caminho possível para se identificar a natureza e a diversidade das atividades que se desenvolvem na rede urbana é avaliando as características das empresas instaladas em seu interior. Tendo em vista o escopo desse trabalho, que se atenta em analisar as mudanças ocasionadas a partir da introdução do projeto hidrelétrico, priorizou-se o estudo das empresas criadas em Altamira no intervalo entre 2009 e 2014. Desse modo será possível entender as possíveis alterações na composição das atividades vinculadas ao setor terciário. Pretende-se, então, perseguir os aspectos vinculados ao "enquadramento terciário", isto é, a capacidade de uma cidade central em possuir "os serviços raros que, em virtude da baixa frequência de sua utilização ou da baixa percentagem de população a que eles se destinam, já não podem ser descentralizados no interior da região" (ROCHEFORT, 1998, p. 29)[135].

---

[135] Rochefort (1998) tratava da possibilidade de um centro urbano deter os todos os serviços não disponíveis nos centros locais. No entanto, sabe-se que com as novas lógicas que predominam na rede urbana brasileira é possível atravessar uma hierarquia do tipo piramidal da rede urbana, permitindo aos centros menores estabelecer relações diretas com a metrópole. Ainda assim, não se pode

Um dos primeiros aspectos pesquisados diz respeito ao quantitativo de unidades empresariais presentes nas cidades vinculadas à RIA. O Gráfico 18 apresenta a evolução entre 2008 e 2014, informada pelo Cadastro Central de Empresas, onde se observa uma ampliação para a cidade de Altamira, porém não tão acentuada quanto se verificou para o caso de outros indicadores.

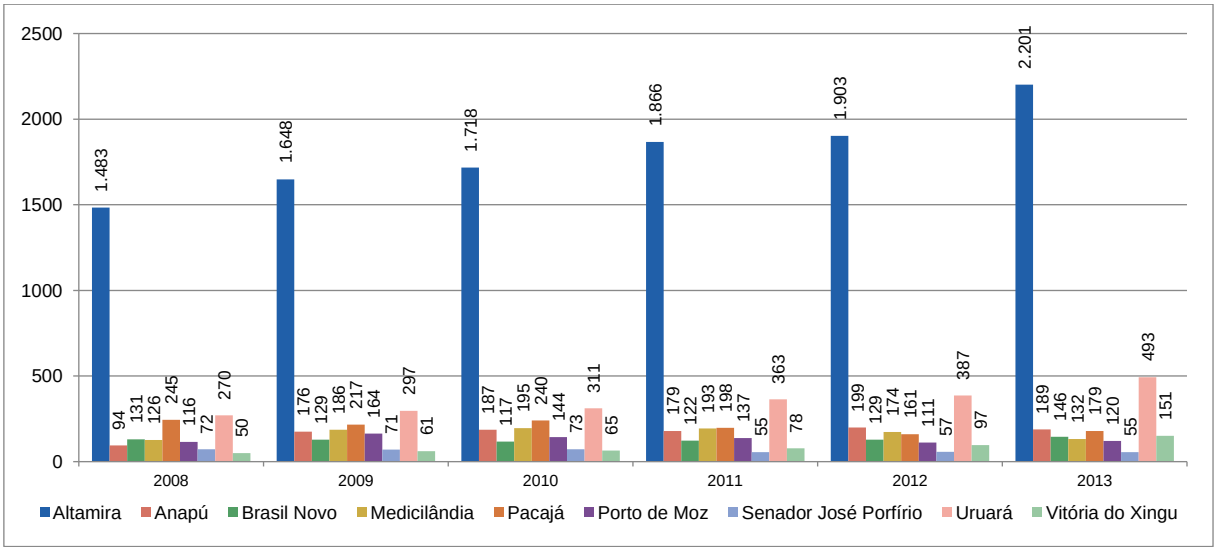


Gráfico 18 – Número de unidades empresariais locais
Fonte: Cadastro Central de Empresas

Considerando o período de 2010 a 2013, o crescimento percentual do número de unidades empresariais em Altamira foi de 28%. Apesar de corresponder a um alto crescimento absoluto, com 483 unidades, o dado percentual é menos significativo em comparação com outros municípios. Por exemplo, chama a atenção o crescimento de Uruará no mesmo período, que foi de 58,5%, passando de 311 para 493 unidades. É Vitória do Xingu, entretanto, que possui o maior salto, com crescimento de 132% entre 2010 e 2013, tendo em vista o papel que exerce como receptáculo de várias iniciativas empresariais ligados diretamente à usina hidrelétrica. Os demais municípios não apresentam um crescimento de importância ou, mesmo, reduziram a quantidade de empresas, como nos casos de Senador José Porfírio, Pacajá e Porto de Moz.

Os dados relativos ao número de empresas locais contrastam, entretanto, com a evolução do pessoal ocupado assalariado, conforme aponta o Gráfico 19. Neste quesito, a cidade de Altamira não apenas supera todos os demais, mas apresenta o

---

desconsiderar a importância de alguns serviços que reforçam os papéis centrais de cidades médias, principalmente na Amazônia onde as dificuldades de transporte ainda se mostram bem evidentes.

maior crescimento (relativo e absoluto) entre todos os municípios pesquisados. Entre 2010 e 2013, há uma ampliação do pessoal ocupado assalariado, passando de 9.817 para 40.197, uma evolução de 309%. Desse modo, é possível inferir que não se trata apenas de avaliar a quantidade de empresas criadas em determinado período, mas as características como: o porte, o tamanho, a característica jurídica e a capacidade de absorção de trabalhadores. Na transição entre 2010 e 2011, que marca o período de instalação da usina de Belo Monte, já se percebe um crescimento acentuado do pessoal ocupado assalariado, que se estende e se amplia nos anos subsequentes.

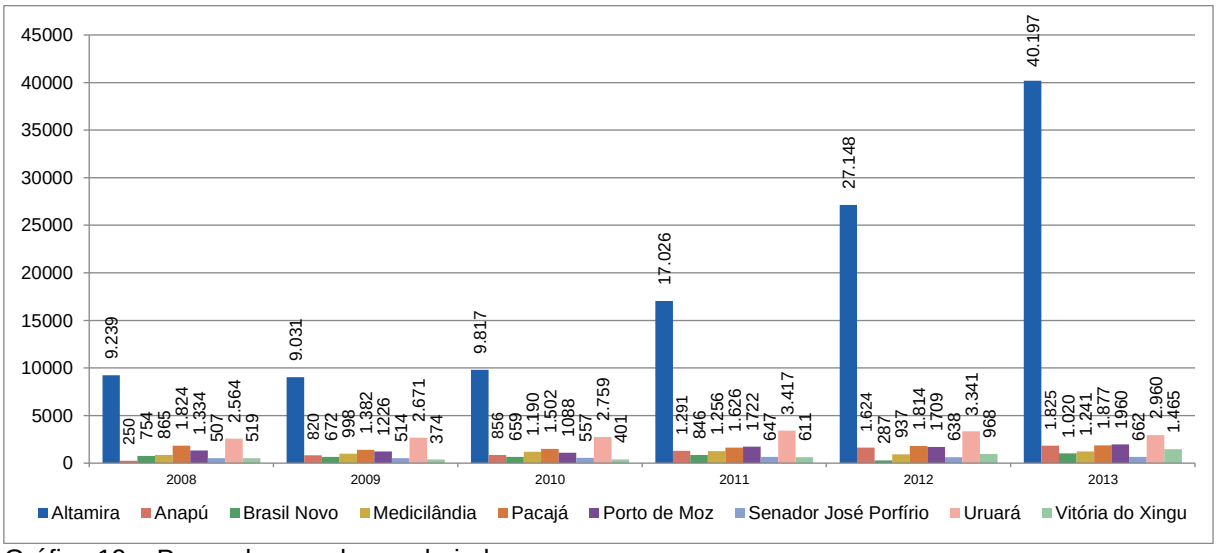


Gráfico 19 – Pessoal ocupado assalariado
Fonte: Cadastro Central de Empresas

Grande parte desse contingente atende às demandas das empresas ligadas à construção civil, que absorvem uma grande quantidade de trabalhadores, mesmo sem uma qualificação técnica específica. Vitória do Xingu também apresenta um elevado crescimento percentual, com um aumento de 269% entre 2010 e 2013. Mais uma vez não se observa uma elevação que se considere acima de uma tendência típica de crescimento para as demais unidades político-administrativas pesquisadas, nem mesmo em Uruará, onde se havia registrado o crescimento do número de empresas (ver Gráfico 18).

Tendo em vista o papel central conferido à cidade de Altamira, é imperativo ressaltar as características específicas da evolução empresarial neste centro urbano em particular. Para essa tarefa, apenas um levantamento de campo, mesmo que exaustivo, não seria suficiente para abarcar a complexidade do quadro empresarial, por essa razão houve a necessidade de se recorrer aos registros da Junta Comercial

do Estado do Pará (JUCEPA). Obteve-se, então, os dados das empresas criadas em Altamira entre 2009 e 2014, com informações relativas ao nome empresarial, ao porte, à natureza jurídica, à denominação e ao código CNAE[136]. De posse dessa planilha, houve a possibilidade de se fazer uma avaliação geral das 4.305 empresas criadas no período, incluindo as filiais de outros estados ou, mesmo, as novas unidades de uma mesma firma em Altamira.

O gráfico 20 aponta a evolução das empresas registradas na JUCEPA entre janeiro de 2009 e dezembro de 2014, incluindo filiais e novas sedes empresariais.

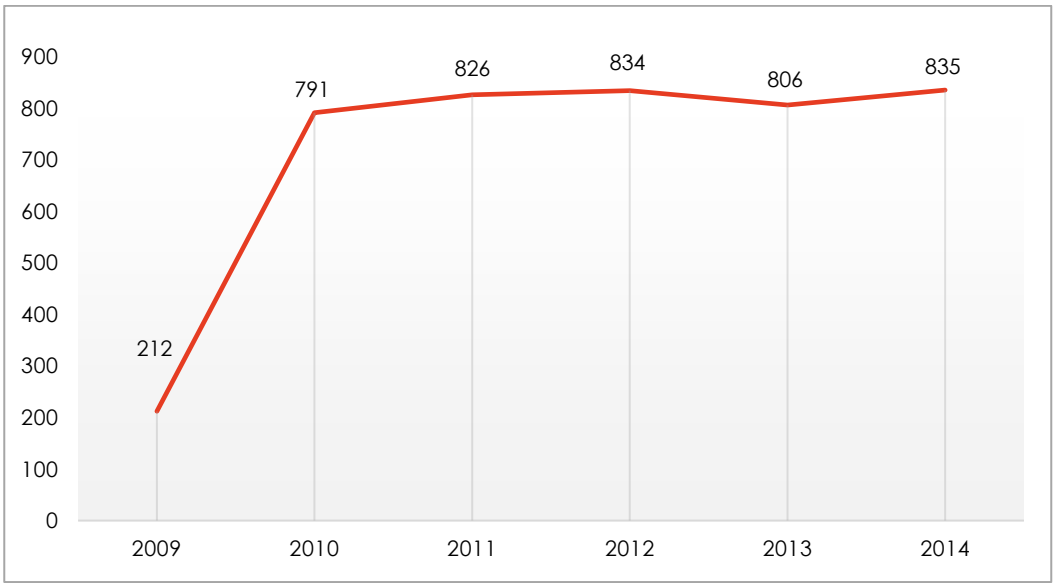


Gráfico 20 – Novas empresas em Altamira entre 2009 e 2014
Fonte: Junta Comercial do Estado do Pará

Pela leitura do gráfico, nota-se, à primeira vista, uma ampliação significativa do número de empresas entre 2009 e 2010, coincidindo com o ano de liberação da licença de instalação da usina hidrelétrica de Belo Monte. A partir de 2010, incide-se um ritmo mais estável, de 739 a 756 novas empresas ao ano. Entretanto, não se pode atribuir esse fenômeno apenas ao projeto hidrelétrico, uma vez que, em 2009, entrou em vigência no Brasil a Lei Complementar n° 128/2008 da Presidência da República, que cria a figura do Microempreendedor Individual (MEI). Trata-se de pequenos empreendedores que passam a atuar de forma registrada nos órgãos tributários, com faturamento anual de até 60 mil reais. Desse modo, há uma tendência nacional que,

[136]"A CNAE é uma classificação usada com o objetivo de padronizar os códigos de identificação das unidades produtivas do país nos cadastros e registros da administração pública", conforme informação disponível em http://subcomissaocnae.fazenda.pr.gov.br/

por sua vez, precisa ser desmembrada das ações decorrentes no âmbito regional/local. O gráfico 21 aponta, então, a distinção entre as empresas pelo seu enquadramento, que, de certo modo, também se relaciona ao porte e a capacidade de mobilizar capital.

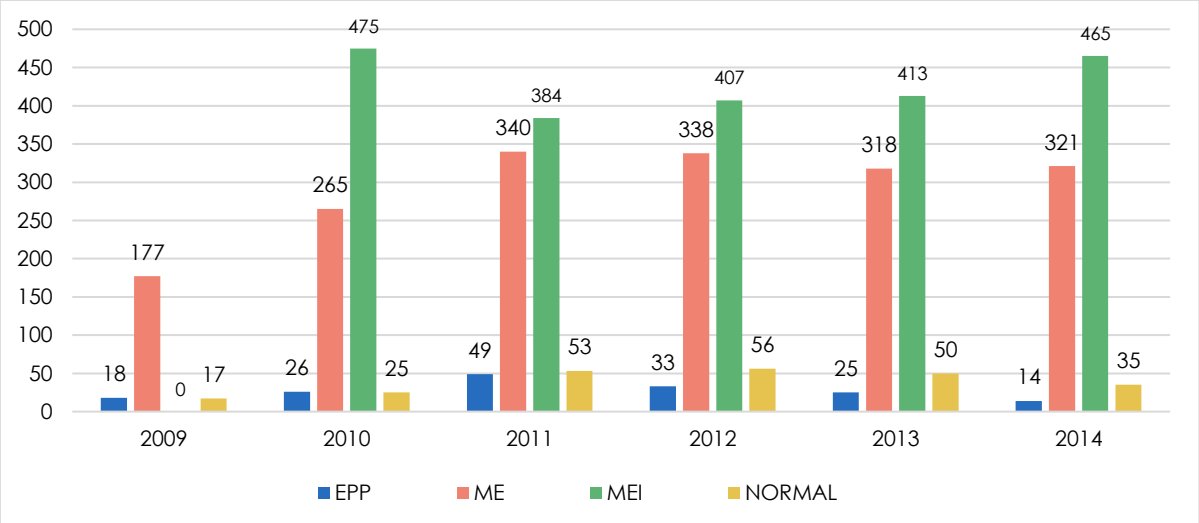


Gráfico 21 – Novas empresas em Altamira por tipo de atividade entre 2009 e 2014
Fonte: Junta Comercial do Estado do Pará

Percebe-se, então, que os Microempreendedores individuais (MEI) passam a compor o quadro de empresas apenas a partir de 2010, já com um número considerável de unidades, porem com redução de 19% entre 2010 e 2011. Entretanto, o número de Microempresas (ME), de Empresas de Pequeno Porte (EPP) e de empresas classificadas como normais[137] também se elevam no período, porém em volume e ritmos diferentes. Esse dado é importante, pois as empresas não enquadradas como MEI geralmente possuem maior capital aplicado e demandam, igualmente, uma maior quantidade de trabalho. As empresas normais, por exemplo, que são aquelas que não possuem limite de faturamento, crescem 47% entre 2009 e 2010 e 112% entre 2010 e 2011. As EEP, por sua vez, crescem 44% entre 2009 e 2010 e 88% entre 2010 e 2011. Assim, apesar da elevação dos microempreendedores individuais, as firmas com maior capacidade de mobilizar fluxos, pessoas, relacionamentos e, por conseguinte, de alterar a dinâmica espacial, são as que apresentam o maior crescimento percentual.

[137] De acordo com a Lei Complementar 123/2006 da Presidência da República, se enquadra como ME aquela empresa que possui receita bruta anual inferior ou igual a R$ 360.000,00; e EPP aquela que possui receita bruta anual superior a R$ 360.000,01 e inferior a R$ 3.600.000,00. Já uma empresa “Normal” é aquela que não tem limite de faturamento.

A análise das atividades econômicas, classificadas de acordo com o código CNAE, é outro dado revelador, pois indica a proeminência do setor terciário do total de empresas criadas em Altamira entre 2009 e 2014, conforme aponta o Gráfico 22. Para fins de análise, as atividades da construção e da indústria foram separadas tendo em vista a melhor distinção entre aquelas que atendem diretamente o empreendimento hidrelétrico e aquelas que servem às necessidades da população local/regional.

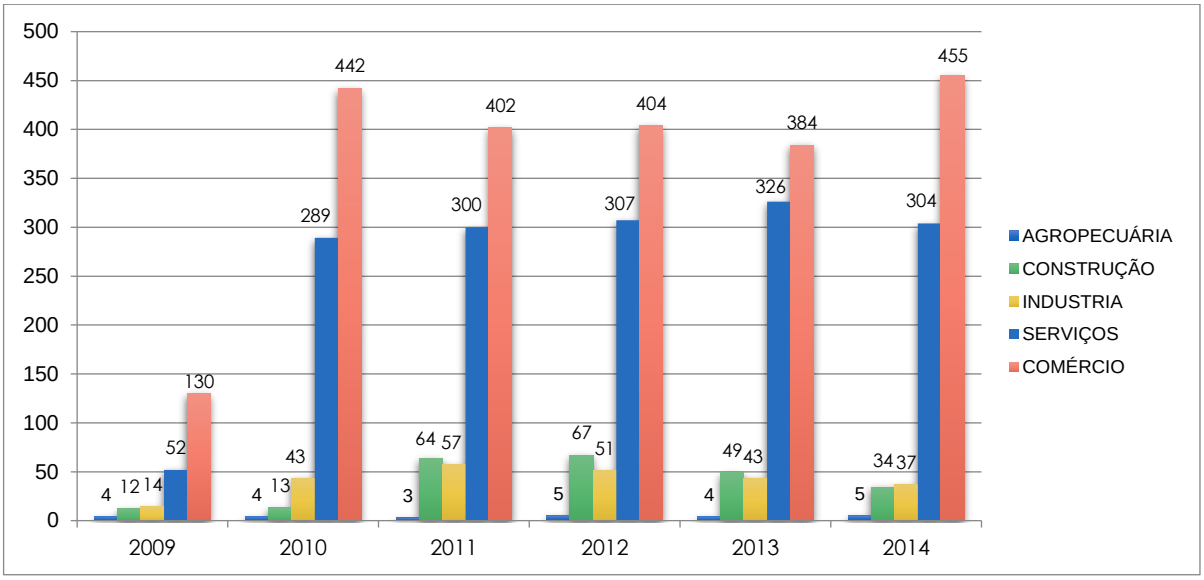


Gráfico 22 – Novas empresas em Altamira por tipo de atividade entre 2009 e 2014
Fonte: Cadastro Central de Empresas

A primeira observação em relação ao Gráfico 22 é o papel pouco significativo das atividades ligadas ao setor agropecuário, que no total não correspondem a mais que 25 unidades empresariais criadas em todo o período analisado, assim como não apresenta uma evolução de importância, variando entre três e cinco novas firmas a cada ano. Tal informação evidencia, desde já, o caráter urbano da expansão empresarial em Altamira, sem grande impacto nas atividades que se desenvolvem na área rural.

No que diz respeito à atividade de construção, há uma forte correlação entre as empresas recentes e o conjunto de edificações ligadas ao empreendimento hidrelétrico, como as filiais vinculadas à Supermix Concreto S.A., às Construtoras Andrade Gutierrez S.A. e Norberto Odebrecht S.A., ao Consórcio Lei Belo Monte e ao

Consórcio Gel Gouveia[138], que trabalham nas obras de requalificação urbana (criação de parques, reurbanização da orla, implantação de tubulações de água e redes de coleta de esgoto) e em outros itens de infraestrutura relacionadas ao Projeto Belo Monte. Além destas, várias outras empresas assumem algumas atividades de terraplanagem e construção de edifícios. Tem-se, nesse caso, um elemento novo, mas de curta duração. Conforme é possível visualizar no Gráfico 22, percebe-se um elevado crescimento do número de empresa de construção entre 2010 e 2011, passando de 13 ao ano para 64 ao ano, uma elevação de 390%. Entretanto, em 2014 já se nota uma redução em relação ao ano anterior, o que sinaliza um período de declínio desse tipo de atividade em Altamira, conforme se analisará ao final desta seção.

No que se refere à atividade da indústria, houve também um elevado crescimento percentual, notadamente no intervalo entre 2009 e 2010, crescendo 207% no período. De certo modo, a atividade industrial se dá de maneira combinada ao crescimento das empresas de construção civil, como a fabricação de artefatos de cimento, de esquadrias de metal e de outros componentes para uso em edificações. Há, entretanto, vários outros ramos que atendem à população em geral, como as indústrias de produção de alimentos, de massas alimentícias, de bebidas, de padaria e confeitaria, de produtos derivados do cacau e de fabricação de biscoitos e bolachas. A indústria da madeira também teve um crescimento acentuado, com proliferação de serrarias, unidades de fabricação de móveis e outros artefatos. Em geral, não se trata de grandes unidades industriais, com exceção daquelas envolvidas diretamente ao empreendimento hidrelétrico, como a Empresa Norte Energia S.A., registrada na unidade regional da JUCEPA em 2011 com finalidade de “Geração de Energia Elétrica”. Assim como ocorreu com as empresas de construção, o ritmo de criação de novas unidades também apresenta uma redução, em especial por conta da relação que possui com o “efeito Belo Monte”.

O maior destaque em termos de novas empresas presentes na cidade de Altamira a partir de 2009 são aquelas ligadas ao setor terciário, que representam mais de 88% das unidades recém-criadas. O ritmo de criação de novas empresas é

[138] Com o empreendimento hidrelétrico, manifesta-se um circuito de cooperação entre as empresas do setor de construção civil, envolvendo empresas que realizam atividades em Altamira, Vitória do Xingu e nos locais de instalação da usina (sitio Belo Monte, sítio Pimental e nos canais). No centro desse circuito se encontra a CCBM, Consórcio Construtor Belo Monte (CCBM) é integrado por dez das maiores empresas de construção civil do país, conforme explicitado no capítulo 3.

expressivo, como se pode observar no tocante aos serviços, em que houve uma multiplicação de 5,5 vezes do número de unidades ao ano apenas entre 2009 e 2010. As empresas ligadas ao comércio, por sua vez, multiplicaram o seu ritmo de expansão em 3,4 vezes no mesmo período. A partir de 2010, o ritmo de ampliação continua praticamente estável para ambos os setores, com leves flutuações. As atividades são as mais diversas, com destaque para o comércio varejista de artigos do vestuário, de calçados, de acessório e de produtos alimentícios. Percebe-se, também, um elevado número de empresas ligadas à atividade de cabeleireiros, manicure e pedicure, que representa um dos mecanismos de obtenção de renda por parte de alguns microempreendedores individuais. O Quadro 21 apresenta as 15 principais atividades ao qual se vinculam as novas empresas instaladas em Altamira, classificadas por ordem de frequência.

QUADRO 21 - NOVAS EMPRESAS EM ALTAMIRA CLASSIFICADAS POR ATIVIDADE PRINCIPAL

Clas.	Atividade	Frequência
1°	Comércio varejista de artigos do vestuário e acessórios	454
2°	Com. varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios - minimercados, mercearias e armazéns	309
3°	Cabeleireiros, manicure e pedicure	148
4°	Restaurantes e similares	126
5°	Com. varejista de bebidas	91
6°	Atividade não informada ou extinta	85
7°	Com. varejista de cosméticos, produtos de perfumaria e de higiene pessoal	84
8°	Construção de edifícios	78
9°	Lanchonetes, casas de chá, de sucos e similares	77
10°	Com. a varejo de peças e acessórios novos para veículos automotores	66
11°	Com. varejista de materiais de construção em geral	60
12°	Com. a varejo de peças e acessórios para motocicletas e motonetas	58
13°	Comercio varejista de artigos de armarinho	56
14°	Com. varejista especializado de equipamentos e suprimentos de informática	53
15°	Obras de alvenaria	51

Fonte: Junta Comercial do Estado do Pará

Pelo que se pode notar no Quadro 21, das 15 atividades mais frequentes, 12 estão relacionadas ao setor terciário da economia, notadamente vinculadas ao comércio varejista. Em grande parte, essa elevada frequência se relaciona aos microempreendedores, que apenas recentemente passaram a ser enquadrados no sistema tributário nacional. Desse modo, os agentes do comércio informal, que antes representavam um segmento marginal da economia por conta da ausência de

reconhecimento por parte dos órgãos e entidades de registro empresarial, passaram a ser incorporados no meio jurídico-tributário por conta do Simples Nacional[139].

Entre os empreendimentos relacionados ao comércio varejista, vários estabelecimentos passam a ser instalar em áreas consolidadas da cidade, como expõe o painel fotográfico da Figura 32.

1. Comércio varejista "Ópticas Famy", no centro de Altamira
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

2. Galeria de lojas "Altamira Shopping", no centro da cidade
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

3. "Amazônia Shopping", próximo à área central de Altamira
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

4. Comércio varejista "Color Center", próximo à área central de Altamira
Fonte: Trabalho de Campo - Agosto/2016

Figura 32 - Estabelecimentos do comércio varejista em Altamira
Fonte: Trabalho de campo (agosto de 2016)

No centro da cidade, várias pequenas lojas como boutiques de roupas, lojas de celulares, franquias como Cacau Show e Ópticas Famy (Foto 1) se instalam nos espaços de antigas residências, sugerindo um adensamento da atividade comercial. Em pontos estratégicos, se instalam galerias de lojas como Altamira Shopping e Amazônia Shopping (Fotos 2 e 3) que, apesar da denominação, não se encontram

[139]O SIMPLES ou o Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e Empresas de Pequeno Porte é o nome dado ao sistema de tributação simplificada, criado pela Lei nº 9.317/1996 e revogada pela revogada pela Lei Complementar 123 de 2006.

registrados na ABRASCE como estabelecimentos representativos dessa atividade. Outros empreendimentos de médio porte também se localizam nas adjacências da área central, alguns dos quais vinculados ao setor de construção, como a loja de tintas Color Center (Foto 4).

Apesar de não tão frequentes, algumas atividades de maior importância se somam ao contingente de serviços ofertados em Altamira e passam a compor o enquadramento terciário. Com sugeriu Rochefort (1998), algumas atividades ou produtos possuem maior raridade e, portanto, indicam a maior capacidade de atender outras cidades da rede urbana. Como exemplos, pode-se citar a criação de 22 empresas de atividade médica ambulatorial, com consultas e procedimentos cirúrgicos, 24 empresas de atividade odontológica, 8 laboratórios clínicos, 5 empresas ligadas ao atendimento hospitalar, incluindo pronto-socorro para urgência e emergência. Além destas, registra-se 12 empresas relacionadas aos serviços de educação infantil, superior e profissional de nível técnico e tecnológico. As empresas ligadas ao comércio a varejo de veículos, motocicletas, peças, acessórios e pneumáticos, que dependem de disponibilidade específica e não são abundantes nos centros locais, também são relevantes, com 138 unidades. O comércio atacadista de componentes diversos, de máquinas agrícolas e produtos alimentícios, também se mostrou significativo, com 139 unidades criadas entre 2009 e 2014. Os serviços bancários, como já destacados anteriormente, somam-se ao quadro apresentado com cinco novas agências. Não se trata, então, apenas da disseminação de atividades ligadas ao empreendimento hidrelétrico ou ao atendimento da população urbana local, mas de uma mudança importante do quadro empresarial com implicações importantes na rede urbana e, em especial, no papel desempenhado pela cidade de Altamira no contexto da RIA.

O Mapa 36 representa, a partir de um mapa de Kernel, a densidade de empresas na cidade de Altamira em dois momentos distintos, sendo o primeiro em 2010, onde constam apenas as empresas registradas neste ano junto à JUCEPA, e o segundo mostra as firmas registradas nos anos de 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014. Dessa forma é possível identificar um momento inicial e o seu resultado acumulado.

Pela leitura do Mapa 36 se percebe a concentração das atividades junto à área central, com alguns pontos de maior densidade ao Sul, no eixo da Av. Tancredo Neves e ao Norte, no eixo da Av. João Coelho. Pelo que se pode constatar, há uma ampliação das duas áreas comerciais descritas no Capítulo 4, mas não se trata

apenas da extensão absoluta, uma vez que as atividades se condensam em espaços cada vez menores, com mais de um pavimento ou originados a partir da subdivisão de pontos comerciais mais antigos.

Um importante elemento a se destacar é o espraiamento das atividades empresariais em direção às áreas dominadas pelo uso residencial. Essa característica diz respeito à presença dos microempreendedores individuas, os quais registram como sede empresarial a própria residência. Por isso se percebe a ampliação para algumas áreas mais recentes da expansão urbana, até mesmo nos novos loteamentos. Em grande parte, esses negócios mais descentralizados se relacionam ao pequeno comércio (bazares, armarinhos, bares, pequenos salões de beleza e similares), porém outras atividades também assumiram um maior distanciamento da área central, em geral devido aos problemas de estacionamento e às dificuldades de trânsito, que nos últimos anos se tornaram frequentes.

No que tange, especificamente, ao caráter de localização das unidades empresariais na cidade de Altamira, não se pode afirmar a existência de uma setorização espacial das atividades[140], uma vez que estas se encontram imbricadas nos mesmos eixos de expansão, como aponta o Mapa 37. Assim, diferente de outras cidades médias, em que a atividade industrial se concentra em algumas zonas específicas, em geral mais afastadas do centro da cidade, em Altamira estas tendem a se localizar junto às outras atividades. Acredita-se que essa ocorrência se relacione ao tipo e ao porte da atividade empresarial presente neste centro urbano, que não implicam na mobilização de grandes estruturas e, igualmente, não movimentam grandes massas de trabalhadores. No que se refere aos outros setores, percebe-se uma tendência de localização semelhante.

Pela leitura do Mapa 37 se percebe a proeminência dos setores de comércio e de serviços, que abrangem vários pontos da malha urbana, em especial ao longo das vias estruturantes, como as Avenidas Djalma Dutra, Sete de Setembro, Agrário Cavalcante, Alacid Nunes, Coronel José Porfírio, Tancredo Neves e as ruas Manuel Umbuzeiro e Primeiro de Janeiro, assim como as Travessas Pedro Gomes, Agrário Cavalcante e Lindolfo Aranha. Para mais distante da área central, destacam-se como

[140] A esse respeito, destacam-se cidades como Uberaba-MG que chegam a dispor de três distritos industriais (GOMES, 2015) e revela a existência de novos espaços produtivos em cidades médias. Tal característica é relevante, também, em cidades médias do interior paulista, como Marília e São José do Rio Preto (CATELAN, 2013), e Itu (MIYAZAKI, 2013).

eixos de expansão a Avenida Perimetral e a Rod. Ernesto Acioly. Pelo que foi possível perceber a partir de algumas observações em campo, as empresas presentes ao longo das vias mais afastadas do centro se destinam ao comércio de equipamentos e peças automotivas, materiais de construção (esquadrias, serralherias e materiais em concreto) e comércio atacadista, que necessitam de uma área mais ampla para suas operações de carga/descarga, de estacionamento e movimentação de veículos, bem como maiores espaços para criação de estoques.

Por conta dessa expansão, alguns loteamentos planejados ofertam terrenos para finalidade empresarial, como acontece no loteamento Terras de Bonanza, que reservou os lotes situados à margem da rodovia Transamazônica para esse objetivo. Ocorre, então, uma nova tendência de consumo de espaços na cidade de Altamira, que reforça o duplo papel atribuído à terra urbana para os proprietários dos meios de produção, “o de suporte físico e o de expressar diferencialmente requisitos locacionais específicos às atividades” (CORRÊA, 1989, p. 13). Entende-se, nesse caso, que no curto período em que a cidade de Altamira criou os fatores necessários para a maior aglomeração urbana, também gerou certas deseconomias, resultando tanto na transferência de atividades para as áreas mais periféricas como na criação de novas unidades empresariais em pontos mais afastados da área central. Tal tendência, entretanto, ainda se mostra bastante rarefeita.

Pelo que foi exposto, se percebe um crescimento bastante representativo das unidades empresariais em Altamira, com destaque para o setor terciário (comércio e serviços), mas também se verificou a ampliação das atividades vinculadas à pequena indústria e à construção civil. As primeiras se dão como resposta ao maior incremento populacional no centro urbano e, igualmente, às maiores amplitudes de renda que se estabeleceram nos últimos anos, especialmente de pequenos empresários, profissionais liberais, técnicos de empresas ligadas ao setor hidrelétrico e, mesmo, da massa de trabalhadores diretos da usina hidrelétrica, que ocasionalmente consumem os produtos e serviços do centro urbano. A pequena indústria e o setor de construção civil dividem suas funções, pois uma parte significativa das empresas (as mais robustas) atende aos objetivos do projeto hidrelétrico, enquanto que outras também assumem a oferta de produtos para a população local/regional.

Desse modo, mesmo com o declínio econômico que se espera com a finalização das obras da usina de Belo Monte, entende-se que uma parte significativa das empresas deve permanecer, tendo em vista: a) a permanência de uma massa

populacional na cidade de Altamira, que subsiste mesmo com a decadência das atividades vinculadas ao setor hidrelétrico; b) a ampliação do número de profissionais do setor público, cuja renda não depende exclusivamente das atividades outrora desenvolvidas; e c) o atendimento da população dos centros urbanos locais que, com a melhoria das condições de acessibilidade (asfaltamento da Transamazônica) e com a ampliação da população urbana em relação à população rural, implica no consumo de produtos/serviços presentes na cidade central, notadamente aqueles de maior raridade.

Alguns indicadores já sugerem uma crise em diversos setores econômicos em Altamira. Os dados relativos à mão de obra vinculada ao empreendimento hidrelétrico entre 2012 e 2014 apontam uma desmobilização, especialmente no que tange à mão de obra regional, que em grande parte é também a mão de obra alojada na cidade de Altamira. Percebe-se, então, uma redução do efetivo a partir de setembro de 2014, conforme indica o Gráfico 23.

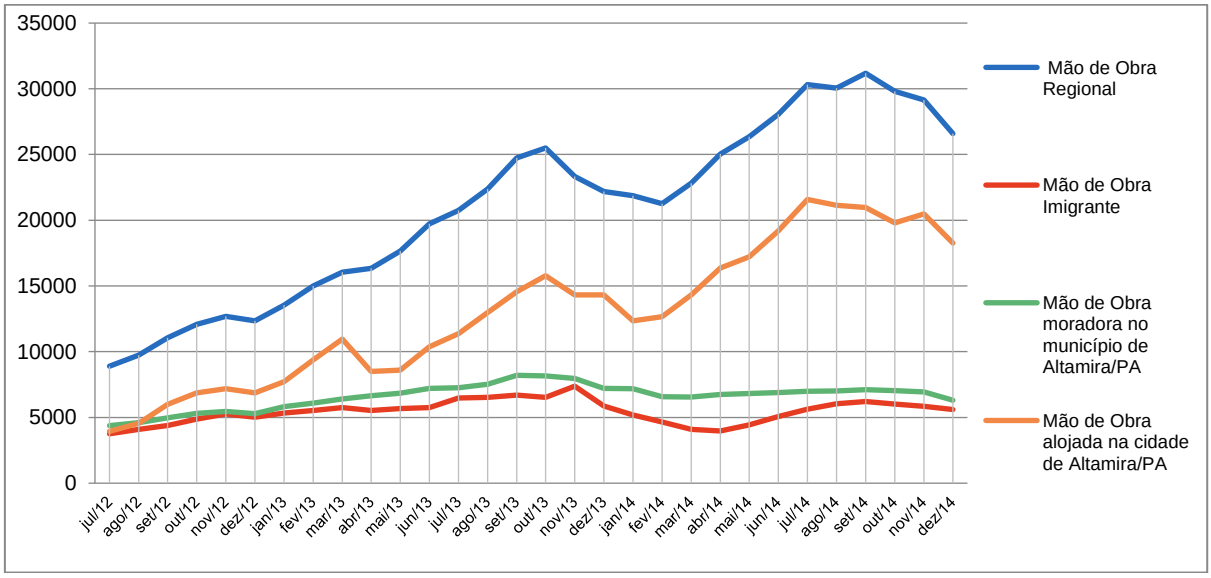


Gráfico 23 - Mão de Obra da Usina de Belo Monte entre julho de 2012 e dezembro de 2014
Fonte: Norte Energia (2014)

Ainda que não se perceba uma redução brusca da mão de obra moradora do munícipio de Altamira e também da mão de obra imigrante, entende-se que a tendência de demissões a partir de meados de 2014 é irreversível, sobretudo por conta do fim do pico de obras. O gráfico 24 indica as admissões e demissões do Consórcio Construtor Norte Energia (CCBM) entre julho de 2012 e dezembro 2014, a partir do qual se observa uma ampliação das demissões em outubro de 2014, atingindo o pico em dezembro do mesmo ano.

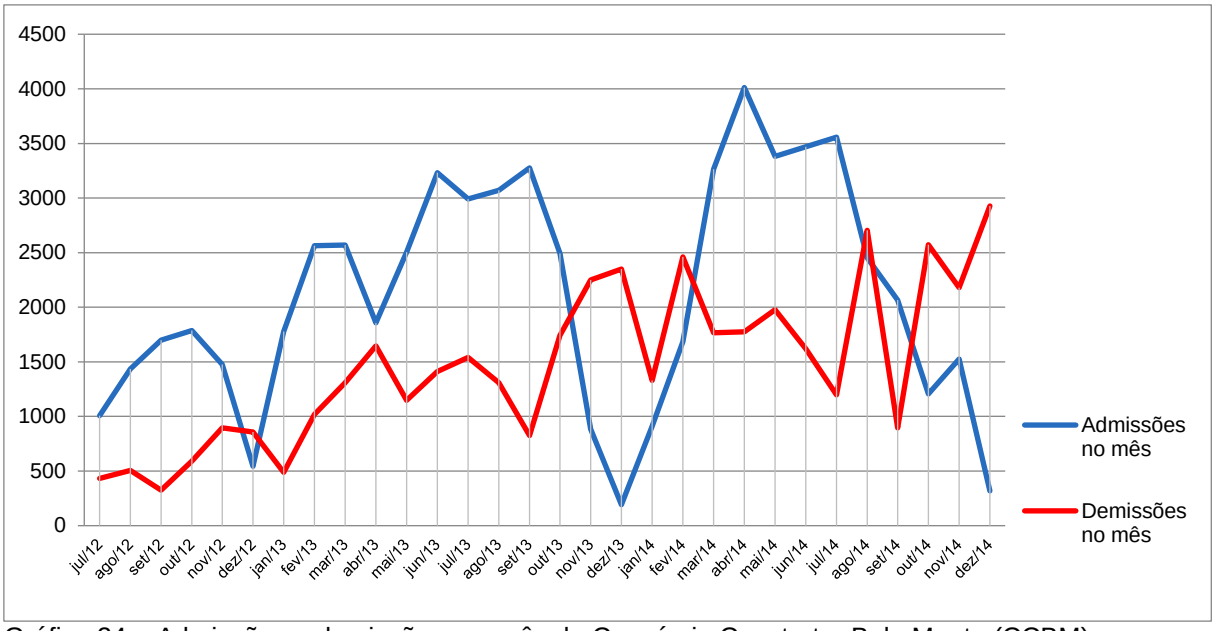


Gráfico 24 – Admissões e demissões por mês do Consórcio Construtor Belo Monte (CCBM)
Fonte: Norte Energia (2014)

Tal fenômeno indica uma redefinição geral do mercado de trabalho que não afeta apenas o consórcio construtor, mas atinge, igualmente, as atividades direta ou indiretamente vinculadas ao projeto hidrelétrico. Grande parte dessas atividades está concentrada na cidade de Altamira, a exemplo de empresas ligadas ao setor de construção e serviços associados. Por essa razão, os dados do MTE sinalizam a dispensa de trabalhadores entre 2013 e 2015, abrangendo todos os setores econômicos, mas principalmente os empregos vinculados à construção civil. A sequência dos Gráficos 25, 26, 27 e 28 apresenta as admissões e os desligamentos em Altamira relativos aos setores de construção civil, serviços, comércio e indústria, tomando como partida o ano anterior à introdução do projeto Belo Monte (2009) até o último ano de consolidação dos dados (2015), conforme se pode visualizar na sequência.

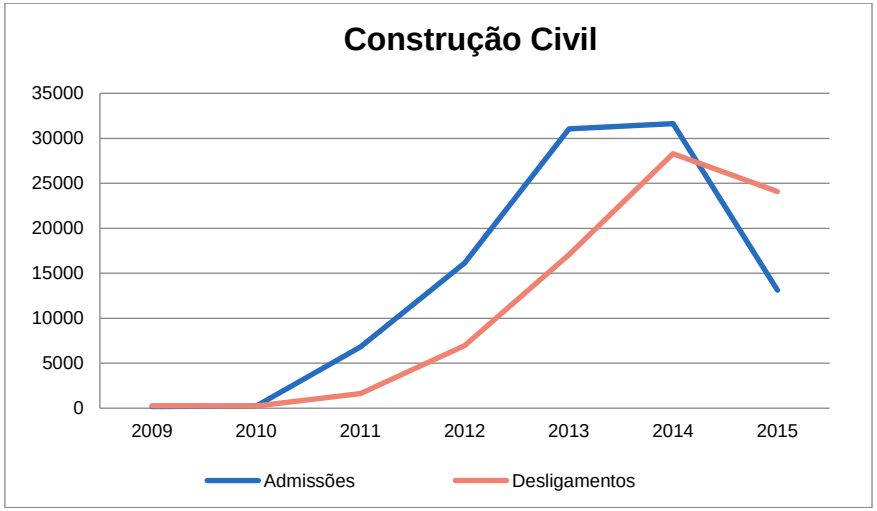


Gráfico 25 – Admissões e desligamentos em Altamira – Construção
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego

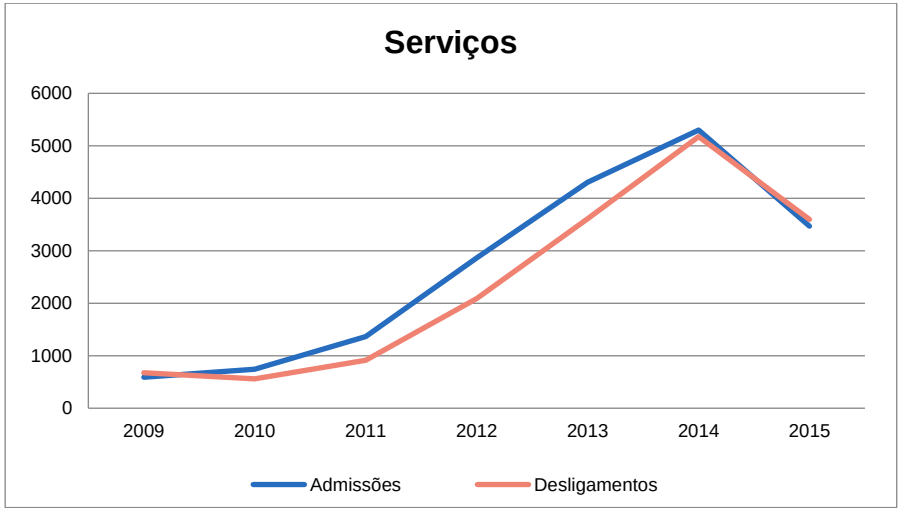


Gráfico 26 – Admissões e desligamentos em Altamira – Serviços
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego

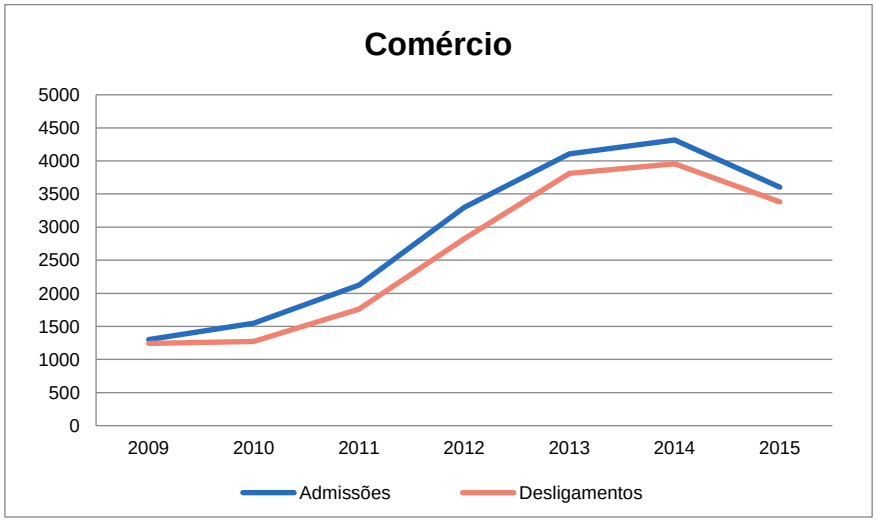


Gráfico 27 – Admissões e desligamentos em Altamira – Comércio
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego

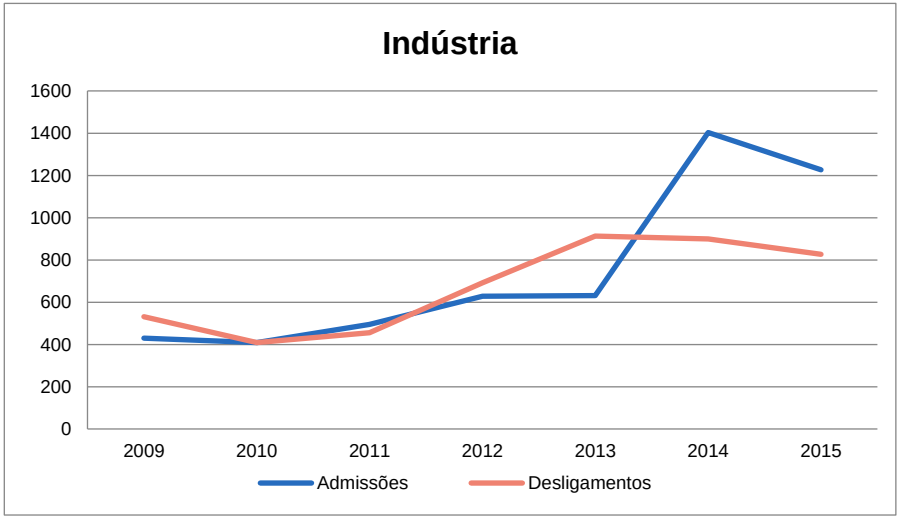


Gráfico 28 – Admissões e desligamentos em Altamira – Indústria
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego

Pelo que se observa nos gráficos apresentados, todos os setores mostram inflexões nas admissões até o final de 2014, com uma crise mais concentrada no setor de construção civil, tendo em vista a vinculação direta que assumem com o empreendimento hidrelétrico. No caso de Belo Monte, o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), divulgado em 2009, já previa esse efeito ao afirmar que

> É no terceiro ano das obras que o AHE Belo Monte vai ter o maior número de trabalhadores contratados. A partir do quinto ano, o número de empregos vai começar a diminuir. No final das obras, o número de postos de trabalho deverá cair para 3.400, sendo 700 diretos e 2.700 indiretos.
> Com isso, a população nos municípios deverá diminuir, principalmente nas cidades de Altamira e Vitória do Xingu. A vinda de migrantes para a região também vai diminuir. No entanto, como ocorre normalmente em grandes empreendimentos, uma parte da população que veio atraída pelas obras acaba ficando na região.
>
> Para o AHE Belo Monte, os estudos indicaram que devem ficar na região cerca de um terço da população atraída pelo empreendimento, ou cerca de 32 mil pessoas, sendo que a maioria deverá se fixar na cidade de Altamira. (ELETROBRÁS, 2009).

A redução da oferta de empregos implica, igualmente, na redução da massa de assalariados, que provoca como consequência o arrefecimento das atividades comerciais e de serviços, principalmente aquelas desenvolvidas por agentes pouco capitalizados, como os microempreendedores individuais e pequenas empresas. Esse fator, associado ao rápido crescimento populacional na cidade de Altamira, em grande parte acrescida por trabalhadores de baixa qualificação, concorre para a geração de uma massa populacional desempregada ou subempregada residindo no centro urbano ou nos territórios adjacentes.

5.3. ALTAMIRA E OS NEXOS DE REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE E DA REDE URBANA

Pelo que foi exposto até aqui, percebe-se que alguns acontecimentos, processos e fatos da realidade empírica vinculados à usina hidrelétrica permitem uma maior abertura à dinâmica capitalista recente, enquanto que outros traduzem mudanças em ritmo mais lento e, portanto, afeitas à lógica mais duradoura de constituição urbana. Como abordado no capítulo 1, ao se utilizar o método dialético como forma de apreensão da realidade, considerou-se a existência da lei da

transformação da quantidade em qualidade (e vice-versa), como sugere Lefebvre (1983 [1969], p. 239) “as modificações quantitativas lentas, insignificantes, desembocam numa súbita aceleração do devir. A modificação qualitativa não é lenta e contínua (...) apresenta ao contrário, características brutas, tumultuosas”. Por se tratar de um estudo complexo e com muitas variáveis, essa mudança de um estado qualitativo para outro pode ser percebida em seu movimento, suscitando continuidades, descontinuidades, choques e contradições.

Convém, neste momento, retomar alguns dos elementos apresentados ao longo deste trabalho em uma síntese que representa a forma particular dos nexos de reestruturação da cidade e da rede urbana para a realidade de Altamira e de sua região de influência (RIA). Reconhece-se, então, a existência de certas vinculações entre o fenômeno analisado e o ajuste espacial apresentado por Harvey (2005a), a reestruturação urbana teorizada por Soja (1993) e a passagem da cidade à sociedade urbana elaborada por Lefebvre (1999), porém de modo que se percebam as nuances de uma mudança incompleta, irregular e em processo de transição. Para se representar essa realidade, parte-se dos conceitos de estruturação (a lógica duradoura e relativamente estável da realidade geográfica) e reestruturação (que se produz nas fissuras, nas agitações que renovam o aspecto do mundo) combinados nas escalas da cidade e da rede urbana. O resultado é um modelo explicativo que expressa os diferentes fenômenos, práticas e processos espaciais que residem no domínio da estruturação, da reestruturação ou na transição entre ambos (nos limiares).

Tem-se, a partir dessa formulação, aquilo que se denomina, aqui, de “re-estruturação”, um recurso teórico usado para expressar a forma particular da espacialidade capitalista em uma região relativamente distante dos centros mais dinâmicos da economia nacional. Tendo em vista que a emergência do grande projeto hidrelétrico trouxe consigo um conjunto de transformações imanentes ao grande capital, não haveria outra forma de representar o estado atual das coisas a não ser por uma configuração híbrida, complexa, porém necessária para se divisar o novo e o velho em seu movimento. A Figura 33 apresenta o modelo em questão, com nexos que estão em diferentes disposições entre os eixos da escala (vertical) e da transformação estrutural (horizontal). Na sequência, cada nexo é devidamente descrito (com as numerações correspondentes) a fim de se compreender a sua razão de ser dentro do modelo apresentado (Quadros 22 e 23).

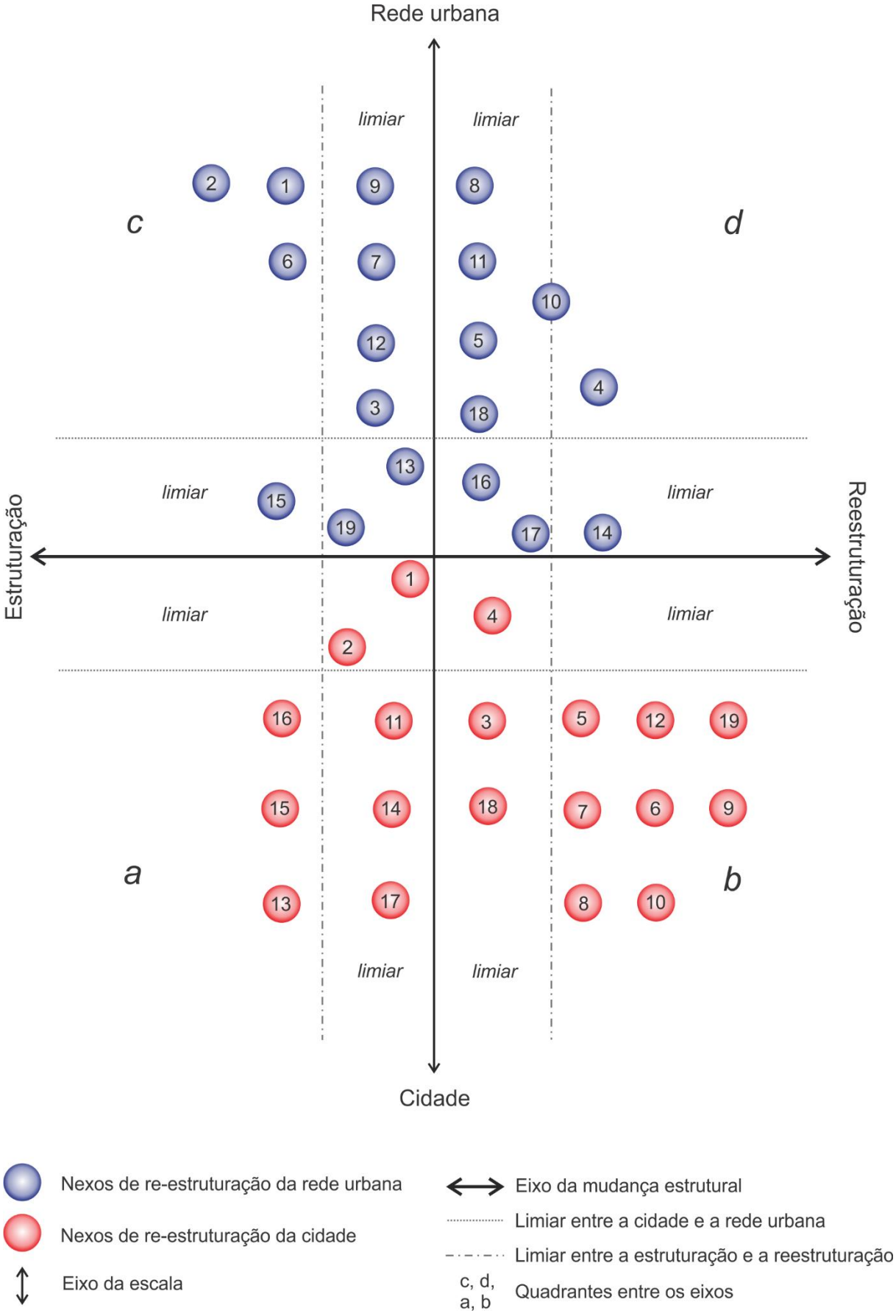


Figura 45 - Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana - Altamira e RIA
Fonte: Produzido por José Q. Miranda Neto

O modelo da Figura 33 se associa às representações feitas no capítulo 1 (o modelo geral da Figura 1 e ao modelo com as transformações das cidades médias da Figura 2) e sua intepretação deve ser feita de modo a se conceber o movimento dos nexos dos quadrantes relacionados à estruturação (*a* e *b*) aos quadrantes relacionados à reestruturação (*c* e *d*). A imagem em questão seria, assim, uma espécie de instantâneo (como uma fotografia), que congela esse movimento a fim de tornar possível sua leitura.

Em cada escala existe, então, um conjunto de nexos que correspondem aos processos, práticas e acontecimentos relacionados à realidade em estudo (descritos nos Quadros 22 e 23) e que estão fazendo essa travessia de modo irregular e não homogêneo. Há, ainda, as faixas de transição que correspondem aos limiares e se encontram na passagem entre cada eixo, de maneira a ser interpretar as intersecções, as nuances entre uma realidade e outra. Desse modo, à medida que os nexos atravessam os limiares entre a estruturação e a reestruturação estão se desprendendo da lógica mais duradoura de constituição espacial e projetando-se em direção ao novo, ao devir. Essa é a própria transformação da quantidade em qualidade, que ocorre em princípio para cada elemento do todo (o nexo em sua condição individual) e, depois, é sintetizado de modo geral (dentro do modelo explicativo) permitindo-se constatar, finalmente, se a cidade e a região se encontram (ou não) em um processo de reestruturação.

Os nexos que estão nos limiares entre a escala da cidade e da rede urbana representam uma maior articulação entre cidade e região. De baixo para cima, significam que a cidade está mais afeita à articulação da rede urbana (as rodovias como vetor de crescimento intraurbano, por exemplo) e de cima para baixo, refletem como a rede urbana é influenciada pelos papéis centrais de Altamira (como a ampliação do setor de serviços em Altamira em relação ao conjunto da rede, por exemplo). É, portanto, no limiar entre a cidade e a rede urbana que os nexos relativos a uma ou outra escala se interpenetram e, por vezes, se confundem, permitindo entender como ambas as escalas se inter-relacionam diante das transformações suscitadas pelo empreendimento hidrelétrico.

A leitura dos nexos e suas devidas posições no modelo trará uma noção mais apropriada da proposta aqui delineada, ainda que se reconheça tratar-se apenas de uma aproximação, isto é, de uma forma de ler a realidade em estudo que estará sempre aberta a novas interpretações.

QUADRO 22 – NEXOS DE RE-ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE (QUADRANTES A E B)

Nº	DESCRIÇÃO
1	Consolida-se a rodovia como vetor de crescimento da cidade. Ao mesmo tempo, o rio deixa de ser referência para a habitação, sobretudo por conta das políticas de requalificação implantadas pela Norte Energia em suas mediações;
2	Reforço do centro comercial tradicional como referência para a população local e regional (característica mononuclear) que apesar da expansão de novas atividades (comércio e serviços) ainda não rompe com essa qualidade;
3	Os antigos fatores de localização residencial para as populações de média/alta renda, baseados na proximidade em relação ao rio e a nucleação terciária principal, deixam de ter grande importância;
4	Os agentes do comércio dos serviços começam a instalar seus empreendimentos em áreas mais afastadas da nucleação terciária principal, porém ainda conectados em suas mediações.
5	Tendência à periferização da ocupação urbana de forma descontínua (para finalidade residencial) envolvendo vários perfis populacionais e diferentes extratos de renda;
6	Tendência de afastamento de uma parte da população de média/alta renda da área central, sobretudo pela existência de uma melhor infraestrutura em novos espaços residenciais planejados ou pelo menor preço do metro quadrado mais atrativo para produção de residências maiores;
7	Afastamento da população de baixa renda da área central, em especial devido às ações desenvolvidas pela Norte Energia e pela lógica do Estado, que induziram o deslocamento de uma parte dessa população para áreas periféricas da cidade (RUC e programa MCMV). Por essa lógica, tem-se uma tendência à maior setorização dos espaços residenciais por extratos de renda;
8	Novos produtos imobiliários deixam de se basear apenas em capitais de origem local e passam a se constituir a partir de capitais locais, regionais e nacionais;
9	Os novos espaços residenciais formais passam a se constituir a partir dos instrumentos de regulação fundamentados na legislação nacional, como sistemas de água, energia e saneamento previamente instalados;
10	Altera-se o circuito imobiliário antigo (centrado nas iniciativas do proprietário de terras) para um circuito conduzido por incorporadoras, que estimula a participação de outras frações de capital. Desde então, verifica-se a prevalência dos negócios imobiliários formais que, em pouco tempo, transformaram a cidade de Altamira em um espaço de interesses econômicos para aqueles que desejam utilizar a terra como um ativo de valor;
11	As incorporadoras atuantes em altamira não trabalham com intermediação bancária, mas a partir de contratos firmados junto ao consumidor. A financeirização do território apenas se torna possível quando a propriedade da terra é transferida da incorporadora aos consumidores, os quais estabelece um processo de revenda de imóveis que, no final, acaba ocorrendo via intermediação bancária (relação entre o consumidor 1 e consumidor 2).
12	Tendência à verticalização urbana e intensificação do uso do solo nas áreas centrais, sobretudo para a finalidade comercial.
13	A lógica imobiliária conduzida pelo estado (programa MCMV), ainda não produz grandes impactos positivos nos fatores que induzem a carência habitacional;

14	Apesar da maior homogeneidade interna nos espaços de das localizações habitacionais, não se verifica a instalação de espaços residenciais exclusivos (condomínios fechados) para alta/média renda;
15	Baixa iniciativa empresarial para produção de residências (casas ou condomínios verticais);
16	As populações dos novos espaços residências (RUC) ainda reproduzem as antigas formas de ocupação do espaço de origem, de modo que alteram os espaços habitacionais impostos pelo empreendedor;
17	As ocupações irregulares deixam de dominar a paisagem, mas ainda persistem enquanto focos de conflitos pelo uso do solo na cidade;
18	A criação e a expansão dos sistemas de abastecimento de água e de coleta de esgoto em quase toda a cidade modificam sobremaneira a realidade local em termos de saneamento;
19	A realidade do grande empreendimento trouxe para Altamira a perspectiva da "Requalificação urbana", ligada ao embelezamento, à alteração do uso na área central e à maior modernização da paisagem em relação à paisagem tradicional (com a substituição da habitação do tipo ribeirinha). Diante disso, ocorre a remoção quase por completa dos assentamentos precários, seguido da transformação de antigas áreas classificadas pelo IBGE como aglomerados subnormais em espaços com novos usos (lazer, recreação, esportes etc.);

QUADRO 23 – NEXOS DE RE-ESTRUTURAÇÃO DA REDE URBANA (QUADRANTES C E D)

Nº	DESCRIÇÃO
1	A RIA ainda se apresenta como uma região funcional caracterizada pela baixa sinergia, em comparação a outras regiões da Amazônia em nível semelhante. Sua dinâmica não representa, categoricamente, as características que designam o tipo de rede do capitalismo avançado (formas e complementariedades entre os centros). O que se tem hoje é, então, um híbrido entre diferentes formas de rede urbana;
2	Os dados de deslocamento de pessoas para motivo de trabalho (pendular e não pendular) sugerem a existência de uma massa de trabalhadores que se movimenta entre vários pontos de áreas rurais e, por isso, torna-se difícil supor uma realidade determinada essencialmente pelo urbano nessa região;
3	Os dados de deslocamentos de pessoas para fins de estudo em 2010 indicam que o centro urbano de Altamira possui um papel de destaque nesse tipo de serviço, congregando não apenas pessoas de cidades próximas, mas de um raio de ação mais amplo, escapando inclusive dos limites da RIA;
4	Os fluxos de atendimento de saúde apontam a ampliação do papel de Altamira nesse tipo de serviço e uma maior capacidade de atendimento entre 2009 e 2015. Com Belo Monte, o centro urbano de Altamira desenvolve o conjunto técnico necessário à oferta de serviços de saúde (hospitais, UBS e UPA) e também aumenta o seu raio de atendimento no estado do Pará.
5	O asfaltamento da transamazônica pode ser apontado como um fator para a maior capacidade de Altamira em atender os centros urbanos da RIA, uma vez que se percebe a ampliação dos fluxos regionais no eixo transversal da rede urbana;
6	De um modo geral, a rede urbana não rompe com a rede definida pela REGIC em 2007, pelo menos no que se refere a quantidade de centros e suas classificações;

Nº	DESCRIÇÃO
7	O aumento do fluxo de transporte de passageiros sugere à ampliação dessa atividade no âmbito da RIA e fora dela (fluxos extra-regionais), ainda que não seja possível supor a sua real continuidade (por conta do efeito de surto causado por Belo Monte);
8	Os transportes aéreos ampliaram-se em número de passageiros e em frequência de voos (pousos e decolagens), assim como em número de empresas atuantes e rotas diferenciadas (voos diretos para Confins);
9	Menor atividade do transporte de taxi aéreo para transporte de pessoas e mercadorias. Esse dado, entretanto, corresponde ao aumento dos fluxos terrestre e aéreos (por grandes companhias) e representa a quebra do isolamento de Altamira em nível regional/nacional;
10	Após Belo Monte, registra-se um aumento dos fluxos (notadamente de pessoas) tanto do tipo intra-regional como extra-regional, permitindo supor a alteração da qualidade de Altamira de uma cidade média de responsabilidade territorial para uma cidade de maiores relações econômicas externas;
11	A dinâmica da população urbana regional sugere uma tendência de aumento da população urbana sobre a população rural, que pode implicar, em um futuro próximo, em uma realidade regional diferente em termos de novas relações de produção, circulação e consumo;
12	A análise do PIB e de seus valores adicionados revela um papel concentrador da usina hidrelétrica em Altamira (espaço de maior ampliação das atividades urbanas) e em Vitória do Xingu (área de instalação física do projeto). Os valores adicionados da indústria e dos serviços revelam o peso de Altamira frente as demais unidades territoriais. Como um efeito oposto à ideia de irradiação do desenvolvimento, o município mais próximos de Altamira (com exceção de Vitória do Xingu) se desenvolveram menos, enquanto que outros mais distantes e vinculados à malha rodoviária se desenvolveram mais (Anapu, Pacajá e Medicilândia), porém por uma lógica não relacionada à Belo Monte;
13	A atividade industrial em Altamira se amplia, mas se encontra especialmente vinculada à indústria da construção. A atividade industrial nos demais centros urbanos da RIA é praticamente inexpressiva;
14	A atividade financeira em Altamira cresce de forma expressiva após a introdução de Belo Monte, notadamente vinculada à oferta de crédito imobiliário e de financiamentos diversos, consolidando o seu papel como centro financeiro da região;
15	Não se evidencia a presença mais expressiva de instituições financeiras no conjunto da RIA (inclusive nem todos os centros possuem agências), uma vez que essas se concentram basicamente em Altamira;
16	Altamira amplia o seu quadro empresarial, com várias empresas de comércio e serviços (incluindo as de maior raridade relacionadas a educação, saúde, lojas de peças de veículos, lojas de componentes de máquinas agrícolas etc.) que sugerem o reforço de seu papel central no âmbito da RIA;
17	A ampliação empresarial em Altamira revela a grande diferença entre as atividades que se desenvolvem no centro urbano (construção, indústria, serviço e comércio) em relação à atividade agropecuária, que possui crescimento quase inexpressivo;
18	A novas atividades que passam a se desenvolver em Altamira, em sua maioria, atendem não apenas o projeto hidrelétrico, mas a população em geral (pequena indústria, lojas de roupas, lojas de atacado etc.);
19	Percebe-se uma certa descentralização das atividades empresariais no centro urbano de Altamira (no espaço intraurbano), ainda que não se evidencie uma setorização espacial das mesmas (por exemplo, a inexistência de distritos industriais);

A leitura do modelo e a descrição dos nexos que o estruturam permitem entender que os eventos desencadeados pela usina hidrelétrica de Belo Monte possuem uma característica concentradora, com nexos que avançam bem mais na direção a → b (reestruturação da cidade) que na direção c → d (reestruturação urbana). Além disso, aqueles fatores que permitem uma maior abertura da Região de Influência de Altamira à dinâmica capitalista recente se fazem de modo lento e/ou pouco consistente, representados pela baixa taxa de urbanização, pela fraca industrialização, pelas dificuldades de acesso rodoviário e pela insipiente instalação de instituições financeiras e demais iniciativas empresariais. Mesmo na escala da rede urbana, são os papéis de centralidade atribuídos a Altamira que permitem ultrapassar os limiares, como a ampliação dos fluxos aéreos, a maior capacidade de atendimento em termos de saúde e educação e os fatores relativos ao enquadramento terciário, com a maior presença de serviços raros presentes neste centro urbano.

Essa função concentradora esteve condicionada e, dialeticamente, condicionou a entrada de diferentes sujeitos na cidade de Altamira relacionados ao grande projeto (empresas construtoras, prestadores de serviços e afins) e de outros que transformaram a cidade em um amplo espaço de negócios (empresas do setor terciário, incorporadoras, imobiliárias, bancos etc.). Esses sujeitos passaram, então, a tecer suas práticas espaciais e suscitar a emergência de processos novos, alguns com capacidade de irromper os limiares em direção à reestruturação, como se expressa na produção de descontinuidades espaciais, na tendência à setorização dos espaços residenciais, na intensificação do uso do solo na área central e na alteração do mercado imobiliário local. Outros, entretanto, produzem mudanças de modo embrionário e, apesar de representarem o novo em nível local (no singular ou no particular), não expressam rupturas em nível geral, isto é, na constituição da cidade e do urbano de modo mais amplo.

CONCLUSÃO

En una imaginaria nueva Divina Comedia quizás sí los especialistas latinoamericanos seamos condenados a vivir para siempre con la cabeza vuelta hacia atrás, al pasado, como lo estaban los «astrólogos, adivinos y veedores del futuro» en el canto vigésimo, círculo octavo del infierno; en nuestro caso no por la osadía de tratar de adivinar el futuro, sino precisamente por nuestra incapacidad profesional para hacer aquello que se supone es parte de nuestra profesión: vivir siempre en la frontera cognitiva

(Sérgio Boisier, Globalización, Geografía política y Fronteras)

A citação em destaque, do economista chileno Sérgio Boisier, faz referência à obra Divina Comédia, escrita pelo italiano Dante Alighieri no século XIV. Trata-se de um poema épico e mitológico que aborda a jornada do homem entre o inferno, o purgatório e o paraíso, cada qual estruturado a partir de círculos concêntricos que constituem uma alegoria do universo. A crítica de Boisier (2003), associada ao poema de Dante, diz respeito à dificuldade de alguns especialistas latino-americanos em articular o passado e o presente para se entender as novas realidades do mundo contemporâneo, uma capacidade necessária para "vivir siempre en la frontera cognitiva" (BOISIER, 2003, p. 3). Pode-se afirmar que a ideia aqui apresentada constituiu uma jornada nessa direção, uma vez que foi possível encadear os nexos necessários para se conceber o velho, o novo e suas intersecções na realidade de Altamira-PA e em sua região de influência. O encontro desses nexos permitiu entender, tal qual a afirmação Lefebvre (1983 [1969], p. 215) na epígrafe desta tese de doutorado, que "para agir sobre a realidade, deve-se determinar seus pontos críticos de crise, transformação em outra coisa; deve-se captar o ponto e o instante em que uma ação suplementar relativamente fraca pode produzir o resultado decisivo".

Neste trabalho, empreendeu-se um esforço no sentido de vincular alguns fenômenos da realidade em estudo aos processos mais gerais ligados à "reestruturação da cidade" e à "reestruturação urbana" (SOJA, 1993; SPOSITO, 2005), que podem ser entendidos a partir da associação entre a reorientação produtiva do capitalismo e uma nova estruturação do espaço da cidade (o intraurbano e suas relações internas) e do espaço da rede urbana (o interurbano, a relação entre os centros que constituem uma rede urbana e suas diferenciações). Neste novo contexto, os espaços não metropolitanos, em especial as cidades médias, conferem um importante destaque em termos de reprodução das relações capitalistas de

produção. Dentre os fenômenos mais recentes atribuídos a estas cidades, pode-se considerar: a maior absorção populacional, incluindo setores da classe média com elevado poder aquisitivo; a expansão da atividade industrial; a disseminação de novas práticas de consumo e de lazer; a ampliação do mercado imobiliário; e a reprodução de espaços da autosegregação residencial. No início do presente século, vários autores têm perseguido esses aspectos no Brasil e em alguns países da América Latina, notadamente aqueles vinculados à ReCiMe.

Mas as cidades médias também possuem suas diferenças, pois se produzem a partir de formações socioespaciais distintas, com desníveis técnicos e desigualdades regionais que, de modo imperativo, interferem na constituição urbana. Estudos como o de Santos & Silveira (2001) indicam que a região amazônica se mostra mais rarefeita do ponto de vista da técnica em comparação a outras regiões do país, uma vez que ainda subsistem formas de organização herdadas do período colonial e/ou combinadas com o capitalismo moderno. Nos últimos 40 anos, o Estado promoveu um conjunto de ações necessárias à maior integração espacial, reduzindo gradativamente os desníveis técnicos ao ponto de viabilizar novos fluxos inter-regionais e, com isso, amadurecer uma divisão territorial do trabalho que, pelo menos até 1970, se fazia em modo embrionário. O resultado foi a constituição de realidades híbridas, complexas e multifacetadas, que permitem, por exemplo, a Trindade Júnior (2011) falar de uma “urbanodiversidade amazônica” e a Browder & Godfrey (2006) a tratar de uma “urbanização desarticulada”. Desse modo, tal como a Divina Comédia de Dante Alighieri, o estudo das cidades e das regiões no contexto amazônico exige do pesquisador uma jornada para além do céu e do inferno, que consiga abarcar as nuances necessárias para se entender a realidade em suas múltiplas camadas.

Quando o estudo que resultou nesta tese estava em sua fase inicial, buscou-se relacionar o tema da cidade, da rede urbana e da usina hidrelétrica de Belo Monte às formulações teóricas mais recentes a respeito das cidades médias no Brasil. As primeiras tentativas de se realizar um encaixe arbitrário falharam completamente. A dificuldade residia na compreensão entre aquilo que representava o novo, o devir, a forma nascente da espacialidade capitalista e aquilo que não conseguia se desprender do passado, da ordem urbana mais duradoura, da tradição. Tendo em vista essa realidade, iniciou-se um trabalho de leitura mais detalhado a respeito do significado dos termos estrutura e estruturação, assim como suas relações com o espaço social, tarefa esta que requereu o acionamento de autores como Saussure

(2006), Piaget (1979), Harvey (1980), Castells (2000), Soja (1993) e Braudel (1978) para se chegar a uma afirmação mais consistente. O que se aprendeu, basicamente, com esses autores, foi que a estrutura se produz a partir das regularidades resultantes do comportamento humano, que se firma em um longo período (longa duração) e que são quebradas pelas forças resultantes de seu próprio movimento, gerando fissuras, rachaduras que se abrem cada vez mais em direção ao novo. As ciências sociais reconhecem a existência de várias estruturas (dos modos de produção, das relações sociais de produção, de classes sociais etc.) e teóricos como Lefebvre (2000) e Santos (2012) compartilham a ideia de que o espaço social também pode ser reconhecido como uma estrutura. Essa, por sua vez, só possui significado se for analisada em conjunto com a forma e a função, constituindo uma perspectiva dialética de leitura espacial.

Essa revisão teórica permitiu pensar, então, em uma possibilidade de compreender determinados fenômenos como multiescalares (capazes de se assentar em diferentes escalas espaciais) e multitemporais (que se afirmam em distintas temporalidades). Cabia, nesse caso, o desafio de pensar em um modelo explicativo que comportasse tal realidade e que fosse capaz de entender as práticas espaciais, os processos e os fatos geográficos em seu movimento, surgindo assim a ideia dos “nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana”. Os nexos são vínculos, conexões, links que articulam o fenômeno em estudo em dada escala espacial (da cidade, da rede urbana e de seus limiares) e da transformação estrutural (da estruturação, da reestruturação e de seus limiares), permitindo combinar diversos acontecimentos e fatos da realidade em uma lógica complexa, multifacetada e particular da espacialidade capitalista. Ao se falar em “re-estruturação”, deve-se reconhecer a existência de nexos que se combinam tanto à estruturação (lógica mais duradoura de constituição urbana e da cidade) quanto à reestruturação (as fissuras na ordem vigente que se traduzem em novas formas e relações na cidade e na rede urbana). Acredita-se ser este um dispositivo teórico com possibilidade de utilização em outras realidades urbanas semelhantes, ainda que se reconheça a dificuldade em se trabalhar em contextos mais heterogêneos, como as metrópoles.

O modelo foi pensado do ponto de vista de algumas cidades médias no Brasil, tendo em vista formar uma visão mais geral sobre como ocorre a reestruturação da cidade e da rede urbana em contextos distintos. Desse modo, os trabalhos de Miyazaki (2013), Catelan (2013), Sobarzo (2010), Elias & Pequeno (2010) e Trindade

Jr. et al (2016) foram articulados a partir dos nexos de reestruturação da cidade e da rede urbana, resultando em uma representação inicial que serviu como base para explicar o fenômeno evidente em Altamira e em sua região de influência. Extraiu-se, então, uma subdivisão da totalidade (SANTOS, 2014) para efeitos de análise, necessária para articular o geral (a realidade das cidades médias no Brasil) e o particular (o caso em estudo). Essa base foi fundamental para se compreender as distinções entre o que ocorre nas áreas mais dinâmicas do país (dominadas pela produção industrial, pelas interações espaciais mais intensas e por um sistema técnico mais desenvolvido) e a realidade amazônica, onde os elementos tradicionais se mesclam às formas modernas de constituição espacial. Esses preceitos teóricos mais gerais foram desenvolvidos no Capítulo 1, que também abordou a respeito das cidades médias amazônicas e de como estas se inserem na ordem capitalista mais recente.

As cidades da Amazônia se ligam ao sistema urbano nacional tendo o Estado como principal agente articulador, sobretudo após a década de 1960. Trata-se, entretanto, de uma forma de integração diferenciada, onde os índices relacionados à qualidade de vida não acompanham o desenvolvimento econômico. Ainda no Capítulo 1, pela análise de algumas cidades do Pará e do Amazonas, verificou-se que a maior qualidade de vida (aferida pelo IDH) ainda se encontra nas metrópoles, apesar da elevada densidade populacional e dos problemas relativos à oferta de serviços essenciais nestes espaços. Concebe-se, então, que em algumas porções do país, com destaque à região Amazônica, as cidades médias apresentam uma inserção periférica, com atividades econômicas que priorizam as grandes empresas e o mercado exportador, gerando uma vultuosa riqueza interna, porém sem uma distribuição equivalente.

A despeito dessa característica, essas cidades médias conseguem congregar os fluxos globais para o interior de sua área de influência, de modo que articulam os centros menores e configuram verdadeiras regiões funcionais urbanas. Algumas dessas regiões se produzem a partir de redes mais dinâmicas, com maior intensidade de relações entre a localidade central e os centros adjacentes, a exemplo do que se verifica na Região Metropolitana de Belém e em alguns centros da área de influência de Marabá ou do Nordeste paraense. Outras regiões, entretanto, se produzem a partir de um nível inferior de relações, constrangidas por sistemas de transportes mais lentos ou precários que tornam as interações menos dinâmicas. Estudos como o de

Schor et al (2009) reconheceram papéis diferenciados de algumas cidades médias na calha Amazonas-Solimões, permitindo-se pensar a existência de cidades médias de responsabilidade territorial, que afirmam o seu papel na rede urbana não pelo seu dinamismo em termos organizacionais (do mercado e das trocas capitalistas), mas de relações mais orgânicas que envolvem as funções institucionais, a oferta de serviços públicos e outras atividades que são particulares daquela região. Tratam-se, portanto, de redes urbanas de baixa sinergia, que se apresentam com menor densidade técnica e econômica, como se pode observar, também, em relação às cidades localizadas em áreas de colonização recente do estado do Pará, como a região de influência de Altamira (RIA).

Nascida a partir da dinâmica econômica e populacional do período áureo da borracha, a cidade de Altamira começa a articular a sua região de influência ainda nesse período, congregando as cidades situadas ao longo do rio Xingu. A partir da década de 1970, com a construção da rodovia Transamazônica e a efetivação do PIC-Altamira, a lógica de organização da rede urbana começa a ganhar novos contornos. No Capítulo 2, verificou-se que a alteração dos papéis funcionais atribuídos à cidade de Altamira se deu a partir do desempenho do Estado, que se utilizou desta cidade como suporte para as atividades desenvolvidas no campo. Com a colonização dirigida, outros centros urbanos se formaram ao longo da recém-criada malha rodoviária e constituíram sedes de novas unidades político-administrativas entre 1980 e 1993. As novas cidades passaram a se articular, por intermédio de Altamira, aos antigos centros urbanos advindos da lógica econômica anterior, constituindo uma rede de dois eixos: o transversal, pautado pelo traçado da rodovia Transamazônica, e o longitudinal, articulado pelas cidades ao longo do rio Xingu.

Tal como outros centros de importância no estado do Pará, a cidade de Altamira também se insere de modo periférico no sistema urbano nacional. Com a crise da colonização dirigida, esta desempenha o papel de absorção dos fluxos populacionais provenientes do campo, gerando uma massa populacional subempregada que passa a morar e trabalhar na cidade, aquilo que Rochefort (1998, p. 37) denomina de “receptáculo das migrações de miséria”. Entre as décadas de 1970 e 1990, o centro urbano sofre um incremento de mais de 40 mil habitantes, os quais passam a reproduzir o modo de habitação ribeirinha no leito dos igarapés que adentram ao perímetro urbano. Ainda no Capítulo 2, são introduzidas as principais consequências da ocupação da cidade de Altamira na produção de seu espaço

intraurbano, com uma expansão acelerada, precária e povoada por lotes urbanos desprovidos de sistemas de saneamento e de abastecimento de água. A paisagem urbana passa a exibir como principal característica o aspecto da pobreza, com áreas dominadas por favelas (baixadas urbanas) e marcadas pela ausência de serviços públicos essenciais.

O cenário em questão começa a sofrer alterações a partir de 2010, mais uma vez sob as ações diretas do Estado. Nesta ocasião, procura-se viabilizar o aproveitamento do potencial hidrelétrico da Volta Grande do Xingu, uma área que abrange cinco unidades territoriais (Vitória do Xingu, Altamira, Senador José Porfírio, Anapu e Brasil Novo). A usina Hidrelétrica de Belo Monte é um projeto idealizado pelo Governo Federal desde a década de 1970 (antigo projeto *Kararaô*), que por sua grandiosidade e por seu caráter polêmico demorou a sair da mesa dos planejadores. Na primeira década do século XXI, este grande empreendimento finalmente começa a se implantar no interfluxo entre o rio Xingu e a rodovia Transamazônica, produzindo alterações sem precedentes na dinâmica regional, mas com impactos de maior expressividade na área urbana de Altamira.

Os fatos que levam à criação da usina de Belo Monte constituíram objeto do Capítulo 3, que abordou também a respeito dos diferentes sujeitos envolvidos nas dimensões da produção, da circulação e do consumo de energia. O reconhecimento dessas três dimensões demarca uma racionalidade que se encontra intimamente articulada à reestruturação produtiva e à reestruturação urbana em diferentes escalas espaciais. Na escala nacional, atende as demandas das grandes industrias da mineração e da produção têxtil, de papel/celulose, química etc., sobretudo por conta da ampliação das necessidades da indústria da construção (estimulada pelo mercado imobiliário) e das grandes construtoras na produção de novas infraestruturas (Odebrecht, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão, Camargo Corrêa etc.). Uma parte importante da produção gerada no circuito energia → capital produtivo atinge a escala internacional pela exportação de *commodities* demandada por países como China e EUA.

Nas escalas local e regional, que representam os espaços de produção energética, as transformações e intervenções mais gerais seguem uma lógica determinada pelo Estado, com criação de Vilas Planejadas, de áreas para reassentamento urbano, de novas infraestruturas que dão viabilidade ao grande projeto e que alteram profundamente a configuração geográfica. Outras

transformações, entretanto, se dão a partir das novas racionalidades tecidas pelos sujeitos na escala local, seja na esfera política (Norte Energia, representantes do poder público federal, prefeitura municipal, Consórcio Belo Monte, Fort Xingu, MXVPS e MAB) seja nas articulações da ordem mercantil público-privada (Estado, Norte Energia, Prefeitura Municipal, instituições financeiras, agentes imobiliários e novos empreendedores particulares). Evidenciou-se, então, a fina e intricada rede de relações entre os grupos organizados que atuam na cidade de Altamira, os quais desenvolvem, entre si, relações que podem ser de conformidade, de conflito e de conformidade com alguns pontos de conflito. A cidade e a região são envolvidas, então, em um sistema organizado que tem como centro a usina hidrelétrica, mas que em seu entorno circulam diversos sujeitos (capitalistas e não capitalistas) que tentam se afirmar (ou apenas sobreviver) em um sistema complexo e contraditório de cooperação-competição. Há, portanto, o embate entre o cotidiano e a totalidade, entre a ordem próxima e a ordem distante (LEFEBVRE, 2000), porém não de forma residual ou maniqueísta.

Assim, a Norte Energia S.A., empresa constituída em 2010 com vistas a conduzir o empreendimento desde a sua construção até a geração de energia, é a representação maior da iniciativa privada em associação ao Estado, com objetivos que escapam ao local e se ancoram no plano da totalidade. Suas ações são rigorosas, cronométricas, com planos e prazos objetivos, de modo que se impõe ao espaço sem permitir o tempo da reflexão, o tempo social, o tempo do cotidiano. Trata-se, mais especificamente, da imposição do tempo capitalista, que necessita ampliar a capacidade energética do país com vistas a garantir a expansão da atividade produtiva. Como afirma Santos (1998, p. 91), a ação que se impõe nesse contexto “é uma ação insuflada e, por isso mesmo, recusando o debate; e, ao mesmo tempo, uma ação não explicada a todos e apenas ensinada aos agentes”. No plano local/regional, alguns representantes políticos e econômicos (agentes do comércio e entidades do setor produtivo) sinalizam positivamente para a construção da usina hidrelétrica, mas exigem a criação de fatores positivos para a ampliação de seus negócios. Os movimentos sociais, em especial o MXVPS e o MAB, apesar de apresentarem diferenças no que tange as suas estratégias de luta, são aqueles que defendem os direitos das populações atingidas e atuam de modo incisivo em relação às imposições do empreendedor hidrelétrico.

Por conta das transformações encadeadas a partir da introdução da usina hidrelétrica, iniciou-se um esforço de se analisar as principais redefinições espaciais na cidade de Altamira e em sua região de influência. Considerando o papel histórico de Altamira como centro de uma extensa e importante região do estado do Pará, resolveu-se vincular os elementos teórico-metodológicos dos estudos sobre as cidades médias no Brasil às especificidades do fenômeno hidrelétrico. Entende-se, em princípio, que Altamira é uma cidade média em processo de alteração de suas funções urbanas, onde, em um primeiro momento, pautava-se por atividades menos dinâmicas e com menor poder transformador. A usina hidrelétrica de Belo Monte funcionou, então, a partir de dois efeitos complementares: o “efeito catalisador”, que altera a velocidade de interação entre os fenômenos ao ponto de gerar um elevado dinamismo (ainda que transitório em algumas situações). Esse fenômeno coaduna com o aspecto evidenciado por Santos (1998) da “aceleração contemporânea”, uma realidade caracterizada pela exigência de fluidez e pela maior racionalidade do espaço. Outro efeito, alinhado ao primeiro, é o “efeito gatilho”, capaz de criar formas e/ou conteúdos sociais que antes não existiam na realidade local/regional, mas que são implantadas pela ordem hegemônica trazida com o grande empreendimento.

Por consequência, algumas transformações que poderiam levar décadas para sua consolidação acabam se definindo ao longo de alguns poucos anos, mas seriam essas transformações suficientes para se tratar de uma reestruturação urbana e de uma reestruturação cidade? Seria possível, nesse caso, falar de uma redefinição mais profunda do papel de Altamira enquanto suporte das relações interurbanas? Essas foram as perguntas que motivaram o desenvolvimento do trabalho desde o seu princípio e que levou ao encadeamento lógico proposto nesta tese. A análise empreendida nos Capítulos 4 e 5 concederam algumas respostas a essa questão, uma vez que caminharam ao encontro dos acontecimentos, práticas e processos espaciais que estruturaram os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana. O exercício proposto, foi, justamente, o olhar mais atento a respeito das medidas necessárias para que as quantidades (de pessoas, de objetos, de processos etc.) se transformassem em qualidades (novas lógicas, novas formas de organização, novas estruturas), seguindo a proposta dialética que foi apresentada na parte introdutória deste trabalho.

A cidade de Altamira, além de ser utilizada como suporte logístico e estratégico do projeto hidrelétrico (intervenções de suporte), também sofre as

consequências da inundação da barragem, o que provoca outras transformações. No Capítulo 4, se discutiu em detalhes as mudanças advindas da usina hidrelétrica no espaço intraurbano, dentre as quais a realocação de mais de seis mil famílias da ADA Urbana para as RUC, bem como a reurbanização e a requalificação das áreas remanescentes. Esse processo, além de produzir alterações significativas na paisagem, é determinante para a modificação dos padrões de localização residencial e pode significar, ainda, uma maior setorização das áreas urbanas. Pela primeira vez, percebe-se a tendência de afastamento da população de mais baixa renda da área central de Altamira. Essa constatação é reforçada ao se avaliar a localização dos espaços residenciais da RUC e do Programa MCMV, com uma distância elevada da área central em comparação aos locais de origem.

A atuação do mercado imobiliário é outro elemento importante desse processo. O fenômeno das empresas incorporadoras é uma novidade que adveio com o empreendimento hidrelétrico e transformou a cidade em um verdadeiro espaço de negócios. Com 1.296 hectares ofertados, que correspondem a quase 60% da malha urbana medida em 2010, esses empreendimentos foram determinantes na expansão territorial urbana da cidade de Altamira, que atinge o seu maior crescimento apenas entre 2010 e 2015.

Pela análise empreendida, percebeu-se uma alteração na lógica imobiliária na cidade de Altamira, antes baseada nas iniciativas dos proprietários fundiários em parcelar as suas glebas rurais e alterar o uso do solo. Com a entrada massiva e simultânea das empresas incorporadoras, o papel dos proprietários foi minimizado em função de outras frações de capital como instituições financeiras e construtoras, alterando as características do circuito imobiliário em questão. A estratégia das empresas do setor, em função das perspectivas de redução da atividade imobiliária com o declínio das obras de Belo Monte, havia de ser rápida e rentável, sob pena de perder a “janela aberta” pelo grande empreendimento. Por essa razão, houve apenas a oferta de terrenos urbanos em loteamentos abertos, sem construção de residências e sem intermediação bancária. A ideia seria que os consumidores concebessem esses terrenos a partir de seu valor de troca, como um ativo de valor medido através de renda virtual (valorização futura) sobre a renda real (valorização atual), conforme aponta Abramo (1989). Nessa lógica, a participação do setor bancário ocorre mediante uma transação secundária entre o consumidor inicial do lote urbano (Consumidor 1) e aquele que se encontra na ponta do processo (Consumidor 2). Pela

abertura desse amplo espaço de negócios, instituições como a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil atingiram ganhos sem precedentes em termos de financiamento imobiliário.

No mesmo ritmo em que a cidade se expande e os novos negócios imobiliários atingem alto patamar, as populações de mais baixa renda se veem excluídas da “nova Altamira”. O leito do rio, que antes seria o espaço ocupado por populações de menor poder aquisitivo, não se encontra mais disponível por conta do alto controle estabelecido pela Prefeitura Municipal e pela Norte Energia. Sobram, então, para a ocupação, as áreas lindeiras das rodovias, que aos poucos também acabam sendo removidas em função da fiscalização exercida. Em alguns pontos da cidade, os conflitos pelo uso do solo e as ocupações irregulares começam a se intensificar, como também foi exposto no Capítulo 4. Há, então, uma usurpação do direito à cidade que escancara a face contraditória estabelecida após a introdução de Belo Monte. Seria possível falar em justiça social ou em melhoria da qualidade de vida urbana em uma cidade marcada pela desigualdade em termos habitacionais, enquanto que alguns sujeitos (aqueles com maior poder aquisitivo) utilizam dos terrenos urbanos como ativos de valor? Ao que se percebe, a lógica do mercado se impõem em todos os níveis, em todas as escalas, em todos os meandros da sociedade, criando uma teia espessa da qual se torna difícil escapar. As relações mercantis em âmbito local apenas reafirmam o papel da usina Hidrelétrica enquanto um evento que reforça essa característica.

A lógica do Estado, objetivada pela ação do Governo Federal no financiamento de residências subsidiadas do programa MCMV, sequer foi suficiente para suprir as necessidades previstas em 2010 (portanto, antes de Belo Monte) e tampouco surte grandes efeitos no contexto da implantação da usina hidrelétrica. Com apenas 954 habitações em funcionamento no residencial Santa Benedita e com as obras paralisadas do Residencial Ilha do Arapujá, não há como suprir a alta demanda por habitação deflagrada por conta da usina hidrelétrica, havendo a necessidade de outras estratégias de sobrevivência por parte dessas populações. No que tange aos residenciais das RUC, as populações se utilizam dos espaços disponíveis para a construção de casas em seus quintais, que aos poucos toma uma forma semelhante ao espaço de origem, ampliando-se a densidade habitacional e modificando os padrões construtivos anteriormente concebidos pelo empreendedor.

A metamorfose pela qual atravessa a cidade de Altamira permite inferir sobre um momento de transição, que foi sintetizado, em parte, ao final do Capítulo 4. Entende-se que essa transição modifica a qualidade de Altamira enquanto cidade média e revela alguns nexos mais fortes com a reestruturação, uma vez que: a) altera-se a dinâmica populacional e estende a área territorial urbana, possibilitando a emergência de novas áreas residenciais, comerciais e a expansão de novos negócios imobiliários; b) criam-se novas infraestruturas urbanas, como parques, praças e áreas de lazer, assim como redes de coleta de esgoto, abastecimento de água e sistemas de tratamento de resíduos; c) modifica-se a atuação dos agentes locais, que passam a agir de forma vinculada a outros agentes da ordem global/nacional; d) altera-se a paisagem urbana, antes dominada por objetos que remetiam à tradição ribeirinha e que, agora, são substituídos por formas modernas, pensadas e racionalizadas do ponto de vista do empreendedor hidrelétrico e do capital. Além destas, outras transformações importantes foram definidas no Capítulo 5, classificadas como nexos de re-estruturação da cidade, que apontam uma passagem mais expressiva no sentido *a* → *b* (ver Figura 37). Não se pode negar, por isso, a existência de uma realidade no espaço intraurbano diferente da anterior, sobretudo por conta das alterações nos espaços residenciais e nas condições de moradia.

No Capítulo 5, os esforços se concentraram na análise das mudanças desencadeadas na Região de Influência de Altamira (RIA), tendo em vista a influência desencadeada pelo do projeto hidrelétrico. Para se chegar a esse objetivo, houve a necessidade de se resgatar, por meio dos dados da REGIC e dos deslocamentos para fins de trabalho do IBGE, as interações espaciais que conectam os centros urbanos em estudo. Uma leitura mais atenta dos dados permitiu concluir que, apesar de ser evidente a integração entre os centros urbanos no âmbito da RIA, a intensidade dos fluxos é pouco acentuada em comparação com outras realidades urbano-regionais. Por exemplo, no que tange aos deslocamentos pendulares para fins de trabalho em 2010, alguns centros da rede urbana, como Pacajá, Anapu e Porto de Moz praticamente não aparecem como locais de origem dos deslocamentos. Entende-se, nesse caso, que estes ainda apresentam dificuldades de acesso à localidade central, seja por conta da circulação hidroviária seja pela ausência de asfaltamento em alguns trechos da Transamazônica. Pelo reconhecimento dessas diferenças de intensidade em algumas regiões funcionais da Amazônia, utilizou-se, ao longo deste trabalho, a denominação de “redes de baixa sinergia”, tendo em vista que os fenômenos que se

expressam nesse tipo de região não são os mesmos que se processam nas áreas mais dinâmicas do país.

No que se refere à alteração na dinâmica dos transportes interurbanos, verificou-se uma ampliação do espaço de fluxos no que tange ao transporte terrestre de passageiros, especialmente aqueles atrelados ao grande empreendimento hidrelétrico (servido pela empresa Transbrasiliana). A esse respeito, um fator de importância é o processo de asfaltamento da rodovia Transamazônica (iniciado em 2010), que modificou sobremaneira as condições de acessibilidade na região. A alteração mais significativa se dá, entretanto, pelo aumento do fluxo aéreo de passageiros, superando um crescimento de mais de 250% entre 2010 e 2014. Com a adoção de novas rotas e a entrada de novas companhias aéreas, o aeroporto de Altamira atinge um movimento sem precedentes e se torna um indicador da redução do isolamento da região em relação ao resto do país.

Pelas dificuldades de integração entre os centros da rede, a cidade de Altamira se constituiu a partir da oferta de serviços muito mais voltados à sua própria população interna, confirmando a argumentação de Rochefort (1998) a respeito das capitais regionais nos países subdesenvolvidos, quando afirma que “as trocas entre a cidade e a região são mais restritas; a cidade vive mais voltada para si mesma, numa situação por vezes qualificada como ‘situação insular’” (ROCHEFORT, 1998, p. 36). Com o asfaltamento da Transamazônica e com o conjunto técnico e institucional advindo da usina hidrelétrica, muitos esperavam uma virada econômica nos municípios mais próximos à usina hidrelétrica. Tanto nas ações da Norte Energia, quanto no discurso governamental, a tônica sempre foi a do “Desenvolvimento Regional Sustentável”, como se propunha na elaboração do PDRSX. Pelo menos em termos econômicos (e não baseados nos índices de qualidade de vida), a análise empreendida revelou uma dinâmica diferente, demarcando um caráter concentrador e não irradiador de desenvolvimento[141].

Pela análise do PIB municipal e de seus valores adicionados, percebeu-se um impacto mais localizado em Altamira (com maior crescimento dos valores absolutos) e em Vitória do Xingu (com maior incremento dos valores percentuais). O “Efeito Belo

[141] A ideia de desenvolvimento sugerida aqui está alinhada com o crescimento econômico medido a partir de indicadores mais gerais como o PIB Municipal. Não se descarta, portanto, a possibilidade de uma melhoria dos índices de qualidade de vida na região, porém tais índices dificilmente estariam atrelados ao crescimento dos fatores de mercado e sim por ações coordenadas em nível institucional sob o comando do Estado.

Monte" ocorre, portanto, de maneira diferenciada em ambas as unidades territoriais. Para o caso de Vitória do Xingu, relaciona-se à usina hidrelétrica em si, tendo em vista a ampliação do número de atividade e empresas associadas ao grande empreendimento, assim como os impostos decorrentes. Para o caso de Altamira, o impacto se dá especificamente no centro urbano e, apesar de ter relação com a usina hidrelétrica, apresenta uma série de fatores que se vinculam ao desenvolvimento de outras atividades, objetivados pelo expressivo aumento dos valores adicionados da indústria, dos serviços e dos impostos líquidos sobre produtos. Ainda no que se refere a esse caráter concentrador, percebeu-se uma relação inversamente proporcional entre distância e crescimento econômico, pois, por um lado, nas unidades territoriais mais próximas à usina hidrelétrica (Brasil Novo e Anapu), não se observa uma alteração importante no âmbito da RIA. Por outro lado, nas unidades mais distantes e situadas no eixo transversal da rede urbana (ligadas pela Transamazônica), percebe-se um crescimento econômico maior, mas por circunstâncias não diretamente relacionadas aos fatores advindos da usina hidrelétrica. São os casos de Pacajá, Uruará e Medicilândia, envolvidas há décadas no circuito da madeira, da produção agrícola e da pecuária extensiva.

Tal situação permite questionar a respeito do tipo de estímulo necessário ao desenvolvimento econômico regional. Na década de 1960, Santos (1965) alertava para as diferenças regionais dentro de uma mesma região metropolitana. Citando o caso de Vitória da Conquista – BA, salientava "a presença de numerosos estímulos de fora, materializados na paisagem e sensíveis na vida urbana, mas servindo, em maior parte, a cidade só, e aos que passam e vivem nela" (SANTOS, 1965, p. 162). Dada essa situação, o autor questionou quais seria as determinações necessárias para que os estímulos de fora sejam transmitidos, de fato, à hinterlândia, ao ponto de se gerar uma força regional relevante. Apenas o critério relativo à oferta de serviços não seria suficiente, segundo o autor:

> O que dá *força regional* não é apenas a presença de serviços, muitos dos quais *induzidos de interesses longínquos*, mas fatores intra-regionais: rede de transportes e comunicações; densidade demográfica e econômica; vida de relações regionais.
>
> Não esquecer, porém, de que alguns serviços podem atrair a população regional para o circuito de interesse urbano. Mas, isso se dará com os serviços induzidos de fora e sem apoio regional? Dificilmente (SANTOS, 1965, pp. 162-163, grifos do autor).

Como foi apresentado no Capítulo 5, a presença de Belo Monte reforçou a capacidade de Altamira em atender os demais centros locais pela ampliação do setor de serviços. Pela análise da ampliação da atividade empresarial, percebeu-se que apenas uma parcela das empresas criadas entre 2009 e 2014 possui relação direta com o empreendimento hidrelétrico. O maior contingente de firmas instaladas se vincula ao atendimento da população local/regional, tendo em vista a sua recente ampliação. Esse dado é relevante pelo fato de apontar um momento de transição econômica da cidade e não apenas uma situação contingencial. Por exemplo, as empresas ligadas aos serviços médico-hospitalares, aos serviços odontológicos, às atividades de educação superior, ao comércio de peças e acessórios para veículos, assim como à venda no atacado são algumas que podem permanecer por conta das possibilidades de atendimento da RIA.

Mas o desenvolvimento de um centro urbano (mesmo sendo o mais importante) não representa uma transferência desse estímulo para o interior da região, como salientou Santos (1965). Em vista disso, a situação insular da rede urbana (ROCHEFORT, 1998) é reforçada pela presença da usina hidrelétrica, sustentando as tendências ainda pretéritas de estruturação regional. Por essa razão, os nexos de re-estruturação da rede urbana estão muito mais no campo das permanências que nas rupturas, como se observa na passagem pouco significativa na direção *c → d do* modelo explicativo (ver Figura 37). Como exemplos dessa realidade, é possível citar: a) o reforço do enquadramento terciário a partir da ampliação dos serviços, incluindo os serviços públicos de saúde e educação e aqueles com maior raridade (peças para motores, veículos, serviços de atacado, equipamentos etc.); b) a ampliação da atividade financeira, em especial a partir da entrada de novos bancos privados, da abertura de novas agências e de postos de atendimento; c) a expansão das unidades empresariais na cidade de Altamira, com novas empresas instaladas e uma maior diversificação de atividades, notadamente vinculadas ao setor terciário da economia. Tratam-se, portanto, de mudanças importantes, mas não se mostram suficientes para alterar a qualidade da rede urbana ao ponto de romper os limiares entre a estruturação e a reestruturação.

Outros elementos, entretanto, já sinalizam uma abertura para o novo, como por exemplo: a) a instalação de novas infraestruturas vinculadas ao setor de transportes, com o asfaltamento da rodovia Transamazônica e a melhoria das condições de acessibilidade entre os centros da rede urbana; e b) a ampliação do

espaço de fluxos aéreos, com novas rotas e maior capacidade de atendimento de cargas e passageiros. Tais condições podem permitir a maior integração entre os centros da rede urbana, suscitando deslocamentos populacionais para fins de trabalho, estudo, compras e lazer, assim como para a aquisição de produtos e serviços entre Altamira e os demais centros da rede urbana. Porém, ao se avaliar a importância desses nexos em sua condição isolada, estes não se mostram suficientes para se pensar em uma nova realidade urbana na RIA, a não ser enquanto uma tendência bem distante. Seria possível, então, uma reestruturação da cidade sem uma reestruturação urbana equivalente? Pelo menos no que tange a realidade em estudo, com estímulos econômicos mais fortes baseados na atividade do Estado e do setor energético, essa resposta se mostra positiva.

Pelo que foi apresentado, a introdução da usina hidrelétrica de Belo Monte na região de influência de Altamira produziu alterações significativas e, de certo modo, determinantes para a modificação do papel da cidade no conjunto na rede urbana. Entretanto, é necessário ter em mente que nem todas as transformações que ocorrem na ordem contemporânea podem ser teorizadas de forma equivalente ao que acontece nas áreas de maior dinamismo do Brasil e do mundo. A esse respeito, qualquer tentativa de encaixe arbitrário tem grandes chances de insucesso, notadamente em realidades urbanas complexas e multifacetadas de inserção do capitalismo. Como adverte Demo (1987, p. 88) “a realidade certamente é mais complexa do que simples esquemas de análise”, havendo sempre a necessidade de se buscar novas formas de representa-la. A tese que ora se evidencia pode ser resumida, então, nas quatro sentenças a seguir:

(i) Os eventos suscitados a partir da introdução da usina de Belo Monte produzem alterações em diferentes escalas espaciais (da cidade e da rede urbana) e em diferentes temporalidades, estabelecendo nexos que se articulam tanto à estruturação (lógica anterior de constituição da cidade e da rede urbana, marcada pelas reminiscências do passado, da atividade mercantil e/ou da colonização dirigida) quanto à reestruturação (formas e relações que se conectam com maior força à ordem capitalista global, sobretudo por conta da maior abertura ao capital, à atividade mercantil e às novas formas de consumo). O modelo explicativo utilizado para se representar essa realidade foi denominado de “nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana”, que abarcou o conjunto de fenômenos relativos ao objeto de estudo em seu movimento, em sua projeção para o devir.

(ii) O papel da usina hidrelétrica na produção dessas transformações se resume a um duplo efeito: o efeito catalisador, que acelera processos antes adormecidos ou em fase inicial de constituição (como nas transformações do mercado imobiliário e na aceleração das atividades do setor terciário), e o efeito gatilho, que inicia relações, práticas e processos que antes não existiam nem mesmo enquanto tendência (como a criação de parques, as RUC e outros objetos novos). Esse último efeito é o que gera formas e conteúdos estranhos ao local e, geralmente, se articula à racionalidade imposta pelo empreendedor hidrelétrico.

(iii) Na escala intraurbana, as mudanças são substanciais, incisivas, pois implicam grandes deslocamentos, fortes mobilizações de pessoas, de objetos e de infraestruturas. Os fenômenos que surgiram após a instalação da usina hidrelétrica alteraram amplamente o quadro habitacional, incentivaram novas relações no mercado imobiliário, permitiram a entrada de novos agentes e expandiram territorialmente a cidade. Não seria exagero afirmar que nasce uma nova cidade dentro da cidade antiga, com formas e conteúdos impostos de fora ou mesclados com a realidade local. Por essa razão, alguns dos nexos de re-estruturação da cidade chegam a ultrapassar os limiares, traduzindo-se em uma realidade diferente do que se concebia anteriormente. Trata-se, entretanto, de uma metamorfose que ainda não se completou, já que a cidade antiga ainda subsiste e conserva uma parte importante de sua essência. Junto com as transformações recentes, vieram também as contradições da cidade capitalista (ou as velhas contradições em outras formas), objetivadas pelos conflitos relacionados ao uso do solo, pelas ocupações irregulares ao longo das rodovias e, concomitantemente, pela transformação da cidade em um amplo espaço de negócios imobiliários.

(iv) Na escala da rede urbana, a realidade advinda da instalação da usina hidrelétrica revela uma situação diferente da apresentada em relação a cidade em si. O conjunto de dados estatísticos, espaciais e econômicos apontam uma característica concentradora, que reforça a posição insular de Altamira diante da rede urbana. Mesmo com a ampliação da oferta de serviços em função dos novos negócios, não se observam as condições necessárias para a maior força regional: “rede de transportes e comunicações; densidade demográfica e econômica; vida de relações regionais” (SANTOS, 1965). O que se tem, até o presente momento, são efeitos de um estímulo externo e, mesmo com a permanência de alguns desses elementos, torna-se difícil prever um dinamismo mais intenso em médio prazo. Por isso, os nexos

da re-estruturação da rede urbana se encontram, muito mais, no campo da estruturação e de seus limiares, sem possibilidades de romper as barreiras em direção a uma realidade nova de constituição urbana. Recentemente, com o desenvolvimento das condições viárias, percebeu-se uma alteração sensível (objetivadas pelo maior acesso aos serviços de saúde), mas esse processo acabou por reforçar a dependência dos centros mais próximos à Altamira, reforçando ainda mais a tendência concentradora da rede urbana.

A cidade de Altamira e sua região de influência, que sempre estiveram envoltas em projetos criados sob a alcunha do desenvolvimento, mais uma vez se deparam diante de um grande empreendimento elaborado pelo Estado. A usina de Belo Monte surgiu em meio a um conjunto de eventos de grande magnitude, com efeitos diretos e incisivos na escala local, mas também com implicações que se estendem em nível regional, mobilizando diversos tipos de agentes e diferentes atividades. O tempo das transformações se deu de modo correlativo ao tempo do capital, rápido e objetivo, com objetos e ações que remetem a uma nova racionalidade. Apesar de se trazer, de modo claro, que a cidade e a região que ora se apresenta são diferentes daquelas que deram base à colonização dirigida na década de 1970 ou que sustentaram a atividade mercantil no século XIX, também não se pode afirmar uma mudança radical, um salto determinante, uma superação absoluta da ordem anterior. O que se tem, até o momento, são nexos que apontam uma direção, tal qual a Divina Comédia de Dante Alighieri, situados em algum lugar entre o inferno e o paraíso.

REFERÊNCIAS

ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de filosofia**. 2.ed. São Paulo: Mestre Jou, 1992.

ABRAMO, Pedro. **A dinâmica imobiliária. Elementos para o entendimento da espacialidade urbana**. In: Cadernos IPPUR/UFRJ. Ano III, n° Especial, Dezembro de 1989.

ABRAMO, Pedro. **Uma teoria econômica da favela: quatro notas sobre o mercado imobiliário informal em favelas e a mobilidade residencial dos pobres**. In: Cadernos IPPUR/UFRJ. Ano XVI, n2, ago-dez 2002

ABRAMO, Pedro. **A cidade com-fusa: a mão inoxidável do mercado e aprodução da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas**. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v.9 , n.2/Novembro de 2007.

ABRAMO, Pedro. **Mercados imobiliários urbanos**. Palestra no Evento SMH – IAB em 16 de junho de 2011.

ADALBERTO, Príncipe da Prússia. **Brasil: Amazonas – Xingu**. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia, 1977.

ALONSO, S; CASTRO, E. Processo de transformação e representações do rural-urbano em Altamira. In: CARDOSO, A. C. D. **O rural e o urbano na Amazônia: diferentes olhares em perspectivas.** Belém, ADUFPA, 2006.

ALTAMIRA. SECRETARIA DE PLANEJAMENTO. **Plano diretor de Altamira – Volume II: processo de revisão do Plano diretor de Altamira**. Altamira, Dezembro de 2010.

ALTHUSSER, Louis. **Ideologia e aparelhos ideológicos do Estado**. Tradução de Joaquim José de Moura Ramos. Lisboa: Editorial Presença/Martins Fontes, 1980.

ANDRADE, Thompson Almeida; LODDER, Celsius Antônio. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1979.

ARINI, J. **De kararaô a Belo Monte: um estudo sobre as narrativas das reportagens de revista**. [s.l.] Faculdade Cásper Líbero, 2013.

ARNAUD, Expedito. **Mudanças entre grupos indígenas tupi da região do Tocantins-Xingu.** Boletim do Museu Emílio Goeldi. N.84. 15 de Abril de 1983. ISSN: 0522-7291.

BBC BRASIL. **Crise muda perfil das exportações brasileiras**. Texto de Alessandra Corrêa. Atualizado em 9 de setembro, 2009 - 15:46 (Brasília) 18:46 GMT. Disponível em: http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2009/09/

BRASIL DE FATO. **Hiperurbanização chinesa é única responsável pela sustentação do capitalismo, afirma David Harvey**. Texto de Daniel Santini, do Le Monde Diplomatique Brasil. Publicado em 28 de Dezembro de 2015. Dsiponível em: https://www.brasildefato.com.br/node/33792/

BRASIL NOVO NOTÍCIAS. Famílias fazem protesto em frente à Caixa Econômica Federal. Em terça-feira, 16 de junho de 2015. Postagem de Valdemiro Silva. Disponível em: http://bnnoticia.blogspot.com.br/2015/06/

BASTIDE, Roger. **Usos e sentidos do termo estrutura nas ciências humanas e sociais**. São Paulo: EdUSP/Herder, 1971.

BATALLER, Maria Alba Sargatal. **O Estudo da gentrificação**. In: Revista Continentes (UFRRJ), ano 1, n. 1, 2012.

BATELLA, Wagner Barbosa. **Os limiares das cidades médias: reflexões a partir da cidade de Teófilo Otoni-MG**. 2013. 228 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia Urbana**. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

BECKER, Bertha Koiffmann. **Fronteira e urbanização repensadas**. Revista Brasileira de Geografia. v. 47. Rio de Janeiro, Dezembro de 1985. pp. 357-372.

_____. **Amazônia.** São Paulo: Editora Ática, 1990 (Série Princípios)

_____. A geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 2ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. pp. 271-307.

_____. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

BECKER, O. S. **Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia. contextos**, in: Castro, Iná Elias de et al., Explorações geográficas. Percursos no fim do século, Rio de Janeiro, Bertand, 1997, p. 319-367.

BERRY, Brian; GARRISON, William. **A note on central place theory and the range of good**. Eco. Geog. Vol.34, 1958. pp. 304-11

BEZERRA NETO, José Maria. De Porto de Moz a ponte seca. gente, espaço e tempo no Xingu oitocentista. In: SOUZA, César Martins de. e CARDOZO, Alírio (Orgs.). **Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades (Sec. XVII-XXI).** Belém: EDUFPA, 2008. pp. 97-120.

BOISER, Sérgio. **Globalización, Geografía política y Fronteras Globalization, Political Geography and Borders**. In: Anales de Geografía de la Universidad Complutense, nº 23, 2003. pp. 21-39 ISSN: 0211-9803.

BOTTOMORE, Tom. **Dicionário do pensamento marxista**. Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro. Jorge Zahar editor, 2012.

BORGES, Fabrini Quadros; BORGES; Fabricio Quadros. **Royalties minerais e promoção do desenvolvimento socioeconômico: uma análise do projeto Carajás no município de Parauapebas no Pará**. In: planejamento e políticas públicas/PPP, n. 36, jan./jun. 2011. pp. 63-86.

BRASIL. **Constituição da república dos estados unidos do Brasil**, de 24 de fevereiro de 1891.

BRASIL. SERVIÇO FEDERAL DE HABITAÇÃO E URBANISMO (SERPHAU). **Relatório Preliminar de desenvolvimento integrado do município de Altamira.** São Paulo, 1970.

BRASIL. INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. **Projeto integrado de colonização Altamira – I**. Brasília, 31 de março de 1972.

BRASIL. SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. **POLAMAZÔNIA – Altamira.** 2ed. Belém, 1976.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS MINAS E ENERGIA. **Plano Nacional de Energia Elétrica 1987/2010: Relatório Executivo**. Rio de Janeiro, Dezembro de 1987.

_____. **Usina de Itaipu: histórico**. Disponível em <https://www.itaipu.gov.br/nossa-historia> acesso em: 23/10/2014. (2014b)

BRASIL. AGENCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA. **Energia Hidráulica. Atlas de energia elétrica do Brasil**. Brasília, 2008.

BRASIL. MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA. **Projeção da demanda de energia elétrica para os próximos 10 anos (2015-2024)**. Rio de Janeiro, fevereiro de 2015.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Habitação Departamento de Desenvolvimento Institucional e Cooperação Técnica. **Empreendimentos do Programa Minha Casa, Minha Vida - Faixa 1 - Modalidade Empresas**. Planilha: Excel, 2016

BRAUDEL, Fernand. **Escritos sobre história**. São Paulo Perspectiva, 1978.

BRENNER, Neil. **The urban question as a Scale Question: reflections on Henri Lefebvre, Urban Theory and the Politics of Scale**. International Journal of Urban and Regional Research Volume 24.2, June 2000. pp. 361-378.

BROWDER, John O. GODFREY, Brian. **Cidades da Floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira**. 1ª ed. Manaus: EDUA – Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.

BURGESS, Ernest Watson. El crecimiento de la ciudad: introducción a un Proyecto de investigación. In: THEODORSON, G. A. **Estudios de ecologia humana**. Barcelona: Editorial Labor, 1974.

BURGESS, Ernest Watson. The Growth of City: An Introduction to a Researsh Project. In: PARK, Robert; BURGESS, Ernest; McKenzie, Roderick. **The City**. Chicago e Londres: Universidade de Chicago, 1984.

CÂMARA; Gilberto, MONTEIRO, Antônio Miguel Vieira. **Análise espacial do processo de urbanização na Amazônia** (Relatório Técnico). Instituto Nacional de Pesquisas espaciais, Dezembro de 2001.

CAMPOS; Américo e ABREU; Lindolphu. **O município de Souzel**. Belém: TYP. da Livraria Escolar, 1909.

CARDOZO, Alírio. História como espetáculo: a missão da companhia de Jesus nas águas do Xingu – 1631. In: SOUZA, César Martins de; CARDOZO, Alírio (Orgs.). **Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades (Sec. XVII-XXI)**. Belém: EDUFPA, 2008. pp. 17-34

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)produção do espaço urbano**. 1ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2000.

CASTELO BRANCO, Maria Luísa. Cidades médias no Brasil. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar. (Orgs.). **Cidades Médias: produção do espaço urbano e regional.** 1ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006. pp. 245-278.

CASTRO, Edina. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: CASTRO, Edna (Org.). **Cidades na floresta**. São Paulo, Annablume, 2008.

CATELAN, Márcio José. **Heteraquia urbana: interações espaciais interescalares e cidades médias**. Ed. Cultura Acadêmica: São Paulo, 2013.

CAVALCANTI, Flávio Costa. **O processo migratório na Amazônia vinculado à mobilidade pelo trabalho – o caso da UHE de Tucuruí**. In: Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005.

CCBM - CONSÓRCIO CONTRUTOR BELO MONTE. **Lista de admissões em relação alfabética**. Planilha: Excel, 2014.

CHAMBOULEYRON, Rafael. O sertão dos Taconhapé. Cravo, índios e guerras no Xingu seiscentista. In: SOUZA, César Martins de. e CARDOZO, Alírio (Orgs.). **Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades (Sec. XVII-XXI).** Belém: EDUFPA, 2008. pp. 51-74

CHRSTALLER, Walter. **Central places in southern Germany**. Estados Unidos: Library of congress catalog card, 1968

CLARCK, David. **Introdução à geografia urbana**. 2ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1982.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. Corporação, Práticas Espaciais e Gestão do Território. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 3, p. 115-122, jul/set, 1992.

_____. Identificação dos centros de gestão do território no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, v. 57, n. 1, p. 83-102, jan./mar. 1995. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/.

_____. **Rede urbana e formação espacial: uma reflexão considerando o Brasil**. Território, Rio de Janeiro: Garamond, ano V, n.8, p.121-129, jan./jun.2000a.

_____. **Região e organização espacial**. 7ed. São Paulo: Ática, 2000b.

_____. **Estudos Sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006a.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO; Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações Geográficas**. 2ed. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2006b.

_____. **Diferenciação sócio-espacial, escalas e práticas espaciais**. CIDADES, v. 4, n. 6, 2007a, p. 62-72.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. 1ed. São Paulo, Expressão Popular, 2007b. pp. 23-34.

_____. **Trajetórias geográficas**. 7ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

COSTA, Ériko Fabrício Nery da. **Periferização, dispersão e fragmentação urbana em cidades intermediárias da Amazônia: o caso de Altamira-PA**. 2013. 159f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, da Universidade da Amazônia. Belém.

COUDREAU, Henri. **Viagem ao Xingu**. São Paulo: Editora da USP, 1977.

DEMATTEIS, G. **Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas**. In: JAVIER MONCLÚS, F. (Ed.). La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998. (Urbanitats. Urbanismo,ciudad, historia, 1).

ELETROBRÁS. **Estudo de impacto ambiental – EIA, Relatório de impacto ambiental da Usina Hidrelétrica de Belo Monte – RIMA Belo Monte**. Brasília, 2009.

ELETROBRÁS. Relatório anual e de sustentabilidade. Composição acionária da empresa. Obtido em: http://www.eletrobras.com/relatorio_sustentabilidade_2013/

ELIAS, Denise; PEQUENO, Renato. Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais. In: SPOSITO; Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (Orgs.). **Cidades médias, agentes econômicos e reestruturação urbana e regional**: Passo Fundo e Mossoró. 1ed. São Paulo, Expressão Popular, 2010.

ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOARES, Beatriz Ribeiro (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional – Tandil e Uberlândia**. São Paulo: Expressão Popular, 2010

ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOARES, Beatriz Ribeiro (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional – Campina Grande e Londrina.** São Paulo, Outras Expressões, 2013. (Geografia em Movimento).

ENGELS, Friedrich. **Anti-Dühring**. Edição Ridendo Castigat Mores. Versão para ebook. Disponível em <www.jahr.org>

ENGELS, Friedrich. **Sobre a questão da moradia**. Tradução de Nélio Schneider. 1ed. São Paulo: Boitempo, 2015 [1873].

EUFRASIO, Mário A. **Estrutura Urbana e Ecologia Humana: a Escola Sociológica de Chicago (1915-1940)** - Curso de Pós-Graduação em Sociologia da USP/Editora 34, São Paulo, 1999.

FIGUEIRA NETTO, Carlos Alberto Moya; FRANCO, Hélio Costa de Barros; REZENDE, Paulo Fernando Vieira Souto. **AHE Belo Monte – Evolução Dos Estudos**. XXVII Seminário Nacional De Grandes Barragens, p. 1–16, 2007.

FOUCAULT, Michel. **As palavras e as coisas**. Tradução de Salma Tannus Muchail. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

GEDTAM. Grupo de Estudos Desenvolvimento e Dinâmicas territoriais na Amazônia**. Tendências de crescimento na cidade de Altamira**. Relatório de trabalho de campo. Altamira: Universidade Federal do Pará, 2014.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963. (Coleção o Brasil urbano)

GIDDENS, Anthony. **Novas regras do método sociológico: uma crítica positiva às sociologias interpretativas**. 2ed. Lisboa: Gradiva, 1996.

_____. **A constituição da sociedade**. Tradução Álvaro Cabral. 2ed. São Paulo, Martins Fontes, 2003.

GOMES, Paulo C. da C. **O conceito de região e sua discussão**. In: CASTRO, Iná E; GOMES, Paulo C.; CORRÊA, Roberto L. Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2000, p. 49-76.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. Cidades médias, **novos espaços produtivos e reestruturação do espaço urbano em Uberaba-MG**, Confins [En ligne], 25 | 2015, mis en ligne le 05 novembre 2015, consulté le 25 octobre 2016. URL : http://confins.revues.org/10407 ; DOI : 10.4000/confins.10407

GOMEZ, Flavio Alcaraz. **Transamazônica a redescoberta do Brasil.** São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

GOTTDINIER, M. **A produção social do espaço urbano**. 2. ed. 1ª reimp. São Paulo: Edusp, 2010.

HAGGETT, Peter; CHORLEY, Richard J. **Sócio-economic Models in Geography, University paperbacks**, London, 1967.

HARRIS, Chauncy; ULLMAN, Edward. **The Nature of Cities**. The Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 252, pp. 7-17, 1945.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo, HUCITEC, 1980.

_____. **Condição pós-moderna**. 1ed. São Paulo: Loyola, 2005a.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo, Annablume, 2005b.

_____. **Os limites do capital.** Tradução de Magda Lopes. 1ed**.**. São Paulo: Boitempo, 2013. v. 1

HERRERA; José Antônio; GUERRA, Gutemberg. **Exploração Agrícola Familiar e o Processo de Ocupação da Região Transamazônica**. Programa de Pós-graduação em Agricultura Amazônica -MAFDS, 2006.

HERRERA, José Antônio. **Desenvolvimento capitalista e realidade da produção agropecuária familiar na Amazônia**. 2012. 344 f. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia.

HOYT, Homer. **The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities**. Federal Housing Administration, Washington, 1939.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro, 1966.

_____. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro, 1972.

_____. **Região de influência das cidades**. Rio de Janeiro, 1987.

_____. **Região de influência das cidades.** Rio de Janeiro, 1993.

_____. **Região de influência das cidades: 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **População municipal entre 1872 e 2010**. Planilha (MS Excel). 2010a. Acesso em: http://www.ibge.gov.br/.

_____. **Censo demográfico 2010: Aglomerados subnormais** – primeiros resultados. Rio de Janeiro, 2010b. ISSN: 0104-3145.

_____. **Divisão urbano-regional: procedimentos operacionais**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

_____. **Acervo Fotográfico do IBGE.** 2015. Acesso em: http://biblioteca.ibge.gov.br/

_____. **PIB dos Municípios Brasileiros 2010-2013**. Planilha (MS Excel). 2016. Acesso em: http://www.ibge.gov.br/.

IDESP. INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E AMBIENTAL DO PARÁ. Produto Interno Bruto dos Municípios paraenses. 2012.

JAPIASSÚ, Hilton; MARCONDES, Danilo. **Dicionário básico de Filosofia**. 3ed. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2006.

JORNAL ESTADÃO. **Altamira enfrenta a ressaca de Belo Monte**. Texto de Renée Pereira em 2 Abril 2016 Disponível em: http://economia.estadao.com.br/

JUNGHANS, Miriam Elvira. **Avis rara: a trajetória científica da naturalista alemã Emília Snethlage (1868-1929) no Brasil**. 2009. 152f. Dissertação (mestrado). Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro.

KRÄUTLER, Eurico. **Sangue nas Pedras**. Edições Paulinas, 1979

LEDRUT, Raymond. **Sociologia Urbana**. São Paulo: Companhia Editora Forense, 1971.

LEFEBVRE, Henry. **De lo rural a lo urbano**. 2ed. Barcelona: Cultura Libre, 1973.

_____. **Lógica Formal, lógica dialética**. 3ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983 [1969].

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte, Editora da UFMG, 1999.

_____. **La production de l'space**. 4ed. Paris: Anthropos, 2000

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **As estruturas elementares do parentesco**. Petrópolis: Vozes, 1982.

MACHADO, Lia Osório. **Urbanização e Mercado de Trabalho na Amazônia Brasileira**. In: Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, Ano XIII, No 1, 1999, p. 109-138.

MAB NACIONAL. **Famílias que lutam por moradia sofrem reintegração de posse em Altamira**. Publicado em ter, 26/05/2015 - 09:30. Conteúdo disponível em: http://www.mabnacional.org.br/

MALAGUTI, Gustavo Abreu. **Regulação do setor elétrico brasileiro: da formação da indústria de energia elétrica aos dias atuais**. In: Textos para discussão/UFF-Economia. Dezembro/2009 ISSN: 1519-4612

MARX, K. **Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. Tradução de Florestan Fernandes. 2ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

_____. **O capital: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital.**Tradução da Rubens Enderle. São Paulo, Boitempo, 2013.

MCKENZIE, R. D. El ambito de la Ecologia Humana. IN: THEODORSON, G. A. ed. **Estudios de Ecologia Humana**, Barcelona: Ed. Labor, 1º vol., 1974. p. 57-68

MELAZZO, Everaldo Santos. **Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil**. In: Mercator, Fortaleza, v. 12, número especial (2)., p. 29-40, set. 2013. ISSN 1984-2201

MENDOZA, J. G., JIMENEZ, J. M., CANTERO, N. O. (orgs). **El pensamiento geográfico. Estudio Interpretativo y Antologia de Textos** (De Humboldt a las tendências radicales). Madri: Alianza Editorial, 1982.

MILDER, Ron. **Uma nova rodovia para Altamira: o desenvolvimento de Altamira e de sua região após a construção da transamazônica**. 1987. Tese (doutorado). Nijmegen (resumo em português).

MIRANDA NETO, José Queiroz de. **Mobilidade do trabalho e reestruturação urbana em cidades médias: UHE Belo Monte e as transformações na cidade de Altamira-PA** In: III Simpósio Internacional Cidades Médias – III CIMDEPE (apresentação oral), 2015.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista**. 2013. 305 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2013. Disponível em: http://hdl.handle.net/11449/105090 .

MONTE-MOR, Roberto luís de. Urbanização extensiva e lógica de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, Milton et. al. (orgs.) **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994 (pp. 169-181)

MORAES, Rinaldo Ribeiro. **A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha**. 2007. 216f. Tese (doutorado). Núcleo de altos estudos amazônicos. Universidade Federal do Pará. Belém.

MTE. Ministério do Trabalho e Emprego. **Cadastro Geral de Empregados e Desempregados - CAGED: Perfil do** Município – Altamira, 2015 Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/>. Acesso em: 15/07/2015.

NORTE ENERGIA S.A. **Plano Básico Ambiental da Usina Hidrelétrica de Belo Monte**. 2011.

_____. **Norte Energia investe R$ 102 milhões em região de Belo Monte até setembro**. 2011. Disponível em: < http://norteenergiasa.com.br/>, acesso em 10/12/2015b.

_____. **Apresentação da Comissão de Reassentamento Urbano. Altamira-Pa.** 2012. 28 slides: color. Slides gerados a partir do software PowerPoint.

_____. **Caderno de Preços: zona urbana de Altamira**. Maio de 2013b.

_____. **Relatório final consolidado do 2º semestre de 2014: projeto de reassentamento**. Agosto de 2014b.

_____. **Composição acionária da Norte Energia**. 2015a. Acesso em: http://norteenergiasa.com.br/site/portugues/composicao-acionaria/

_____. **Resposta ao jornal O Globo**. 2015b. Disponível em: < http://norteenergiasa.com.br/>, acesso em 10/12/2015b.

_____. **Relatório final consolidado do 2º semestre de 2015: projeto de reassentamento**. Agosto de 2015c.

OLIVEIRA, José Aldemir; SCHOR, Tatiana. Das cidades da natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da Costa (Orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008, p. 15-26.

OPERADOR NACIONAL DO SISTEMA. **Conheça o sistema**. 2015. Acesso em: http://www.ons.org.br/conheca_sistema/

ORSI, Rafael A. **Cidades médias paulistas e qualidade de vida: estudo comparado entre cidades de diferentes portes**. In: Anais do Encontro de Geógrafos da América Latina. Lima, 08 a 12 de abril de 2013.

PARÁ. SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL. **Perfil urbano de Altamira: caracterização / proposta / proposta de investimento**. Belém, 1981.

PARK, Robert. Ecología Humana. IN: THEODORSON, G. A. ed. **Estudios de Ecologia Humana**, Barcelona: Ed. Labor, 1º vol., 1974. p. 57-68

PERROUX, François. **O conceito de pólo de desenvolvimento**. In: Urbanização e regionalização, relações com o desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: IBGE, 1978. pp. 96-110.

PIAGET, J. **O Estruturalismo**. Difel São Paulo, 1979.

PORTAL G1. **Obra de hidrelétrica faz triplicar preço de aluguel na região de Belo Monte**. 2011. Acesso em: http://g1.globo.com/economia.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

REVISTA EXAME. **Gol inicia voos para Carajás e Altamira**. 01 de Outubro de 2014. Disponível em: <http://www.exame.com/topicos/gol/>, acesso em 20/11/2015.

REZENDE, Tadeu Valdir Freitas de. **A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial: a definição de fronteiras**. 2006. 352f. Tese (doutorado). Departamento de História Econômica da USP, São Paulo.

RIBEIRO, G, L. **¿Cuánto más grande mejor? Proyectos de gran escala: una forma de producción vinculada a la expansión de sistemas económicos**. Desarrollo Econômico, v. 27, nº 105, junio 1987.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Redes, interações e papéis dos centros urbanos na região nordeste do Pará, Brasil**. In: anais do XVI ENANPUR. Belo Horizonte, 2015. pp. 1-16.

RIBEIRO, Luiz César Queiroz. **Notas sobre a renda da terra urbana**. In: Cadernos IPPUR. Ano I, n.1, jan-abr 1986.

RICHARDSON, Harry. **Economia regional: teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional**. Tradução de Guimarães Cupertino. Rio de Janeiro: ZAHAR EDITORES, 1975.

ROCHA, G. M. **Todos convergem para o lago! Hidrelétrica de Tucuruí, municípios e território na Amazônia**. Belém: NUMA/UFPA, 2008.

ROCHA, G. M; GOMES, C. B. A construção da usina hidrelétrica e as transformações espaciais na região de Tucuruí In: TRINDADE JR., S. C.; ROCHA, G. M. (Orgs.). **Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local.** Belém: Paka-Tatu, 2002. p. 13-23.

ROCHEFORT, Michel. **Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região**. Tradução de Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Hucitec, 1998.

RODRIGUES, Eubia Andrea. **Rede Urbana do Amazonas: Tefé como cidade média de responsabilidade territorial.** Dissertação de Mestrado: Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas, 2011.

RODRIGUES, Roberta Menezes et al. **Urbanização das Baixadas de Belém-PA: transformações do habitat ribeirinho no meio urbano**. XV Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. 2013.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e a moradia na era das finanças.** 1ed. São Paulo, Boitempo, 2015.

ROLNIK, Raquel; FRÚGOLI JR, Heitor. **Reestruturação urbana da metrópole paulistana: a Zona Leste como território de rupturas e permanências**. In: Cadernos Metrópole n. 6, pp. 43-66, 2º sem. 2001.

RONCAYOLO, Marcel. **La ville et ses territoires**. Paris: Gallimard, 1982.

ROSA, L.P; SCHAEFFER, R. A política energética brasileira. In: SANTOS, Leinad Ayer de O.; ANDRADE, Lúcia M. M. de. (Orgs.). **As hidrelétricas do Xingu e os povos indígenas.** São Paulo: Comissão Pró-índio, 1988. p. 53-58

RUSSEL, Bertand. **Introdução à Filosofia matemática**. Edição e tradução de Augusto J. Franco de Oliveira (CEHFC/UE). 1ed (provisória), Janeiro de 2006.

SANTOS, Milton. **A cidade como centro de região: definições e métodos de centralidade**. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1959.

_____. **A cidade nos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1965.

_____. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método.** Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, n 54, p. 35-59, jun. 1977

_____. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Tradução de Myrna T. Rego Viana. Rio de Janeiro. F. Alves, 1979.

_____. **Técnica, espaço e tempo: Globalização e meio técnico, científico, informacional.** 4ed. São Paulo, Editora Hucitec, 1998.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999

_____. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

_____. **Da totalidade ao lugar**. 1ed. 1ª reimpr. São Paulo Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **A urbanização brasileira.** 5ed. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

_____. **Por uma Geografia Nova. Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica.** 1ed. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS M & SILVEIRA M L. **O Brasil: território e sociedade no início do século** XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Roberto. **História Econômica da Amazônia (1800-1920**). São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

SANTOS, César Simoni. **A fronteira urbana: urbanização, industrialização e mercado imobiliário no Brasil**. São Paulo: PPGH-USP/ FAPESP/ Annablume, 2015.

SATHLER, Douglas; MONTE-MOR, Roberto; CARVALHO, José Alberto Magno. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia Brasileira. In: **Nova Economia**. n.19(1) Jan-Abril de 2009.

SAUSSURE, F. **Curso de linguística geral**. 26ed. São Paulo: Cultrix, 2006.

SCHOR, Tatiana; MORAES, André de Oliveira. O papel dos núcleos urbanos na manutenção da vida. In: Gustavo Viera Peixoto Cruz; Saulo Andrade. (Org.). **Rio Negro, Manaus e as Mudanças no Clima**. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2008, v., p. 47-52.

SCHOR, Tatiana; Costa, Danielle Pereira; OLIVEIRA, José Aldemir. Cidades, Rede Urbana e desenvolvimento na Amazônia dos grandes rios. In: TRINDADE JR. Saint-Clair; CARVALHO, Guilherme; MOURA, Aldebaran; GOMES NETO, João (Orgs).

Pequenas e médias cidades da Amazônia. FASE/Instituto de ciências sociais aplicadas da UFPA, Observatório Comova, 2009.

SCOTT, Allen; STORPER, Michael. **The nature of cities: the scope and limits of Urban Theory**. In: International journal of urban and regional research, Volume 39, Issue 1, Version of Record online: 30 Mar 2014. http://doi:10/1468-2427.12134.

SEPLAM. Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Altamira. **Estimativa da população urbana de Altamira a partir do acesso aos serviços médico-hospitalares**. Altamira-Pa, 2012.

SEVÁ, Oswaldo. Obras na volta grande do Xingu: um trauma histórico provável In: SANTOS, Leinad Ayer de O.; ANDRADE, Lúcia M. M. de. (Orgs.). **As hidrelétricas do Xingu e os povos indígenas.** São Paulo: Comissão Pró-índio, 1988. p. 25-41

SERRA, Geraldo. **O espaço natural e a forma urbana**. São Paulo: NOBEL, 1987.

SILVA, João Marcio Palheta da. **Território e Mineração em Carajás**. 1ed. Belém: GAPTA/UFPA, 2013.

SILVA; César Pinto da; CUNHA, Marly Solange Carvalho da. **Os josés na república: alguns apontamentos sobre poder, dominação e tensões sociais no interior do Estado do Pará (1889-1928)**. In: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH**.** São Paulo, julho 2011. pp. 01-15.

SMOLKA, M. O. **O capital incorporador e seus movimentos de valorização**. Rio de Janeiro: 1987. (Cadernos IPPUR/UFRJ).

SOBARZO, Oscar. Passo Fundo: cidade média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio. In: SPOSITO; Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (Orgs.). **Cidades médias, agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró**. 1ed. São Paulo, Expressão Popular, 2010.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social**. Tradução: Vera Ribeiro; revisão técnica, Bertha Becker, Lia Machado.2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e Filosofia. Contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: Unesp, 2004.

_____. **Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no estado de São Paulo**. In: IX Coloquio Internacional de Geocrítica: los problemas del mundo actual. Soluciones y alternativas desde la Geografíay las ciencias sociales. Porto Alegre, 28 de mayo 1de junio de 2007.

SPOSITO, Eliseu Savério; SILVA, Paulo Fernando Jurado da. **A Geografia e Jan Bitoun**. GeoAtos, Departamento de Geografia da FCT/UNESP, Presidente Prudente, n. 12, v.2, julho a dezembro de 2012, p. 105-115.

SPOSITO, E. S. e SPOSITO, M. E. B. Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias In: **Anais do XII Seminário Internacional RII**. Belo Horizonte, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Urbanização e Cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: GAsPERR – FCT/UNESP, 2001. p. 609-643.

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

_____. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (ORGs.). **A produção do espaço urbano**. São Paulo: Contexto, 2012.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro. (orgs.). Uma rede de pesquisadores, sua pesquisa e o caminho partilhado. In: SPOSITO; Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (Orgs.). **Cidades médias, agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró**. 1ed. São Paulo, Expressão Popular, 2010.

_____. **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília**. São Paulo: Expressão Popular, 2012, p.161-279.

_____.**Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Campina Grande e Londrina**. São Paulo: Expressão Popular, 2013

_____. **Cidades médias, agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Marabá e Los Ángeles**. São Paulo, Cultura Acadêmica, 2016.

SUERTEGARAY, Dirce Maria. **Espaço geográfico uno e múltiplo**. In: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona Depósito Legal: B. 21.74198 Nº 93, 15 de julio de 2001 ISSN: 11389788.

STEINEN, Carl Von. **O Brasil central: expedição em 1884 para a exploração do rio Xingu**. São Paulo - Rio de Janeiro – Recife - Porto Alegre: Companhia Editorial Nacional, 1942.

STEWART, Ian. **Os maiores problemas matemáticos de todos os tempos**. Tradução de George Schlesinger. Rio de Janeiro: ZAHAR, 2014.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. **A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios**. Revista ACTA Geográfica, ANO II, n°3, jan./jun. de 2008. p.59-83. ISSN: 1980-5772

TEIXEIRA, Carlos Corrêa. **O aviamento e o barracão na sociedade do seringal: estudo sobre a produção extrativa de borracha na Amazônia**. 1980. Dissertação (mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade do Estado de São Paulo. São Paulo.

THÉRY, Hervé; MELLO-THÉRY, Aparecida de. **O sistema elétrico brasileiro**. Confins [En ligne], 26 | 2016, mis en ligne le 02 mars 2016, consulté le 26 octobre 2016. URL : http://confins.revues.org/10797 ; DOI : 10.4000/confins.10797

TOPALOV, Christian. **Análise do ciclo de reprodução do capital investido na produção da indústria da construção civil**. In: FORTI, Reginaldo. Marxismo e urbanismo capitalista: textos críticos. São Paulo: Livraria editora ciências humanas, 1979.

TOURINHO, Helena 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 JÚNIOR, Saint Clair Cordeiro da. Das "cidades na floresta" às "cidades da floresta": espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia Brasileira. In: **Papers do NAEA**, n° 321, Belém, Dezembro de 2013. pp. 1-22.

TRINDADE JR, Saint Clair Cordeiro da. et al. Uma cidade média na Amazônia oriental: a centralidade urbano-regional de Marabá no sudoeste do Pará. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro. (orgs.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Marabá e Los Angeles**. São Paulo: Expressão Popular, 2016.

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

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. Et al. Das "janelas" às "portas" para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas da Amazônia. In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. TAVARES, Maria Goretti da Costa (Orgs). **Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; ROSÁRIO, Bruno Angelim do.; COSTA, Gleice Kelly Gonçalves da.; LIMA, Michel Melo de. **Espacialidades e temporalidades urbanas na Amazônia ribeirinha: mudanças e permanências a jusante do rio Tocantins.** Revista ACTA Geográfica, n. 1994, p. 117–133, 2011

ULLMAN, Edward. **Geography as Spatial Interaction**. University of Waschington Press, 1980.

UMBUZEIRO. A. U. B; UMBUZEIRO, U. M. U. **Altamira e sua história**. 4ed. Belém, Ponto Press, 2012.STEINEN, 1942.

URUARÁ EM FOCO. **Resecom é alvo de várias denuncias em Altamira**. Em quinta-feira, 30 de janeiro de 2014. Texto de Felype Adms. Conteúdo Disponível em: http://uruaraemfoco.blogspot.com.br/2014/01

VASCONCELLOS, Lélia Mendes de; MELLO, Maria Cristina Fernandes de. **Terminologias em busca de uma identidade**. Revista Rua, Salvador, ano 4, v. 1, n. 8, p. 60-6, jul./dez. 2003

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para um debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. **A cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

WEINSTEIN, Bárbara. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)**. São Paulo: Hucitec; EDUSP, 1993.

WHITACKER, A. M. **Centralidade intraurbana e morfologia em cidades médias: transformações e permanências**. In: SEMINARIO INTERNACIONAL RII y IV TALLER DE EDITORES RIER, 6, 2010, Mendoza, Argentina. Anales del XI Seminario Internacional RII y IV Taller de Editores RIER. Mendoza: Universidad Nacional del Cuyo, 2010. p.1 – 20

WOLKOWITSCH, Maurice. **Géographie des transports: aménagement et environnement** /Maurice Wolkowitsch. Paris: Armand Colin, 1992. 191 p.