



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
FACULDADE DE GEOGRAFIA
CAMPUS DE ALTAMIRA**

ANTONIO RENE SILVA

**REDE URBANA E CIDADES PEQUENAS DA TRANSAMAZONICA: O CASO DE
BRASIL NOVO**

ALTAMIRA/PA
2022

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

R399r Rene Silva, Antonio.
 REDE URBANA E CIDADES PEQUENAS DA TRANSAMAZONICA: O
 CASO DE BRASIL NOVO / Antonio
 Rene Silva. — 2022.22 f. : il.
 color.

 Orientador(a): Prof^ª. Dra. José Queiroz de Miranda Neto Trabalho de Conclusão
 de Curso (Graduação) - Universidade
 Federal do Pará, Campus Universitário de Altamira, Faculdade de Geografia ,
 Altamira, 2022.

 1. Rede urbana. 2. Brasil Novo. 3. Agropecuária. I. Título.

CDD 910.133

ANTONIO RENE SILVA

**REDE URBANA E CIDADES PEQUENAS DA TRANSAMAZONICA: O CASO DE
BRASIL NOVO**

Trabalho de Conclusão de Curso, orientado pelo Prof.º Dr. Jose Queiroz de Miranda Neto, apresentado ao Curso de licenciatura em Geografia na Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do grau de licenciatura em Geografia.

ALTAMIRA/PA
2022

ANTONIO RENE SILVA

**REDE URBANA E CIDADES PEQUENAS DA TRANSAMAZONICA: O CASO DE
BRASIL NOVO**

Trabalho de Conclusão de Curso, orientado pelo Prof.º Dr. Jose Queiroz de Miranda Neto, apresentado ao Curso de licenciatura em Geografia na Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do grau de licenciatura em Geografia.

APROVADO EM: 22/12/2022

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Queiroz de Miranda Neto
Orientador – UFPA

Prof. Dr. Wellington de Pinho Alvarez
Examinador Interno – UFPA

Prof. Dr. Gabriel Alves Veloso
Examinador Interno – UFPA

ALTAMIRA/PA
2022

AGRADECIMENTOS

Primeiramente quero agradecer a Deus por todas as oportunidades que tive, pelos desafios enfrentados e as vitórias conquistadas; não posso deixar de fora o quadro de professores que fizeram parte da minha trajetória acadêmica, sem cada um deles nada seria possível, tanto pelas aulas, ricas em conhecimentos, quanto aos conselhos a respeito das decisões a se tomar. Encerro este ciclo com a certeza de que cada momento valeu muito a pena, e que a experiência que levo daqui fará total diferença não somente na carreira profissional, mas será alicerce para o ser.

Com tamanha felicidade agradeço aos meus pais, esposa e minha família em geral pela parceria e por acreditarem em mim. Aos meus amigos e colegas de classe agradeço a troca de conhecimento e o companheirismo de todos os dias. Que essa graduação seja um degrau de muitos a subir na escada da evolução profissional da minha e das nossas vidas.

REDE URBANA E CIDADES PEQUENAS DA TRANSAMAZONICA: O CASO DE BRASIL NOVO

Discente: Antônio Renê Silva

Orientador: José Miranda de Queiroz Neto

RESUMO

O presente trabalho aborda os fatores históricos e a dinâmica atual da rede urbana polarizada por Altamira, destacando o centro urbano de Brasil Novo, abordando fatores econômicos desse centro localizado no estado do Pará. Para fins de análise, tomo com ponto de partida a seguinte pergunta de pesquisa: qual o papel de Brasil novo na rede urbana polarizada por Altamira? De modo a buscar as explicações que definem as funções e características desse centro nesta realidade regional. Como objetivo, pretende-se, analisar o papel do centro urbano de Brasil novo na rede urbana polarizada por Altamira, de modo a encontrar as suas funções prioritárias. A abordagem de estudo é focada no processo de formação histórica do município, tendo em vista que ele possui desempenho expressivo concentrado no setor agropecuário, utilizarei como fonte de dados as informações do censo agropecuário e algumas entrevistas com produtores, de modo a entender como estes agentes se relacionam com a rede urbana de Altamira.

Palavras-Chave: Rede urbana, Brasil Novo, agropecuária

ABSTRACT

The present work addresses the historical factors and the current dynamics of the urban network polarized by Altamira, highlighting the urban center of Brasil Novo, addressing economic factors of this center located in the state of Pará. For analysis purposes, I take as a starting point the following research question: what is the role of new Brazil in the urban network polarized by Altamira? In order to seek the explanations that define the functions and characteristics of this center in this regional reality. As an objective, we intend to analyze the role of the urban center of Brasil Novo in the urban network polarized by Altamira, in order to find its priority functions. The study approach is focused on the process of historical formation of the municipality, considering that it has an expressive performance concentrated in the agricultural sector, I will use as a data source the information of the agricultural census and some interviews with producers, in order to understand how these agents relate to the urban network of Altamira.

Keywords: Urban network, New Brazil, agriculture

Introdução

Quando discutimos rede urbana estamos falando de uma cadeia de núcleos com algum aspecto e interesse em comum, porém no que diz respeito a comparação de redes na grande extensão territorial do Brasil, podemos nos deparar com uma diversidade em alta escala. Em cada conjunto de núcleos urbanos, temos aspectos e interesses semelhantes como já falado anteriormente, porém podendo cada núcleo desempenhar um papel específico, trabalhando assim da sua forma para o benefício de si e da rede como um todo.

Independente de tamanho, cada centro urbano que compõe uma rede sempre terá seu papel mediante a sociedade. Esse entendimento sobre a correlação de dimensão e papel do município é de grande importância. Segundo (SPOSITO, 2010), antes o discurso de cidades médias e pequenas, e também sua análise nos estudos geográficos, quase sempre estiveram associadas à ideias de: tamanho das cidades, classificação da importância de seus papéis, e constituição de redes urbanas hierárquicas, não sendo pautada a capacidade da interrelação existentes entre as redes urbanas.

Diante da grande possibilidade de estudo de caso no que se refere a rede urbana e diversos aspectos que possa ser estudado, irei no presente trabalho abordar fatores históricos e a dinâmica atual da rede urbana polarizada por Altamira, destacando o centro urbano de Brasil Novo, abordando fatores econômicos desse núcleo localizado na região norte do Brasil, situado na Mesorregião do Sudoeste Paraense, envolvido pela floresta amazônica e com grande potencial econômico. Para ser mais preciso, pautarei a configuração econômica do município e da rede urbana de Altamira-PA, cidade polo, localizada às margens do rio Xingu.

Tendo em vista a rede urbana em questão e o município, desenvolvo a seguinte pergunta de pesquisa: qual o papel de Brasil Novo na rede urbana polarizada por Altamira? De modo a buscar as explicações que definem as funções e características deste centro nessa realidade regional. Partindo desse pressuposto tendo como objetivo, então, analisar o papel do centro urbano do município não apenas trazendo fatos da realidade atual, mas em uma análise historicista de acontecimentos. Com o objetivo não apenas de identificar, mas saber o porquê da organização estrutural econômica atual e suas raízes.

Trabalhando na pesquisa abordagem de estudo focada no processo de formação do município, para então compreender o alicerce econômico e a função de Brasil Novo como potência ou coadjuvante economicamente falando. Tendo em vista que ele possui desempenho expressivo concentrado no setor agropecuário, utilizarei como fonte de dados as informações do censo agropecuário e algumas entrevistas com produtores, de modo a entender como estes agentes se relacionam com a rede urbana de Altamira.

Considerando essa relação do campo com a economia, se faz necessário entender a dinâmica campo e cidade que acontece dentro do município e reflete na relação do próprio com a região e conseqüentemente sua rede, tendo grande peso nas relações internas, sendo fator de forte influência no comércio local, fomentando setores diversos da economia, seja ele bancário, alimentício e outros. Assim no estudo de sua função, conseqüentemente identificar o papel que Brasil Novo exerce na rede urbana que ele pertence.

1. O processo de colonização entre a Transamazônica e o Rio Xingu

A região imediata de Altamira onde atualmente é situada o centro urbano de Brasil Novo é parte do processo de colonização da Amazonia no final do século XVII para o começo do século XVIII, muito antes da abertura da BR 230. Esse processo teve como ponto de partida a ocupação do território a partir das missões jesuítas no médio rio Xingu, “onde o rio é cortado por uma grande quantidade de ilhas, separadas por inúmeros canais estreitos, que dificultam a navegação de maior calado, circulando apenas pequenas embarcações.” (UMBUZEIRO, 1996). Posteriormente, a área em questão foi concedida para a exploração comercial.

Altamira teve origem nas missões dos Jesuítas, na primeira metade do séc. XVIII, quando ainda integrava o gigantesco município de Souzel. Através da excursão do Jesuíta Roque de Hunderfund deu-se o primeiro registro histórico de colonização praticada nesse território, onde foi fundada às margens do Igarapé dos Pannels, uma missão catequética destinada aos índios que habitavam toda a região.

A floresta densa ocupava toda extensão. Muitas pedras, verdadeiras rochas, que fechavam os percursos fluviais, foram obstáculos aos navegantes, que tiveram de suportar muitas dificuldades para atingir a colonização. No século XIX, houve um grande salto no

que se diz respeito a exploração para época coma a atividade extrativista da borracha. A partir de então, a “Vila Altamira” em 06 de novembro de 1911 é desmembrada do município Souzel e futuramente, em 1937, sendo oficialmente nomeada município. Sendo favorecida com as vias de trafegabilidade do rio e a estrada que se estendia até a cidade de Vitoria do Xingu, cerca de 60 km de Altamira, via de transporte hoje nomeada PA-415. JGH

Altamira detinha um papel pouco expressivo, apesar da articulação comercial existente, detendo 23% da população total da região, configurando assim sua rede urbana do tipo microcefálica, um número expressivo de pequenos povoados com algumas cidades no topo da pirâmide hierárquica, nesse caso Belém e Manaus. A grande tomada de crescimento que se houve no município e região foi através inicialização do plano de integração, com a abertura da BR-230 e a criação PROGRAMA INTEGRADO DE COLONIZAÇÃO (PIC-Altamira) dando assim novos rumos a cidade e na modalidade logística do escoamento da produção, viabilizando ainda mais o município que a partir desse momento obteve poder no que se refere a trafegabilidade e logística, já que Altamira a partir do termino da rodovia Transamazônica aberta na década de 70 estaria conectada com o resto do país, dessa vez por via terrestre. Ou seja, Altamira fora agraciada também pela sua localização geográfica, pois:

No contexto do PIC-Altamira, o INCRA se encarregou de organizar os assentamentos de colonos na Transamazônica com a promessa de garantir assistência técnica e financeira. Ao logo desse processo, temos a primeira grande fase de crescimento da população total do município de Altamira, que triplicou entre 1970 e 1980, passando de 15.345 para 46.509, respectivamente. O crescimento da população urbana é, também, significativo, passando de 5.374 em 1970 para 26.911 em 1980, multiplicando cinco vezes em apenas uma década. (MIRANDA NETO e HERRERA, 2016, p. 3)

Nesse contexto histórico, Brasil Novo se encaixa logo mais tarde, quando Altamira passa a ser polo regional, representando grande potencial econômico e recursos para fomentar o crescimento do PIB da sua rede urbana. A região foi povoada em grande massa através de projetos governamentais de ocupação. Passando assim anos depois a ser contribuinte para economia como um todo. Com a criação da BR 230, a Rodovia Transamazônica, houve grande incentivo governamental para o integrar a Amazonia. O contexto de ocupação da década de 1970, comandada pelo então presidente Emilio Garrastuzo Médici, trouxe um novo surto de desenvolvimento que se iniciou logo após a chegada das primeiras máquinas da

construtora Queiroz Galvão, companhia que rasgou, no município de Altamira o trecho da Transamazônica (UMBUZEIRO, 1999).

Junto a essa grande expansão demográfica e ocupacional, houve os primeiros passos econômicos e aos poucos caminhando uma trilha onde aponta a atividade extrativista, agrícola e pecuária como principal alicerce da economia da região que até então se desenvolvia a passos consideravelmente largos durante e após a abertura da rodovia Transamazônica, como afirma Brasil (1997):

O Estado do Pará continuou, na década de 80, com o segundo maior saldo migratório. Este volume, no entanto, foi bem inferior ao da década anterior, correspondendo a apenas 60% do mesmo (155 mil pessoas). Como já havia se verificado nos anos 70, este Estado continuou sendo o maior impulsor de população, com um volume que, durante os anos 80, atingiu mais de 330 mil pessoas. Desta forma, a participação da migração no seu crescimento populacional apresentou uma queda acentuada, passando para apenas 3,3%. (Brasil, 1997)

Tal queda no processo migratório se dá pelo boom populacional ocasionado pela abertura da Transamazônica na década de 1970. Mas podemos ressaltar que são fases diferentes, a primeira sendo a parte de colonização em larga escala, já a segunda; a década de 1990, que significa a estruturação e modernização da economia na região. Financiada, regulada e moldada pelo Estado centralizado (DELGADO, 1985, 2012; 1998; MAZZALI,2000), a agropecuária foi colocada na lógica da produção de 1990, no contexto neoliberalização econômica, da regulação híbrida do território (ANTAS JR., 2014) e do protagonismo de grandes grupos de empresas (SANTOS, 1997), que pode falar efetivamente em agronegócio globalizado no Brasil. Isso sendo o estopim para o desenvolvimento agro econômico.

Nas décadas de 1960 e 1970, a expansão de estradas e vias de trafegabilidade era sinônimo de integração, afinal sem elas seria praticamente impossível colonizar suficientemente parte do território brasileiro até então pouco explorado e ocupado. No governo Médici, tal conceito se popularizou e passou a ser prática do governo militar. No Plano Nacional de Desenvolvimento (1972/1974), o modelo tinha como principal objetivo alterar o modo de organização da região e instituições para transformar o país. Trazer para o Brasil o status de país em desenvolvimento. Aumento da renda per capita e melhorar significativamente o Produto Interno Bruto (PIB) faziam parte do cardápio de modificações na região e conseqüentemente a nível nacional. Alguns projetos foram efetivados, como o

Programa de Redistribuição de Terras (Proterra) e o Plano de Integração Nacional (PIN), de modo que:

Um dos objetivos do PIN era desenvolver um programa de colonização na Amazônia, trazendo trabalhadores sem-terra de diversos pontos do Brasil, especialmente do Nordeste. A Rodovia Transamazônica se constituía no eixo ordenado de todo o Programa e, no Pará, os trechos de Marabá - Altamira e Altamira - Itaituba foram objetos de planejamento e investimentos especiais. No trecho da Rodovia Transamazônica, situado entre Altamira e Itaituba, deveriam ser construídas agrovilas (conjunto de 48 ou 64 lotes urbanos) com igual número de casas instaladas no espaço de 100 hectares. Tais casas, eram destinadas aos colonos assentados no local, os quais recebiam, também, lotes rurais onde desenvolveriam suas atividades econômicas. Cada agrovila deveria contar com os serviços de uma escola de primeiro grau, uma igreja ecumênica, um posto médico e, em alguns casos, um armazém para produtos agrícolas. (IBGE, 2017)

Em meio a tantos núcleos urbanos, denominados agrovilas, agrópoles e rurópoles, se estabeleciam seus níveis hierárquicos em ambos, onde o município de Altamira se destacou na época como o polo dos demais, mantendo-se no posto até hoje, porém como veremos logo mais, com outros papéis. No sudoeste paraense, Altamira se desenvolvia com o papel de centralidade, localizada as margens do Rio Xingu, mais especificamente em uma área conhecida como volta grande do Xingu. Beneficiada geograficamente, cresceu mais que seu município de origem, Souzel, hoje extinto, dando lugar ao nome Senador Jose Porfirio. Elevado à categoria de município e distrito com a denominação de Altamira, pela Lei Estadual n.º 1.234, de 06/11/1911, sendo desmembrado de Souzel. Constituído do distrito sede instalado em 01/01/1912. Elevado à condição de cidade com a denominação de Altamira, pela lei estadual de n.º 1.234, de 06-11-1911. Com sua principal via de acesso o próprio Rio Xingu e beneficiada com a construção da rodovia transamazônica no governo militar de Emílio Garrastazu Médici em 1970.

Vemos até aqui a construção e evolução do núcleo urbano de Altamira-PA para entender o porquê de sua importância para os demais municípios da região, a qual tem a mesma como polo e cumpre a função de “cidade média”, segundo a definição de Sposito (2004). Tal centro urbano seria, portanto, aquele que tem como papel de intermediação entre os municípios da rede urbana a qual a mesmo destaca-se no topo no que se diz respeito a rede logística e infraestrutura.

Com a série de projetos no intuito de colonizar e explorar essa região foram instituídos esses pequenos núcleos para apoio no escoamento da produção e centros urbanos para os seus respectivos colonizadores, armazéns para o estoque do produto logisticamente situados

para facilitar o transporte e comercialização da mercadoria fruto da atividade econômica da localidade, a agricultura. Eles se consolidaram em seus papéis, exercendo de tal maneira que sua solides culminou em suas emancipações. Neste mesmo marco de expansão devemos lembrar que Altamira não foi originada a partir da abertura da Transamazônica, mas o ponto crucial do desenvolvimento da mesma e da sua região teve como fator protagonista o projeto de abertura da rodovia, como afirma Umbuzeiro (1999):

A construção da Rodovia Transamazônica, no governo do presidente Emilio Garrastazu Médici, trouxe, inegavelmente um novo surto de desenvolvimento, iniciado logo após a chegada das primeiras máquinas da construtora Queiroz Galvão, companhia que rasgou no município de Altamira a rodovia Transamazônica. (UMBUZEIRO, 1999)

Cabe salientar que Altamira apesar de não possuir vias térrea para tráfego de já possuía tráfego aéreo desde 1930 sendo que os primeiros traços do segmento desse transporte eram através da utilização de hidroavião com pousos no rio Xingu na frente da cidade, atualmente a orla do cais. Lembrando que a demanda de voos direcionado ao aeroporto local não significa interesse unicamente em Altamira somente, mas a nível regional.

O plano de colonização tinha como objetivo a construção de núcleos urbanos nomeados de Agrovilas, Acrópoles e Rurópoles, alguns dos quais que passaram à condição de município entre os anos de 1980 e 1990. Brasil Novo foi um deles, situado na transamazônica no sentido Altamira-Itaituba à 46 km do distrito de Altamira. Na mesma com o processo de abertura dos núcleos de apoio nela foi estabelecida a sede do PIC/Altamira, Projeto Integrado de Colonização. Após quinze anos de existência da acrópole de Brasil Novo ela se torna um núcleo populoso nomeado à categoria de município e distrito com a mesma denominação pela lei estadual nº 5672, de 13-12-1991, na gestão do prefeito Anfrísio Nunes Filho. Desmembrado de Medicilândia, Altamira e Porto Moz, localidades da mesma rede urbana. Juntamente com Brasil Novo, o município de Vitoria do Xingu, na PA-415 a 60 km de Altamira desmembra e se emancipa, ambos reduzindo a população de Altamira de 120.000 para 90.000 habitantes. (UMBUZEIRO, 1999). Brasil Novo que já era uma Agrópole populosa, herda sua estrutura e leva agora a diante como município, onde o comercio em desenvolvimento passa a ter identidade desgarrada de Altamira.

CEBRAZEN, município de Brasil Novo, à 46 km de Altamira



Fonte: IBGE

Na imagem, podemos ver em plena atividade a Companhia Brasileira de Armazenamento – CIBRAZEM. Esse armazém acima mostrado na imagem era o setor de armazenamento da produção vinda das redondezas de sua localidade. Esse então localizado no município de Brasil Novo a cerca de 200 metros da rodovia Transamazônica. Foi o primeiro resquício de comércio macro no município. Foco no escoamento da produção e engrenagem para a agricultura regional, dando a Brasil Novo sentido e uma razão econômica para sua existência. Brasil Novo assim como demais municípios da rede a qual pertence possuem princípios econômicos embasados na agricultura, porém a vasta região trouxe espaço para a pecuária, incluindo nesse cenário mais um protagonista desse enredo, o boi, incluindo ele mentos e aumentando o leque de possibilidade para o crescimento de Brasil Novo.

A cada dia mais acelerada a modernização dos meios de comunicação e rede em si estão interferindo no que entendemos como hierarquia urbana. Quando falamos em rede nos referimos a várias vias de comunicação e logística, afinal, com tamanho empreendimento nacional que se tornou a Transamazônica, a região verde do norte brasileiro tornou-se um

campo de esperança de muitos e oportunidades. Brasil Novo, em meio a tantas mudanças acompanha proporcionalmente o crescimento da região, mesmo sendo uma cidade pequena, não se limitando a extensão territorial, mas a poder econômico, por isso a importância de estudar as cidades pequenas e seu complexo funcionamento com os demais núcleos urbanos.

Na geografia, o estudo das cidades pequenas não tem sido um dos temas prioritários na produção do conhecimento sobre a cidade. Isso porque ao verificar parte dos estudos da Geografia Urbana e Geografia Econômica no Brasil e no mundo, constatou-se que o número de trabalhos é reduzido, embora os esforços conceituais e metodológicos nessa área sejam também relevantes para o entendimento do fato urbano (SPOSITO, 2013 p. 20)

Devemos levar em consideração que estamos diante de um espaço totalmente volátil, de mudança ainda maior. Podendo o definir como um espaço em movimento. No que se refere a independência no âmbito de municípios de porte menor estando inserido em rede, sabemos que o mesmo possui eventos contrários assim tendo dependências consideráveis ao seu polo na sua respectiva rede a qual pertence na cadeia urbana hierárquica. Podemos perceber que são relativamente menores em suas capacidades, físicas, econômicas e políticas, porém no quesito rede urbana, suas limitações são tão voláteis quanto o status de pequeno como nos citamos no tema do presente trabalho.

O principal fator de mudança no cenário rede urbana é a modernização socioespacial, onde a globalização transforma o meio pelo qual existe as relações sociais, influenciando assim no segmento de rede e a cada dia interferindo no que entendemos como hierarquia urbana. Com a evolução da geografia, passando assim para o que entendemos hoje como geografia crítica, rompendo com a neutralidade científica e passando a ter como objeto de estudo as relações políticas, econômicas e nas causas sociais de forma geral passa a estudar o espaço não a partir de dados palpáveis, mas de forma a unir um conjunto de informações partindo tanto do material quanto do que não se pode ver, mas existe. Desse modo podemos definir que a Geografia para Sposito (2010) deixa claro a existência de uma corrente de pensamento a respeito do novo modo de entendimento o do conceito de rede, onde há a existência de um modelo, e é ai que se encaixa esse novo modelo ressaltado também por Santos (1979) como “rede urbana complexa”, na existência de tal rede podemos notar a presença do que a pouco citamos, a nova rede, englobando assim os recursos tecnológicos e ligando núcleos urbanos a partir de interesses e não grandeza.

2. O papel de Brasil novo na rede urbana polarizada por Altamira

Definir o conceito de rede urbana vai muito além do palpável e de relações físicas entre núcleos urbanos. É possível discutir rede urbana sendo delimitado um território físico, mas a rede vai muito além disso, sendo a expressão meio técnico científico informacional. (Santos, 1985, 1988, 1996, 2000). Isto sendo um divisor de águas para a forma de compreensão de rede. Hoje as cidades, sejam elas pequenas médias ou grandes, nunca estão isoladas no espaço onde estão situadas, mas sim ligadas entre si.

A principal característica de rede no conceito atual é a capacidade de se relacionar um núcleo com outro, uma rede com outra, sendo regional ou a nível global simultaneamente. Assim, de forma eficaz há troca de informações, valores etc. Partindo desse pressuposto, submetemos que a definição de rede urbana possui amplitude que impossibilita de chegarmos a uma simples definição, sua área de abrangência envolve as relações econômicas, localização, troca de informações e diversos outros fatores existentes. Sendo assim, para estudar rede urbana é preciso fazer um recorte, seja ele regional ou global e demarcar em que aspecto aprofundar no assunto. Rede urbana é interesse, influências e relações econômicas, fluxo de pessoas informações e comércio entre uma cadeia de municípios com características em comum, seja cultural, político econômico-social, como afirma Souza (1963):

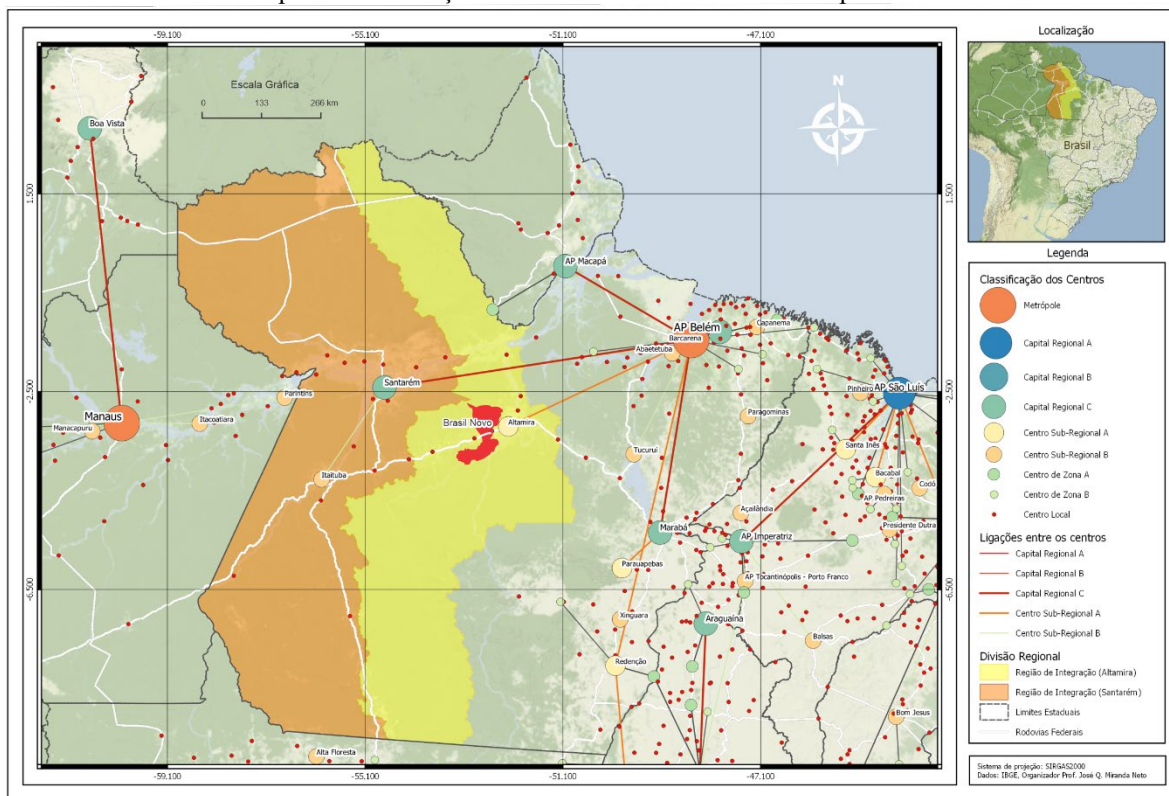
A rede urbana não é “inocente”, no sentido de ser “simples” conjunto de cidades ligadas entre si por fluxos de pessoas, bens e informações, como se isso fosse coisa de menor importância ou nada tivesse a ver com os mecanismos de exploração econômica e exercício de poder existentes em nossas sociedades. (SOUZA, 1963, p. 50)

Assim, sabemos que a rede urbana não é somente a simples ligação logística de uma série de municípios de determinado espaço, mas as interrelações que possuem em escala regional e até mesmo global de núcleos pertencentes a ela e dela com as demais redes. Tem muito sentido se falar de rede urbana regional; especialmente em uma região com forte coerência de identidade socioespacial e fluxos internos, porém ao mesmo tempo será um subconjunto de uma rede maior (SOUZA, 1963).

Portanto precisa-se de recorte e um ponto de ênfase para definição. Outro ponto a ser destacado no estudo de rede urbana é a dependência existente dos demais núcleos sobre uma ou mais cidades polo nessa cadeia de municípios. Um conjunto de núcleos urbanos com influência entre si onde nesse conglomerado se nota a existência de uma cidade com maior desenvolvimento econômico, infraestrutura, assumindo assim ela a posição de polo dessa rede de municípios, nisso passando a ser introduzido outro assunto de grande importância no tema, a hierarquia existente na rede. Um polo servindo como apoio aos demais núcleos, em diversas demandas, seja de tratamento médico, educacional e serviços em geral.

A região polarizada por Altamira, no estado do Pará, possui uma área total de 214.364,687² e densidade demográfica estimada para 2018 em 259.102 habitantes, Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Senador Jose Porfirio, Uruará e Vitoria do Xingu, membros da Região Geográfica Imediata de Altamira. Municípios oriundos do pós-Transamazônica e responsáveis pela estruturação da rede urbana a qual Altamira é cidade polo para a região. O Mapa 1 apresenta a Localização de Brasil Novo na rede urbana polarizada por Altamira.

Mapa 1 – Localização do Centro Urbano e Área Municipal de Brasil Novo



Fonte: Acervo Lepurb (2021)

Uma característica importante que podemos destacar como semelhança entre esses centros é a atividade econômica principal desses municípios, onde a agricultura e pecuária tem grande participação. Essas características não ficam por aqui, afinal na grande maioria as dependências da cidade polo são as mesmas. Desde educação, saúde e comércio, Altamira se destaca em sua estrutura mais desenvolvida, isto sendo a principal razão para se manter polo, como afirma Sposito (2013):

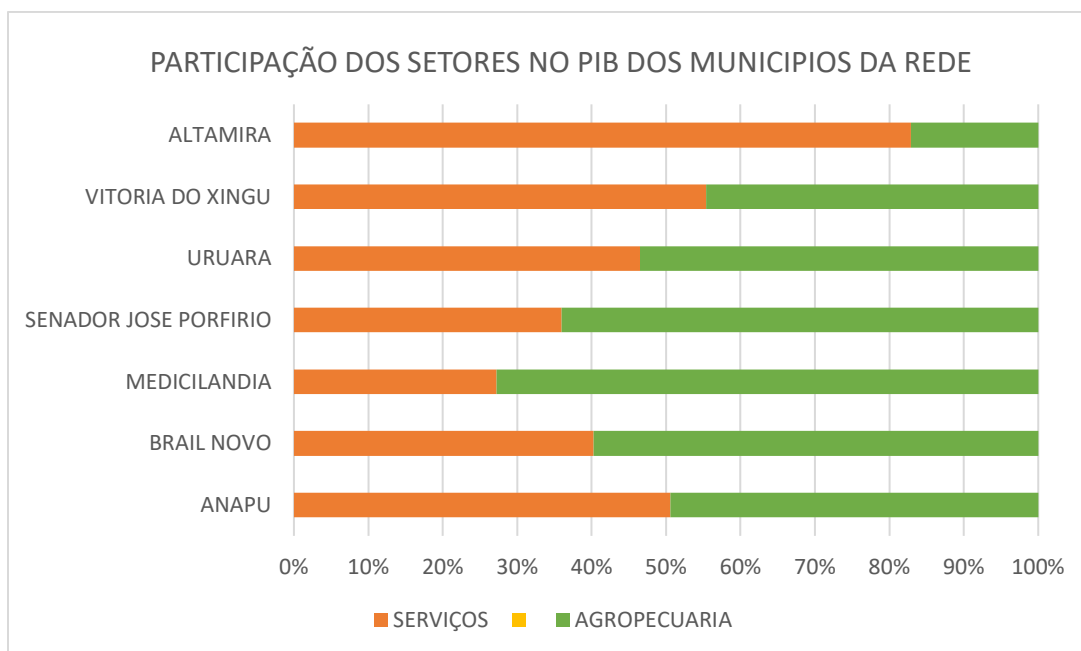
Geograficamente, as cidades pequenas diferem entre si, pois existem realidades particulares em cada centro, havendo distinções na inserção da rede urbana, no caráter demográfico, na economia, na estruturação urbana, entre outros, embora existam processos que possam ser considerados como mais gerais, como é o caso de ser citar a precarização do trabalho (SPOSITO, 2013).

Dentre os núcleos urbanos que fazem parte da rede urbana que Brasil Novo pertence, Anapu segue sendo o núcleo mais polêmico da rede, pelo seu histórico de conflito agrário, deixando claro que esse segmento tem grande importância na economia desse núcleo, onde o setor de serviços e agropecuário dividem quase que em parcelas iguais as participações no PIB do município.

Brasil Novo, por sua vez, tem com participação econômica na atividade agropecuária e serviços em seu PIB, sendo fator de destaque a agricultura e pecuária como podemos ver no gráfico à baixo, o mesmo cenário se repete nos municípios de Medicilândia, Senador José Porfírio e Uruará, porém um fato que merece destaque são os municípios de Vitória do Xingu e Altamira, ambos tendo como maior participação no PIB o segmento de serviço.

Vitória do Xingu tendo de acordo com dados do IBGE maior participação em serviços, devido a questão de logística e fatores naturais como clima e solo. Já no que diz respeito ao município de Altamira se concentra o valor mais expressivo de dispersão entre os setores, afinal o polo da rede tem como principal função, dá suporte nos segmentos que os demais municípios tem déficit.

Gráfico 1 – Participação dos setores no PIB dos Municípios da Rede (2018)



Fonte: IBGE

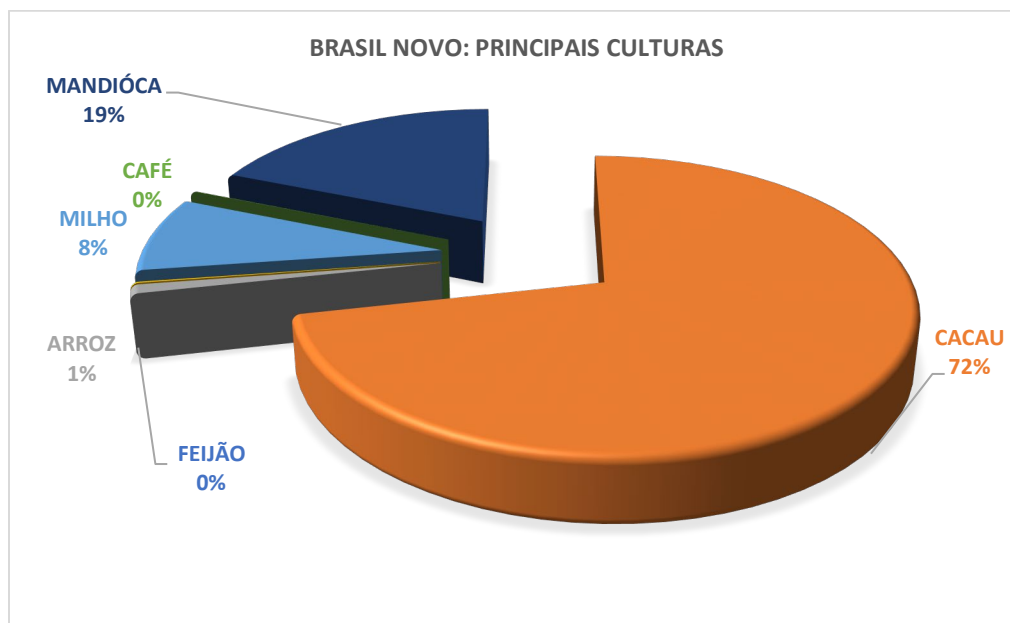
No gráfico acima podemos observar a correlação dos dois segmentos em cada município da rede urbana que o município de Brasil Novo pertence. Notamos em números as informações mencionadas anteriormente em porcentagem e vemos a superioridade de infraestrutura que Altamira possui perante os demais municípios.

3. Dados sobre o papel de Brasil Novo na rede urbana

Brasil Novo município localizado as margens da rodovia transamazônica, área territorial de 6.362,575km² e 14.883 de habitantes segundo o IBGE. Jovem ainda, sendo emancipado em 1992, porém existente como agrópole no processo de colonização da região norte. Desde o princípio, sua economia é alicerçada na agricultura e pecuária, sendo essas duas culturas o que norteou o destino e permanece notório no presente. Hoje município bem estruturado para seu porte e tempo de emancipação, mesmo sendo insuficiente em alguns setores fundamentais, porém logisticamente favorecido por esta a cerca de 46 km de Altamira, polo da então rede que ele pertence sendo mais fácil acesso aos serviços que o então município precisa, como afirma Sposito (2013):

Observamos que a cidade pequena oferece uma gama mais restrita de serviços aos seus moradores e isso difere no gradiente de consumo e no acesso aos bens mais necessários e imprescindíveis à realização da vida, se comparado aos centros de porte superior (SPOSITO, 2013).

Não é diferente no caso de Brasil Novo, oferecendo serviço em menor número que o necessário para manutenção da qualidade de vida. Porém especificamente na agricultura sempre obteve forte influência na economia, mas sua diversificação não acompanha com números semelhantes algumas culturas que se destacam diante das cultivadas e negociadas em maior número, por esse motivo algumas ou uma cultura acaba tornando-se principal no mercado, sendo carro chefe na economia do município.



Fonte: Censo Agropecuário

Nesse caso cabe ressaltar que baixa diversificação na produção agrícola pode elevar a complexidade da gestão econômica de um determinado local, cujo a agricultura é um dos principais agentes economia, isso se dá devido a sazonalidade da produção, deixando tal cultura predominante parte do tempo escasso do produto.

A produção do gado bovino, por sua vez, sempre foi forte em Brasil Novo sendo que a rede urbana segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE) em 2021 possuía rebanho de 1.617.279 cabeças, sendo que desse efetivo rebanho o município detém 204.359, ficando atrás apenas de Altamira, município polo da rede que ele pertence, número considerável ao se falar de um município de extensão territorial relativamente pequena, sendo

ela de 6.362,575km² ocupando o penúltimo lugar em extensão territorial, ganhando apenas de Vitória do Xingu com 3.089,537km². Dessa forma, precisamos salientar fatores importantes como ciclo agropecuário e outras relações que influenciam diretamente o preço da arroba.

Em relação aos principais desafios, destino da produção e melhorias necessárias, em entrevista com agricultores e pecuaristas do município, podemos identificar os principais desafios enfrentados na agricultura e pecuária do município, os quais se destacaram a dificuldade no escoamento da produção devido a precariedade das vias nas vicinais, oscilação de preços que no caso da agricultura conta com a lei da oferta e demanda, onde durante a safra devido à grande oferta os preços diminuem e no período entressafra que diminui a oferta e conseqüentemente os preços se reagem positivamente. Na pecuária, os desafios são basicamente os mesmos, lembrando que ambos os segmentos sofrem interferência das oscilações do mercado de câmbio, exportações e valores de insumos.

Uma questão levantada em grande escala é o custo da produção, onde insumos que são oriundos de importação, como defensivos agrícolas para controle de pragas e adubos para enriquecimento do solo acabam supervalorizando enquanto o produto de dentro da porteira as vezes não seguem na mesma proporção, como afirma um dos entrevistados: *“para nós que somos pequenos é complicado, preço do adubo sobe tanto que depois de pagar as contas, o serviço todo fica elas por elas.”* Diz Odailson, pequeno produtor de cacau do município.

Quando se trata do médio e grande produtor, na maioria das vezes diversificam a produção entre a cacauicultura e o rebanho de gado bovinos. Relato do produtor Atalípio dos Santos, porte médio, onde mesmo afirma que diversificou a produção entre cacau e gado, conta com apoio de instituição financeira para fomentar a produção e armazenagem do cacau em armazéns de empresas compradoras da região até que cheguem a preços atrativos.

Tiago Sales, técnico agrícola da CEPLAC filho de produtor e produtor de cacau em Brasil Novo, confirma o dito por produtores e acrescenta que outro fator que dificulta a produção é a falta de mão-de-obra especializada. Tiago também relata que o destino da produção de amêndoas de Brasil Novo está dividido entre: GENCAU, Barry Callebautestá e CARGILL, sendo na sua maioria para CARGILL, localizada no município de Medicilândia, de lá partindo pela BR-230 para o porto em Santarém, onde inicia-se outra fase da trajetória do cacau produzido no município para o mundo.

Ao serem indagados sobre as melhorias que queriam para a cultura, os entrevistados foram unanimidade em afirmar que as mudanças nas questões levantadas como principais desafios e acrescentaram que nos últimos 3 anos as linhas de crédito voltada para o produtor agropecuário tiveram alta significativa nas taxas de juros. No caso esse fator sendo explicado pela alta da taxa SELIC, taxa essa que rege todo o sistema financeiro.

Considerações Finais

Podemos dizer que o município de Brasil Novo na atualidade vive uma relação de rede urbana globalizada, onde a dependência e subordinação ao seu polo é limitada em determinados setores, como por exemplo serviços. Podemos observar nas relações comerciais e na dinâmica campo cidade que o município possui interligação não apenas com outras redes urbanas de cunho regional, mas possui ligação direta econômica com multinacionais, e esse esquema de comercialização vai para além do que podemos observar superficialmente.

Não se trata da substituição de redes urbanas hierárquicas por outros tipos de redes, mas da combinação complexa e contraditória de fluxos que se estabelecem tanto no sentido hierárquico, como no sentido horizontal ou transversal, uma vez que uma mesma cidade é o espaço de ação e decisão de atores econômicos que se relacionam em diferentes escalas. Trata-se da sobreposição de redes organizadas por vetores de diferentes naturezas e intensidades, gerando o que já se denominou de “rede de redes”. (SPOSITO, 2010)

Nesse contexto podemos observar a dinâmica de rede urbana a partir do que Santos, (1994) chamou de “meio técnico científico informacional”, onde as limitações físicas não se aplicam no conceito de rede e os núcleos passaram a ser interligados por redes de comunicação, logística, e o conceito de espaço saiu do discurso na esfera física, passando a ocupar palco no que podemos chamar de ciberespaço. As relações entre cidade ainda que pequena, podem estabelecer relações com cidades de outras redes urbanas e de outro porte, não sendo necessário intermediação das cidades que estão acima no grau hierárquico, quebrando assim o conceito puramente físico de rede (SPOSITO, 2010). Brasil Novo vive de forma real e clara o conceito de rede urbana globalizada.

Os principais pilares da economia de Brasil Novo em relação a rede são, então, a pecuária e agricultura, sendo que em primeiro lugar está a pecuária, onde Brasil Novo detém

a segunda posição na produção de rebanho, perdendo apenas para Altamira, cidade polo e maior da rede em extensão territorial. Na pecuária de corte, Brasil Novo chamou atenção da indústria, no setor, contando com frigorífico de investidor de fora do município, hoje localizado as margens da BR 230 tem-se a instalação de uma filial da rede de frigorífico Santa Cruz, que faz a comercialização para o município e para o estado. Assim, quando não comercializa rebanhos para criadores, comercializa o produto derivado do gado.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Juliana Maria Araújo. *Espacialização de empresas do agronegócio globalizado em Porto Nacional-Tocantins*. 2022.

Alves, F. D. (07 de dezembro de 2012). *A relação campo-cidade na geografia brasileira: Apontamentos teóricos a partir de periódicos científicos*. *Geografia Ensino e Pesquisa*, pp. 7-18.

Brasil, M. C. (jan/jun de 1997). *Os fluxos migratorios na região norte na década de 70 e 80: uma análise exploratória*. *CEDEPLAR*, pp. 61-64.

CASTILHO, Ricardo et al. Regiões do agronegócio, *Novas relações campo-cidade e reestruturação urbana*. *Revista da ANPEGE*, v. 12, n. 18, p. 265-288, 2016.

DE MIRANDA NETO, José Queiroz. *OS NEXOS DE RE-ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE E DA REDE URBANA: AS IMPLICAÇÕES ESPACIAL DA INSTALAÇÃO DA USINA DE BELO MONTE EM ALTAMIRA-PA E EM SUA REGIÃO DE INFLUÊNCIA*. *Formação (Online)*, v. 24, n. 43, 2017.

Eliseu Savério Sposito, P. F. (2013). *Cidades Pequenas*. Jundiaí-SP: Paco Editorial.FRESCA–UEL,

Tânia Maria. *O PAPEL DAS PEQUENAS CIDADES NA REDE URBANA DO OESTE PAULISTA*. Tânia Maria Fresca–UEL.

Renato Pequeno, D. E. (07 de 2020). *Estruturação urbana e questão da moradia as cidades do agronegócio*. *GeoTextos*, pp. 109-136.

Ricardo Castillo, D. E.-A. (01 de 2016). *REGIÕES DO AGRONEGÓCIO, NOVAS RELAÇÕES, NOVAS RELAÇÕES CAMPO-CIDADE E RESTRUTURAÇÃO URBANA*. *ResearchGate*, pp. 265-288.

SOUZA, M. L. (1963). *ABC DO DESENVOLVIMENTO URABANO*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SPOSITO, M. E. (22 de Agosto de 2010). *NOVAS REDES URBANAS: CIDADES MÉDIAS E PEQUENAS*. *Geografia*, pp. 51-62.