

DA COSTA AO CONTINENTE: DINÂMICAS ECONÔMICAS E O TRANSPORTE NA AMAZÔNIA

FROM THE COAST TO THE MAINLAND: ECONOMIC DYNAMICS AND TRANSPORTATION IN THE AMAZON

DE LA COSTA AL CONTINENTE: DINÁMICA ECONÓMICA Y TRANSPORTE EN LA AMAZONÍA

Carlos Jorge Nogueira de Castro
Universidade do Estado do Pará
E-mail: carlos.castro@uepa.br

RESUMO

O objetivo deste artigo consiste em analisar os feixes econômicos, sociais e políticos a partir da circulação e dos transportes, bem como as transições entre modais: navegação costeira, fluvial, transporte ferroviário, e rodoviário. Os procedimentos metodológicos partem de revisões bibliográficas, levantamento documental, acervo cartográfico oficial, processamento de vetores e dados cadastrais em ambiente laboratorial, e elaboração de plano cartográfico. As atividades econômicas organizadas em agrupamentos de firmas compatibilizam a leitura sobre a formação socioespacial dos municípios e a redefinição dos circuitos de transporte na consolidação da base produtiva.

PALAVRAS-CHAVE: espaço; produção; transporte; economia.

ABSTRACT

The aim of this article is to analyze the social and political economic beams from circulation and transport as well as the transitions, between modals: coastal navigation, river, rail, and road transport. The methodological procedures start from bibliographic reviews, documentary survey, official cartographic collection, processing of vectors and registration data in laboratory environment, and preparation of cartographic plan. The economic activities organized in groupings of firms make it compatible with reading about the socio-spatial formation of the municipalities and the redefinition of transport circuits in the consolidation of the productive base.

KEYWORDS: space; production; transport; economy.

RESUMEN

El objetivo de este artículo es analizar las vigas socioeconómicas y políticas de la circulación y el transporte, así como las transiciones entre modales: navegación costera, transporte fluvial, ferroviario y por carretera. Los procedimientos metodológicos parten de revisiones bibliográficas, levantamiento documental, colección cartográfica oficial, procesamiento de vectores y datos de registro en entorno de laboratorio, y elaboración de plan cartográfico. Las actividades económicas organizadas en agrupaciones de empresas lo hacen compatible con la lectura sobre la formación socioespacial de los municipios y la redefinición de los circuitos de transporte en la consolidación de la base productiva.

PALABRAS-CLAVE: espacio; producción; transporte; economía.

1 INTRODUÇÃO

A formação socioespacial *apresenta* importantes elementos que permitem compreender o universo de modernizações e suas implicações na organização do espaço (SANTOS, 2018). No bojo das implicações temporais, a datação de fenômenos a partir da gênese, evolução e situação

conjuntural da atualidade, permite compreender as organizações e reorganizações do espaço, da sociedade e da economia.

A formação socioeconômica da Amazônia, no contexto com os dinamismos da economia espacial. A integração e a mobilidade econômica através dos fluxos de transporte são abordados com suporte em Projeto Cartográfico desenvolvido com implemento de escrita gráfica (CASTRO, 2019), substanciando os processos de mobilidade nos transportes, nas redes de comunicação, força de trabalho, e de processos emancipatórios a luz da análise geográfica.

Destarte, nesta pesquisa *objetiva-se* compreender os feixes econômicos, sociais, políticos em quatro momentos fundamentais partindo da navegação costeira, navegação fluvial, transporte ferroviário, transporte rodoviário, considerando as sucessivas modernizações constituídas no conjunto coerente e ordenado aos municípios constituídos na atual Região Geográfica Imediata Castanhal, hoje composta por 14 municípios.

Formulada sob a condição geográfica de articulação das cidades de Belém (Bethlém), Vigia, Curuçá, Cintra, Bragança e Ourém. Por este ângulo, a pesquisa visa compreender, em que medida as modernizações dos transportes foi elemento transformador da hinterlândia colonial, e quais os períodos de desenvolvimento econômico visto que estes processos estimulam deslocamento de convergências, que podem auxiliar no processo de compreensão da centralidade atual de Castanhal, e seu desenvolvimento econômico.

A pesquisa é estruturada em discussões da Geografia, a partir da categoria espaço; em sucessivas buscas documentais a acervos que permitissem recuperar cenários de malhas territoriais pretéritas; projeto cartográfico sob as malhas municipais que definiram planos espaciais compreensíveis em cartogramas a partir do período pombalino na Amazônia.

Para compreender as dinâmicas econômicas recentes, a adoção pelo processamento de dados extraídos do Sistema de Recuperação Automática do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (SIDRA-IBGE), no que compete à pesquisa da *CL — Cadastro de Empresas em Outras Organizações*. A partir obtenção destes dados, disponibilizados em planilhas, o empenho desta pesquisa em ambiente laboratorial consistiu em minucioso acompanhamento dos segmentos econômicos da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0), a saber: **A** — *Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aquicultura*; **C** — *Indústria Transformação*; **G** — *Comércio, Reparação de Veículos*; **L** — *Imobiliária*. O emprego das duas metodologias permite um

retrato do processo de deslocamento econômico à medida que as infraestruturas de transporte direcionam feixes produtivos para o interior do continente em um processo de exploração dos recursos. Assim, o papel dos transportes privilegia as modernizações de cidades e a transformação da economia, da sociedade, e da organização espacial são elementos presentes neste ensaio.

Enquanto pauta geográfica da região em estudo cabe advertir que ainda na terceira década do século XXI, os abismos cartográficos persistem dificultando a compreensão do processo de formação socioespacial; motivado pela Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias (IBGE, 2017) volta a baila de debates geográficos a compreensão dos processos de ocupação nestes recortes regionais mediante as transformações econômicas, demográficas, políticas e ambientais.

2 FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL E INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES

Os países subdesenvolvidos podem ser caracterizados a partir dos movimentos dos agentes que (re) organizam, o espaço atendendo a interesses distantes, estes “são atingidos pelas forças de transformação, cujo impacto, ao contrário, é muito localizado e encontra uma inércia considerável a sua difusão” (SANTOS, 2018, p. 22).

As formações socioespaciais apresentam o Estado enquanto principal agente interventor/transformador do espaço, à medida que a ação consciente de um grupo de interesses de natureza governamental no exercício de poder. A partir de macro-políticas econômicas e dos ciclos determinantes à ocupação e crescimento econômico brasileiro contidas na exploração do pau-brasil, cana-de-açúcar, gado e ouro, borracha e café, no contexto da Amazônia, a exploração da borracha ganha relevo ao determinar as redes originárias no período colonial. Assim, Corrêa (1987, p. 13) exemplifica o caso do Brasil:

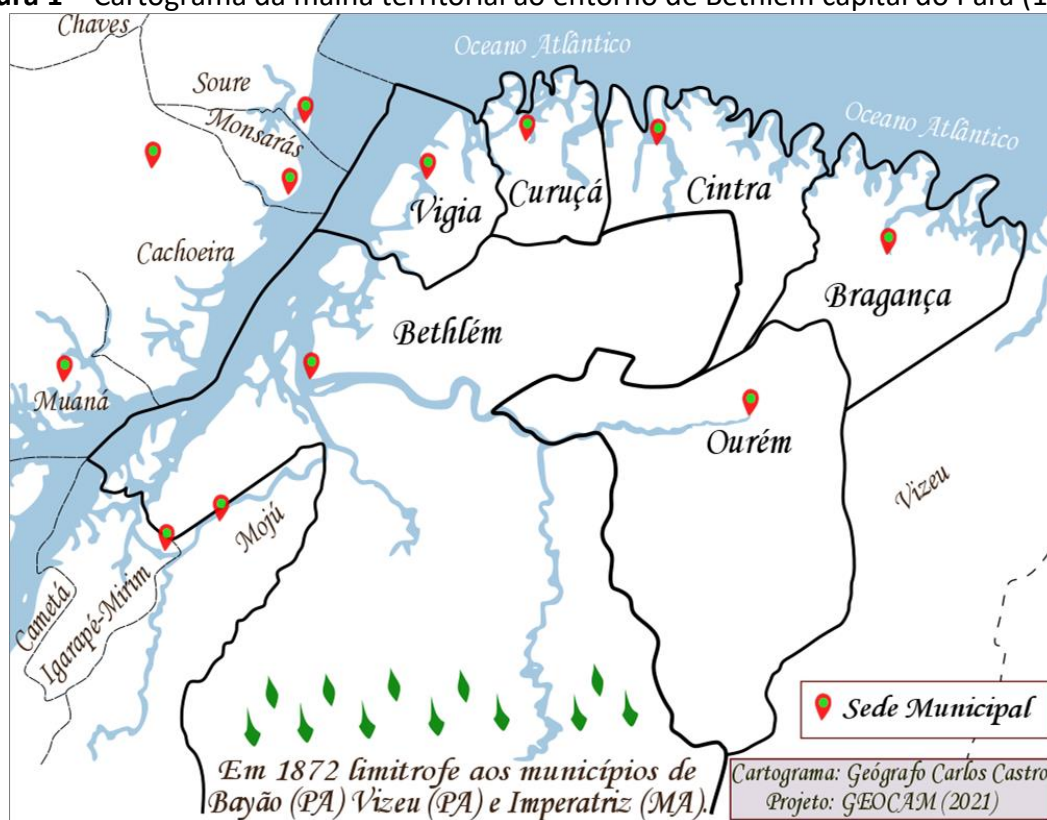
[...] é a existência de uma localização litorânea dos centros de mais alta hierarquia, vinculada ao papel que estes centros tiveram no processo de conquista, povoamento, exportação/importação e poder político, e à manutenção e ampliação do controle econômico e político sobre as áreas que comandavam.

Neste contexto, a formação socioespacial de Belém, Vigia, Curuçá, Maracanã (outrora Cintra) e Bragança se destacam em importância hierárquica na costa paraense, originada no período pombalino.

A disponibilidade de acervos cartográficos, mediante sua consulta, baliza importantes compreensões territoriais. Assim, a pesquisa apresenta aspectos cartográficos inéditos que auxiliam na compreensão da formação socioespacial deste recorte a partir da malha territorial de 1872.

A disposição dos municípios e suas sedes administrativas constituídas na Figura 1 destaca o importante papel dos transportes marítimos na costa atlântica atendendo aos interesses de importadores e exportadores, ao passo que as cidades margeantes aos cursos fluviais se encontravam no circuito de transporte subordinado à capital (Bethlém).

Figura 1 – Cartograma da malha territorial ao entorno de Bethlém capital do Pará (1872).



Fonte: Cartograma Cedido por Grupo Geocam - UEPA (2021). Elaborado em Ambiente de Laboratório; Fonte originária Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019), em refinamento de malhas territoriais e acervos por meio de planos cartográficos (GEOCAM, 2021).

Para Caxito et al. (2011, p. 6), “o êxito destas civilizações como grandes conhecedores e desenvolvedores de estratégias logísticas, aplicada ao seu tempo, e que o desenvolvimento das grandes civilizações perpassou principalmente pelo transporte”. Os processos de integração espacial foram estabelecidos a partir da totalidade posta pelos Sistemas de Transportes, Comunicação, e de Energia.

Quanto às localizações de cidades litorâneas, as reflexões de Corrêa (1987, p. 13):

À localização litorânea destas cidades verifica-se uma correspondência com uma rede cuja forma assemelha-se à de um cometa, com a cidade de maior hierarquia, excentricamente localizada. Esse padrão se reproduz, em muitos casos, no interior da rede, onde centros de hierarquia intermediária localizam-se excentricamente à região que não apenas subordinam, como também participam do processo de povoamento.

A formação de núcleos urbanos e cidades no litoral brasileiro, incluindo a costa atlântica paraense, apresenta elementos necessários para a compressão espaço-temporal, a formação dos municípios apresenta particularidades influenciadas por ordens locais, regionais, nacionais e mundiais. O Estado atua através de um “poder alienígena” sobre os demais agentes do espaço, organizados na coerência estruturada (HARVEY, 2005). Assim, possibilita as condições para a reprodução dos agentes transportadores, mesmo que para isso tenha que fragilizar seu poder de intervenção no espaço.

Quanto aos elementos do espaço, Santos (2008) enumera suas funções a partir das intencionalidades do Estado (Figura 2).

Figura 2 – Espaço-Estado e seus elementos geográficos.



Fonte: autoral, 2022.

O espaço geográfico é base material do Estado, os *Homens* são constituídos por crianças, jovens, adultos e jovens (empregados ou desempregados), aposentados ou assistidos socialmente (são seres que demandam *Trabalho* de outros *Homens*). Assim, o *Meio Ecológico* é a base física do trabalho humano, que ao longo se forma enquanto conjunto de complexos territoriais. As demandas no espaço apresentam nas *Firms* a produção de bens e serviços amplamente divulgados em ideias e suas concepções aos comportamentos da sociedade. Areladas às *Firms*, as *Instituições* atuam na produção de normas, ordens, e legitimação destas demandas. No que lhe concerne, às

Infraestruturas podem ser compreendidas a partir do trabalho humano materializado e geografizado nas formas espaciais, estas compreendidas enquanto forma-conteúdo (SANTOS, 2008).

Advertido por Santos (2018), a análise geográfica deve diferenciar *Lugar* e *Localização*, pois o *Lugar* se configura nos objetos, ou conjunto destes, no seu momento exerceram, ou exercem, um papel próprio no processo produtivo. A *Localização* apresenta deslocamentos em sua dinâmica por se tratar de um feixe de forças sociais, econômicas e políticas que se exercem em um dado *Lugar*. Destarte a *Localização* estabelece valores segundo o período histórico mediante os modos de produção, formando áreas constituídas em redes temporais.

2.1 Do Transporte Fluvial ao Ferroviário

A rede interna de transporte fluvial estabelecida nos municípios costeiros durante o período colonial viabilizou instalações religiosas e militares assegurando a rede de localizações, com relevo para as cidades de Belém, Vigia, Curuçá, Maracanã, e Bragança, marcando o povoamento inicial da porção ocidental da região amazônica. Originário do processo de ocupação e povoamento de Belém no século XVI, enquanto posição militar e política necessária ao impedimento do acesso de povos estrangeiros — franceses, holandeses, ingleses — aos recursos da região. Os objetos espaciais constituídos nos fortes e nas igrejas católicas definem bem as ordem a importância da localização às margens da Baía do Guajará (CASTRO, 2017).

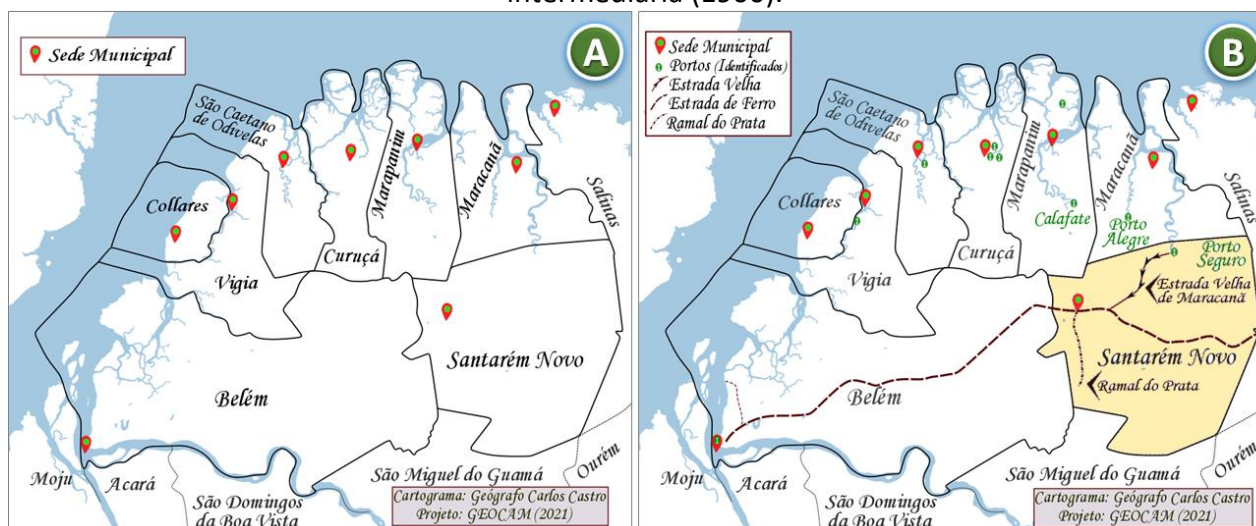
O desenvolvimento da rede de transporte costeiro e fluvial destaca-se na costa paraense com o fim do período pombalino, assinalando o estímulo ao desenvolvimento produtivo da região, o qual considera ser a primeira frente de ocupação e exploração econômica (CASTRO, SOMBRA, BARROS FILHO, SOUSA, 2019). Neste ínterim, destaca-se o município de Maracanã, que exercia uma hierarquia intermediária¹ em relação a Belém e Bragança.

Os processos de formação ocorreram predominantemente por fatores econômicos, com a estrutura fundiária baseada em minifúndios, em grande medida ocupados por posseiros, cuja produção descapitalizada, resiste sobretudo do roçado de mandioca, que degradou rapidamente os solos, com destaque para os latossolos amarelos, predominantes na região (FURTADO, 1980). O município de Maracanã encontra-se diretamente implicado neste processo de minifundização, inclusive por ser ainda ser um município pouco urbanizado. Assim, a pesquisa demanda esforços na

compreensão das dinâmicas da circulação fluvial e desenvolvimento costeiro paraense, em um momento anterior às instalações da Estrada de Ferro de Bragança (EFB).

Neste novo cenário, a malha territorial anterior à efetiva instalação da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) se constitui enquanto elemento fundamental na leitura das dinâmicas econômicas a partir da relação Espaço-Estado. Os processos de emancipação de Collares e São Caetano de Odivelas originários de Vigia, em Marapanim do município de Curuçá; quanto a emancipação de Salinas (atual Salinópolis) o mesmo foi originário da fragmentação de de Maracanã, configurando um planejamento estratégico do Estado de posicionamento das cidades na costa atlântica paraense (Figura 3).

Figura 3 – Municípios da costa paraense; destaque a dinâmica de Santarém Novo em hierarquia intermediária (1900).



Fonte: Cartograma Cedido por Grupo Geocam - UEPA (2021). Elaborado em Ambiente de Laboratório; Fonte originária Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019), em refinamento de malhas territoriais e acervos por meio de planos cartográficos (GEOCAM, 2021).

Notadamente, os processos de emancipações na costa paraense foram anteriores aos decorridos a partir da política de instalações de núcleos e colonização ao longo do percurso na Estrada de Ferro de Bragança (EFB), desconstruindo a falsa narrativa do processo de emancipações após a implantação da ferrovia. Entrementes, não parece haver uma ruptura entre os transportes fluviais e ferroviários quando são dispostas as estações ao longo da linha férrea da EFB.

As vias de navegação fluvial predominantes na região foi constituídas pelos rios Maracanã, Caripi, Cuinarana e Marapanim responsáveis pelas dinâmicas econômicas, com destaque para as seguintes vilas:

- *Vila de Porto Seguro*, situada às margens do rio Maracanã, na extremidade do município de Santarém Novo (atual Igarapé-Açu) com Maracanã;
- *Vila de Porto Alegre*, situada no curso do rio Caripi ao sul do município de Maracanã;
- *Vila do Calafate*, situada no curso do rio Marapanim ao sul do mesmo município, dada a necessidade de reparos em calafetar embarcações².

Contudo, o destaque da Vila de Porto Seguro evidencia o importante entreposto comercial do período, mediada por caminho de estrada de terra da vila a cidade de Igarapé-Açu no intercâmbio da produção a ser embarcada principalmente para a capital, Belém (figura 3-B).

O processo de transição de predomínio do modal fluvial para o ferroviário desponta no município de Santarém Novo (atual Igarapé-Açu) a mudança na estrutura produtiva, momento em que a mesma assume destaque intermediário na hierarquia econômica, naquela cidade ambas as locomotivas eram estacionadas em sentidos opostos (Belém e Bragança) no intercâmbio de passageiros e de mercadorias, sob a base da agricultura local. Destarte, a pesquisa supera um dos primeiros abismos da narrativa geográfica na região, apresentando elementos espaciais que permitem compreender o município de Santarém Novo³ anterior à infraestrutura da Estrada de Ferro de Bragança.

2.2 Do Transporte Ferroviário ao Rodoviário

No contexto amazônico, houve fomento em prol da integração mercantil e urbana, porém, a escala regional, condicionada pelas estradas de ferro, tiveram papel preponderante na reconfiguração socioespacial. Esse processo de territorialização da ferrovia constituiu-se na reorganização do espaço geográfico paraense, condicionada pelo período técnico vigente que possibilitou contradições e novas formas e funções no contexto da expansão agrário/agrícola regional voltados para a conexão das colônias e vilas com Belém.

Em face do processo de transição do transporte fluvial ao transporte por ferrovia, a malha de territorial dos municípios de 1900 no trecho da Estrada de Ferro de Bragança destaca: Belém — Santarém Novo (Igarapé-Açu) — Bragança, o projeto de desenvolvimento dos núcleos urbanos outros estava no recorte municipal destas três unidades administrativas, ocorre que o feixe de dinamismo econômico se desloca de Maracanã, e passa a ser estabelecido na cidade de Santarém Novo⁴, em um movimento produtivo da margem do rio para a ponta de trilho.

Para Leandro e Silva (2012, p. 155), o Anuário Estatístico do Brasil de 1920 é um ponto referencial para leitura da dinâmica econômica ao longo do percurso da EFB. Naquele momento, Belém contava 4.541 estabelecimentos rurais diretamente vinculadas à produção de alimentos, destas 28.181 pessoas atuando na agricultura, 103 atuando na criação de animais, e 1.256 pessoas atuando na caça e pesca; Igarapé-Açu com 4.116 estabelecimentos rurais, apresentando 11.233 pessoas na agricultura, 19 na criação de animais, tendo poucas dedicadas à caça e a pesca; Bragança com 3.184 estabelecimentos rurais, com 8.897 pessoas trabalhando na agricultura, 19 na criação de animais, e 668 pessoas dedicadas à caça e à pesca.

Ainda que o processo de assentamento dos colonos e a formação das nucleações urbanas seja administrativamente correspondente aos períodos emancipatórios, estes núcleos possibilitaram o feixe demográfico necessário para o empreendimento. A ferrovia desempenhou papel importante e se consolidou como uma centralidade regional, absorvendo demanda de núcleos vizinhos e destacando-se estrategicamente para o desenvolvimento da região (ÉGLER, 1961).

O Estado definiu o papel de hierarquia intermediária à Igarapé-Açu a partir do projeto de colonização ao longo do percurso da Estrada de Ferro de Bragança, viabilizando a política de produção agrícola e assentamento urbano necessários à exploração econômica sob as bases das lavouras e criação de animais de primeira necessidade, destinadas principalmente ao atendimento das demandas alimentícias da capital. No processo de seguridade alimentícia dos habitantes da capital, Belém, em vias de consolidação dos homens enquanto força de trabalho nos núcleos urbanos ao longo da EFB; a geografia das formas de transporte e deslocamento da produção se dinamiza sob a lógica das rodovias⁵.

A política rodoviária alcança o espaço amazônico a partir de Belém, na conhecida caravana da Mercedes-Benz do Brasil. A criação do Plano Nacional Rodoviário (PRN) em 1944 objetivou a integração dos municípios da macrorregião norte à sul do Brasil, em publicação o Ministério dos Transportes sob as seguintes diretrizes:

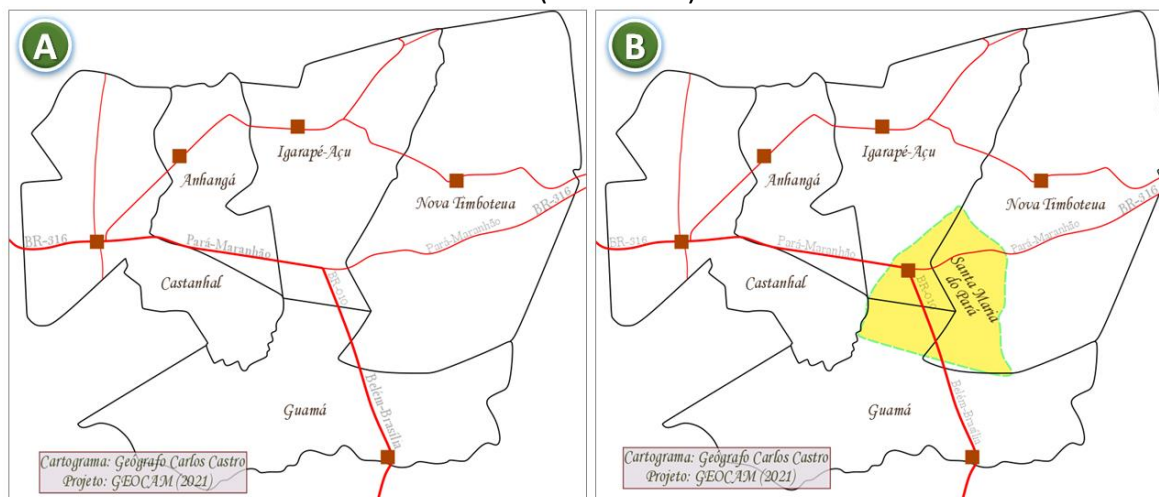
- Evitar a sobreposição das rodovias com os troncos ferroviários principais;
- Considerar trechos de rodovias existentes ou em projeto, dos planos estaduais;
- Considerar apenas trechos rodoviários de caráter nacional;

- Estabelecer, no interior do país, as convenientes ligações da rede rodoviária nacional com a infraestrutura aérea.

A partir das diretrizes do PNR na Amazônia, e a partir de Belém, conservou o trecho até a cidade de Castanhal (emancipada de Curuçá em 1932) delineando o traçado da rodovia federal BR-316 (Pará-Maranhão), tendo no seu entroncamento a conexão com a também rodovia federal BR-010 (Belém-Brasília). O tronco rodoviário destas ocorre na porção sul do município de Igarapé-Açu, onde a sede municipal havia sido beneficiada com o encontro de dois importantes eixos viários federais, contudo por orientação da primeira diretriz do PRN, o traçado foi posicionado na Vila de Santa Maria do Pará, sem a condição de sede administrativa (Figura 4).

Destarte, com a redefinição dos fluxos viários um novo movimento econômico que deslocou a hierarquia intermediária, na região, Castanhal apresentava os elementos necessários para o desenvolvimento da base produtiva ao receber incentivos para a instalação das indústrias de base alimentícia, passando a receber e processar a produção agrícola dos municípios do entorno (Figura 4).

Figura 4 – Entroncamento de Rodovias e novas hierarquias Intermediárias, emancipação no trevo(1950-1960).



Fonte: Cartograma Cedido por Grupo Geocam - UEPA (2021). Elaborado em Ambiente de Laboratório; Fonte originária Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019), em refinamento de malhas territoriais e acervos por meio de planos cartográficos (GEOCAM, 2021).

A perda de importância econômica de Igarapé-Açu dada a não conexão com rodovias federais resultou na perda de seu distrito. Assim, surge no início da década de 1960 o município de

Santa Maria do Pará a partir dos territórios dos municípios de Igarapé-Açu, Nova Timboteua, e Guamá (atual São Miguel do Guamá), conforme a figura 4-B.

A partir da década de 1960, o município de Castanhal passa a ocupar o papel enquanto hierarquia intermediária, a partir da instalação da indústria alimentícia a partir de instalações fabris que processam os insumos agrícolas dos municípios do entorno que seguem cumprindo o seu papel na agricultura, produção de animais, e extrativismo pesqueiro. Ao passo que os insumos processados em Castanhal atendem as necessidades de consumo da capital, Belém; e das demais regiões brasileiras a partir do fluxo originado na infraestrutura rodoviária.

As rodovias federais em consonância com as estradas estaduais integravam o secundário fluxo da economia fluvial na calha do rio Guamá. Pois, a partir de Belém, e subindo o rio Guamá, a cidade de São Miguel do Guamá detinha papel de destaque na economia regional, fábricas como a Companhia Amazônia Têxtil de Aniagem (CATA)⁶ a qual possuía uma unidade fabril naquela cidade. A sede municipal de Irituia apresenta sua contribuição na base produtiva a partir da conexão do rio Irituia, com o Guamá, todavia dadas as condições de navegação, com embarcações de médio e pequeno porte não expressa o mesmo grau de importância das demais cidades, o papel desempenhado voltou-se predominante para a exploração dos recursos na esfera extrativista.

No último cenário de análise do processo de ocupação socioespacial, o município de Castanhal se destacou consolidando seu papel de hierarquia intermediária ao assumir o papel de articulação regional, estabelecendo relações diretas e indiretas com os municípios conectados à rede em distintas escalas.

2.3 O sistema de estruturas e a dinâmica produtiva

As estruturas político-institucionais induzidas pelo Estado direcionaram ações sob novos significados corporificados. Estes processos delegam funções estratégicas identificáveis nas formas, estas compreendidas enquanto forma-conteúdo (SANTOS, 2008). Assim, o conteúdo se manifesta sob a condição de estar em contínua metamorfose, adquirindo novas dimensões ao encaixar na forma.

Para Santos (2008; 2018), as formações socioespaciais (Estado) apresentam modernizações (infraestrutura) e suas implicações temporais de organização e reorganização do espaço (homens - meio ecológico), da sociedade (homens) e da economia (firmas). Assim, cada período é um conjunto

coerente de elementos de ordem econômica, política, social e moral constituindo um sistema, ao passo que as modernizações propagam de maneira generalizada uma inovação que pode redefinir ou assegurar o domínio de regiões polarizadas, ou centros de dispersão⁷.

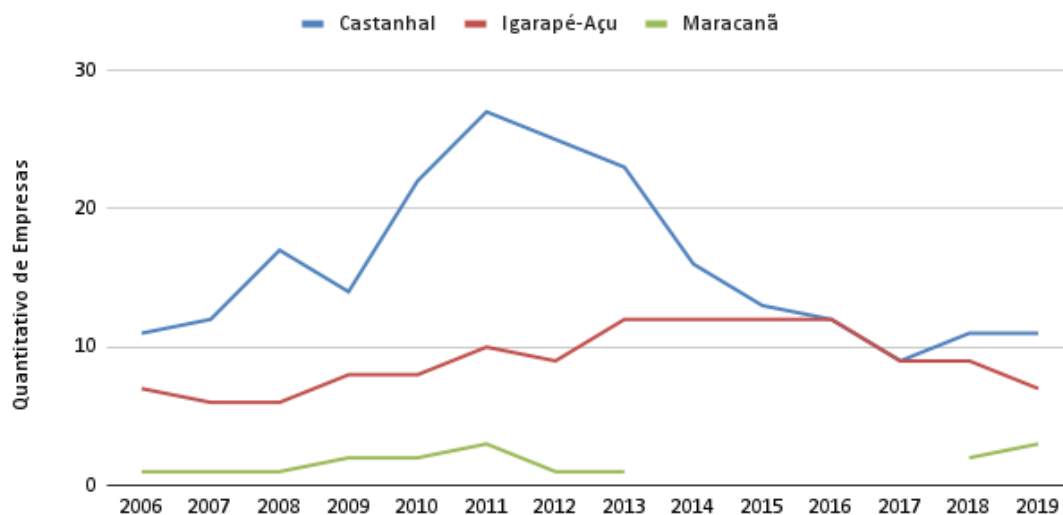
No bojo de compreender as transformações na economia e da sociedade para alcançar a organização do espaço, esta pesquisa reorienta os azimutes analíticos comparando a partir das Firms, o indicativo e distribuição de empresas permitem aproximações necessárias à compreensão produtiva dos municípios de Maracanã, Igarapé-Açu e Castanhal. Os dados a seguir foram obtidos no Sistema Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística Recuperação Automática (SIDRA-IBGE) em pesquisa da CL — Cadastro de Empresas em Outras Organizações, sob a estrutura da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0).

Mediante a obtenção destes dados, disponibilizados em planilhas, o empenho desta pesquisa em ambiente laboratorial consistiu em minucioso acompanhamento dos segmentos econômicos do CNAE 2.0, a saber: **A** — *Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aquicultura*; **C** — *Indústria Transformação*; **G** — *Comércio, Reparação de Veículos*; **L** — *Imobiliária*. Assim, o interstício de 14 anos de análise garante um lapso temporal adequado para a proposta de compreensão da dinâmica produtiva nestes três municípios proeminentes em seus períodos.

Quanto às empresas ligadas ao segmento *A* — *Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aquicultura*, Castanhal apresenta ascensão a partir de 2007, com retração do número de empresas a partir da crise econômica de 2008/2009 retomando o crescimento atingindo o pico em 2011, a partir de então vem acumulando regressão de firmas até 2017, mantendo-se em quadro de estabilidade desde 2018. Os principais segmentos estão na pecuária e agricultura, sobretudo ligada à indústria alimentícia (Gráfico 1).

Gráfico 1 – CNAE Setor A - Empresas e Outras organizações nos municípios de Castanhal, Igarapé-Açu e Maracanã entre os anos de 2006 e 2019.

A - Empresas do setor de Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura (2006-2019)



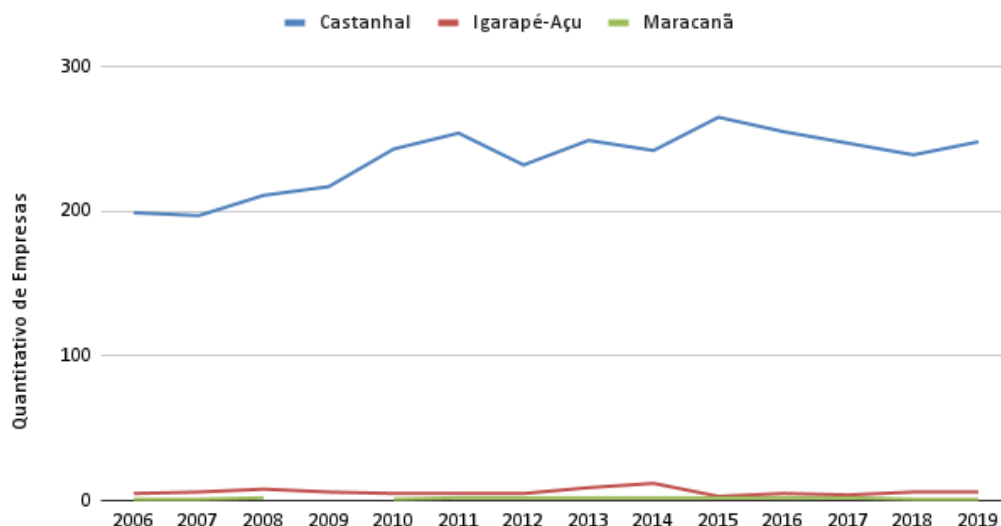
Fonte: Cadastro Central de Empresas - Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA, 2021; Org. pelo Autor, 2022.

No gráfico 1, a presença no município de Maracanã, ao longo do período recente, expõem o enfraquecimento produtivo do mesmo, incluindo a ausência no período de 2014 a 2017, ainda que as atividades pesqueiras e agrícolas estejam presentes. Igarapé-Açu apresentou momentos de crescimento no número de empresas, em consequência da oferta de emprego, com destaque ao platô estabelecido a partir de 2013 até 2016, em linhas de declínio a partir de 2017, naquele ano ocorreu forte estiagem na região contribuindo para renegociações de contratos de produtores rurais com bancos.

A indústria de transformação, enquanto setor central nas atividades econômicas, dada a sua capacidade de receber a matéria-prima e transformá-la em produto outro, agregando valor à produção apresenta número expressivo de firmas em Castanhal, mantendo-se ao longo do período de 14 anos acima de 200 unidades, com um declínio a partir de 2015 até 2018, a mesma apresenta retomada de unidades fabris em 2019 (Gráfico 2).

Gráfico 2 – CNAE Setor C - Empresas e Outras organizações nos municípios de Castanhal, Igarapé-Açu e Maracanã entre os anos de 2006 e 2019.

C - Indústrias de transformação (2006-2019)



Fonte: Cadastro Central de Empresas - Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA, 2021; Org. pelo Autor, 2022.

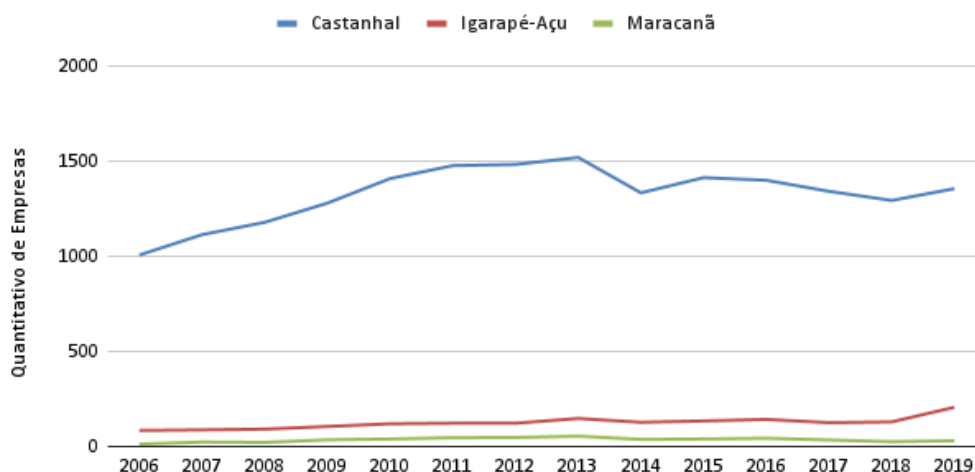
No Gráfico 2, os municípios de Igarapé-Açu e Maracanã apresentam limitado números de firmas, com ligeiro destaque para Igarapé-Açu no ano de 2014 com 12 empresas vinculadas à atividade produtiva.

Os dados obtidos devem ser considerados com ponderações analíticas a partir das demandas do mercado de cada município a partir da frota. Segundo os registros do Departamento de Trânsito do Pará (DETRAN), disponibilizados pela FAPESPA (2020), Castanhal possuía, em 2015 o registro de 64.686 (destes 55,2% licenciados), contudo a cidade é um exímio centro de distribuição de peças para as regiões do entorno sendo mercado atrativo para a disposição destas empresas assegurando valores acima de mil unidades ao longo dos 14 anos de análise.

As empresas vinculadas ao comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas, apresentam destaque em Igarapé-Açu, que no ano de 2015 possuía 5.192 veículos (59% licenciados) e que ao longo dos 14 anos vem apresentando crescimento gradativo, acentuado no ano de 2019. Todavia, Maracanã manteve-se praticamente estagnado em número de empresas ligadas a esse setor, em 2015 a frota de veículos foi de 1.305 unidades (44,8% licenciados) (Gráfico 3).

Gráfico 3 – CNAE Setor G - Empresas e Outras organizações nos municípios de Castanhal, Igarapé-Açu e Maracanã entre os anos de 2006 e 2019.

G - Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas
(2006-2019)



Fonte: Cadastro Central de Empresas - Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA, 2021; Org. pelo Autor, 2022.

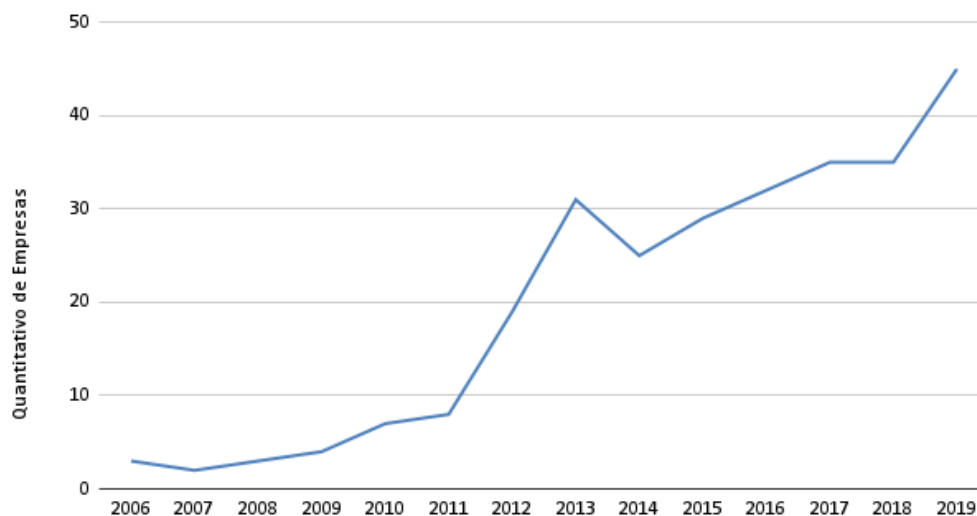
O cenário da base produtiva a luz do cadastro das empresas permite geograficamente caracterizar que Maracanã compôs a primeira hierarquia intermediária no período colonial entre a economia de Belém e Bragança e hoje apresenta subdesenvolvimento produtivo; *Igarapé-Açu* compôs a segunda hierarquia intermediária no período da estrada de ferro e formação de núcleos coloniais entre Belém e Bragança e apresenta desenvolvimento ao nível restrito com dependência de Castanhal e a Belém.

Castanhal compôs a terceira hierarquia intermediando os fluxos das rodovias federais em sentido de Belém, esteve atrelada à microrregião Castanhal vinculada à mesorregião Metropolitana Belém (IBGE, 1990), e atualmente desponta enquanto município polo da Região Geográfica Imediata e Intermediário Castanhal (IBGE, 2017).

A pesquisa ressalta informações mediante cruzamento de indicadores; contudo, apenas Castanhal apresenta esta condição à medida que a renda da terra expressa relações estruturadas no valor de troca. A obtenção da renda pelo uso do espaço urbano um conjunto de empresas passam a se instalarem em castanhal, atuando no mercado imobiliário da cidade (Gráfico 4).

Gráfico 4 – CNAE Setor L - Empresas e Outras organizações em Castanhal entre os anos de 2006 e 2019.

L - Atividades imobiliárias (2006-2019)



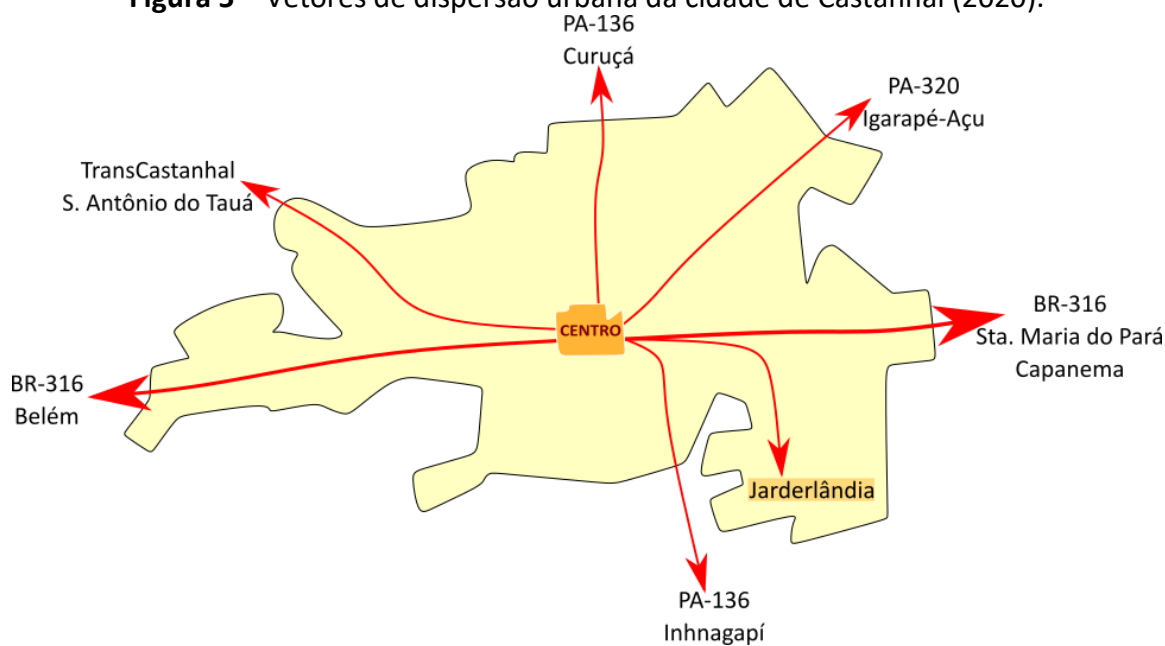
Fonte: Cadastro Central de Empresas - Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA, 2021; Org. pelo Autor, 2022.

A expansão do sítio urbano da cidade de Castanhal destaca-se com o crescimento populacional a partir do ano de 2007. No entanto, é a partir de 2009, com o lançamento do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV)⁸, programa este que assegurava políticas habitacionais que as empresas do setor *L - Atividades Imobiliárias*, ampliam presença, em 2011 o significativo número de empresas alcançando o total de 31 firmas. No período entre 2013-14, houve uma retração com retomada gradativa até o ano de 2017, estabilizando em 2018, estando em ascensão em 2019.

Assim, diversos empreendimentos imobiliários do Programa Minha Casa Minha Vida, assim como de promotores privados, sob o formato de loteamentos e condomínios horizontais fechados, têm sido produzidos nas bordas da cidade, incluindo Agrovilas (VALE, RIBEIRO, 2019).

Ressalta-se que Milton Santos (2018) destaca a divisão internacional do trabalho e suas profundas transformações no sistemático saque das colônias em benefício dos países colonizadores, no segundo período, a revolução industrial privilegiou as cidades sob ares de modernidades, na sequência a revolução do consumo apresentou revoluções demográfica e urbana, e suas deformações. Estes elementos são identificados na centralidade da cidade de Castanhal (Figura 5).

Figura 5 – Vetores de dispersão urbana da cidade de Castanhal (2020).



Fonte: cartograma autoral, 2022.

Os vetores de dispersão da urbana a partir da dinâmica econômica do centro são compreendidos pela articulação principal a rodovia federal BR-316 enquanto via estruturante, sem a qual dificilmente Castanhal alcançaria a infraestrutura necessária para assegurar sua centralidade ao longo dos últimos 60 anos. Porém, ainda que o entroncamento de rodovias em Santa Maria do Pará (BR-010 e BR-316) se destaque em grau de importância na infraestrutura de transporte, a mesma não gerou atrativos industriais necessários para exercer centralidade.

A rodovia estadual PA-136 atravessa a cidade no sentido sul a norte, delineando vias estruturantes na circulação urbana; contudo é a partir da rodovia estadual PA-320 que se conecta a Igarapé-Açu são observados elementos do processo de deslocamento produtivo originário deste município para Castanhal quando no período de operação da EFB, de igual forma a TransCastanhal foi uma importante via que conectava as Agrovilas da região principalmente a Santa Terezinha no processo de escoamento até os armazéns dos primeiros agentes promotores do espaço urbano da cidade de Castanhal, quando no período de pelo funcionamento da estação da ferrovia.

Em Castanhal, os empreendimentos imobiliários concentram espaços periféricos ao Centro, enquanto formas de assentamento residencial. Contudo, o conteúdo ao acesso a essas residências é mediado entre os agentes promotores imobiliários e Estado com forte atuação no sítio urbano que hoje apresenta uma área de 44,3 km² (CASTRO, 2019) confirmados em de laboratório.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento socioespacial a partir dos feixes econômicos estabelecidos ao longo da costa atlântica, no processo de colonização, povoamento, formação de freguesias, vilas, distritos e cidades na costa atlântica enquanto empreendimento do Estado. A distribuição destes obedece à coerência dos fluxos e feixes espaciais, a pesquisa apresenta que a dotação de infraestrutura de transporte foi objetivada pela necessidade de abastecimento da capital (Belém). A circulação e os transportes apontam que a colonização da hinterlândia da porção nordeste do estado do Pará foi anterior ao eixo da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), as pequenas instalações portuárias às margens dos rios foram importantes entrepostos comerciais, garantindo a circulação da exploração e produção de recursos na frente oceânica e por seguinte das vias fluviais, indicadas por (CASTRO, SOMBRA, BARROS FILHO, SOUSA, 2019).

Estes feixes econômicos contradizem a forjada narrativa de implantação de vilas e núcleos urbanos de Belém a Bragança, desconsiderando a localização e circulação preexistente em Igarapé-Açu (sob o topônimo Santarém Novo) integrada enquanto entreposto de Maracanã, foi a partir desse feixe econômico o planejamento do percurso foi definido, e não o contrário, ainda que o pavimentado discurso da criação dos núcleos ao longo da EFB ignore o papel intermediário de Igarapé-Açu, que desfrutava de destaque econômico, pois era constituído enquanto município em 1900.

No processo de reestruturação da infraestrutura de transportes de Igarapé-Açu, o declínio econômico foi definido por diretrizes determinadas pelo Estado (entre escalas), a transição do transporte ferroviário para o rodoviário e o entroncamento de rodovias federais: Pará-Maranhão (BR-316) e Belém-Brasília (BR-010) em Igarapé-Açu não garantiu seu fortalecimento econômico por estratégias do Estado, dispondo o elo no distrito de Santa Maria (atual município Santa Maria do Pará) e não na sede municipal. Ao seu curso, o enfraquecimento econômico de Igarapé-Açu ocorreu no processo de desenvolvimento econômico de Castanhal a partir da implantação do modal rodoviário no início da década de 1960, implantação de indústrias e desenvolvimento urbano nas décadas seguintes, garantindo demandas às políticas públicas de Estado, incluindo as políticas habitacionais da década de 1980, e as mais recentes PMCMV, como pontuaram (VALE, RIBEIRO, 2019). Quanto às hipóteses, entende-se que as modernizações dos transportes enquanto importante elemento da política de circulação e penetração econômica, com processos de

deslocamento produtivo à hinterlândia, no processo de aproximação sucessiva aos interesses do Estado mediados em diretrizes do planejamento.

Por fim, o sistema de densas estruturas produtivas alocados em Castanhal sinalizam uma transição entre atividades econômicas, a acentuada redução de empresas ligadas aos segmentos de agricultura, pecuária e produção florestal contrasta com a entrada de novas empresas no segmento imobiliário urbano, tendo nos eixos de transporte fator determinante para a expansão urbana de Castanhal, como assinalaram Caxito et al. (2011), dessa forma a absorção de demandas habitacionais para atendimento do assentamento da força-de-trabalho necessária à manutenção das firmas. Dentre as prerrogativas entende-se que “o Estado não é, entretanto, um intermediário passivo: ao escolher os feixes de influências externas, ele os deforma, modificando sua importância, sua direção e, mesmo, sua natureza” (SANTOS, 2012, p. 226). O papel desempenhado pelo Estado no intermédio entre as forças internas e externas condiciona a variabilidade de preços, produtos, e aspectos da evolução tecnológica. Assim, administração pública através de seus processos contribuem ora para impulsionar, ora para manter o status-quo das elites políticas locais e regionais.

NOTAS:

¹ Corrêa (1987) apresenta elementos da hierarquia intermédia as quais encontram ressonância na realidade amazônica.

² No rio Curuçá, ao fim do trecho navegável há três comunidades com nomes de portos: Porto do Arapiranga, Porto do Membeça, e Porto do Boa Vista do Iririteua.

³ A atual cidade de Igarapé-Açu, e que não compunha o atual município paraense de Santarém Novo que dista 5 quilômetros da Vila de Porto Seguro (em Igarapé-Açu), sentido baixo curso do rio Maracanã.

⁴ Ao longo deste processo Santarém Novo altera seu topônimo para Igarapé-Assú em 1906 (posteriormente João Pessoa, no momento atual Igarapé-Açu) momento em que as instalações da EFB viabilizaram o plano de desenvolvimento econômico e social à localização estratégica da cidade que permaneceu no mesmo Lugar.

⁵ No Brasil, as rodovias (estradas de rodagem) passaram a compor o temário do planejamento durante o governo de Washington Luís (1926 – 1930) com destaque a pavimentação asfáltica da rodovia Rio-São Paulo para cerca de 14 horas de percurso no período a partir da tecnologia embarcada em motores dos automóveis e demais veículos da época.

⁶ A empresa possui sua matriz no bairro Cidade Velha, em Belém, com circulação fluvial facilitada por estar nas margens da Baía do Guajará, e em seu contíguo o Rio Guamá, principal via de acesso a São Miguel do Guamá.

⁷ Os indicadores populacionais permitem uma aproximação aos segmentos econômicos, contudo, estudos de Lopes (2019) apontam haver grande mobilidade entre os municípios limítrofes a Maracanã, Igarapé-Açu, e principalmente, em Castanhal. Contudo, as estimativas populacionais de 2019 registram respectivamente 29.473 — Maracanã, 38.807 — Igarapé-Açu, 200.793 — Castanhal (IBGE, 2020).

⁸ A pasta habitacional esteve vinculada ao Ministério das Cidades (MC), este ministério com o Ministério da Integração Nacional (MI) - Infraestrutura, foi institucionalmente agrupado em 2019, passando à pasta do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR).

REFERÊNCIAS

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

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. Projeto Cartográfico e a Pesquisa: a implementação da escrita gráfica nos princípios geográficos e o tripé Geografia - Cartografia - Geoinformação.

INTERESPAÇO: REVISTA DE GEOGRAFIA E INTERDISCIPLINARIDADE, v. 5, Grajaú (MA). p. 12337-17.2019.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira; SOMBRA, Daniel Araújo; BARROS FILHO, João; SOUSA, Nonato Gonçalves. Da importância estratégica na economia colonial aos processos de fragmentação territorial no nordeste paraense: Dinâmicas Territoriais e Reprodução do Espaço Rural no Município de Maracanã (Pará/Brasil). **GEO UERJ**, v. 1, Rio de Janeiro, p. e 32708-31, 2019.

CAXITO, Fabiano *et al.* **Logística: Um Enfoque Prático**. São Paulo: Saraiva, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. Os Estudos de Redes Urbanas no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 4, p. 93-115. out./dez. 1967. Disponível em: .Acesso em: 21 fev. 2019.

EGLER, Eugênia Gonçalves. A zona bragantina no estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia**, vol. 23, n. 3, p. 527 - 555, jul./set., 1961.

FAPESPA, Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. **Anuário estatístico do Pará - 2019**. Disponível em, 23 fevereiro 2022.

https://www.fapespa.pa.gov.br/sistemas/anuario2017/tabelas/infraestrutura/tab_3.1_total_da_frota_de_veiculos_subdivididos_em_licenciados_e_nao_licenciados_2011_a_2015.htm (axesso em 2 Belém, 2020).

FURTADO, Ana Maria Medeiros. **A Importância da Geomorfologia no Planejamento Urbano**. Belém, IDESP-PA, 1980.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 1. ed. Tradução: Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões**. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Departamento de Geografia - Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

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

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Classificação Nacional de Atividades Econômicas**. Disponível em, 28 de Março de 2020. <https://cnae.ibge.gov.br/> (acesso em, 18 de janeiro de 2022).

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA - Cadastro Central das Empresas**. Disponível em, 28 de Março de 2021. [Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA](#) (acesso em, 28 de Março de 2022).

LEANDRO, Leonardo Milanez de Lima; SILVA, Fábio Carlos da. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará. **Novos Cadernos NAEA**, v. 15, n. 2, 2012.

LOPES, Francisco de Assis da Silva. **A Expansão da Mobilidade do Transporte Rural e suas Interações ao Espaço Urbano de Castanhal (Pa)**. Igarapé-Açu: Universidade do Estado do Pará (Trabalho de Conclusão de Curso de Geografia), 2019.

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

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2018.

UEPA, Universidade do Estado do Pará. **Projeto Cartográfico: Produção de recursos didáticos em Geografia, na Região Geográfica Imediata de Castanhal**. CASTRO, Carlos Jorge Nogueira; SILVA, Railana Oliveira. (Relatório Parcial PIBIC), Belém: Propesp-Uepa, 2021.

VALE, Kelly Virginia Santos do; RIBEIRO, Willame. **Dispersão Urbana e Ocupações Precárias: a produção do espaço na "agrovila" Calúcia em Castanhal/PA**. XVI - Simpósio Nacional de Geografia Urbana. Espírito Santo. p.1762-1781. 2019.

Trabalho aceito em: 31/01/2023