

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM  
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

---

REESTRUTURAÇÃO DA REDE URBANA E IMPORTÂNCIA DAS CIDADES MÉDIAS NA  
AMAZÔNIA ORIENTAL

José Carlos Matos Pereira (FASE/COMOVA)  
Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior (UFPA)

# **Reestruturação da Rede Urbana e Importância das Cidades Médias na Amazônia Oriental**

## **RESUMO**

A reestruturação da rede urbana e os novos papéis conferidos às cidades confirmam a dinâmica de uma nova estrutura produtiva e do mercado de trabalho na Amazônia, o que implica, necessariamente, na ruptura de antigos padrões de organização espacial. Isso ocorre pelo caráter disseminado e pulverizado em que ocorreram os investimentos econômicos e as ações governamentais na região com a abertura da fronteira econômica em décadas passadas. As cidades médias, nesse contexto, representam novas dinâmicas econômicas, políticas e populacionais fora da órbita metropolitana, cumprindo o papel de centros sub-regionais na rede urbana amazônica, pois nutrem de informação, tecnologia, bens e serviços e presença política aquelas cidades, de menor porte, incapazes de realizar tal feito. Dessa forma, constituem-se como elo de ligação entre as pequenas cidades e os grandes centros urbanos, assegurando a produção, a circulação e o consumo do processo de acumulação capitalista. Assim, sem ela, haveria uma lacuna entre os diversos níveis de cidades e seus respectivos papéis na divisão social e territorial do trabalho.

## Introdução

A reestruturação da rede urbana e os novos papéis conferidos às cidades confirmam a dinâmica de uma nova estrutura produtiva e do mercado de trabalho na Amazônia, o que implica, necessariamente, na ruptura de antigos padrões de organização espacial. Isso ocorre pelo caráter disseminado e pulverizado em que ocorreram os investimentos econômicos e as ações governamentais na região com a abertura da fronteira econômica em décadas passadas.

Assim, a urbanização na Amazônia, em grande parte, guarda profunda relação com a intervenção estatal, principalmente a partir da década de 1960, superando o índice anual de urbanização de todas as regiões do Brasil. O controle da terra, a política de migração induzida e financiada pelo Estado e o incentivo a grandes empreendimentos asseguraram o desenvolvimento da fronteira urbana<sup>i</sup>. Esta última, segundo Becker (1990), funcionou como recurso estratégico para a rápida ocupação da região, antes mesmo da implantação de projetos de produção agrícola e industrial, reproduzindo características de fronteira econômica, que representou, para o capital, um espaço de valor onde podem ser implantadas rapidamente novas estruturas, servindo, ainda, como reserva mundial de matérias-primas.

Desse modo, a cidade assumiu o papel de ser elemento de mediação entre as políticas de desenvolvimento pensadas para a região e a ressocialização da população migrante – a força de trabalho móvel, característica desse tipo de fronteira (BECKER, 1990).

Essas políticas produziram um conjunto de transformações na urbanização da região, cujas características, para as décadas de 1970 e 1980, podem ser descritas da seguinte forma: a valorização dos centros localizados às margens das rodovias; a reprodução de pequenos núcleos dispersos – povoados e vilas – vinculadas à mobilidade do trabalho; a retração de núcleos antigos, que ficaram isolados à margem das novas formas de circulação; a implantação de franjas urbanas avançadas, correspondentes às cidades das companhias (as company towns); e a concentração nas capitais estaduais (BECKER, 1990; CORRÊA, 1987; VICENTINI, 1994).

Estudos mais recentes indicam novas tendências, não presentes nas décadas anteriores. De um lado, o reforço da metrópole dispersa como parte do processo de metropolização (TRINDADE JR., 1998); de outro lado, a proliferação de pequenas cidades e o crescimento dinâmico de novos núcleos urbanos – as “cidades médias”<sup>ii</sup> – que na Amazônia, cumprem o papel de centros sub-regionais (RIBEIRO, 1998, 2001; MACHADO, 1999).

As pequenas e médias cidades apresentam os maiores índices de crescimento populacional nas últimas décadas, inclusive, superiores ao das grandes cidades, e detêm,

segundo os dados do Censo 2000 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2001a), grande parte da população regional.

Como explicar esse processo no contexto da dinâmica regional? A expansão da fronteira econômica no interior da região não se dá de maneira igual quando consideramos a especificidade das sub-regiões. A Amazônia Oriental, em particular, tende a acompanhar um processo que já vem sendo verificado há algum tempo no restante do território brasileiro. Conforme nos mostra Santos (1993), as grandes cidades já apresentam taxas de crescimento econômico menores do que suas respectivas regiões, repercutindo no maior dinamismo e importância dos outros níveis de cidades, como as cidades médias. É nesse sentido que hoje já se mostra mais visível uma outra tendência na realidade urbana da Amazônia Oriental: a maior presença das cidades médias<sup>iii</sup>.

O presente artigo busca enfatizar esse processo, em que as cidades médias passam a assumir certo destaque na estrutura urbana regional, discutindo, a partir da Amazônia Oriental, e especificamente da realidade paraense, a importância das mesmas no processo de produção do espaço regional.

## **1. A reestruturação do espaço regional e os novos papéis conferidos às cidades**

O debate sobre as cidades médias no Brasil não é recente, remonta à década de 1970, quando das primeiras tentativas de classificação e identificação das mesmas no sistema urbano brasileiro. Segundo Sposito (2001), consideravam-se nesse período como cidades médias aquelas com população urbana entre 50.000 e 250.000 habitantes, sendo, portanto, muito comum a metodologia para essa classificação levar em consideração principalmente o aspecto demográfico.

Mais recentemente, esse número tem sido elevado para cidades com população entre 100.000 e 500.000 habitantes (SANTOS, 1993). A novidade do debate é justamente o exercício de um novo olhar sobre um tema não tão recente. Essa tentativa pode ser observada através dos trabalhos de Sposito (2001), Pontes (2001), Santos e Silveira (2001) e Amorim Filho e Rigotti (2002), que buscam, através de suas análises, mais do que uma classificação, a construção de um entendimento de cidade média que supere a idéia apenas do quantitativo populacional e permita incorporar outros parâmetros de análise nas abordagens.

A rigor, e acompanhando algumas premissas dos autores anteriormente mencionados, as cidades médias são cidades não integrantes de áreas metropolitanas, das quais guardam relativa distância, cuja população total varia entre 100 mil e 500 mil habitantes. Da mesma forma, não cumprem o papel de metrópoles regionais, mas constituem-se em referência para

um conjunto de pequenos núcleos urbanos a ela subordinados (pequenas cidades ou centros locais e centros de zona), servindo de ponto de ligação dos fluxos de pessoas, mercadorias, informações, decisões políticas e investimentos, que por ela se materializam.

Portanto, são produtoras/distribuidoras de bens e serviços exigidos por ela e por um conjunto de cidades menores que existem em seu entorno; são espaços de mediação política, econômica e social entre as pequenas cidades da sua mesorregião e os grandes centros ao qual estão subordinadas; são fóruns regionais de decisões políticas e debates, em torno das necessidades da região na qual estão inseridas, ao mesmo tempo em que são locus de formação de opinião, e exercem certa liderança regional frente às cidades de menor porte; desempenham papel de centro de crescimento econômico regional, cujas atividades econômicas preponderantes são as de produção e distribuição de bens e serviços, que empregam a maioria de sua População Economicamente Ativa (PEA); apresentam-se atrativas para receber e fixar migrantes de cidades menores ou da zona rural, através da expectativa que criam em relação à oportunização de postos de trabalho, servindo de anteparo aos fluxos migratórios direcionados aos grandes centros. Por fim, como espaços relativos e relacionais<sup>iv</sup>, apresentam situação geográfica favorável, que servem de fatores de atração para atividades econômicas e novos investimentos e, conseqüentemente, tendem a apresentar percentuais de migração superiores às demais cidades de sua respectiva mesorregião.

Ainda que o critério demográfico não seja determinante para definir a cidade média, uma vez que o mesmo nem sempre assegura o papel de relevância regional de uma cidade, ele pode ser tomado como primeira aproximação e não deve ser descartado como critério, pois a concentração populacional relativamente expressiva, também é característica desse perfil de cidade, refletindo, muitas vezes, múltiplas determinações. Para o caso amazônico, várias cidades atingiram esse patamar nas últimas décadas (tabela 01).

**TABELA 01 - POPULAÇÃO DE CIDADES DE PORTE MÉDIO NA AMAZÔNIA LEGAL - 2000**

<b>CIDADE</b>	<b>ESTADO</b>	<b>POPULAÇÃO</b>
Ananindeua <sup>v</sup>	PA	391.994
Macapá	AP	264.639
Porto Velho	RO	261.957
Rio Branco	AC	226.134
Imperatriz	MA	218.556
Várzea Grande <sup>vi</sup>	MT	151.459
Boa Vista	RR	196.942
Santarém	PA	176.834
Marabá	PA	134.258
Palmas	TO	130.528
Castanhal	PA	118.286
Rondonópolis (MT)	MT	107.323

Fonte: IBGE (2000).

Entretanto, conforme já enfatizado, não é possível identificar o caráter médio de uma cidade apenas pelo aspecto demográfico. Há cidades de porte médio que não podem ser consideradas cidades médias, a exemplo de Várzea Grande (MT) e Ananindeua (PA) - por integrarem a malha urbana de uma grande cidade ou de uma metrópole. Por outro lado, há cidades que mesmo situadas em intervalo inferior àquele patamar, pelo fato de formarem uma malha urbana única contígua ou funcionalmente articulada alçam-se ao patamar de cidades médias, como é o caso de Santana (AP), que não pode ser compreendida sem estar articulada a Macapá (AP). Há ainda aquelas que, mesmo situando-se em patamar inferior às cidades de porte médio, pelo papel e importância que assumem na estruturação regional e na divisão territorial do trabalho, não podem deixar de ser consideradas centros sub-regionais e, portanto, cidades médias.

Para o caso amazônico, e seguindo a proposição de Pontes (2001), as cidades médias, apesar de desempenharem papel importante na rede urbana regional, não apresentam necessariamente grandes contingentes populacionais, como as cidades médias do Centro-Sul do País. A mesma tese parece ser corroborada por Ribeiro (1998), que arrola importantes sub-centros regionais com quantitativos populacionais para além daquele intervalo anteriormente apresentado.

Com relação ao papel das cidades na distribuição de bens e serviços na rede, Ribeiro (1998) identificou cinco níveis de centralidade. Dentre esses níveis, destacamos os centros sub-regionais, que são as cidades de nível intermediário entre as de zona e às cidades regionais. Ocupam a segunda posição hierárquica em sua região e são representados por 15 centros que refletem a desigualdade sócio-espacial regional, subordinando-se, em sua maioria, àquelas cidades de primeiro nível (Belém, São Luís e Cuiabá, com seus respectivos entornos imediatos, e Manaus).

As cidades que atuam como centros sub-regionais (tabela 02), constituindo importantes nós de distribuição de bens e serviços, podem ser identificados por suas características distintas e particulares em: 1) Centros que apresentam traço da frente pioneira agro-pastoril e mineral – Araguaína e Gurupi, no Tocantins; Rondonópolis e Várzea Grande, em Mato Grosso; e Ji-Paraná e Vilhena, em Rondônia; 2) Centros que estão situados nas bordas nordestinas no Estado do Maranhão – Imperatriz, Bacabal, Caxias e Santa Inês; 3) Centros que fazem parte da Amazônia tradicional e seu sistema dendrítico-ribeirinho, geralmente antigos e revitalizados, como Porto Velho, em Rondônia; Rio Branco, no Acre; e Santarém no Pará; e 4) Centros que margeiam as estradas, como Castanhal e Marabá, no Pará (RIBEIRO, 1998)<sup>vii</sup>.

**TABELA 02 - CENTROS SUB-REGIONAIS COM POPULAÇÃO MENOR QUE 100.000  
HABITANTES NA AMAZÔNIA LEGAL - 2000**

CIDADE	ESTADO	POPULAÇÃO
Ji-Paraná	RO	90.983
Santana <sup>viii</sup>	AP	70.512
Bacabal	MA	71.357
Açailândia	MA	64.128
Gurupi	TO	63.459
Santa Inês	MA	62.877
Vilhena	RO	50.504

Fonte: Ribeiro (1998) e IBGE (2000).

Assim, do ponto de vista do espaço regional amazônico, esse debate guarda especificidades que precisam ser entendidas e explicadas, a partir de questões como: qual o papel que cumprem as cidades médias no desenvolvimento sócio-espacial urbano da Amazônia? Qual o nível de interferência das políticas de desenvolvimento urbano e regional para o atual estágio em que se encontram essas cidades? Quais fatores foram definidores para que se constituíssem como cidades médias? Quais as características intra-urbanas relacionadas a essa condição?

Conforme já mencionado anteriormente, na Amazônia, a importância das cidades médias ocorreu principalmente a partir da década 1960, visto que anteriormente uma das principais características da rede urbana amazônica era a quase inexistência de cidades de nível intermediário no sistema hierárquico regional.

As mudanças ocorridas na organização urbana da Amazônia, segundo nos mostra Corrêa (1987), indicam que até 1960 verificou-se na região um padrão espacial predominantemente dendrítico da rede urbana, com desmesurada primazia de Belém como metrópole regional e uma expressão relativamente pequena da grande maioria dos centros urbanos regionais. Atualmente, o que se verifica é uma ruptura desse padrão, com um forte dinamismo das cidades localizadas, ou que passam a surgir às margens das rodovias, em detrimento das cidades ribeirinhas, bem como uma urbanização concentrada nas capitais estaduais.

As origens desse processo, além do fenômeno migratório inter-regional, parece se dar também pela expropriação do homem do campo, principalmente após a política de desenvolvimento regional, imposta a partir da década de 1960, e também aos investimentos ligados à dinâmica econômica da fronteira, que possibilitaram uma pulverização e uma dispersão de pólos de crescimento econômico em vários pontos do território amazônico, definindo, igualmente, uma nova regionalização interna (BECKER, 1990).

No Estado do Pará, até a década de 1960, um destaque muito grande era conferido à cidade de Belém, como cidade que concentrava as principais atividades econômicas e

culturais no conjunto do Estado. Essa cidade, que em décadas anteriores tinha uma participação econômica e populacional de destaque no contexto regional, começa a ter sua importância relativizada ou pelo menos alterada tendo em vista os novos espaços que receberam incremento econômico em décadas mais recentes.

Diferentemente de Manaus, que sofreu o estímulo de crescimento a partir do setor industrial, Belém tem o perfil de natureza metropolitana, com destaque para as atividades comerciais e de serviços. O pouco número de indústria nela instaladas, em termos relativos, voltam-se para o beneficiamento de matérias-primas da própria região.

## **2. Cidades médias e reestruturação urbano-regional no espaço paraense**

Com a nova dinâmica regional, percebemos que a participação econômica de Belém vem se alterando gradativamente. Isto ocorre pela expansão da fronteira econômica no interior e pelo crescimento de pequenas e médias cidades fora de sua órbita. A reestruturação da rede urbana e os novos papéis conferidos às cidades tendem a confirmar a dinâmica de uma nova estrutura produtiva e do mercado de trabalho no Estado do Pará. Isso ocorre, conforme já enfatizado, pela forma disseminada e desconcentrada em que ocorreram as políticas territoriais e de incremento econômico na região.

Castro (1994), ao discutir essa nova dinâmica, mostra que, em se tratando de mercado de trabalho, no Estado do Pará os setores que têm sido mais dinâmicos nos últimos anos são a mineração, a indústria madeireira, a siderurgia e a construção civil, *ipso facto* as cidades ligadas direta ou indiretamente a essas atividades costumam apresentar um novo dinamismo. Com isso, altera-se a configuração urbana, seja através da multiplicação de novos núcleos populacionais, planejados ou não, seja pela redefinição de antigos núcleos urbanos que crescem de forma mais intensa, sendo que alguns deles se tornam verdadeiros centros sub-regionais, alçando-se à condição de cidades médias..

Essas mudanças tendem a repercutir no sistema urbano como um todo e especialmente em termos de crescimento populacional. Até 1970, a Região Metropolitana de Belém (RMB) concentrava cerca de 30% da população do Estado do Pará, em 1980 esse percentual correspondia a 28,5%, em 1991, cai para 25,1% e em 2000 sobe para 29%.

Se considerarmos tão somente os dados até 1991, é possível deduzir que, a exemplo de outros espaços do território brasileiro, o Estado do Pará vinha crescendo mais que sua metrópole (Belém), devido ao dinamismo econômico imprimido a outras frações do espaço paraense nos últimos anos, onde são implantados projetos, em especial os grandes



empreendimentos, a exemplo do que aconteceu no sudeste paraense, com a instalação do Projeto Carajás.

Para o caso brasileiro como um todo, as grandes metrópoles já apresentam taxas de crescimento econômico menores do que suas respectivas regiões, e também menor do que aquela apresentada pelo País. Traduzido como “involução metropolitana” (SANTOS, 1993), esse processo revela que o ritmo de crescimento das áreas metropolitanas se dá de forma menos acelerada, quando comparado às décadas anteriores e em relação às áreas que se encontram fora da área metropolitana. Trata-se de um fenômeno que ocorre paralelo a um outro, o da consolidação da metrópole informacional e não propriamente da metrópole fabril. Isso acontece porque, cada vez mais, as unidades produtivas tendem a promover uma seletividade espacial movida por fatores diversos - incentivos locais, mão-de-obra barata, infra-estrutura, preço de terrenos mais acessíveis etc. -, preterindo os limites convencionais das áreas metropolitanas, devido às desvantagens e restrições por elas apresentadas em relação a esses mesmos fatores.

No caso paraense, as políticas regionais implantadas a partir da década de 1960, com a abertura de rodovias e com os incentivos fiscais e creditícios, buscavam aumentar a eficiência econômica regional, integrando os estados amazônicos, como o Pará, de maneira decisiva à divisão territorial do trabalho que se impunha em nível nacional e internacional.

Por outro lado, e acompanhando uma tendência já verificada em outras capitais, os investidores e empreendedores tendem a preferir Belém, posto que no momento da escolha dos locais para instalar suas plantas industriais, as vantagens competitivas e comparativas apresentadas se mostram muitas vezes favoráveis a outros municípios do Estado. Dentre tais vantagens, pode-se destacar: preço mais baixo dos terrenos, pisos salariais inferiores aos vigentes na capital, menor controle quanto aos direitos trabalhistas e infra-estrutura para entrada de insumos e escoamento da produção (ROMERO, 1996).

Essas indicações refletem elementos importantes para entender o processo de urbanização na Amazônia. Duas tendências advêm desse processo. A primeira delas é a maior importância adquirida pelas cidades médias, que cada vez mais apresentam dimensões bem maiores, inclusive situando-se no intervalo populacional de cidades de porte médio, sendo esta uma tendência que acompanha a dinâmica urbana brasileira, analisada por Santos (1993).

No Pará esse fenômeno já se faz notar, seja pela existência de cidades que já chegaram ao patamar de porte médio, como é o caso de Marabá, Santarém e Castanhal; seja pela presença daquelas cidades que tendem a alcançar nas próximas décadas esse status, como é o caso de Abaetetuba, Tucuruí, Itaituba e Altamira.

**TABELA 03 - POPULAÇÃO DE NÚCLEOS URBANOS COM IMPORTÂNCIA OU STATUS DE CIDADE MÉDIA NO ESTADO DO PARÁ (2000)**

CIDADES	POPULAÇÃO
Santarém	176.834
Marabá	134.258
Castanhal	118.286
Abaetetuba	69.227
Itaituba	64.447
Altamira	62.265
Tucuruí	60.867

Fonte: IBGE (2000).

Com a abertura das novas rodovias, houve um revigoramento de centros urbanos tradicionais, a exemplo do que aconteceu com Marabá, Altamira e Itaituba, cortadas pela rodovia Transamazônica. A reafirmação de centros regionais em espaços influenciados pela dinâmica dos novos empreendimentos ou pelas novas atividades surgidas, foi responsável por reforçar essa relativa independência aos centros maiores, ao mesmo tempo em que se encarregou de reestruturar a rede urbana, que ganhou uma certa complexidade.

Por esse motivo, também no Pará, os centros urbanos regionais de porte médio, como Marabá, Santarém e Castanhal, que aqui serão mais enfatizadas, passam a acolher, a exemplo do que acontece em outras regiões brasileiras, um contingente maior de pessoas diretamente ligadas a organismos e instituições responsáveis pela implementação da nova malha técnica, política, econômica e cultural da região.

Pela estrutura e diversidade de bens e serviços existentes - maior estrutura na rede de saúde, com serviços mais especializados; maior diversidade de vagas e cursos em instituições de nível superior, públicas ou privadas; diversificação de atividades culturais e de lazer -, tais cidades médias constituem-se pólos regionais para o atendimento de necessidades da população, tanto para aquela residente na própria cidade, como para as cidades próximas. Isso confere a essas cidades o papel de subsidiárias para o atendimento de necessidades de determinadas mesorregiões nas quais estão inseridas e/ou com as quais se articulam diretamente: Baixo Amazonas e Sudoeste Paraense (Santarém), Sudeste Paraense (Marabá) e Nordeste Paraense (Castanhal)<sup>ix</sup>.

Para o caso de Santarém, os fluxos das capitais estaduais e de outros centros têm naquela cidade uma referência nodal, seja do ponto de vista da circulação aérea - o aeroporto de Santarém é o segundo maior em movimento de passageiros do Estado, ficando apenas atrás de Belém -, seja do ponto de vista da circulação rodoviária (rodovia Cuiabá-Santarém) e fluvial (rio Amazonas e Tapajós).

Na divisão territorial do trabalho, Santarém é um dos mais novos pólos produtores de soja da Amazônia, principalmente ao longo da BR-163 (Cuiabá-Santarém), cumprindo o

papel de corredor de escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste, que do porto local parte em direção ao Estados Unidos e à Europa, devido à localização estratégica desta cidade em relação aos grandes centros consumidores de grãos exportados pelo Brasil.

A farta disponibilidade de recursos naturais constitui outro fator de atração do grande capital. As grandes reservas florestais também já são alvos da ação de madeireiros, devido ao alto valor comercial e da variedade de espécies existentes, como já acontece em outros estados da Amazônia. Nesse caso, Santarém se situa ainda no que Becker (2004) denominou de nova fronteira econômica para ação do capital; como tal, geradora de novas realidades e palco de novos conflitos, por conta dos interesses envolvidos no processo.

Para o caso de Marabá, trata-se de um Município que vem sendo *locus* de grandes investimentos na região. A sua sede, além de exercer funções de centro sub-regional, desde os anos 1980, emergiu como a principal cidade comercial e política do sul/sudeste do Pará e a quarta no ranking econômico do Estado. Constitui, portanto, o principal nó das redes urbana, viária e elétrica, tendo como base produtiva a agropecuária, a indústria miterometalúrgica e o extrativismo vegetal e mineral (TAVARES, 1999, p. 282).

Além de sua importância para a conexão aeroviária em relação a outras cidades menores (São Félix do Xingu, Redenção, Ourilândia do Norte, Parauapebas/Carajás etc.), é notável seu papel como entroncamento rodo-ferroviário no sudeste paraense. Assumem importância, nesse caso, as rodovias Transamazônica, PA-150, BR-222 e a Estrada-de-Ferro Carajás, que articulam com diversos municípios de fundamental importância na nova dinâmica regional (Curionópolis, Eldorado de Carajás, Xinguará, Rio Maria, Itupiranga etc.).

No que diz respeito a Castanhal, mesmo a sua maior proximidade em relação ao espaço metropolitano de Belém, sua localização às margens da BR-316 e sua conexão direta com importantes rodovias - federal (Belém-Brasília) e estadual (PA-140) - fizeram dessa cidade um entreposto de circulação que captura ou serve de anteparo aos fluxos dirigidos para Belém, polarizando uma área importante no Nordeste Paraense e mesmo municípios integrantes da área de influência de Belém, mas não diretamente inseridos no processo de conurbação desse espaço metropolitano. Sem dúvida, o exemplo de Castanhal é significativo para compreendermos a questão da proximidade ao espaço metropolitano como critério definidor ou não do status de cidade média, dada a sua relativa autonomia em relação à estrutura metropolitana da Belém e, ao mesmo tempo, a direta articulação com esta a partir de uma intensidade de fluxos.

Outra mediação importante se dá do ponto de vista político. Duas das cidades aqui mencionadas assumem uma condição significativa por se constituírem em fóruns regionais de

decisões políticas e debates em torno de questões que afetam diretamente as sub-regiões em que se inserem.

No caso de Santarém, sua articulação se dá tanto com o Baixo Amazonas, como com o Sudoeste Paraense. Esse papel foi construído ao longo de sua trajetória, como pode ser observado por seus antecedentes históricos. Desde o início do processo de colonização da região, Santarém assumiu um importante significado na consolidação do novo povoamento regional. Isso se reafirma no século XIX, com a economia gomífera e se ratifica com as políticas de integração regional e, mais recentemente, com a expansão da soja em direção à Cuiabá-Santarém.

Diferentemente de outras cidades ligadas à economia da borracha e que passaram por um período de estagnação com a queda do produto no mercado mundial, a existência de outras atividades na área de polarização de Santarém, como a produção de juta, fizeram com que essa cidade mantivesse um relativo dinamismo econômico, conferindo-lhe um certo destaque na economia regional pós-borracha, mantendo esse destaque até os dias atuais.

Tal importância econômica está diretamente associada ao seu papel político no contexto regional, inclusive com tentativas de emancipações políticas. Recentemente, a proposta de criação do Estado do Tapajós, com sede administrativa em Santarém, e incluindo municípios do Baixo Amazonas e do Sudoeste Paraense, é retomada. Na proposição está subjacente a força política da elite local e a necessidade de garantir uma dada territorialidade, tendo em vista a constituição de uma nova unidade federativa, de um poder político e econômico aí constituído.

No caso de Marabá, sua importância para o Sudeste Paraense e sua direta conexão e articulação com regiões vizinhas, inclusive fora da região amazônica, fazem dela uma das principais cidades do Estado do Pará e da Amazônia, após os maiores centros urbanos regionais. Há, igualmente, nesse caso, uma trajetória histórica a ser considerada, a partir de frentes pioneiras de atividades extrativas, minerais e vegetais, e de formação de oligarquias tradicionais ligadas, em especial, à exploração da castanha-do-pará (EMMI, 1987). À semelhança de Santarém, o declínio da atividade gomífera na Amazônia afetou apenas parcialmente a sub-região de Marabá. A exploração de produtos, como a castanha-do-pará no vale do Tocantins-Itacaiúnas, manteve um certo dinamismo à essa cidade, reafirmando seu papel como sub-centro regional a partir do processo de integração da região, que se consolidou a partir da década de 1960.

Da mesma maneira, as elites locais, que não se resumem mais às oligarquias tradicionais, mas inclui novos agentes que chegaram com as novas frentes de expansão,

inclusive grandes empresários, pecuaristas etc. Têm comandado a proposta de emancipação e sustentado a propaganda de criação do Estado de Carajás, tendo como sustentáculo o discurso de uma melhor distribuição das arrecadações e de um possível redirecionamento do desenvolvimento econômico local. Trata-se, entretanto, muito mais da consolidação de uma nova territorialidade que dá apoio ao poder político local, que se redefiniu nas últimas décadas e que exerce uma grande influência política nessa parte do território paraense.

Castanhal, por sua vez, historicamente tem integrado uma sub-região que se tornou importante pela colonização agrícola, ainda no período gomífero, e que se estruturou a partir do significado que assumiu a Estrada-de-Ferro Belém-Bragança. A região bragantina se tornou um espaço de abastecimento de produtos agrícolas que satisfaziam em grande parte à demanda existente em Belém, decorrente da economia da borracha, que dinamizou sobremaneira a vida urbana da capital. Mesmo após a queda da economia gomífera, a desativação da ferrovia e com a importância assumida pelas rodovias, essa sub-região do Nordeste Paraense não perdeu aquela importância, dada à proximidade da capital e a sua relativa diversidade na produção econômica. É em decorrência desse processo que Castanhal desponta como principal cidade para essa sub-região, culminando com a importância que possui hoje para grande parte do Nordeste Paraense.

Entretanto, diferentemente das demais cidades já mencionadas, Castanhal não acompanha essa mesma tendência de peso político verificada em Marabá e Santarém. Sua importância tem sido principalmente o de reforçar os blocos políticos sediados na capital, sendo, portanto, muito mais uma área de influência e campo complementar das forças políticas consolidadas em Belém.

O fato de essas mesmas cidades apresentarem significativo crescimento econômico no âmbito regional também reforça o papel que assumem na estrutura urbana regional. As cidades médias no Pará caracterizam-se especialmente pela capacidade em termos relativos de arrecadação de impostos relacionados à produção e à circulação de bens e prestação de serviços como ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) e IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) (tabela 4), sendo estas inclusive umas das principais fontes de custeio da máquina administrativa e da implementação de políticas públicas no âmbito municipal.

**TABELA 04 - REPASSES DE ICMS E IPI AOS MUNICÍPIOS DO PARÁ (2º SEMESTRE – 2005)**

<b>No. DE ORDEM</b>	<b>MUNICÍPIO</b>	<b>ICMS</b>	<b>IPI</b>	<b>QUOTA PARTE</b>
1 <sup>o</sup>	Belém	56.117.115,03	1.506.950,34	21,04
2 <sup>o</sup>	Parauapebas	26.698.304,25	716947,38	10,01
3 <sup>o</sup>	Barcarena	18.910.187,53	507.807,88	7,09
4 <sup>o</sup>	Tucuruí	14.402.681,61	386.764,82	5,40

5 <sup>o</sup>	Ananindeua	10.908.697,74	292.938,54	4,09
<b>6<sup>o</sup></b>	<b>Marabá</b>	<b>10.268.578,56</b>	<b>275.748,99</b>	<b>3,85</b>
7 <sup>o</sup>	Oriximiná	8.241.534,48	221.315,43	3,09
8 <sup>o</sup>	Almeirim	6.587.893,26	176.909,09	2,47
<b>9<sup>o</sup></b>	<b>Santarém</b>	<b>6.267.833,67</b>	<b>168.314,32</b>	<b>2,35</b>
10 <sup>o</sup>	Altamira	4.240.789,59	113.880,75	1,59
11 <sup>o</sup>	Paragominas	3.920.730,00	105.285,98	1,47
<b>12<sup>o</sup></b>	<b>Castanhal</b>	<b>3.707.356,92</b>	<b>99.556,13</b>	<b>1,39</b>

Fonte: Pará (2005).

Chama atenção, entretanto, no quadro acima, as posições - 6<sup>a</sup>, 9<sup>a</sup> e 12<sup>a</sup> - ocupadas pelas cidades que atingiram o patamar populacional de porte médio no Estado - Marabá, Santarém e Castanhal, respectivamente. Poder-se-ia questionar, em função disso, se as cidades que apresentam melhor desempenho na arrecadação também não poderiam ser consideradas cidades médias, tal sua importância econômica no espaço paraense.

Os municípios que apresentam melhores arrecadações no conjunto do Estado, ou integram a Região Metropolitana de Belém - caso de Belém e Ananindeua (cuja sede tinha 391.994 habitantes em 2000); esta última, mesmo sendo de porte médio, não pode ser considerada cidade média por integrar o espaço metropolitano -, ou são sedes de importantes projetos econômicos - Projeto Ferro Carajás (Parauapebas), Projeto Trombetas (Oriximiná), Albras/Alunorte (Barcarena), Usina Hidrelétrica de Tucuruí (Tucuruí), Projeto Jari (Almeirim), Pólo agropecuário e mineral (Paragominas) -, ou, ainda, sua sedes desempenham o papel de centros sub-regionais. É nessa condição que Castanhal, Marabá, Santarém e Altamira justificam seu desempenho na arrecadação, definindo significativos fluxos de pessoas, mercadorias e informações no contexto do espaço paraense e da Amazônia Oriental.

Daquelas cidades cujo papel da arrecadação está associado a um grande projeto, talvez apenas Tucuruí possa ser considerada uma cidade média, pelo papel que assume do ponto de vista econômico e de distribuição de bens e serviços para um conjunto de municípios direta ou indiretamente afetados pelo grande empreendimento, como Breu Branco, Nova Jacundá, Novo Repartimento e Goianésia do Pará. As demais cidades, mesmo com forte dinamismo econômico assentado no grande empreendimento instalado, são de pequeno porte e/ou com bases logísticas urbanas bem definidas - cidades-empresa ou *company towns*-, que estabelecem relações mais verticais que horizontais, e articulações muito mais organizacionais que orgânicas (SANTOS, 1994) com o restante do espaço paraense, não se constituindo, portanto, como centros sub-regionais, mas principalmente como verdadeiros enclaves urbanos no espaço regional (TRINDADE JR.; ROCHA, 2002).

Assim, mesmo com status econômico de cidades médias, tais cidades não definem polarizações significativas no entorno e não se constituem propriamente como centros de

distribuição e oferta de bens e serviços. Isso mostra, inclusive, a insuficiência de considerarmos o dinamismo econômico como critério isolado para definir cidades médias.

Imaginar que as cidades médias tendem a apresentar sempre melhores condições de vida quando comparadas às cidades menores não parece ser uma dedução correta. No caso paraense, isso acontece não necessariamente pela desconcentração econômica e pela melhor qualidade de vida em espaços fora da órbita metropolitana, conforme vem sendo apontado como uma tendência mais geral para o Brasil (SANTOS, 1993), mas pelo papel que pequenos núcleos assumem na rede urbana regional, como suporte de grandes projetos.

Para, além disso, a reestruturação do espaço regional nos últimos anos e o esgotamento de frentes de expansão econômica que vinham acontecendo há alguma décadas, fazem das cidades de porte médio importantes destinos do processo migratório. Na verdade, trata-se de ratificação desse mesmo processo, que no início apresentava um percentual significativo de migrantes advindo de outras regiões, a exemplo do Nordeste brasileiro. Atualmente, o processo migratório não cessa, mas seu caráter é especialmente de uma migração intra-regional (BECKER, 2004), que decorre em especial do arrefecimento da expansão da fronteira econômica em determinadas sub-regiões, aguçando a busca de trabalho em cidades de porte médio e nos espaços metropolitanos.

Nesse caso, as cidades médias apresentam alta capacidade de receber e fixar migrantes de cidades menores ou da zona rural; mostrando fragilidade, entretanto, quanto à oportunidade de postos de trabalho. Santarém recebeu segundo o Censo 2000 (IBGE, 2001a), 36,3% do total de migrantes do Baixo Amazonas na última década; servindo de anteparo aos fluxos migratórios direcionados aos grandes centros. Entretanto, quanto à oportunidade de ofertar empregos, esta cidade mostra restrições. No ano de 2000, foram gerados apenas 198 empregos formais; por outro lado, a taxa de desocupação chegou a 24,26% de sua PEA. Observa-se, ainda, que 43,7% dos chefes de domicílios de Santarém não têm emprego fixo, vivendo apenas de serviços eventuais e na informalidade.

Entretanto, a região apontada como a maior detentora do fluxo migratório estadual no período anteriormente considerado é o Sudeste do Pará, com 58,49% (207.772 migrantes), onde se situa Marabá. Essa cidade reteve um dos maiores números de migrantes do Estado do Pará (23.892 migrantes), o que equivale a 6,7% dos migrantes no período. Portanto, é explicável esta cidade apresentar altas taxas de desocupação de sua PEA (57,23%), bem como precárias condições de infra-estrutura urbana perceptível de forma flagrante na sua paisagem intra-urbana.

De uma forma um pouco diferente, Castanhal teve, no mesmo período, um total de apenas 5.027 imigrantes, mas que não deixa de ser significativo se relacionarmos com o total de imigrantes da região com a qual tem grande articulação, o Nordeste Paraense, que somou 27.307 imigrantes. No caso de Castanhal, conforme já mencionamos, a taxa e desocupação da população é de 37, 86%.

Um elemento de destaque, entretanto, nas cidades médias da Amazônia Oriental relacionado ao processo migratório, diz respeito ao perfil dessa fração populacional que faz dessas cidades um destino de sua trajetória de migrante, posto que se trata de uma força de trabalho de caráter móvel e polivalente que tem caracterizado o perfil demográfico amazônico nos últimos anos.

A conseqüência disso tem sido a reprodução, à semelhança do que acontece na metrópole belenense, de espaços que acolhem populações pobres e, muitas vezes, sem qualificação profissional. A despeito de se tornarem centros mais articulados ao espaço regional e nacional, não se pode dizer que as cidades médias da Amazônia Oriental, e especialmente as paraenses, tendem a acompanhar a qualidade de vida observada em centros urbanos de porte médio do Centro-Sul do País. Este parece ser um exemplo do lado perverso da expansão das novas atividades econômicas, como os grandes projetos no Estado do Pará.

Assim, considerar o papel dessas cidades na nova dinâmica regional pressupõe levar em conta os conteúdos do processo de urbanização que caracterizam o espaço amazônico, inseridos num ritmo de crescimento econômico intenso, mas marcados pelo processo de exclusão e de segregação diretamente ligados à expansão da fronteira urbana, que não se resume, conforme demonstra Becker (1990, 2004), a simples proliferação e crescimento das cidades, mas que difunde um novo modo de vida e uma nova lógica de ordenamento espacial.

### **Considerações Finais**

Conforme vimos, na Amazônia, as cidades médias se constituem como vetores importantes de crescimento econômico e demográfico, pois as mesmas servem de referência para uma gama enorme de municípios nas microrregiões e mesorregiões nas quais estão inseridas. No caso específico do espaço paraense, aqui identificado como Amazônia Oriental, observa-se a importância que determinadas cidades adquiriram na estrutura urbana regional.

Dessas três cidades, Santarém e Marabá assumem indubitavelmente a condição de cidades médias por várias razões. Têm importante papel na oferta e distribuição de bens e serviços para sua população e para as cidades menores de seu entorno, especialmente para as sub-regiões nas quais se inserem ou que se articulam diretamente - Sudeste Paraense (Marabá)



e Baixo Amazonas e Sudoeste Paraense (Santarém). Desempenham importante liderança política, de formar opinião e polarizar os debates acerca das estratégias e diretrizes nas mesorregiões anteriormente referidas. Pelo fato de não estarem inseridas no espaço metropolitano de Belém - diferentemente de Ananindeua, que é uma cidade de porte médio, mas que integra a Região Metropolitana de Belém - e guardarem uma certa distância da capital - acabam por desempenhar uma dinâmica econômica, política e cultural relativamente autônoma. Pela condição que assumem na sub-região em que se inserem, absorvem também grandes fluxos migratórios da área rural ou de cidades vizinhas.

Do ponto de vista das relações que estabelecem no contexto da Amazônia Oriental, as cidades médias apresentam situação geográfica favorável estratégica a essa condição, pela potencialidade de recursos naturais existentes no seu entorno e pelo sistema de transporte e comunicação, essenciais ao processo de acumulação do capital, através da circulação de pessoas, informações, mercadorias e dinheiro. Na sua área de influência imediata é a existência de projetos de grande importância econômica para o espaço paraense, em especial, grandes projetos; além de estarem servidas por um sistema de transporte, de caráter multimodal, no qual se entrecruzam importantes rios - Itacaiúnas e Tocantins (Marabá) e Amazonas e Tapajós (Santarém) -, rodovias - Transamazônica e PA-150 (Marabá), Cuiabá-Santarém (Santarém), Belém-Brasília e PA-140 (Castanhal) - e mesmo ferrovias, como é o caso da Estrada-de-Ferro de Carajás, que facilitam sobremaneira o sistema de articulação intra-regional e fazem dessas mesmas cidades importantes nós de circulação de mercadorias, informações e pessoas.

Da mesma maneira, o dinamismo apresentado por essas cidades não se deu de forma mais recente. Elas cumprem um papel de cidades com relativa importância já há algum tempo, mesmo em momentos de arrefecimento econômico regional, a exemplo do que aconteceu após o "boom" econômico da borracha, quando Marabá, em função da produção da castanha-do-pará, Santarém, em decorrência da produção de juta, e Castanhal, em função do abastecimento agrícola de Belém, mantiveram certo status econômico regional.

Afora as cidades aqui enfatizadas, há necessidade de melhores investigações para compreender a importância e significado de cidades que, mesmo não sendo de porte médio, podem assumir a condição de cidades médias haja vista a sua forma de inserção e de articulação no espaço intra-regional, a exemplo do que acontece com Tucuruí (Sudeste do Pará) e Altamira (Sudoeste Paraense).

Igual importância de investigação merecem cidades como Castanhal, que, mesmo se constituindo em cidade de porte médio, e não integrando a Região Metropolitana de Belém,

faz parte da Mesorregião de Belém, mantendo com esta estreita relação e articulação, mas igualmente polarizando um conjunto de cidades no Nordeste Paraense e mesmo na região de influência imediata de Belém. Neste caso, alguns dos atributos que se aplicam às cidades médias não são válidos para Castanhal, mesmo assim mantendo um perfil muito próximo daquelas cidades aqui assumidas como cidades médias.

Cabe, ainda, caracterizar melhor as diferenças existentes entre as cidades médias existentes no conjunto regional. Preliminarmente, pelo menos três tipos podem ser mencionados: a) as cidades médias às margens de estrada, que apresentam melhor conexão com outras cidades e maior facilidade de acesso para a população migrante, como é o caso de Castanhal; b) aquelas à beira do rio, mas que perderam ou negam as características ribeirinhas, articulando-se mais por outras vias, a exemplo das rodovias, como é o caso de Marabá; c) as cidades médias às margens dos rios e complementarmente articuladas por outras vias de circulação, que não perderam características do padrão dendrítico ribeirinho e ainda tem no rio seu principal meio de articulação com as cidades menores de sua respectiva mesorregião, a exemplo Santarém.

Uma outra distinção a ser considerada para o conjunto do espaço amazônico refere-se às cidades médias capitais estaduais - Rio Branco, Porto Velho, Macapá e Boa Vista - daquelas que não apresentam esse perfil, como é o caso de Imperatriz, Marabá e Santarém. As primeiras tendem, numa primeira aproximação, a apresentar melhores indicadores no que diz respeito à oferta de bens e serviços e ao próprio padrão de vida da população, o que faz com que determinadas cidades assumam importância estratégica nas propostas de criação de novos estados na região, como é o caso de Marabá, na proposta de criação do Estado de Carajás, e de Santarém, na proposta de criação do Estado do Tapajós. Estes são, portanto, elementos que necessitam de estudos mais detalhados, de maneira a compreender melhor essas especificidades.

Por fim, dado o significado que assumem as cidades médias no contexto de reestruturação da rede urbana regional, cabe pensarmos a importância de políticas públicas específicas no âmbito regional direcionadas a essas cidades, levando em conta como elas se tornaram importantes na atual dinâmica regional e o papel que cabe a elas cumprir em face de uma nova forma de conceber e pensar o desenvolvimento regional, de caráter mais endógeno, menos excludente e voltado precipuamente para as demandas das populações locais das sub-regiões em que se localizam, de maneira a distanciá-las, cada vez mais, do perfil de cidades que assumiram os enclaves urbanos na Amazônia.

<sup>i</sup> Base logística para o projeto de rápida ocupação da região, implicando em proliferação e crescimento de cidades, bem como em difusão do modo de vida urbano (BECKER, 1990).

<sup>ii</sup> De maneira um pouco diferente de Andrade e Lodder (1979), que consideram similares as denominações centros intermediários, cidades médias, cidades de porte médio, centros urbanos médios, cidades de posição intermediária na hierarquia urbana brasileira e cidades de extrato médio, consideramos, acompanhando o raciocínio de Sposito (2001), cidade de porte médio como aquela que possui um determinado patamar populacional, delimitado aqui, a partir da proposição de Santos (1993) entre 100.000 e 500.000 habitantes; e cidades médias aquelas que assumem um determinado papel na estrutura urbana regional como centro sub-regional, não sendo simplesmente centros locais, mas que são capazes de polarizar um número significativo de centros menores e articular relações de toda ordem como anteparo e suporte às metrópoles regionais, não compondo junto com estas uma unidade funcional contínua e/ou contígua. Por outro lado, as cidades intermediárias são aquelas que se colocam num intervalo da hierarquia urbana entre as principais cidades regionais e as cidades locais, podendo ou não assumir importância regional. Assim considerando, toda cidade média é uma cidade intermediária, mas nem toda cidade intermediária pode ser considerada cidade média. Ademais, existem centros urbanos de porte médio que não são necessariamente cidades médias, a exemplo do que acontece com as cidades de mais de 100.000 habitantes que compõem regiões metropolitanas. Há, ainda, cidades que, mesmo não atingindo o porte médio, assumem o papel de centros urbanos sub-regionais, alçando-se, portanto, à condição de cidade média.

<sup>iii</sup> São exemplos desse nível de cidades, as capitais de alguns estados, como Rio Branco (AC), Porto Velho (RO), Boa Vista (RR), e outras cidades, que não são capitais, mas que se alçam à categoria de cidades médias dada à importância das mesmas como centros sub-regionais. É o caso, por exemplo, de Marabá (PA), Santarém (PA), Castanhal (PA) e Imperatriz (MA); todas integrantes da Amazônia Oriental, onde a expansão do fenômeno urbano no território é mais intenso e bastante diferenciado quando relacionado à Amazônia Ocidental.

<sup>iv</sup> O conceito de espaço relativo e de espaço relacional, nos termos colocados por Harvey (1980), pressupõe a compreensão do espaço como elemento que contém e está contido num conjunto de relações (espaço relacional) e que só pode ser entendido a partir da relação que estabelece com os demais espaços (espaço relativo). São noções que se contrapõem àquela de espaço absoluto, que prioriza a geometria espacial.

<sup>v</sup> Cidade de porte médio que não assume o status de cidade média por estar conurbada a Belém e formar junto com esta e mais três municípios uma malha metropolitana.

<sup>vi</sup> Para efeitos da presente análise, esta cidade é considerada como parte do aglomerado urbano de Cuiabá, não assumindo o status de cidade média por estar conurbada a essa capital.

<sup>vii</sup> Com base em informações do IBGE, Ribeiro (1998) estabeleceu três critérios para determinar a centralidade e a área de atuação dos respectivos centros, a saber: 1) Funções de baixa complexidade - produtos para agricultura e pecuária (sacaria, arame farpado, inseticida e ferramentas agrícolas); ferragens e louças em geral; hospital geral e agência bancária; 2) Função de média e elevada complexidade - caminhões novos; motores e bombas hidráulicas em geral; serviços autorizados de eletro-eletrônicos (consertos de vídeo cassete, aparelhos de som, filmadoras e forno microondas) e médico pediatra; 3) Funções de alta complexidade - computadores, micro-computadores e periféricos; equipamentos e instrumentos médicos cirúrgicos; instrumentos óticos de precisão (binóculos, lupas, microscópios, lunetas, entre outros e escritórios de consultoria e planejamento). Depois analisou a interação entre as 203 cidades selecionadas relacionadas à procura desses bens e serviços (origem, destino e intensidade dos fluxos); estabeleceu cinco níveis de centralidade ou uma hierarquia de centros definidos com base na posição em que as cidades ocuparam quando se considera a intensidade da procura, medida pelos fluxos de bens e serviços.

<sup>viii</sup> Junto com Macapá forma uma malha urbana única.

<sup>ix</sup> Oficialmente, Castanhal se situa na mesorregião Metropolitana de Belém - que inclui, além dos cinco municípios da Região Metropolitana de Belém (RMB), outros municípios próximos -, dada à articulação e à facilidade de fluxos com a capital do Estado (cerca de 70 km de distância). Mesmo situando-se em outra mesorregião, Castanhal assume uma importância fundamental para as cidades situadas na mesorregião denominada Nordeste Paraense, que lhe é próxima, polarizando e distribuindo bens e serviços para aquelas cidades.

## Referências Bibliográficas

AMORIM FILHO, O.; RIGOTTI, J. I. R.. Os limiares demográficos das cidades médias. Minas Gerais, 2002. (mimeo.).

- 
- AMORIM FILHO, O.; S. R. V. “Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional”. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). Cidades médias brasileiras. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 1-34.
- ANDRADE, T. A.; LODDER, Celsius A. Sistema urbano e cidades médias. Rio de Janeiro: IPEA, 1979. (Coleção Relatórios de Pesquisa).
- BECKER, B. Amazônia. São Paulo: Ática, 1990. (Série Princípios).
- \_\_\_\_\_. Amazônia: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.
- CASTRO, E. M. R. “Processos de trabalho e relações de poder no Carajás”. In: D’INCAO, M. Â; SILVEIRA, I. M.(Orgs.). A Amazônia e a crise da modernização. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1994. p. 457-72.
- CORRÊA, R. L. “A periodização da rede urbana da Amazônia”. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987.
- DAVIDOVICH, F. “Considerações sobre a urbanização no Brasil”. In: BECKER, B. et al. Geografia e meio ambiente no Brasil. São Paulo: Hucitec, 1995.
- EMMI, M. F. A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais. Belém: NAEA/UFPA, 1987. (Coleção Igarapé).
- HARVEY, D. A justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec, 1980.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Sinopse preliminar do censo demográfico. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.
- \_\_\_\_\_. Censo demográfico 2000. Dados do Arquivo de Universo. Rio de Janeiro: Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação/IBGE, 2001a.
- \_\_\_\_\_. Perfil dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação/IBGE, 2001b.
- \_\_\_\_\_. Indicadores sociais municipais 2000: Brasil. Rio de Janeiro: Departamento de Populações e Indicadores Sociais/IBGE, 2002.
- IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; FJP - Fundação João Pinheiro; PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal. Rio de Janeiro: 2001. (CD-ROM).
- MACHADO, L. O. “Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira”. Cadernos do IPPUR/UF RJ, v. 13, n. 1, p. 110-137, jan./jul., 1999.
- PARÁ. Secretaria de Estado de Planejamento. Indicadores sobre os municípios paraenses. Belém: SEOP. 2002. (CD-ROM).
- \_\_\_\_\_. Secretaria Executiva de Planejamento Orçamento e Finanças. Repasses do ICMS e IPI. Belém: SEPOF, 2005. Disponível em: <[www.sepof.pa.gov.br/secretarias/sec.\\_splan.asp](http://www.sepof.pa.gov.br/secretarias/sec._splan.asp)>. Acesso em: 03 dez. 2005.
- PONTES, B. M. S. “As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970)”. In: SPOSITO, M. E. (Org.). Urbanização e cidades: perspectivas geográficas. São Paulo: UNESP, 2001. p. 569-607.
- RIBEIRO, M. A. A complexidade da rede urbana Amazônica: três dimensões de análise. Rio de Janeiro, 1998. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Geografia,

---

Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

\_\_\_\_\_. “A rede urbana amazônica: da rede dendrítica à configuração de uma rede complexa”. In: SPOSITO, M. E. (Org.) *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. São Paulo: UNESP, 2001. p. 369 - 389.

ROMERO, S. Interior atrai mais indústrias. *Jornal O Liberal*. Belém, 01 jun. 1997, *Atualidades*, p. 7.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

\_\_\_\_\_. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994a. (Col. *Geografia: Teoria e Realidade*, 25).

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SPOSITO, M. E. B. “As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos”. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. São Paulo: UNESP, 2001. p. 609-643.

PEREIRA, J. C. M. *Importância e significado das cidades médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)*. Belém, 2004. *Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará*.

TAVARES, M. G. C. *A dinâmica espacial da rede de distribuição de energia elétrica no Estado Pará (1960 - 1996)*. Rio de Janeiro, 1999. *Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro*.

TCM. *Tribunal de Contas dos Municípios. Relatório de prestação de contas*. Belém, 2001. (CD-ROM).

TRINDADE JR. S. C. *A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana*. São Paulo, 1998. *Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo*.

TRINDADE JR., S. C.; ROCHA, G. M. “Cidade e empresa na Amazônia: uma apresentação do tema”. 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.

VICENTINI, Y. *Cidade e história na Amazônia*. São Paulo, 1994. *Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo*.