

## REDES, INTERAÇÕES E PAPÉIS DOS CENTROS URBANOS DA REGIÃO NORDESTE DO PARÁ, BRASIL

Willame de Oliveira Ribeiro

Professor da Universidade do Estado do Pará - UEPA e Doutorando em Geografia –

FCT/UNESP/Presidente Prudente.

E-mail: willame.geo@gmail.com

### **Introdução**

A Região Nordeste do Estado do Pará, constituída majoritariamente pela tradicional Região Bragantina, se diferencia da maior parte do Estado e da Amazônia pelo grande número de cidades em área relativamente restrita, por sua densa rede rodoviária interligando os núcleos e pela existência de três centros sub-regionais polarizando a região: Castanhal, Capanema e Bragança.

Este artigo, fundamentado em levantamentos teóricos, em dados secundários e em levantamentos de campo nos três núcleos urbanos supracitados; objetiva analisar os papéis desempenhados pelas cidades de Castanhal, Capanema e Bragança na estruturação da rede urbana da Região Nordeste do Estado do Pará, destacando as particularidades dessa região, suas interações espaciais e a complexidade que se instala diante da chegada dos vetores da metropolização do espaço a partir de Belém.

O texto tem início com a caracterização da área de estudo, buscando evidenciar a gênese e o processo de estruturação da rede urbana regional e a sua particularidade no contexto amazônico. Em seguida, são discutidas a hierarquia dos centros urbanos em questão, os seus papéis e, a partir disso, uma proposta de tipologia. Por fim, se faz a análise das interações espaciais entre os principais centros do nordeste paraense mediante os dados de deslocamentos por motivo de trabalho e estudo.

### **Definição e caracterização da área de estudo: a Região Nordeste do Pará**

O recorte espacial aqui denominado Região Nordeste do Estado do Pará (ver mapa 01), não tem base em nenhuma regionalização oficial do Governo do Estado do Pará ou do Governo Federal do Brasil, mas foi estabelecido a partir da concepção da região enquanto estruturada/estruturante por/de sua rede de cidades e tomou por base os dados do IBGE, no estudo Região de Influência das Cidades 2007 (IBGE, 2008), para o reconhecimento das centralidades e das áreas de influência dos centros urbanos.

A compreensão clássica da análise da região a partir da rede urbana está bastante atrelada às formulações de Walter Christaller, ou seja, de uma rede urbana vista apenas de um ponto de vista

hierárquico, mesmo em autores que não possuem uma filiação tão explícita ao modelo das localidades centrais. A definição de região apresentada por Rochefort (1998) está em consonância com esse cenário: “[...] espaço delimitado pela influência de uma grande cidade, dotada de uma gama suficiente de serviços para que os habitantes da zona possam evitar qualquer recurso generalizado a outra cidade mais importante e mais bem equipada do que ela” (p. 19). Postulado semelhante a respeito da região urbana se encontra em Beaujeu-Garnier e Chabot (1970, p. 530): “[...] a região existente ao redor de cada cidade e que vive em simbiose com ela”.

MAPA 01: Região Nordeste do Estado do Pará delimitada a partir de sua rede urbana



FONTE: Elaboração própria com base nos dados do estudo Região de Influência das Cidades 2007 (IBGE, 2008).

Entretanto, o reconhecimento da região apenas a partir da área de influência de uma grande cidade se demonstra um tanto quanto reducionista diante dos múltiplos processos, dinâmicas e formas que compõem as redes urbanas na atualidade. Considera-se, aqui, que pelo menos três elementos precisam ser considerados na análise das regiões urbanas: as interações espaciais entre os diversos centros urbanos, interações essas não necessariamente hierárquicas, mas podendo possuir características de cooperação ou complementaridade; a gênese e o processo de estruturação da rede de

cidades; a particularidade da rede urbana e, por consequência, da região diante de uma totalidade, que pode ser um contexto regional mais amplo ou mesmo o próprio Estado-nação.

A Região Nordeste do Pará, fundamentada nesta compreensão, abrange parte significativa do litoral paraense, estendendo-se, no sentido oeste-leste, do município de São João da Ponta ao município de Viseu e também parte da área interiorana denominada Região Bragantina, isto é, a área compreendida entre as cidades de Belém, capital do Estado do Pará e a cidade de Bragança. A extensão da Bragantina inclusa na Região Nordeste do Pará se estende de Castanhal às intermediações de Bragança e Viseu.

A região nordeste do Pará tem uma população total de 991.734 habitantes distribuídos em uma área de 28.656 km<sup>2</sup> possuindo, desse modo, uma densidade em torno de 35 habitantes por km<sup>2</sup>, o que é bastante superior a média do Estado do Pará, que possui uma densidade de 6 hab./ km<sup>2</sup> (IBGE, 2014). A gênese da colonização da região tem dois momentos principais. O primeiro remonta ao próprio processo de colonização da região amazônica no século XVII, quando foram estabelecidos os primeiros povoados litorâneos, como a atual cidade de Bragança; o segundo momento, e mais decisivo à estruturação da rede urbana e da região, ocorre no final do século XIX, por meio da colonização da chamada Região Bragantina, com vistas ao atendimento das necessidades criadas pelo desenvolvimento da economia da borracha na Amazônia.

Visando compreender a Região Nordeste do Estado do Pará enquanto uma região urbana, isto, é um espaço relacional organizado a partir das interações entre seus centros urbanos, serão considerados aqui dois aspectos: gênese e processo de estruturação da rede de cidades e a particularidade da rede urbana e da região.

### **A gênese e o processo de estruturação da rede de cidades**

As primeiras ações relativas à ocupação do nordeste paraense remontam aos primórdios da ocupação da Amazônia, ainda no século XVII, quando se estabeleceram alguns incipientes núcleos de povoamento litorâneos, com destaque ao atual município de Bragança, que no século XVIII, sob a denominação de Sousa do Caeté, era o centro administrativo da Capitania do Gurupi (LEANDRO e SILVA, 2012). Entretanto, até o final do século XIX, a rede urbana existente no nordeste paraense foi muito incipiente, com a presença de poucos e esparsos núcleos urbanos, com poucas interações entre si e com circulação apenas pelos rios ou pelo litoral, ou mesmo através de caminhos que cruzavam florestas e campos, geralmente, constituídos pelo deslocamento de gado até as áreas de consumo.

De acordo com Corrêa (2006) a existência de uma rede urbana está ligada a presença de três fatores: 1) “[...] uma economia de mercado com uma produção que é negociada por outra não produzida local ou regionalmente” (p. 188), ou seja, um mínimo de divisão territorial do trabalho; 2) pontos fixos no território onde se desenvolvem os negócios; 3) um mínimo de articulação entre os

núcleos. Essas condições estão apenas debilmente satisfeitas até o final do século XIX no nordeste paraense, quando tem início um processo de colonização mais intensa atrelada ao dinamismo econômico gerado pela economia da borracha na Amazônia.

Na maior parte da Amazônia, a economia da borracha significou, do ponto de vista da rede urbana, um reforço à estrutura de uma rede urbana dendrítica, com o surgimento de muitos pequenos núcleos, o revigoramento de alguns antigos, o aumento das interações entre os núcleos, simbolizado na figura do regatão; e pela afirmação de Belém como cidade primaz dessa rede urbana fortemente hierarquizada (CORRÊA, 2006).

Entretanto, o nordeste paraense passa por um processo distinto da maior parte da Amazônia nesse período, entre outras razões, por não ser uma área relevante na extração de borracha e por não estar organizado em torno dos grandes rios. Apesar disso, irá cumprir um importante papel no âmbito da economia da borracha, o fornecimento de produtos alimentícios a cidade de Belém, que passava por forte expansão urbana ao mesmo tempo em que a agricultura entrava em crise na região por conta do deslocamento de mão-de-obra para as áreas de extração da borracha (GONÇALVES, 2001).

No final do século XIX, o governo da Província do Pará dá início a uma política de colonização da chamada Região Bragantina, primeiramente a partir da inserção de europeus, e depois utilizando migrantes nordestinos; e consolida essa política com a construção da Estrada de Ferro de Bragança – EFB. Nas palavras de Leandro e Silva (2012, p. 165),

O fundamento econômico da ferrovia eram as colônias que se pretendia criar com o fomento à imigração europeia. Os dois elementos – a ferrovia e as colônias de imigrantes europeus – complementavam-se numa expressão da modernidade na zona de produção agrícola do estado do Pará. Junto ao empreendimento colonizador, justificado pela criação de uma moderna zona produtora de alimentos, a ferrovia foi implantada para encurtar, no tempo, as distâncias que separavam as localidades no entorno de seu curso, fazendo circular, entre Bragança e Belém, a produção dessas localidades.

A ferrovia levou 25 anos para ser concluída, tendo início sua construção em 1883 e o término de sua construção apenas em 1908. Porém, desde 1884, um ano após o início das obras, o primeiro trecho da ferrovia, com uma extensão de 29 km ligando Belém a então colônia de Benevides, já estava em funcionamento. Em 1885 a ferrovia já possuía 60 km de extensão e já alcançava a Colônia de Apehú, hoje distrito de Castanhal. Mas, a partir desse período o ritmo da obra se tornou muito lento e irregular. Em 1886 a ferrovia, que era de controle privado, passa a ser da competência do governo da Província do Pará, que mais tarde acaba passando esse controle ao governo federal (LEANDRO e SILVA, 2012).

O grande problema da Estrada de Ferro de Bragança era seu funcionamento frequentemente deficitário, o que durante o período áureo da borracha não foi um grande problema, pois os cofres públicos arcavam com os prejuízos, contudo passada a economia da borracha e num

contexto de constante crise econômica da região, somado ao advento da política nacional de expansão das rodovias, a EFB, com seus 220 km de extensão ligando Belém e Bragança, foi extinta pelo governo federal em 1965 (SIQUEIRA, 2008).

A política de colonização, especialmente a partir da migração nordestina, e a construção da Estrada de Ferro de Bragança tiveram fundamental importância na estruturação da rede urbana do nordeste paraense, refletindo no significativo aumento do número de núcleos urbanos, no fortalecimento de núcleos preexistentes, na expansão populacional, na dinamização da economia, principalmente da agricultura; e no fortalecimento das interações espaciais entre os centros urbanos, uma vez agora existindo uma rede de transportes eficiente para isso. Desse modo, é possível falar de um padrão de organização da rede urbana do nordeste paraense a partir da ferrovia.

A maior parte das sedes municipais está situada ao longo do trajeto da estrada de ferro e tem sua origem ou expansão a partir de estações ou de paradas da EFB. Os núcleos distanciados em relação à ferrovia, em geral, são povoamentos litorâneos mais antigos, mas que passam a se articular a nova forma de circulação. Na rede urbana estruturada a partir da EFB, a cidade de Castanhal já despontava como um importante núcleo urbano regional, como enfatiza Siqueira (2008, p. 99): “a localização privilegiada do município transformou Castanhal num grande polo comercial entre os municípios de Curuçá, Marapanim, Anhangá e Santa Maria do Pará, que não precisavam vir a Belém repor seus estoques”.

Mas, como relata o próprio Siqueira (2008), é com a construção da rodovia Belém-Brasília que Castanhal se transforma no centro comercial mais importante do nordeste do Pará, ou da Zona Bragantina, como prefere o autor. Essa realidade já faz alusão ao próximo momento na estruturação da rede urbana do nordeste paraense, a partir dos anos 1960, com a utilização das rodovias para a interligação entre as cidades da região e entre essas e o restante do Estado do Pará e do Brasil: o padrão de organização rodoviário da rede urbana do nordeste paraense.

Essa mudança no padrão de organização da rede urbana é tributária do processo nacional, que buscando a modernização da economia brasileira privilegia as rodovias como meio de transporte com vistas à criação de mercado consumidor para as indústrias automobilísticas estrangeiras recém instaladas no país. O processo de integração nacional a partir das rodovias, que marca as políticas nacionais nas décadas de 1950, 1960 e 1970, atinge fortemente a Amazônia, que recebe várias dessas novas e importantes rodovias, símbolos da estratégia de integração, a exemplo da BR-163, que liga Cuiabá/MT a Santarém/PA; da BR-364, que liga Porto Velho/RO a Rio Branco/AC; e da BR-010, que liga Belém a Brasília.

Esta última rodovia com influência direta sobre a região nordeste do Pará. A BR-010 forma com a BR-316 o principal eixo rodoviário do nordeste paraense. Esta última que liga Maceió, no Estado de Alagoas, e Belém do Pará percorre, no sentido leste/oeste, boa parte do nordeste brasileiro e do Estado do Pará.

A BR-316, vinda do Maranhão, entra no Estado do Pará e acaba formando no município de Capanema um entroncamento rodoviário, ao encontrar neste local outras rodovias estaduais importantes: PA-242, que segue para Bragança e Viseu, a PA-320, que interliga Capanema com Igarapé-Açu, Castanhal e outros municípios; a PA-124, que segue para Salinópolis. De Capanema a BR-316 segue no sentido Belém cruzando com a BR-010 em Santa Maria do Pará e mais adiante formando outro entroncamento de rodovias em Castanhal.

Desse modo, tanto Bragança quanto Castanhal aprofundam sua situação geográfica estratégica nesse novo padrão de organização da rede urbana do nordeste paraense, uma vez que se configuram como entroncamentos de importantes rodovias, o que foi decisivo a sua constituição enquanto centros comerciais e de prestação de serviços. Diferentemente do que ocorreu com os municípios que ficavam ao longo da Estrada de Ferro de Bragança entre Castanhal e Capanema, como São Francisco do Pará, Igarapé-Açu e Nova Timboteua, para citar aqueles que sobreviveram, já que muitas localidades desapareceram com a desinstalação da ferrovia. Esses municípios, no novo padrão, passaram a conviver com um fraco dinamismo econômico e interligações rodoviárias precárias, melhoradas apenas recentemente.

### **A particularidade da rede urbana e da região na totalidade amazônica**

A rede urbana do nordeste paraense é bastante particular ao restante da rede urbana amazônica, conferindo, assim, particularidade ao próprio nordeste paraense e justificando o reconhecimento desta enquanto uma região. Para Corrêa (1996) a noção de particularidade é fundamental ao reconhecimento da região, ou seja, à diferenciação de áreas. A região seria dotada de características particulares, isto é, situadas entre os recortes e processos gerais e aqueles singulares. Segundo o autor,

A particularidade traduz-se, no plano espacial, na região. Esta resulta de processos universais que assumiram especificidades espaciais através da combinação dos processos de inércia, isto é, a ação das especificidades herdadas do passado e solidamente ancoradas no espaço, de coesão ou economias regionais de aglomeração que significa a concentração espacial de elementos comuns numa dada porção do espaço e de difusão que implica no espraiamento dos elementos de diferenciação e em seus limites espaciais impostos por barreiras naturais ou socialmente criadas (CORRÊA, 1996, p. 192).

São vários os elementos que atribuem particularidade à rede urbana do nordeste paraense diante do contexto amazônico. O primeiro diz respeito à própria gênese e estruturação dessa rede que tem na ferrovia seu grande vetor de estruturação, realidade raríssima na Amazônia, que, em geral, tem nos rios seu grande vetor de estruturação. Um segundo elemento se liga à quantidade de centros urbanos e à proximidade entre eles. O nordeste paraense, a partir do recorte apresentado no mapa 01, possui 31 cidades, sendo 3 delas (Castanhal, Capanema e Bragança) classificadas pelo IBGE (2008)

como Centros Sub-regionais. Tudo isso em um espaço razoavelmente restrito para os padrões amazônicos, marcado pelas grandes extensões. E um terceiro aspecto a ser considerado para o reconhecimento da particularidade da região nordeste do Pará é a densidade da atual interligação rodoviária, também muito incomum na região amazônica.

### A hierarquia e os papéis dos principais centros do nordeste paraense

A análise da hierarquia entre os centros urbanos que compõem a região nordeste do Pará será realizada a partir dos dados e das conclusões do estudo “Região de Influência das Cidades – REGIC”, implementado em 2007 e publicado em 2008 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

O estudo se divide em duas tarefas distintas, a primeira visando estabelecer uma classificação dos diversos centros urbanos e a segunda buscando delimitar as suas áreas de influência. A classificação dos centros foi constituída a partir da função de gestão do território (medida de acordo com a centralidade do poder executivo e judiciário e da centralidade empresarial) e da presença de diferentes equipamentos e serviços. Já as áreas de influência foram reconhecidas por meio do levantamento das ligações entre as cidades. “A hierarquia dos centros urbanos assim identificados levou em conta a classificação dos centros de gestão do território, a intensidade de relacionamentos e a dimensão da região de influência de cada centro, bem como as diferenciações regionais” (IBGE, 2008, p. 11).

O primeiro resultado da adoção desse procedimento metodológico foi a classificação hierárquica dos centros urbanos brasileiros, segundo a tipologia exposta no quadro 01, onde se verificam 5 níveis hierárquicos (metrópoles, capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona e centros locais) e suas respectivas subdivisões, que abarcam todas as cidades brasileiras.

QUADRO 01: Hierarquia dos centros urbanos brasileiros segundo o estudo “Região de Influência das Cidades – REGIC 2007”

NÍVEL HIERÁRQUICO	SUBDIVISÃO DO NÍVEL HIERÁRQUICO	CARACTERIZAÇÃO	NÚMERO DE CENTROS
<b>Metrópoles</b>	Grande metrópole nacional (São Paulo)	Principais centros urbanos do País, que se caracterizam por seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta.	12
	Metrópole nacional (Rio de Janeiro e Brasília)		
	Metrópole (Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre)		

<b>Capital regional</b>	Capital regional A (constituído por 11 cidades, com medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos)	Como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios.	70
	Capital regional B (constituído por 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos)		
	Capital regional C (constituído por 39 cidades com medianas de 250 mil habitantes e 162 relacionamentos)		
<b>Centro sub-regional</b>	Centro sub-regional A (constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos)	Centros com atividades de gestão menos complexas, predominantemente entre os níveis 4 e 5 da gestão territorial; têm área de atuação mais reduzida, e seus relacionamentos com centros externos à sua própria rede dão-se, em geral, apenas com as três metrópoles nacionais.	169
	Centro sub-regional B (constituído por 79 cidades, com medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos)		
<b>Centro de zona</b>	Centro de zona A	Cidades de menor porte e com atuação restrita à sua área imediata; exercem funções de gestão elementares.	556
	Centro de zona B		
<b>Centro local</b>	Sem subdivisões	Cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, servindo apenas aos seus habitantes, têm população predominantemente inferior a 10 mil habitantes (mediana de 8 133 habitantes).	4 473

FONTE: IBGE (2008).

No que se refere aos centros urbanos do Estado do Pará, no topo da hierarquia está Belém, capital do Estado, classificada como metrópole, diante do reconhecimento da extensa região sob sua influência. As cidades de Marabá e Santarém representam o nível hierárquico imediatamente inferior a Belém, obtendo a classificação de Capitais Regionais C. Existem ainda os Centros Sub-Regionais A, Castanhal e Redenção; os Centros Sub-Regionais B, Abaetetuba, Altamira, Bragança, Breves, Cametá, Capanema, Paragominas, Tucuruí e Itaituba; os Centros de Zona A, Almerim, Conceição do Araguaia e Parauapebas; e os Centros de Zona B, Capitão Poço, Vigia, Tucumã, Xinguara e Monte Alegre. As demais cidades do Estado estão na condição de centros locais, ou seja, de cidades cuja centralidade e atuação estão reduzidas aos seus próprios limites territoriais.

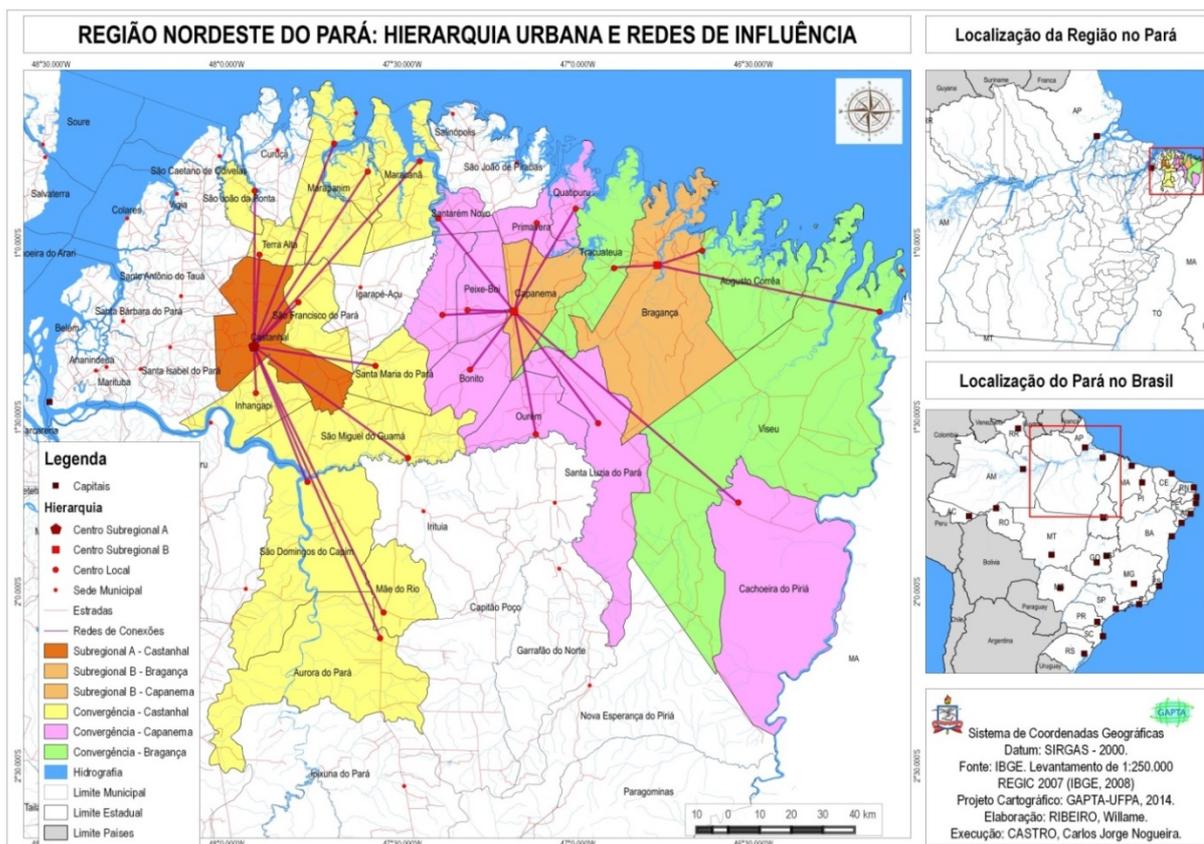
Desse modo, com relação à região nordeste do Estado do Pará, o centro de mais elevada hierarquia é a cidade de Castanhal, classificada como Centro Sub-Regional A, seguida pelas cidades de Bragança e Capanema, que aparecem na condição de Centros Sub-Regionais B (ver quadro 02). Os três centros, assim como a totalidade do Estado do Pará e algumas áreas do Maranhão e do Amapá, subordinados à metrópole Belém.

QUADRO 02: Castanhal, Capanema e Bragança na hierarquia urbana do estudo “Região de Influência das Cidades – REGIC 2007”

	CASTANHAL	CAPANEMA	BRAGANÇA
Classificação na Hierarquia	Centro Sub-Regional A	Centro Sub-Regional B	Centro Sub-Regional B
Nº de Cidades sob Influência direta	12	9	3

FONTE: IBGE (2008).

MAPA 02: Região Nordeste do Pará – hierarquia urbana e redes de influência



FONTE: IBGE (2008).

A existência de 3 Centros Sub-Regionais em uma área restrita, em termos de espaço físico, denota um caráter particular à rede urbana do nordeste paraense, como já discutido

anteriormente, pois essa densidade de centros importantes é pouco comum no espaço amazônico, como evidencia o estudo REGIC 2007. Na condição de Centro Sub-Regional A, Castanhal possui a maior rede de influência do nordeste paraense e, portanto, é a cidade com maior centralidade. Estão sob influência direta de Castanhal 12 cidades (ver quadro 02 e mapa 02), que estão principalmente a norte/nordeste e a sul/sudeste de sua sede municipal. As cidades a oeste, como Santa Isabel e Santo Antônio do Tauá, que fazem fronteira com Castanhal, mesmo tendo razoável interligação com este centro, possuem maior relação diretamente com Belém e, portanto, não estão inclusos na área de influência de Castanhal.

Dessa forma, apesar da intensidade das interações de Castanhal ser maior com as cidades que compõem a região metropolitana, as cidades que compõem sua área de influência estão fora desse conjunto, o que demonstra o caráter complexo dos papéis desempenhados pela cidade. Como mostra o quadro 03, a área de influência direta de Castanhal mede 9.885,63 Km<sup>2</sup>, com uma população de 435.758 habitantes. Uma densidade de ocupação bem maior que a registrada na área de influência de Capanema e Bragança, que possuem, respectivamente, 7.336,21 e 9.032,82 Km<sup>2</sup> de área total sob influência direta e 189.832 e 237.895 habitantes nessa área.

QUADRO 03: Área e população dos Centros Sub-Regionais do Nordeste do Pará e de sua área de influência

MUNICÍPIOS	ÁREA DO TERRITÓRIO MUNICIPAL (Km <sup>2</sup> )	DENSIDADE DEMOGRÁFICA DO MUNICÍPIO (2010) (hab/km <sup>2</sup> )	ÁREA TOTAL SOB INFLUÊNCIA DA CIDADE (Km <sup>2</sup> )	POPULAÇÃO TOTAL DA ÁREA DE INFLUÊNCIA (2010)
CASTANHAL	1.028,889	168,29	9.885,63	435.758
CAPANEMA	614,693	103,53	7.336,21	189.832
BRAGANÇA	2.091,930	54,13	9.032,82	237.895

FONTE: IBGE, 2008 e 2014.

Classificada como Centro Sub-Regional B, Capanema possui 9 cidades sob influência direta, o que é bastante considerável diante do porte do centro, que possuía apenas 63.639 habitantes em 2010. Já Bragança, apesar de polarizar apenas 3 outros centros, tem centralidade estabelecida sob uma extensa área, já que se tratam de municípios com amplos territórios. E é mediante a percepção de tantas diferenças e semelhanças entre os três centros urbanos aqui destacados que surge a necessidade de se pensar em uma tipologia que os abarque e que facilite a compreensão de seus papéis na rede urbana do nordeste paraense.

## Pensando uma tipologia para os principais centros urbanos do nordeste paraense

Como evidencia o quadro 04, em termos populacionais, a cidade de Castanhal se destaca por possuir o maior contingente populacional do nordeste paraense, totalizando, em 2010, 173.149 habitantes e com a estimativa de ter atingido em 2014 o quantitativo de 186.895 habitantes. Bragança também possui uma população total acima de 100 mil habitantes, mais precisamente, 113.227 habitantes em 2010 e estimativa de 120.124 em 2014. Já Capanema possuía em 2010 apenas 63.639 habitantes, com expectativa de ter atingido 65.932 em 2014 (IBGE, 2014).

QUADRO 04: População dos Centros Sub-Regionais do Nordeste do Pará

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO					TOTAL ESTIMADA PARA 2014
	TOTAL (2010)	URBANA (2010)		RURAL (2010)		
<b>CASTANHAL</b>	173.149	153.378	88,6%	19.771	11,4%	186.895
<b>CAPANEMA</b>	63.639	50.732	79,7%	12.907	20,3%	65.932
<b>BRAGANÇA</b>	113.227	72.621	64,1%	40.606	35,86%	120.124

FONTE: IBGE (2014).

Com relação à urbanização da população, é muito expressiva em Castanhal, com 88,6% de sua população vivendo em área urbana em 2010, e também em Capanema, onde 79,7% da população em 2010 era urbana. A exceção fica por conta de Bragança, que tem apenas 64,1% de sua população residindo na cidade, ao passo que 35,86% da população vive em espaços rurais. Esse quadro resulta numa expressão considerável da agropecuária na economia local, como demonstra o quadro 05.

Esse quadro também expressa a maior força econômica de Castanhal em comparação com Bragança e Capanema, com um Produto Interno Bruto quase três vezes maior que o registrado nos dois últimos municípios. A centralidade de Capanema e Bragança está basicamente relacionada ao comércio e aos serviços, possuindo Capanema certa relevância industrial, para os padrões locais, e Bragança uma importância, que merece ser considerada, na agropecuária (ver quadro 05).

A cidade de Castanhal, da mesma forma que os demais Centros Sub-Regionais, tem sua centralidade relacionada ao comércio e aos serviços, mas com uma maior densidade e qualificação. A

metropolização do espaço conduzida por Belém, cujos efeitos são muito evidentes em Castanhal, também contribui para a qualificação das funções comerciais e de serviços já presentes na cidade.

QUADRO 05: Contribuição dos setores da economia e Produto Interno Bruto dos municípios de Castanhal, Capanema e Bragança em 2010

	CASTANHAL	CAPANEMA	BRAGANÇA
Impostos sobre produtos líquidos de subsídios a preços correntes (MIL REAIS)	176.474	59.142	19.661
Valor adicionado bruto da agropecuária a preços correntes (MIL REAIS)	35.649	9.133	54.950
Valor adicionado bruto da indústria a preços correntes (MIL REAIS)	285.587	123.957	46.713
Valor adicionado bruto dos serviços a preços correntes (MIL REAIS)	952.732	309.681	331.750
PIB a preços correntes (MIL REAIS)	1.450.441	501.913	453.075

FONTE: IBGE (2014) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Dessa forma, pode-se considerar que Capanema e Bragança são centros que, por sua estrutura, não podem ser caracterizados enquanto cidades médias, contudo cumprem relevante função no atendimento de extensa área a partir da oferta de serviços e, por isso, podem ser caracterizados, a partir da proposta de Schor, Costa e Oliveira (2009) enquanto Cidades Pequenas de Responsabilidade Territorial, ou seja, cidades que tem importante papel enquanto centros comerciais e de serviços, que polarizam um número considerável de centros, que se destacam por sua situação geográfica, especialmente, em relação à malha rodoviária, mas que não possuem infraestrutura suficiente ao seu reconhecimento como cidades médias.

Destaque especial cabe à cidade de Castanhal, que por sua situação geográfica, enquanto entroncamento rodoviário que intermedia as interações entre a região nordeste do Pará e a Região Metropolitana de Belém, e pela densidade de seu espaço urbano, oferta serviços para todo o nordeste do Pará, apesar de não conseguir subordinar efetivamente Capanema e Bragança. Castanhal é a cidade do nordeste paraense mais atingida pelo processo de metropolização conduzido por Belém, o que reforça sua centralidade regional, já que amplia a infraestrutura e as funções da cidade. Constitui-se,

assim, numa cidade híbrida, possuindo ao mesmo tempo uma dimensão metropolitana e uma funcionalidade de cidade média.

Mas a tentativa de estabelecer uma tipologia para os principais centros urbanos da região em questão somente faz sentido se acompanhada de uma análise das interações espaciais entre as cidades, dando concretude à rede urbana estruturadora da região.

### As interações espaciais na Região Nordeste do Pará

A compreensão da região enquanto espaço relacional estruturado por sua rede de cidades exige que se pensem as interações espaciais entre os centros urbanos. E para esta tarefa se utilizaram os dados de deslocamentos por motivo de trabalho e estudo para o ano 2000 (IBGE, 2000), como exposto no quadro 06.

QUADRO 06: Deslocamentos por motivo de trabalho e estudo para os municípios de Castanhal, Capanema e Bragança (2000)

ORDEM	DESLOCAMENTOS PARA CASTANHAL		DESLOCAMENTOS PARA CAPANEMA		DESLOCAMENTOS PARA BRAGANÇA	
	ORIGEM	Nº	ORIGEM	Nº	ORIGEM	Nº
1	Belém	309	Peixe-Boi	199	Belém	109
2	Ananindeua	285	Belém	73	Capanema	82
3	São Francisco do Pará	221	Salinópolis	65	Tracuateua	79
4	Santa Isabel do Pará	217	Castanhal	31	Ananindeua	74
5	Igarapé-Açu	141	Capitão Poço	28	Castanhal	31
6	Terra Alta	121	Ananindeua	27	Marituba	31
7	Capanema	112	Santa Luzia do Pará	25	São João de Pirabas	25
8	Inhangapi	93	Primavera	17	Santa Isabel do Pará	20
9	Santa Maria do Pará	87	Santa Maria do Pará	17	Augusto Corrêa	17
10	São Miguel do Guamá	86	Bragança	16	Santa Luzia do Pará	14
OUTROS		616		120		51
TOTAL		2288		618		533

FONTE: IBGE (2000).

Castanhal, Capanema e Bragança eram as cidades que mais recebiam deslocamentos por trabalho e estudo em 2000, com amplo destaque a primeira, com um total de 2288 deslocamentos, seguida por Capanema com 120 e Bragança com 51 deslocamentos. Com isso, a condição de Castanhal enquanto principal nó do nordeste paraense fica bastante explícita.

Quanto às interações entre os três centros sub-regionais, são expressivas entre Castanhal e Capanema e também entre Capanema e Bragança, mas entre Castanhal e Bragança não apresentam grande intensidade. De qualquer forma, são números representativos da particularidade da Região Nordeste do Pará no contexto amazônico, que, em geral, se caracteriza por uma intensidade de interações muito menos expressiva, se desconsiderarmos as regiões metropolitanas.

As interações dos centros sub-regionais com os municípios sob sua influência direta, entre os próprios centros sub-regionais e entre estes e a Região Metropolitana de Belém compõem um quadro de grande complexidade da rede urbana do nordeste paraense, constituindo um padrão de rede urbana de múltiplos circuitos, segundo a terminologia de Corrêa (1997).

Nessa multiplicidade de circuitos, duas lógicas de interação entre os centros urbanos ganham notoriedade: a) As interações espaciais internas ao recorte aqui denominado Região Nordeste do Pará; b) Das cidades dessa região com a Região Metropolitana de Belém. A sobreposição dessas lógicas fica mais evidente em Castanhal, que, por sua situação geográfica, desenvolve um papel de intermediação entre a Região Nordeste do Pará e a Região Metropolitana de Belém.

Inclusive, a partir de 2011, Castanhal, legalmente, compõe a Região Metropolitana de Belém - RMB, por força da Lei Complementar n. 076, de 28 de dezembro de 2011, que altera a Lei 027, de 19 de outubro de 1995 (DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DO PARÁ, 28 DE DEZEMBRO DE 2011, CADERNO 2, p. 8). Com isso a RMB passou a ser composta pelos municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel do Pará e Castanhal.

Porém, como esclarece Fernandes, Bitoun e Araújo (2009) a definição no Brasil das regiões metropolitanas a partir das decisões dos Estados da federação tem sido marcadas pela imprecisão conceitual. Sendo, desse modo, muito comum a não coincidência da delimitação oficial da região metropolitana com a dinâmica e realidade de fato metropolitana. Desse modo, apesar de Castanhal, e também dos demais municípios do nordeste paraense, manter fortes relações com a Região Metropolitana de Belém, o que acaba sendo esperado, já que todo o território paraense é área de influência de sua capital; isso não chega a descaracterizar a diferenciação e a particularidade do nordeste paraense, que possui densidade técnica, econômica, populacional e de infraestrutura completamente distintas da Região Metropolitana de Belém.

De um ponto de vista relacional, levando em consideração as interações espaciais entre as cidades é possível perceber uma diferença muito marcante entre os municípios que compõem a Região Metropolitana de Belém e entre esses e aqueles que não a compõem. Os dados de deslocamento por motivo de trabalho e estudo do ano de 2000 apontam essa realidade (ver quadro 07). Os

deslocamentos para Belém advindos de Ananindeua, Marituba e Benevides são muito fortes, enquanto que Abaetetuba e Castanhal, os próximos em número de deslocamentos, já apresentam números muito menores. No primeiro caso, os intensos deslocamentos se referem ao contexto metropolitano. Os deslocamentos a partir dos outros municípios demonstram apenas a influência de Belém na rede urbana e não a inclusão desses municípios na Região Metropolitana de Belém.

QUADRO 07: Deslocamentos por motivo de trabalho e estudo para o município de Belém (2000)

ORDEM	ORIGEM DO DESLOCAMENTO	QUANTIDADE DE DESLOCAMENTOS	ORDEM	ORIGEM DO DESLOCAMENTO	QUANTIDADE DE DESLOCAMENTOS
1	Ananindeua	71115	8	Santa Bárbara do Pará	352
2	Marituba	6496	9	Vigia	348
3	Benevides	2493	10	Capanema	302
4	Abaetetuba	970	11	Cametá	269
5	Castanhal	900	12	Igarapé-Miri	243
6	Santa Isabel do Pará	811	13	São Caetano de Odivelas	242
7	Barcarena	672	14	Colares	241

FONTE: IBGE (2000).

De qualquer maneira, os vetores de metropolização do espaço mobilizados a partir de Belém e cada vez mais presentes na Região Nordeste do Pará, especialmente em Castanhal, evidenciam a complexidade das interações espaciais e da própria rede urbana regional, que não se caracteriza por uma única lógica, mas por circuitos e lógicas variadas.

## Conclusão

Portanto, a Região Nordeste do Pará, entendida como estruturada/estruturante por/de sua rede urbana, tem as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança como os principais nós de sua rede de cidades. Centros cujos papéis estão diretamente ligados ao comércio e à prestação de serviços e que alcançaram posição de destaque por sua situação geográfica privilegiada, tanto na estruturação da rede urbana a partir do padrão ferroviário, quanto mediante a reestruturação da rede por meio do novo padrão rodoviário.

Entretanto, a complexidade das interações espaciais na rede urbana do nordeste paraense impõe novos desafios à compreensão de sua realidade: Como as dinâmicas próprias dos centros urbanos do nordeste paraense, responsáveis por sua centralidade regional, se articulam com o avanço das lógicas metropolitanas? Qual a repercussão dessa sobreposição/articulação sobre os papéis e as centralidades dos principais núcleos urbanos do nordeste paraense? São questões que ainda estão

sendo enfrentadas e que norteiam a busca de compreender a estruturação da rede urbana e a sua importância nessa região.

### Referências bibliográficas

- Beaujeu-Garnier, J. & Chabot, G. 1970. *Tratado de geografia urbana*, Barcelona, Editorial Vicens-Vives.
- Corrêa, R. L. 1996. *Trajetórias geográficas*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- Corrêa, R. L. 1997. Interações espaciais. In: Castro, I. E., Corrêa, R. L., Gomes, P. C. *Explorações geográficas*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- Corrêa, R. L. 2006. *Estudos sobre a rede urbana*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- Fernandes, A. C., Bitoun, j., Araújo, T. B. 2009. *Tipologia das cidades brasileiras*, Rio de Janeiro, Letra Capital, Observatório das Metrôpoles.
- Gonçalves, C. W. P. 2001. *Amazônia, Amazônia*, São Paulo, Contexto.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2000. *Censo Demográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, IBGE.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2008. *Regiões de Influência das Cidades 2007*, Rio de Janeiro, IBGE.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2014. *IBGE Cidades* [online]. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>. [Acessado em 09/11/2014].
- Leandro, L. M. L., Silva, F. C. 2012. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará, *Novos Cadernos NAEA*, v. 15, n. 2.
- Rocheffort, M. 1998. *Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*, São Paulo, Hucitec.
- Siqueira, J. L. F. 2008. *Trilhos: o caminho dos sonhos*, Bragança.
- Schor, T., Costa, D. P., Oliveira, J. A. 2009. Cidades, rede urbana e desenvolvimento na Amazônia dos grandes rios. In: Trindade Jr, S. C., Carvalho, G., Moura, A., Gomes Neto, J. *Pequenas e médias cidades na Amazônia*, Belém, FASE/UFPA.