



PARAUAPEBAS: CIDADE MÉDIA DE RESPONSABILIDADE TERRITORIAL

Áthila Lima Kzam ¹
Gilberto de Miranda Rocha ²

RESUMO

O trabalho analisa a rede urbana paraense em face da reestruturação econômica em curso na Amazônia Oriental. Considerando os ordenamentos territoriais na história da região, assim como a modernização do espaço, o artigo procura refletir acerca das cidades médias e a sua importância para a rede urbana regional. Dessa forma, associa a reestruturação urbana na Amazônia Oriental ao estímulo à participação do grande capital na ocupação territorial contextualizando com surgimento de Parauapebas. Por meio de uma revisão bibliográfica e uma pesquisa de campo exploratória, a pesquisa reconhece os principais fluxos e configurações espaciais da rede de cidades comandada por Parauapebas e comprova sua importância na rede urbana regional, além disso, o município atende os atributos de uma cidade média de responsabilidade territorial.

Palavras-chave: Rede Urbana. Cidades Médias. Ordenamento Territorial.

RESUMEN

El trabajo analiza el entramado urbano de Pará ante la reestructuración económica que se está produciendo en la Amazonía Oriental. Considerando los ordenamientos territoriales en la historia de la región, así como la modernización del espacio, el artículo busca reflexionar sobre las ciudades medianas y su importancia para el tejido urbano regional. De esta forma, asocia la reestructuración urbana en la Amazonía Oriental al estímulo a la participación de grandes capitales en la ocupación territorial, contextualizando el surgimiento de Parauapebas. A través de una revisión de la literatura y una investigación de campo exploratoria, la investigación reconoce los principales flujos espaciales y configuraciones de la red de ciudades comandada por Parauapebas y demuestra su importancia en la red urbana regional, además, el municipio cumple con los atributos de responsabilidad territorial promedio de una ciudad. .

Palabras clave: Red Urbana. Cidades medianas. La planificación del uso del suelo. Parauapebas.

¹ Doutorando em Geografia do PPGeo/UFPA. Professor do IFPA, Campus Belém. Athila.kzam@ifpa.edu.br.

² Docente da Universidade Federal do Pará, Doutor em Geografia pela USP, orientador do Programa de Pós-Graduação em Geografia na Universidade Federal do Pará, e-mail: gilrocha29@gmail.com.



INTRODUÇÃO

Ainda hoje, no início do século XXI, expressões que estiveram relacionadas ao princípio da colonização europeia sobre o continente americano, nos estertores do século XV, continuam associadas à Amazônia. Termos como “Paraíso” e “Eldorado” frequentemente são usados para caracterizar a região, o que induz a uma compreensão do espaço geográfico como desprovido de história e identidade cultural (BUENO, 2002). Contudo, diferente do que a visão exógena expõe, a região Norte possui 18 milhões de habitantes, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), distribuídos desde cidades ribeirinhas até metrópoles com mais de 1 milhão de habitantes, a exemplo de Belém e Manaus, nas quais há uma expressiva difusão do meio tecno-científico e informacional (TRINDADE JR., 2013).

Como enfatiza Santos (1993), a urbanização atinge as cinco regiões brasileiras, mas com uma diversidade expressiva, reflexo da complexa organização territorial e urbana do país. A região Norte do Brasil, por exemplo, apresentou um acelerado processo de urbanização nas últimas décadas. Segundo o IBGE, em 1970, 45,1% da população vivia em cidades. Transcorrido cerca de cinco décadas, esse patamar supera a casa dos 70%. Nesse período, ocorreu um intenso fluxo migratório à região, em grande medida induzido pelo Estado, na condução de políticas de integração da região ao restante do território nacional (BECKER, 1990). Entretanto, por mais que o critério estatístico/populacional seja importante à compreensão da urbanização, não devemos reduzi-lo à sua condição meramente demográfica, sendo indispensável analisá-lo como um processo socioespacial.

Nesse ponto de vista, a dinâmica urbana amazônica vivenciou profundas transformações tanto na forma quanto no conteúdo das cidades nas últimas décadas. Houve uma alteração no modelo de organização espacial responsável pela ampliação da complexidade urbana por dois motivos principais. Primeiro, em função da própria constituição de inúmeras cidades, dentre outros fatores, resultado da descentralização política que repercutiu em emancipações municipais (ROCHA, 2013). Segundo, pela pluralidade urbana amazônica com a coexistência de tempos e espaços diferenciados acentuados pela intensificação da urbanização (TRINDADE JR., 2015).



Como resultado dessas transformações e da produção desigual e diferenciada do espaço, verificamos a coexistência na Amazônia Legal, em particular na nossa área de estudo, o estado do Pará, de uma metrópole (Belém) e inúmeras tipologias urbanas como cidades médias, cidades da floresta, cidades na floresta, cidades ribeirinhas, cidades rodoviárias e outras categorizações, não excludentes entre si, mas que variam conforme as diversas classificações identificadas pelos teóricos urbanos (TRINDADE JR., 2015).

Embora o debate acadêmico reconheça essas diversas categorias que conformam a urbanodiversidade amazônica, elas não são oficialmente adotadas pelo IBGE, uma vez que o instituto distingue cinco categorias de cidades que compõem a rede urbana brasileira³: Metrôpoles, Capitais Regionais, Centros Sub-regionais, Centros de Zona e Centros Locais.

Nessa perspectiva, há densos e importantes trabalhos que identificam Macapá⁴, Santarém, Marabá⁵, Altamira⁶, Capanema, Castanhal e Bragança⁷ como cidades médias, que revelam a heterogeneidade espaço-temporal e os processos socioeconômicos que condicionam o enquadramento dos territórios não metropolitanos. Entretanto, boa parte da literatura acadêmica sobre a cidade de Parauapebas, nosso objeto de estudo, está relacionada à formação do núcleo urbano⁸, às consequências da implantação da ferrovia

³ O REGIC tem o propósito de identificar e analisar a rede urbana brasileira, estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das Cidades. O estudo constitui uma abordagem fundamental para a compreensão da geografia do País, uma vez que estabelece critérios para a qualificação das cidades e das relações entre elas, revelando eixos de integração no território e padrões diferenciados de distribuição de centralidades urbanas (IBGE, 2020).

⁴ A tese de Amaral (2010) analisa as relações entre Belém e cidades médias de Macapá (AP) e Marabá (PA), a partir da análise das transformações recentes na relação estabelecida entre a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental.

⁵ Rodrigues (2015), procura compreender, por meio de uma análise comparativa, a forma como as desigualdades socioespaciais ocorrem nas cidades médias de Santarém e Marabá.

⁶ A tese de Miranda Neto (2016), defende que Altamira age como uma cidade média, já que funciona como uma intermediadora entre as grandes cidades e os centros locais como Vitória do Xingu, Senador José Porfírio, Porto de Moz, Anapu, Pacajá, Medicilândia, Uruará e Brasil Novo.

⁷ Ribeiro (2017) aponta que Bragança pode ser considerada como cidade de porte médio de importância histórica; Capanema, como cidade de porte médio de responsabilidade territorial; Castanhal como cidade média de entorno metropolitano.

⁸ Reis (2016), promoveu uma pesquisa acerca da origem, emancipação e crescimento de Parauapebas, destacando a atuação de diversos atores sociais nesse processo.



de Carajás⁹, à dinâmica migratória¹⁰, às relações de poder entre o governo, empresa e a gestão territorial¹¹, à indiferença com os grupos tradicionais como índios, quilombolas e ribeirinhos e suas resistências¹². Porém, há um debate relativamente escasso acerca da qualificação de Parauapebas como cidade média com responsabilidade territorial, o que o atual estudo se propõe a investigar.

A situação de Parauapebas é peculiar e incentiva a investigação acadêmica. Mesmo com menos de quatro décadas de emancipação, o município possui um dos maiores Produto Interno Bruto (PIB)¹³ do Brasil e demais indicadores econômicos expressivos, conforme destaca Pinto (2012):

Parauapebas, um dos 5.560 municípios do Brasil, foi responsável, sozinho, por 3% do saldo da balança comercial brasileira de 2005, o maior alcançado até então, em todos os tempos. Permitiu o ingresso no país de 1,3 bilhão de dólares líquidos (mais de 2,5 bilhões de reais), o equivalente a um terço do orçamento anual do Pará. Foi o principal município exportador do estado e o segundo maior importador, superado apenas por Barcarena. (PINTO, 2012. p.206).

Em sua estrutura intraurbana, encontramos nexos do capitalismo contemporâneo, a exemplo de *shopping centers*, aeroporto, concessionárias de automóveis, lojas de departamento, hotéis pertencentes a grandes redes internacionais. Além disso, o município conta com universidades públicas, como a UFRA (Universidade Federal Rural da Amazônia) e o IFPA (Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia). Abriga ainda, instituições financeiras como grandes bancos públicos e privados, aliado à presença de agências de órgãos públicos como o INSS

⁹ Coelho e Cota (1997), em referência aos 10 anos da criação da ferrovia de Carajás, organizaram um livro que retrata as consequências da maior ferrovia contínua do Brasil.

¹⁰ Pereira (2016), destaca a migração da força de trabalho para Parauapebas, investigando as consequências sociais da migração, assim como a construção e desconstrução de identidades provenientes desse processo.

¹¹ A tese de Silva (2004), analisa a organização social, política e econômica na região de Carajás, na qual diversos atores sociais travam conflitos com a principal empresa da região.

¹² Malheiro (2019), critica que os grandes projetos garantem o acesso a recursos e terras ao grande capital, em um contexto de indeterminação política, mediante a indiferença com grupos sociais historicamente territorializados na região como índios, quilombolas e camponeses.

¹³ Parauapebas possui o 49º maior PIB do Brasil e o 2º maior do estado do Pará, na ordem dos R\$ 18 bilhões (2018). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/parauapebas>. Acesso em: 10 fev. 2021.



(Instituto Nacional do Seguro Social) e TRT (Tribunal Regional do Trabalho), por exemplo.

Atualmente, as cidades de Canaã dos Carajás, Eldorado dos Carajás e Curionópolis convivem com conexões de centralização variadas. Inicialmente elas expandem sua relação com Marabá, principal cidade do sudeste do Pará, por outro lado há uma ampliação das interações espaciais com Parauapebas em função do crescimento econômico e diversificação da oferta de serviços desta cidade. Assim, surge uma problemática que esta pesquisa pretende responder: Parauapebas pode ser qualificada como uma cidade média com responsabilidade territorial?

A hipótese levantada é que, ainda que haja uma concorrência e interações espaciais com Marabá, como resultado da reestruturação da rede urbana regional, associado à intensificação dos fluxos polarizados por Parauapebas, ela pode ser considerada como uma cidade média com responsabilidade territorial.

Para tanto, o presente artigo tem por objetivo geral analisar as interações espaciais de Parauapebas e a lógica de centralização em sua área de influência. De forma específica, objetiva compreender a reestruturação e complexidade da rede urbana na Amazônia Oriental a partir da segunda metade do século XX, descrever e analisar a formação do município de Parauapebas e sua emergência à condição de cidade média e, por fim, identificar as interações espaciais de Parauapebas e a rede de cidades por ela comandada.

Metodologicamente, a pesquisa realizou um levantamento bibliográfico, procedimento inicial de qualquer investigação científica (VERGARA, 2011), destacando a evolução da urbanização na Amazônia Oriental, especialmente ligados aos Grandes Projetos. Em seguida, buscou-se promover um aprofundamento dos conceitos inerentes à pesquisa, tais como rede urbana e cidades médias.

Posteriormente, foi realizado um levantamento documental, voltado à compreensão dos ordenamentos territoriais urbanos. Os trabalhos de Santos (1993), Correa (1994), Becker (2013), Trindade Jr. (2015), Tavares (2008), Rocha (2013) serviram de arcabouço teórico acerca dessa dinâmica. Ainda nessa perspectiva, o estudo discute a relevância das cidades médias, para isso, os trabalhos de Amorim Filho e Serra (2001), Spósito (2005) e Tourinho (2011) foram fundamentais.

A presente investigação científica também realizou um trabalho de campo com a finalidade de coletar dados através da observação dirigida, levantamentos fotográficos,



identificação dos objetos a serem cartografados e a assimilação dos agentes abarcados pela problemática do estudo. Assim, os levantamentos procuraram reconhecer a infraestrutura do município, identificar os serviços oferecidos (educação superior, órgãos públicos, redes de comércio, rede hoteleira, etc.) e os diversos agentes econômicos.

URBANIZAÇÃO DOS GRANDES PROJETOS

Grandes objetos técnicos de infraestrutura como as rodovias Belém-Brasília (BR-010), Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163), além da implantação de modernas plantas industriais e suas respectivas realidades urbanas planejadas, como o Núcleo Urbano de Carajás, modificaram a dinâmica econômica amazônica com consequências diretas na rede urbana. Cabe destacar que essa modernização do território não ocorreu de forma homogênea. Houve uma nítida distinção interna que vai ao encontro do apontado por Santos e Silveira (2001) acerca da expansão diferenciada do meio técnico-científico e informacional no Brasil.

A expansão das frentes econômicas promoveu a urbanização do território, em especial na Amazônia Oriental, influenciada pelo avanço da agropecuária, mineração e atividade madeireira, na qual diversos investimentos foram realizados fora do alcance imediato de Belém, o que contribuiu à expansão do meio técnico-científico e informacional para regiões fora das zonas metropolitanas. Nesse sentido, a desconcentração das atividades produtivas reforçou o papel das cidades médias, marcadas agora também pela expansão do consumo, do comércio e da prestação de serviços, associadas à emergência de novas centralidades intraurbanas.

Portanto, essa reestruturação urbana está associada a configuração de um perfil de “cidades econômicas” marcadas pela ruptura com o ordenamento tradicional que vigorava até então. Dessa forma, o novo ordenamento territorial passou a se conectar cada vez mais às novas demandas do mercado mundial, inclusive sendo responsáveis pela articulação com territórios extrarregionais, o que promoveu a inserção da Amazônia em conexões globais de produção/informação e ratificou seu papel como fornecedora de matérias-primas ou produtos semielaborados na divisão internacional do trabalho (TRINDADE JR., 2015).



De acordo com Becker (1990), os grandes empreendimentos econômicos e de infraestrutura produziram um modelo de urbanização específico, designado como “urbanização dos grandes projetos”. Este refere-se a um processo de urbanização conjugado aos investimentos em larga escala, nos quais há a vinculação de um alicerce urbano para a fixação, residência de pessoal técnico, trabalhadores permanentes, além do atendimento de alguns trabalhadores temporários. Estes atributos tornam as *company towns*¹⁴ como “enclaves urbanos” na rede urbana amazônica (ROCHA; TRINDADE JR., 2002). Entretanto, essa realidade não exclui definitivamente a rede urbana regional. Concomitantemente, há a produção de núcleos “espontâneos” que funcionam de fulcro às atividades executadas pelos grandes projetos como espaços segregados que, embora de maneira funcional, estão articulados aos empreendimentos. Nesse contexto surge o município de Parauapebas, emancipado de Marabá em 1988 (SILVA, 2004).

Inicialmente concebido como polo para abrigar a mão de obra que seria utilizada à construção da ferrovia de Carajás, a cidade cresceu tanto do ponto de vista demográfico quanto econômico e converteu-se em um polo de comércio e serviços aos municípios próximos (REIS, 2016).

EMERGÊNCIA DE PARAUPEBAS À CONDIÇÃO DE CIDADE MÉDIA

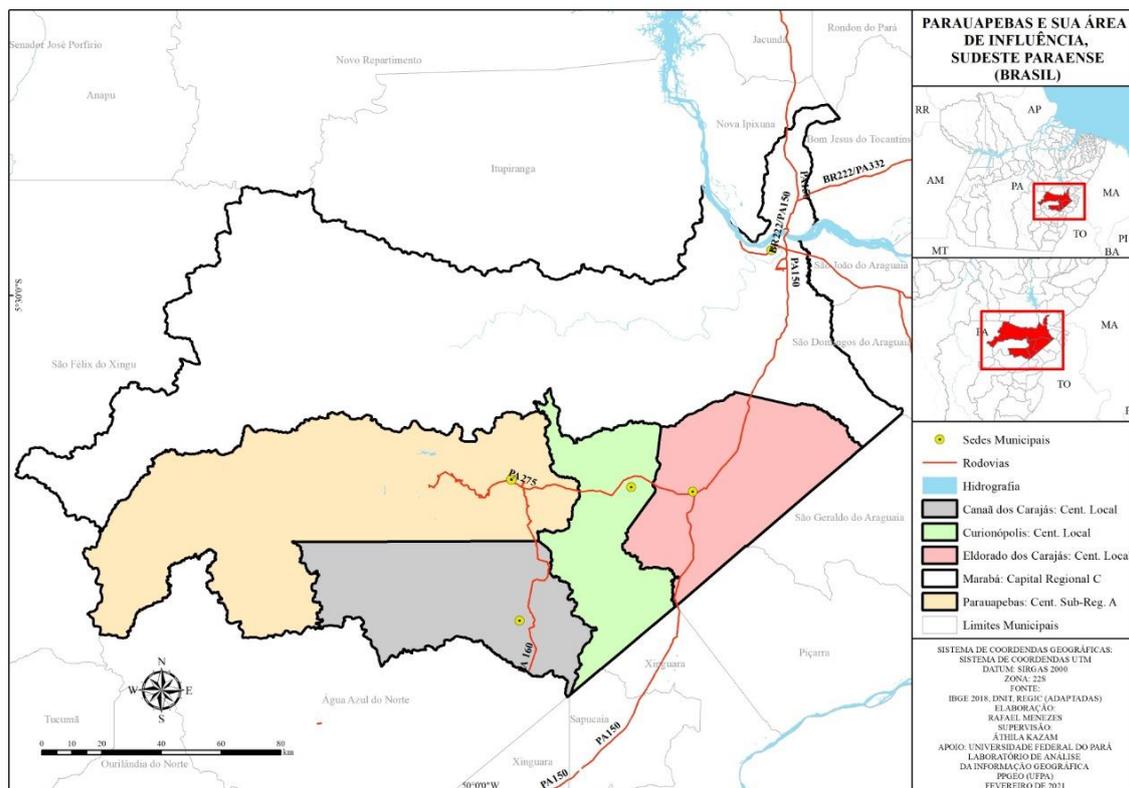
O município de Parauapebas está localizado na Região de Integração de Carajás (mapa 1), sudeste do estado do Pará, ocupa uma área de mais de 6 mil km², na qual encontramos a Serra dos Carajás, uma das maiores reservas mineralógicas do mundo. O município está a 719 quilômetros da capital do estado e possui limites territoriais com Marabá ao norte; Curionópolis a leste; Canaã dos Carajás e Água Azul do Norte ao sul; e São Félix do Xingu ao oeste. Ao todo, Parauapebas conta com uma população de 213.576 habitantes, o que o torna o 5º município mais populoso do estado do Pará¹⁵.

¹⁴ Núcleos urbanos criados pelas empresas a fim de dar suporte aos grandes empreendimentos econômicos e/ou de infraestrutura. Abrigam a mão de obra qualificada, possuem uma excelente infraestrutura quando comparada ao entorno e apresentam relativa autonomia. Os principais exemplos são o Núcleo Urbano de Carajás, em Parauapebas; a Vila Permanente da Eletronorte, em Tucuruí; Porto Trombetas, em Oriximiná.

¹⁵ IBGE, 2020.



Mapa 1: Localização do Município de Parauapebas e sua Área de Influência



Fonte: Adaptado do REGIC (2020).

Formação do Município de Parauapebas

Em meados da década de 1970, o governo federal propôs uma parceria para promover a exploração mineral. Foi criada então uma *joint venture* denominada de Amazônia Mineração S/A (AMZA), com capital dividido entre a CVRD (51%), então estatal, e a US Steel (49%). Em 1977, a parceria foi desfeita, pois segundo a empresa norte-americana, o baixo preço do minério de ferro no cenário internacional inviabilizava a logística de exploração mineral (KZAM; PINTO, 2013).

Com a retirada da empresa norte-americana, a CVRD assumiu o controle total do projeto e contratou técnicos japoneses para analisar a viabilidade da exploração mineral. Em 1980, o parecer técnico da *International Development Cooperation of Japan* (JICA) foi concluído sob o título “Um estudo preliminar para o desenvolvimento regional do corredor de Carajás” que serviu de base para o lançamento do maior dos



grandes projetos e, conseqüentemente, aquele no qual os problemas sociais, ambientais e econômicos foram potencializados: o Programa Grande Carajás (PGC)¹⁶.

Este documento inspirou o Ministro Delfim Neto a criar o Programa Grande Carajás (PGC), através do Decreto-Lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980. Entre os anos de 1978 e 1979, têm início as obras do Projeto Ferro Carajás - PFC (complexo mina, usina, ferrovia e porto). Neste período, começaram a chegar os primeiros fazendeiros ao Vilarejo de Parauapebas, que adquiriram terras do Governo Federal, juntamente com madeireiros e garimpeiros que se espalharam por toda a região, além de trabalhadores para as obras do PFC. (Plano Municipal de Saneamento Básico de Parauapebas, 2018, p. 23).

Na prática, tratava-se de um programa no qual um conjunto de projetos econômicos e de infraestrutura estavam presentes com a finalidade de efetivação de um grande polo siderúrgico na Amazônia. Como parte dele, estava prevista a criação da usina hidrelétrica de Tucuruí no rio Tocantins, o complexo do alumínio (Albras, Alunorte e Alumar), em Barcarena (PA) e São Luís (MA), além da exploração do minério de ferro na Serra dos Carajás, o Projeto Ferro Carajás - PFC (BECKER, 1990).

Cabe ressaltar que o PGC foi lançado em um contexto de grave crise econômica no Brasil, acompanhada de um endividamento externo crescente. Nesse sentido, o programa foi considerado por vários setores da opinião pública como a principal ação governamental para reverter esse cenário de retração econômica (KZAM; PINTO, 2013). Assim, a Amazônia Oriental foi concebida como o lócus dos investimentos devido a abundância de matérias primas e energia e converteu a mineração industrial à condição de política central do Estado durante o II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (II PDA), como destaca Malheiro (2019):

A exploração mineral na Amazônia historicamente foi empreendida como uma necessidade e uma urgência de Estado para a realização da segurança ou do interesse. Pelo Polamazônia, a grande maioria dos pólos de desenvolvimento planejados para a região, girava em torno de indústrias da mineração, e posteriormente com o Programa Grande Carajás, consolidou a

¹⁶ O Decreto-Lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980, institui um regime especial de incentivos tributários e financeiros para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás, Os empreendimentos a serem priorizados nessa região compreendem (art. 2º): a) o projeto da Ferrovia Serra de Carajás - São Luís; b) a instalação ou ampliação do sistema portuário e de outros investimentos necessários à criação e utilização dos corredores de exportação de Carajás; c) as obras e instalações para a criação e utilização de hidrovias com capacidade para transporte de grandes massas; d) outros projetos concernentes à infraestrutura e equipamentos de transporte que se façam necessários à implementação e ao desenvolvimento do Programa Grande Carajás; e) o aproveitamento hidrelétrico das bacias hidrográficas.



mineração industrial como via principal do planejamento do desenvolvimento regional. (MALHEIRO, 2019, p. 95).

As obras do PFC (mina, usina, ferrovia e porto) foram iniciadas no final da década de 1970 pela CVRD¹⁷. A empresa projetou dois núcleos. O primeiro, denominado de Núcleo Urbano de Carajás, foi construído no alto da serra para abrigar a mão de obra qualificada, como engenheiros, técnicos e demais funcionários do alto escalão da CVRD. A “cidade da empresa” foi concebida com uma infraestrutura completa, formada por com clube, cine teatro, hospital, escola, aeroporto e saneamento básico.

O segundo núcleo, denominado de Parauapebas, em referência ao rio homônimo que corta a cidade, foi construído no sopé da Serra dos Carajás a fim de abrigar a mão de obra pouco qualificada, no geral, os trabalhadores que iriam construir a ferrovia até o porto de Itaqui, em São Luís no Maranhão. O núcleo foi construído entre o Portão da Floresta Nacional de Carajás e o Igarapé do Coco (SILVA, 2004).

Na outra margem do Igarapé do Coco, em função da notícia das obras e a construção do núcleo, houve um grande fluxo migratório que, acompanhado do atraso na entrega dos lotes pelo GETAT (Grupo Executivo de Terras do Araguaia e Tocantins), facilitou a formação de uma ocupação “espontânea”, denominada Rio Verde, nas margens da PA-275. Esse núcleo cresceu e logo em seguida se uniu a Parauapebas. Por isso, inicialmente projetada para abrigar cerca de 5 mil pessoas, a vila no sopé da serra já apresentava cerca de 20 mil habitantes quando o primeiro carregamento de ferro foi enviado ao exterior, em 1985 (SILVA, 2004). Portanto, a formação de Parauapebas é um grande exemplo que no entorno dos núcleos planejados surgem assentamentos urbanos “espontâneos” que materializam o outro lado dos grandes projetos econômicos, marcados pela precária infraestrutura e inferior qualidade de vida (KZAM; PINTO, 2013).

Em meados de 1985, ainda sob o regime militar, ocorreu a inauguração do Projeto Ferro Carajás e, nesse mesmo ano, por iniciativa das lideranças políticas locais, foi lançado o projeto de emancipação política de Parauapebas em relação a Marabá. Em 24 de abril de 1988, foi realizado o plebiscito que decidiu pela emancipação. Em 10 de

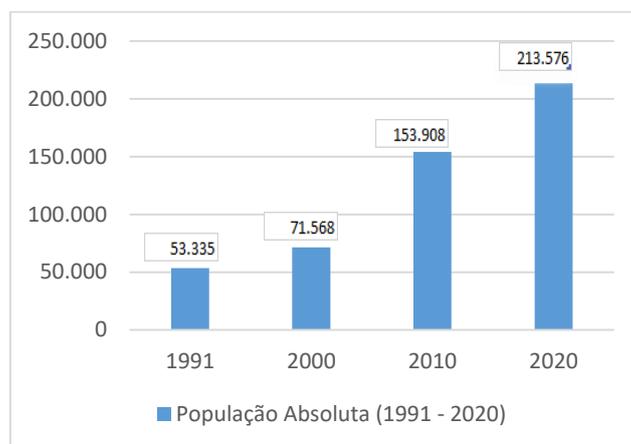
¹⁷ A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) foi criada em 1942 (governo Vargas) e privatizada em 1997 (governo de Fernando Henrique Cardoso). Em 2007, o nome Vale passou a ser adotado comercialmente. Nesse estudo, continuamos a usar a sigla CVRD em função de sua representação histórica.



maio de 1988, foi sancionada a Lei Estadual nº 5.443, responsável pela criação do município (SILVA, 2004).

Desde sua constituição, o crescimento demográfico de Parauapebas foi expressivo. Em 1991, o município contava com 53.335 habitantes. Em 2020, o IBGE estimou a população em 213.576 habitantes¹⁸. Ou seja, em um intervalo de apenas 29 anos a população quadruplicou, conforme destaca o gráfico 1:

Gráfico 1: Crescimento Populacional de Parauapebas (1991 – 2020)



Fonte: IBGE. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 9 jan. 2021.

De acordo com Sposito (2005), observamos nas metrópoles ícones da contemporaneidade e competitividade do capitalismo, em especial nas regiões mais dinâmicas do Brasil. Na atualidade, aspectos similares são observados nas cidades médias, como Parauapebas. Influenciada pela expansão de grandes símbolos do capitalismo contemporâneo, a exemplo de *shopping centers*, aeroportos e hotéis pertencentes a grandes redes internacionais que antes estavam restritos às metrópoles, Parauapebas passa por uma espécie de reestruturação urbana, desencadeada pela associação de capitais locais com empresas extrarregionais. O aparecimento dessas novas formas espaciais coligadas ao consumo de bens e serviços, nos aponta uma expressiva transformação na cidade de Parauapebas.

A explicação de Harvey (2012), acerca da teoria da renda da terra em seu processo de transformação contemporâneo e a forma como o capitalismo produz as aglomerações urbanas na atualidade, sustentaram nossa abordagem sobre o processo de

¹⁸ IBGE, 2020.



acumulação do capital e o espaço construído. Dessa forma, a compreensão da urbanização e o desenvolvimento imobiliário que repercutiu na implantação de nexos da modernidade em Parauapebas, reforça sua centralidade no contexto do sudeste paraense, já que esses empreendimentos possuem capacidade de atrair fluxos capitais, serviços, pessoas e consumo em nível intrarregional.

Dentre as principais modificações, a pesquisa de campo observou a presença de hotéis de grandes grupos internacionais, como o IBIS da francesa Accor¹⁹, lojas de departamento com filiais em várias regiões do Brasil, a exemplo da Havan²⁰, lojas de atacado como a Assai, além da presença de shopping centers como o Karajás Shopping e Partage Shopping (fotos). Assim, esse conjunto de objetos se apresenta como notável recurso analítico a fim de compreender a reestruturação urbana a partir da atuação dos agentes econômicos no que concerne à produção e ao consumo.

Fotos: Alguns nexos da modernidade em Parauapebas (2020)

a) Loja da Havan



b) Partage Shopping Center



c) Assai Atacadista



d) Hotel Ibis



Fonte: Organizado pelo autor. Trabalho de campo (mar. 2020).

¹⁹ AccorHotels, é uma empresa transnacional do ramo hoteleiro, sediada na França, que engloba agências de viagens, spas e casinos. Atualmente, a empresa conta com 3.762 hotéis que atuam em 94 países. Disponível em: <http://www.accor.com>. Acesso em: 9 jan. 2021.

²⁰ A Havan é uma empresa brasileira, fundada em Brusque (SC), por Luciano Hang e Vanderlei de Lima. Atualmente a empresa possui 22 mil funcionários e atua em 17 estados do Brasil. Disponível em: <https://www.havan.com.br>. Acesso em: 9 jan. 2021.



Além desses serviços, fundamentalmente relacionados à estrutura urbana municipal, Parauapebas possui objetos técnicos que procuram dinamizar o espaço rural e amenizar as tensões no campo, especialmente por meio da regularização fundiária. O município possui uma agência local da EMATER (Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará) que procura coordenar e executar ações de assistência técnica aos produtores rurais a fim de ampliar a produtividade agrícola com destaque aos cultivos de mamão, tomate e melancia, dos quais Parauapebas é o maior produtor estadual²¹, conforme mostra a tabela 1.

Tabela 1: Produção agrícola – Parauapebas (2019)

Produto	Produção Anual (toneladas - 2019)	Posição no ranking estadual	Posição no ranking nacional
Melancia	8.360	1°	39°
Mamão	3.400	1°	64°
Tomate	1750	1°	277°
Maracujá	1.120	2°	82°
Banana	15.625	5°	97°

Fonte: Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 jan. 2021.

No que se refere a questão fundiária, foi assinado, no final de 2020, um acordo entre a Prefeitura Municipal de Parauapebas e o INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) para a criação do Núcleo de Municipal de Regularização Fundiária a fim de garantir a concessão mais célere dos títulos de propriedade na região. O acordo integra o programa do Governo Federal Titula Brasil que pretende ampliar a capacidade operacional do órgão para promover regularização fundiária.

No que concerne a dinâmica intraurbana, a pesquisa apontou que Parauapebas possui uma configuração espacial inicialmente determinada pela racionalidade da CVRD. Nesse sentido, a empresa sustenta uma estratégia de segregação socioespacial, na qual os técnicos vinculados à empresa estão alocados na *company towns* administrada pela empresa.

Outros bairros como o da Cidade Nova, Primavera e União, tornaram-se, espaços para o atendimento e a seleção de trabalhadores, convertendo-se em apoio

²¹ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 jan. 2021.



logístico da empresa, já que abrigam atividades comerciais, educacionais e bancárias exercendo a centralização das atividades (Correa, 1994).

Por outro lado, os bairros periféricos Liberdade, da Paz e Altamira, são resultado de um processo migratório estimulado pela possibilidade de emprego na região, mas que são marcados pela pobreza e precariedade de da infraestrutura.

CIDADES MÉDIAS E RESPONSABILIDADE TERRITORIAL

Não há um consenso acadêmico sobre a conceituação de cidades médias. Teóricos como Santos (1993), Corrêa (2000), Amorim Filho e Serra (2001), Sposito (2007) e Trindade Jr (2015), possuem linhas teóricas diferentes e, ao mesmo tempo, complementares. Portanto, por meio dessa dialética, foram traçados pontos afins fundamentais à apresentação desse estudo. Cabe ressaltar que nossa pretensão não é de definir as cidades médias e encerrar a discussão, mas sim refletir sobre sua categorização e, principalmente, identificar e reconhecer sua importância frente a reestruturação urbana regional.

Em meados da década de 1970 surgem as tentativas preliminares da abordagem teórica acerca das cidades médias no Brasil, apresentando como destaque o termo “porte médio”, no qual o contingente demográfico foi utilizado como critério para sua definição (TOURINHO, 2011). Assim, inicialmente, o conceito faz menção ao seu tamanho, ou seja, a posição intermediária entre as grandes e pequenas cidades, pautados nos modelos hierárquicos ideais como das localidades centrais de Christaller (1966).

Sposito (2005) apresenta que há uma discussão bibliográfica muito vasta sobre as metrópoles e os fenômenos correspondentes à metropolização. Entretanto, por mais que os estudos sobre as cidades médias tenham avançado nos últimos anos, em especial a partir da década de 1990, a autora defende que ainda há diversos aspectos a serem investigados.

De acordo com Sposito (2005), a reestruturação do sistema produtivo, com a passagem do fordismo à produção flexível, foi responsável por alterações expressivas no conceito e função das cidades médias, assim como na definição de políticas territoriais. O reconhecimento das modificações no processo produtivo reestruturou a atuação das empresas, em especial quanto à localização geográfica, uma vez que houve a necessidade de reduzir os custos produtivos e facilitar o acesso a novos mercados



consumidores. Essas transformações perfizeram com que as cidades médias ganhassem relevância na rede urbana nacional.

A articulação de interesses entre o grande capital, o Estado e os atores hegemônicos da globalização, tem possibilitado a divisão de tarefas das metrópoles com o aparecimento de novas funcionalidades aos novos ordenamentos territoriais, o que reforça o papel das cidades médias (SANTOS, 1993). Portanto, o critério meramente quantitativo não dá conta de explicar a dinâmica e relevância dessas cidades na hierarquia urbana.

Trindade Jr. (2011), integrante da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), propõe uma noção de cidade média pautada na densidade dos fixos e fluxos por meio de uma associação multiescalar à satisfação das demandas regionais.

As cidades médias são centros urbanos não metropolitanos cuja natureza e perfil não estão restritos a um quantitativo populacional, ainda que o incluam. Definem-se, notadamente, pela importância e por suas respectivas inserções no cenário regional e, *ipso facto*, caracterizam-se principalmente pela relativa densidade de fixos e de fluxos que atendem não apenas a demandas locais, mas que são fruto de combinações de influências e determinações provenientes de escalas diferenciadas, incluindo-se a de nível global (TRINDADE JR., 2011, p. 307).

Amorim Filho e Serra (2001), para além do contingente demográfico, estabelecem alguns atributos fundamentais à configuração de uma cidade média. De acordo com os autores, há papéis privativos às cidades médias no sistema urbano, que se modificam no decorrer do tempo em função das vicissitudes do próprio sistema urbano, refletindo os distintos modos de produção em suas diferentes etapas, mas que podem ser elencados da seguinte forma:

1. Interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional subordinado quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior;
2. Tamanho demográfico e funcional suficiente para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado; suficientes, sob outro ponto, para desempenharem o papel de centros de crescimento econômico regional e engendrarem economias urbanas necessárias ao desempenho eficiente de atividades produtivas;
3. Capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, por meio do oferecimento de oportunidades de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas;
4. Condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que o envolve;
5. Diferenciação do espaço intra-urbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo



bem parecido com o das grandes cidades, isto é, por intermédio da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos. (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p.9).

Ao acrescentar a esses atributos, Sposito (2005, p. 331) aponta que as cidades médias são aquelas que apresentam “papeis de intermediação na rede urbana”, ou seja, operam como uma ligação entre as grandes cidades e os centros locais, atribuindo-lhe certas características diferenciadas no âmbito nacional, o que vai corroborar com a sistematização oferecida por Trindade Jr. (2011), que de forma clara, promoveu a distinção entre as cidades de porte médio, intermediárias e cidades médias.

No primeiro caso, considera-se o patamar populacional para reconhecer tão simplesmente o tamanho demográfico das cidades. As cidades intermediárias, por sua vez, são definidas tendo em vista sua posição relativa e intermediária (entre as pequenas cidades e as metrópoles regionais), independentemente de sua expressividade político-econômica no contexto hierárquico de uma rede urbana. São noções, portanto, que se diferenciam daquela que identifica o que seja a cidade média. Esta última leva em conta a importância sub-regional apresentada por uma dada cidade intermediária, *ipso facto*, pelas fortes centralidades que aí se materializam por meio de fluxos, a ponto de contribuírem significativamente para o ordenamento do espaço regional em que se inserem (TRINDADE JR, 2011, p. 136).

Sposito (2007) defende que é necessário promover um debate também entorno da escala geográfica utilizada. Segundo a autora, para analisar as cidades médias ou mesmo as regiões é fundamental utilizar as relações entre o espaço intra-urbano e o espaço interurbano, estabelecendo, dessa forma, duas escalas geográficas e dois vieses das pesquisas urbanas: a análise da rede urbana e os estudos intra-urbanos.

As mudanças (...) relativas à divisão territorial do trabalho, da escala regional à internacional exigem esforço teórico maior de nossa parte. Sucede-se aos conceitos de região homogênea a polarizada, o de rede de redes, uma vez que cidades de uma rede urbana se relacionam com cidades de outras redes urbanas de forma cada vez mais frequente, e esta relação depende da sobreposição de muitas outras redes, sobretudo de transportes e comunicações (SPOSITO, 2007, p. 239).

Assim, refletir acerca das cidades médias, no plano teórico, implica reconhecer as alterações na realidade socioespacial, estabelecendo novos significados e interpretações com base na dialética entre as mutações e permanências da produção do espaço urbano contemporâneo. Nessa perspectiva, as cidades médias possuem tempos, espaços e dinâmicas diferentes, explicadas pela distinção no tamanho do núcleo urbano,



a centralidade que possuem no contexto regional, assim como nos processos de produção, circulação e consumo do espaço (SPÓSITO, 2005).

Acrescido a esse cenário, o professor da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Jan Bitoun, na palestra “Observar em redes: implicações políticas, geopolíticas e técnico-científicas”, desenvolvida no âmbito do Seminário Internacional Cidades na Floresta, realizado em 2006, na cidade de Belém do Pará, utilizou a expressão “cidade de responsabilidade territorial” para qualificar o papel das cidades médias na satisfação das demandas de produtos e serviços da população residente em pequenas cidades (RODRIGUES, 2011). Schor (2013), utilizou essa expressão para caracterizar a cidade de Tefé no estado do Amazonas e estabeleceu que a cidade média de responsabilidade territorial é aquela que:

Exerce uma função na rede que vai além das suas características em si, pois detém uma responsabilidade territorial que a torna um nódulo importante internamente na rede. Exerce diversas funções urbanas e contém arranjos institucionais que são importantes não só para o município, mas para as cidades e municípios ao seu redor. A importância territorial da cidade tem origem no desenvolvimento histórico-geográfico que constituiu a rede urbana nessa região. O desenvolvimento econômico dessa cidade tende a agregar valor na região. (SCHOR, 2013. p. 81).

De acordo com Rodrigues (2011, p.19), “o termo responsabilidade territorial aplicado à cidade indica uma dinâmica particular na rede urbana. É através desta cidade que um determinado trecho da rede urbana é mantido coeso e a vida da e na cidade é preservada”. Nesse sentido, a pesquisa procura reconhecer as interações espaciais de Parauapebas com as cidades de Canaã dos Carajás, Curionópolis e Eldorado dos Carajás, identificando a coesão entre elas a fim de qualificar Parauapebas como cidade média com responsabilidade territorial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para pensar a cidade e o urbano na Amazônia é fundamental retomar a ideia de urbanodiversidade a fim compreender a pluralidade do fenômeno urbano na região resultado da produção desigual e diferenciada do espaço. Reconhecemos, nesse sentido, a existência de uma metrópole, várias pequenas cidades e algumas cidades médias, além de outras categorizações que ratificam a complexidade urbana regional.



Nas últimas décadas a expansão das frentes econômicas promoveu a urbanização do território, em especial na Amazônia Oriental, influenciada pelo avanço da agropecuária, mineração e atividade madeireira, na qual diversos investimentos foram realizados fora do alcance imediato de Belém, o que contribuiu à expansão do meio técnico-científico e informacional para regiões fora das zonas metropolitanas. Nesse sentido, a desconcentração das atividades produtivas reforçou o papel das cidades médias, marcadas agora também pela expansão do consumo, do comércio e da prestação de serviços, associadas à emergência de novas centralidades intraurbanas.

Apesar de haver uma diversidade na conceituação de cidades médias, esse trabalho se alinha aos atributos estabelecidos por Amorim Filho e Serra (2001), uma vez que, em nosso entendimento, os critérios estabelecidos pelos autores conseguem dar conta das dinâmicas demográfica, econômica e organizacional dessa categoria de cidades. Assim, podemos concluir que Parauapebas pode ser considerada como uma cidade média pois reúne as condições necessárias estabelecidas pelos autores, identificados no presente estudo e sistematizadas no quadro 3:

Quadro 3: Atributos e características

ATRIBUTOS (AMORIM FILHO E SERRA, 2001)	CARACTERÍSTICAS IDENTIFICADAS PELO ESTUDO
<i>1. Interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional subordinado quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior.</i>	Parauapebas mantém intensas relações com o espaço regional, em especial com os municípios de Canaã dos Carajás, Curionópolis e Eldorado dos Carajás. Serviços como a rede hospitalar, fruto da parceria intermunicipal entre eles, ratifica esse atributo. Além disso, Parauapebas mantém relações com aglomerações urbanas de hierarquia superior como Marabá, Belém e Belo Horizonte, confirmados pelos fluxos aéreos (Belém e Belo Horizonte) e rodoviários (Marabá) duradouros com essas três cidades, identificados na pesquisa.
<i>2. Tamanho demográfico e funcional suficiente para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado; suficientes, sob outro ponto, para desempenharem o papel de centros de crescimento econômico regional e engendrarem economias urbanas necessárias ao desempenho eficiente de atividades produtivas.</i>	No que se refere ao tamanho demográfico, Parauapebas é o 5º município mais populoso do estado do Pará com mais de 200 mil habitantes. Além disso, o município oferece diversos bens e serviços que atendem não apenas a população municipal, mas também a população dos municípios vizinhos. Dessa forma, a pesquisa comprovou que Parauapebas funciona como centro de crescimento econômico, inicialmente relacionado à exploração mineral, mas que na atualidade abarca outros setores, como a rede hoteleira, comércio varejista e atacadista, além do serviço hospitalar.
<i>3. Capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, por</i>	Desde sua emancipação, Parauapebas se converteu em centro de atração populacional, em especial de pessoas



<i>meio do oferecimento de oportunidades de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas.</i>	provenientes do Maranhão, o que contribuiu à reconfiguração dos fluxos migratórios no Brasil com predominância das migrações intrarregionais o que arrefeceu a mobilidade em direção às metrópoles regionais.
4. <i>Condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que o envolve.</i>	Parauapebas conta com um escritório local da EMATER que auxilia a produção agropecuária do município. Além disso, foi firmada uma parceria entre a PMP e o INCRA para a concessão mais célere dos títulos de propriedade fundiários a fim de dinamizar o espaço rural microrregional do entorno.
5. <i>Diferenciação do espaço intra-urbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo bem parecido com o das grandes cidades, isto é, por intermédio da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos.</i>	Sinteticamente, observamos que Parauapebas convive com um centro funcional, marcado pelos bairros Cidade Nova, Primavera e União e a proliferação de núcleos habitacionais como nos bairros da Liberdade, Da Paz e Altamira.

Fonte: Organizado pelo autor.

Por fim, o presente estudo demonstrou que os atributos de uma cidade média são observados em Parauapebas, o que reforça sua posição na hierarquia urbana no estado do Pará. Assim, este trabalho procurou comprovar por meio da identificação dos fluxos aéreos, rodoviários e ferroviários, aliados a identificação dos serviços especializados de nexos da modernidade, o caráter polarizador do município de Parauapebas o colocando na condição de cidade média de responsabilidade territorial no estado do Pará.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, Márcio Douglas Brito. **Dinâmicas Econômicas e Transformações Espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental**: Marabá (PA) e Macapá (AP). 2010. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- AMORIM FILHO, O.; SERRA, 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.
- BECKER. B. **Amazônia**. São Paulo, Ática: 1990.
- BECKER. B. **A Urbe Amazônica**: a floresta e a cidade. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.



- CHRISTALLER, W. **Central places in southern Germany**. Trad. By Carlishe W. Baskin. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.
- 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.
- _____. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1994.
- _____. **Rede urbana e Formação Espacial: uma reflexão considerando o Brasil**. Revista Território, Rio de Janeiro, ano. 5, n.8, p.121-129, jan./jun.2000.
- GRANDIN, G. **Fordlândia: Ascensão e queda da cidade esquecida por Henry Ford na selva**. São Paulo, Rocco, 2010.
- IBGE. **Região de influência das cidades**. Rio de Janeiro, 2018.
- KZAM, A; PINTO, L. **Amazônia Decifrada**. Belém: SEE, 2013.
- MIRANDA NETO, J. Q. **Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana: o papel da Usina Belo Monte nas transformações espaciais de Altamira-PA e em sua região de influência**. Presidente Prudente: [s.n], 2016.
- PEREIRA, R. **O que essa gente veio fazer aqui? Migração e sociabilidade da força de trabalho “desqualificada” para Parauapebas (PA)**. Tese (Doutorado em Geografia). Belém: UFPA, 2016.
- PORTO-GONÇALVES, C. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.
- ROCHA, G. A dinâmica territorial da malha político-administrativa municipal da Região Norte do Brasil (1988-2010). **Novos Cadernos NAEA**, nº 1, Belém, jun./2013. p. 211-228.
- ROCHA, G.; TRINDADE JR. S. (Orgs.). **Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local**. Belém: Paka-Tatu, 2002.
- RODRIGUES, E. **Rede urbana do Amazonas: Tefé como cidade média de responsabilidade territorial na calha do médio Solimões**. Dissertação (Mestrado em Geografia). UFAM, 2011.
- RODRIGUES, J. **Produção das desigualdades socioespaciais em cidades médias amazônicas: análise de Santarém e Marabá, Pará**. Presidente Prudente: [s.n], 2015.
- HARVEY, D. **O espaço como palavra-chave**. GEOgraphia, v. 14, n. 28, 2012.
- BUENO, M. **O imaginário brasileiro sobre a Amazônia: uma leitura por meio dos discursos dos viajantes, do Estado, dos livros didáticos de Geografia e da mídia impressa**. São Paulo, 2002.
- SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.



- _____. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: USP, 2006.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.
- SOUZA, M. L. “O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento”. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C; CORRÊA, R. L. **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.
- SPOSITO, M. E. B. (et al). O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-68.
- _____. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. Tese (Livre Docência) - UNESP, Presidente Prudente, 2005.
- TAVARES, M. G. **A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios**. Revista ACTA Geográfica, ANO II, nº3, jan./jun. de 2008.
- TOURINHO, H. L. Z. **Estrutura urbana de cidades médias amazônicas: Análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana**. 2012. 576 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011.
- TRINDADE JR., S. **Cidades médias na Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território**. In: XIV Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional, 2011, Rio de Janeiro. Anais: ANPUR, 2011. p.135-151.
- _____. **Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”:** espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia Brasileira. In: Papers do NAEA, nº 321, Belém, Dezembro de 2013. pp. 1-22.
- _____. **Cidades e centralidades urbanas na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa**. Revista Cidades, nº 21, v. 12. São Paulo: UNESP, 2015. p. 305-334.
- REIS, M. **A História de Parauapebas: força e trabalho no Carajás**. Parauapebas, 2016. 135 p.
- SILVA, J. **Poder, governo e território em Carajás**. Presidente Prudente: [s.n.], 2004.198 f.
- SCHOR, T. **As cidades invisíveis da Amazônia brasileira**. Mercator, Fortaleza, v. 12, n. 28, p. 67-84, mai./ago. 2013.