

A rede urbana do Nordeste do Pará: interações espaciais, particularidades regionais e diferenças das cidades

The urban network of the Northeast of Pará: space interactions, regional particularities and city differences

Willame de Oliveira Ribeiro

Doutor em Geografia e Professor do Programa de Pós-Graduação
em Geografia da Universidade do Estado do Pará, Brasil

willame@uepa.br

Resumo

O objetivo principal do artigo consiste em analisar as interações espaciais entre Castanhal, Capanema e Bragança, no Nordeste do Pará, entre elas e o espaço metropolitano de Belém e as lógicas de centralização em suas respectivas áreas de influência, como uma forma de reconhecer a diferença dessas cidades e as particularidades da rede urbana regional. Os procedimentos metodológicos envolveram constituição de fundamentação teórica, levantamento e análise de documentos e realização de trabalhos de campo. Os resultados obtidos demonstram que o Nordeste Paraense se configura enquanto uma região, tendo suas particularidades associadas às características de densidade da rede urbana, das interações espaciais e das especificidades de seu processo de formação. Além disso, as diferenças das cidades de Bragança, Capanema e Castanhal são também importantes elementos na estruturação regional ao passo em que também dela resultam.

Palavras-chave: rede urbana, interações espaciais, cidades, particularidades, Nordeste do Pará.

Abstract

The main objective of this article is to analyze the spatial interactions between Castanhal, Capanema and Bragança, in the Northeast of Pará, between them and the metropolitan space of Belém and the logics of centralization in their respective areas of influence, as a way of recognizing the difference between these cities and the particularities of the regional urban network. The methodological procedures involved a theoretical basis constitution, a survey and analysis of documents and fieldwork. The results show that the Northeast of Pará is configured as a region, having its peculiarities associated with the density characteristics of the urban network, the spatial interactions and the specificities of its formation process. Besides, the differences between the cities of Bragança, Capanema and Castanhal are also essential elements in regional structuring while also resulting from it.

Keywords: urban network, spatial interactions, cities, particularities, Northeast of Pará.

1. INTRODUÇÃO

As redes urbanas, enquanto um conjunto de cidades articuladas funcionalmente (CORRÊA, 2006), somente se constituem como tal por meio das interações espaciais, responsáveis pelo indispensável aspecto de suas articulações. Bem mais do que fluxos, essas interações compõem e são compostas pelas próprias cidades e representam a participação, dialética, de uma cidade na produção de outra. Com isso, não se está personalizando as cidades, mas admitindo e valorizando

que os agentes e atores nela inseridos desenvolvem processos, entre eles as interações espaciais, que estão diretamente vinculados à realidade espacial por eles vivenciada em cada cidade. Desse modo, essas interações são, antes de mais nada, interações socioespaciais.

E essas interações associadas aos demais fatores socioespaciais são importantes anunciantes das particularidades da rede de cidades, bem como das cidades que a estruturam. Foi essa compreensão que motivou a análise das particularidades da rede urbana do Nordeste Paraense e das diferenças das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, enquanto estruturadas/estruturantes dessa rede urbana.

Na atualidade, essas cidades passam a conviver com lógicas de interações e dinâmicas de centralização diversas. Num primeiro aspecto, elas aprofundam sua relação com Belém e passam (mesmo que diferenciadamente) por certo processo de metropolização do espaço a partir dos vetores da dispersão metropolitana; numa outra perspectiva, esses centros através de atividades que concorrem e de outras que se complementam, desenvolvem interações entre si, reforçando a condição do Nordeste Paraense enquanto região; e ainda em um terceiro aspecto, continuam ou até ampliam a sua própria área de influência, ou seja, aprofundam sua condição de centros de suas próprias regiões.

A análise das interações espaciais bem como o exame de outras características socioespaciais relevantes são, aqui, a base da compreensão das particularidades da rede urbana do Nordeste Paraense no contexto amazônico. Além disso, diante da forte expressão regional das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, dialeticamente, elas se evidenciam na estruturação da rede urbana da região ao passo que também são estruturadas por essa mesma rede urbana, o que torna central a análise das particularidades dessas cidades, cujo conjunto será aqui denominado de diferença das cidades.

A partir dessa discussão, a pesquisa se delineia mediante o problema: Como se estabelecem as diferenças das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança no processo de estruturação da rede urbana e da Região Nordeste do Estado do Pará considerando as interações espaciais entre esses núcleos, entre eles e o espaço metropolitano de Belém e as lógicas de centralização em sua área de influência?

A aproximação com a realidade da rede urbana dá-se mediante a análise da região em questão a partir de três planos analíticos, nomeados de pontos de vista: um abrangendo a metrópole e o Nordeste Paraense, outro se restringido ao Nordeste do Pará e o terceiro focando na área de influência dos centros principais. Espera-se com isso compreender melhor as diferenças de Castanhal, Capanema e Bragança e sua importância nessa região do Estado do Pará.

Outros questionamentos, imersos no principal já apresentado, contribuem para um maior esclarecimento da pesquisa e para nortear seus procedimentos, são eles: Quais os atributos que

particularizam o Nordeste Paraense no contexto amazônico e paraense e os principais períodos da estruturação de sua rede urbana? Quais as características das interações espaciais entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e desses centros com o espaço metropolitano de Belém? Qual o nível de centralidade, a extensão da área de influência e os condicionantes de Castanhal, Capanema e Bragança enquanto nós da rede urbana regional? Quais os papéis de Castanhal, Capanema e Bragança na rede urbana do Nordeste do Pará?

Com vistas ao alcance das respostas a essas questões foram desenvolvidos os procedimentos metodológicos que se seguem:

- 1) Aprofundamento nos principais conceitos e nas discussões teóricas mais relevantes à problemática da pesquisa, como rede urbana, interações espaciais, metropolização, cidade-região e cidade média, além da categoria particularidade, utilizada como fundamento para se tratar das diferenças das cidades e da configuração da região a partir da rede urbana;
- 2) Levantamento documental: um primeiro segmento voltado à busca de compreensão e periodização do processo de formação da rede urbana do Nordeste do Pará; um segundo segmento do levantamento documental se volta aos dados de interações espaciais a partir do deslocamento de pessoas, quando foram usados os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e por motivo de estudo. A fonte principal foi o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, especialmente os censos de 2000 e 2010, de onde foram extraídos os dados de deslocamentos temporários por motivo de trabalho e por motivo de estudo. Do IBGE também foram utilizados os estudos Regiões de Influência das Cidades – REGIC 1987, 1993 e, principalmente, 2007; além de dados do IBGE cidades, como população municipal, Produto Interno Bruto Municipal, etc.
- 3) Trabalhos exploratórios de campo: voltados à coleta de dados por meio da observação dirigida, à realização de levantamentos fotográficos, à localização de objetos a serem mapeados e ao contato com os agentes e atores envolvidos na problemática desse trabalho.
- 4) Entrevistas semiestruturadas com os representantes de algumas das principais redes de comércio varejista com atuação no Nordeste Paraense e com origem na própria região: Marilar, Radisco, Jomóveis e Eletromóveis.

Os resultados desses procedimentos metodológicos estão organizados em cinco partes: a primeira, de cunho teórico, discute sucintamente os conceitos de rede urbana e de interações espaciais, bem como a categoria particularidade; a segunda, a terceira e a quarta partes expõem os três pontos de vista a partir dos quais se estruturou a pesquisa, iniciando com a análise das interações espaciais inerentes à Região Nordeste do Pará, depois dessa região com o espaço metropolitano de Belém e, por fim, o exame das interações espaciais inerentes às áreas de influência de Castanhal, Capanema e Bragança. Após isso são feitas as considerações finais.

2. REDE URBANA, INTERAÇÕES ESPACIAIS E PARTICULARIDADES

As redes urbanas, um dos mais tradicionais objetos de estudo da geografia urbana, tem seu princípio fundante, como é da natureza das redes em geral, no funcionamento articulado, neste caso, no funcionamento articulado de centros urbanos. Como pode ser constatado na definição de Corrêa (2006, p. 16): “entendemos por rede urbana, numa definição mínima e inicial, o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”.

De acordo com Corrêa (2006) a constituição de uma economia globalizada somente foi possível devido à rede urbana e à crescente rede de comunicações a ela atrelada, “a rede urbana passou a ser o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente” (p. 15). Ou seja, a citada articulação amplia seu escopo e suas escalas geográficas.

Essa compreensão da rede urbana essencialmente relacionada às articulações de centros urbanos, também está presente em Santos (2008a), ao enunciar que elas “[...] são a expressão dos fluxos de população, das produções agrícolas e industriais e dos fluxos monetários de informação e de ordens” (p. 172). E também está clara em Santos (2008b), que define a rede urbana como um “[...] conjunto de aglomerações produzindo bens e serviços junto com uma rede de infraestrutura de suporte e com os fluxos que, através desses instrumentos de intercâmbio, circulam entre as aglomerações” (p. 68). Essa alusão à relevância dos fluxos já direciona à indispensável consideração das interações espaciais, que receberão maior atenção a seguir.

A cidade, de acordo com a abordagem desenvolvida por Camagni (2005, p. 17), considerada no âmbito do sistema urbano como um todo, tem o papel de “[...] nó de uma rede transterritorial de relações e transações, facilitadas pela existência de redes físicas de transporte e comunicação”. A cidade do capitalismo contemporâneo assume cada vez mais a condição de nó de relações e interações das mais diversas naturezas, desde as de caráter estritamente social até aquelas mais diretamente econômicas.

As investigações desse relacionamento entre as cidades podem ser realizadas por meio da concepção de interações espaciais, um conceito que remonta a obras clássicas da Geografia, mas que tem conhecido novos usos e aprofundamentos recentes. Essas interações se estabelecem enquanto componentes indispensáveis das redes urbanas, já que seriam as grandes responsáveis pelo atributo da conexão, sem o qual a rede não se estabelece.

Ullman (1980), em sua clássica abordagem sobre a interação espacial, a define enquanto um conceito associado ao de situação espacial, ou seja, que se volta à análise de conexões, de relacionamentos, de movimentos, da circulação entre locais, enfim, às diversas atividades e ações que interligam espaços. Com isso, o conceito seria importante instrumento para analisar processos como interdependência entre regiões, difusão e centralização.

Quanto às obras mais recentes, um dos trabalhos sobre interações espaciais a merecer destaque é o de Corrêa (1997), que as define como “[...] um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico” (p. 279). Ressalta ainda que “podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades”. (p. 279)

A concepção de Corrêa é bastante ampla, não apresentando restrição aos fluxos econômicos, mas abarcando dinâmicas essencialmente sociais ao se referir aos deslocamentos de pessoas, cujas motivações podem ser as mais diversas. Camagni (2005), em sua caracterização das interações espaciais, frisa o caráter bidirecional das relações, a partir da consideração de um ponto específico, que, ao mesmo tempo é emissor de uma ação, mas também é receptor, uma vez que o entorno, que recebe a primeira ação, não é passivo diante dela, porém atua gerando uma resposta ao primeiro centro, o que, desse modo, configura a realidade da interação. Portanto, a interação não é apenas o fluxo, é mais que isso, é uma conexão transformadora entre pelo menos dois espaços distintos que interfere na conformação de ambos.

Vem daí sua importância para a análise espacial já que as interações espaciais possuem grande participação na estruturação do próprio espaço, ou do sistema territorial, como prefere Camagni (2005), considerando essas interações não como processos que se dão no espaço, mas como inerentes ao espaço, componentes de sua totalidade.

Desse modo, as interações espaciais entre as cidades são componentes da própria realidade dessas cidades, especialmente, da realidade constituída pelo conjunto delas em uma escala regional. Entretanto, é pertinente realçar que as interações espaciais são processos e, como tais, não ocorrem desagregados da sociedade, ao contrário, são geradas pelos interesses, conflitos e práticas da sociedade a partir de seus agentes e atores (CAPEL, 2013). Isto posto, é possível identificar a origem das interações espaciais nas ações de sujeitos sociais concretos, como pessoas em suas práticas cotidianas, instituições e empresas.

Discutidas as concepções de rede urbana e de interações espaciais e suas articulações, um último nexos teórico ainda precisa ser construído para conformar a base da análise das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança no âmbito da rede urbana do Nordeste do Pará. Trata-se da compreensão da inserção das cidades na rede urbana, da própria rede urbana e da região mediante a categoria particularidade. As cidades funcionam como os nós da rede urbana e são continente e conteúdo dela e, por sua vez, a rede urbana, incluindo seus nós, as cidades, estão numa relação dialética com a região, sendo também seu continente e conteúdo.

De acordo com Lukács (1968), o que é geral, o que é particular e o que é singular ganham contornos diferentes segundo a situação concreta considerada. Assim, não necessariamente o geral

se refere a um processo ou objeto de amplitude global. Ele é geral em relação ao que está sendo considerado. Neste trabalho, por exemplo, o geral se refere à Amazônia enquanto totalidade, em relação a qual o Nordeste Paraense é o particular.

Nas palavras de Cheptulin (1982, p. 197), “o que distingue os objetos confrontados constitui o particular e o que exprime sua semelhança é o geral”. Quanto ao singular, ele se apresentaria sempre como particular, pois “[...] sendo próprio apenas a uma formação material dada, ele a distingue de qualquer outra formação material”. É esse entendimento que norteia a análise da Região Nordeste do Pará, de sua rede urbana e de suas principais cidades enquanto particulares à Região Amazônica, à sua rede urbana e às suas cidades, postas como geral nessa situação concreta.

Para Lukács (1968), o particular seria um membro intermediário, ou mesmo uma cadeia de membros intermediários, porém concreto, real e com um caráter sobretudo posicional, isto é, “[...] com relação ao singular, representa uma universalidade relativa, e, com relação ao universal, uma singularidade relativa” (LUKÁCS, 1968, p. 117). Também destaca o autor que essa relatividade posicional não pode ser vista como algo estático, mas como um processo. Bem como argumenta que enquanto processos os momentos particulares mediadores possuem existência bem delimitada, chegando a citar como exemplos a espécie e o gênero, para o âmbito da natureza, e a classe e o estrato, para a sociedade. Corrêa (1996) acrescenta aos exemplos citados por Lukács como de ocorrência da particularidade, a região, enquanto expressão espacial da particularidade.

De fato, a natureza particular não se relaciona ao conceito em si, mas à situação concreta em que está imersa. E é com base nesse entendimento que, aqui, se propõe uma análise não apenas da região a partir da categoria da particularidade, mas também da rede urbana e das cidades. Não delas em qualquer situação, mas inseridas em uma realidade concreta, e, portanto, historicamente construída, em que se tornam evidentes a mediação entre o singular e o geral.

Segundo Cheptulin (1982, p. 198) para “[...] formar uma representação exata de um objeto dado é necessário colocar em evidência o que identifica e o que o distingue de outras formações materiais”. E o próprio geral pode atuar como elemento particular e, portanto, na distinção de um determinado objeto ou processo material além de poder também exercer sua função característica, que é assemelhar as formações materiais. Nesse sentido, para o autor, “cada formação material representa, portanto, a unidade do geral e do particular, a unidade do que a identifica a outras formações materiais, assim como a unidade do que a distingue”.

Interessam aqui os elementos que distinguem as cidades estudadas (Castanhal, Capanema e Bragança) no quadro geral das demais cidades amazônicas, a rede urbana do Nordeste Paraense e, como resultado, o próprio Nordeste do Pará, que, nestes moldes, assume a condição de região.

Enfatiza-se que o termo diferença será aqui empregado para se referir às múltiplas particularidades dessas cidades, isto é, representando o conjunto de características (singulares e

particulares) que diferenciam essas formações concretas no âmbito da Amazônia enquanto totalidade (geral), buscando o reconhecimento de características fundamentais à identificação e à diferenciação das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, da rede urbana do Nordeste Paraense e da própria Região Nordeste do Pará no contexto amazônico.

A análise das particularidades da Região Nordeste do Pará, de sua rede urbana e das suas cidades principais será realizada a partir do exame das interações espaciais, segundo três pontos de vista: um primeiro privilegiando o Nordeste Paraense enquanto região, um segundo valorizando as interações entre essa região e o espaço metropolitano de Belém e um terceiro centrado nas interações inerentes à área de influência das cidades principais do Nordeste Paraense.

3. PRIMEIRO PONTO DE VISTA: A REGIÃO NORDESTE DO PARÁ

O recorte espacial aqui denominado Região Nordeste do Estado do Pará (Figura 1) não tem base em nenhuma regionalização oficial e 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, nos estudos Regiões de Influência das Cidades 2007 (IBGE, 2008) e Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013), para o reconhecimento das centralidades e das áreas de influência dos centros urbanos.

A Região Nordeste do Pará 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 não litorânea denominada Região Bragantina, isto é, a área compreendida entre as cidades de Belém, capital do Estado do Pará e a cidade de Bragança. Sendo que a extensão da Bragantina inclusa na Região Nordeste do Pará se estende de Castanhal às intermediações de Bragança e Viseu, já que a extensão entre Castanhal e Belém compõe o espaço metropolitano de Belém e seu entorno, sendo polarizado diretamente pela capital paraense, sem a intermediação de nenhum outro centro.

O Nordeste Paraense apresenta características particulares tanto ao contexto amazônico quanto ao Estado do Pará. Com isso não se quer dizer que as características amazônicas não estejam presentes nessa região. Ao contrário, a sua constituição resulta também de processos gerais, que abrangem a Amazônia em seu conjunto, e a sua conformação atual guarda diversas correspondências com a totalidade amazônica e paraense. Contudo, certos elementos, mesmo vinculados a processos gerais, dotaram o Nordeste Paraense de determinadas especificidades, autorizando o seu reconhecimento enquanto um espaço particular e, por conseguinte, uma região.

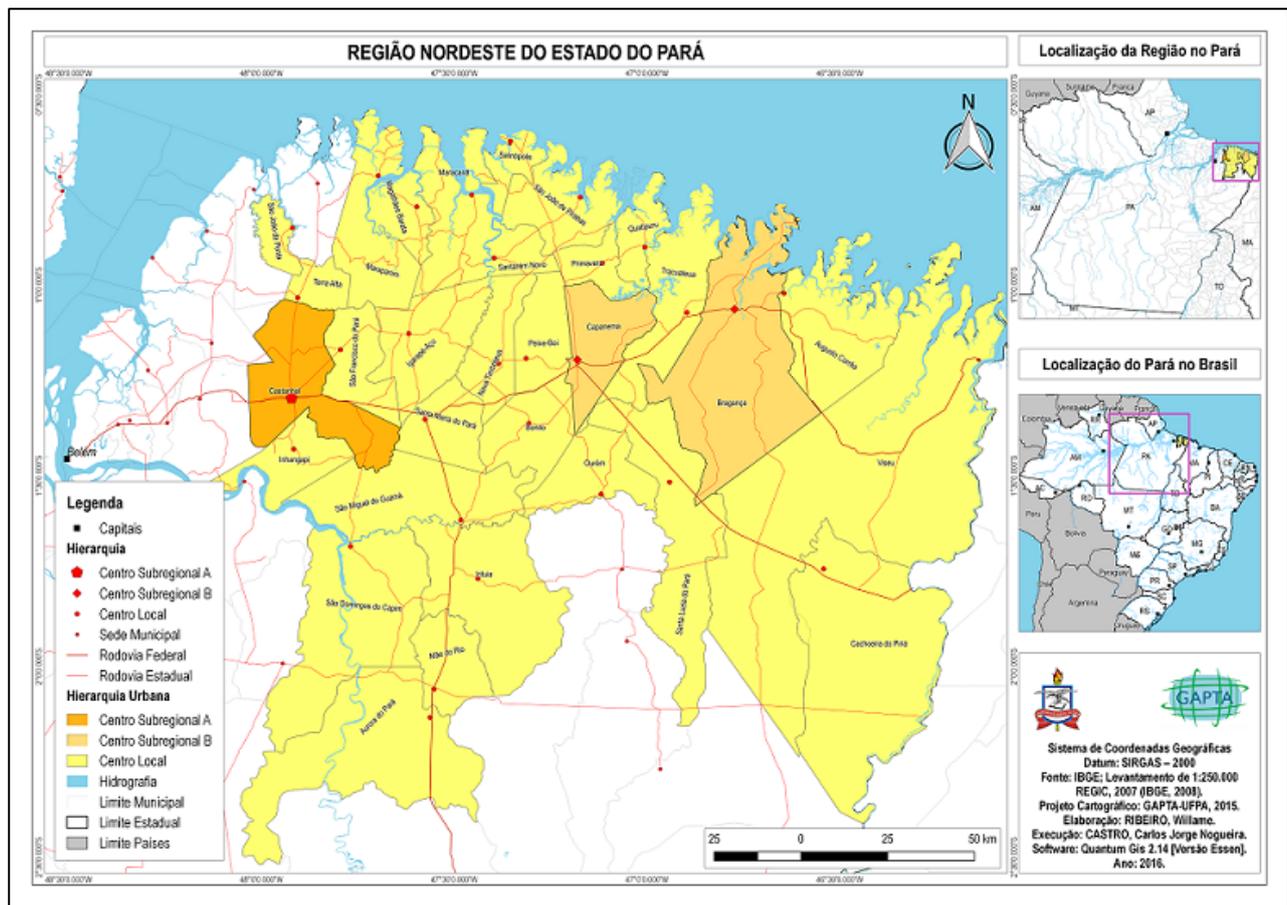


Figura 1 - Região Nordeste do Pará. Municípios componentes e hierarquia urbana, 2013

Fonte: elaboração própria.

Um fator central na estruturação do Nordeste Paraense enquanto região é a sua rede urbana, cujo processo de formação se confunde com a própria produção do espaço regional e pode ser periodizado em três momentos:

1) O primeiro período, denominado de embrionário, não constitui plenamente uma rede urbana, mas os germes de sua formação, remontando aos primórdios da colonização da Amazônia no século XVII e indo até o final do século XIX. Nesse período, existem três frentes de ocupação da região: uma pelo litoral, com a criação de uma série de pequenos núcleos que davam suporte à navegação entre Belém e São Luís do Maranhão, com destaque a Bragança, um dos primeiros núcleos de ocupação da Amazônia e uma das principais cidades do período. Uma segunda frente, também voltada à interligação com São Luís, utilizando o rio Guamá, resultando no surgimento de São Miguel do Guamá e Ourém. E uma terceira frente formada por um caminho terrestre interligando Belém e São Luís, utilizado para deslocamento de gado, está na origem de Castanhal, Capanema, além de outras cidades. (ÉGLER, 1961; CRUZ, 1973) Apesar da existência dos núcleos de ocupação, as conexões entre eles são precárias, tonando descomedida a constatação de uma rede urbana nesse período.

2) O segundo período, o da colonização da Região Bragantina e da Estrada de Ferro de Bragança – EFB, vai do final do século XIX à década de 1960. Respondendo às necessidades de

abastecimento de Belém diante do advento da economia da borracha, essas políticas foram decisivas na estruturação da rede urbana. A ferrovia criou fluidez nas ligações entre os núcleos de povoamento e induziu o surgimento de um número considerável de cidades, próximas umas às outras, considerando os padrões amazônicos (ÉGLER, 1961; SIQUEIRA, 2008; PENTEADO, 1967), característica que particulariza o Nordeste Paraense, mas cuja origem se vincula a uma política que envolve a totalidade amazônica.

3) O terceiro período, de expansão das rodovias e de complexificação da rede urbana, vai da década de 1960 até a atualidade e se caracteriza pela ampliação das interações espaciais, viabilizada principalmente pela densa rede rodoviária, pela consolidação de Bragança, Capanema e Castanhal enquanto estruturadoras da rede urbana regional e pela ampliação das interações com a metrópole de Belém, constituindo maior intensidade, variedade e multidirecionalidade das interações espaciais no Nordeste Paraense e, desse modo, conferindo maior complexidade à rede urbana.

Esse processo de estruturação que, por si só, já consiste numa importante particularidade da rede urbana do Nordeste Paraense, a dotou de uma série de outros fatores que a diferenciam do restante da Amazônia. Este é o caso do expressivo número de cidades e da relativa proximidade entre elas, pois a Região Nordeste do Pará é composta por 31 cidades, o que é bem significativo para os padrões amazônicos ou mesmo paraense, caracterizados, normalmente, por poucas cidades muito distantes entre si. Por sua vez, esse item tem implicações em outros elementos como a população. Assim, com 33,7 habitantes por km², essa região possui uma densidade populacional bastante superior à média do Estado do Pará, 6 hab./ km². (IBGE, 2014)

A presença de estratos intermediários, muito rarefeita na Amazônia, é outro fator a particularizar a rede urbana em questão, que possui, de acordo com IBGE (2008), três centros sub-regionais (Castanhal, Capanema e Bragança), numa extensão territorial não tão expressiva. A articulação entre as cidades constituída a partir das três principais, juntamente com a densidade rodoviária, outra importante característica da região, cria um espaço marcado por interações espaciais mais densas que as existentes na maior parte do Estado do Pará ou da Amazônia.

Essas características da rede urbana somadas a outras particularidades regionais, como a importante área litorânea, dotada de espaços de lazer e turismo de praia, a exemplo de Salinópolis e Bragança; a reduzida significância dos projetos minero-metalúrgicos; e a menor pertinência dos rios como meio de subsistência, de locomoção e como referência identitária; estão entre os principais fatores de distinção do Nordeste Paraense e, portanto, de definição de sua condição de região.

Um último aspecto da particularidade regional a compor esse primeiro ponto de vista da pesquisa diz respeito às interações espaciais internas ao Nordeste Paraense, com relação às quais foram considerados indicadores de duas naturezas distintas: deslocamento de pessoas e

deslocamentos de mercadorias. No primeiro caso, foram utilizados os dados de deslocamento populacional temporário por motivo de trabalho e por motivo de estudo (IBGE, 2010), compreendido como um deslocamento diário, semanal ou até mensal entre o local de residência e o local de trabalho ou de acesso a determinado serviço, na presente análise, de estudo. E, no segundo caso, os deslocamentos motivados pela operação das redes de comércio varejista sediadas no Nordeste Paraense (Marilar, Jomóveis, Radisco e Eletromóveis).

A respeito dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho entre os municípios de Castanhal, Capanema e Bragança (Tabela 1), à primeira vista, as intensidades parecem ser pouco expressivas, o que responde a fatores como o baixo dinamismo econômico, a consequente pequena geração de empregos, a semelhança entre as bases da economia dos três municípios, assentadas no setor de serviços, e o conseguinte pequeno estímulo ao deslocamento.

Entretanto, levando-se em conta que as pequenas intensidades das interações espaciais são uma grande marca da Amazônia não inserida nos espaços metropolitanos, esses números passam a ser significativos. Nesse sentido, com relação aos deslocamentos por trabalho, destacam-se aqueles entre Castanhal e Capanema. Num segundo nível de intensidade estão os que têm como destino Bragança, tanto partindo de Castanhal quanto de Capanema. Com intensidades bem menores estão os deslocamentos por trabalho originados em Bragança e destinados à Capanema e Castanhal.

Tabela 1 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho entre Castanhal, Capanema e Bragança (2010).

ORIGEM	DESTINO					
	CASTANHAL		CAPANEMA		BRAGANÇA	
	N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*
CASTANHAL	0	0	122	0,70	107	0,62
CAPANEMA	63	0,99	0	0	98	0,54
BRAGANÇA	11	0,10	32	0,28	0	0

* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.

Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (2010).

Quanto aos deslocamentos por motivo de estudo entre os três municípios (Tabela 2), nos quais se destaca a oferta de cursos de nível superior como motivadores das locomoções, o principal movimento é o que parte de Capanema e se destina à Bragança, num segundo nível de intensidade estão os deslocamentos de Castanhal para Bragança e aqueles que têm Castanhal por destino, tanto partindo de Bragança quanto de Capanema. Já os fluxos destinados à Capanema, originados nos dois outros municípios, são bem menos intensos, refletindo a proeminência de Bragança e Castanhal na oferta de ensino superior.

Tabela 2 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo entre Castanhal, Capanema e Bragança (2010).

ORIGEM	DESTINO					
	CASTANHAL		CAPANEMA		BRAGANÇA	
	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*
CASTANHAL	0	0	8	0,05	82	0,47
CAPANEMA	50	0,79	0	0	139	2,18
BRAGANÇA	46	0,41	20	0,18	0	0

* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.

Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (2010).

Já em relação aos deslocamentos realizados mediante a operação das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense, a análise das quatro redes do Nordeste Paraense (Tabela 3) não se deu por meio de dados quantitativos e sim de aspectos qualitativos coletados através de entrevistas com os representantes de cada grupo. As 19 lojas da rede Marilar, as dez do grupo Radisco, as nove da Jomóveis e as três da rede Eletromóveis são responsáveis por uma grande gama de interações espaciais no Nordeste Paraense, principalmente em relação à circulação de mercadorias, mas também no que diz respeito aos fluxos de informações inerentes aos processos de gestão em rede.

Tabela 3 - Nordeste Paraense. Redes de comércio varejista de destaque (2016).

Redes de varejo	Setor do varejo	Local de fundação	Sede	Centro de distribuição	Número de lojas	Número de funcionários
Marilar	Móveis e eletrodomésticos	Capanema	Castanhal	Santa Isabel	19	192
Radisco	Móveis e eletrodomésticos/ Loja de departamentos	Capanema	Capanema	Capanema	10	270
Jomóveis	Móveis e eletrodomésticos	Bragança	Castanhal	Castanhal	9	190
Eletromóveis	Móveis e eletrodomésticos / Loja de departamentos / Móveis e decoração	Capanema	Capanema	Capanema Castanhal Belém	3	360

Fonte: Elaboração própria a partir de trabalho de campo, 2016.

Das quatro redes, duas são sediadas em Castanhal e outras duas em Capanema. Bragança não dispõe da sede de nenhuma das quatro. Quanto à atuação das redes nas cidades, o destaque maior fica por conta de Castanhal, que possui lojas das quatro redes, enquanto Capanema acomoda três e Bragança duas das quatro, como será exposta mais adiante, na Figura 5. Assim, é de grande relevância a atuação dessas quatro redes para as três cidades principais e também para o Nordeste Paraense como um todo, já que compõem parcela do principal segmento econômico da região – o setor de comércio e serviços - e são geradoras de impostos à gestão pública, bem como de empregos à sociedade.

Além disso, são importantes vetores de interações espaciais em relação à circulação de informações e principalmente ao deslocamento de mercadorias, o que é reforçado pela centralização dos centros de distribuição de mercadorias, uma vez que, à exceção da Eletromóveis, as demais redes possuem apenas um centro de distribuição, ocasionando remessas constantes de mercadorias para abastecer as unidades. E mesmo no caso da Eletromóveis ainda existe uma relevância desse deslocamento em nível regional, pois a natureza diferenciada das lojas do grupo acaba implicando em deslocamentos de produtos de um depósito para atender demandas de lojas servidas, majoritariamente, por outro centro de distribuição.

A maior concentração dessas redes em Castanhal e Capanema reforça uma tendência já apontada nos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho, uma maior intensidade das interações espaciais entre Castanhal e Capanema em detrimento de Bragança.

Grandes vetores de interações espaciais, essas redes de comércio varejista são importantes entes na estruturação da rede urbana do Nordeste do Pará, não só por atuarem nas principais cidades, mas também por se dispersarem pelas três áreas de influência. Beneficiando-se da boa densidade e de razoáveis condições da rede rodoviária da região, essas redes se somam aos já tratados deslocamentos de pessoas por trabalho e por estudo na constituição de uma densidade de interações espaciais no Nordeste Paraense bem menor que a verificada nos espaços metropolitanos e bem maior que a registrada na maior parte da Amazônia. Fazem, portanto, dessas interações espaciais uma importante particularidade do Nordeste Paraense, assim como as demais características da rede urbana.

4. SEGUNDO PONTO DE VISTA: A DISPERSÃO METROPOLITANA

O segundo ponto de vista continua voltado às interações espaciais, mas entre os municípios de Castanhal, Capanema e Bragança e o espaço metropolitano de Belém, já que a proximidade física e relacional do Nordeste Paraense com a metrópole de Belém também é importante fator na particularização da região e também de suas três cidades principais.

Para desenvolver essa análise foram utilizados os dados de deslocamento temporário de pessoas por motivo de trabalho e por motivo de estudo (IBGE, 2010).

Uma preocupação prévia foi definir os contornos do espaço metropolitano de Belém, pois a análise da relação do Nordeste Paraense com este espaço somente faz sentido se se tratam de dois conjuntos distintos. E, principalmente para o caso de Castanhal, há algumas posições divergentes, como a de Alves (2012), que argumenta em prol de Castanhal enquanto parte integrante da Região Metropolitana de Belém - RMB. Porém, como o recorte oficial da RMB atende muito mais a determinações políticas que à conformação da realidade espacial, foi necessário criar indicadores próprios visando o reconhecimento do conjunto do espaço metropolitano.

Mesmo levando em conta os sistemas de objetos (SANTOS, 2009), foi privilegiada a análise das interações espaciais, usando os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e estudo como indicadores, por serem dados quantitativos de cunho relacional e que permitem medir a intensidade das interações espaciais. Assim, a maior intensidade de interações com Belém define, aqui, um determinado município como integrante do espaço metropolitano, levando ao reconhecimento de sua composição por Belém, Ananindeua, Marituba e Benevides.

Feito isso, tornou-se possível analisar as relações desse conjunto com os três principais municípios do Nordeste Paraense (Tabelas 4, 5, 6 e 7). Quanto aos deslocamentos por trabalho (Tabelas 4 e 5), os fluxos são bastante significativos entre o espaço metropolitano e Bragança, Capanema e Castanhal, mas com um grande destaque para as interações que envolvem esse último.

Tabela 4 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em Castanhal, Capanema e Bragança e destino no espaço metropolitano de Belém (2010).

ORIGEM	POPUL.		DESTINO									
	MUNIC.	ORIGEM	Belém		Ananindeua		Marituba		Benevides		Espaço Metropolitano	
			N. de pessoas	IITT*	N. de pessoas	IITT*						
Castanhal	173.149		1319	7,62	93	0,54	54	0,31	42	0,24	1508	8,71
Capanema	63.639		225	3,54	20	0,31	0	0	0	0	245	3,85
Bragança	113.227		281	2,48	9	0,08	13	0,11	12	0,11	315	2,78

* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.

Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (2010).

Tabela 5 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem no espaço metropolitano de Belém e destino em Castanhal, Capanema e Bragança (2010).

ORIGEM	POPUL.		DESTINO					
	MUNIC.	ORIGEM	Castanhal		Capanema		Bragança	
			N. de Pessoas	IIDT*	N. de Pessoas	IIDT*	N. de Pessoas	IIDT*
Belém	1.393.399		946	0,68	86	0,06	194	0,14
Ananindeua	471.980		610	1,29	32	0,07	137	0,29
Marituba	108.246		72	0,67	0	0	0	0
Benevides	51.651		54	1,05	21	0,41	10	0,19
Espaço Metropolitano	2.025.276		1682	0,83	139	0,07	341	0,17

* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.

Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (2010).

No movimento que parte do Nordeste Paraense, Belém é o destino da quase totalidade do fluxo. Já no deslocamento que tem as cidades do Nordeste Paraense como destino se nota uma participação mais significativa dos outros municípios metropolitanos, inclusive com Ananindeua e Benevides superando Belém na intensidade do fluxo.

Em relação aos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo (Tabelas 6 e 7), assim como nos relativos ao trabalho, as interações espaciais de Bragança, Capanema e Castanhal com o espaço metropolitano são expressivas, contudo, com larga vantagem de Castanhal sobre os outros dois municípios. Os deslocamentos originados nos três municípios têm Belém como destino quase exclusivo, já os que partem do espaço metropolitano possuem uma participação maior dos outros municípios metropolitanos, mas é um fluxo bem menos intenso que o no sentido oposto.

Tabela 6 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo com origem em Castanhal, Capanema e Bragança e destino no espaço metropolitano de Belém (2010).

ORIGEM	DESTINO									
	Belém		Ananindeua		Marituba		Benevides		Espaço Metropolitano	
	N. de pessoas	IITE*	N. de pessoas	IITE*						
Castanhal	1130	6,53	61	0,35	0	0	0	0	1191	6,88
Capanema	210	3,30	0	0	0	0	0	0	210	3,30
Bragança	206	1,82	28	0,25	0	0	11	0,10	245	2,16

* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.

Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (2010).

Tabela 7 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo com origem no espaço metropolitano de Belém e destino em Castanhal, Capanema e Bragança (2010).

ORIGEM	DESTINO					
	Castanhal		Capanema		Bragança	
	N. de Pessoas	IIDE*	N. de Pessoas	IIDE*	N. de Pessoas	IIDE*
Belém	266	0,19	18	0,01	240	0,17
Ananindeua	70	0,15	65	0,14	141	0,30
Marituba	50	0,46	23	0,21	0	0
Benevides	32	0,62	0	0	0	0
Espaço Metropolitano	418	0,21	106	0,05	381	0,19

* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.

Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (2010).

Desse modo, considerando tanto os deslocamentos por trabalho quanto aqueles por estudo, os municípios de Castanhal, Capanema e Bragança possuem interações espaciais significativas com o espaço metropolitano de Belém, especialmente com o núcleo metropolitano, o que constitui importante elemento caracterizador desses que, assim, dispõem tanto de proximidade física quanto relacional com a metrópole. Contudo, a intensidade dessas interações está longe de autorizar a inclusão de qualquer um deles no espaço metropolitano.

Apesar de distante da intensidade de interações existentes entre os municípios do espaço metropolitano, os deslocamentos entre Belém e Castanhal colocaram essa cidade na condição de entorno metropolitano no âmbito da cidade-região (MAGALHÃES, 2008; DELGADO, 2003) de Belém (Figura 2), formada por dois subespaços: o espaço metropolitano e o entorno metropolitano. Assim, a proximidade relacional com Belém é característica ainda mais marcante de Castanhal do que de Capanema e Bragança, funcionando como importante fator a particularizar a cidade.

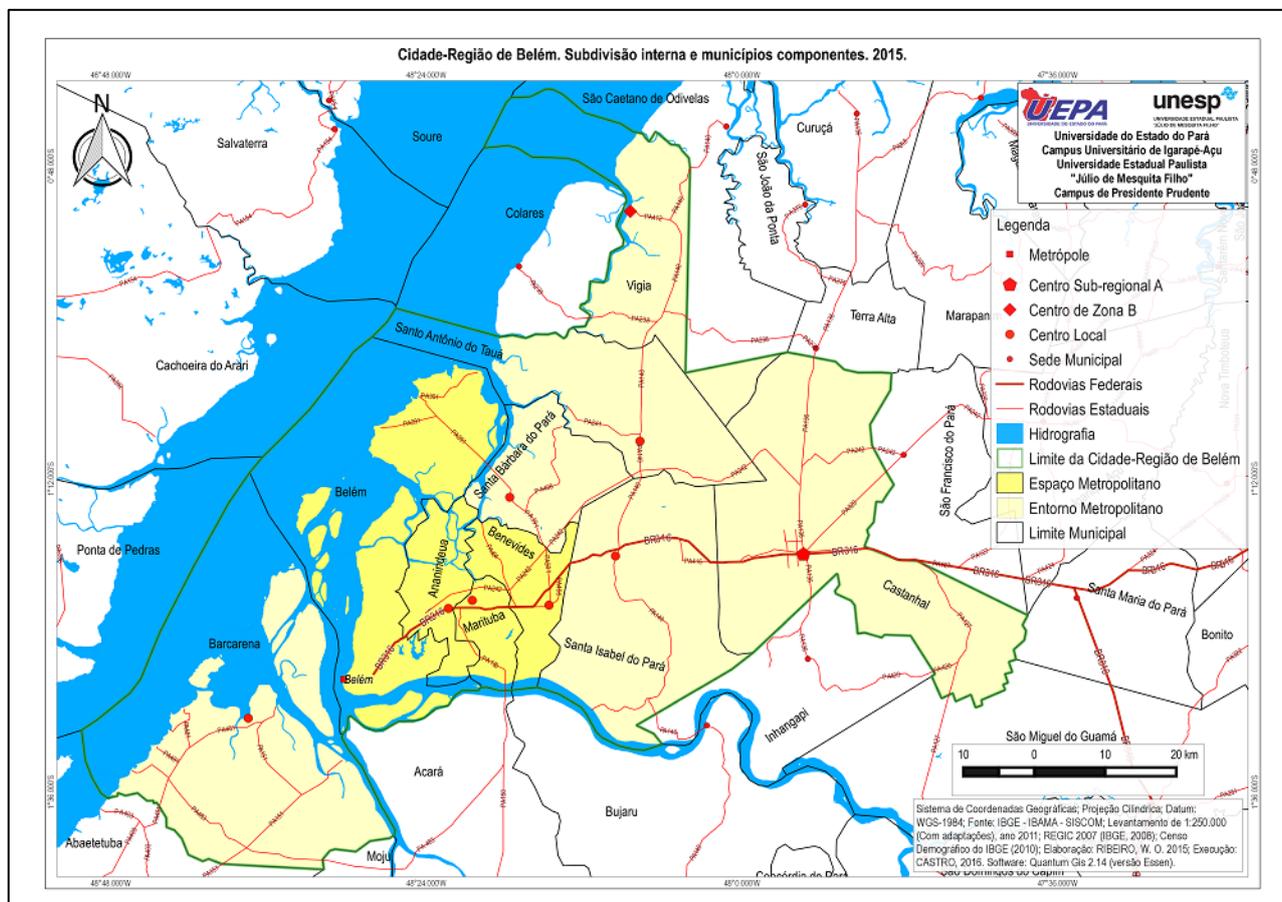


Figura 2 - Cidade-Região de Belém. Subdivisão interna e municípios componentes. 2015

Fonte: elaboração própria.

A constatação de interações espaciais significativas entre o espaço metropolitano de Belém e o Nordeste Paraense, especialmente no caso de Castanhal, e o contraposto argumento aqui defendido de que se trata de espaços distintos suscitam alguns esclarecimentos.

Castanhal, bem como as demais cidades estudadas no Nordeste Paraense, não tem seu crescimento como fruto da dispersão populacional de Belém, como é o caso dos demais municípios do espaço metropolitano. O fortalecimento das principais cidades da região em questão resulta da centralidade regional desempenhada por elas, o que é comprovado, por exemplo, pelo fato de Castanhal receber mais população migrante vinda do Nordeste Paraense do que do espaço metropolitano de Belém, mesmo este último espaço possuindo mais que o dobro da população do Nordeste Paraense, como mostram os dados de imigrantes de data fixa, no quinquênio 2005-2010. (IBGE, 2010)

A dispersão metropolitana, no caso em análise, é um processo parcial e limitado, que se manifesta a partir de vetores como as redes de comércio varejista, a migração populacional, porém estando ausente de outros como a indústria. E mesmo nos vetores em que se manifesta não representa a única lógica. Assim, as cidades principais do Nordeste Paraense, especialmente Castanhal, recebem população do espaço metropolitano, não obstante acolhem mais ainda contingentes do Nordeste Paraense. O mesmo se pode dizer das redes de comércio varejista. De um lado, as redes de Belém efetuam uma dispersão para o Nordeste Paraense, contudo, num movimento inverso, de características heterárquicas (CATELÁN, 2013), redes de comércio varejista do Nordeste Paraense, como Eletromóveis, Jomóveis e Marilar, atuam no espaço metropolitano ou na área de influência imediata de Belém.

Desse modo, as significativas interações espaciais de Castanhal, Capanema e Bragança com o espaço metropolitano de Belém, sejam elas sob o formato de um movimento dispersor a partir da metrópole ou no sentido inverso, são importantes fatores a particularizar essas cidades e a própria região, sem, entretanto, anular outras lógicas, como as relativas à centralidade regional dessas cidades, que, em certo aspecto, até são reforçadas pelo processo de modernização embutido na dispersão metropolitana.

5. TERCEIRO PONTO DE VISTA: OS NÓS DA REDE

Nesse terceiro ponto de vista a análise recai mais diretamente sobre as cidades de Bragança, Capanema e Castanhal, investigando elementos como população, estrutura do espaço urbano, situação espacial, centralidade, área de influência e interações espaciais. Todos esses fatores se associam à noção de cidade média, base para a apreensão das particularidades das cidades e, por seguinte, do reconhecimento de suas diferenças.

Segundo Sposito (2004, p. 126) as cidades médias possuem importantes funções e “[...] desempenham claros papéis intermediários entre a(s) metrópole(s) e as pequenas cidades que compõem uma rede urbana”. E o desempenho desse papel de intermediação depende da situação espacial dessa cidade, que precisa ser dotada de uma privilegiada acessibilidade, tanto no que se

refere aos transportes quanto às comunicações, em comparação aos demais centros de sua área de influência, caso contrário, dificilmente essa área de influência seria constituída, assim como também o papel de cidade média. A mesma fluidez é necessária na relação dessa cidade com a(s) metrópole(s) a(s) qual(is) está hierarquicamente articulada.

Aos núcleos urbanos que possuem entre 50.000 e 500.000 habitantes, incluindo “[...] centros urbanos que compõem tecidos e organismos urbanos maiores, formadores de aglomerações urbanas metropolitanas ou não-metropolitanas”, mas que não cumprem essa função de intermediação ou não possuem a mesma complexidade e importância regional das cidades médias, Sposito (2004, p. 126) propõe denominar cidades de porte médio.

Apesar de não se poder falar ainda de um conceito de cidade média, a partir da análise de autores como Sposito (2001, 2004), Sposito (2008), Miyazaki (2013) e Corrêa (2007), nota-se um número significativo de elementos que ajudam a objetivar essa noção, entre os quais: o contingente populacional, a situação espacial favorável, o papel de intermediação entre as pequenas e grandes cidades, a centralidade regional, a densidade do espaço urbano e as densas e complexas interações espaciais.

No tocante ao espaço urbano das três cidades, Castanhal destaca-se possuindo uma área urbana mais de quatro vezes superior à de Capanema e à de Bragança, além de dispor de um ritmo de expansão bem mais acelerado. Por sua vez, Capanema desfruta de um espaço urbano ligeiramente maior que o de Bragança e que se expande também a uma maior velocidade.

Essas proporções relacionam-se diretamente ao contingente populacional do município, mais especificamente à população urbana, reafirmando o diferencial de Castanhal, que, com uma rápida expansão, atingiu, em 2010, o total de 173.149 habitantes, com 88,6% vivendo na área urbana. Já Bragança, com um ritmo de crescimento bem mais lento, possuía, em 2010, 113.227 habitantes, com 64,1% desses residindo em área urbana. Enquanto Capanema, com uma população total, em 2010, de 63.639 habitantes, bem inferior ao contingente dos outros dois municípios, apresenta uma porcentagem de população urbana bem superior à registrada em Bragança, bem como um ritmo de crescimento populacional entre 1980 e 2010 de 58,7%, contra apenas 33,1% de Bragança. Já Castanhal superou em muito os dois municípios, aumentando sua população em 165,3% no mesmo período. (IBGE, 1980, 2010).

O espaço urbano das três cidades é caracterizado pela existência de um único centro, que concentra a maior parte dos serviços e da atividade comercial, não existindo subcentros, mas uma expansão das atividades em espaços contíguos aos centros e ao longo das principais avenidas. Em Castanhal e Capanema, a localização do centro foi orientada pela Estrada de Ferro de Bragança e pela estação ferroviária, e até a atualidade a principal avenida de cada cidade, a Barão do Rio Branco, em Castanhal, e a Barão de Capanema, em Capanema, corresponde ao antigo trajeto

ferroviário. Já Bragança tem seu centro estabelecido anteriormente à instalação da ferrovia, tendo o rio Caeté como o vetor de acessibilidade, ocasionando a conformação da área central nas adjacências da orla fluvial.

Com relação aos serviços oferecidos pelas três cidades, Castanhal também leva vantagem no que se refere aos bancários, com 11 agências, enquanto Capanema dispõe de seis e Bragança de cinco. Quanto aos órgãos públicos selecionados na pesquisa (Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, Receita Federal, Gerência Regional de Trabalho e Emprego e Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN), Castanhal também se destaca seguido por Capanema, ambas as cidades possuindo unidades de todos os órgãos considerados. O mesmo não se pode dizer de Bragança, que detém apenas unidades do INSS e do CIRETRAN.

Por fim, quanto à educação superior, apesar do serviço ser significativamente relevante nas três cidades, Bragança, com os campi da Universidade Federal do Pará - UFPA e do Instituto Federal do Pará - IFPA, e Castanhal, com os campi da UFPA, Universidade do Estado do Pará - UEPA, IFPA e Estácio, se destacam pela quantidade e variedade de cursos ofertados, inclusive disponibilizando cursos de pós-graduação em nível de mestrado e de doutorado. Capanema, em um nível um pouco abaixo, também é um importante centro de oferta desse tipo de serviço, principalmente a partir dos campi da UFPA e da Universidade Federal Rural da Amazônia - UFRA.

Todos esses serviços são importantes vetores de centralidade para essas cidades, que conseguem concentrá-los, dentre outros fatores, por sua situação espacial favorável, outro importante elemento a particularizar Bragança, Capanema e Castanhal.

Bragança, uma das mais antigas cidades do Estado do Pará, vivenciou ao longo de sua história três momentos distintos com relação a sua situação espacial. No primeiro, do século XVII ao XIX, Bragança era privilegiada por sua ligação com o mar por meio do rio Caeté e por sua localização entre Belém e São Luís, favorecendo a sua condição de entreposto e de suporte à navegação costeira. No segundo momento, soma-se a essa ligação com o mar a condição de ponta de trilhos da Estrada de Ferro de Bragança, que vai do início do século XX à década de 1960, fornecendo à cidade uma situação espacial ainda mais privilegiada. A esses dois momentos, mas principalmente ao segundo, se deve a constituição do importante patrimônio histórico-arquitetônico de Bragança, que diferencia a cidade diante das demais do Nordeste Paraense na atualidade.

O terceiro momento da situação espacial de Bragança, da década de 1960 aos dias atuais, não dá a mesma condição de destaque à cidade. Ordenado pelas interligações rodoviárias fornece boas condições de acessibilidade à Bragança e, portanto, condições para o exercício de sua centralidade e para a manutenção de uma área de influência. Entretanto, outras cidades do Nordeste Paraense passam a ter melhores condições, favorecendo a expansão de sua influência em detrimento de Bragança.

Uma dessas cidades é Capanema, que já havia vivenciado uma situação espacial favorável com a Estrada de Ferro de Bragança, no âmbito da qual possuía uma estação, que lhe forneceu centralidade e possibilitou a oferta de comércio e serviços ao entorno. Entretanto, com o fim da ferrovia e o advento das rodovias, a cidade manteve a privilegiada situação espacial, se constituindo num entroncamento rodoviário, com destaque a BR-316 e a BR-308, diferentemente do ocorrido com Bragança.

Com Castanhal não foi muito diferente. A cidade contava com uma situação espacial privilegiada durante o funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança, já nesse período se convertendo num centro com expressão regional. Reforçou essa condição a partir da década de 1960, quando da desinstalação da ferrovia e da expansão da malha rodoviária, também se constituindo em entroncamento de importantes rodovias. Na atualidade, sua situação espacial é marcada tanto por essa centralidade perante a malha rodoviária, quanto por sua proximidade física e relacional com a metrópole.

Essa situação espacial de proximidade relacional com a metrópole implica nas características da área de influência de Castanhal, cujos municípios componentes estão sempre no sentido oposto ao de Belém, ou seja, nunca a oeste de Castanhal. Apesar da concorrência com Belém, a cidade possui a maior área de influência de todo o Nordeste Paraense, com 15 cidades, incluindo Castanhal (IBGE, 2013), totalizando uma área de 12.050,98 Km² de extensão e contendo uma população de 503.009 habitantes, equivalendo a uma densidade demográfica de 41,7 hab./km² (IBGE, 2010, 2013).

60,5% da população da área de influência de Castanhal reside em áreas urbanas, o que se deve muito ao próprio município de Castanhal, com 88,6% de sua população em área urbana. Com boa parte da população da área de influência, 50% do PIB e uma destacada densidade populacional, Castanhal se destaca na região principalmente pelo setor de comércio e serviços, não apenas em sua área de influência, mas em todo o Nordeste Paraense, já que é a cidade de maior nível hierárquico dessa região, sendo reconhecido pelo IBGE (2008) enquanto centro sub-regional A.

Já Capanema, apesar das significativas interações espaciais com o espaço metropolitano de Belém, possui um distanciamento físico e relacional bem maior da metrópole, quando comparada a Castanhal. Sua área de influência é formada por 12 cidades, incluindo Capanema (IBGE, 2013), totalizando 8.279,49 Km² de extensão territorial, abrangendo uma população de 247.900 habitantes, o que resulta numa densidade demográfica de 29,9 hab./km² (IBGE, 2010). 57,8% dessa população reside em áreas urbanas, como fruto da maior relevância das atividades econômicas tipicamente urbanas, especialmente, comércio e serviços, principal setor econômico de Capanema, que detém quase metade de todo o PIB da área de influência. Capanema ocupa o segundo maior nível hierárquico do Nordeste Paraense, centro sub-regional B (IBGE, 2008), assim como Bragança.

Bragança possui uma área de influência até mais extensa que a de Capanema, 9.032,82 km², porém com população e densidade demográfica menores, respectivamente, 237.895 habitantes e 26,3 habitantes por km² (IBGE, 2010). Isso se relaciona ao número de cidades que a compõem, apenas quatro, incluindo Bragança, que dispõe de quase metade da população de toda a área de influência. Dos integrantes dessa área apenas Bragança tem maior população em área urbana que na rural, assim, resultando numa maioria de 51% de população em área rural no total da área de influência. E isso se reflete na economia, na qual apenas Bragança tem o setor de serviços à frente da agropecuária.

Desse modo, apesar de ser a mais distante de Belém entre as três cidades estudadas, Bragança apresenta desvantagens com relação à situação espacial e também na constituição da área de influência. Ao mesmo tempo, Castanhal, a mais próxima da metrópole, destaca-se tanto na situação espacial quanto na expressão de sua área de influência, demonstrando a relatividade da proximidade da metrópole como um limitador da centralidade.

A análise dos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho (Figura 3) demonstra a maior centralidade de Castanhal em comparação à Capanema e à Bragança. Foram registrados 27 municípios de origem com mais de 20 pessoas que se deslocam para Castanhal, conformando, assim, a área mais ampla entre os três municípios. Também vale ressaltar as significativas intensidades das interações com municípios de estratos superiores e intermediários da hierarquia urbana, bem como os intensos fluxos advindos de municípios externos à área de influência, mesmo que os movimentos mais proeminentes advenham dela, notoriamente, de Inhangapi, São Francisco do Pará e Terra Alta.

Nos deslocamentos temporários de pessoas por estudo (Figura 4) a realidade é bem parecida, com maior complexidade e densidade de fluxos para Castanhal em comparação a Capanema e a Bragança, sendo registrados 26 municípios com mais de 30 pessoas que se deslocam para Castanhal, assim como presença significativa de centros intermediários da hierarquia urbana, de deslocamentos a partir do espaço metropolitano entre os fluxos mais intensos e de movimentos advindos de não integrantes da área de influência, mesmo que as maiores intensidades partam também dos municípios mais próximos. Por isso, a constatação da maior complexidade das interações espaciais.

Em relação aos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho para Capanema (Figura 3), foram registrados 14 municípios com mais de 20 pessoas, pouco mais da metade do assinalado para Castanhal e perfazendo uma área também notadamente menor, com reduzida participação de estratos intermediários e superiores da hierarquia urbana, assim como de cidades não integrantes da área de influência de Capanema. Essa área é responsável pela maior parte dos fluxos mais intensos, com destaque para Peixe-Boi e Primavera.

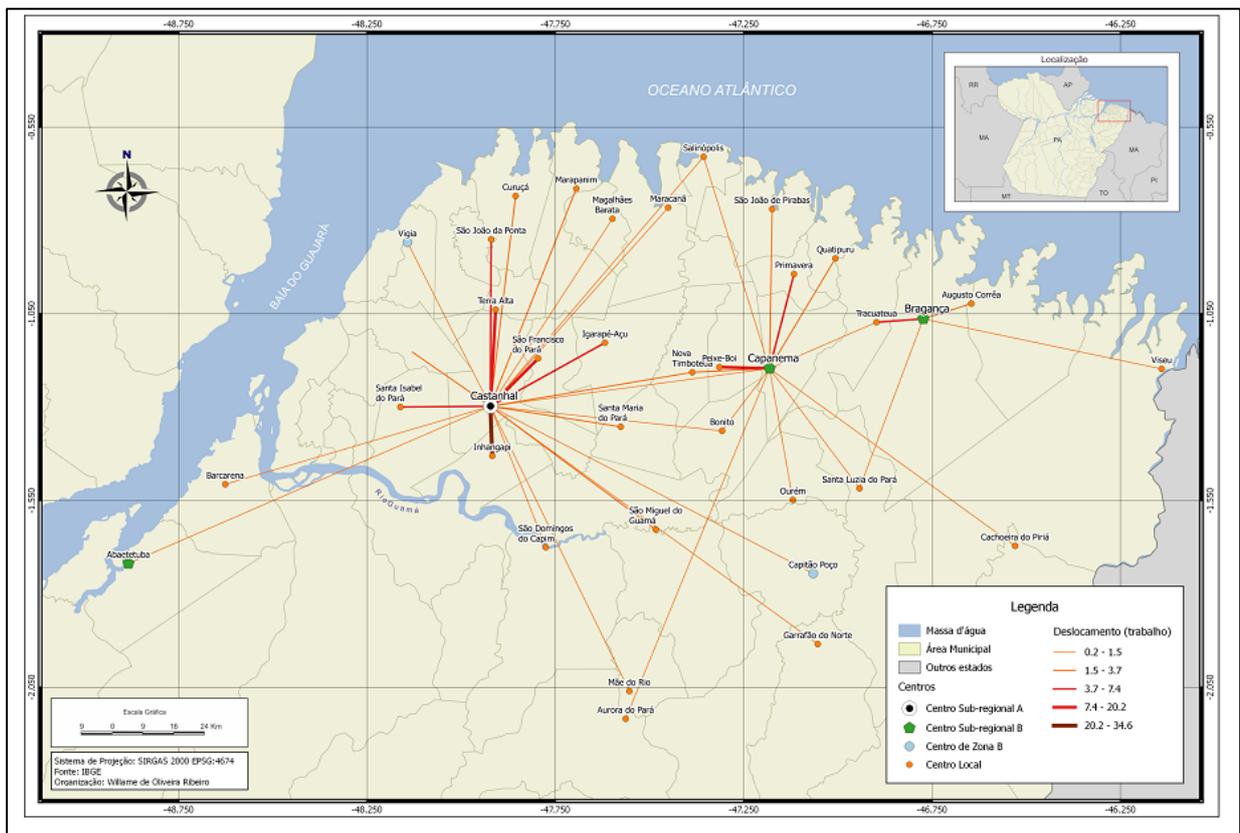


Figura 3 - Castanhal, Capanema e Bragança. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho (2010).

Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (2010).

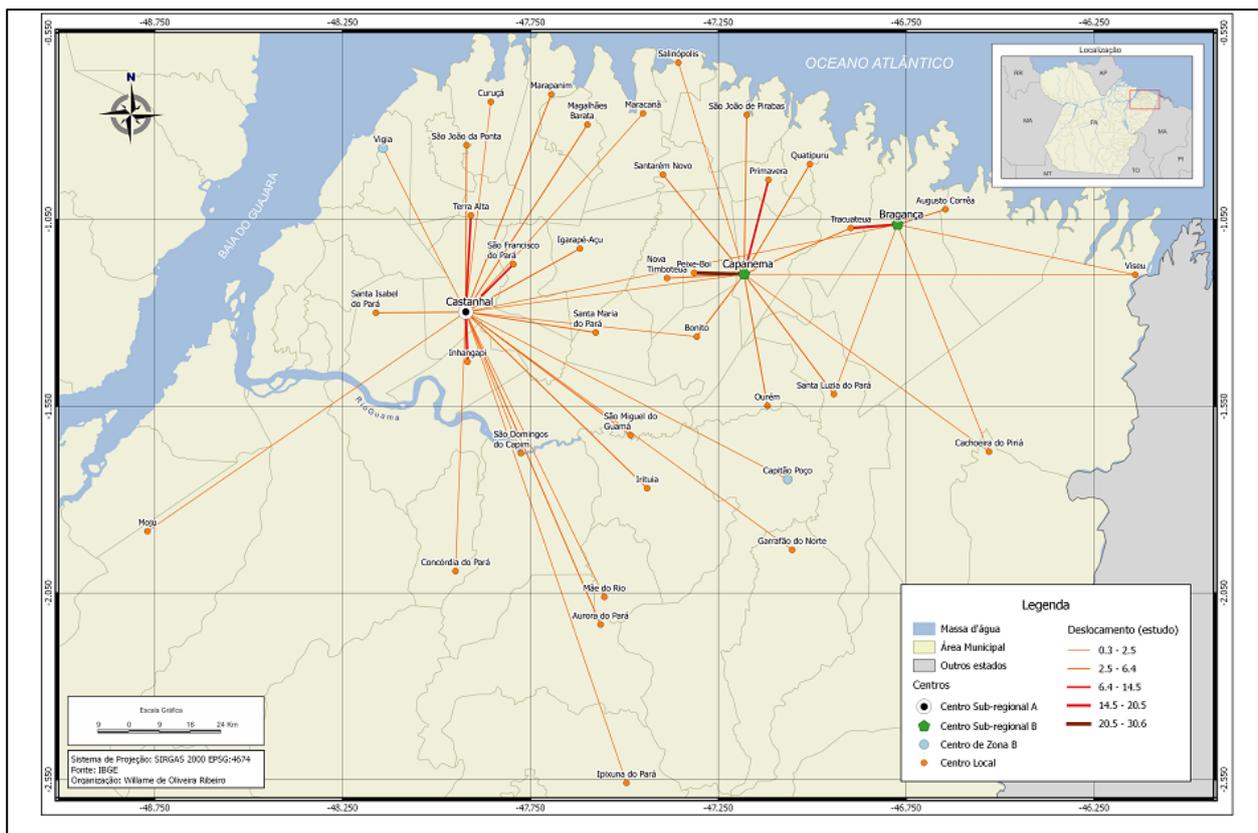


Figura 4 - Castanhal, Capanema e Bragança. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo (2010).

Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE (2010).

Quanto aos deslocamentos por estudo (Figura 4), foram constatadas 12 cidades de origem com mais de 30 pessoas que se deslocam, com participação quase exclusiva de centros locais pertencentes à área de influência de Capanema, novamente com destaque aos fluxos advindos de Peixe-Boi e Primavera.

Já em relação à Bragança, foram apurados apenas oito municípios com mais de 20 pessoas que se deslocam para lá em busca de trabalho, com participação dos estratos intermediários da região e de integrantes do espaço metropolitano entre os principais fluxos, porém com os mais intensos originados em sua área de influência, sobressaindo Tracuateua e Augusto Corrêa (Figura 3). Mesmo caso dos deslocamentos por estudo, que apresentaram nove municípios com mais de 30 pessoas que se deslocam à Bragança. (Figura 4)

Comparando os quantitativos totais dos deslocamentos temporários de pessoas para os três municípios, Castanhal aparece em larga vantagem com 4202 por trabalho e 3294 por estudo. Em seguida vem Bragança com 1166 por trabalho e 1738 por estudo e, por fim, Capanema com 989 por trabalho e 1354 por estudo. Isto é, apesar de uma menor diversidade de origens, Bragança leva vantagem sobre Capanema quanto aos totais absolutos de pessoas que realizam os movimentos.

A análise das interações espaciais materializadas pela operação das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense (Figura 5) apontou um resultado parecido, com a proeminência de Castanhal, porém acompanhada de perto por Capanema e ambas com forte dianteira sobre Bragança, que não sedia nenhuma das redes estudadas, apesar de lá ter surgido a rede Jomóveis, hoje com matriz em Castanhal. Portanto, assim como outros dados já analisados, o exame da atuação das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense indica uma perda de centralidade de Bragança em favor do fortalecimento de Capanema e Castanhal.

As duas redes com sede em Capanema, Radisco e Eletromóveis, possuem lógicas de atuação bem diferentes. Enquanto a primeira, com um número expressivo de unidades, opera exclusivamente no Nordeste Paraense, especialmente na área de influência de Capanema e percebe a menor modernização da região, a exemplo do uso de crediário próprio, como uma vantagem, expressando muito bem a centralidade regional de Capanema; a segunda, com apenas três grandes lojas (Capanema, Castanhal e Belém), almeja a maior modernização possível nas relações comerciais e representa uma lógica de subversão da hierarquia urbana e, portanto, relativa à heterarquia urbana, ao partir de uma cidade de estrato intermediário e operar no núcleo metropolitano.

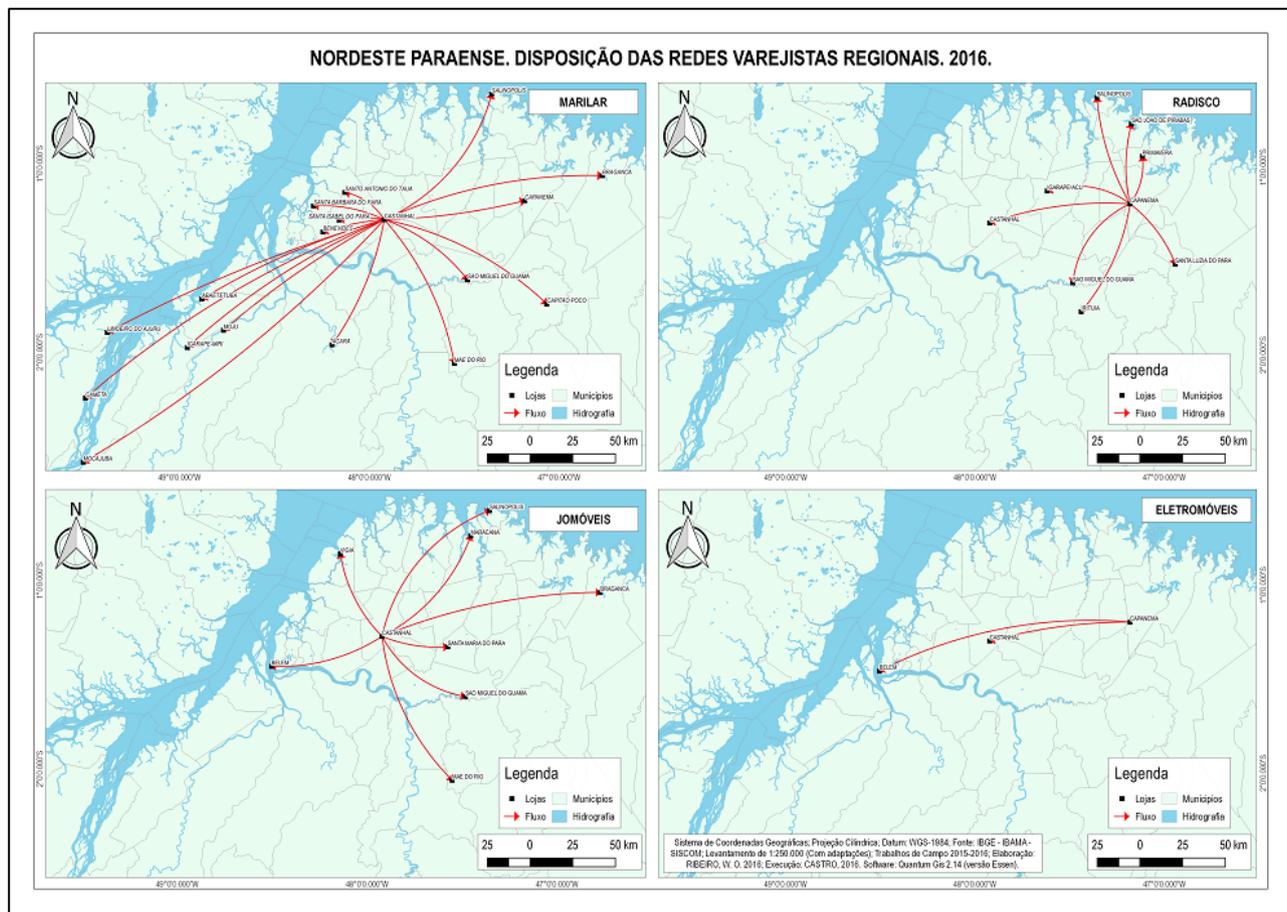


Figura 5 - Nordeste Paraense. Disposição das redes de comércio varejista regionais (2016).

Fonte: Elaboração própria a partir de trabalho de campo (2016).

Já as duas redes com sede em Castanhal, Marilar e Jomóveis, expressam muito bem a forma de inserção da cidade na rede urbana, com redes mais amplas, dispendo de unidades além dos limites da área de influência, inclusive, no espaço metropolitano de Belém. Utilizam-se, assim, da complexa situação espacial de Castanhal, com proximidade física e relacional à metrópole e com papel típico de cidade média ao polarizar uma ampla região. Com isso, apesar das duas redes atuarem prioritariamente no Nordeste Paraense, sua inserção no espaço metropolitano também representa uma lógica heterárquica. Um aspecto comum às quatro redes é a não restrição de sua operação à área de influência da cidade que as sediam, o que contribui decisivamente à ampliação das interações espaciais no Nordeste Paraense e, por conseguinte, à sua configuração enquanto uma região particular.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As diferenças das cidades estão pautadas na identificação de suas particularidades, consistindo na conjugação de seus elementos particularizadores. A utilização dos mesmos indicadores, tanto referentes às características socioespaciais das cidades quanto às interações espaciais a elas inerentes, alinha-se à busca não de singularidades, mas das particularidades, ou seja,

o reconhecimento da forma particular como o indicador se manifesta em cada cidade. Não constituem uma tipologia, pois o estudo se limita à realidade do Nordeste Paraense enquanto parte da totalidade amazônica.

Aliando dados quantitativos e qualitativos, a diferença de cada cidade exprime o seu papel particular na rede urbana do Nordeste Paraense, envolvendo tanto diferenças de grau, de intensidade, desigualdades, quanto diferenças de natureza, características próprias, como proposto por Haesbaert (2010) para o reconhecimento da região. Pautado nesse entendimento e nas análises estruturantes dos três pontos de vista, as diferenças das principais cidades do Nordeste Paraense podem ser assim definidas:

a) Bragança: cidade de porte médio de importância histórica

Bragança se constitui enquanto uma das principais cidades do Nordeste Paraense, sendo, entre as três aqui estudadas, a mais distante do espaço metropolitano de Belém, o que, em certo sentido, poderia favorecer a sua centralidade regional diante da menor influência metropolitana. Entretanto, a pequena quantidade de cidades em sua área de influência, a menor densidade populacional em relação ao restante do Nordeste Paraense, o baixo dinamismo associado a uma presença significativa de população no campo desenvolvendo atividades de reduzida geração de divisas, acaba reduzindo o potencial de centralização da cidade, que, assim, passa a manifestar certo aspecto de “isolamento”, detectado em algumas entrevistas para exprimir uma situação não tão favorável de Bragança, especialmente, ao compará-la com Castanhal e Capanema.

Com isso, Bragança vivencia uma redução de sua significância regional, uma vez sendo a cidade mais antiga de todo o Nordeste Paraense, alcançando notoriedade tanto nos primórdios da formação da rede urbana do Nordeste Paraense, com sua posição estratégica na navegação costeira entre Belém e São Luís, quanto no período da Estrada de Ferro de Bragança, no qual desempenhava o papel de ponta de trilhos. Esses dois momentos foram responsáveis pela construção de um importante patrimônio histórico-arquitetônico que atualmente marca o seu espaço urbano e o identifica em âmbito regional.

Não obstante, o moroso crescimento populacional, a lenta expansão urbana nas últimas décadas, os reduzidos serviços e as menos intensas e pouco amplas interações espaciais, tudo isso em comparação às outras cidades de expressão regional do Nordeste Paraense, simbolizam as perdas de Bragança em termos de centralidade regional.

Por outro lado, a cidade dispõe de um contingente populacional de destaque na região, superando os 100 mil habitantes, do já citado valioso patrimônio histórico-arquitetônico que se soma à riqueza cultural materializada, por exemplo, em festas e danças típicas, de serviços de educação superior de referência no Pará, de uma importante atividade pesqueira e de

comercialização de pescado e de uma das mais frequentadas praias do estado, Ajuruteua, que dá origem a um vultoso, porém sazonal, fluxo em busca de lazer. Além disso, Bragança é importante centro de comércio e serviços para cidades próximas, pequenos povoados, população do campo e comunidades ribeirinhas das imediações.

Dessa forma, as características socioespaciais e relacionais de Bragança não permitem a sua caracterização enquanto uma cidade pequena e tampouco enquanto uma cidade média. Assim, pautado em Sposito (2001, 2004), considera-se que a diferença de Bragança pode ser expressa enquanto *cidade de porte médio de importância histórica*.

b) Capanema: cidade de porte médio de responsabilidade territorial

Capanema apresenta aspectos que a aproximam da condição de cidade média, entretanto, permanecendo sempre um pouco aquém do que define esse tipo de cidade. Nesse sentido, apesar de Capanema possuir o maior contingente populacional de sua área de influência, ficando atrás apenas de Bragança e de Castanhal, quando se considera o Nordeste Paraense em sua totalidade, ainda está distante dos 100.000 habitantes, normalmente considerados como número mínimo a definir as cidades médias. Isso não se explica pelas particularidades da formação socioespacial em que a cidade se insere, já que outras cidades na Amazônia e no próprio Nordeste Paraense possuem populações bem mais expressivas.

A centralidade regional, expressa na densidade das interações espaciais e na conformação de sua área de influência, apesar de significativa e de apresentar grande importância econômica e social, é reduzida se comparada a outras cidades, como Castanhal, ficando, assim, insuficiente para definir uma condição de cidade média. O que se reflete na densidade do espaço urbano, que apesar de provido de atividades dinâmicas e de serviços destacados na região, ainda é bastante reduzido para os patamares de uma cidade média.

Contudo, a densidade das interações com pequenas cidades e, ao mesmo tempo, com o espaço metropolitano de Belém fornece uma forte característica de intermediação à Capanema, aproximando-a da noção de cidade média. O mesmo se pode dizer da situação espacial da cidade, que estando mais distanciada do espaço metropolitano de Belém e mais bem posicionada na rede rodoviária que Bragança, possui uma situação espacial bastante propícia à polarização de uma ampla região.

Diante dessa complexidade, considera-se, aqui, que a condição de Capanema na rede urbana seja a de uma cidade de porte médio (SPOSITO, 2001, 2004), por atender apenas parcialmente critérios de reconhecimento das cidades médias, como contingente populacional, densidade do espaço urbano e das interações espaciais. Entretanto, reconhecendo a importância que Capanema possui enquanto centro de oferta de comércio e serviços em uma escala regional e o

destaque que detém diante da maior parte das cidades do Nordeste Paraense, bem como do Estado do Pará e da Amazônia, com relação ao dinamismo econômico e a densidade dos serviços.

Assim, o qualificativo “responsabilidade territorial”, utilizado por Schor, Costa e Oliveira (2009), ao estudar as cidades da Calha Norte Solimões-Amazonas, no Estado do Amazonas, para caracterizar algumas cidades com significativa importância na oferta de bens e serviços para uma ampla região, pode também ser útil à definição de Capanema.

Por ser o Nordeste Paraense uma formação socioespacial que, apesar de compor a região amazônica, diferencia-se enormemente da Amazônia marcada pelos grandes rios e pelo povoamento rarefeito, estudada pelos autores, não é coerente a mesma relativização e, portanto, o mesmo uso da noção de cidade média. Portanto, a expressão *cidade de porte médio de responsabilidade territorial* é a que melhor define a diferença de Capanema no âmbito da rede urbana do Nordeste do Pará.

c) Castanhal: cidade média de entorno metropolitano

Maior cidade do Nordeste Paraense tanto em termos populacionais, aproximando-se dos 200.000 habitantes, quanto em termos de extensão do espaço urbano, com uma dimensão cerca de quatro vezes maior que a das áreas urbanas de Bragança e Capanema, Castanhal se tornou uma cidade de expressão regional ainda durante o funcionamento da estrada de ferro de Bragança e reforçou essa condição com a expansão das rodovias, com uma situação espacial marcada por sua configuração enquanto entroncamento rodoviário.

Atualmente, o espaço urbano de Castanhal é o mais denso de comércio e serviços no Nordeste Paraense, destacando-se na concentração de agências bancárias, 11 ao todo, na presença de órgãos públicos de forte demanda social, de serviços de educação superior e na presença das principais redes de comércio varejista da região e daquelas procedentes da metrópole de Belém. Das quatro redes do Nordeste Paraense, aqui estudadas, Castanhal sedia duas e possui loja de todas elas.

A cidade de Castanhal, que possui o maior ritmo de crescimento da região tanto da população quanto da área urbana, constitui o mais elevado estrato da hierarquia urbana do Nordeste Paraense, centro sub-regional A (IBGE, 2008) e se destaca na amplitude, densidade e complexidade de suas interações espaciais, tanto em termos dos deslocamentos de pessoas por trabalho e por estudo quanto em relação aos deslocamentos de mercadorias inerentes à atuação das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense. Assim, indiscutivelmente Castanhal exerce a maior centralidade do Nordeste do Pará, possuindo uma área de influência que abrange 15 cidades a incluindo.

Todos esses elementos, bem como outros destacados ao longo do trabalho, conduzem ao reconhecimento de Castanhal como uma cidade média. Entretanto, a proximidade física com Belém, a densidade de interações espaciais com a capital do Estado e a dispersão metropolitana para

a cidade, a partir de alguns vetores como o deslocamento de população e a criação de filiais das redes de comércio varejista de Belém, atuam como complicadores dessa constatação, já que, como defende Sposito (2001, 2004), as cidades médias não podem compor tecidos urbanos maiores, como as metrópoles. Além disso, desde 2011 Castanhal passou a integrar oficialmente a Região Metropolitana de Belém.

Contudo, mediante a análise das características socioespaciais da metrópole e de Castanhal e da intensidade das interações espaciais a partir dos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho e por estudo, se constatou que Castanhal não compõe o espaço metropolitano de Belém e que este abrange, além de seu núcleo, Ananindeua, Marituba e Benevides, municípios que possuem uma densidade de interações espaciais e uma interdependência com a metrópole que não se compara a existente entre Castanhal e Belém. Desse modo, Castanhal não compondo o espaço metropolitano, porém com significativa proximidade relacional com a metrópole de Belém, foi reconhecida como integrante do entorno metropolitano, juntamente com Barcarena, Santa Isabel do Pará, Santa Bárbara do Pará, Santo Antônio do Tauá e Vigia de Nazaré, no âmbito da cidade-região de Belém.

Assim, a proximidade relacional com a metrópole passa a ser um importante atributo da situação espacial da cidade, contribuindo a partir da dispersão metropolitana para a dinamização do comércio e dos serviços da cidade e, por conseguinte, para a ampliação da sua centralidade. Com isso, por mais que a proximidade com Belém limite a área de influência de Castanhal a oeste, não impede a oferta de serviços para as cidades que estão nessa direção e contribui para a maior amplitude da área de influência a norte, a sul e a leste.

Posto isso, considera-se que a diferença da cidade de Castanhal no âmbito da rede urbana do Nordeste Paraense define-se enquanto *cidade média de entorno metropolitano*.

Retornando à questão das particularidades da rede urbana do Nordeste do Pará, as diferenças das cidades de Bragança, Capanema e Castanhal são também importantes elementos em sua composição, pois sendo elas as três cidades de expressão regional desse conjunto e cujas somatórias das áreas de influência constituem a totalidade da região, as suas particularidades acabam tendo reflexo em escala regional ao passo que também são frutos dessa. Assim, por exemplo, a perda de centralidade de Bragança resulta de processos que se manifestam em sua área de influência, ao mesmo tempo em que cria novos efeitos sobre ela.

A própria capacidade de articulação regional dessas cidades é importante marca da região ao constituir uma rede de cidades mais densa, ao mesmo tempo em que ocorre um processo de modernização mais lento se comparado à realidade metropolitana, cujas influências diretas acabam também atuando como um fator a particularizar a região. Um exemplo desse menos acelerado processo de modernização é a importância do crediário próprio nas redes de comércio varejista da

região, em detrimento do uso de cartões de crédito. Com isso, ao mesmo tempo em que as cidades de Bragança, Capanema e Castanhal são estruturadas pelos processos inerentes ao Nordeste Paraense, elas também atuam como vetores estruturadores desse espaço, lhe atribuindo particularidades e, por conseguinte, o definido enquanto uma região.

REFERÊNCIAS

ALVES, C. S. D. **Formas espaciais recentes da urbanização na Amazônia:** a dinâmica socioespacial do Município de Castanhal em face do processo de dispersão metropolitana de Belém. 2012. 158 F. (Dissertação) Mestrado em Geografia – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

CAMAGNI, R. **Economía urbana.** 1. ed. Barcelona: Antonio Bosch, 2005. 331p.

CAPEL, H. **La morfología de las ciudades:** III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario. 1. ed. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2013. 462p.

CATELAN, M. J. **Heterarquia urbana:** interações espaciais interescares e cidades médias. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013. 294p.

CHEPTULIN, A. **A dialética materialista:** categorias e leis da dialética. 1. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982. 354p.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas.** 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. 302p.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C. C. **Explorações geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. **Estudos sobre a rede urbana.** 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 332p.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias:** espaços em transição. São Paulo: Expressão popular, 2007.

CRUZ, E. **História do Pará.** Volume 2. 1. ed. Belém: Universidade do Pará, 1973. 223p.

DELGADO, J. La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad-región. **Sociológica**, v. 18, n. 51, p. 13-48, 2003.

ÉGLER, E. G. A Zona Bragantina no Estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 3, p. 1-24, 1961.

HAESBAERT, R. **Regional-Global:** dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 210p.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influência das Cidades 2007.** Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Censo Demográfico Brasileiro.** Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **Divisão Urbano Regional**. Rio de Janeiro: Diretoria de Geociência/ Coordenação de Geografia, 2013.

_____. **IBGE Cidades [online]**. 2014. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>. Acesso em: 09 nov. 2014.

LUKÁCS, G. **Introdução a uma estética marxista**. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1968. 272p.

MAGALHÃES, F. N. C. Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 10, n. 2, p. 9-27, 2008.

MIYAZAKI, V. K. **Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista**. 2013. 307 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2013.

PENTEADO, A. R. **O uso da terra na região bragantina – Pará**. 1. ed. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros / Universidade de São Paulo, 1967. 106p.

SANTOS, M. **Manual de geografia urbana**. 3 ed. São Paulo: Edusp, 2008a. 232p.

_____. **Da totalidade ao lugar**. 1. ed. São Paulo: Edusp, 2008b. 176p.

_____. **A natureza do espaço: espaço e tempo; razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2009. 392p.

SCHOR, T.; COSTA, D. P.; OLIVEIRA, J. A. Cidades, rede urbana e desenvolvimento na Amazônia dos grandes rios. In: TRINDADE JÚNIOR, S. C. C.; CARVALHO, G.; MOURA, A.; GOMES NETO, J. **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: FASE/UFPA, 2009.

SIQUEIRA, J. L. F. **Trilhos: o caminho dos sonhos**. 1. ed. Bragança: Marques, 2008. 37p.

SPOSITO, E. S. **Redes e cidades**. 1. ed. São Paulo: UNESP, 2008. 168p.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: GASPERR, 2001.

_____. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía-UNAM**, México, n. 54, p. 114-139, 2004.

ULLMAN, E. L. **Geography as spatial interaction**. 1. ed. Seattle: University of Washington Press, 1980. 248p.

Trabalho enviado em 22/01/2020
Trabalho aceito em 17/04/20