

# **URBANIZAÇÃO E DIVERSIDADE SÓCIO-ESPACIAL NO BAIXO AMAZONAS: SANTARÉM E A PRODUÇÃO DO URBANO-REGIONAL**

## **LA URBANIZACIÓN Y LA DIVERSIDAD SOCIO-ESPACIAL EN EL BAJO AMAZONAS: SANTARÉM Y LA PRODUCCIÓN DEL URBANO REGIONAL.**

**Tatiane de Cássia Silva da Costa**

Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará – IFPA

Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFF

tatiane.costa1302@gmail.com

### **RESUMO:**

A realidade de Santarém revela tanto na esfera dos processos urbano-regionais como nos intraurbanos, que sua organização se liga a um complexo conjunto de relações que, de um lado, demonstram dinâmicas de modernização responsáveis pela definição de padrões de organização do espaço urbano diferenciados e, de outro, apontam para permanência de objetos espaciais e interações sociais ligadas a formas de organização do urbano mais tradicionais na Amazônia. Assim, falar de urbanização amazônica pressupõe entender formas de uso do tempo e do espaço se impondo às temporalidades e as espacialidades, outras, construídas pelo contato/dependência com as dinâmicas do lugar. Buscamos com este trabalho acrescentar à discussão do urbano-regional amazônico as especificidades da urbanização de Santarém (PA), partindo de uma leitura sobre a rede urbana, para entender as funções de Santarém em termos regionais, considerando o papel que a mesma cumpre, enquanto uma cidade média, no desenvolvimento socioespacial do urbano em nível regional.

**Palavras-chave:** Urbanização, Santarém, Amazônia.

### **RESUMEN:**

La realidad de Santarém revela tanto en el ámbito de los procesos urbanos regionales como intraurbanos que su organización se une a un complejo conjunto de relaciones que, por un lado, demuestran dinámicas de modernización responsables por la definición de patrones de organización del espacio urbano diferenciados, y por otro, apuntan para la permanencia de objetos espaciales y interacciones sociales conectados a las formas de organización del urbano más tradicionales en Amazonia. Así, hablando de urbanización amazónica supone entender una forma de utilizar el tiempo y el espacio a la imposición de la temporalidad y la espacialidad otras construidas por el contacto/dependencia con las dinámicas del lugar. Buscamos con este trabajo acrescentar a la discusión de lo urbano-regional amazónico las especificidades de urbanización de Santarém (PA), a partir de una lectura acerca de la red urbana, para entender las funciones de Santarém en términos regionales, considerando el papel que las misma cumple, mientras una ciudad media en el desarrollo socio-espacial del urbano en el plano regional.

**Palabras-clave:** Urbanización, Santarém, Amazonia.

## Introdução

As mudanças no período atual têm sido associadas às transformações do tempo e no espaço, posto que estes aparecem para análise em sua indissociabilidade, uma vez que toda ação social se realiza em um espaço determinado. Assim, as relações sociais acontecem na condição de relações espaciais, o que revela o mundo como prática socioespacial. Estas relações são contraditórias e é dessa contradição, nem sempre negativa, que se (re)produz o urbano.

Na Amazônia, a produção do urbano guarda especificidade voltada principalmente para uma peculiar forma de ocupação do espaço, compreendida a partir de processos históricos, geográficos e culturais. Na Região, vários modelos de urbanização combinam e coexistem dentro de um mesmo espaço, revelando com isso as diversas faces do urbano-regional.

Nesse sentido, muitas atividades desenvolvidas no contexto regional, sejam elas econômicas, políticas ou sociais, contribuíram para a organização espacial da cidade de Santarém, através de objetos espaciais instalados ou, ainda, das funções que estes desempenham e acabam configurando as relações que a cidade desenvolveu com o rio ao longo de todo o seu processo histórico. As atividades mais recentes apresentam novas dinâmicas, atribuindo novas funções para alguns espaços da cidade. No entanto, tais mudanças coexistem com um modo de vida que se apresenta através da permanência de usos já estabelecidos, resíduos espaciais.

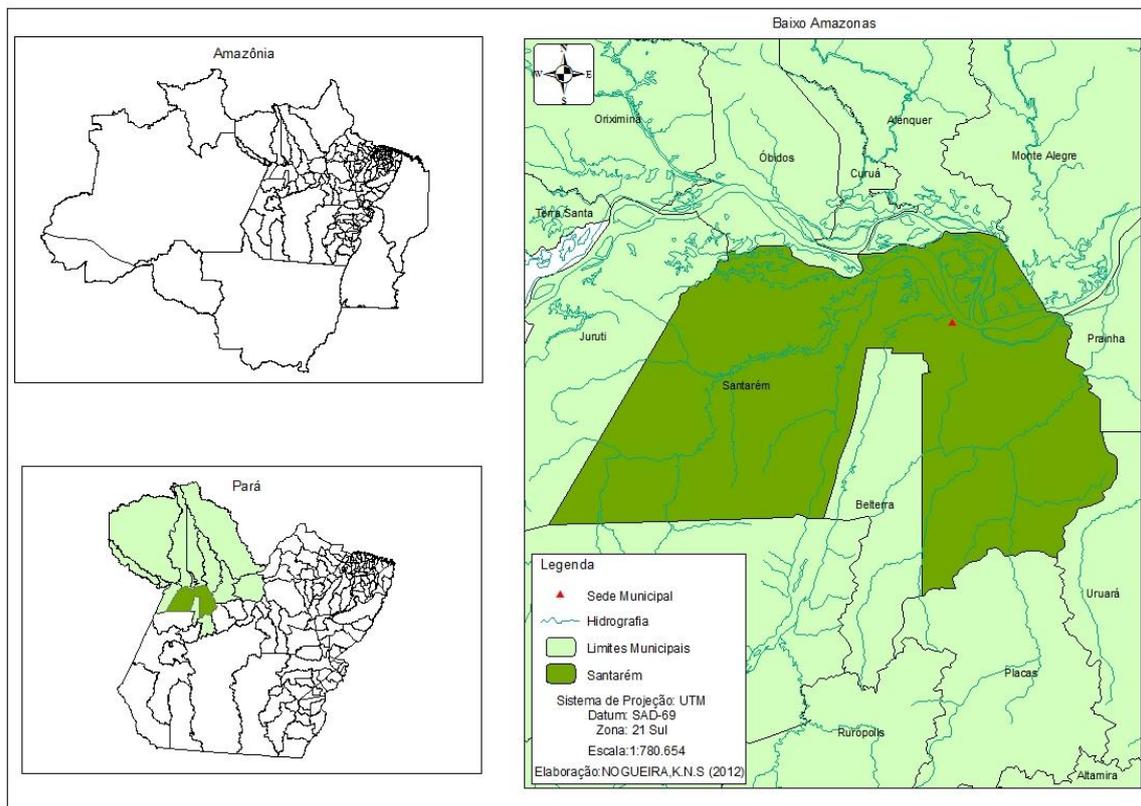
No sentido de acrescentar à discussão do urbano-regional amazônico as especificidades da urbanização de Santarém (PA), partimos de uma leitura sobre a rede urbana, para entender as funções de Santarém em termos regionais, considerando o papel que a mesma cumpre, enquanto uma cidade média<sup>1</sup>, no desenvolvimento socioespacial do urbano em nível regional. Com isso busca-se fazer uma interpretação da dimensão espacial dessa importante cidade do Baixo Amazonas<sup>2</sup> (Mapa 1) a partir de uma problemática do espaço na qual se entendem as relações sociais em sua existência concreta na medida em que produzem lugares, e a partir destes, reproduzem-se.

---

<sup>1</sup> Pereira (2004) conclui que a importância e o significado de Santarém como uma cidade de porte médio na região do Baixo Amazonas deve-se: à estrutura e diversidade de bens e serviços existentes; por ser espaço de mediação entre as pequenas cidades e os grandes centros; por ser o maior fórum regional de decisões políticas e debates em torno das necessidades do Baixo Amazonas; por desempenhar papel de crescimento econômico regional; por apresentar capacidade de receber e fixar migrantes de cidades menores ou da zona rural; por ser cidade não integrante de área metropolitana, uma vez que guarda relativa distância das principais aglomerações urbanas da Amazônia, Belém e Manaus; e, por fim, apresentar situação geográfica favorável a atração do grande capital.

<sup>2</sup> A mesorregião do Baixo Amazonas é uma das seis mesorregiões do estado do Pará, é formada pela união de quatorze municípios agrupados em três microrregiões: Almerim, Óbidos e Santarém.

## MAPA 1 - LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SANTARÉM



Neste contexto, é fundamental ressaltar que os processos intraurbanos se relacionam com outros mais amplos, que se realizam em outras escalas. Disso decorrem duas considerações teóricas. A primeira considera o fenômeno urbano a partir da compreensão do processo de urbanização, a segunda defende que este se produz tanto em termos de espaço intraurbano, com uma lógica própria de organização interna da cidade, quanto em termos regionais e globais, com dinâmicas que ultrapassam o espaço da cidade, sendo que esses níveis de realidades são fundamentalmente complementares.

Se tomarmos como referência a urbanização da Amazônia, verificam-se todas estas dimensões. No âmbito populacional ocorre um incremento da população urbana vivendo nas cidades, principalmente a partir da década de 1960, de modo que os núcleos urbanos na Amazônia apresentavam-se com três papéis definidos nesse contexto: atração dos fluxos migratórios, organização do mercado de trabalho e controle social (BECKER, 1990).

Para além desse aumento da população urbana amazônica, observamos processos outros que pressupõem mudanças no conteúdo material do território relacionado à tecnosfera, o que nos remete à instalação de novos objetos técnicos, de novos sistemas de engenharia na região. Essa difusão da qual estamos falando, ocorre no espaço amazônico acompanhando a implantação de novas atividades econômicas ou as redes técnicas, como a viária e a elétrica.

Atrelada a estes processos, percebemos a proliferação na cidade, de uma psicofera que, por sua vez, traduz-se na difusão de um sistema de valores guiados por uma racionalidade hegemônicamente urbana.

### **A cidade e as escalas geográficas: economia política da cidade e da urbanização**

Falar de urbanização amazônica pressupõe entender uma forma de uso do tempo e do espaço se impondo às temporalidades e espacialidades outras construídas por um contato/dependência com o rio, com a floresta, com a terra, com a aldeia, etc. Isto significa dizer que começa a se instalar na realidade amazônica uma forma urbana que como argumenta Lefèbvre (2008), traduz-se tanto mentalmente, na simultaneidade de acontecimentos e de percepções que se densificam e intensificam-se, como socialmente, no encontro de atos, de atividades, de produtos e de obras.

Uma vez que tomamos como base estas ideias, não nos parece suficiente um entendimento da cidade e do urbano que considere apenas critérios quantitativos, que partem dos objetos instalados no espaço e das densidades demográficas, mas considere ainda as transformações que estes fatores quantitativos provocam na vida dos sujeitos que são constituintes. Ou seja, essa urbanização recente, provoca não só uma reorganização nos processos produtivos e de trabalho, mas indica uma nova dimensão social que se adéqua às novas demandas e necessidades que se impõem para a reprodução da sociedade em todas as suas dimensões, desde a reprodução do capital e dos meios de produção, com a realocização e reorganização da produção, até a esfera da força de trabalho, com a desregulamentação das relações de trabalho; e também da reprodução da família, com alterações no espaço de vida e no cotidiano, devido à redistribuição espacial da população, ao desenvolvimento do meio técnico científico e às novas condições gerais de produção.

No entanto, na mesma medida em que este processo se acentua amparado pela globalização da economia, pela mundialização da cultura, por mudanças dos padrões de consumo e dos modos de vida, um tecido social heterogêneo e um espaço social diverso e desigual persistem (LIMONAD, 2008) e re-existem, seguindo suas formas de existência, de vida, suas maneiras de produzir, seus específicos modos de sentir, de agir e de pensar, produzindo uma coexistência de tempos históricos distintos.

O que podemos sugerir a partir deste conjunto de argumentos articulados é que a cidade não pode ser apreendida apenas por sua organização interna. É preciso que façamos uma leitura integrada entre um exame que privilegia o intraurbano e outro que enfoque os processos urbano-regionais e globais. No dizer de Santos (1994), é fundamental reconhecer de

forma articulada a economia política da cidade e a economia política da urbanização, pois a urbanização não é apenas um fenômeno social, ou político, ou econômico, mas é também um fenômeno espacial. De uma maneira geral, a economia política da cidade corresponde à forma como a cidade se organiza frente à produção e como os diversos sujeitos da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade. Por outro lado, a economia política da urbanização considera a divisão social do trabalho que, em conjunto com a divisão territorial do trabalho, resulta na distribuição de pessoas, objetos e relações no espaço regional. Trata-se, portanto, de um nível de análise que aborda a urbanização como um fenômeno regional, com especificidades e particularidades.

### **Santarém e a produção do urbano-regional: O Baixo Amazonas entre resistências e transformações**

A imagem que se construiu historicamente sobre essa região amazônica é um tanto contraditória, uma vez que se estabelece um consenso de caracterização da mesma enquanto um espaço homogêneo seja em termos naturais, seja do ponto de vista social e cultural. No entanto, a Amazônia está longe de ser homogênea e singular; fato este que se percebe através da configuração e organização do espaço regional e, principalmente, através dos sujeitos que o produzem.

Esse mesmo pensamento de homogeneização entende que a urbanização ocorre através de um processo único, desconsiderando as particularidades dos diversos lugares do espaço regional, assim como os diferentes processos de formação de cidades, que permitem o surgimento das mesmas tanto à beira da estrada como à beira do rio. Nesse sentido, buscamos entender o processo de urbanização amazônica, considerando suas especificidades e principalmente a transformação pela qual passou o urbano na região.

Os primeiros núcleos urbanos amazônicos têm suas formações ligadas à dinâmica do rio, uma vez que este se apresentava enquanto estruturador da vida econômica, política, cultural e social das cidades. Isto ocorre, principalmente, uma vez que o processo de ocupação e dominação do território amazônico, ainda no período colonial, deu-se através dos rios, por meio daquilo que Gonçalves (2001) chama de controle das águas, pois as atividades econômicas regionais se desenvolviam tendo o rio como base estratégica de circulação de bens, serviços e pessoas. Nesse sentido, é possível verificar atividades como a exploração das drogas do sertão, a expansão da agricultura comercial e ainda a exploração do látex. Estas e outras atividades proporcionaram o surgimento de diversas cidades localizadas às margens dos principais rios.

A partir da década de 1960 algumas transformações ocorreram e acabaram repercutindo diretamente na configuração das cidades regionais e, conseqüentemente, intensificaram o processo de urbanização. A partir desse momento, a urbanização amazônica começou a apresentar estreitas relações com a intervenção estatal e a Região aparece no centro das preocupações nacionais, que direcionava para a mesma, políticas que visavam à ocupação, integração e desenvolvimento regional. Em termos de integração, temos a instalação de redes viárias no território, com a abertura de rodovias que cortam a Região, a exemplo da BR-010 (Belém-Brasília), da BR-163 (Cuiabá-Santarém), da BR-364 (Cuiabá-Porto Velho) e da BR-222 (Transamazônica). Temos ainda a instalação de redes enérgicas e de telecomunicações, e as políticas de incentivo à migração induzida e financiada pelo Estado, que visava ocupar o chamado “vazio demográfico”. Em termos de desenvolvimento, apresentam-se os incontáveis incentivos e isenções fiscais direcionadas às empresas que se pretendia atrair para a Região, como empresas ligadas à indústria agropecuária e mineral, e ainda as grandes obras de infraestrutura, entre as quais se destacam a construção de hidrelétricas e a construção de portos.

Com isso, verifica-se a expansão de uma fronteira econômica na região e a estruturação territorial para que o grande capital tenha condições de se instalar e se reproduzir na mesma. É com essa intenção que se expande uma fronteira agropecuária, na qual se destaca a criação de gado e, mais recentemente, a expansão da produção de grãos, devido ao aumento na demanda de produtos agrícolas no mercado internacional e, pelo incentivo, quase que obsessivo, do governo brasileiro em elevar as exportações nacionais. Observa-se ainda a expansão da fronteira mineral, com grandes empresas mínero-metalúrgicas, que se instalaram em diferentes pontos da Região; e ainda, mais recentemente, a expansão de uma fronteira tecnocológica, ligada a uma valorização do capital natural e que demonstra uma nova forma de percepção da natureza, que deixa de ser vista simplesmente como recurso inesgotável a ser explorado. Agora ela se torna fonte de poder, recurso estratégico, reserva de valor para a biociência e para a biotecnologia (BECKER, 1990).

Santarém é a terceira cidade mais populosa do Estado do Pará, destacando-se no contexto regional tendo em vista seu papel econômico e político. Está localizada na margem direita do rio Tapajós, na confluência com o rio Amazonas e pertence à mesorregião do Baixo Amazonas, que é formada por três microrregiões (Óbidos, Santarém e Almerim). Essa cidade tem sua formação ligada ao contexto colonial, uma vez que surge a partir de aldeamento indígena dos tapajó. Durante a política pombalina de ocupação e defesa do território amazônico no século XVIII, foi elevada à categoria de vila e rebatizada com o nome

“Santarém”, seguindo a lógica implementada naquele momento pelo Império, o de usar topônimos portugueses para as vilas e cidades formadas (PEREIRA, 2004).

Se tomarmos como base os diversos contextos que caracterizaram a realidade santarena, podemos afirmar que, historicamente, esta cidade se desenvolve a partir de atividades ligadas ao rio, sendo este estruturador da vida econômica, política e sociocultural da mesma. Assim, do ponto de vista do espaço urbano, percebemos que o rio sempre foi o vetor principal da estruturação interna da cidade.

Algumas atividades que se desenvolveram ao longo da história de Santarém nos ajudam a visualizar esse processo. Durante o período que compreende da segunda metade do século XVII até o final da primeira metade do século XVIII, o espaço amazônico era organizado a partir de estratégias de dominação e controle do território, as quais tinham como base a edificação de fortes, que desempenhavam as funções de defesa, penetração e conquista do território, além da criação de aldeias missionárias, sobre as quais as ordens religiosas possuíam total controle social e econômico. A partir das aldeias, os índios, sob o domínio da igreja, percorriam os vales da região explorando as “drogas do sertão”, beneficiando economicamente as ordens religiosas. Em Santarém essa atividade se desenvolveu tendo como base a mão de obra dos índios tupaius, que habitavam a região quando da chegada das ordens missionárias, e ainda por caçadores e pescadores. É nesse contexto que ganha destaque a cultura do cacau, que foi a base econômica de Santarém por muitos anos (REIS, 1979).

Mesmo predominando a prática do extrativismo nessa região, não podemos ignorar que, ao longo do século XIX, a economia local também se caracterizou pelo surgimento da agricultura e do comércio. Mas, de fato, o produto que mais se destacou nesse momento foi a borracha, atividade que se estendeu de 1850 a 1920. Nesse período, vários seringais surgiram ao longo do Tapajós, onde a borracha foi sendo explorada à medida que ganhava importância no mercado internacional. A região do Tapajós se manifestou de forma intensa na extração do *látex*:

Em Santarém, criava-se um dos mais fortes centros para a operação. De lá saíam os grupos que iam fazer a produção nos seringais. Lá se localizavam casas comerciais que incentivavam a ofensiva, financiando as expedições descobridoras e exploradoras (REIS, 1979, p. 168).

O crescimento da produção gomífera na região do Tapajós intensificou o crescimento demográfico na mesma, principalmente nos seringais. No entanto, quando começou a exploração da borracha no Acre, os seringais do Tapajós entram em declínio. Santarém se manteve nesse contexto como entreposto comercial entre as capitais Belém e Manaus, dada a importância de seu porto para a Região.

A partir da década 1910, a região amazônica passou por um momento de estagnação econômica, que refletiu diretamente nos centros urbanos, uma vez que muitos deles sofreram um declínio no crescimento populacional, pois o fluxo migratório para a Região reduziu consideravelmente. No entanto a partir de 1930, a cidade voltou a apresentar crescimento econômico e populacional, em virtude da cultura da juta, introduzida e difundida nas várzeas do Amazonas pelos migrantes japoneses.

Na década de 1940 esta cidade já era a terceira da Amazônia com uma população de 7.527 habitantes, que em 1950 ascendeu para 14.061, o que lhe garantiu o terceiro lugar na rede urbana regional (CORRÊA, 1989). Além do crescimento demográfico, podemos perceber a implantação de uma série de objetos no espaço da cidade, entre estes temos a inauguração do primeiro estabelecimento bancário em Santarém, a sub-agência do Banco do Brasil S/A, em julho de 1940; a criação do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), através de acordo firmado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos da América do Norte, em 1942 (FONSECA, 1996).

Associadas a estas, outras atividades econômicas se desenvolvem no Município de Santarém, como a produção madeireira, consideravelmente rentável, uma vez que 50% das exportações locais estavam relacionadas a esta prática. O aumento das exportações estava ligado também ao arroz, ao algodão e às sementes oleaginosas utilizadas na indústria de cosméticos e de perfumes (AMORIM, 1999).

O processo de ocupação e produção do espaço amazônico, a partir das décadas de 1950 e 1960, sofre profundas transformações. Neste período temos o desenvolvimento regional com a expansão da fronteira econômica que possuía estreitas ligações com a intervenção estatal. O crescimento urbano regional passa a ter como base um projeto nacional de desenvolvimento econômico, projeto este que busca uma inserção do Brasil na economia mundial através da modernização nacional e atração das atividades produtivas para o centro do País (MONTEIRO; COELHO, 2004).

Nesse sentido, o processo de ocupação regional seguiu as prioridades do governo federal, que buscou viabilizar a ocupação de terras com base num projeto de integração nacional, manifestado, entre outras políticas, através da implantação de redes de integração espacial, como a abertura de redes rodoviária, energética e de telecomunicação (BECKER, 1990). Com isso, temos a abertura de rodovias, a exemplo da BR-163, que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA). Essas transformações são verificadas também no padrão de organização do espaço amazônico, que, a partir de então, não terá mais o rio como único estruturador da expansão econômica regional.

A urbanização amazônica neste período apresenta profundas relações com a intervenção estatal, através de um projeto de desenvolvimento da fronteira urbana regional que foi assegurado por estratégias como o controle da terra, o incentivo à migração induzida e financiada pelo Estado, os incentivos fiscais e créditos especiais à baixos juros para subsidiar a implantação de empresas agropecuárias nacionais e multinacionais. Em síntese, temos a região amazônica como centro das preocupações nacionais, sendo, assim, alvo para uma política de integração, ocupação e desenvolvimento regional. Nesse projeto de integração e ocupação do espaço amazônico, o Estado atua criando condições de apropriação privada de terras devolutas por grupos que detêm o capital, configurando na região uma situação de monopólio da terra. Ainda nesse contexto, o Estado desenvolveu programas de distribuição de terras em locais estratégicos para atrair contingente populacional.

Isso incentivou também o avanço de uma fronteira agrícola, representada por frentes pioneiras e fazendeiros, maximizada com a construção das estradas. Estes produtores foram atraídos para a região pelo baixo custo da terra e pelas potencialidades do solo para a produção de grãos, entre os quais se destaca a soja, especificamente na região do Baixo Amazonas, que ocorre a partir de investimentos privados estimulados pela intervenção estatal.

O governo do Pará, em 1996, antecipando um possível asfaltamento da BR-163, contratou a Agrária Engenharia Consultoria S/A para estudar a viabilidade da agricultura industrial no polo Santarém. Seguindo as recomendações dessa consultoria, foi implantado um projeto piloto de cultivo de soja (COSTA, 2011, p. 74).

Com o resultado de estudos de zonamento agroecológico que comprovavam a viabilidade das terras na microrregião de Santarém para a produção da soja, começaram as divulgações deste potencial agrícola entre os grandes produtores de grãos do Mato Grosso (PUTY, 2007). A região do Baixo Amazonas apresenta características que se mostram interessantes para a expansão destas atividades agrícolas, pois além da potencialidade de suas terras, apresenta, ainda, grande facilidade de escoamento da produção, seja pelos rios ou pelas estradas. É nesse sentido que, a partir de 1999, com o arrendamento de lotes nas proximidades do porto, passou a operar a empresa multinacional Cargill Agrícola S/A<sup>3</sup>, numa área de 4.545 hectares, exportando parte da produção de grãos de Mato Grosso e tendo como eixo de escoamento terrestre a rodovia federal Cuiabá-Santarém (BR-163). A localização do porto está em ponto estratégico, pois ao facilitar o escoamento de grãos, resulta no barateamento dos custos de produção (PEREIRA, 2004).

---

<sup>3</sup> O Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill Agrícola S.A. foi construído para escoar parte da soja adquirida pela Cargill na região Centro-Oeste do País. Iniciou sua operação em abril de 2003, após a aquisição de direito de arrendamento de uma área no Porto Público de Santarém, pelo prazo de 25 anos, prorrogável por igual período.

Contudo, nessa expansão das lavouras de soja no Estado do Pará, apoiadas pelo grande estoque de terras favoráveis à implantação da agricultura industrial, a preços reduzidos, observa-se recorrência de alguns mecanismos ilícitos, como a grilagem<sup>4</sup> de terra, a violência contra o agricultor familiar, povos e comunidades tradicionais que não raras vezes têm sido expropriados de seus territórios, o que vem provocando o deslocamento de muitas famílias para área urbana da cidade de Santarém, conduzindo esta a um crescimento populacional nos bairros periféricos e com isso acentuando a espoliação urbana nos mesmos (COSTA, 2011).

Associado a estes processos e no sentido de viabilizar o desenvolvimento de novas atividades econômicas, a partir da década de 1970, redes técnicas foram instaladas, no qual as redes de energia elétrica se destacam. Primeiramente, em agosto de 1977, foi inaugurada a usina hidrelétrica do Curuá-Una, juntamente temos a abertura da rodovia que possui o mesmo nome da Usina hidrelétrica, estrada responsável de interligá-la à cidade. A usina de Curuá-Una foi construída para substituir o sistema de fornecimento de energia que até então consistia em um equipamento gerador de energia, adquirido pela prefeitura municipal. Este tinha capacidade para 160HP e estava instalado na Usina Municipal de Eletricidade, que funcionava desde 1937.

A energia fornecida por este sistema era insuficiente e de pouca qualidade para atrair atividades econômicas (AMORIM, 1999). Foi apenas no fim da década de 1990, que chega a Santarém um projeto, orçado em torno de R\$ 250 milhões, que visava a estender a energia gerada pela usina hidrelétrica de Tucuruí para o oeste do Pará atendendo a 12 municípios desta região, o Sistema de Transmissão do Oeste do Pará (TRAMOESTE). Este projeto, em primeira instância, objetivou a chegada da energia elétrica em Altamira. Na segunda etapa, o linha atingiu o Município de Rurópolis e, a partir deste ponto, a energia foi levada a Itaituba e a Santarém, diminuindo nestes locais com o racionamento de energia que chegava a durar até 18 horas diárias, o que impossibilitava a implementação de empreendimentos de grande porte na Região.

A partir de então a Região do baixo amazonas presencia a expansão de lógicas econômicas que representam relações verticais, no qual se destacam políticas desenvolvimentistas que incentivam o asfaltamento da rodovia federal Cuiabá-Santarém (BR 163), a instalação de grandes empresas multinacionais como o porto da Cargill, o incentivo à navegação comercial, e, ainda, a construção de usinas hidrelétricas ao longo do Tapajós e de seus afluentes.

---

<sup>4</sup> Esta prática tem sido facilitada “por uma rede de agentes com influências em cartórios e órgãos públicos que, apoiados em atos normativos/jurídicos, buscam revestir de regularidades a aquisição ilegal de terras, configurando uma teia de mecanismo de transferência ao domínio privado de grandes extensões territoriais de terras públicas” (COSTA, 2011, p. 70)

Os estudos de inventário que mediram o potencial de futura exploração hidrelétrica do Rio Tapajós, realizado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL, 2009), revelam que a Bacia do Tapajós, incluindo o afluente Jamanxim, tem potencial para a construção de sete usinas hidrelétricas, que somadas poderão gerar 14.245 megawatts (MW). A maior delas, com capacidade para 6.133 MW, deverá se chamar São Luiz do Tapajós. As eclusas nas barragens resolvem os problemas dos desníveis e aumentam o nível da água à montante das mesmas, o que possibilita a expansão da navegação comercial que escoar a produção de grãos, incentivando, com isso, o crescimento do agronegócio. Assim, as hidrelétricas, além de participarem desse processo como fontes de energia para atender aos grandes empreendimentos, representam uma estratégia de expansão do agronegócio, uma vez que a construção de barragens na bacia do Tapajós irá aumentar o nível da água nos trechos encachoeirados do mesmo, melhorando com isso a navegabilidade e, portanto, facilitando a exportação dos grãos.

Vale ressaltar que esse conjunto de iniciativas se liga a projetos estruturantes pensados pelo Estado para viabilizar investimentos privados. Um primeiro projeto a ser destacado é a Iniciativa de Integração da Regional Sul-Americana (IIRSA) que, segundo Castro (2009), é um programa, cujo início se dá no ano 2000, momento em que representantes de doze países da América Latina reuniram-se para a construção de um plano de integração física de dimensões continentais. A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

[...] segue uma política convencional, de integração pela infraestrutura (rodovias, pontes, ferrovias e energia), no mesmo eixo tradicional de abertura para mercados de países desenvolvidos e da China, identificando instrumentos de financiamento, dos quais o BNDES passaria a ter um papel decisivo. Considerando que a América do Sul tem um excedente de energia, com o potencial de seus rios e jazidas minerais, ela poderia garantir a “segurança energética”, figura considerada prioritária na política externa brasileira na América do Sul. (CASTRO, 2009, p. 118)

Vale ressaltar que o espelho estratégico da IIRSA no Brasil é claramente o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), sendo, portanto, notável a semelhança entre os mesmos. Esta relação de proximidade se dá pelas concepções acerca do que vem a ser desenvolvimento, a partir da ideia de crescimento econômico, e, também, pelo direcionamento dos investimentos aos mesmos setores, a saber: energia, telecomunicação e transporte. Desse modo, Castro (2009) afirma que o Programa de Aceleração do Crescimento precisa ser compreendido na sua relação com o projeto de integração sul-americana, em outros termos:

Ambos estão articulados pela mesma concepção de *eixos de integração e desenvolvimento*. A IIRSA em nível sul-americano, como bloco regional, e o PAC em nível nacional. Do ponto de vista formal, são programas integrados (CASTRO, 2009, p. 138).

Logicamente que esse conjunto de iniciativas que colocam o Estado como central para a viabilização de investimentos privados, particularmente na Amazônia, liga-se a um conjunto de interesses de setores hegemônicos da economia brasileira, principalmente ligados ao agronegócio e à mineração. Nestes termos, esse conjunto de infraestruturas se liga à expansão dessas atividades como via de desenvolvimento escolhida pelos governos sulamericanos. Esse arranjo de relações, particularmente na Amazônia e especificamente no Baixo Amazonas, mostra-se na articulação entre projetos de infraestrutura capitaneados pelo Estado e a expansão dos grãos (soja, milho, arroz etc.), bem como na expansão da extração mineral, como no caso da bauxita explorada pela empresa *Aluminum Company of America* – ALCOA no Município de Juruti. Este processo provoca grande pressão em territórios apropriados por populações tradicionais, comunidades camponesas, dentre outras, como nos apresenta Almeida (2011) ao afirmar que

os interesses dos agronegócios (soja, cana-de-açúcar, dendê, eucalipto, pecuária e carvoarias atreladas as guseiras), combinados com ações de mineradoras e grandes projetos de infraestrutura (rodovias, barragens, hidrovias, aeroportos, portos) e com medidas governamentais ditas de ‘regularização fundiária’ estão pressionando mais diretamente as terras tradicionalmente ocupadas (ALMEIDA, 2011, p.36)

Estamos falando, portanto, do que Almeida (2009) denomina de agroestratégias, ou seja, um conjunto de discursos e alocações, de mecanismos jurídico-formais e de ações ditas empreendedoras, que abrangem tanto estudos de projeção sobre oscilações de mercado e ajustes na carga tributária de alimentos e insumos utilizados na produção alimentar, quanto a medidas regulamentares e atos de diferentes agências financeiras e entidades ligadas aos grandes empreendimentos agropecuários. Dessa forma, estas agroestratégias, compreendem iniciativas para remover os obstáculos jurídico-formais à expansão do cultivo de grãos; reforçam a finalidade de influir nas políticas governamentais, com seus planos, programas e projetos para o setor agrícola; orientam iniciativas localizadas de implantação de empreendimentos agroindustriais; compreendem empreendimentos que são caracterizados por suas inovações tecnológicas, pela demanda de imensas extensões de terras aráveis e por uma racionalidade gerencial do mercado de *commodities*, e ainda por desconsiderar a lógica de utilização dos recursos naturais pelas unidades de trabalho familiar e pelos povos e comunidades tradicionais.

Nas cidades da Amazônia, especificamente em Santarém, nosso foco de análise, estas novas dinâmicas que representam uma modernização do espaço acabam impondo padrões de circulação que determinam o aparecimento de novas atividades, bem como o desaparecimento de outras, da mesma forma estabelece impactos, a partir da desarticulação de atividades e conseqüentemente dos modos de vida. Difunde valores, comportamentos e estilos de uma sociedade urbana marcada pela satisfação das necessidades socialmente elaboradas pela ideia de modernidade, o que vai de encontro às necessidades básicas à reprodução da vida. A imposição deste modo de vida urbano imposto a Santarém pela produção de uma cotidianidade, escapam à sua história e à cultura local, o que faz desta refém de uma lógica que está distante da vida cotidiana de seus sujeitos. Nesse sentido, são temporalidades e espacialidades alheias ao lugar e projetadas para o mundo visando a atender interesses de determinados segmentos da sociedade.

### **Considerações finais**

A realidade de Santarém revela tanto na esfera dos processos urbanos-regionais como intraurbanos, que sua organização se liga a um complexo conjunto de relações que, de um lado, demonstram dinâmicas de modernização responsáveis pela definição de padrões de organização do espaço urbano diferenciados e, de outro, apontam para permanência de objetos espaciais e interações sociais ligadas a formas de organização do urbano mais tradicionais na Amazônia.

Nesse sentido, falar de urbanização amazônica pressupõe entender uma forma de uso do tempo e do espaço se impondo às temporalidades e espacialidades outras construídas por um contato/dependência com o rio, com a estrada, com a floresta, com a terra, com a aldeia etc. Isto significa dizer que começa a se instalar na realidade amazônica uma forma urbana que como argumenta Lefêbvre (2001), traduz-se tanto mentalmente, na simultaneidade de acontecimentos e de percepções que se densificam e intensificam-se, como socialmente, no encontro de atos, de atividades, de produtos e de obras.

A reflexão sobre a produção do urbano na Amazônia a partir de uma cidade média e de grande centralidade urbana na região do oeste do Pará, somos conduzidos a compreensão de uma especificidade do urbano-regional, que, sintetiza o conjunto de relações, através da coexistência de diferentes tempos históricos, diferentes formas de uso do espaço, diferentes perspectivas de mundo. Elementos esses que se refletem na dinâmica de reprodução do urbano regional, revelando, com isso, a complexidade do urbano amazônico.

O que nos remete necessariamente a uma leitura das transformações que esta Região vem sofrendo ao longo principalmente das últimas décadas, realizadas em escalas mais amplas, a partir das agroestratégias apontam mudanças que não envolvem apenas os espaços da produção agrícola, mais ainda os espaços urbanos mostrando que os mesmos estão interrelacionados, numa interface do rural e urbano na Amazônia. Com base nisso, pensamos que algumas reflexões sobre as agroestratégias, devem estar para além da desterritorialização de populações tradicionais e camponesas, envolvendo também os impactos destas nas dinâmicas de reestruturação das cidades.

### Referências Bibliográficas:

ALMEIDA, A. W. B. et al. *Capitalismo globalizado e recursos territoriais: fronteiras da acumulação no Brasil*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010.

BECKER, B. K. *Amazônia*. São Paulo: Ed. Ática, 1990. (Série Princípios).

\_\_\_\_\_. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. 2. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1989.

FONSECA, W. D. da. *Santarém: momentos históricos*. 4. ed. Santarém (PA): Gráfica e Editora Tiagão, 1996.

GONÇALVES, C. W. P. *Amazônia, Amazônias*. São Paulo: Contexto, 2001.

LEFEBVRE, H. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

\_\_\_\_\_. *O direito a cidade*. São Paulo: Centauros, 2001.

REIS, A. C. F. *Santarém: seu desenvolvimento histórico*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

SANTOS, M. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2006.

TRINDADE JR., S. C.; ROCHA, G. M. *Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002.

ALMEIDA, A. W. B. A reconfiguração das agroestratégias: novo capítulo da guerra ecológica. In: SAUER, S.; ALMEIDA, A. V. B. (Org.). *Terras e territórios na Amazônia: demandas, desafios e perspectivas*. Brasília: Editora da UnB, 2011. p. 27-44.

CASTRO, E. D. Integração Sul-Americana do IIRSA Visão do Estado e dos Atores da Pan-Amazônica In: ALMEIDA, A. V. B.; CARVALHO, G. (Org.). *O Plano IIRSA na visão da sociedade civil Pan-Amazônica*. Belém: FASE; COMOVA; UFPA, 2009.

COSTA, F. de A. Trajetórias tecnológicas, territórios e mercado de terras na Amazônia. In SAUER, S. & ALMEIDA, W. (org). Terras e territórios na Amazônia: demandas, desafios e perspectivas. Brasília. Editora Universidade de Brasília, 2011.

MALHEIRO, B. C. P; TRINDADE JR., S. C. Entre rios, rodovias e grandes projetos: mudanças e permanências em realidades urbanas do Baixo Tocantins (Pará). In: TRINDADE JR., S. C; CARVALHO, G. *Pequenas e médias cidades na Amazônia*. Belém: UFPA, 2008.

AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA – ANEEL. *Despacho Nº 1.887*, de 22 de Maio de 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

PUTY, C. A. C. B. Agricultura empresarial mecanizada. In: *Zonemaneto-Ecológico Econômico da área de influência da rodovia da BR-163 (Cuiabá-Santarém): gestão territorial*. V. 1: Diagnóstico do meio socioeconômico, jurídico e arqueologia. Belém: Embrapa, Amazônia Oriental, 2007. p. 229-252.

CORRÊA, R. L. *A periodização da rede urbana amazônica*. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

LIMONAD, E. Espaço-tempo e urbanização: algumas considerações sobre a urbanização brasileira. In *Revista Cidades*, Vol. 5, nº8, 2008, pp. 243-261.

MONTEIRO, M. A.; COELHO, M. C. N. As políticas Federais e reconfigurações espaciais na Amazônia. *Novos Cadernos NAEA*. Belém: NAEA/UFPA, v.7, n. 1, 2004.

PEREIRA, J. C. M. A urbanização da Amazônia e o papel das cidades médias na rede urbana regional. In: CARDOSO, A. C. D. *O rural e o urbano na Amazônia: diferentes olhares em perspectivas*. Belém: Ed. UFPA, 2006.

PEREIRA, J. C. M. *Importância e significado das cidades médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)*. 2004. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/UFPA., Belém.

SILVA, C. A. da. *Crescimento urbano e periferação em Santarém: estudo do bairro do Amparo*. 2001. Monografia (Curso de Graduação em Geografia), Universidade Federal do Pará, Belém.