



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO PARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E EDUCAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

FRANCISCO DE ASSIS DA SILVA LOPES

**REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE
INTERMUNICIPAL: o ônibus rural e a centralidade de
Castanhal-PA**

**Belém-Pará
2023**



FRANCISCO DE ASSIS DA SILVA LOPES

**REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE
INTERMUNICIPAL: o ônibus rural e a centralidade de
Castanhal-PA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de ciências sociais e da educação da Universidade do Estado do Pará, para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Jorge Nogueira de Castro.

BELÉM/PA

2023

FRANCISCO DE ASSIS DA SILVA LOPES

**REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE
INTERMUNICIPAL: o ônibus rural e a centralidade de Castanhal-
PA**

Data da Defesa: 02 / 05 / 2023.

Banca examinadora:

_____ - Orientador

Prof. Dr. Carlos Jorge Nogueira de Castro

Universidade do Estado do Pará (UEPA)

_____ - Membro Interno

Professor Dr. Willame Oliveira Ribeiro

Universidade do Estado do Pará (UEPA)

_____ - Membro Externo

Professor Dr. João dos Santos Carvalho

Universidade Federal do Pará (UFPA)

BELÉM/PA

2023

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
Biblioteca do CCSE/UEPA, Belém - PA

Lopes, Francisco de Assis da Silva

Reestruturação do transporte intermunicipal: o ônibus rural e a centralidade de Castanhal-PA / Francisco de Assis da Silva; orientador Carlos Jorge Nogueira de Castro. – Belém, 2023.

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade do Estado do Pará. Programa de Pós-graduação em Geografia. Belém. 2023.

1. Transporte urbano-Castanhal-PA. 2. Transporte rural-Castanhal-PA. 3. Rede de transporte-Castanhal-PA. I. Castro, Carlos Jorge Nogueira de. II. Título.

CDD. 23º ed. 388

Regina Coeli A. Ribeiro – CRB-2/739

AGRADECIMENTOS

Dedico meus sinceros votos de agradecimentos a todos que direta ou indiretamente contribuíram para que eu pudesse conquistar e/ou realizar mais um sonho em minha vida - jornada educacional e profissional. Início por aquele que sempre me deu força, onde a sua presença se manifesta por um sentimento chamado FÉ e CORAGEM, amparando-me todos os dias através do seu afeto, amor, carinho, compreensão e todos os outros sentimentos bons que sempre desejou o meu bem nessa trajetória, mostrando que juntos podemos alcançar os objetivos que almejamos na vida, e que as suas realizações são apenas questão de empenho e tempo a Deus.

À minha família, agradeço imensamente pela presença de todos e confiança depositada, em especial à minha querida mãe Maria Antonia da Silva, avó Maria das Dores de Lima (atualmente encontra-se com 101 anos de vida) e à namorada Valdeize de Sales Marques, as quais, durante o percurso do curso de pós-graduação, deram-me força para persistir e jamais desistir do meu sonho, independente das situações difíceis e felizes, apoiando-me e querendo o meu melhor, assim como contribuíram para a concretização deste trabalho, e sempre estiveram presentes em momentos decisivos da pesquisa.

É importante salientar que a minha mãe e avó, atualmente, exercem o papel de pai também, pois há quase 9 anos o meu pai veio a falecer, um guerreiro chamado Francisco Aurelio Lopes, cuja profissão era padeiro. Tive a oportunidade de ver como o seu filho nessa encarnação foi uma pessoa que sempre me apoiou e quis o melhor para mim, da sua forma que jamais vou esquecer. Gostaria muito de sua presença física hoje, porém acredito que onde estiver, sem dúvida, estará bastante feliz com mais uma conquista do seu filho, na verdade, uma conquista nossa, que agora não é apenas graduado em licenciatura plena em geografia, e sim mestre em geografia.

E não posso deixar de agradecer também aos grandes amigos que a vida deu-me, bem como a doutrina espírita me ofereceu nessa trajetória - a Jocelena Ferreira, Rosângela Garcia, Reinaldo Carrenho e sua esposa Cecília Carrenho (falecida em Setembro de 2022, mas que estará sempre eu meu coração e, que jamais esquecerei das nossas conversas, conselhos e carinho por mim), pessoas que, desde o ensino fundamental, médio e posteriormente na graduação, acreditaram no meu potencial, e

que hoje não detemos apenas de uma relação de grandes amigos, mas de pais e filho, o que faz, atualmente, fortalecer a cada dia o carinho e o respeito que temos um pelo o outro, e que serão a todo momento importante em meu convívio familiar.

À Escola Municipal Irene Rodrigues Titan (Castanhal), Escola Estadual Professor Benicio Lopes (Castanhal) e, a Escola Estadual Professora Antonia Rosa (São João da Ponta) agradeço imensamente a direção e coordenação de cada uma pela compreensão quando precisei me ausentar para participar das aulas do mestrado, da qualificação, da orientação com o professor Carlos Jorge Nogueira de Castro e, de eventos relacionado ao mesmo, essa compreensão foi importante para que pudesse ter alcançado o objetivo.

Agradeço também à Universidade do Estado do Pará (UEPA), que muito bem me acolheu desde a graduação, agradeço ao grande AMIGO e Professor Dr. Carlos Jorge Nogueira de Castro, o qual foi orientador no processo de graduação (período de discente no campus X, município de Igarapé-Açu de 2015 a 2018) e atualmente orientador no programa de pós-graduação, bem como o coordenador do GEOCAM - GRUPO DE ESTUDOS E OBSERVAÇÃO CARTOGRÁFICA DA AMAZÔNIA ao qual faço parte desde o ano de 2017, pela a oportunidade de realizarmos juntos a pesquisa no que possibilitou, por meio de discussões, orientações (on-line e presencial) e produções que me conduziram em frente à pesquisa, possibilitando-me conhecê-lo um pouco mais e compartilhar experiências que só podem ser vivenciadas na ciência geográfica.

Ao AMIGO E PROFESSOR DR. CARLOS JORGE NOGUEIRA DE CASTRO, o seu acreditar na minha capacidade, que às vezes nem eu acreditei. Isso criou impulsos para a realização de uma pesquisa que com toda certeza não vai ser um trabalho a mais em uma prateleira de biblioteca, ou um arquivo digital da universidade que venha me conceder a titularidade de mestre, mas sim uma pesquisa que auxiliará os próximos discentes da graduação ou pós-graduação, possibilitando-os um olhar mais crítico pela Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017) através do sistema de transporte de ônibus rural e urbano e a centralidade do município de Castanhal.

O seu jeito calmo e paciente, com determinadas situações de puxões de orelha, e, sem dúvida, necessário para o avanço da dissertação, disse-me palavras

verdadeiras e de grande valor que auxiliou na produção da pesquisa, mostrando a importância da realização da análise acadêmica, bem como no amadurecimento pessoal, palavras estas que levarei para a minha vida profissional, a minha total admiração pelo profissional que és, pela responsabilidade que tem e pelo grande amigo que se tornou.

Enfim, agradeço a todos os professores que passaram pela turma 2021 do programa de pós-graduação em geografia da Universidade do Estado do Pará (UEPA), pois cada um contribuiu de maneira significativa para que ocorresse a minha formação, a todos vocês meus sinceros sentimentos de gratidão. Agradeço também aos colegas do programa, 2 anos de muito aprendizado com cada membro da turma, que, com toda certeza, as amizades que aqui foram construídas prevaleceram por muito tempo. Por último, agradeço àqueles que depositaram uma palavra de carinho, de incentivo e de alegria durante essa caminhada, fazendo com que mais um sonho fosse transformado em realidade, e nesse trabalho realizado. Meus sinceros votos de Gratidão!

LOPES, Francisco de Assis da Silva. **REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL: o ônibus rural e a centralidade de Castanhal-PA.** 2022. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade do Estado do Pará (PPGG / UEPA).

RESUMO

O sistema de transporte rural e urbano de passageiros e cargas na Região Geográfica Imediata de Castanhal (RGIC, IBGE, 2017) vem se expandindo na região, destacando-se a sua interação e mobilidade ao espaço central da feira de Castanhal. A pesquisa aborda a circulação e os fluxos convergidos para a cidade polo da região que promovem diferentes intensidades nas dinâmicas econômica, social e política, apresentando, assim, múltiplos conflitos motivados por interesses entre agentes do espaço urbano e dos espaços rurais. A pesquisa utiliza um acervo de informações que passaram por tratamento em um Sistema de Informação Geográfica (SIG), bem como de um aporte metodológico com a releitura de clássicos da análise geográfica, como Milton Santos (2009), Roberto Corrêa (1995), Ana Carlos (2007), perpassando por referenciais recentes no âmbito da leitura dos transportes e seus papéis na redefinição das estruturas econômicas, políticas e sociais. Os resultados da pesquisa apontam para a compreensão dos fluxos que permitirão compreender os efeitos da reestruturação da rede de transporte rural e urbano a nível rodoviário e de baixo percurso, articulada à cidade de Castanhal, e sua desestruturação nos últimos anos.

Palavras-chave: Transporte; Rural; Urbano; Fluxos; Castanhal.

LOPES, Francisco de Assis da Silva. **RESTRUCTURING OF INTERMUNICIPAL TRANSPORT:** the rural bus and the centrality of Castanhal-PA. 2022. Dissertation (Master in Geography) - Graduate Program in Geography, University of the State of Pará (PPGG / UEPA).

SUMMARY

The rural and urban passenger and cargo transport system in the Immediate Geographical Region of Castanhal (RGIC, IBGE, 2017) has been expanding in the region, highlighting its interaction and mobility to the central space of the Castanhal fair. The research addresses the circulation and converged flows to the hub city of the region that promote different intensities in the economic, social and political dynamics, thus presenting multiple conflicts motivated by interests between agents of urban space and rural spaces. The research uses a collection of information that has undergone treatment in a Geographic Information System (GIS), as well as a methodological contribution with the rereading of classics of geographic analysis, such as Milton Santos (2009), Roberto Corrêa (1995), Ana Carlos (2007), going through recent references in the scope of the reading of transport and its roles in the redefinition of economic structures, political and social. The results of the research point to the understanding of the flows will allow us to understand the effects of the restructuring of the rural and urban transport network at the road and low-route level, articulated to the city of Castanhal, and its disorganization in recent years.

Keywords: Transportation; Rural; Urban; Streams; Chestnut; Castanhal.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1: Reestruturação dos transportes na RGI Castanhal 2010 ao contexto atual (2022).	17
Figura 2: Modelo de ônibus rural e urbano que interliga Castanhal/PA.....	57
Figura 3: Ônibus rural e urbano a caminho do município de Castanhal pela PA-136.....	58
Figura 4: Caracterização de ônibus rural e urbano - utilizado na feira (CEASA) de Castanhal.	58
Figura 5: Ônibus rural e urbano - utilizado pela agrovila Iracema.....	59
Figura 6: Ônibus rural urbano - utilizado pela agrovila Boa Vista.....	59
Figura 7: Área de circulação das pessoas na feira (CEASA) do município de Castanhal. ..	60
Figura 8: Comunidades e rotas rurais-urbanas de São João da Ponta.	65
Figura 9: Ônibus rural e urbano - utilizado pelo município de São João da Ponta.....	67
Figura 10: Comunidades e rotas rurais-urbanas de Marapanim.....	68
Figura 11: Ônibus rural e urbano - utilizado pelo município de Marapanim.....	70
Figura 12: Comunidades e rotas rurais-urbanas de Terra Alta.	72
Figura 13: Comunidades e rotas rurais-urbanas de São Francisco do Pará e Igarapé-Açu.	74
Figura 14: Ônibus rural e urbano - utilizado pelos municípios de São Francisco do Pará e Igarapé-Açu.....	75
Figura 15: Comunidades e rotas rurais-urbanas de Inhangapi e São Miguel do Guamá.....	77
Figura 16: Ônibus rural e urbano - utilizado pelos municípios de Inhangapi e São Miguel do Guamá.	77
Figura 17: Comunidades e rotas rurais-urbanas de Castanhal.....	79
Figura 18: Ônibus rural e urbano - utilizado pelas comunidades e agrovilas de Castanhal.	79
Figura 19: Horários dos agentes econômicos na CEASA.....	91
Figura 20: Espaço da CEASA em Castanhal.....	94
Figura 21: Interação dos agentes econômicos na CEASA.....	95

MAPA

Mapa 1: Representação Cartográfica Circuitos do Transporte Rural do município de Castanhal.	64
---	----

QUADROS

Quadro 1: Processo de formação socioespacial dos municípios pesquisados.	41
Quadro 2: Empresas às margens da BR-010 (Belém / Brasília) em Castanhal.	49
Quadro 3: Empresas tradicionais do transporte rodoviário integrados à Castanhal e região.	52
Quadro 4: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de São João da Ponta.....	67
Quadro 5: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de Marapanim.....	71
Quadro 6: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de Terra Alta.	73
Quadro 7: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de São Francisco e Igarapé-Açu.	76
Quadro 8: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de Inhangapi e São Miguel do Guamá.	78
Quadro 9: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades e agrovilas de Castanhal..	80

LISTA DE SIGLAS

ARCON - Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará.

CEASA - Central de Abastecimento do Pará.

CNAE - Classificação Nacional de Atividades Econômicas.

CNPJ - Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica.

COBAL - Companhia Brasileira de Alimentos.

CONAB - Companhia Nacional de Abastecimento.

EFB - Estrada de Ferro de Bragança.

GEOCAM - Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia.

GPS - Global Positioning System.

IBGE - Instituto Brasileiro Geográfico e Estatístico.

ICMBIO - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade.

PPGG - Programa de Pós-Graduação em Geografia.

RGIC - Região Geográfica Imediata de Castanhal.

RESEX - Reserva Extrativista.

SIG - Sistema de Informações Geográficas.

SONAG - Sistema de Registro de Negócios Agrícolas.

UEPA - Universidade do Estado do Pará.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. FORMAÇÃO DE NÚCLEOS COLONIAIS: ELEMENTOS DA ESTRUTURA URBANA DOS MUNICÍPIOS	25
1.1. <i>O Espaço Urbano e Suas Formas: Interpretações Das Cidades</i>	26
1.2. <i>A Formação do Nordeste Paraense: Região Geográfica Imediata de Castanhal</i>	32
1.3. <i>Processo de Estruturação Municipal de Castanhal-Pa</i>	36
2. A PERIODIZAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CASTANHAL: O ÔNIBUS E SUAS CONEXÕES INTERMUNICIPAIS	45
2.1. <i>A Política Rodoviarista e Novas Dinâmicas Municipais</i>	46
2.2. <i>Planejamento Estatal Brasileiro - 1960</i>	48
2.3. <i>Estruturação da Rede de Transporte Intermunicipal Atrilada à Cidade de Castanhal</i>	51
2.4. <i>O Processo de Enfraquecimento do Transporte Intermunicipal - 2010</i>	54
2.5. <i>Transporte Rural e Urbano de Carga e Passageiros - 2010/2020</i>	57
3. A LUTA PELO O TRANSPORTE: TRANSPORTE RURAL E URBANO E SEU FLUXO PARA CASTANHAL	63
4. CASTANHAL: O TRANSPORTE RURAL E URBANO E A REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL	82
4.1. <i>Ônibus: Mercado de Passageiros e Mercadorias</i>	82
4.2. <i>A Importância do Transporte no Espaço Urbano</i>	84
4.3. <i>A Importância do Transporte no Espaço Rural</i>	85
4.4. <i>O Transporte Intermunicipal</i>	86
4.5. <i>Castanhal - Feira e a dinâmica da CEASA</i>	89
4.6. <i>Comercialização no ambiente da CEASA</i>	95
CONSIDERAÇÕES FINAIS	97
REFERÊNCIAS	99

INTRODUÇÃO

Na Amazônia, o espaço geográfico apresenta particularidades que estão intrinsecamente ligadas às questões culturais, econômicas e políticas da sociedade, sendo a expressão visível de como a sociedade está organizada segundo as normas estabelecidas. Para Milton Santos (2008), o espaço é entendido como um sistema articulado e fragmentado, que está em constante evolução a partir de rupturas internas e externas e sendo afetado em sua totalidade pelas mesmas, assumindo como característica essa forma de ser visto. Sendo expresso, também, por meio das relações sociais, a hierarquia e as desigualdades sociais existentes no espaço.

Para Milton Santos (2008), diz ainda que a forma é um aspecto visível de uma coisa, o que se refere ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão. Tomada de isolamento, é uma mera descrição de fenômenos ou de aspectos num dado instante de tempo que envolve a sua estrutura. Essa estrutura implica a inter-relação de todas as partes de um todo, o processo de construção e organização desse espaço.

O processo pode ser definido como uma ação contínua em direção a um resultado que implica tempo e mudança. Esse processo ocasiona o deslocamento da população das cidades brasileiras, o qual tem sido realizado em sua maioria por ônibus.

O deslocamento via ônibus é um sistema que se consolidou como uma das principais modalidades de transporte no país. “Os serviços de transporte coletivo de passageiros, sobretudo aqueles veiculados por ônibus, são assumidos por capitais locais ou regionais cuja origem reside em atividades mercantis, transportes rurais de carga e trabalho autônomo de transportador” (SILVEIRA, COCCO, 2010, p. 63)”. Possibilitando, assim, a inter-relação dos municípios com a cidade central da região, pois a área central concentra as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada (ARANHA-SILVA, 2007).

Contribuindo para com o desenvolvimento de serviços considerados essenciais à sociedade, onde estes tornam o mercado mais dinâmico economicamente, devido ao aumento de opções de produtos no mercado. Com isso, provoca também o surgimento do transporte rural nas cidades, como por exemplo o transporte alternativo, que vem evoluindo bastante nas últimas décadas, participando tanto do perímetro do campo como do urbano.

No contexto das periodizações históricas e geográficas, Eugênia Égler (1961) assegura que os contornos analíticos do processo de formação dos primeiros núcleos urbanos às margens da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) enquanto processo de nucleação e assentamento demográfico ocorreu sob o estímulo do desenvolvimento do Estado na região.

As estruturas urbanas das cidades articuladas pela Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017) atravessaram períodos de reestruturação econômica em que a logística de transporte compôs os cenários da redefinição das redes de circulação ao nível local e regional. Assim, as mudanças no transporte se desenvolveram na busca da eficiência, centrado neste princípio nos modais inviáveis que foram sendo substituídos por outros meios tecnológicos cada vez mais modernos, de custos mais baixos e de maiores alcances, fazendo a substituição do modal ferroviário pelo modal rodoviário, onde o transporte de passageiro por rodovia transformava num mercado próspero da época.

Porém, foi no município de Igarapé-Açu que ocorreu o primeiro feixe econômico ferroviário da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), e posteriormente reorientando a partir do planejamento rodoviário sobre a atual centralidade ao município de Castanhal que se versa nesta pesquisa.

O papel de destaque do município de Castanhal sob a nova estrutura rodoviária garante ao município um protagonismo no dinamismo econômico, social e político na região. Entretanto, os momentos retratados anteriormente apresentam fortes indícios de metamorfoses nas cidades à medida que a estrutura de transportes rural e urbano se alterou ao longo dos anos de 2000 a 2010. Diante ao planejamento traçado em linhas vetoriais de desenvolvimento, os municípios de Bragança, Capanema e Castanhal assumiram papéis importantes na estrutura produtiva da Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017).

Com isso, ocorreu a expansão do feixe rodoviário na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), ocasionando uma coexistência dos interesses e conflitos entre os diferentes agentes atuantes no espaço campo-cidade dos municípios vizinhos em Castanhal, como: São Miguel do Guamá; Inhangapi; Santo Antônio do Tauá; São João da Ponta; Terra Alta; Marapanim. Esse dinamismo torna-se muito importante, “[...] porque constitui um dos atributos particulares do homem que não apenas se desloca de um lugar para outro, mas também põe as coisas em movimento” (HARTSHORNE, 1959, p. 20).

A cidade de Castanhal torna-se objeto de planejamento estratégico, situada inicialmente em ponto topográfico elevado, onde atualmente encontra-se a Igreja de São José (Igreja Católica) em um amplo terreno que compõe o sistema mobiliário urbano do bairro centro do município. O centro possui relações com todo o conjunto do espaço urbano, ou seja, ele é responsável pela articulação interna e externa da cidade, na qual é encontrado grande parte dos estabelecimentos comerciais, além do intenso fluxo de pessoas, veículos e informações que acontecem de forma intensa, principalmente durante o dia.

A análise sobre as principais relações de produção do espaço urbano e os seus agentes que se estruturam em Castanhal manifesta-se na reprodução de pequenos e médios agricultores nas dinâmicas centrais da cidade. Assim, a feira de Castanhal (conhecida como CEASA) expressa uma capilaridade da dinâmica de circulação e interação com os municípios da região, sendo o transporte rural e urbano uma das maiores expressões geográficas desse movimento, tornando o mercado do município atrativo às operadoras que operam na região.

Dessa forma, entender a cidade de hoje consiste em apreender quais processos se dão no movimento do espaço, sobretudo, na sua composição e na sua complexidade de organização. Estes explicam a extensão de uma urbanização, na qual nos permite um retorno às suas origens com intuito de estruturar, ainda que de forma sintética, a sua trajetória. Assim,

[...] entendemos que o espaço é história e nesta perspectiva, a cidade de hoje, é o resultado cumulativo de todas as outras cidades [...], enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações (SPÓSITO, 2017, p. 11).

As transformações urbanas ocorridas ao longo do tempo, em que visualiza o incremento na cidade de Castanhal, permitiram a ampliação nas relações espaciais, com crescimento de demanda por fluxo de transporte, resultando no aumento da frota veicular posta no sistema de trânsito, ampliando principalmente a oferta deste serviço de locomoção, no que corresponde à área rural. Dessa forma, compreender os processos de originários das transformações no sistema de transporte rural e urbano no município de Castanhal, compreendermos as seguintes questões norteadoras:

I - Como se desenvolveu a dinâmica e a relação entre a implantação da ferrovia (estrada de Ferro Bragança) e a rodovia BR-316 no município de Castanhal?

II - Quais são os municípios suportes da centralidade de Castanhal, os transportes Intermunicipais, as fragilidades econômicas e desestruturação de malhas (empresas de ônibus) nos períodos 2000-2010?

III - Como ocorreu a mudança na dinâmica socioeconômica dos municípios da antiga microrregião Bragantina, o declínio operacional das empresas de transportes e linhas regularmente concessionadas e a abertura para o transporte de carga e passageiros no mercado no período de 2010 a 2020?

IV - Como se deu o crescimento e inserção de novos e mais transportes no circuito rural e urbano por linhas de ônibus oriundas de comunidades, vilas e cidades do entorno de Castanhal?

V - Qual é a renomeação do espaço regional e mudanças no sistema de inserção de ônibus rural urbano com mais oferta de cargas e passageiros a partir da reestruturação das relações econômicas de produção-circulação-comercialização e consumo de serviços na cidade de Castanhal?

A partir do ano de 2010, as vans, ônibus rural e urbano e microônibus¹ passaram a integrar no circuito de sistema de transporte com um número significativo de viagens, atendendo a uma demanda destas para o primeiro centro econômico e comercial da região, o que foi bem aceito pelos os seus usuários, propiciando um grande fluxo de passageiros diário para Castanhal. A interligação se estabelece reforçando a centralidade na estrutura urbana da Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), que abrange quase a totalidade dos 14 municípios pertencentes a mesma.

Contudo, neste interstício de 2010 a 2020, e fundamentalmente em 2022, os transportadores oriundos das vilas e das comunidades rurais de Castanhal e do seu entorno passaram a assumir o transporte rural e urbano para o centro econômico do

¹ Para Carlos Castro (2015) a melhor definição destes veículos encontra-se na categoria mini-ônibus, dadas as dimensões destes e da capacidade ampliada de passageiros e cargas transportadas. Porém, localmente é reconhecido como "micro-ônibus".

município. Com os veículos próprios e em viagens regulares, estabelecem novas relações de transporte de passageiros e de mercadorias.

Assim, as espacialidades das interações espaciais presentes na expansão do transporte rural e urbano a partir das comunidades e dos municípios vizinhos vão se reproduzir no município de Castanhal. Desse modo, os principais indicadores demográficos destacam-se no município de Castanhal com uma população estimada em 2020 que alcançou 200.251 habitantes, em relação à arrecadação segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE).

As transformações ocorridas no espaço urbano e nos espaços rurais, ao longo da última década, é possível identificar feixes econômicos que reforçam a centralidade do comércio e de serviço na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), na qual ocorreu uma ampliação em suas relações espaciais através do crescimento da demanda por fluxo de transporte campo cidade (figura 1).

Figura 1: Reestruturação dos transportes na RGI Castanhal 2010 ao contexto atual (2022).



Fonte: Rede colaborativa de pesquisas Geocam; PPGG- UEPA; Autor (2022).

No campo da leitura e interpretação geográfica, é observada pouca literatura, e a partir de ajustes teóricos a contribuição de Castro (2015) aproximou o debate da Geografia dos Transportes, contudo sob a perspectiva urbana e metropolitana de Belém. Porém, a proposta aqui identificada é uma realidade presente nas cidades polos da Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), composta pelos municípios de Castanhal, Capanema, Bragança; todavia o objeto de foco nesta pesquisa centralizará na compreensão desta problemática a partir da conexão com a cidade de Castanhal.

A presente pesquisa tem por *objetivo principal* compreender o processo de estruturação do transporte intermunicipal de cargas e passageiros, integrados ao comércio urbano de Castanhal, considerando a relevância dos agentes transportadores a partir das conexões rurais-urbanas ao longo da última década.

Quanto aos *objetivos específicos*, essa pesquisa visa:

Verificar se houve o enfraquecimento operacional das linhas de transportes intermunicipais reguladas no período de 2000 a 2010;

Identificar se ocorreu o surgimento ou a expansão dos agentes transportadores rurais e urbanos na Região Geográfica Imediata de Castanhal de (IBGE, 2017), a partir dos sistemas de rotas de ônibus oriundas de comunidades circunvizinhas de Castanhal;

Compreender o modelo de transporte municipal existente desde 2010 e sua repercussão na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), destacando as principais mudanças na malha dos ônibus coordenados pela Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos (ARCON). Para tal, será importante analisar os fluxos de transportes originários dos municípios circunvizinhos integrados ao comércio local da cidade de Castanhal.

Quanto à fundamentação teórica, compreende-se que a rede urbana amazônica se apresenta a partir das modificações, considerando como marco inicial a primeira implantação do seu núcleo urbano no século XVII, passando por um processo de transformação que se estrutura numa suscetível periodização, onde essa se manifesta numa esfera espacial que é a reconstrução do tempo espacial, colocado em evidência diferenciados momentos que se torna característica do processo de elaboração da organização espacial desigual.

A desigualdade na Amazônia se manifesta em alguns segmentos, entre eles os segmentos “velhos”, que possuem um tempo espacial longo e segmentos “novos”, como se exemplifica com as cidades ribeirinhas; de um lado, as cidades e os embriões urbanos que surgiram recentemente ao longo dos grandes eixos rodoviários que rasgaram a Amazônia, e a partir da existência de uma rede urbana, ocorre a integração com a produção dos pontos fixos no território que são desenvolvidas as atividades comerciais. Assim, os múltiplos processos de

articulações e os seus agentes produtores do espaço da cidade, que atuam na centralidade através da dimensão econômica, urbana e regional que acabam expressando algumas diversificações nos setores produtivos do município de Castanhal.

Atualmente, a cidade apresenta múltiplas estratégias, na qual os processos levam a composição de uma complexa organização urbana, que está atrelada à realidade local e dos municípios circunvizinhos, nos quais a sua urbanização encontra-se ligada às mudanças na dinamização da cidade, perceptíveis em outras cidades médias ou de médio porte, com processos similares à realidade urbana, estabelecidas em atividades secundárias e terciárias, para mercados de insumos para uma produção ou abrigo para os trabalhadores.

A relação entre o campo cidade estrutura-se numa interligação que leva a população à vivência produtiva da dinâmica do campo necessária para a reprodução das cidades, com uma economia urbana dependendo da participação do rural, em que logo surge uma relação rural e urbano, deixando de ser dois mundos distintos, onde a cidade de hoje acaba sendo o resultado cumulativo de todas as outras cidades após a sua expansão, que são produzidas pelas transformações sociais ocorridas ao longo do tempo, através das relações que vão promover essas modificações, ocasionando posteriormente a sua centralidade na região.

Dessa maneira, pretende-se discutir acerca de uma dialética do espaço, tendo o Estado enquanto principal produtor que por meio das ações e táticas as quais são empreendidas pelos demais agentes de produção. Dentre eles, os agentes transportadores (principalmente os transportadores de passageiros em caráter coletivo) presentes na relação do campo cidade direcionada para centralidade do município de Castanhal.

Nesse processo, outros agentes são visualizados e são presentes suas principais estratégias utilizadas para a reprodução do espaço rural no ambiente urbano. O pequeno produtor rural, os médios e os pequenos comerciantes situados em comunidades rurais e do centro urbano de circunvizinhos à cidade de Castanhal, pescadores, aposentados, beneficiários de programas governamentais, motoristas transportadores, proprietários dos ônibus rurais urbanos, também rotulados como

trans produtor, dentre outros em atuação na materialização da centralidade urbana de Castanhal, admitida inicialmente como o lócus na acumulação do capital.

Desse modo, percebe-se que as cidades acabam elevando o seu espaço, de maneira que abraça as suas áreas adjacentes para produção, onde se percebe que o lócus da concentração do capital e da força de trabalho tornam-se a centralidade do espaço urbano da cidade, que correspondem às grandes regiões industriais. Um novo dinamismo na relação campo cidade, ou se optar, rural urbano, onde Spósito (2017), nos coloca que essas relações que se intensificam como estruturação de um sistema de transporte de produtor rural, por ônibus, possibilitando, assim, a produção das comunidades rurais na concentração do espaço urbano da cidade.

Dessa maneira, Castro (2015) sinalizava para a discussão acerca da geografia da circulação através dos transportes, o que nos permite caminhos analíticos para a compreensão da atuação dos agentes transportadores na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017). Assim, o mesmo apresenta um processo de reorganização nas capitais ao entorno de um procedimento de estruturação espacial pensado por um viés de transporte, direcionando apontamentos e prosseguimentos similares de manutenção de capitais através do transporte rural urbano.

O processo é necessário para o reforço do poder político e econômico e são capazes de garantirem um conjunto de sistemas de objetos estruturados, estimulando o movimento em fluxos a partir do sistema de circulação entre o campo e a cidade. Desse modo, obtém uma demanda importante do comércio que se movimenta através do âmbito do transporte de passageiros campo cidade de um município, assim como ocorre na centralidade do centro urbano de Castanhal em que se manifesta esses serviços.

Na pesquisa, a metodologia analítica e crítica que constitui numa linha de estruturação envolvendo os referenciais teóricos que o cerca sobre o conceito de centralidade urbana através de uma relação campo cidade, pautada na expansão da mobilidade do sistema de transporte intermunicipal na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017). Com isso, as transformações que o espaço urbano de uma cidade, enquanto palco, produto e condicionantes de relações de poder, finda numa materialização que se manifesta na produção da cidade; através das

circunstâncias que alteram a partir da relevância do seu período histórico e sua análise realizada. O espaço urbano de uma cidade, o que detém a sua centralidade, fica impossibilitada de reproduzir-se sem as mediações da produção do capital que se estabelece, através da correlação das dinâmicas ocorridas ao longo do tempo.

Além da abordagem dos referenciais teóricos, pretende-se o recolhimento de dados quantitativos e qualitativos que venham estabelecer os indicadores socioeconômico dos municípios que abrangem a Região Geográfica Imediata de Castanhal, em especial o município de Castanhal, que, através da análise obtida pela pesquisa, constituirá em informações pertinentes para o avanço desta proposta.

Nesse ponto de vista, através das observações empíricas e constatação das teorias, é necessário a cartografia com intuito de que haja uma compreensão dos processos que levam à centralidade de uma cidade, através da relação campo cidade, visualizando como os agentes se relacionam e se estruturam na centralidade da produção do espaço urbano do município de Castanhal, tendo como foco a sua reprodução social e econômica desses agentes na cidade.

Desenvolver, ao longo dos dois anos, a pesquisa apresentada em tela, cumprindo com as premissas estabelecidas neste projeto no sentido de compreender os momentos que levaram à formação de Castanhal no contexto de sua polarização política, econômica e social inicialmente no recorte do nordeste paraense e que a partir da recente nova regionalização, onde possuem forte consonância ao estabelecer os processos originários que viabilizam compreender a polaridade da Região Geográfica Imediata Castanhal na rede urbana local e regional, tanto no período da ferrovia da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), como no período rodovia federal BR-316.

A pesquisa visa corroborar numa leitura geográfica que envolve a interligação e sua integração dos municípios a partir das políticas territoriais que serão executadas, em união com a estrutura logística que estabelece os distintos sistemas de transportes que vão se manifestar na centralização do espaço urbano pertencente à região. As análises que correspondem a esses processos são possíveis a partir do uso do Sistema de Informação Geográfica (SIG), que vai nos constituir em dados setoriais e geométricos, expressando, assim, o comportamento espacial dos

indicadores supracitados para os municípios da Região Geográfica Imediata de Castanhal.

O dinamismo que vai ser estabelecido num nível regional dos municípios que vão ser integrados a Castanhal, que acabam expressando eventuais diferenciações regionais, através das modificações demográficas, governamentais e ambientais que constituem ao longo do tempo. Tais elementos envolvem aprofundados estudos para o curso da pesquisa acadêmica, levando à apreensão de que na Região Geográfica Imediata Castanhal apresenta movimentos que estabelecem transformação em suas áreas agrícolas que se manifestam no seu espaço urbano, ampliando a sua centralização para os municípios confinantes.

A formação socioespacial do sítio urbano do município de Castanhal foi estabelecida considerando as condições altimétrica favorável à implantação da municipalidade. O mesmo abrange uma porção de terra plana e elevada não sujeita a inundações a esse aspecto a definição da forma do centro da cidade de Castanhal, adiante, o conteúdo inicial identificados na formação socioespacial, deu-se a partir da atuação da igreja católica enquanto agentes atuantes no processo econômico enquanto agentes ligados a condições religiosas e imobiliários.

Assim, a igreja católica e a sua participação como agente empreendedor no sítio urbano e na economia das cidades na Amazônia. De igual modo, as instituições de forças militares possuem extensas áreas no sítio urbano destinada a quartéis e a áreas militares. A esses agentes, a igreja e o Estado cumpriram funções essenciais, desencadeando processos produtivos culturais, ideológicos, políticos e institucionais que marcaram (e ainda continuam marcando) a estrutura espacial de Castanhal e regiões.

Quanto ao papel da igreja, nota-se a sua importância na vida cultural e na reprodução das classes privilegiadas, com destaque às instituições de ensino ligadas à igreja e principalmente às manifestações culturais no entorno, como na praça matriz (São José), reunindo fiéis de Castanhal e municípios do entorno. Assim, o sítio urbano da cidade de Castanhal se expande em um processo de deslocamento das atividades econômicas no sentido nordeste formando o centro dinâmico do complexo de feiras, atualmente, identificada enquanto CEASA, logo principal desta pesquisa.

Destaca-se, também, o deslocamento de espaços de lazer no sentido norte a partir da igreja, praça matriz, onde hoje encontra-se a Praça do bairro do Estrela, voltada às atividades culturais; a espaço oeste, a igreja deslocou a um segundo empreendimento no mobiliário urbano, esse instrumento a partir da Catedral Santa Maria Mãe de Deus de Castanhal, este se destaca pelo amplo ambiente de lazer definido a partir de praça.

Quanto a distribuições das indústrias, estas concentram no eixo da rodovia federal Br-316, alinhada às instalações militares, nesses espaços é possível identificar amplos galpões destinados a armazenamento, beneficiamento, verticalização de produtos industriais na cidade. Contudo, nesta pesquisa o complexo de feiras da CEASA apresenta um conjunto de feixes de forças sociais que expressam a localização de importantes circuitos da economia urbana e regional que incidem na circulação, na distribuição e no consumo da população de Castanhal e região. Dessa forma, o transporte rural urbano atrelado à cidade de Castanhal é objeto dessa pesquisa em geografia.

O primeiro capítulo aborda a evolução urbana na região, as cidades na Amazônia constituíram diferentes papéis para inúmeros agentes que se manifestam na produção do espaço, onde a sua ocupação é fundamental para se compreender as suas particularidades. Com a ocupação, constituiu uma maior organização das cidades, o que fez fortalecer os seus núcleos após a implantação da ferrovia e atualmente com a presença da rodovia. Dessa forma, os núcleos urbanos formados na Amazônia vão estabelecer uma dinamização na região em seu formato de ocupação, o que vai proporcionar um desenvolvimento econômico e político em seu processo de colonização.

No segundo capítulo, a implantação da rodovia nas cidades amazônicas, percebe-se que os núcleos urbanos vão passar por modificações, ocorrendo uma maior mobilidade através do transporte rodoviário com os centros centrais da região. Assim, na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), o município de Castanhal ocasionou sua centralidade na sua região, o que, através do transporte rodoviário, constituirá um ordenamento entre a ligação dos municípios vizinhos a uma definição frente à organização do espaço, por uma dinâmica de intensos fluxos de mercadorias e pessoas. Desse modo, a fluência pelos ônibus vai estabelecer uma maior influência entre o campo e a cidade, tornando-se um modo de produção e

reprodução das comunidades com os centros urbanos ampliada com a sua produtividade social.

O terceiro capítulo aborda sistema de transporte rural e urbano, atrelado à produção do campo, passou por modificações ao longo dos anos, o que vai manifestar os fluxos viabilizadores de mobilidade com as cidades. Esses fluxos vão alcançar uma expressividade de utilização de ônibus no transporte misto de passageiros e mercadorias na região, tornando-se uma reprodução do campo enquanto um agente social e econômico na cidade. Assim, o município de Castanhal, com o seu papel influenciador na região, ocasionará mudanças estruturais em sua área agrícola, sendo responsável pela produção e reprodução da sua força de trabalho e pela sua produtividade econômica.

No último capítulo, o transporte intermunicipal vem enfrentando concorrência no seu espaço ao longo dos últimos anos, onde o sistema de transporte rural e urbano tornam-se importantes meios de desenvolvimento das comunidades rurais com os centros urbanos, o que o transporte intermunicipal em sua capacidade não torna possível atender a esse desenvolvimento de forma satisfatória, elevando o índice de diminuição de passageiros. Os transportes intermunicipais e os transportes informais são importantes para o deslocamento dos municípios mais afastados dos centros urbanos, o que auxilia na sua produção social e econômica. Dessa maneira, com o mercado cada vez mais competitivo, as empresas com o oferecimento de serviços de transporte de passageiros e cargas tornam-se um serviço mais atrativo e diferenciado para os seus passageiros, o que satisfaz as suas demandas.

1. FORMAÇÃO DE NÚCLEOS COLONIAIS: ELEMENTOS DA ESTRUTURA URBANA DOS MUNICÍPIOS.

O processo de ocupação e urbanização das cidades na Amazônia é fundamental para compreender a particularidade destas entendidas nos contextos: nacional, regional e local. O processo de ocupação territorial dos municípios nos permite analisar, conceber e reconhecer os diferentes agentes sociais que estão envolvidos nas estruturas urbanas das cidades.

Com o desenvolvimento na região, as cidades na Amazônia assumem diferentes papéis para inúmeros agentes que estão envolvidos na produção do espaço. As cidades na Amazônia guardam características de reflexos populacionais, políticos, culturais, econômicos e de exploração.

A inserção dos colonos no território consolidou-se em uma maior estruturação das cidades, interligando e fortalecendo as cidades que foram sendo implantadas no decorrer da ferrovia, e atualmente, com a presença da rodovia. Assim, a dinâmica econômica que se manifesta nas cidades acaba sendo uma produção e reprodução do capitalismo, onde a população tende a consolidar uma vivência entre o campo cidade, com uma economia urbana dependendo da participação do rural.

Dessa forma, logo surge uma relação rural urbano e esses dois meios deixam de ser antagônicos e se complementam deixando de ser dois mundos distintos. A atividade produtiva econômica das cidades, que, aos poucos, foi se implementando no nordeste paraense, e atualmente sendo classificada com a Região Geográfica Imediata de Castanhal, detinha como práticas a produção agrícola, que, em seu processo de crescimento, constituiu na produção e reprodução do espaço.

O processo analítico desta pesquisa consiste em compreender o Espaço Urbano e suas formas de interpretações nas cidades amazônicas, com ênfase no processo de dinamizador do município de Castanhal, enquanto cidade média com grande aporte econômico, social, político-institucional e cultural-ideológico.

Dessa maneira, o povoamento de novos núcleos que vão surgir ao longo da rodovia acaba constituindo importantes elementos de dinamização dos processos de ocupação da Amazônia, bem como de impulsionar processos econômicos em curso,

que representam os mecanismos de operacionalização de políticas de colonização no território amazônico.

No Brasil, as transformações que ocorreram na dinâmica de uso de ocupação do espaço geográfico correspondem a um âmbito local, regional e nacional. Assim, a cidade, em sua relação com o campo, ocorre uma cisão, o que caracteriza por uma transformação que concebe pelas novas forças de produção, que estão inseridas em ambos os espaços.

Com isso, percebe-se que o processo de formação histórica da Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), em seu espaço urbano, consiste em um espaço dotado de grande particularidade no contexto da Amazônia brasileira, onde o município de Castanhal passa por uma estruturação em seu núcleo urbano a partir do momento que a ferrovia chega à cidade. Dessa forma, percebe-se que o desenvolvimento da urbanização da região não modifica o campo em cidade, apenas modifica o seu modelo de relacionamento.

1.1. O Espaço Urbano e Suas Formas: Interpretações Das Cidades.

No Brasil, as transformações que ocorreram na dinâmica de uso do espaço geográfico, tanto no campo quanto na cidade, correspondem a um âmbito local, regional e nacional. As relações complexas que compõem o desempenho espacial brasileira, interligando com a divisão do trabalho, esse processo de modernidade obteve profundas implicações nas relações entre a cidade e o campo. Nesse sentido, o conceito de espaço geográfico é um sistema que integra objetos e sistemas de ações, o que confere a esse conceito um caráter social (SANTOS, 2008, p. 63).

As mudanças que ocorreram devido à modernização que o processo de urbanização nas cidades, a modernização na produção agrícola e ao êxodo rural consolidaram no país, forjando de forma desordenada as mais variadas situações geográficas no espaço urbano, da agricultura moderna à agricultura de subsistência, de metrópoles que crescem vertiginosamente as cidades médias e pequenos núcleos que ganham expressividade no desenvolvimento da rede urbana.

Para Lefebvre (1981) considera que o espaço urbano, sendo uma relação como produto, condição e meio para (re)produção das relações sociais, sendo um ponto de encontro da simultaneidade, formado por diferentes conteúdos complementares e contraditórios.

A crescente participação da produção agrícola na economia globalizada gerou profundas transformações espaciais que suscitou o debate em torno das definições sobre até onde vai o campo e a cidade no contexto das novas relações sociais de produção a partir da inserção do capital industrial no campo. Na esteira do êxodo rural, ocorre um acréscimo demográfico e a migração da população para as cidades, onde o processo de urbanização e a movimentação no espaço através da economia tornam-se notáveis.

Na cidade, fizeram pontos de comércio, circulação e um espaço de concentração de suas atividades, criando condições para acumulação do capital, fazendo com que a cidade passe a atrair para si a centralidade da relação com o campo. Desse modo, a cidade tornou-se então o ponto mais sutil de exploração das áreas rurais e suas dinâmicas sociais, onde:

A cidade em expansão ataca o campo, corrói-o, dissolve-o, não sem efeitos paradoxais observados anteriormente. A vida urbana penetra na vida camponesa despojando-a de seus elementos tradicionais: artesanatos, pequenos que definham em proveito dos centros urbanos. (LEFEBVRE, 2001, p. 69).

Entre o rural e o urbano, percebe-se uma cisão, que está interligada aos modos de apropriação e uso do espaço, onde a cidade está centrada em atividades que detêm o comando e o conhecimento que acabam influenciando nos âmbitos campo e cidade.

No rural, o trabalho de produção material depende significativamente da força de trabalho humano e dos ciclos da natureza, em que de um lado a cidade é o cognitivo intelectual, e de outro lado o campo é o elemento essencial de produção e transformação da natureza, que acaba envolvendo a reprodução do capitalismo. As mudanças desencadeadas no campo se elevam nas esferas de uma produção social e de consumo da sociedade, que faz com que o urbano se expanda geograficamente, criando um espaço de reprodução do capital.

O meio rural, através de limitadas técnicas de manejo e informação, as novas atividades produtivas constituem um espaço que redefine as suas relações de trabalho, que, na maioria das vezes, os agricultores trabalham em tempo parcial, sendo esta uma face do novo rural brasileiro (GRAZIANO, 1997, p. 45). O espaço rural começa a sofrer uma formalização da cidade como palco de reprodução social, fazendo com que o seu contingente populacional venha reduzir.

As cidades elevam o seu espaço que acabam abraçando as suas áreas adjacentes, onde a descentralização da produção que antes era principalmente agrícola, transforma-se numa reprodução urbana. Assim, percebe-se que o lócus da concentração do capital e da força de trabalho tornam-se a cidade, que correspondem às grandes regiões industriais (OLIVEIRA, 1994, p. 32).

As dinâmicas das cidades grandes, médias e pequenas apresentam na base de atividades terciária e secundária um amplo mercado de insumos para a produção e/ou abrigo para trabalhadores. Com isso, a população vivência a dinâmica do campo nas cidades, com uma economia urbana dependendo da participação do rural. Dessa forma, Andrade (1989) diz que logo surge uma relação rural e urbana e esses dois meios deixam de ser antagônicos e se complementam, deixando de ser dois mundos distintos.

Assim, o espaço rural passa por um processo que ocorre a partir do desenvolvimento econômico, que, através da interligação de sua dinâmica com o meio urbano, o campo adentra numa inserção da globalização, na qual faz-se uma nova reintegração ao espaço urbano. A proximidade do campo com os principais centros urbanos está relacionada, principalmente, ao uso generalizado do automóvel e ao acesso facilitado pelas vias de comunicação.

Dessa maneira, a aproximação do campo com a cidade torna-se um aspecto gradual, cujo espaço acaba se sobrepondo ao outro, onde sua relevância equivale para compreender as lógicas econômicas, culturais e produtivas entre o rural e o urbano:

É errado abordar as relações entre cidade e campo nos termos em que se desenrola o debate sociológico, e de dicotomia x continuum. O aumento da densidade demográfica nas zonas “cinzentas” que deixaram de ser propriamente rurais e que não chegam a ser propriamente urbanas, não

significa que esteja desaparecendo a contradição material e histórica entre o fenômeno urbano e o fenômeno rural. Em termos econômicos e ecológicos, aprofundam-se, em vez de diluírem-se, as diferenças entre esses dois modos de relacionamento da sociedade com a natureza (VEIGA, 1999, p. 1316).

O campo e a cidade, em suas relações, se caracterizam por uma transformação que concebe pelas novas forças de produção, que estão inseridas em ambos os espaços. O desenvolvimento da urbanização não modifica o campo em cidade, apenas modifica o seu modelo de relacionamento.

No campo, o progresso do capitalismo progride reproduzindo diferenciadas relações de trabalho, mas as relações camponesas não desaparecem e muitas vezes são recriadas para a sua sustentação. A divisão e a superação entre a cidade e o campo não podem ser confundidas com o desaparecimento dessas unidades espaciais, mas a superação está interligada com as relações em sua produção (LEFEBVRE, 2001, p. 75).

Portanto, não consiste que num processo de desenvolvimento o campo venha se perder no seio da cidade, nem a cidade venha adentrar no campo totalmente, fazendo com que ambas percam as suas centralidades no decorrer de uma fusão social urbano com o campo, ou rural com a cidade.

É importante e necessário levar em consideração que os conceitos urbano e rural não denotam somente a vida na cidade ou no campo, mas as suas múltiplas relações. Dessa forma, consolida novas funcionalidades de habitar nos espaços, onde a cidade é cada vez entremeada por atividades do meio rural, e o rural começa a transparecer novas produtividades, sendo de origem urbana.

As novas relações do campo e cidade envolvem a superação da oposição cidade e campo, superação esta que se constitui as relações de produção, no entanto, a oposição urbanidade e ruralidade e campo e cidade se acentuam em lugar de desaparecer (LEFEBVRE, 2001, p. 73).

Entender a cidade de hoje exige uma volta às suas origens na tentativa de reconstruí-la através das representações, entendendo o fenômeno urbano como um acúmulo de transformações sociais ocorridas através dos tempos e engendradas pelas relações construídas. O espaço urbano não se apresenta apenas como locus dos interesses econômicos e políticos, mas se caracteriza como o lugar da vida, da

reprodução da vida, é o lugar da apropriação social, do cotidiano e da vivência (LIMA, 2015, p. 15).

Assim, na conceituação de um espaço urbano, percebe-se que a sua definição detém de dificuldades, uma vez que os espaços urbanizados diferem das zonas geográficas e dos seus níveis de desenvolvimento (SILVEIRA, 2003, p.23). Na produção do espaço urbano das cidades, constitui agentes que vão se relacionar nessa elaboração, levando a construção de inúmeros conflitos e interesses, onde:

A produção do espaço urbano, seja o da rede urbana, seja o intraurbano, não é resultado da “mão invisível do mercado”, nem um Estado hegeliano, ou de um capital abstrato que emerge de fora das relações sociais. É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadoras de contradições [...] (CORRÊA, 2011, p. 40).

Dessa forma, para que ocorra a compreensão da organização do espaço urbano das cidades, fundamentam-se em reconhecer a existência de um complexo sistema de redes, onde o desenvolvimento da urbanização na região nordeste paraense ou Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), é de suma importância entender as particularidades que cada cidade vai manifestar e representar dentro de um contexto regional.

Smith (2012) nos diz que a produção do espaço urbano torna-se um resultado da produção da natureza, onde essa dinâmica realizada no espaço habita a sociedade, produzindo as suas especificidades.

Com isso, caracterização dos agentes no desenvolvimento do espaço urbano, o que acaba sendo inserido numa temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista. Desse modo, o espaço urbano torna-se resultado das ações através do tempo, bem como pelos agentes que produzem e consomem o espaço, onde o espaço da cidade está a todo o momento sendo produzido e organizado (CORRÊA, 1989).

Portanto, percebe-se que na história da divisão do trabalho, segundo sua natureza e pelo espaço onde eram exercidos diferentes papéis, conduzia a um contínuo desenvolvimento das formas de produção da existência do homem (EDLICH, 2006, p. 11). Desse modo, as cidades recebem um contingente

populacional e têm um crescimento vertiginoso no que se refere aos novos arranjos produtivos como nos meios de acumulação do capital e de reprodução de modo de vida ligado ao trabalho assalariado e ao consumo.

Assim, são articulados e profundamente hierarquizados, o que não significa o desaparecimento do campo, mas, a construção da ideia de que ele se articula, agora em um outro plano, ao conjunto do território, com outras particularidades e, novas relações entre as áreas (CARLOS, 2007, p. 106). Percebe-se que o relacionamento entre o rural-urbano constitui-se em uma transformação no tempo e no espaço, conforme a mobilidade social e nas atividades dessas alterações que assumem um novo significado na atualidade presente nas mudanças com as relações de produção.

A relação rural e urbano pode ser contemplada por uma perspectiva econômica quando se analisa a agricultura fortalecendo alianças entre a cidade e o campo, assim como pelos aspectos imateriais que se manifestam na cidade, envolvendo a maneira das vestimentas, a linguagem e entre outras características. Com o processo do avanço do meio técnico-científico-informacional, ocorre uma inter-relação com os costumes urbano rural, tendo uma tendência de universalização na sociedade.

Assim, as diferenciações entre o campo e a cidade se reformulam a cada época, ocasionando na sociedade uma modernização, aprofundando nas suas relações. O rural e o urbano representam uma prática social que transcende as atividades que se desenvolvem dentro de suas espacialidades e englobam outras dinâmicas da complexidade sociocultural.

O tecido da urbanização acaba-se estendendo ao modelo de vida agrária, em que o domínio da cidade e suas estruturas sobre as áreas rurais são circundantes. O campo, gradativamente, começa a atrofiar, enquanto a cidade estende o seu tecido e torna-se um modo de sobrevivência.

1.2. A Formação do Nordeste Paraense: Região Geográfica Imediata de Castanhal.

O processo de formação histórica da região nordeste paraense ou Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), consiste em um espaço dotado de grande particularidade no contexto da Amazônia brasileira. No período do século XIX, com as necessidades geradas pela economia, o governo da Província do Pará dá início a uma política chamada de região Bragantina, para a colonização do espaço (LEANDRO; SILVA, 2012, p. 165).

Com a criação do projeto para a construção da ferrovia na região, a Estrada de Ferro de Bragança (EFB) foi um dos empreendimentos fundamentais para a estruturação dos núcleos coloniais no nordeste paraense, pois, mesmo sendo de colonização antiga, apresenta pouca ou quase nenhuma relação profunda com o rio (LACERDA, 2006, p. 326). O processo de ocupação territorial da região nos permite analisar, conceber e reconhecer os diferentes agentes sociais em que estão envolvidos nesse processo.

O governo da Província do Pará inicia o processo de colonização da região bragantina, primeiramente a partir da inserção dos europeus e depois utilizando migrantes nordestinos, que consolida essa política com a construção da Estrada de Ferro de Bragança (LEANDRO; SILVA, 2012, p. 165). Com o desenvolvimento na região, percebe-se que as cidades na Amazônia assumem diferentes papéis para inúmeros agentes, que estão envolvidos na produção do espaço.

A inserção dos colonos no território consolidou-se uma maior estruturação da região, interligando e fortalecendo as cidades que foram sendo implantadas no decorrer da ferrovia. A produção econômica das cidades que, gradualmente foi se implementando no nordeste paraense, detinha como práticas a produção agrícola, que, em seu processo de crescimento, constituiu na produção e reprodução do espaço.

A historiografia regional e local nos permite obter uma análise de investigação da ocupação que a região nordeste paraense consolidou, na qual visa compreender e identificar os diferentes atores sociais envolvidos nessas ações, como a influência do Estado e as formas utilizadas de ocupação, tanto individualmente e/ou com

coletivamente. Entre as cidades de Belém e Bragança, existia um espaço geográfico considerado “vazio”, praticamente despovoado, exceto nas duas extremidades e alguns poucos locais na costa do Atlântico (OLIVEIRA, 2008, p. 3).

Para pensar-se numa estruturação de um espaço, é necessário considerar a inserção dos atores, principalmente dos que vão fazer a produção e a reprodução do território, pois é imprescindível discutir o povoamento do nordeste paraense, sem que perpassa por essa temática. As primeiras ações de colonização da região foram relativas às necessidades de circulação entre Belém e São Luís (RIBEIRO, 2015, p. 5910).

Com a criação do projeto para a construção da ferrovia e a ampliação da agricultura na região, proporcionou uma maior interligação entre os núcleos da região. No período do século XIX, com as necessidades geradas pela economia, o governo da Província do Pará dá início a uma política chamada de região Bragantina, para a colonização do espaço (LEANDRO; SILVA, 2012, p. 165).

Com isso, o desenvolvimento do município de Bragança, através da implantação da estrada de ferro, assim como do desenvolvimento econômico da região nordeste paraense, fazendo a integração com Belém, resultou em uma colonização que ficou conhecida como Zona Bragantina.

Dessa forma, esse processo:

Tendo em vista o estabelecimento de uma via férrea até Bragança, tenho ordenado que de três em três léguas, mais ou menos, conforme as condições locais o aconselharem, vão sendo estabelecido novos núcleos [...] todos na direção tomada pelo engenheiro Joaquim Gomes de Oliveira para a estrada de ferro (MUNIZ, 1916, p. 39-40).

No intuito de desenvolver a região, o Governo iniciou a construção, visando colonizar a grande extensão geográfica entre os municípios, onde criou, ao longo de sua extensão, algumas colônias agrícolas. Processo que fez decorrer uma migração para região, ocorrendo uma ampliação no seu índice populacional, acréscimo nas estruturas urbanas e aumento no que condiz na dinâmica econômica do espaço.

A Estrada de Ferro Bragantina foi um dos empreendimentos fundamentais para a estruturação dos núcleos coloniais no nordeste paraense (LACERDA, 2006, p.

326). Com a colocação dos primeiros trilhos da estrada, a ferrovia é considerada pelos poderes públicos o grande marco de desenvolvimento dessa região. Santos e Silveira (2008) nos exemplifica que no auge do século XX o espaço geográfico brasileiro foi marcado por uma transição do período pré-colonial para um ideário que constituiu por uma integração nacional, onde:

[...] a construção da estrada de ferro e as novas formas de participação do país na fase industrial do modo de produção capitalista permitiram às cidades beneficiárias aumentar seu comando sobre o espaço regional [...] Rompia-se, desse modo, a regência do tempo “natural” para ceder lugar a um novo mosaico: um tempo lento para dentro do território que se associava com um tempo rápido para fora (LACERDA, 2006, p. 7).

A implantação da ferrovia na região foi de fundamental importância para a integração do nordeste paraense, com enfoque na zona bragantina, onde contribuiu para a fundação de diversas colônias às suas margens, entre as quais algumas se transformaram em sedes municipais que atualmente interferem na economia da região, como o município de Castanhal, devido a sua centralidade na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017) e os serviços que a ela se implantam e se estruturaram e que acabam integrando os municípios vizinho.

As alterações com a construção da ferrovia que interliga os municípios são o testemunho das mudanças ocorridas, em especial na reconfiguração do Estado (MOREIRA et al, 2014, p. 9). O desenvolvimento da região ocorreu de forma lenta, mas com a colocação dos trilhos da estrada de ferro, o ritmo de ocupação se intensificou, contribuindo para a fixação de famílias nas localidades.

As ações de colonização na região consolidaram-se em um importante marco para o processo de desenvolvimento. Ao estimular o surgimento de núcleos coloniais, sendo responsável pela colonização da vasta área entre Belém e Bragança (COSTA, 2013, p. 2).

Na Zona Bragantina, Miranda e Rodrigues (2009, p. 23) compreendiam até em 1980 os municípios de Marituba, Benevides, Santa Izabel do Pará, Castanhal, São Francisco do Pará, Igarapé Açu, Santarém Novo, Peixe-Boi, Santa Maria do Pará, Bonito, Nova Timboteua, Capanema, Quatipuru, Primavera, Tracuateua, Bragança e Augusto Corrêa. Porém, o município de Marituba (1504422) foi criado em

1994, e segundo pesquisas sobre o processo de fragmentação territorial do Pará², o município de Quatipuru (1506112) foi originado a partir do desmembramento de Salinas – atual Salinópolis (1506203) – e existiu entre os anos de 1900 e 1933 quando deixou de existir ao ser incorporado pelo município de Siqueira Campos – atual Capanema (1502202) – mais recentemente em 1982 o município foi recriado.

O suporte cartográfico do Grupo de Estudo e Observação Cartográfico da Amazônia (GEOCAM) permite afirmar que o município de Tracuateua (1508035) ainda não existia em 1980, pois ele foi desmembrado de Bragança (1501709) em 1994. Desta forma, presume-se que ainda se encontrava na condição de vila atrelada a Bragança, pois somente após 14 anos o relatado pelos autores.

As cidades mantinham uma interligação e interagiram durante a construção da estrada de ferro, principalmente no que consiste no processo de abrigar uma certa quantidade de pessoas, fazendo com que, nesse espaço, ocorra a circulação do capital, alimentos, matéria-prima, mão de obra e entre outros serviços.

A ferrovia trouxe uma ideia de progresso, gerando na região uma territorialidade que foi a gênese de um paradigma de organização socioespacial favorecedora de variados tipos de migração e um grande projeto de colonização nos municípios que detêm de uma certa distância em relação à capital do Estado, Belém.

As pequenas vilas tinham sua importância econômica na zona bragantina, porém, com a implantação da estrada de ferro, colaborou com o seu desenvolvimento, principalmente econômico. Os atores que contribuíram e estabeleceram para o avanço da região e que, gradualmente, auxiliaram para a criação de alguns municípios, foram os camponeses, os agricultores, os colonos, e um bom número de migrantes cearenses que foram se instalando neste espaço da chamada zona bragantina (ÉGLER, 1961).

O processo de colonização controlou a espacialização territorial, fomentando a execução dos projetos para a região, induzindo migrações com a finalidade de

² A metodologia desenvolvida pelo Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia (GEOCAM) confronta as temporalidades de malhas geográficas dos censos demográficos enquanto instrumento de interpretação e análise, reconstituindo a disposição oficializada pelos municípios sobre os limites cartográficos, reduzindo “abismos” de interpretação geográfica na complexa realidade amazônica.

povoamento e exploração de diversas áreas, objetivando o desenvolvimento conforme as diretrizes do modo de produção capitalista (MIRANDA; RODRIGUES, 2009). Essas reconfigurações, como territoriais, econômicas e sociais, agilizam o desenvolvimento espacial e populacional do nordeste paraense ou Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017).

A ferrovia marcou um período que detinha um desenvolvimento político e territorial, com intuito de uma interligação entre as colônias agrícolas, que gradualmente foram sendo formados, na zona bragantina. Assim como também de haver uma transportação da produção agrícola e dos habitantes da região. Dessa maneira, fazendo com que ocorra uma nova reconfiguração no espaço Bragantino. Com a expansão das rodovias, a Estrada de Ferro de Bragança, com seus 220 km de extensão, ligando os municípios de Belém e Bragança, foi extinta pelo governo federal em 1965 (SIQUEIRA, 2008).

A ocupação do espaço voltado para o âmbito econômico e social depreende-se de uma materialização de relações e incorporações de novos espaços a uma determinada dinâmica dessa produção. Portanto, o processo de ocupação do espaço territorial, através do processo da construção da estrada de ferro Bragantina, expressa de um povoamento que pode ser utilizado como de maneira de colonização de uma localidade, região ou país.

1.3. Processo de Estruturação Municipal de Castanhal-Pa.

O município de Castanhal passa por uma estruturação em seu núcleo urbano a partir do momento que a ferrovia chega à cidade. Assim, Carlos (2015) nos coloca que a cidade não deve ser pensada como um produto pronto e acabado, mas sim por suas dinâmicas, que vão se estruturando conforme a relação que a cidade vai obtendo ao longo dos anos.

Dessa forma, percebe-se que Castanhal, através da sua implantação como cidade na região, desempenha papéis importantes para a produção e conformação urbana, onde esse papel acaba sendo compreendido por suas relações econômicas com os municípios ao seu redor. A conformação e a complexidade de organização de uma cidade devem ser entendidas como forma espacial e lugar onde se concentra a circulação, produção e consumo de bens e serviços (LIMA, 2015, p. 29).

Além disso, Rodrigues (1989) compreende-se por cidade a sede político-administrativa do município, podendo defini-la como uma projeção da sociedade sobre um lugar. Com isso, a formação da cidade consolida dos avanços das técnicas, que parte da produção excedente e de outras atividades que estão no processo de produção espacial do espaço, onde:

A cidade passa a ser uma forma de organização do espaço pelo homem, expressão concreta de processos sociais, na forma de um ambiente físico construído sobre o espaço geográfico. Portanto, a cidade reflete as características da sociedade (HARVEY 1980 apud CORRÊA, 1996, p. 34).

Assim, compreende-se que a sociedade consolida a acumulação de tais atividades exercidas na cidade, onde as relações e suas ações, como políticas e de interesses de cunho econômico, estabeleceram o aparecimento de escalas voltado para a ascensão do capitalismo, constituindo a construção de uma rede urbana. Dessa forma, o consumo da cidade realiza-se, dentre outros aspectos, das localizações, assim como do acesso, circulação e do aproveitamento do indivíduo em se deslocar na cidade e, portanto, usufruir do seu espaço (LIMA, 2015, p. 31).

Os espaços de consumo, segundo Carlos (2001), acabam definindo um tipo de segregação espacial a partir do uso, atraindo o consumidor, diferenciando e produzindo uma nova centralidade no espaço. Segundo Alves (2012), a formação da cidade de Castanhal pode ser compreendida a partir de quatro períodos distintos, denominados de colonização pioneira, período ferroviário, período rodoviário e a metropolização do espaço.

Os períodos estabelecem atividades importante para produção e conformação da estruturação urbana da cidade, que atualmente não podem ser compreendidas sem o reconhecimento de processos mais amplos, ocorridos em escalas superiores, tais como a escala da rede urbana amazônica e a da Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), onde rebatem diretamente no curso dos processos assumidos pela cidade, ainda que preservadas em suas devidas particularidades.

As transformações dos espaços ao longo dos seus processos de reestruturação urbana destacam mudanças socioespaciais, onde são resultados dialéticos de fatores que vão influenciar na esfera político, culturais e econômicos de

uma cidade, que, em conjunto, manifestam-se em padrões de desenvolvimento do espaço, formas de acumulação do capital e das relações dos agentes presentes nos mercados da cidade. Em Castanhal, as transformações na estrutura urbana nas últimas décadas podem chegar à conclusão de que estas transformações se manifestam enquanto produtos direto da articulação que ocorre na produção do espaço urbano.

A expansão do espaço urbano do município de Castanhal estabelece um padrão de crescimento a partir da ocupação que o espaço sofre, que Corrêa (1996) nos coloca que a sua dinâmica correlaciona em algumas atuações que estão atrelados aos alguns agentes: O Estado, através da construção de conjuntos habitacionais na periferia, os promotores imobiliários a partir da construção de loteamentos privados e os grupos sociais excluídos com a construção de assentamentos precários produtos da ocupação de terras e do mecanismo da autoconstrução.

Dessa forma, o movimento da expansão urbana da cidade vem passando nos últimos anos por significativas transformações em sua composição de seu espaço como um resultado de uma diversidade de fatores, dentre os quais podemos ressaltar o exercício de suas funções na rede urbana amazônica, que se relaciona a um duplo papel, o incremento populacional significativo com estimativas de 200.253 habitantes em 2020 (IBGE, 2022) e a presença de novos objetos acentuando a expansão da malha urbana da cidade e a urbanização de sua população.

O município de Castanhal, através da sua relação com os municípios que estão ao seu redor, acaba manifestando uma das cidades mais importantes do Pará, tornando-se uma importante relevância para a centralidade na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017). A origem do núcleo urbano estabeleceu com o processo de colonização constituída pela província do estado do Pará, entre 1875 e 1914, com o propósito de povoar a área entre as cidades de Bragança e Belém e, assim, garantir o fornecimento de produtos agrícolas a esta última (SOUZA, 2008, p. 75).

Assim, constitui que o processo de colonização da região Bragantina foi marcado pela instalação da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), onde as margens

que se desenvolveram diversos núcleos urbanos, sendo um deles o município de Castanhal. O município possui dois distritos, sendo a atual sede Castanhal e o seu vilarejo do Apeú e ainda entre os seus acidentes geográficos estão os rios Açú, Americano, Apeú, Caranã, Inhangapi, Arajó e Marapanim e os igarapés são os Petimandeuca e Piquiá (CASTANHAL, 2006).

A partir dos anos 1990, aprofundaram-se as inter-relações entre Castanhal e Belém, o que também se expressou em um eixo rodoviário, com a duplicação da rodovia federal BR-316, no trecho entre as duas cidades, e foi formalmente reconhecido por meio da inclusão de Castanhal na Região Metropolitana de Belém em 2011. As relações espaciais que Castanhal vai desempenhar constituem numa posição bastante estratégica, onde a sua posição geográfica acaba detendo de uma centralidade na região, em que essa delimitação da área central se pauta no acúmulo das atividades comerciais e de serviços produzidos nesse espaço.

A delimitação das áreas de influência que uma cidade vai manifestar permitirá definir a sua região urbana, quer dizer, a região existente em torno de cada cidade e que vive em simbiose com ela (BEAUJEU; CHABOT, 1970, p. 530). Dessa forma, mesmo não fazendo mais parte da região nordeste paraense, a cidade de Castanhal vai polarizar uma certa quantidade de cidades que ficam ao seu entorno, fazendo com que venha aumentar sua maior correlação com os municípios circunvizinhos.

Assim, percebe-se que consolida um aprofundamento da condição metropolitana de Castanhal, evidenciando um importante processo de metropolização do espaço nesta cidade (AMARAL; RIBEIRO, 2016, p. 85). A compreensão desse processo ocorre através das interações espaciais que cada município vai caracterizar, onde:

[...] constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informações sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrências e, conforme a distância e direção, caracterizando-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades (CORRÊA, 1997, p. 279).

Assim, a cidade de Castanhal vai manifestar, em sua área principal, um importante centro de atividades, onde o comércio e seus serviços vão corresponder nos principais eixos de circulação rodoviária da cidade. Com isso, no centro principal

da cidade vai constituir também uma atração dos fluxos, tanto àqueles internos à cidade quanto aos advindos das áreas rurais, assim como de outros municípios próximos.

Com as manifestações das interações espaciais que vão caracterizar em Castanhal, através do circuito de transporte rural das comunidades que ficam ao seu entorno, detém como uma importante relação para a organização do seu espaço, aproximando-se Castanhal de uma construção de cidade média. Com isso, as cidades médias seriam não apenas aquelas que se enquadram em um porte demográfico, mas que desempenham claros papéis intermediários entre a metrópole e as pequenas cidades que compõem uma rede urbana (SPOSITO, 2004, p. 126).

As relações e as inter-relações que o município de Castanhal vai realizar em seu meio econômico, através da caracterização das comunidades, constitui, em simultâneo, uma ação de emissor e receptor, onde uma vez que o entorno, que recebe a primeira ação, não é passivo diante dela, mas atua gerando uma resposta ao primeiro centro, configurando a realidade das interações (AMARAL; RIBEIRO, 2016, p. 85).

Com isso, a relevância das ações que Castanhal concebe na região acaba consolidando numa estruturação do espaço, onde:

Toda atividade localizada sobre o espaço físico, seja esta uma unidade de produção, uma unidade demográfica ou uma cidade, desenvolve com o entorno que rodeia uma complexa rede de relações bidirecionais que tem lugar em múltiplos níveis. Por um lado, ao redor desta atividade se materializa um complexo campo de forças de atração, de irradiação, de repulsão, de cooperação que fornece, por assim dizer, a energia de base para o funcionamento do sistema territorial. Por outro lado, todas as atividades localizadas no entorno exercem, por sua vez, uma influência sobre o primeiro centro através dos canais mais diversos [...] (CAMAGNI, 2005, p. 79).

Sendo assim, a partir do uso de aparelhos de GPS (*Global Positioning System*) foi possível modelar todas as rotas realizadas pelos veículos que atuam no sistema de transporte rural no município de Castanhal. A cidade apresenta uma área principal de posição das atividades econômicas, o que a torna um local de consideração das referidas dinâmicas. Com isso, percebe-se que a cidade se encontra no comércio com a presença de capital local, regional, nacional e

internacional, haja vista a presença de empresas de capital aberto de sociedade anônima, sendo filiais de grupos atuantes nacionalmente (AMARAL; RIBEIRO, 2016, p. 92).

A distribuição espacial das atividades econômicas do município acompanha uma composição de organização do lugar, onde, nesse espaço, manifesta-se a dinâmica do comércio, das feiras e seus serviços, que correspondem nos eixos de circulação rodoviária da cidade, constituindo também uma organização entre os agentes, através dos seus interesses.

Os esforços teóricos conceituais revelam a forte expressão política e econômica social de Castanhal, que é importante o resgate sobre a fundação territorial de vilas, freguesias e comunidades que, com o passar dos anos, foram elevadas a outros Estados de administração pública, incluindo processos de desmembramento, anexação, remembramento e novos desmembramentos. Assim, os múltiplos processos de fragmentação territorial dos municípios de Castanhal e seu entorno demandam esforços de compreender o processo de formação territorial considerando o interstício ou período datado desde a fundação até a sua emancipação final, conforme o quadro 1 nos demonstra.

Quadro 1: Processo de formação socioespacial dos municípios pesquisados.

Município	Data de Fundação	Data de Emancipação	Localização e Circulação Originária das Cidades
Curuçá	1757	1933	Litorânea - Navegação Costeira
São Miguel do Guamá	1758	1873	Várzea - Navegação Fluvial
Marapanim	1833	1931	Litorânea - Navegação Costeira
Castanhal	1885	1932	Terra Firme - Estrada de Ferro
Santo Antônio do Tauá	1890	1961	Terra Firme - Navegação Fluvial
Igarapé-Açu	1896	1906	Terra Firme - Estrada de Ferro
Inhangapi	1900	1920	Várzea - Navegação Fluvial
São Francisco do Pará	1903	1943	Terra Firme - Estrada de Ferro
São João da Ponta	1936	1995	Várzea - Navegação Costeira e Fluvial
Terra Alta	1946	1991	Terra Firme - Estrada de Rodagem

Fonte: IBGE Cidades (2020); Org. pelo Autor (2022).

Para tanto, nesta pesquisa há o esforço de compreender os municípios a partir da localização e da circulação originária das cidades, atualmente integradas ao circuito de transporte rural e urbano presente na principal feira (CEASA) urbana do município de Castanhal.

- ***Cidades Originárias a partir do Litoral - Transporte em Navegação Costeira***

Curuçá com fundação da vila em 1757, contudo ocorreram sucessivos processos de fragmentação territorial e sua emancipação se deu em 1933, quanto à circulação inicial se dava pelo transporte em navegação costeira com o rio Curuçá.

Marapanim com a fundação em 1833; no entanto, devido a vários processos de fragmentação, a sua emancipação aconteceu em 1931, a circulação inicial ocorreu através do transporte em navegação costeira com o rio Marapanim.

- ***Cidades originadas a partir da Várzea - Transporte Navegação Fluvial***

São Miguel do Guamá com a sua fundação em 1758, que, através da sua fragmentação territorial, a emancipação ocorreu em 1873, onde a sua circulação se deu pelo transporte em navegação fluvial a partir do rio Guamá.

Santo Antônio Tauá, a vila foi fundada em 1890, contudo ocorreram muitos processos de fragmentação territorial e sua emancipação ocorreu em 1961, a circulação inicial se deu pelo transporte fluvial a partir do rio Tauá.

Inhangapi fundou-se em 1900; contudo a sua emancipação foi em 1920, a sua circulação foi pelo transporte em navegação fluvial, nas proximidades do rio Inhangapi.

- ***Cidades originadas Terra Firme - Transporte Ferroviário***

Castanhal teve a sua fundação em 1885 enquanto vila pertencente a Belém, e a sua emancipação ocorreu em 1932, onde a sua circulação inicial ocorreu através da intensa circulação na Estrada de Ferro de Bragança (EFB), nas proximidades do igarapé Castanhal.

Igarapé-Açu fundou-se em 1896 enquanto vila de Belém, com a fragmentação territorial que ocorreu se emancipou em 1906, a circulação inicial teve início no transporte ferroviário onde através da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) às proximidades do Igarapé-Açu.

São Francisco do Pará teve a sua fundação em 1903, a sua emancipação ocorreu apenas em 1943, o transporte inicial se deu pela Estrada de Ferro de Bragança (EFB) nas proximidades do rio Marapanim.

- ***Cidades originadas a partir da Várzea - Transporte em Navegação Costeira e Fluvial***

São João da Ponta com a fundação em 1936, no entanto ocorreram muitos processos de fragmentação territorial e sua emancipação se deu em 1995, a circulação inicial se dava pelo transporte costeiro e fluvial, acessado pela costa atlântica e pelo rio Mocajuba.

- ***Cidades originadas a partir da Terra Firme - Transporte Rodoviário***

Terra Alta teve a sua fundação em 1946, contudo a sua emancipação aconteceu em 1991, a circulação inicial se deu pelo transporte de estrada de rodagem nas proximidades do Igarapé Braço Esquerdo.

No quadro 1, estão descritos os municípios que compõem o recorte dessa pesquisa, são eles: os municípios de Curuçá e Marapanim na costa atlântica paraense, São Miguel do Guamá às margens do rio Guamá como a rodovia federal (BR – 010 – Belém - Brasília) enquanto municípios de formação antiga; e o município de Igarapé-Açu originário a partir do processo de implementação da Estrada de Ferro de Bragança no início do século XX.

O município de Castanhal enquanto cidade importante a partir de 1950 quando passa a ser dotada de infraestrutura das indústrias alimentícias e crescimento demográfico com destaque político e econômico; e mais recentemente as demais cidades que foram originadas a partir do desmembramento territorial ocorrido no início da década de 1990. Assim, as interações socioespaciais nas cidades são resultantes de processos emancipatórios que ocorreram a partir do início da década de 1990,

onde a criação de novos municípios, através do povoamento de novos núcleos, dinamizou o desenvolvimento urbano na região nordeste paraense, e que, atualmente, abrange a Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017).

As cidades formadas na Amazônia, com a implementação da ferrovia, passaram por desenvolvimento que elevaram as cidades a uma integração social. Com isso, o espaço urbano vai manifestar uma dinâmica através da interligação consistente entre a cidade e o campo, o que adentra numa inserção da globalização, onde faz-se uma nova reintegração ao espaço urbano dos núcleos coloniais. Assim, ao longo dos anos esses espaços passam por modificações, onde inicia o novo período da globalização, que é a efetivação da rodovia. Dessa forma, percebe-se que esse período faz surgir a expansão dos agentes transportadores rurais e urbanos na região, como forma de interligação das comunidades vizinhas, a partir do aumento dos sistemas de rotas de ônibus.

2. A PERIODIZAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CASTANHAL: O ÔNIBUS E SUAS CONEXÕES INTERMUNICIPAIS.

A Região Geográfica Imediata Castanhal passa por modificações, modificações estas que manifestam o município de Castanhal a uma centralização na região, que, através das políticas de transportes terrestres, tiveram um papel importante no processo de ordenamento do território, em que viabilizaram a ligação entre os municípios próximos através da Estrada de Ferro e, posteriormente, através da implementação da rodovia na região.

Numa centralização de uma cidade, vamos perceber que ela pode constituir como um centro que vai deter de uma relação de intermediação com as cidades que ficam ao seu redor, ocasionando uma definição frente à organização do espaço, por uma dinâmica de intensos fluxos de mercadorias, pessoas, agentes de transportação, de circulação de capitais e do uso do seu espaço, no qual caracteriza na cidade de Castanhal uma atividade que vai haver uma reconfiguração no seu território, fazendo com que ela venha manifestar uma centralidade na região, principalmente no que corresponde aos serviços que vão manifestar na sua feira municipal.

Dessa forma, os fluxos que viabilizam a política de mobilidade nas cidades, principalmente voltado para uma relação campo cidade, que o sistema de transporte rural urbano se torna um item primordial para a produção e a reprodução social ampliada da força de trabalho e pela produtividade do município. Assim, o transporte intermunicipal consiste no modo que mais se tem expandido ao longo dos últimos anos, consistindo no transporte mais utilizado em região que apresenta uma ligação de comunidades com uma cidade vizinha mais desenvolvida. Dessa forma, o transporte rodoviário vai apresentar combinações entre o ponto de origem e de destino, movimentando cargas de variados tamanhos e passageiros que necessitam do transporte.

O município de Castanhal cumpre importante papel a deter de uma polarização que envolve um atendimento às agrovilas e às comunidades que ficam ao seu redor, onde a economia da cidade constituiu em um procedimento de diversificação, que está atrelada ao seu crescimento, acréscimo de linhas de ônibus e as inter-relações dos agentes de produção e reprodução do espaço de Castanhal.

O crescimento das rodovias na Amazônia acompanhado pela melhoria na capacidade das vias manifestaram um aumento no sistema de transporte de passageiros e cargas, o que fez alguns empresários da época começaram a comprar terras às margens das estradas, com intuito de estruturar economicamente as suas indústrias. Dessa forma, o sistema de transporte vem, em certa medida, satisfazendo as necessidades dos seus usuários e em especial dos empresários, onde o deslocamento dos produtos e de pessoas de um determinado lugar a um determinado destino vai determinar uma implementação que interliga os municípios ao entorno.

2.1. A Política Rodoviarista e Novas Dinâmicas Municipais.

A acentuada ênfase das políticas e das dinâmicas de transporte para a expansão da malha rodoviária a partir dos anos 1950 e a concomitante diminuição da participação do setor ferroviário no transporte de mercadorias e passageiros é um tema bastante importante para a geografia. Os investimentos na infraestrutura de transportes rodoviários foram acompanhados pelo crescimento da indústria automobilística, sendo um dos setores industriais mais influentes sobre a política econômica (NATAL, 2003).

O crescimento da malha rodoviária foi acompanhado pela melhoria na capacidade das vias e nas redes vicinais, levando a um aumento na participação no sistema de transporte de cargas e de passageiros. O transporte rodoviário é a condição necessária para a circulação do capital, portanto, este também é basilar na produção e reprodução do espaço.

Assim, Marx (2005) nos coloca que a circulação é tão imprescindível quanto a produção, pois somente quando da passagem do produto como mercadoria da esfera da produção para a esfera do consumo é que poderá se efetivar o consumo.

Para Fromm (1968), ao discutir o papel dos transportes no desenvolvimento econômico, evidencia que os sistemas de transportes criam economias entre os municípios que se interligam, assim como criam outras economias internas nos mesmos, pois exerce uma influência decisiva no crescimento econômico sobre o volume e a estrutura de produção, além de um poderoso fator de inovação para as comunidades dependentes.

Dessa forma, ocorre a diminuição das distâncias que representa a ampliação de comércio das mercadorias específicas, que antes só era encontrada na cidade desenvolvida mais próxima. Assim, percebe-se que novos mercados consumidores e produtores se aliam ao sistema de transporte rural urbano, em uma relação que abrange toda uma cadeia de produção de consumo e serviços, onde este processo tem repercussões espaciais, pois se articula em diferentes escalas.

Na região Geográfica Imediata Castanhal, as políticas de transportes terrestres, rodovia e ferrovia tiveram um papel importante no processo de ordenamento do território, enquanto viabilizaram a ligação entre os municípios através da Estrada de Ferro e, posteriormente, através da implementação da rodovia na região. Com isso, a expansão desses sistemas levou à ocupação das áreas, tendo como forma a estruturação das cidades existentes, criação de novas cidades, assim como investimentos em atividades produtivas industriais e agrícolas, o que levou em uma maior dinamização das atividades comerciais da região.

A partir dos anos 1960, Castanhal detinha um papel de uma cidade de pequeno porte, onde as suas atividades estavam ligadas à dinâmica da Estrada de Ferro. Porém, nesse momento o município de Igarapé-Açu detinha papel de destaque na economia dinamizada por meio da produção agrícola.

Assim, a partir do plano nacional das rodovias, altera-se a lógica de circulação de transporte da região, onde Castanhal passa a ser beneficiada pelos fluxos de transporte rodoviário somados à implantação de indústrias. Além disso, é fundamental salientar que a indústria dos transportes assume um papel de capital determinante no desenvolvimento ao nível socioeconômico da região e do país de forma geral.

Assim, percebe-se que levou a uma estrutura política rodoviária e infraestrutura, bem como posteriormente a uma industrialização e urbanização da cidade, onde Castanhal passa a realizar um papel importante de articulação comercial entre os municípios ao seu entorno. Desta maneira, Castanhal manifesta uma política através da rodovia, onde os investimentos efetivados na estrutura política rodoviária estabelecem melhorias na infraestrutura dos sistemas de transportes.

Com isso, em consulta com a base da receita federal e a partir da classificação das atividades econômicas, demonstra que na década de 1960 ocorreu a implantação

de algumas indústrias no município atrelado no decorrer da BR-316 (rodovia Pará-Maranhão), implantações estas que facilitaram o escoamento da produção até aos mercados consumidores da região, assim como a consolidação de bairros do município de Castanhal, o que ocasionou também o seu povoamento.

Ghizzo e Rocha (2009) nos colocam que é no comércio que os agentes capitalistas da produção espacial produzem os espaços de consumo, os quais acabam findando por se caracterizarem também como locais de consumo do espaço, onde as pessoas promovem as suas atividades econômicas, promovendo uma centralização do espaço.

Deste modo, percebe-se que Castanhal vai difundir diferentes dinâmicas em suas atividades comerciais, o que originou em uma relação de intensidade e de grandeza, onde, por meio do consumo que a população interna e dos municípios vizinhos vão realizar, o espaço vai ser produzido e reproduzido pelas dinâmicas indústrias.

2.2. Planejamento Estatal Brasileiro - 1960

No Brasil, o transporte rodoviário teve impulso a partir da década de 1920, por iniciativas de governantes brasileiros com objetivo de articular as regiões brasileiras. A predominância desse modal em território nacional deve-se ao modelo implantado na década de 50 por Juscelino Kubitschek, consagrado pela frase “governar é abrir estradas”, promovendo a adoção do modelo rodoviária, ou seja, construção, ampliação e melhoramento de rodovias

Com o anúncio da construção da rodovia Belém-Brasília, muitos empresários começaram a comprar terras às margens das estradas, com intuito de estruturar as suas indústrias. As grandes extensões de terras eram relativamente livres, ainda que houvesse disputa sobre sua posse.

Essa estrutura às margens das rodovias, os modais de transportes responsáveis pela logística entre os diferentes espaços, começaram a organizar as redes e fluxos de mercadorias, pessoas e informações entre os diferentes territórios no Estado. Os sistemas de transportes que, a partir desse momento, começaram a

atuar, interligam-se às atuações econômicas do espaço. No entanto, a organização dos transportes implica nas circunstâncias além dos valores econômicos, interferindo na organização do espaço urbano e, conseqüentemente, na sua mobilidade, contribuindo para modelar o quadro espaço temporal.

No município de Castanhal, a partir de 1960, algumas empresas foram se estruturando às margens da BR-316, como: Hiléia Indústrias e Produtos Alimentos; Mariza Indústria e Comércio de Alimentos; Companhia Têxtil de Castanhal; Isoeste Norte Indústria e Com. de Isolantes Térmicos; Bracol Holding; Prenorte Premoldados do Norte Ltd.

Assim, Loureiro (2004) demonstra que os beneficiários passaram a acumular grande poder político em decorrência da apropriação privada da terra e de seus componentes, onde este controle foi paulatinamente ampliado para além dos trabalhadores das indústrias, fortalecendo, sob o aval do Estado, o poder político da burguesia local e regional. Conforme demonstra o quadro 2:

Quadro 2: Empresas às margens da BR-010 (Belém / Brasília) em Castanhal.

Empresa e CNPJ	Código e descrição das Atividades Econômicas Principal e Secundárias	Início das Atividades
HILEIA INDÚSTRIAS DE PRODUTOS ALIMENTÍCIOS S A 05.388.392/0001-21	<i>10.92-9-00</i> - Fabricação de biscoitos e bolachas <i>10.62-7-00</i> - Moagem de trigo e fabricação de derivados <i>10.64-3-00</i> - Fabricação de farinha de milho e derivados, exceto óleos de milho <i>10.94-5-00</i> - Fabricação de massas alimentícias <i>46.37-1-04</i> - Comércio atacadista de pães, bolos, biscoitos e similares <i>46.37-1-05</i> - Comércio atacadista de massas alimentícias <i>47.12-1-00</i> - Comércio varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios - minimercados, mercearias e armazéns <i>47.29-6-99</i> - Comércio varejista de produtos alimentícios em geral ou especializado em produtos alimentícios não especificados anteriormente	1966
COMPANHIA TEXTIL DE CASTANHAL 05.389.812/0001-94	<i>13.12-0-00</i> - Preparação e fiação de fibras têxteis naturais, exceto algodão <i>46.19-2-00</i> - Representantes comerciais e agentes do comércio de mercadorias em geral não especializado <i>46.89-3-02</i> - Comércio atacadista de fios e fibras beneficiados <i>47.89-0-99</i> - Comércio varejista de outros produtos não especificados anteriormente <i>49.30-2-02</i> - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional	1966
PRENORTE PREMOLDADOS DO NORTE LTDA 15.320.930/0001-08	<i>23.30-3-02</i> - Fabricação de artefatos de cimento para uso na construção <i>42.99-5-99</i> - Outras obras de engenharia civil não especificadas anteriormente	1987

<p>MARIZA INDUSTRIA E COMERCIO DE ALIMENTOS LTDA</p> <p>01.773.117/0001-70</p>	<p>10.95-3-00 - Fabricação de especiarias, molhos, temperos e condimentos 01.11-3-02 - Cultivo de milho 01.11-3-99 - Cultivo de outros cereais não especificados anteriormente 01.15-6-00 - Cultivo de soja 01.63-6-00 - Atividades de pós-colheita 10.31-7-00 - Fabricação de conservas de frutas 10.32-5-01 - Fabricação de conservas de palmito 10.32-5-99 - Fabricação de conservas de legumes e outros vegetais, exceto palmito 10.33-3-01 - Fabricação de sucos concentrados de frutas, hortaliças e legumes 10.33-3-02 - Fabricação de sucos de frutas, hortaliças e legumes, exceto concentrados 10.62-7-00 - Moagem de trigo e fabricação de derivados 10.64-3-00 - Fabricação de farinha de milho e derivados, exceto óleos de milho 10.69-4-00 - Moagem e fabricação de produtos de origem vegetal não especificados anteriormente 10.71-6-00 - Fabricação de açúcar em bruto 10.91-1-02 - Fabricação de produtos de padaria e confeitaria com predominância de produção própria 10.92-9-00 - Fabricação de biscoitos e bolachas 10.93-7-02 - Fabricação de frutas cristalizadas, balas e semelhantes 10.99-6-02 - Fabricação de pós alimentícios 10.99-6-06 - Fabricação de adoçantes naturais e artificiais 20.93-2-00 - Fabricação de aditivos de uso industrial 22.22-6-00 - Fabricação de embalagens de material plástico</p>	<p>1997</p>
<p>TINTO HOLDING LTDA MASSA FALIDA (BRACOL)</p> <p>01.597.168/0036-19</p>	<p>15.31-9-01 - Fabricação de calçados de couro 15.40-8-00 - Fabricação de partes para calçados, de qualquer material</p>	<p>1999</p>
<p>ISOESTE MOLDADOS PLÁSTICOS LTDA</p> <p>03.992.918/0001-52</p>	<p>22.29-3-99 - Fabricação de artefatos de material plástico para outros usos não especificados anteriormente 32.92-2-02 - Fabricação de equipamentos e acessórios para segurança pessoal e profissional 32.99-0-03 - Fabricação de letras, letreiros e placas de qualquer material, exceto luminosos 49.30-2-02 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional</p>	<p>2000</p>

Fonte: Receita Federal - Comprovante de Inscrição e Situação Cadastral (2022); Org. pelo Autor (2022).

Desse modo, no quadro 2, são observadas que, a partir da segunda metade da década de 1960, com a consolidação do eixo da rodovia federal BR-010 (Belém / Brasília) Castanhal passa por desenvolvimento, onde é possível identificar a organização das empresas às margens da rodovia e suas atividades econômicas, atividades estas que centralizam no município, bem como nos municípios vizinhos, conforme a consulta feita na base do cadastro nacional de pessoas jurídicas juntos à receita federal a partir da emissão de comprovante de inscrição e situação cadastral.

2.3. Estruturação da Rede de Transporte Intermunicipal Atrelada à Cidade de Castanhal.

O transporte de passageiros de ônibus é uma das formas mais utilizadas no Brasil, em função de sua malha viária e pela regularidade dos serviços oferecidos, além do baixo custo. A partir disso, o transporte rodoviário de passageiros é fundamental para o deslocamento da população de um município para outro, sendo uma atividade com significativa importância para a economia.

O transporte intermunicipal consiste num sistema que vem satisfazer as necessidades dos seus usuários, onde essa movimentação manifesta na transferência dos produtos, objetos e pessoas de uma determinada origem a um determinado destino. Esse sistema determina uma implementação que interliga os municípios vizinhos da Região Geográfica Imediata Castanhal com a cidade de Castanhal, fazendo com que ocorra acordos entre os agentes rodoviários e os órgãos de fiscalização do mesmo, bem como o processo econômico venha desenvolver na cidade, o que se torna Castanhal em destaque na região.

Com isso, o movimento entre dois pontos, rural urbano, estabelece a utilidade do lugar, envolvendo a rapidez, tal como a consistência da própria movimentação, detendo a utilidade de tempo. Assim, o transporte intermunicipal consiste no modo que mais se tem expandido ao longo dos últimos anos, consistindo no transporte mais utilizado em região que apresenta uma ligação de comunidades com uma cidade vizinha mais desenvolvida. Dessa forma, o transporte rodoviário vai apresentar combinações entre o ponto de origem e de destino, movimentando cargas de variados tamanhos e passageiros que necessitam do transporte.

Em um mercado cada vez mais competitivo, onde as empresas que prestam serviços de transporte enfrentam não somente a concorrência de empresas do mesmo ramo, mas também com a frota particular de cada cidadão, é de suma importância a prestação de um serviço diferenciado, para que venha atrair os passageiros. É importante salientar também que o transporte intermunicipal possibilita um serviço ponto a ponto para grande maioria dos produtos, detendo, portanto, uma grande flexibilidade operacional e permitindo, assim, acesso a pontos isolados, sendo utilizado para efetuar o transporte entre pontos de origem e destino (SOARES, 2012).

Desse modo, os transportes intermunicipais encontram-se ligados, principalmente, à cidade que apresenta serviços de pequeno, médio e grande portes. Assim, percebe-se que o transporte intermunicipal se torna um elo crucial na distribuição de algumas mercadorias, a qual é traduzida pelo aumento da capacidade de carga e da especialização para o transporte de mercadorias variadas.

Por conseguinte, a capacidade de carga dos veículos que exercem o transporte é limitada, onde é necessário estabelecer horários, que envolvam chegadas e saídas das comunidades, onde, em alguns percursos, revela-se competitividade nos percursos de curta e média distância.

Quadro 3: Empresas tradicionais do transporte rodoviário integrados à Castanhal e região.

Empresa e CNPJ	Código e descrição das Atividades Econômicas Principal e Secundárias	Início das Atividades
Rápido Excelsior 04.910.188/0001-66	49.21-3-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal na região metropolitana. 49.29-9-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, intermunicipal, interestadual e internacional 49.30-2-02 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional 52.12-5-00 - Carga e descarga	1966
Expresso Modelo 10.428.943/0001-73	49.22-1-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, interestadual 49.22-1-01 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal, exceto em região metropolitana 49.30-2-02 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional	1967
Expresso Beiradão 04.939.641/0001-67	***** Falida	1968
COMERCIO E TRANSPORTES BOA ESPERANCA LTDA 04.787.941/0001-78	49.22-1-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, interestadual 49.30-2-02 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional 50.22-0-01 - Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, municipal, exceto travessia 50.22-0-02 - Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia 49.29-9-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, intermunicipal, interestadual e internacional	1971
EMPRESA DE TRANSPORTES SAO JOAO LTDA 04.879.987/0001-17	49.22-1-01 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal, exceto em região metropolitana	1972

Expresso Izabelense 05.125.620/0001-70	***** Falida	1974
Estrela do Mar 05.258.094/0001-17	49.21-3-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal em região metropolitana	1976
(F P NOBRE & CIA LTDA) Transnobre 14.686.687/0001-75	49.22-1-01 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal, exceto em região metropolitana	1986
(Transportes Líder) São Francisco 63.827.828/0001-38	49.21-3-01 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal	1991

Fonte: Receita Federal - Comprovante de Inscrição e Situação Cadastral (2022); Org. pelo Autor (2022).

Considerando a consulta na base do cadastro nacional de pessoas jurídicas juntos à receita federal a partir da emissão de comprovante de inscrição e situação cadastral, conforme se encontra no quadro 3, foi possível identificar as empresas de ônibus rodoviários tradicionais que operam linhas intermunicipais integradas ao município de Castanhal, atendendo à sede e às vilas de Castanhal e dos municípios integrados à rede de transporte intermunicipal.

Partindo deste princípio, são observadas que, a partir da segunda metade da década de 1960, com a consolidação do eixo da rodovia federal BR-010 (Belém / Brasília) e dos eixos integrados, a rodovia federal BR-316 (Pará / Maranhão) as empresas Rápido Excelsior, Expresso Modelo e Beiradão iniciaram suas operações naquela década. Destacam-se que as linhas também atendiam aos municípios da costa atlântico.

Na década de 1970, novas empresas entraram no segmento do transporte intermunicipal, tais como a São João em 1972, atendendo principalmente ao município de Maracanã, a Expresso Izabelense ao entorno de Castanhal e Benevides, a Estrela do Mar, atendendo a Colares, Vigia e São Caetano de Odivelas, e a empresa Boa Esperança, cruzando ao município de Castanhal.

Na década de 1980, a empresa de transporte Transnobre inicia as suas operações concentradas a partir de Castanhal sentido aos municípios de Inhangapi e de São Domingos do Capim. Nos anos mais recentes, em 1991, também chegou a

operar em Castanhal a empresa Expresso São Francisco, sendo estas as principais empresas de ônibus consideradas tradicionais na oferta do transporte intermunicipal reguladas pelo Estado do Pará e que receberam registros da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON).

Destacam-se ainda as empresas São João e Izabelense que deixaram de operar em linhas intermunicipais nos anos 2000; a primeira por insuficiência no atendimento de cidades e vilas na costa atlântica, tais como Maracanã, Magalhães Barata, Igarapé-Açu, Peixe-Boi e Marapanim, atendendo as vilas destes municípios; a segunda empresa entrou em processo de falência em meados de 2008, após integrar-se ao transporte urbano da região metropolitana de Belém.

Considerando tais mudanças e novas diretrizes institucionais do Estado, a partir de 2009 ocorreram mudanças que reestruturaram a rede de transporte e os agentes transportadores.

A pesquisa aponta para a existência:

- Agentes transportadores empresas tradicionais de ônibus operada pelas firmas;
- Agentes transportadores individuais do segmento Vans e Alternativos;
- Agentes transportadores transporte rural urbano por Ônibus;
- Agentes transportadores individuais por Táxi Lotação;

Estes são os principais agentes do segmento de transportes identificados nesta pesquisa, e sobre eles será realizada a caracterização do cenário no período de 2000 a 2020, ao longo das últimas décadas o cenário dos transportes na região foi reconfigurando, resultando no esfacelamento dos capitais hegemônicos aos empresários do setor de transporte intermunicipal atuantes no nível regional.

2.4. O Processo de Enfraquecimento do Transporte Intermunicipal - 2010.

Dentre estas a Expresso Modelo destacou-se na operação na linha de transporte Belém-Castanhal, regulada pela agência de regulação e controle de

serviços públicos do Estado do Pará (ARCON). No entanto, em meados de 2009 ela também passou a operar com um serviço semiurbano, integrando as cidades supracitadas.

Não obstante, no final dos anos 2000, o Estado, a partir do aparato institucional e jurídico, passou a conceder autorização para a operação do transporte alternativo. Dessa forma, ampliou a receita para o Estado a partir do aumento do número de veículos registrado, fomentando o dinamismo econômico para além da atuação dos agentes transportadores tradicionais estruturados a partir das firmas - empresas. Diante de tais elementos, é possível inferir que o processo de desenvolvimento econômico do Estado contribuiu para o progressivo estágio de falência operacional das empresas do transporte rodoviário intermunicipal.

Na década 2010, foram extintas as seguintes empresas: Expresso Beira Dão em meados de 2012; Empresa Estrela do Mar em meados de 2015; Rápido Excelsior em meados de 2017; Transporte São Francisco em meados de 2017; e mais recentemente a empresa a Expresso Modelo em meados de 2019, em um evidente sinal de insustentabilidade financeira desses agentes transportadores.

Diante de tais fatos, os agentes transportadores individuais (alternativos) atualmente exercem um papel de destaque na mobilidade entre as cidades, concentrando-se nas de maior rentabilidade operacional, ocasionando o enfraquecimento do transporte intermunicipal.

À medida que o transporte intermunicipal operado pelas empresas reduzia suas receitas financeiras com baixos investimentos na frota de ônibus, a concorrência dos agentes transportadores do segmento de vans e micro-ônibus investia em veículos com maior mobilidade, agilidade e principalmente conforto aos passageiros, passando a ter a preferência dos usuários destes serviços.

Quanto aos agentes de transporte táxi lotação, é possível identificar que esses agentes oferecem a comodidade do embarque a partir da residência do passageiro usuário³ seguindo viagem ao destino, e se ele desejar poderá complementar a viagem a partir de uma segunda taxa para o desembarque em local

³ Sobre esse aspecto quando o embarque é realizado na residência do usuário o mesmo reduz custos a partir da não necessidade de utilização de táxi internos e de mototáxi, podendo assim, arcar com a taxa extra cobrada pelo táxi lotação que tem operação intermunicipal.

distante do trajeto original do táxi lotação. Ainda que as duas taxas sejam efetivadas, os usuários dessa modalidade de transporte entendem que as vantagens são compensatórias.

No que se trata do segmento do transporte rural urbano, os agentes transportadores oferecem dois serviços considerados bastante importantes, sendo o primeiro, o deslocamento de passageiros entre as comunidades para o centro urbano da cidade, ocasionando a sua produção social e o segundo, o transporte de suas mercadorias, onde o sistema de transporte rural urbano leva até a porta de sua casa, fazendo uma comodidade do embarque e desembarque de suas mercadorias, bem como a sua reprodução econômica, mantendo abastecido os comércios destas vilas com gêneros alimentícios originários da cidade (processados e industrializados).

De igual modo, transporta gêneros alimentícios de primeira necessidade a partir das vilas para o centro comercial, identificadas nesta pesquisa pela dinâmica da feira (CEASA) de Castanhal. Considerando a recente inserção do transporte rural urbano articulado à centralidade de Castanhal a partir das vilas, e, simultaneamente, em que a desativação das linhas rodoviários operados pelas empresas tradicionais são gradativamente desativadas por baixa rentabilidade operacional, nota-se a ampliação do número de veículo e de viagem diária pelos agentes operadores do transporte rural urbano por ônibus, sejam eles veículos urbanos ou rodoviários.

Assim, as relações espaciais que Castanhal vai desempenhar constituem numa posição bastante estratégica, onde a sua posição geográfica, Região Geográfica Imediata de Castanhal acaba detendo de uma centralidade na região, na qual essa delimitação da área central se pauta no acúmulo das atividades comerciais e de serviços produzidos nesse espaço que vai apresentar.

Dessa forma, a partir das relações que vão ser obtidas, aprofunda-se as inter-relações entre as comunidades e a cidade de Castanhal, onde essa relação vai se expressar através de um eixo rodoviário bastante afluyente, com a presença de atividades econômicas.

2.5. Transporte Rural e Urbano de Carga e Passageiros - 2010/2020.

A geografia voltada para os estudos dos transportes realiza, em suas interpretações das relações socioespaciais das redes, fluxos, transformações e desigualdades do chamado mundo em movimento, as relações ou interações socioespaciais nos movimentos de mercadorias, pessoas e informações nos territórios. Com isso, percebe-se que essa reconfiguração que vai ocorrer no espaço de Castanhal, manifestando os fluxos que viabilizam a política de mobilidade nas cidades, principalmente voltado para uma relação campo e cidade, na qual a mobilidade do sistema de transporte rural e urbano acaba sendo responsável pela produção e reprodução social ampliada na força de trabalho e pela sua produtividade, o que se torna visível no município de Castanhal/PA.

Figura 2: Modelo de ônibus rural e urbano que interliga Castanhal/PA.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2022).

Assim, em Castanhal visualiza-se que, a partir dos anos de 2010, os meios de transporte intermunicipais foi alterando-se, onde estabeleceu uma expressividade de utilização de ônibus no transporte misto de passageiros e mercadorias, sendo uma forma dos passageiros para sua reprodução enquanto agente social e econômico, mesmo que de pequena capilaridade financeira, onde a sua resistência apresenta. Com isso, constitui que o sistema de transporte rural e urbano, de uma forma geral, acaba sendo um elemento fundamental para o desenvolvimento de uma cidade, principalmente para a sua centralização na região, ocorrendo no município de Castanhal.

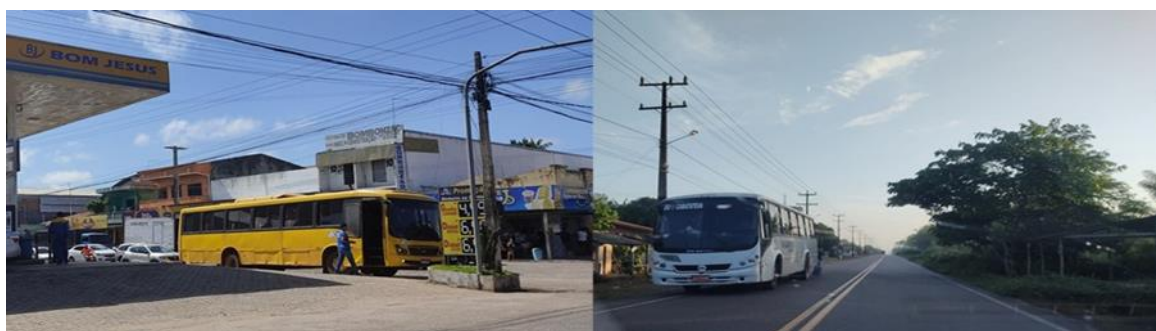
Figura 3: Ônibus rural e urbano a caminho do município de Castanhal pela PA-136.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2022).

Com isso, percebe-se que o sistema de transporte rural e urbano acaba sendo um dos elementos poderosos na economia de qualquer cidade. Contudo, para que ele detenha o seu funcionamento, é necessário que a cidade possa deter de um sistema articulado, onde envolva os passageiros, mercadorias, agentes de transportes e a prefeitura da cidade, para estabelecer um deslocamento sem nenhum obstáculo pelo caminho.

Figura 4: Caracterização de ônibus rural e urbano - utilizado na feira (CEASA) de Castanhal.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM-UEPA (2022).

O município tem chamado a atenção pela presença marcante de estabelecimentos ligados às atividades de redes varejistas, supermercados, serviços financeiros e entre outros. Dessa forma, Castanhal passa a estabelecer um circuito de deslocamento não apenas de pessoas, mas de cargas também, promovendo, assim, uma expansão da mobilidade dos seus residentes e dos municípios vizinhos (alguns não confinantes).

Ademais, os meios de consumo de transporte rural e urbano facilitam a propiciar a economia entre os municípios e, sobretudo, contribuir para a rotação do capital adiantado. Dessa maneira, em virtude da intensidade das atividades

presentes na cidade de Castanhal, constitui-se, atualmente, em um local de um grande centro econômico na região.

Figura 5: Ônibus rural e urbano - utilizado pela agrovila Iracema.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2022).

Com isso, tem-se observado um novo dinamismo nessa relação, onde se observa uma estruturação de um sistema de transporte rural e urbano, possibilitando assim, a reprodução dos municípios vizinhos no espaço urbano da cidade de Castanhal, tendo como foco a feira (CEASA) do município.

O que vai constituir um centro de relação que vai determinar uma intermediação com as cidades e agrovilas que ficam ao seu redor, ocasionando uma definição frente a sua organização no espaço que se manifesta a partir dos intensos fluxos de mercadorias, pessoas, agentes de transportes, de circulação de capitais e do uso do seu espaço.

Figura 6: Ônibus rural urbano - utilizado pela agrovila Boa Vista.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM-UEPA (2022).

Assim, caracteriza na cidade de Castanhal uma atividade que vai haver uma reconfiguração no seu território, fazendo com que ela venha manifestar uma centralidade na Região Geográfica Imediata de Castanhal, principalmente no que corresponde aos serviços que vão manifestar na feira (CEASA) do município.

Dessa forma, visualiza-se um crescimento resultante no aumento da expansão do tecido urbano, onde ocasiona o surgimento de diversos tipos de funções no município, que estão relacionadas principalmente à prestação de serviços e ao **comércio que se manifesta na feira.**

Figura 7: Área de circulação das pessoas na feira (CEASA) do município de Castanhal.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM-UEPA (2022).

A relação entre os municípios vizinhos e as agrovilas com Castanhal, principalmente apresentada na CEASA, através do sistema de transporte rural e urbano, percebe-se que, em seu tecido econômico, traduz ações que estão determinadas em atingir criação de novas formas de parcerias na produção do espaço entre os atores envolvidos, sendo eles públicos, privados, regionais ou locais. Com isso, devido às relações que a iniciativa do sistema de transporte vai se manifestar, segundo a qual as contribuições locais permitem operar mudanças significativas na paisagem socioeconômica territorial.

O espaço urbano possui uma dinâmica que modifica as relações sociais de acordo com o desenvolvimento de cada localidade. Assim, as feiras livres modificam o espaço de forma direta, uma vez que nele inserem a sua dinamização com o espaço. As transformações do espaço possuem características quase que excludentes, posto que a cultura local sofre interferências das inovações, de acordo com a complexidade adquirida pelos polos urbanos.

A feira possui diferentes perspectivas e finalidades, de acordo com as intencionalidades dos indivíduos que circulam, sejam os pequenos, médios ou grandes comerciantes, bem como as demais clientelas. Essa transformação se deve ao fato de a cidade concentrar em seu espaço da feira, em função do sistema econômico, um maior volume de pessoas, mercadorias, serviços e capital.

Assim, a feira vai influenciar o fazer social daqueles que as vivenciam, tanto dos moradores internos como dos moradores das cidades de influência, numa perspectiva onde o cotidiano define-se como uma força vital que nos marca pelas relações de poder.

As falas a seguir demonstram o sentimento dos usuários do espaço da feira:

“Eu preciso chegar cedo para montar a minha barraca para eu pegar os primeiros clientes, só assim, eu consigo estabelecer uma relação de poder com aquelas pessoas, que compram apenas de mim” (Seu João, comerciante da Ceasa).

“Eu gosto de chegar cedo para comprar as verduras ainda no caminhão, sai mais barato pra mim e posso vender em mais em conta no meu supermercado” (Seu Aurelio, comerciante fora da Ceasa).

“Chego cedo, olho todas as barracas. Na feira eu encontro de tudo” (Dona Maria, moradora do bairro do Milagre/Castanhal-PA).

“Eu gosto de comprar em supermercado, pois lá não preciso acordar cedo, acho mais limpinhos as verduras, mas aqui é diferente. Aqui eu pechincho, escolho com calma, e ainda peço desconto” (Dona Antônia, moradora do bairro Fonte Boa/Castanhal-PA).

Diante as falas dos frequentadores e comerciantes da feira, fica perceptível que a cidade vai apresentar um espaço, que quase exclusivamente é a feira, onde se concentram os serviços para atender a diversas necessidades da população. Uma vez que é consequência da produção e reprodução dos seres humanos, o espaço torna-se um produto histórico.

As feiras surgem com nítidas divisões de trabalho e fortes vínculos de influências externas (BROMLEY, 1980), com periódicas em sua função de ocorrer em tempo parcial e da especificação de dias para a sua realização. Assim dizendo, as feiras atendem periodicamente às necessidades de consumidores e produtores, como uma alternativa a outras formas de comércio.

A Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017) estabelece um importante papel no processo de polarização que envolve um atendimento às agrovilas e às comunidades que ficam ao seu redor. Analisa-se que a economia dos municípios pertencentes à região, em especial da cidade de Castanhal, constituiu em um procedimento de diversificação, onde acaba influenciando as demais localidades.

A partir disso, são observados os fluxos de transportes originários dos municípios circunvizinhos integrados ao comércio local da cidade de Castanhal que ocorrem um aumento nas linhas de ônibus, o que faz com que as inter-relações

desses agentes se reproduzam no espaço da região. Dessa forma, a economia da cidade atrela-se a um crescimento de serviços e demandas dos usuários de ônibus, principalmente das suas conexões que ocorrem na região.

3. A LUTA PELO O TRANSPORTE: TRANSPORTE RURAL E URBANO E SEU FLUXO PARA CASTANHAL

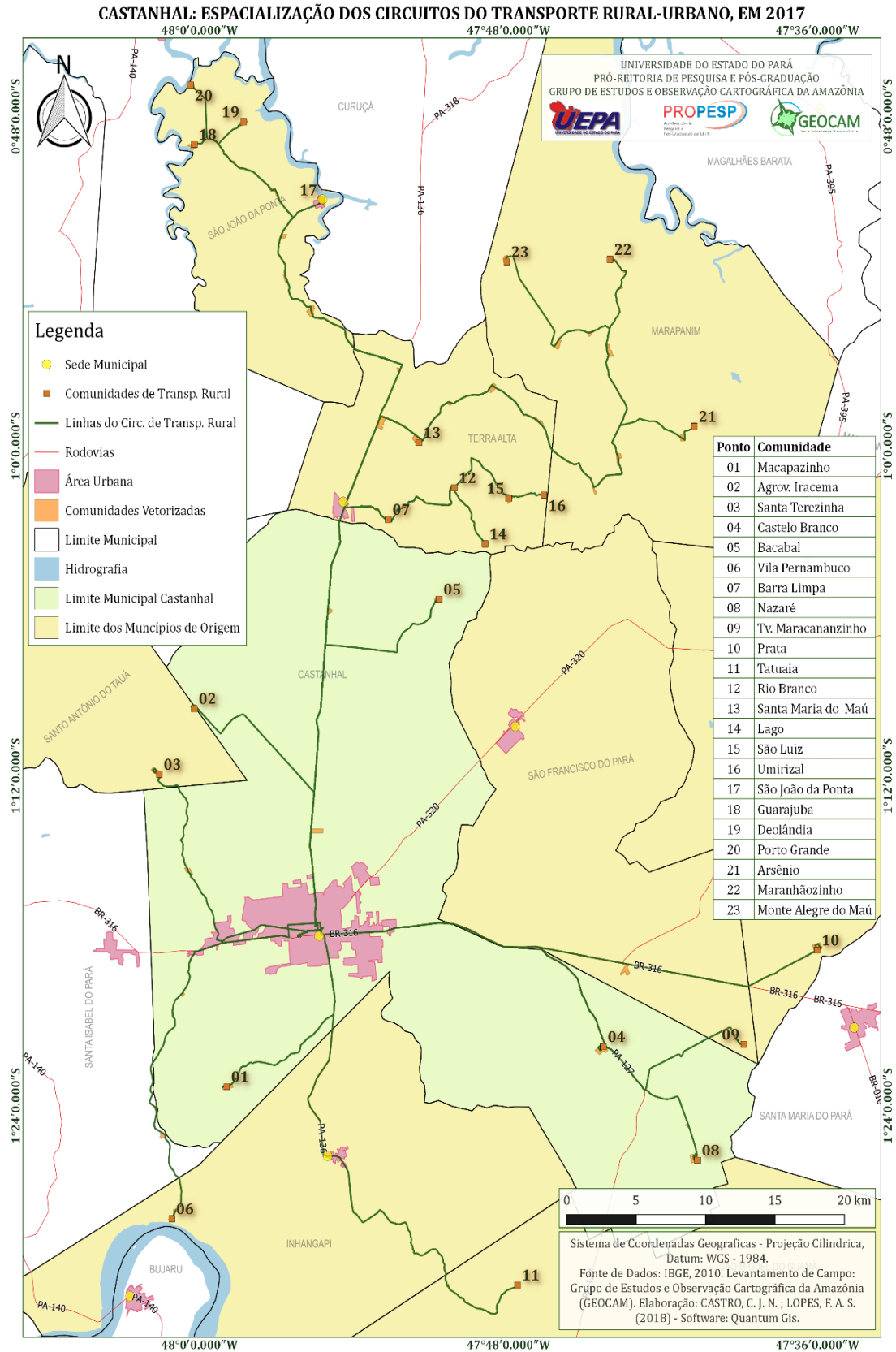
A geografia, interligada ao sistema de transporte, realiza, em suas interpretações das relações socioespaciais das redes, fluxos, transformações e desigualdades do chamado mundo em movimento, as relações ou as interações socioespaciais nos movimentos de mercadorias, pessoas e informações nos territórios.

Com isso, percebe-se que essa reconfiguração que vai ocorrer no espaço, manifestando os fluxos que viabilizam a política de mobilidade nas cidades, principalmente voltado para uma relação campo-cidade, a qual a mobilidade do sistema de transporte acaba sendo responsável pela produção e reprodução social ampliada da força de trabalho e pela sua produtividade. Assim, ao longo dos anos o município de Castanhal passou por muitas mudanças estruturais em sua área agrícola. No entanto, as comunidades agrícolas, ou agrovilas do entorno do município, mantiveram-se ao longo das décadas em sua história.

Desse modo, percebe-se que impactos foram causados nas linhas de ônibus intermunicipais que antes conectavam no município de Castanhal com uma maior expressividade, ocorrendo através dessa configuração a falência de algumas empresas de ônibus, como por exemplo, a Empresa Rápida Excesso.

Os meios de transporte da produção do campo foi alterando-se ao longo dos anos, onde alcança uma expressividade de utilização de ônibus no transporte misto de passageiros e mercadorias, sendo uma forma pelos colonos para sua reprodução enquanto agente social e econômico, mesmo que de pequena capilaridade financeira, sua resistência apresenta. Assim, conforme exposto no mapa, visualiza-se que o circuito de transporte campo-cidade que faz interação em Castanhal que percorre um trajeto que abrange as comunidades dos respectivos municípios: São João da Ponta; Marapanim; Terra Alta; São Francisco do Pará; Igarapé Açu; Inhangapi; São Miguel do Guamá; Castanhal.

Mapa 1: Representação Cartográfica Circuitos do Transporte Rural do município de Castanhal.



FONTE: Elaboração pelo Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia (GEOCAM). Elaboração: Castro, C.J.N; LOPES, F. A. S 2018 - Software: Quantum Gis.

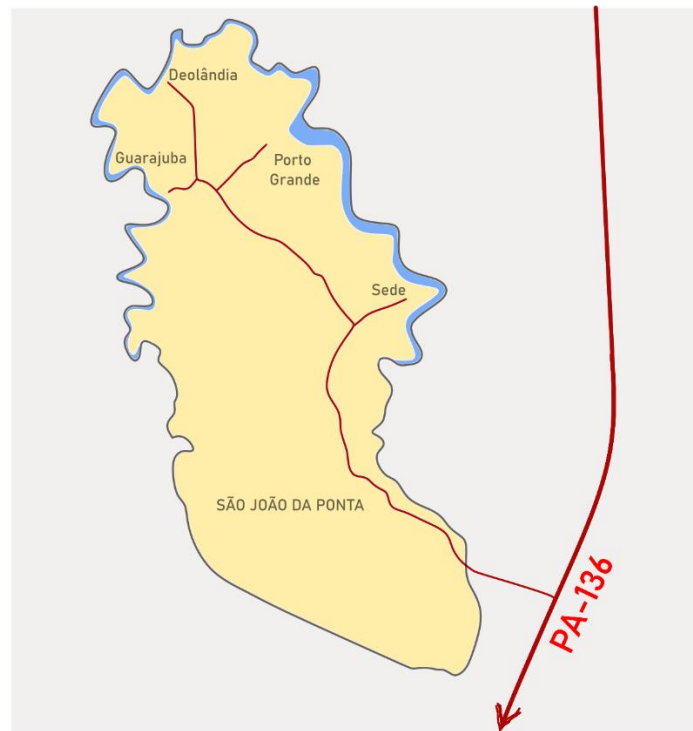
Essa interligação é feita pelas empresas de ônibus que chega a ser percorrida mais de 70 km, fazendo com que algumas empresas façam apenas uma viagem por dia para Castanhal, como por exemplo, as empresas de ônibus Trans São João da Ponta e a TransMaú que são necessários para começarem os seus itinerários às 05:30h da manhã, devido às distâncias das comunidades com o município de Castanhal que as empresas atendem⁴.

Com isso, constitui que o sistema de transporte, de uma forma geral, acaba sendo um elemento fundamental para o desenvolvimento de uma cidade, principalmente para a sua área urbana.

3.1. A Fragilidade dos Transportes em São João da Ponta.

O município de São João da Ponta está localizado à margem da PA-136, onde apresenta as comunidades Deolândia, Guarajuba, Porto Grande e a sua Sede, conforme o cartograma, figura 8.

Figura 8: Comunidades e rotas rurais-urbanas de São João da Ponta.



FONTE: Elaboração pelo Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia, 2022.

⁴ Os levantamentos em campo nos municípios vinculados à dinâmica do complexo de feiras do município de Castanhal, ao longo dos anos de 2019 e 2022, através do encaminhamento do Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia (GEOCAM), foi possível o reconhecimento das rotas do transporte rural.

São João da Ponta foi criado no ano de 1995, através do desmembramento do município vizinho de São Caetano de Odivelas, onde é banhado pelos rios mocajuba e mojuim, sua economia está ligada diretamente ao extrativismo (IBGE, 2016; RODRIGUES, 2013; DSG, 2014).

O município apresenta uma Resex Extrativista Marinha, onde foi criada no ano de 2002, sob a gestão do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), em virtude de ser uma unidade de conservação a nível federal.

A referida Resex possui uma área de 3.409,44 hectares, formada por grandes áreas de predomínio do ecossistema manguezal e bioma marinho costeiro, possuindo inquestionável diversidade em recursos naturais característicos da região amazônica, com destaque para o *Ucides cordatus*, conhecido popularmente como caranguejo-uçá (ICMBio, 2018).

Sob uma perspectiva econômica, o manguezal do município acaba produzindo alimentos que o homem captura como meio de sobrevivência e desenvolvimento econômico, sua manutenção é vital para a subsistência das comunidades pesqueiras que vivem em seu entorno.

A venda de caranguejos, por exemplo, ofertada para o município de Castanhal, comercializado na feira é uma maneira visível de sustentação econômica para os catadores de caranguejos de São João da Ponta, onde o seu transporte auxilia como meio de circulação de pessoas e mercadorias, o que garante uma produção e reprodução social e econômica entre os municípios.

As sucessivas pesquisas de campo apontam para a existência de quatro itinerários de ônibus rurais partindo das comunidades de São João da Ponta para o município de Castanhal, de acordo com o quadro 4 e a figura 9.

Quadro 4: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de São João da Ponta.

Linha	Empresa Denominação	Percurso	Comunidades Rurais Atendidas por Itinerário
Deolândia	Trans São João da Ponta	68,3 Km	Novo Horizonte, Coqueiro, Açú, Quatro Bocas, Vila Nova, Mangueira, Km- 39, Getúlio Vargas, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, a destino.
Guarajuba	Trans São João da Ponta	67,9 Km	Novo Horizonte, Coqueiro, Açú, Quatro Bocas, Vila Nova, Mangueira, Km- 39, Getúlio Vargas, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, a destino.
Porto Grande	Trans São João da Ponta	70,9 Km	Novo Horizonte, Coqueiro, Açú, Quatro Bocas, Vila Nova, Mangueira, Km- 39, Getúlio Vargas, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, a destino.
Sede - São João da Ponta	Trans São João da Ponta	60,6 Km	Açú, Quatro Bocas, Vila Nova, Mangueira, Km- 39, Getúlio Vargas, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, a destino.

Fonte: Levantamento e Pesquisa de Campo (2019-2022); Procedimento em Laboratório Grupo Geocam (2022).

No quadro 04, a empresa Trans São João da Ponta vai apresentar 4 itinerários de linhas de ônibus para atender às demandas dos moradores do município. Assim, permite a otimização logística, garantindo um deslocamento de segunda a sábado a partir das 06h entre os municípios de São João da Ponta e Castanhal. Os 4 itinerários do município vão apresentar 267,7 km de percurso no espaço, onde percebe-se que os ônibus que fazem parte dessas rotas apresentam características diferenciadas dos ônibus urbanos (ver figura 9).

Figura 9: Ônibus rural e urbano - utilizado pelo município de São João da Ponta.



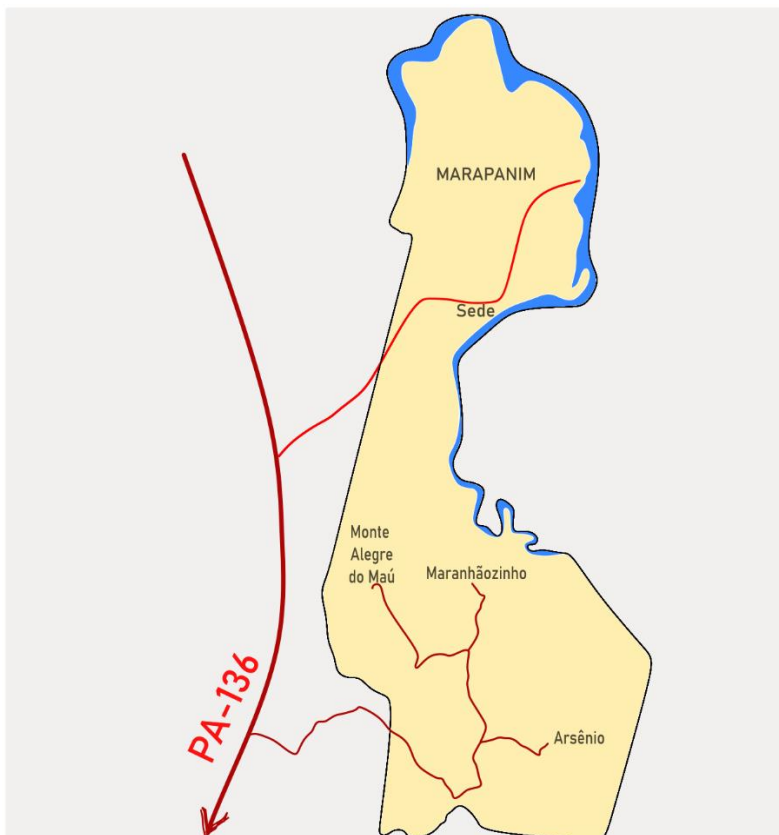
Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2022).

Com a presença de ônibus mais elevados com intuito de transportar os passageiros e as cargas, constituem uma intensidade na relação espacial dos seus usuários, com o objetivo de reprodução comerciais e serviços.

3.2. Circulação e Transporte Rural nas comunidades da região Sul de Marapanim.

O município de Marapanim está localizado na PA-136, onde apresenta as comunidades Arsênio, Maranhãozinho e Monte Alegre do Maú, figura 10.

Figura 10: Comunidades e rotas rurais-urbanas de Marapanim.



FONTE: Elaboração pelo Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia, 2022.

A pesca no município, assim como capturas dos crustáceos e moluscos assume um papel importante de desenvolvimento econômico, bem como acaba contribuindo para um processo alimentar social.

O município integra a região do Salgado Paraense e, juntamente com os demais municípios situados no litoral do Estado, são responsáveis por cerca de um quarto da produção estadual de pescado, o que apresenta como fonte de renda (SANTOS, 2004).

Nas comunidades, é feita a captura de peixes, crustáceos e moluscos como atividades geradoras de renda e subsistência da população local, onde as capturas

nas vilas são realizadas em conjunto ou direcionadas à extração de apenas um produto.

Os crustáceos explorados pelos pescadores são o caranguejo (*Ucides cordatus*), o camarão-rosa (*Farfantepenaeus subtilis*) e o siri (*Callinectes bocourti*, *C. ornatus*); dentro do grupo de moluscos, tem-se o sarnambi (*Anomalocardia brasiliiana*, *Protothaca pectorina*) como importante recurso na região (BORCEM. et al., 2011).

Assim, é possível inferir que a captura de peixes na maioria das vilas ainda é a de maior representatividade entre as categorias de pescado extraído no município.

Dentre as espécies de peixes que ocorrem comumente nas Vilas, foram identificadas:

- *Tainha – pratiqueira* - *Mugil curema*, *M. incilis*, *M. lisa*, *M. gaimardianus*;
- *Dourada* - *Brachyplatystoma flavicans*;
- *Peixe-serra* - *Scomberomorus brasiliensis*;
- *Bagre* - *Hexanematichthys herzbergii*;
- *Uricica* - *Cathorops agassizii*, *C. arenatus*, *C. spixii*;
- *Peixe-pedra* - *Genyatremus luteus*;
- *Pescada-gó* - *Macrodon ancylodon*.

Em virtude da relevância dessa atividade nas regiões litorâneas do Pará, o conhecimento acerca da organização da pesca nos municípios do Nordeste Paraense se configura de extrema importância para o gerenciamento do setor pesqueiro. Assim, a caracterização da atividade pesqueira nesse município contribuirá para a tomada de decisão na gestão do setor pesqueiro.

Em Marapanim, apresentam-se os marreteiros, participam da cadeia produtiva do pescado, atuando como um intermediário que compra a produção dos pescadores e a revendem para outros comerciantes. Os marreteiros negociam os produtos “à vista” e atuam ocasionalmente em comunidades litorâneas, sobretudo nos períodos de safras de produtos com maior demanda (ALVES, 2006).

É notório que cada produto explorado nas comunidades acaba assumindo um papel muito importante, visto que contribui para a subsistência da população local, a partir da geração de renda para esses trabalhadores do mar. A produção é destinada diretamente para o consumidor local, disponibilizada nas feiras livres e no mercado

municipal, ou transportadas para os grandes centros urbanos do Pará, como por exemplo, o município de Castanhal, onde há uma demanda maior do produto.

O sistema de transporte rural e urbano em Marapanim auxilia como meio de circulação de pessoas e mercadorias, garantindo uma integração maior entre as comunidades rurais ao centro urbano do município, bem como ao centro urbano de Castanhal, o que garante uma produção e reprodução social e econômica entre os municípios.

Figura 11: Ônibus rural e urbano - utilizado pelo município de Marapanim.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2022).

Esse dinamismo que ocorre, através do sistema de transporte TransMaú, intensifica as relações, onde observa-se uma estruturação de um sistema de transporte rural, por ônibus, possibilitando, assim, a reprodução das comunidades rurais no espaço urbano da cidade. Assim, a pesquisa de campo aponta para uma existência de três itinerários de ônibus rurais partindo das comunidades do município de Marapanim, conforme o quadro 5 e figura 11.

Quadro 5: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de Marapanim.

Linha	Empresa Denominação	Percurso	Comunidades Rurais Atendidas por Itinerário
Arsênio	<i>Não Identificável</i>	72,3 Km	Itacoã, 15 de novembro, São Miguel do Crispim, Areial, Açaiteua, Santa Maria do Maú, Getúlio Vargas, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, <i>a destino.</i>
Maranhãozinho	TransMaú	78,8 Km	Pedranópolis, Cipoteua, Fazendinha, 15 de novembro, São Miguel do Crispim, Areial, Açaiteua, Santa Maria do Maú, Getúlio Vargas, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, <i>a destino.</i>
Monte Alegre do Maú	TransMaú	84,8 Km	Cruzador, Silva, Fazendinha, 15 de novembro, São Miguel do Crispim, Areial, Açaiteua, Santa Maria do Maú, Getúlio Vargas, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, <i>a destino.</i>

Fonte: Levantamento e Pesquisa de Campo (2019-2022); Procedimento em Laboratório Grupo Geocam (2022).

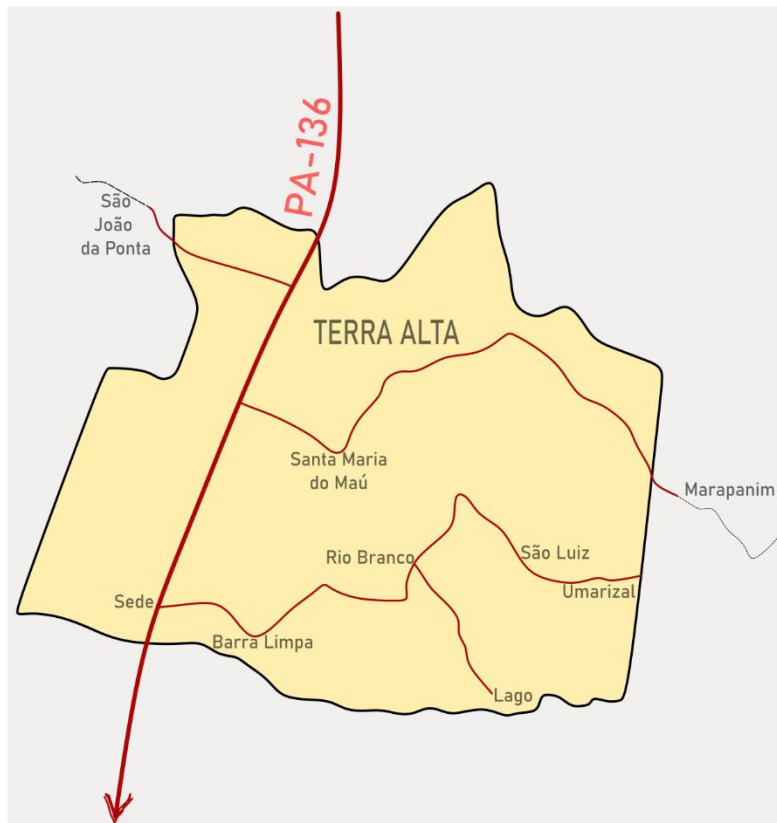
De acordo com o quadro 05, a empresa TransMaú vai apresentar 3 itinerários de linhas para atender às necessidades das comunidades, o que permite a locomoção diária, com exceção aos domingos, dos moradores e de suas mercadorias para o centro urbano de Castanhal, com saída a partir das 05h da manhã. Esse deslocamento auxilia no desenvolvimento econômico dos municípios, em especial das comunidades rurais.

Dessa forma, os itinerários vão estabelecer um total de quilometragem de 235,9 km, onde acaba manifestando um fortalecimento no sistema de transporte por ônibus rural e urbano, bem como elevando as conexões entre as cidades. Assim, possibilita as produções das comunidades rurais do município ao centro de influência da região.

3.3. A Fragilidade e dependência do Transporte Rural nas Comunidades de Terra Alta.

O município de Terra Alta está localizado na PA-136, onde detém a distância de 100 km de Belém, capital do Estado, sendo seu acesso pela BR-316 e PA-136 km 28, ligando o município de Castanhal ao município de Curuçá. O município de Terra Alta (figura 12), nasceu às margens do Braço Esquerdo do Rio Marapanim, onde era núcleo de famílias comerciantes que ocupavam as margens do rio.

Figura 12: Comunidades e rotas rurais-urbanas de Terra Alta.



FONTE: Elaboração pelo Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia, 2022.

Navegável em todo o seu curso, o rio tornou-se a via de transporte mais importante, servindo para transportar mercadorias e passageiros. Dessa maneira, se firmou nas margens do Braço Esquerdo do Rio Marapanim. Outro fator histórico responsável pelo processo de ocupação do município foi a construção da Rodovia PA-136, ligando o município de Castanhal ao de Curuçá, cortando obrigatoriamente o município de Terra Alta.

A transferência da circulação de pessoas e mercadorias do eixo hidrográfico para o eixo rodoviário contribuiu para a descaracterização da integração dos espaços regionais contribuindo certamente com o aumento da população e processo de miscigenação local. A rodovia tornou-se o principal meio de ligação com outros municípios e do escoamento da produção, bem como de integração entre as comunidades do município.

A base da economia no município é alicerçada na agricultura familiar, tendo como principais culturas de subsistência: mandioca, feijão, milho e arroz, notadamente a primeira que detém primazia sobre as demais. Assim, o sistema de

transporte rural urbano torna-se como um meio importante dessa integração e interligação entre as comunidades ao espaço urbano de Terra Alta, assim como ao município de maior capilaridade econômica da Região Geográfica Imediata de Castanhal, que se percebe que a expansão do transporte rural urbano se conecta à cidade de Castanhal, o que gera uma dependência das comunidades do transporte rural.

Esse meio de transporte da produção do campo alcança uma expressividade de utilização de ônibus no transporte misto de passageiros e mercadorias, sendo uma forma pelos colonos para sua reprodução enquanto agente social e econômico, mesmo que de pequena capilaridade financeira, sua resistência apresenta. Assim, percebe-se que através da pesquisa de campo foi possível identificar 6 linhas de ônibus rurais partindo das comunidades do município de Terra Alta com integração no município de Castanhal, conforme o quadro 6.

Quadro 6: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de Terra Alta.

Linha	Empresa Denominação	Percurso	Comunidades Rurais Atendidas por Itinerário
Barra Limpa	<i>Não Identificável</i>	35,3 Km	Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, a destino.
Lago	<i>Não Identificável</i>	47,1 Km	Rio Branco, Transareial, Barra Limpa, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, a destino.
Rio Branco	<i>Não Identificável</i>	40,6 Km	Transareial, Barra Limpa, Terra Alta (cidade), Km - 23, Km - 21, Km - 7, a destino.
Santa Maria do Maú	<i>Não Identificável</i>	42,0 Km	Getúlio Vargas, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, a destino.
São Luiz	<i>Não Identificável</i>	48,0 Km	Rio Branco, Transareial, Barra Limpa, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, a destino.
Umirizal	<i>Não Identificável</i>	50,8 Km	São Luiz, Rio Branco, Transareial, Barra Limpa, Terra Alta (cidade), Km -23, Km - 21, Km - 7, a destino.

Fonte: Levantamento e Pesquisa de Campo (2019-2022); Procedimento em Laboratório Grupo Geocam (2022).

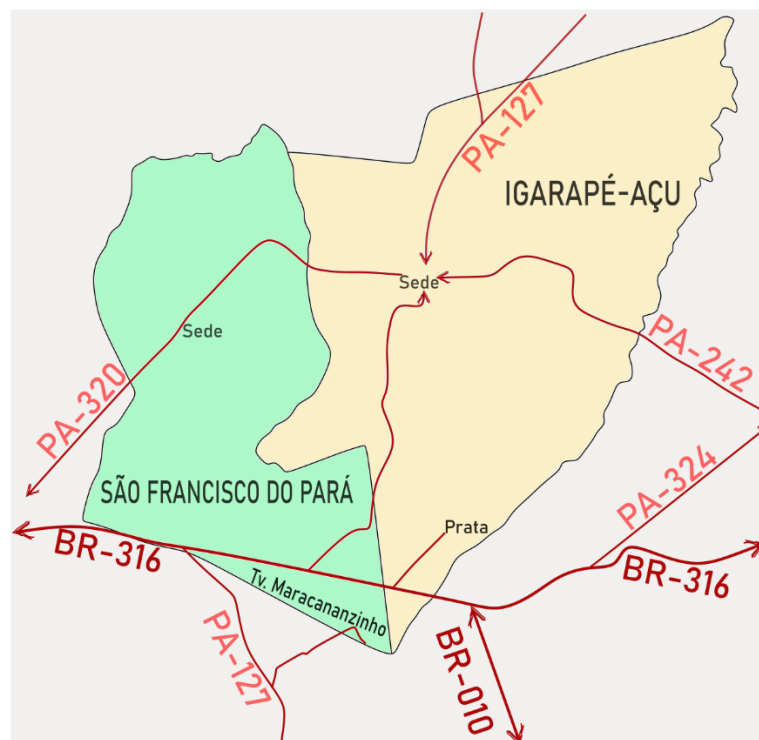
No quadro 06, o sistema de ônibus rural e urbano que vai se estabelecer no município de Terra Alta vai manifestar 6 itinerários, que são rotas de linhas que vão assessorar os moradores no processo de deslocamento na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017).

Essas rotas rodoviárias vão ser quase que diariamente, estabelecendo um deslocamento entre as comunidades rurais do município ao centro de Castanhal, com partida a partir das 05:30h da manhã, onde no final vão deter uma quilometragem de 263,2 km por dia.

3.4. Frágeis interações municipais e novos nexos das comunidades ao Sul de São Francisco do Pará e Igarapé-Açu.

Os municípios de Igarapé-Açu e São Francisco do Pará (figura 13), estão localizados na PA-320, onde as suas atividades econômicas estão voltadas para agricultura familiar.

Figura 13: Comunidades e rotas rurais-urbanas de São Francisco do Pará e Igarapé-Açu.



FONTE: Elaboração pelo Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia, 2022.

Os municípios apresentam um sistema de transporte rural e urbano que faz interação com Castanhal, proporcionando aos cidadãos das comunidades uma forte inter-relação social, assim como uma interação econômica.

Figura 14: Ônibus rural e urbano - utilizado pelos municípios de São Francisco do Pará e Igarapé-Açu.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2022).

No município de Igarapé-Açu, o sistema de transporte rural urbano por ônibus, atende as localidades rurais viabilizando um fluxo significativo em direção à sede do município. Através das rotas mapeadas, conforme exposto no cartograma, é possível quantificar a origem, destino, linha, proprietário, quantidade de ônibus, horário, identificação do ônibus e valor médio da passagem cobrada (GEOCAM, 2017).

Deste modo, é possível visualizar uma dinâmica espacial que é estabelecida por meio do transporte, caracterizando uma forte influência econômica local no município.

Desta maneira, percebe-se que o sistema de transporte rural nos municípios resulta em um sistema de mobilidade que favorece a interligação das comunidades com o espaço urbano de Castanhal, pois, além do transporte de passageiros, ocorre o transporte das mercadorias também, onde muitos dos moradores acabam fazendo o seu deslocamento, seja no município de Igarapé-Açu, seja no município de São Francisco do Pará e Castanhal para suprir as suas necessidades como: supermercados; logísticas; bancários e entre outros serviços considerados por eles essenciais, o que acaba manifestando uma forte dependência dos moradores das comunidades supracitadas do transporte rural urbano.

Diante aos elementos, é perceptível que o sistema de transporte rural urbano estimula edificações que outro sistema não apresenta, como de maior inter-relação das áreas afastadas dos centros urbanos, e entre outras medidas que favorecem o transporte rural urbano e desestimulam o uso do transporte individual.

Destarte, através da pesquisa de campo é possível identificar 2 linhas de ônibus rurais partindo das comunidades dos municípios de São Francisco do Pará e

Igarapé-Açu com interação em Castanhal, que, a partir dessas localidades, partem as rotas de ônibus que interligam diretamente as cidades e também faz atendimento às outras localidades encontradas às margens da rodovia estadual, conforme o quadro 7.

Quadro 7: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de São Francisco e Igarapé-Açu.

Linha	Empresa Denominação	Percurso	Comunidades Rurais Atendidas por Itinerário
Prata	TransLaiane	40,0 Km	Km - 21, Enbaú Branco, <i>a destino</i> .
Tv. Maracanazinho	Yasmim Transporte	39,6 Km	Castelo Branco, Enbaú Branco, <i>a destino</i> .

Fonte: Levantamento e Pesquisa de Campo (2019-2022); Procedimento em Laboratório Grupo Geocam (2022).

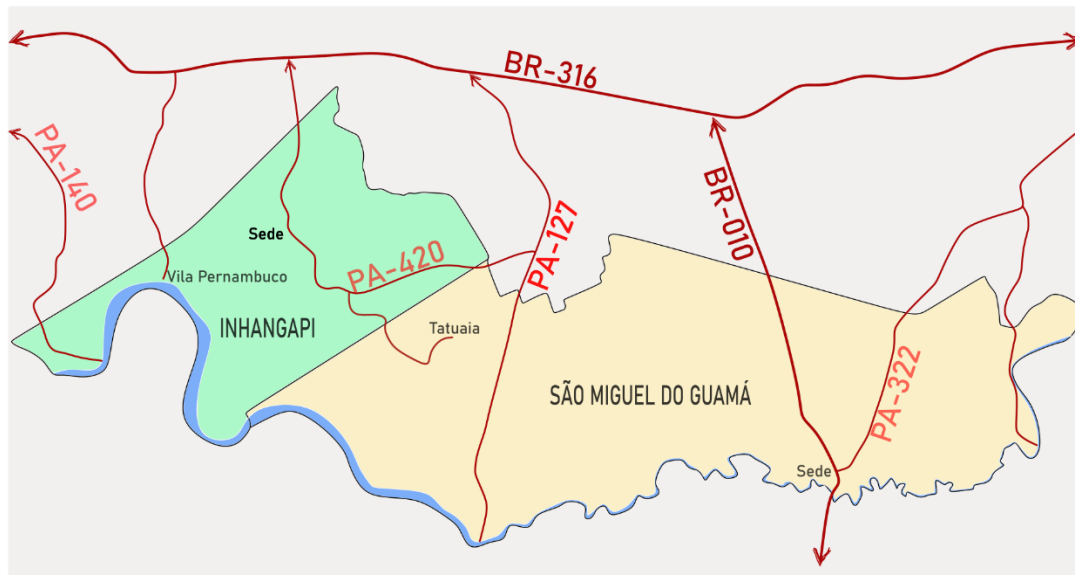
Em conformidade com o quadro 7, os municípios de Igarapé-Açu e São Francisco do Pará vão apresentar importantes rotas de linha rodoviárias, o que colabora com a reprodução social e econômica entre os municípios e Castanhal, com saída a partir das 05h da manhã, com uma leve parada no município de Igarapé-Açu e São Francisco, e logo em seguida com segmento para Castanhal, o qual é o seu objetivo.

Os sistemas de ônibus vão percorrer uma rota de 79,6 km por dia, o que ocorre durante a semana de segunda a sábado, corroborando sanar as demandas dos seus usuários nos serviços logísticos, bancários, varejistas e entre outros. Assim, visualiza-se uma atividade econômica entre os agentes de transporte rodoviário e seus passageiros que é estabelecida por meio do transporte, particularizando uma grande influência local nas comunidades.

3.5. Interações Espaciais das Comunidades de Inhangapi e São Miguel do Guamá.

Os municípios de Inhangapi e São Miguel do Guamá (figura 15) detêm forte influência em Castanhal através de suas comunidades, onde as comunidades Pernambuco (Inhangapi) e Tatuiaia (São Miguel do Guamá) estão localizadas na PA-136, e suas atividades econômicas estão voltadas para pesca e para agricultura familiar.

Figura 15: Comunidades e rotas rurais-urbanas de Inhangapi e São Miguel do Guamá.



FONTE: Elaboração pelo Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia, 2022.

O sistema de transporte rural e urbano entre as comunidades acaba estabelecendo um deslocamento de passageiros e de mercadorias, promovendo uma dinâmica econômica e uma interação social. Assim, o transporte auxilia como meio de circulação de pessoas ao centro urbano de Castanhal, garantindo uma maior produção social e econômica entre os municípios, onde intensifica as interrelações e observa-se uma estruturação do sistema de transporte rural por ônibus.

Figura 16: Ônibus rural e urbano - utilizado pelos municípios de Inhangapi e São Miguel do Guamá.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2022).

Assim, através da pesquisa de campo é possível identificar 2 linhas de ônibus rurais partindo das comunidades dos municípios de Inhangapi e São Miguel do Guamá, conforme o quadro 8.

Quadro 8: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades de Inhangapi e São Miguel do Guamá.

Linha	Empresa Denominação	Percurso	Comunidades Rurais Atendidas por Itinerário
Vila Pernambuco	M.E.F Transporte	30,8 Km	Trindade, São João das Cabeceiras, Itaqui, a <i>destino</i>
Tatuaia	<i>Não Identificável</i>	40,5 Km	Muraiteua, Inhangapi (cidade), Santa Maria, a <i>destino</i>

Fonte: Levantamento e Pesquisa de Campo (2019-2022); Procedimento em Laboratório Grupo Geocam (2022).

Segundo o quadro 08, estabelece duas rotas rodoviárias importantes, que vão percorrer as comunidades dos municípios de São Miguel do Guamá e Inhangapi, ocasionando um deslocamento populacional e de mercadorias para Castanhal. As rotas de ônibus vão manifestar uma maior relação social, aumentando os fluxos dos seus usuários para o espaço urbano, onde as linhas de ônibus vão totalizar um percurso de 71,3 km por dia, sendo que esse deslocamento ocorre de segunda a sábado, com saída a partir das 04:30h da manhã.

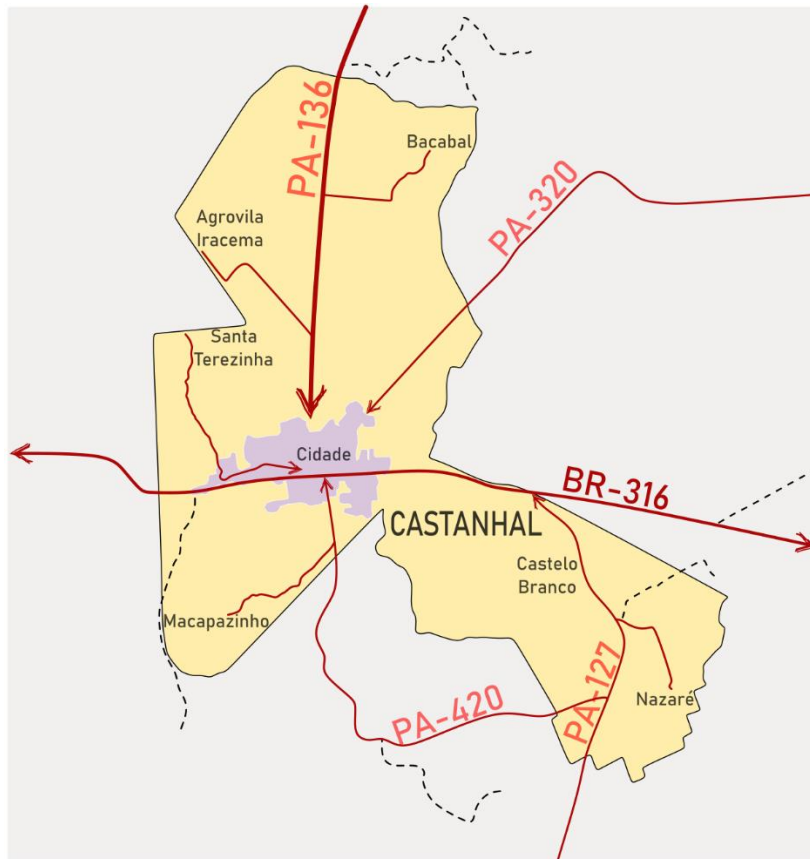
A comunidade de Tatuaia, devido à estrada não ser asfaltada e nem sinalizada, apresentando buraqueiras, além do período chuvoso apresentar atoleiros, necessita de mais cuidados na estrada, estabelecendo um fluxo “curto” num prolongado tempo.

3.6. Castanhal e a relação com suas Agrovilas do município.

A expansão do transporte rural urbano que se conecta ao centro urbano da cidade de Castanhal, se expressando enquanto um dos elementos poderosos na economia da cidade. Assim, Castanhal abrange de um sistema articulado, que envolve os passageiros, que são das agrovilas do município, mercadorias, agentes de transporte e a prefeitura do município, para que se estabeleça um deslocamento sem nenhum obstáculo pelo caminho.

Esse sistema de transporte rural urbano passa a estabelecer um circuito de deslocamento não apenas de pessoas, mas de cargas, o que promove, assim, uma expansão da mobilidade dos habitantes das agrovilas para o centro urbano de Castanhal.

Figura 17: Comunidades e rotas rurais-urbanas de Castanhal.



FONTE: Elaboração pelo Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia, 2022.

Com isso, tem-se observado um dinamismo nas suas relações, intensificando uma estruturação no sistema de transporte rural, bem como, ocasionando uma reprodução maior das agrovilas de Castanhal.

Figura 18: Ônibus rural e urbano - utilizado pelas comunidades e agrovilas de Castanhal.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2022).

As linhas de ônibus manifestadas no município cumprem um importante papel para o dinamismo econômico e social entre as agrovilas e a cidade, onde ocorre uma

forte vinculação à feira, conhecida como CEASA, o que acaba gerando renda ao capital, consolidando as correlações de produção de vida.

Assim, é possível identificar a importância que cada agrovila vai obter na articulação dos espaços rurais e urbanos no município de Castanhal, onde auxilia no escoamento da produção agrícola que cada agrovila vai manifestar, o que detém fortes relações que consolida em uma densidade econômica e populacional da cidade.

Com isso, percebe-se que Castanhal está em consonância com um espaço de influência dotada de serviços oferecidos para que os habitantes das suas agrovilas, assim como da própria cidade, possam evitar qualquer recurso generalizado a uma outra cidade.

Assim, percebe-se que, através da pesquisa de campo, foi possível identificar 4 linhas de ônibus rurais partindo das agrovilas do município de Castanhal com integração no espaço urbano da cidade, conforme o quadro 9.

Quadro 9: Itinerários das linhas rurais a partir de comunidades e agrovilas de Castanhal.

Linha	Empresa Denominação	Percurso	Comunidades Rurais Atendidas por Itinerário
Bacabal	Expresso Bacabal	30,2 Km	Km - 7, <i>a destino</i>
Castelo Branco	Não Identificável	27,0 Km	Enbaú Branco, <i>a destino</i>
Macapazinho	Trans Macapazinho	17,4 Km	<i>A destino.</i>
Nazaré	Não Identificável	37,9 Km	São Joaquim, Castelo Branco, Enbaú Branco, <i>a destino.</i>

Fonte: Levantamento e Pesquisa de Campo (2019-2022); Procedimento em Laboratório Grupo Geocam (2022).

De acordo com o quadro 9, o município de Castanha e suas agrovilas vão sustentar importantes linhas de ônibus rural e urbano na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), são observadas fortes ligações nos dinamismos econômicos, principalmente no que concerne ao escoamento das produções agrícolas à CEASA de Castanhal.

As rotas de linhas rodoviárias vão percorrer 4 itinerários, o que totaliza 112,3 km por dia, esse sistema de ônibus rural e urbano que estabelece no município vai manifestar um fluxo diário de segunda a domingo com horários bastantes diversos,

com a diminuição do seu fluxo ao domingo, pois as agrovilas de Castanhal vão apresentar balneários que são chamativos para a população no final de semana.

As agrovilas vão identificar-se com um certo privilégio na Região Geográfica Imediata de Castanhal (RGIC), pois, na maioria do seu percurso, a estrada encontra-se asfaltada e sinalizada, facilitando a sua mobilidade e fácil acesso, em contrapartida, manifesta uma tarifa de ônibus considerada um pouco elevada pelos seus passageiros.

O sistema de transporte rural e urbano, com os seus fluxos originários dos municípios vizinhos, é integrado ao comércio da cidade de Castanhal, com intuito de reprodução social e sua produtividade ao espaço urbano. Assim, as rotas identificadas passam por transformações, pois antes detinham a presença de linhas intermunicipais e atualmente a manifestação de linhas de ônibus rurais, que conectam ao município de maior influência da Região geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), o que faz acontecer um baixo índice econômico das empresas intermunicipais, levando algumas às falências.

Desse modo, visualiza-se que o sistema de ônibus manifestados entre os municípios vizinhos e suas comunidades ao centro de Castanhal vai determinar uma maior interligação rodoviária na região, o que faz constituir de uma forma mais ampla, o desenvolvimento das cidades, em especial para a sua área urbana, com uma centralização de serviços essenciais para a população.

4. CASTANHAL: O TRANSPORTE RURAL E URBANO E A REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL.

O sistema de transporte rural e urbano vem se desenvolvendo na Região Geográfica Imediata de Castanhil (IBGE,2017), com destaque na circulação de pessoas e de mercadorias, satisfazendo economicamente as necessidades locais e efetivas projetadas pelos agentes na região. Assim, há uma estruturação nas rodovias que passa a manifestar uma consolidação das políticas de transporte, como meio de integração entre os municípios e as suas comunidades. Com isso, os centros urbanos vão caracterizar uma dinâmica de relações sociais entre o rural e o urbano a partir da sua reprodução na região, através das diversas infraestruturas presentes.

Desse modo, o desenvolvimento do sistema de transporte rural vem garantir uma acessibilidade mais acessível aos seus usuários, com oferecimento de serviços que se adequam às necessidades das comunidades rurais. O sistema de transporte intermunicipal, uma das formas mais utilizadas no país, oferece um serviço em forma de deslocamento populacional pela malha rodoviária entre os municípios.

Entretanto, nos últimos anos esse serviço vem passando por transformação, transformação esta que dificulta a sua sustentabilidade na linha rodoviária e a diminuição no índice de procura do seu serviço. Com o aparecimento de novos meios de deslocamento rodoviário, o que demonstra que essa concorrência se sobressai ao sistema de transporte intermunicipal, principalmente nas formas de meio de transporte dos passageiros e suas mercadorias.

Dessa maneira, o mercado competitivo entre as empresas do sistema de transporte por ônibus e outros meios que vão aparecendo como forma de facilitar esse deslocamento são de suma importância para o desenvolvimento econômico e social dos municípios, que faz ocasionar uma centralização dos serviços prestados no município de maior influência na Região Geográfica Imediata de Castanhil (RGIC).

4.1. Ônibus: Mercado de Passageiros e Mercadorias.

O desafio por parte do ser humano com intuito de desenvolvimento para o deslocamento com rapidez entre as cidades e suas agrovilas efetuou-se um mercado de veículos motorizados, entre eles o sistema de transporte por ônibus. O transporte este que se desenvolveu na busca da eficiência, não só de passageiros, mas também de mercadorias, centrado nos princípios dos modais inviáveis que foram sendo

substituídos por outros tecnológicos cada vez mais modernos, de custos mais baixos e de maiores alcances.

A circulação, inicialmente, se realizava com a utilização do meio hidrográfico, a partir da siderurgia, as vias férreas ganharam destaque na circulação de pessoas e de mercadorias satisfazendo economicamente as necessidades locacionais e efetivas projetadas pelos agentes (KOHLSDOSRF, 1985).

Com o desenvolvimento das rodovias, começou a consolidar as políticas de transporte por parte do Estado, como forma mais rápida e encontrada para realizar uma integração local, regional e nacional. Dentro das políticas de integração, veio da indústria automobilística, onde impulsionou o aumento da produção e o crescimento do parque automotor.

Com esse crescimento, consolidou-se no mercado de fabricação de ônibus, aliando-se às empresas do setor, ajudando-lhes a afirmarem nos mercados diversos de transporte e na implantação de políticas de ampliação e renovação de frotas. (BRASILEIRO; HENRY, 1999). O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades.

A mobilidade urbana planejada, com os sistemas integrados, garante o acesso dos cidadãos às cidades e estabelece a qualidade de vida e desenvolvimento econômico, conforme estabelece na lei - *A Lei 12.587/12 institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.*

Dessa forma, percebe-se que, com um grande mercado interno que induzia a imensos fluxos comerciais que dificilmente seriam atendidos por vias marítimas e férreas, com a chegada das rodovias, desenvolveu os fluxos pelos ônibus (BRASILEIRO; HENRY, 1999). Assim, estabelecemos que rede de transportes se torna fator importante para uma cidade, pois, através da sua circulação, podemos verificar e analisar como a cidade foi se estruturando, desenvolvendo e influenciando as demais cidades pertencentes à região.

As rodovias favoreceram a migração dos locais empobrecidos de relações sociais e econômicas para os centros urbanos, o que influenciou no crescimento das cidades e de sua economia. Nesse período, o sistema de transporte por ônibus consolidou viagens dos passageiros, bem como de suas mercadorias produzidas por eles, ocasionando uma parceria social-econômica entre as cidades.

Com o estímulo e a criação de grandes vias de circulação, promoviam o avanço na construção de novas rotas de circulação de mercadorias. Os meios de transporte entre os grupos sociais de acordo com o seu lugar nas relações de produção e a distribuição desigual dos meios de transporte no espaço são problemas que levaram até um certo tempo à exclusão socioespacial dos indivíduos.

4.2. A Importância do Transporte no Espaço Urbano.

Os centros urbanos se caracterizam não só pela sua forma, mas também pelas dinâmicas e relações sociais que se desenvolvem a partir dos usos das mais variadas infraestruturas presentes, ainda que distribuídas de modo desigual no espaço urbano. Com o desenvolvimento econômico, foi estabelecido, a partir da criação de infraestrutura dos transportes e comunicações, melhores condições para a inserção do Brasil na economia internacional.

No entanto, a implantação desta infraestrutura teve como resultado conflitos entre modais ferroviário e rodoviário na época, pois essa mudança ocasionou um período modernizador para a sociedade, o que levou o país a fazer investimento nos centros urbanos, com intuito de programar a cidade para novos tempos.

A implantação de sistema de transporte urbano, primeiramente por trilhos (bondes e trens, seguidos pelo metrô) e depois, sobretudo o de matriz automotiva (ônibus, carros, caminhões, motos etc.) geraram condições técnicas e funcionais para uma cidade mais expandida (SPOSITO, 2013, p. 72).

O sistema de transporte urbano, com a cidade expandida, adquire uma importância central para se pensar a produção do espaço urbano, bem como para construir possibilidades de produção de uma cidade cujos padrões de mobilidade urbana viabilizem o acesso aos meios de consumo coletivo.

Assim, consolidamos que os transportadores de passageiros urbanos são os agentes responsáveis pela locomoção da população em seu movimento pendular casa-trabalho-casa, casa-trabalho-lazer-casa ou casa-lazer-casa (VASCONCELLOS, 2001). Desse modo, percebe-se que se reforça ainda mais no contexto da expansão urbana de muitas cidades, cuja ocupação dos locais longínquos dos centros urbanos requer novas e mais eficientes maneiras de circulação no espaço intraurbano.

Essas várias características que influenciam a mobilidade urbana distinguem também socialmente a acessibilidade, “vista como a facilidade de atingir os destinos desejados, sendo a medida mais direta (positiva) dos efeitos de um sistema de transporte” (VASCONCELLOS, 2000, p. 27).

Os sistemas de transportes que se manifestam no espaço urbano do município de Castanhal viabilizam um deslocamento na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), sejam das pessoas, sejam de mercadorias, de estudo ou até mesmo de lazer. Esses sistemas abrangem itinerários que em grande medida não fazem parte da rota rodoviária e de outros meios de locomoção e os valores das tarifas ainda não são fixadas, independentemente da sua distância, para facilitar o acesso aos serviços almejados pelas comunidades.

4.3. A Importância do Transporte no Espaço Rural.

Um dos maiores desafios encontrados nas áreas rurais é a promoção da mobilidade a partir de serviços de transporte rodoviário, o que se faz notável que os moradores de áreas rurais apresentam um baixo nível de acessibilidade quando comparados aos moradores de áreas urbanas.

Com isso, percebe-se a ausência de atividades que justifiquem a produção econômica e social dos seus moradores, que são serviços que respondem à necessidade do local, implicando no deslocamento populacional.

Com a necessidade de deslocamento, os meios de transporte rural começam a se apresentar de diversas maneiras nas comunidades, como por exemplo, o sistema de ônibus rural e urbano, o que vem favorecer uma mobilidade de transporte até o centro urbano da região, o que o transporte intermunicipal não consegue atingir essa expectativa.

Dessa forma, o desenvolvimento de sistemas de transporte rural é um dos meios de garantir a acessibilidade a esta população (PIRES et al., 1997). Dessa maneira, para atender às necessidades dos usuários, faz-se necessário desenvolver sistemas de transporte que se adaptem à região, considerando suas características de viagens e os custos da prestação de serviços (DOMINGUES, 2009; SAROLI, 2015).

Assim, o sistema de transporte rural de passageiros e cargas acaba sendo inserido com o propósito de assegurar a acessibilidade em meio à distribuição de usos do solo, o que estabelece a fixação de linhas de ônibus e de estabelecimentos comerciais e de moradias no local. Com o sistema de transporte fixado quase que diariamente no campo, aos sábados ocorre um aumento no fluxo como maneira de auxiliar nas demandas, independentemente de ser por ônibus ou não, colaboram para o fortalecimento e desenvolvimento entre as cidades, assim como no escoamento de sua produção na região, bem como deixando acessível a mobilidade a todos.

Além de ser uma maneira de permitir o acesso a todos os espaços da região para os habitantes, com intuito de efetivar a integração da malha urbana também tanto no espaço rural como no espaço urbano. Com exceção aos domingos, esse sistema de transporte ocorre uma diminuição em sua frota, em alguns casos, não é realizada, como maneira de reorganizar o fluxo para a segunda-feira.

Como forma de limpeza dos veículos, manutenção necessária, calibragem dos pneus e entre outros serviços importantes para oferecer um serviço de qualidade para os seus usuários sem nenhum empecilho, pois, se vir ocorrer, acaba prejudicando a locomoção dos indivíduos e o ganha pão de cada dia do agente responsável pelo veículo.

4.4. O Transporte Intermunicipal.

O transporte intermunicipal é uma das formas mais utilizadas no país, em função de sua malha viária e pela regularidade dos serviços oferecidos. Com isso, o transporte rodoviário de passageiros é fundamental para o deslocamento da população de um município para outro.

Entretanto, não basta oferecer apenas o serviço, este tem que ser prestado com qualidade, partindo desde as condições de segurança, conforto e higiene dos veículos, terminais, pontos de parada e de apoio.

A rede de transporte intermunicipal de passageiros desempenha a função de proporcionar as ligações entre a capital de um estado e os demais municípios, assim como as ligações de municípios menores com cidades que cumprem um papel de destaque regional (TEDESCO et al., 2016a).

De acordo com Brasil (1998), o transporte rodoviário é a principal modalidade de locomoção coletiva de passageiros no Brasil. Porém, nos últimos anos as empresas de ônibus intermunicipais estão enfrentando uma concorrência cada vez maior com outras formas de meio de transporte.

Como empresas de ônibus concorrentes urbano e rural, empresas de transporte clandestinas, frotas fretadas e frotas particulares, transportes que se tornam de grande importância para o desenvolvimento de aspectos socioeconômicos do local.

Esse processo dá-se pela demanda insuficiente de usuários, no caso de pequenos municípios, que causam eventuais prejuízos pela falta de infraestrutura, ou pela própria insatisfação de usuários que às vezes se deparam com veículos desconfortáveis, tempo maior de viagem e altas tarifas. Desse modo, o transporte intermunicipal regular estabelece uma capacidade que não torna possível atender a todos de forma satisfatória.

Assim, percebe-se que em um mercado cada vez mais competitivo, onde as empresas que prestam serviços de transporte de passageiros e transporte de passageiros e cargas enfrentam não somente a concorrência de empresas do mesmo ramo, como também com novas frota surgindo para os cidadãos, é de suma importância a prestação de um serviço diferenciado, para que possa atrair e satisfazer os seus clientes.

A mobilidade socioespacial ao assegurar a circulação do que é produzido e integrar as diversas regiões do país, influencia na formulação de políticas públicas e nos modelos de planejamento da sociedade (ROQUETTE e CARDOSO, 2016). Com

o crescimento constante de habitantes no país, Estados, cidades e agrovilas, bem como a melhoria nas condições econômicas da população, consolida uma significativa elevação na demanda por transporte rodoviário.

Dessa forma, tem contribuído para o aumento na demanda por serviços de transporte de passageiros e cargas, em que alguns casos, o transporte intermunicipal não consegue suprir as necessidades dos seus passageiros, ou até mesmo oferecer um serviço com mais qualidade, ocasionando uma diminuição pela sua procura, o que gera um baixo índice econômico na empresa com o passar do tempo.

Além do mais, as restrições de horários e a não entrada em determinados locais (em algumas situações, pelo ônibus não apresentar uma estrutura adequada para entrar em ramais) podem se constituir em um empecilho para a mobilidade do transporte intermunicipal, forçando os seus usuários a utilizarem outros meios de locomoção.

Dessa maneira, manifesta-se como alternativa o transporte informal, onde se destaca pelos seus serviços: menor custo, possuir horários flexíveis, transportar cargas, adentrar em ramais são itens que auxiliam positivamente no rendimento e na procura do transporte informal.

Em algumas cidades é possível observar que este tipo de transporte se torna uma preocupação para as empresas de transporte rodoviário de passageiros que são regulamentadas pelos órgãos do Estado, pois alguns possuem autorização e outros atuam sem autorização, de forma “clandestina” ou informal (WRIGHT, 1990).

O crescimento do trabalho informal motivou aos interessados em explorar o serviço de transporte, com o intuito de atender à demanda da comunidade de diminuição do deslocamento e das dispersas, bem como sanar a necessidade de falta de emprego, assim como em alguns casos gerar forças políticas através dos acordos feitos entre os agentes da região.

O sistema de transporte informal transporta um serviço diferenciado, que é capaz de ofertar um serviço porta a porta, oferecer um trajeto em menor tempo e, por apresentar tarifas mais baixas quando comparadas ao transporte regular (ROQUETTE; CARDOSO, 2016). Entretanto, esse serviço ocasiona prejuízos ao

Estado, por não serem pagos os impostos devidos, uma vez que acaba utilizando suas infraestruturas públicas, assim como os veículos não são fiscalizados, estabelecendo riscos em seus deslocamentos.

Dessa forma, analisa-se que os transportes intermunicipais em situação regular e os transportes informais são importantes para os deslocamentos das comunidades afastadas dos grandes centros urbanos, que, em alguns casos, acabam ficando isolados do processo modernizador que a cidade oferece.

Essa interligação feita por esses sistemas desperta um desenvolvimento na região, a extinção ou a limitação do seu uso, permitirá trazer consequências negativas para os seus usuários, para as cidades e para os acordos feitos entre os agentes pertencentes da região, considerando-se que o transporte intermunicipal não consegue atender satisfatoriamente a todos.

4.5. Castanhal - Feira e a dinâmica da CEASA.

Na década de 1970, o Governo Federal criou o **Programa Estratégico de Desenvolvimento** concomitante com o I Plano de Desenvolvimento (1972/74), estabelecendo diretrizes que culminaram na criação das Centrais de Abastecimento S.A. (CEASA) de produtos hortifrutigranjeiros, pescados bem como outros produtos perecíveis.

As Centrais de Abastecimento S.A. passaram a constituir o Sistema Nacional de Centrais de Abastecimento (SINAC), através do decreto federal 70.502 de 11 de maio de 1972, que por sua vez foram gerenciados pela Companhia Brasileira de Alimentos (COBAL), atual Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB).

A partir da descentralização, as Centrais de Abastecimentos S.A. foram transferidas aos Estados, Distrito Federal (DF) e municípios, conforme disposição em seus domínios. Impulsionado pelo crescimento populacional nas áreas urbanas nas décadas de 1980 e 1990, notou-se a necessidade de se organizar o comércio nos grandes centros das cidades de diversos produtos, seja alimentício, brinquedos de plásticos, seja roupas, utensílios domésticos e eletrônicos importados.

Mediante o novo cenário, a feira livre já não comercializa somente produtos de subsistência dos agricultores. O novo perfil do consumo nas feiras livres nos revela uma maior flexibilidade quanto à inovação de produtos e o modo de organização do trabalho, para continuar presente como forma comercial no espaço urbano.

Os novos elementos que chegam às feiras criam relações de trocas e atraem novos consumidores. Para Santos (1994), "a sociedade urbana se generaliza no seu processo de formação produzindo novos comportamentos, uma nova cultura, uma nova estética" (p. 48). Deste modo, elas se adequam às novas tendências econômicas e culturais de uma sociedade contemporânea.

Assim, estabelece que, com a passagem do fordismo para acumulação flexível, permitiu uma aceleração do ritmo da inovação do produto (HARVEY, 2005), o que implicou num excesso de oferta de mercadoria para agradar o consumidor e com a força da propaganda expandiu-se em uma ampla escala espacial. Aproveitando-se desse efeito que a mercadoria causa sobre o consumo, a feira também elegeu a demanda de variedade de produtos a partir da imitação para atrair o maior número de consumidores.

As feiras livres, ou em alguns casos, como é conhecida a CEASA 's, refletem a uma cobertura de oferta de alimentos à população urbana da cidade, bem como dos municípios vizinhos. O comércio alimentício pode-se olhar pela via do consumo e refletir sobre estilos de vida e formas de sociabilidade sobre o acesso aos alimentos para determinadas camadas da população, sobre os tipos ou formas de comercialização que constituem o espaço urbano (VEDANA, 2004).

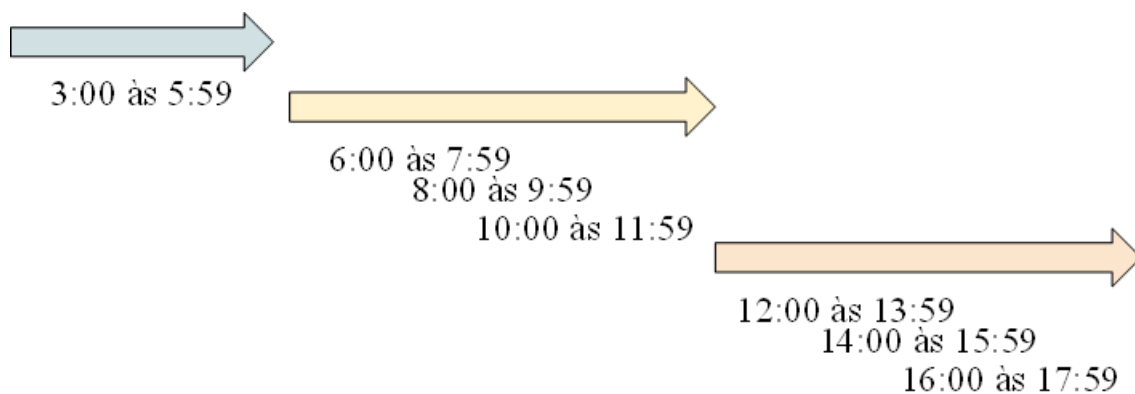
As feiras livres se materializam no espaço como formas comerciais de caráter socioeconômico e cultural da cidade. Com isso, percebe-se que os mercados habituais, com pequena ou grande dimensão organizam-se num espaço estruturado como num galpão, ou nas ruas, onde feirantes expõem diversos tipos de produtos.

Mediante a diversificação originária de novas dinâmicas econômicas, os produtos expostos atraem as populações locais ou mesmo da região. Na cidade de Castanhal não é diferente, porque percebe-se que o abastecimento do seu espaço urbano através do comércio é uma tarefa que pode ser conduzida a partir de diferentes perspectivas ou abordagens.

Entre ruas e becos, a feira do município ocupa uma expressiva área do centro urbano, reunindo uma grande quantidade de produtos à venda, todos agrupados por uma escala de hierarquização e centralidade. Assim, a maior ou menor valorização dos espaços da feira está relacionada a sua posição estratégica, ou seja, lugares de maior circulação de pessoas, a exemplo de esquinas e ruas próximas aos mercados e bancos. Dessa forma, revela o quanto a feira nas cidades de cunho comercial torna-se um elemento significativo para a população e economia local. O espaço da feira (CEASA) de Castanhal constitui-se de um enorme galpão (atualmente em reforma) onde durante a madrugada e o dia tem um intenso fluxo de população, o que envolve diversos agentes.

O movimento que decorre na feira é facilitado pela BR-316, PA - 136 (orientação Norte e Sul), PA - 320, que são vias rodoviárias que facilitam a acessibilidade para o comércio na feira e comprovam o seu dinamismo comercial na cidade, confirmando sua centralidade na Região Geográfica Imediata de Castanhal (R.G.I. Castanhal).

Figura 19: Horários dos agentes econômicos na CEASA.



Fonte: Registro analítico em Campo; Autorial: Francisco Lopes; Coautoria: Carlos Castro; GEOCAM - UEPA (2023).

MADRUGADA:

É importante frisar que, durante a madrugada, os feirantes estruturam as suas barracas fora do galpão, atendendo a um público diferenciado do dia. Os comerciantes varejistas são pequenos produtores rurais que comercializam seus

produtos, mas muitos adquirem sua mercadoria também de produtores dentro da própria feira (CEASA), a fim de darem uma contínua circulação ao seu comércio.

O espaço onde se estabelece a feira de Castanhal começa atender ao público consumidor a partir das 4h da manhã em todos os dias da semana (segunda-feira a domingo), onde apresenta-se um certo fluxo de pessoas. Esse fluxo ocorre uma vez que muitos comerciantes, inclusive de supermercado pequeno interno da cidade e de outras cidades vizinhas também comparecem com intuito de renovarem seus estoques de hortifrútis, pois os valores dos produtos tornam-se mais baratos do que no período do dia.

Com isso, estabelece uma polarização da grande parte desse tipo de comércio na cidade, visto que a feira do município se torna a única central de abastecimento desenvolvida com oferecimento de diversos serviços na Região Geográfica Imediata de Castanhal.

MANHÃ:

A partir das 06h da manhã, o espaço da feira passa por modificações, pois o galpão abre as portas e os comerciantes começam a organizar as suas barracas. Deste modo, observa-se a presença de uma grande variedade de produtos comercializados na feira a partir deste horário, os quais ocorre a venda de hortifrutigranjeiros em geral, como frutas, verduras, legumes, bem como a presença de açougues, artigos de vestuário, além de outros tipos de barracas diversas.

Assim, os comerciantes das 4h começam a recolher os seus produtos, os que não conseguiram vender todas as suas mercadorias acabam oferecendo para os comerciantes que contém barracas dentro do galpão.

O espaço ocupado pelos feirantes a partir das 06h é organizado conforme a função do tipo de mercadoria, e em cada local no galpão os feirantes se apropriam dos seus espaços fixos, onde predomina o produto vendido.

Os produtos vendidos agora tornam-se valores diferenciados do primeiro momento, pois os comerciantes do galpão precisam pagar um certo valor para a prefeitura, valor este que lhe assegura a segurança da sua barraca e produtos, pois,

além da ronda da guarda municipal, contém a ronda da polícia militar pelo espaço e da limpeza do local que órgão público oferece através dos garis.

Além disso, modifica-se o trânsito nas primeiras horas do dia para facilitar o fluxo de pessoas e mercadorias, onde os ônibus rural e urbano ficam estacionados ao redor do espaço da feira aguardando os passageiros de suas respectivas comunidades, apenas circulando dentro da feira os ônibus que fazem linha das comunidades do próprio município de Castanhal.

TARDE:

A partir das 12h, o espaço da feira começa a deter uma diminuição no seu fluxo populacional, assim como nas linhas de ônibus rural e urbana, onde iniciam o seu retorno para as suas respectivas localidades.

Os feirantes começam a fazer promoções para que os produtos ainda não vendidos possam sair, como forma de descontrair e adicionar uma pitada de humor ao dia a dia corrido e cansativo dos clientes e claro a venda do produto.

Assim, percebe-se que o espaço da feira passa por alteração, onde os feirantes conforme vão terminando a venda dos seus produtos começam a fazer a prestação de contas, encomendar novas mercadorias para o dia seguinte, fazer pagamento dos seus ajudantes e logo em seguida fazer o fechamento da sua barraca.

Deste modo, visualiza-se que algumas mercadorias estragadas durante o dia são jogadas no lixo, onde o carro do lixo da cidade faz a sua arrecadação diariamente, em alguns casos, são aproveitadas pelos moradores de ruas como forma de alimentação.

Figura 20: Espaço da CEASA em Castanhal.



Fonte: Registro fotográfico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2023).

Deste modo, percebe-se que a cidade tem a necessidade de se organizar num dado ponto do espaço geográfico, estruturas facilitadoras à captação, distribuição e comercialização de produtos alimentícios, principalmente de alimentos que necessitam de uma rápida circulação, que é o caso dos hortifrutigranjeiros e outros perecíveis, dado ao tempo de validade deles.

Dessa forma, Silva Júnior (2011) nos traz que por “mais movimento conduz a mais mudanças espaciais [...]”, como a criação de estruturas rodoviárias e a ampliação e melhoramento das mesmas conforme vão sendo cada vez mais intensamente utilizadas pela cidade e região.

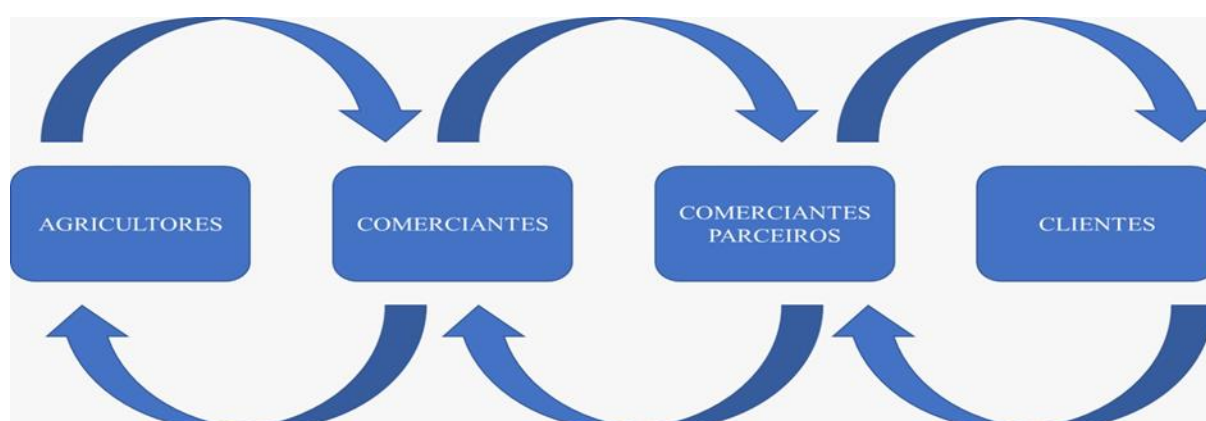
A cidade que possui uma feira se movimenta em função de um contingente de pessoas que sobrevivem direta ou indiretamente dela e dos que vão à busca de produtos. Para os feirantes, ela é um meio de sobrevivência, um complemento de renda, para os consumidores é considerado um local de acesso de materiais de necessidades básicas.

Além disso, as feiras-livres se manifestam, atualmente, vivas no espaço e mesmo com suas particularidades próprias em lugares públicos, mas sempre respondem às mudanças impostas pelo sistema político e socioeconômico dominante, em cada período na história. As mudanças do perfil das feiras livres estão relacionadas à reorganização da economia e da sociedade que vem ocasionando diversificação e aprofundamento do consumo.

4.6. Comercialização no ambiente da CEASA.

A comercialização na CEASA do município de Castanhal se caracteriza pela presença de redes de interação entre os agricultores, comerciantes, parceiros e clientes, garantindo a circulação de informações, de mercadorias e a prática de negociação. Assim, vamos perceber a manifestação de uma rede de agentes presentes no espaço da CEASA, o que se torna importante para a produção econômica do município.

Figura 21: Interação dos agentes econômicos na CEASA.



Fonte: Registro analítico em Campo - Autoria: Francisco Lopes; GEOCAM - UEPA (2023).

Dessa maneira, percebe-se que, para se estabelecer na comercialização na CEASA, além das habilidades necessárias, faz-se necessário que o feirante e/ou agricultor possua capital para lidar com todos os custos envolvidos, como no investimento na produção, contratação de pessoas para ajudar na venda (alguns obtêm carteira assinada, outros apenas contrato verbal) e aquisição da prefeitura para adquirir um espaço dentro do prédio ou ao seu redor.

Os agricultores produtores são aqueles que produzem e repassam a sua produção para o conjunto dos feirantes, o que não se utiliza do espaço para a comercialização, sua permanência na CEASA torna-se restrita durante a entrega do produto aos feirantes. De acordo com Garcia Jr. (1989), os agricultores que se concentram em feiras não estão na condição de produtores, mas de negociantes, especialistas, com certas habilidades específicas para lidar com flutuação de preços, garantindo-lhes maior autonomia.

Os comerciantes, além de trazerem seus produtos e de outros agricultores, também costumam comprar produtos de fornecedores para comercializá-los, permanecendo de forma mais assídua na CEASA. Os comerciantes parceiros caracterizam pela atividade de receber e repassar as mercadorias na CEASA, sendo considerados como os atravessadores, garantindo ao agricultor o escoamento regular de seu produto no espaço da feira.

Os clientes são aqueles que circulam pelo espaço observando onde encontram-se os melhores produtos para comprar, outros clientes, devido ao tempo, já detêm a barraca certa para comprar os seus produtos, estabelecendo um elo de confiança com o feirante.

Deste modo, os agricultores detêm uma preocupação diária com o processo de organização e com a boa aparência das mercadorias expostas na feira, o que gera uma demanda de trabalho no âmbito da conservação da aparência fresca dos produtos, ou na exclusão dos produtos impróprios ao consumo.

Assim sendo, essa preocupação se estabelece no mecanismo de definição de preços das mercadorias, o que revela um exercício de aprendizado que é permitido pelas regras de mercado e pelas interações sociais entre os diversos atores envolvidos. Dessa forma, estabelece as redes de comercialização na CEASA, que acabam envolvendo uma negociação de produtos tanto no atacado como no varejo, pelos clientes e os feirantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ocupação dos agentes do transporte rural e urbano de passageiros e cargas na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017) foram analisadas nesta dissertação tendo como base documental informações obtidas a partir de meados de 2010 até o presente momento. Com isso, foram delineados alguns objetivos.

Para o cumprimento, *compreender como estabeleceu o processo estruturação do sistema de transporte de cargas e passageiros integrados ao comércio urbano do município de Castanhal pertencente à Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017)*, onde a dissertação mostra que, durante esse percurso, houve uma reorganização na zona rodoviária da região RGIC em torno de processos de estruturação espacial.

Assim, percebeu que a região, devido a sua necessidade, os agentes do sistema de transporte rural e urbano ocasionaram uma redução nos custos operacionais do sistema de transporte intermunicipal. Desse modo, percebe-se que a ocupação e a urbanização que a Amazônia sofreu tornou-se fundamental para compreender as particularidades e suas necessidades que cada cidade vai caracterizar dentro de um contexto local, regional e nacional.

Com isso, as cidades na Amazônia manifestam características que levam a reflexos populacionais, políticos, culturais, econômicos e de exploração. Assim, a dinâmica econômica que se manifesta nas cidades acaba sendo uma produção e reprodução do capitalismo, onde a população vai consolidar uma vivência entre o campo e cidade, com uma economia urbana dependendo da participação do rural.

Dando continuidade aos objetivos, *identificar o surgimento ou a expansão dos agentes do sistema de ônibus rurais e urbanos na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017)*, a partir dos sistemas de rotas de ônibus oriundas de comunidades circunvizinhas de Castanhal, onde percebeu que, a partir da relação entre o campo e a cidade, através da transportação de passageiros e cargas por via ônibus, ocasionou uma existência de uma correlação de interesses consolidados entre vários agentes que atuam no município, o que aumentou o índice de rotas na região desfrutando dos espaços centrais de Castanhal, principalmente no que corresponde à feira da cidade.

As interações espaciais que vão caracterizar a cidade de Castanhal, através do circuito de transporte rural das comunidades que ficam ao seu entorno, detêm

como uma importante relação para a organização do seu espaço, aproximando-se o município de Castanhal a uma centralização na Região Geográfica Imediata de Castanhal (RGIC).

Quanto ao próximo objetivo, *compreender o modelo de transporte municipal existente desde 2010 e sua repercussão na Região Geográfica Imediata de Castanhal (IBGE, 2017), destacando as principais mudanças na malha dos ônibus coordenados pela Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos (ARCON)*, vamos visualizar que o transporte rural e urbano e antes sendo o transporte intermunicipal, acaba sendo um dos elementos poderosos na economia do município, que, para que ele tenha a sua funcionalidade, envolve uma articulação que abrange a população de Castanhal, os usuários do transporte, agentes de transporte reguladores e a prefeitura da cidade.

Assim, percebe-se que entre Castanhal e as comunidades que ficam ao entorno do município vão manifestar um novo dinamismo em suas relações, onde vai constituir uma reconfiguração no sistema de transporte de produtor rural, através dos ônibus. Dessa forma, em relação ao urbano e rural, compreende-se que esse conceito está relacionado a duas categorias de análise do âmbito da geografia, o espaço geográfico e o território, que são conceitos relacionais que indicam a realização da dinâmica que vai constituir no espaço.

Dando o processo de finalização, percebe-se que na cidade foi feito um ponto de comércio, circulação e um espaço de concentração de suas atividades, o que cria condições para acumulação do capital, fazendo com que a cidade possa atrair uma centralidade em relação ao campo, onde, desse modo, a cidade torna-se um ponto sutil de exploração das áreas rurais e suas dinâmicas sociais. Não obstante, a anexação dos ônibus na mobilidade do transporte não extinguiu o sistema intermunicipal, sendo ainda utilizado como forma de transporte na Região Geográfica Imediata de Castanhal (RGIC).

REFERÊNCIAS

ALVES, E. J. P. **Mudanças e continuidades do aviamento na pesca artesanal**. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, Série Ciências Humanas, v. 1, n. 2, p. 65-76, 2006.

ALVES, Cyntia Santos Daltro. **Formas espaciais recentes da urbanização na Amazônia: a dinâmica socioespacial do município de Castanhal em face do processo de dispersão metropolitana**. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia). IFCH/UFPA, 2012.

AMARAL, Márcio Douglas Brito; RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Castanhal (PA): entre a dinâmica metropolitana e a centralidade sub-regional de uma cidade média**. Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP. v. 9, n. 1, p. 77-105, jan./jun. 2016.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Geografia Econômica**. São Paulo: Atlas, 1989, 12^a ed.

ARANHA SILVA, Edima; SILVA, Dante Rodrigo Aranha da. **A dinâmica sócio-espacial urbana e as novas centralidades em Três Lagoas**. Três Lagoas MS: UFMS-CNPq, 2007. (Projeto de Pesquisa).

BRASIL. **Decreto Federal no 70.502**, de 11 de maio de 1972. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/D70502.htm>

_____. **LEI 12.587/12**: institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Organização de Alexandre de Moraes. 16.ed. São Paulo: Atlas, 2000.

BRASILEIRO, A. **Informais, Alternativos, Clandestinos, Piratas, Não Regulamentados, Ilegais, Artesanais, Concorrentes?**". Reproduzido In: BRASILEIRO, A, HENRY, T. & TURMA. **Viação Ilimitada — Ônibus das Cidades Brasileiras**, São Paulo, Cultura, 1999.

BROMLEY, R. J. **Os mercados periódicos dos países em desenvolvimento: uma revisão crítica**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro: IBGE, v. 42, n. 33, p. 646-657, jul./set. 1980.

BEAUJEU, Garnier Jacqueline; CHABOT, Georges. **Tratado de geografia urbana**. Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 1970.

BORCEM, Elielma Ribeiro; JUNIOR, Ivan Furtado; ALMEIDA, Inailde Corrêa de; PALHETA, Marllen Karine da Silva; PINTO, Ivanilde Albernás. **A atividade pesqueira no município de Marapanim-Pará, Brasil**. Universidade Federal Rural da Amazônia - UFRA. Revista de ciências agrárias. p.189-201, Set/Dez 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na metrópole**: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. Ana Fani Alessandri. **A cidade**. Contexto, 2007.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. **Transporte público de passageiros**: uma análise sobre as territorialidades das empresas de ônibus urbano regulamentadas na Região Metropolitana de Belém (2000-2012). 1. Belém: Universidade Federal do Pará (UFPA) Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) - Dissertação de Mestrado, 2015.

CAMAGNI, Roberto. **Economia urbana**. Barcelona: Antônio Bosch, 2005.

CASTANHAL. Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo do Município de Castanhal. **Plano Diretor de Castanhal 2007–2016**. Prefeitura Municipal, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **A periodização da rede urbana da Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, 1996.

_____. **Interações espaciais**. In: CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo César da Costa. Explorações geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. **Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço**: um texto para a discussão. In: A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

COSTA, Najara Mayla do Socorro Veiga. **A cidade urbana na Amazônia**: reflexões sobre a construção do plano local de habitação de interesse social. VI Jornada internacional de políticas públicas. 20-23 de agosto. 2013.

DOMINGUES, A. E. D. **Transporte Público em territórios de baixa densidade**: o Caso de Melgaço – Alto Minho. Dissertação de Mestrado. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Portugal (2009).

ÉGLER, Eugênia Gonçalves. **A Zona Bragantina no Estado do Pará**. Revista Brasileira de Geografia. Ano XXIII, nº 3, 1961.

ENDLICH, Ângela Maria. **Perspectiva sobre o urbano e o rural**. In. SPÓSITO, Maria Encarnação; WHITACKER, A. M. (org.). Cidade e campo relações e contradições entre urbano e rural. Expressão popular, 2006.

FROMM, G. **Transporte e desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Victor Publicações LTDA, 1968.

GARCIA JUNIOR, A. **O Sul: caminho do roçado – Estratégias de reprodução camponesa e transformação social**. São Paulo: Editora Marco Zero, (1989).

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. **DA COSTA AO CONTINENTE: Dinâmicas Econômicas e o Transporte Na Amazônia**. Revista Geoconexões. In: Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia. 2017.

Diretoria do Serviço Geográfico do Exército Brasileiro – DSG. 2014. **Carta Internacional do Mundo ao Milionésimo do Brasil (Shapefile)**. Rio Grande do Sul. [CD-ROM].

GRAZIANO, José da Silva. **O Novo rural brasileiro**. In: Nova economia n.7 (1), p.43-81, maio, 1997.

GHIZZO, M. R; ROCHA, M. M. **Comércio e lazer: espaço de consumo e consumo do espaço na feira do produtor de Toledo-PR-Brasil**. In: Encuentro de Geógrafos de América Latina, nº 12, 2009, Montevideo. Anais... Montevideo: XII EGAL, 2009.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

HAESBAERT, Rogério; LIMONAD, Ester. **O território em tempos de globalização**. N.º 2(4), vol. 1, 2007, p. 39-52.

HARTSHORNE, R. **Perspective on the Nature of Geography**. Chicago: Rand McNally, 1959.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Disponível em: <http://www.ibge.gov>.

ICMBio. **Relatório de Gestão 2011**. Brasília, DF: Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio/MMA, 2011.

_____. **Mapa Temático e Dados Geoestatísticos das Unidades de Conservação Federais** (Shapefile) - 2018. Disponível em: <<http://www.icmbio.gov.br/portal/geoprocessamentos/51-menuserVICOS/4004-downloads-mapa-tematico-e-dados-geoestatisticos-das-uc-s>>.

KOHLSDOSRF, Maria Elaine. **“Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar.”** In: R. L. (Org.) FARRET, O espaço da cidade – contribuição à análise urbana 1. ed. São Paulo: Editora Projeto, 1985. P. 15-72.

LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes Cearenses no Pará:** faces da sobrevivência (1889- 1916). São Paulo, USP, Tese de Doutorado em História, 2006.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Tradução de Sergio Martins, Belo Horizonte: UFMG, 1981.

_____. **O direito à cidade.** Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEANDRO, Leonardo Milanez de Lima; SILVA, Fábio Carlos da. **A estrada de ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará.** Novos Cadernos NAEA, v. 15, n. 2, 2012.

LIMA, Alexandre Martins de. **“Pelos Trilhos dos Tramways: Modernidade e Urbanidade em Belém do Pará de 1869 a 1947.”** SEMINÁRIO INTERNACIONAL - AMAZÔNIA E FRONTEIRAS DO CONHECIMENTO, 2015: 1-17.

LOUREIRO, Violeta R. **Amazônia:** Estado, homem, natureza. Belém: Cejup, 2004.

MARX, K. **O Capital:** crítica da economia política. 10. Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MIRANDA, Rogério Rego; RODRIGUES, J. C. **Relação campo e cidade em um subcentro regional do nordeste paraense:** o caso de Castanhal. In: Pequenas e médias cidades na Amazônia. TRINDADE JR., Saint-Clair da; CARVALHO, Guilherme; MOURA, Aldebaran; NETO, João Gomes. (Org.). Belém: ICSA-UFGA, 2009.

MOREIRA, Felipe Ferreira; FILHO, João de Souza Barros; COSTA, Valter Pinheiro da; RODRIGUES, Dalila Oliveira Dias. **A estrada de ferro Belém-Bragança e a formação socioespacial do município de Igarapé-açu.** In: Congresso Brasileiro de Geógrafos, Vitória. 2014.

MUNIZ, Palma. **In migração e Colonização – História e Estatística 1616-1916.** Belém: Memória Oficial, 1916.

NATAL, J. L. A. **Transportes, território e desenvolvimento econômico:** uma contribuição à crítica da formação social brasileira. Rio de Janeiro: Papel Virtual, 2003.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. **Geografia e território:** desenvolvimento e contradições na agricultura. In: Encontro nacional de Geografia Agrária, XII, 1994,

Águas de São Pedro (SP). Anais... Águas de São Pedro (SP): UNESPE/Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 1994.

OLIVEIRA, Luciana de Fátima. **O desenvolvimento da cidade de Bragança e suas representações**: 1885-1908. Congresso de História Jataí. 2008.

PIRES, A. B.; VASCONCELLOS, E. A.; SILVA, A.C. (Coords) (1997) **Transporte Humano**: cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Moradia nas cidades brasileiras**. 2 Ed. São Paulo: Contexto, 1989.

RODRIGUES, Walter Luiz Jardim. **Memórias de São João da Ponta - PA a partir de narrativas orais**. 1^o edição. Belém: GEPPAWUFPA, 2013.

ROQUETTE, M. L. S. T. e A. D. **A Mobilidade Socioespacial Via Transporte Rodoviário Informal**. Cerrados, v. 14, n. 1, p. 215-244, (2016).

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Das frágeis conexões às múltiplas interações**: estruturação e periodização da rede urbana do nordeste paraense. XI Encontro Nacional da ANPEGE. 9-12 de outubro. 2015.

SANTOS, M. A. S. **A cadeia produtiva da pesca artesanal no Nordeste Paraense**: Municípios de Augusto Corrêa, Bragança, Curuçá, Maracanã, Marapanim, São João de Pirabas e Viseu. Belém: SEBRAE/PA; PROASCON, 2004. 116 p.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 2. ed. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. 5. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SAROLI, C. Passenger transport in rural and sparsely populated areas in France. International Transport Forum, Lyon, France 2015.

SPOSITO, Maria da Encarnação Beltrão. **Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil**. *Investigações Geográficas – Boletín del Instituto de Geografía-Unam*, n. 54, p. 114-139, 2004.

_____. **Segregação socioespacial e centralidade urbana**. In: P. A. Vasconcelos e R. L. Pintaudi. (Org.) *A cidade contemporânea segregação espacial*. São Paulo: Contexto, 2013.

_____. **Capitalismo e Urbanização**. Editora Contexto, 2017.

_____. **A questão cidade-campo**: perspectivas a partir da cidade. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACKER, Arthur Magon (org.). *Cidade e campo: Relações e contradições entre o campo e rural*. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

SIQUEIRA, José Leôncio Ferreira de. **Trilhos: o caminho dos sonhos**. Bragança, 2008.

SILVEIRA, Rogerio Leandro Lima. **Cidade, corporação e periferia urbana: acumulação de capital e segregação espacial na (re)produção do espaço urbano**. Universidade de Santa Cruz do Sul. UNISC, 2003.

SILVA JUNIOR, R. F. **A Formação e a Constituição da Geografia da Circulação a partir das perspectivas de Friedrich Ratzel e Paul Vidal De La Blache**. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). *Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SMITH, Francisco Pereira. **Imigração espanhola na Amazônia: As colônias agrícolas e o desenvolvimento socioeconômico no nordeste paraense (1890-1920)**. Tese de Doutorado apresentada ao Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, NAEA, UFPA, 2012.

SOUZA, Narda Margareth Carvalho Gomes de. **A trajetória da Companhia Têxtil de Castanhal: a mais pura fibra amazônica**. Dissertação de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

SOARES, Madeline Pompeu. **Gestão de Transportes**. Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra, 2012.

TEDESCO, G. M. I.; KNEIB, E. C.; GRANEMANN, S. R. e RADEL, E. (2016a) **Ampliando a Acessibilidade e a Mobilidade: a Racionalização de Redes no Transporte Intermunicipal de Passageiros**. Projeto e Cidade: Mobilidade e Acessibilidade em Goiânia, p 367-384.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

_____. **Transporte urbano: espaço e equidade**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

VEIGA, José Eli da. **A face rural do desenvolvimento**. In: Encontro Nacional de Economia, 27o, 1999, Belém-P.: 1999.

VEDANA, Viviane. **Fazer a Feira: estudo etnográfico das "artes de fazer" de feirantes e fregueses da Feira livre da Epatur no contexto da paisagem urbana de Porto Alegre**. 2004.

WRIGHT, C. L. **A Questão do Monopólio no Transporte Rodoviário de Passageiros**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP, v. 49, n. 12, p 5-22, (1990).



**Universidade do Estado do Pará
Centro de Ciências Sociais e Educação
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Travessa Djalma Dutra s/n – Telégrafo
66113-200 – Belém-PA**