



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DOUTORADO EM GEOGRAFIA



GLEICIELY BARROSO CARVALHO

**PENSANDO AS PEQUENAS CIDADES NA AMAZÔNIA, CIDADE DA
TRANSAMAZÔNICA ANAPU**

ALTAMIRA – PARÁ

2024

GLEICIELY BARROSO CARVALHO

**PENSANDO AS PEQUENAS CIDADES NA AMAZÔNIA, CIDADE DA
TRANSAMAZÔNICA ANAPU**

Tese apresentada como requisito parcial do Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará, como requisito à obtenção do título de Doutora.

Área de concentração: Organização e gestão do território.

Orientador: Prof. Dr. Marcio Douglas Brito Amaral

ALTAMIRA – PARÁ

2024

GLEICIELY BARROSO CARVALHO

**PENSANDO AS PEQUENAS CIDADES NA AMAZÔNIA, CIDADE DA
TRANSAMAZÔNICA ANAPU**

Tese apresentada como requisito parcial do Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará, como requisito à obtenção do título de Doutora.

Orientador: Prof. Dr. Marcio Douglas Brito Amaral

Data de aprovação: ____/____/____

Conceito:

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral (Orientador)
PPGEO/UFPA

Prof. Dr. José Antônio Herrera
PPGEO/UFPA

Prof. Dr. Wellington Pinho Alvarez
PPGEO/UFPA

Prof. Dr. Rogério Rego Miranda
Faculdade de geografia e Cartografia da UFPA

Prof. Dr. Michel de Melo Lima
PPDMU/UEPA

AGRADECIMENTOS

Uma tese de doutorado não se faz sozinha, embora o caminho possa parecer solitário, na maioria das vezes. Ela também não começa quando se passa na seleção de doutorado e o seu caminho tem um percurso maior. Ela começa a ser escrita quando você tem o apoio da sua família para estudar, mesmo com todas as dificuldades e desafios que uma família de agricultores da transamazônica possa enfrentar.

Nesse sentido, agradeço à minha Mãe Creonilda, que insistiu e se sacrificou para que as suas filhas pudessem estudar, agradeço ao meu Pai Olavo, pelo apoio que sem forneceu. Agradeço também à minha irmã Gleicilene, pela parceria de sempre, assim, como meus sobrinhos Jean Carlos e Marcus Geovanne, vocês são a razão de nunca desistir, pois sempre penso em vocês.

Agradeço à minha irmã Gleiciane, amiga e parceira dos melhores e piores momentos, você é a razão da mudança de vida na nossa família e na minha. Você, com a sua bondade e generosidade, transforma a vida de quem te conhece e eu tenho sorte de ter você como irmã. Você é um ser humano incrível.

Não poderia de deixar de citar a Dani, a Debora, o Gustavo, a Livia, o Antônio, o Carlos Eduardo e a minha avô Hilda, um exemplo para toda família.

Agradeço profundamente à minha família, amo vocês do fundo do meu coração. Essa tese não teria saído sem o apoio de vocês.

Apoio e orientação são fundamentais nessa caminhada, assim, não poderia de deixar de agradecer ao meu orientador Marcio Douglas, a quem sou imensamente grata por ter me acolhido na graduação e topado orientar uma graduanda cheia de dificuldades e que morava no interior do Pará. As suas orientações foram fundamentais na minha formação acadêmica.

A minha jornada acadêmica não seria possível sem apoio e acolhimento do Laboratório de Estudos das Dinâmicas territoriais da Amazônia (LEDTAM), onde eu passei toda a minha jornada acadêmica e apreendi e amadureci como discente e pesquisadora. A todos os membros do laboratório, muito obrigada.

Crescer no LEDTAM foi possível graças ao professor e coordenador, José Antônio Herrera, a quem tenho um imenso carinho e gratidão pelo percurso percorrido até aqui. Eu te agradeço por acreditar nos seus alunos e bolsistas, quando nós mesmos não acreditamos, e por mostrar que é possível acontecer.

Agradeço a Deus, por me permitir, ao longo caminho, conhecer pessoas incríveis, que tornaram a minha vida e jornada mais leve. Talvez eu me esqueça de citar alguém e peço que me perdoe.

Hugo Alessandro, o meu querido amigo, muito obrigado pelo apoio e dedicação ao longo da jornada.

Jessica, a minha amiga (que tive a honra de ser madrinha de casamento). Muito obrigada pelo companheirismo e por você ser quem é.

Amanda Rodrigues, a minha querida amiga, muito obrigada pelas conversas e diálogos sempre produtivos no laboratório.

Agradeço ao meu querido amigo Lucas Lima, uma das pessoas mais inteligentes que tive o privilégio de conviver, obrigada na ajuda da elaboração dos formulários e na elaboração dos mapas.

Ao meu amigo Genilson, desde a graduação, a sua disciplina e determinação sempre foram uma inspiração. Os diálogos sobre textos da temática urbana foram fundamentais.

À Letícia Felizardo, à Vanessa e ao Pedro Henrique, meus companheiros de sempre.

Ao meu grande amigo Marcus, que sempre consegue deixar o ambiente mais leve e engraçado.

À minha querida e dedicada amiga, Ronicleice, mãe da Zayla, você é uma pessoa incrível e tenho um imenso carinho e admiração por você. Saiba que podes sempre contar comigo.

À minha mais querida e fiel amiga, Edilane Amorim, que Deus e a geografia me deram o privilégio de conhecer e ter na minha vida, muito obrigada por ser essa pessoa tão autêntica e honesta que você é. É um imenso prazer e privilégio poder dizer que sou sua amiga, muito obrigada por aguentar as minhas chatices e falação.

Finalizo a minha extensa lista de agradecimento me lembrando das palavras de Kim Namjoon (RM) *“Maybe I made a mistake yesterday, but yesterday’s me is still me. I am who I am today, with all my faults”*. Essa frase me lembrou que a jornada é tão importante quanto o destino, assim como as pessoas que compartilham a caminhada com você, pois cada erro e sucesso me moldaram ao longo do caminho.

Também lembro das palavras de “Spring Day”: “*The morning will come again. No darkness, no season is eternal*”. Nos momentos de incerteza, essas palavras foram um lembrete constante de que, com determinação e apoio, qualquer desafio pode ser superado.

Por fim, agradeço aos próprios membros do BTS, pelas suas músicas e mensagens inspiradoras que me acompanharam ao longo deste percurso. Como eles cantam em “ON”, “*Can't hold me down 'cause you know I'm a fighter*”. Este trabalho é a prova de que, com persistência, qualquer meta pode ser alcançada.

RESUMO

As cidades da Amazônia apresentam uma diversidade, tanto na sua dinâmica urbana quanto na sua gênese. Na década de 1960, o Brasil passou por mudanças no cenário político e se teve vários projetos de desenvolvimentos para a região Amazônica. O governo federal planejou e realizou a abertura de várias rodovias nessa região. Juntamente a isso, houve a distribuição de terras, ocasionando na migração de várias pessoas para região e no surgimento de núcleos urbanos, tanto incentivada pelo governo, como espontaneamente. Assim, a presente pesquisa se fundamenta na necessidade de realizar estudos de caso acerca das cidades que nasceram a partir do plano de ocupação da Amazônia. Como objeto de análise, foi escolhida a cidade de Anapu, que fica localizada na rodovia Transamazônica, buscando entender o papel e o significado dessa cidade para a região, bem como as suas implicações na estruturação intraurbana. Para a realização da pesquisa, foram utilizados os seguintes procedimentos metodológicos: a) levantamento das principais atividades desenvolvidas nesse município, a partir de dados secundários, principalmente do IBGE; b) aplicação de formulários no comércio da cidade e, c) aplicação de formulários nos bairros. Como principais resultados se observou que no que tange à estrutura deles em relação aos serviços básicos de saneamento, são ponderadas as seguintes situações: há coleta de lixo em praticamente todos os bairros e a principal forma de abastecimento de água nas casas ainda é o poço Amazonas. Em relação ao esgoto das propriedades, a maior parte dos proprietários utilizam fossa séptica ou “fossa negra”. Sobre o centro comercial da cidade, os principais resultados apontaram que as atividades econômicas desenvolvidas mais relevantes no centro comercial são as lojas de confecção, seguidas das casas agropecuárias e, em terceiro, as lojas de Autopeças. A área comercial da cidade se concentra, em grande medida, no entorno da rodovia Transamazônica (BR-230) e vai se dispersando para o interior da cidade para áreas de antigas pastagens. A tese do presente trabalho é que apesar dos esforços do Estado em controlar e planejar a produção do espaço através da estratégia do “urbanismo rural”, os agentes e sujeitos locais e os emigrantes desafiaram essa imposição, criando núcleos espontâneos.

Palavras-chave: Cidades Amazônicas; Transamazônica (230); Projeto de Integração (PIN).

ABSTRACT

The cities in the Amazon are diverse, both in their urban dynamics and genesis. In the 1960s, Brazil underwent political changes, which triggered several development projects in the Amazon region. The federal government planned and executed the opening of various highways in this region. Concurrently, land distribution led to the migration of many people to the area and the emergence of government-sponsored and spontaneous urban nuclei. Thus, this research is based on the need to conduct case studies on cities that emerged from the Amazon occupation plan. Anapu city, located on the Transamazonian highway, was chosen as the object of analysis, aiming to understand its role and significance for the region and its implications for intra-urban structure. The following methodological procedures were used for the research: a) a survey of the main activities developed in this municipality, based on secondary data, mainly from IBGE (Brazilian Institute of Geography and Statistics), b) applying questionnaires in the city's commerce, and c) applying questionnaires in the neighborhoods. The main findings indicate that regarding neighborhood structure and basic sanitation services, waste collection is available in virtually all neighborhoods, and the primary water supply method in households is still the Amazonian well. As for property sewage, most owners use septic tanks. Concerning the city's commercial center, the main findings showed that the most relevant economic activities in the commercial center are clothing stores, followed by agricultural supply stores, and thirdly, auto parts stores. The city's commercial area is largely concentrated around the Transamazonian highway (BR-230) and gradually extends into the city's interior. The thesis of this work is that despite the State's efforts to control and plan the production of space through the "rural urbanism" strategy, local agents and subjects, along with emigrants, challenged this imposition by creating spontaneous nuclei.

Keywords: Amazonian Cities; Transamazonian (BR-230); Integration Project (PIN).

LISTA DE ABREVIACÕES

ACAR	Associação de Crédito e Assistência Rural
BASA	Banco da Amazônia
GETAT	Grupo Executivo de Terras do Araguaia – Tocantins
Gebam	Grupo Executivo para a Região do Baixo Amazonas SGCSN/PR
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
PCN	Projeto Calha Norte
PGC	Programa Grandes Carajás Seplan/PR
PIN	Projeto de Integração Nacional
Polamazônia	Programas de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
Proterra	Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste
RADAM	Reconhecimento da Amazônia por meio de imagens de satélite
SPVEA	Superintendência do Plano de Valorização Econômico da Amazônia/Presidência da República
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Módulo Teórico de Colonização _____	59
Figura 2 - Origem dos entrevistados que são moradores da cidade de Anapu _____	74
Figura 3 – Foto da primeira rua da cidade de Anapu _____	65
Figura 4 – Outros tipos de relação com o estabelecimento _____	106

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1: Imagem da entrada a cidade de Anapu _____	20
Fotografia 2 – Modelos de casa construídas pelo INCRA _____	60
Fotografia 3 - Vila do Pacal do município de Medicilândia _____	61
Fotografia 4 – Usina de beneficiamento de cana-de-açúcar localizado no município de Medicilândia _____	62
Fotografia 5 - Vila Acrolina _____	83
Fotografia 6 – Posto de Saúde e a Escola da Vila Acrolina _____	83
fotografia 7 – Uma visão panorâmica da Vila Acrolina, capturada do alto, mostrando toda a extensão da comunidade e a transamazônica. _____	85
Fotografia 8 – Mosaico de fotografias das residências visitadas na cidade de Anapu _____	99

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Dados territoriais do município de Anapu	20
Gráfico 2 - Gênero dos entrevistados	73
Gráfico 3 – Nível de escolaridade dos entrevistados	75
Gráfico 4 – Estado Civil dos entrevistados	76
Gráfico 5 - Situação de emprego	77
Gráfico 6 – Situação de Recebimento de algum tipo de benefício do governo	77
Gráfico 7 – Origem dos bairros da cidade de Anapu	86
Gráfico 8 - Iluminação publica	87
Gráfico 9 – Pavimentação dos bairros da cidade de Anapu	88
Gráfico 10 – Unidade de Saúde básica nos bairros da cidade de Anapu	89
Gráfico 11 – Quantidade de escola e nível de ensino oferecidos nos bairros da cidade de Anapu	90
Gráfico 12 – Percepção da violência da cidade de Anapu	91
Gráfico 13 – Situação de direito dos moradores entrevistados no domicílio	96
Gráfico 14 – Tipo de material de construção das residências	97
Gráfico 15 – Quantitativo de residência que possuem ou não banheiro	99
Gráfico 16 – Residências com saneamento básico na cidade de Anapu	100
Gráfico 17 – Tipo de abastecimento de água nas residências da cidade de Anapu	101
Gráfico 18 – Fornecimento de energia elétrica da cidade de Anapu	102
Gráfico 19 - Proporção de entrevistados e a sua relação com o estabelecimento	105
Gráfico 20 – Situação de direito dos estabelecimentos comerciais	110
Gráfico 21 – Utilização de algum tipo de financiamento na manutenção do estabelecimento comercial	111
Gráfico 22 – Quantidades de estabelecimentos que são ou possuem filiais	112
Gráfico 23 – Precificação dos produtos	116
Gráfico 24 – Transporte de mercadorias para abastecer o comércio de Anapu	119
Gráfico 25 – Parcerias comerciais no comércio de Anapu	120
Gráfico 26 – Realização de patrocínio pelos estabelecimentos comerciais	121
Gráfico 27 – Uso de tecnologia nas atividades comerciais	122
Gráfico 28 – Tipos de tecnologias utilizadas	123
Gráfico 29 – Porcentagem dos estabelecimentos comerciais que realizam propaganda	124
Gráfico 30 – Tipos de propaganda realizadas no comércio de Anapu	125
Gráfico 31 – Realização de vendas pela internet	126
Gráfico 32 – Canais de venda pela internet	126
Gráfico 33 – Formas de contratação dos funcionários	128
Gráfico 34 – Formas de pagamentos dos funcionários	129
Gráfico 35 – Principais meios de pagamentos disponíveis para os clientes	130
Gráfico 36 – Utilização de crédito bancário	131
Gráfico 37 – Modalidade de entrega de mercadorias para os clientes	132
Gráfico 38 – Perfil dos clientes do comércio da cidade de Anapu	133

LISTA DE MAPA

Mapa 1 - Localização da área de estudo _____	22
Mapa 2 – Mapa dos Planos, Programas e Projetos para Amazônia (1970- 1990) _____	48
Mapa 3 – Áreas federalizadas na Amazônia Legal _____	51
Mapa 4 – Total de crédito rural cedido na Região de integração do Xingu – RIX 2023 _____	55
Mapa 5 - Distribuição de renda média com base nos domicílios entrevistados _____	79
Mapa 6 - Mapa da distribuição das entrevistas domiciliares _____	81
Mapa 7 - Expansão Urbana da cidade de Anapu _____	93
Mapa 8 – Mapa de uso e cobertura do solo do município de Anapu _____	94
Mapa 9 – Mapa de distribuição das entrevistas aos empreendimentos _____	109
Mapa 10 – Mapa de origem das mercadorias comercializadas na cidade de Anapu _____	117

LISTA DE QUADRO

Quadro 1 - Tipologias de cidades amazônicas _____	35
Quadro 2 - Principais elementos da estratégia de ocupação da Amazônia - 1964 e 1985 ____	46
Quadro 3 – Grau de urbanização dos municípios _____	53
Quadro 4 – Tipos de segmentos comerciais entrevistados na cidade de Anapu _____	107
Quadro 5 – Estabelecimentos comerciais que possuem filiais _____	114

LISTA DE TABELA

Tabela 1 – Culturas que seriam plantadas no projeto PIC – Altamira _____	71
Tabela 2 – Quantidade de questionários aplicados nos bairros na cidade de Anapu _____	81

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
Área de estudo	19
Procedimentos metodológicos	23
CAPÍTULO 1: PENSAR AS PEQUENAS CIDADES NA TRANSAMAZÔNICA	25
1.1. A definição de pequenas cidades (geral) e as suas particularidades (Amazônia)	26
1.2. Pequenas cidades amazônicas	31
1.3. Construir uma abordagem teórico e metodológica das cidades	37
CAPÍTULO 2: FORMAÇÃO TERRITORIAL E URBANA NA TRANSAMAZÔNICA	43
2.1 Contextualizar a política de integração da Amazônia	45
2.2 Discutir o conceito de fronteira	48
2.3 A fronteira urbana como estratégia de ocupação e desenvolvimento na transamazônica: entre o planejado e o espontâneo	56
CAPÍTULO 3: UMA CIDADE ESPONTÂNEA: ANAPU	64
3.1 Perfil dos entrevistados	72
3.2 Histórico de surgimento da cidade de Anapu	65
3.3 A forma da cidade de Anapu: caracterização dos bairros e a tendencia de expansão da cidade	80
3.4 Perfil das moradias em Anapu	95
CAPÍTULO 4: A DINÂMICA DO COMÉRCIO NA CIDADE PEQUENA DE ANAPU	104
4.1 Caracterização do comércio	110
4.2 Precificação e origens dos serviços e mercadorias do urbano de Anapu	115
4.3 Parcerias e realização de patrocínios no comércio da cidade de Anapu	119
4.4 Publicidade e modalidades de vendas no comércio da cidade de Anapu	123
4.5 As Formas de contratação e pagamento dos trabalhadores do comércio da cidade de Anapu	127
4.6 Modalidade de pagamento e de entrega no comércio da cidade de Anapu	129
4.7 Modalidade de entrega e quem são os clientes dos estabelecimentos comerciais da cidade de Anapu	131
CONSIDERAÇÕES FINAIS	136
REFERÊNCIAS	141

INTRODUÇÃO

Este texto apresenta uma análise da cidade de Anapu, avaliando o seu processo histórico de construção até a sua organização contemporânea. A cidade em análise, assim como tantas outras cidades Amazônica, tem a sua gênese em um período que essa região passou por intenso processo de reestruturação, com a implantação e a abertura de novas frentes de expansão e exploração.

Segundo Vicentini (2004), a partir da década de 1960, os interesses internacionais, principalmente pela exploração das matérias-primas e minerais, aumentaram com os programas e projetos pensados para o território amazônico. Desse modo, adquiriu-se um maior conhecimento dos recursos naturais dessa região, a qual passou a se qualificar política e economicamente.

Destaca-se que esse período perdurou de 1964 a 1985 e é conhecido como o período da Ditadura Militar brasileira. Durante todo esse recorte temporal, vários projetos de “desenvolvimento” foram pensados para o Brasil como um todo, não só para a região amazônica, a exemplo da industrialização, com incentivo para instalação de indústrias no território brasileiro, da construção de Brasília, entre outros projetos.

Esse período ficou marcado por implantar vários projetos a partir do Programa de Integração Nacional (PIN). Assim, com um discurso nacionalista de não entregar a Amazônia para outros países e unificar a nação, tendo como lema “Integrar para não Entregar”, o presidente Castelo Branco promoveu uma série de estratégias e ações em todo o território brasileiro.

Com esses projetos de desenvolvimento, o governo federal assegura as condições necessárias e ideais para a inserção de novas formas de exploração no território brasileiro, abrindo, dessa maneira, diferentes frentes de expansão para o “desenvolvimento” do país (Becker, 2015). Na Amazônia, o Estado capitalista também assegura as condições necessárias e ideais para a exploração das matérias-primas com o domínio da classe burguesa, passando a intervir não apenas economicamente, mas também na forma de produção desse espaço pelas mediações entre as classes, circunscrevendo o processo de modernização de área.

Pensando nesses processos de modernização desenvolvidos no Brasil durante as décadas de 60 e 70 do século XX, mais especificamente na Amazônia, onde foram implantados diversos projetos com o pretexto de “desenvolver”, povoar e assegurar o território, questiona-se o que aconteceu com as cidades e municípios criados nesse período, marcado por mudanças

significativas para essa região, em decorrência da inserção do Brasil no sistema capitalista global articulado (Becker, 2015).

Dentre esses processos de transformação, destacam-se aqueles que surgiram a partir da construção das rodovias, pois inserem, no cenário amazônico, uma nova tipologia de cidade: as cidades rodoviárias (Oliveira, 2014; Trindade Júnior, 2010), que têm um papel importante na diversificação da urbanodiversidade¹ (Trindade Júnior, 2015) na Amazônia.

Logo em um primeiro olhar, é possível perceber que essas cidades são tocadas por diferentes agentes produtores do espaço, que foram inseridos pela construção de rodovias e pela expansão do sistema hidroviário. Além disso, constata-se também a instalação de novas atividades econômicas, tendo diversas cidades assumido o papel de palco dessa materialização de investimentos públicos e privados.

Em face do exposto, visando contribuir com a ciência geográfica nos estudos das pequenas cidades amazônicas, busca-se, neste trabalho, realizar um estudo de caso com foco nas pequenas cidades que surgiram com a construção da rodovia Transamazônica (Br-230). Isso corrobora com o entendimento de Sposito e Silva (2013), que chamam a atenção para a importância de se estudar essas cidades indo além de entendê-las, pois isso permite que se conceba um olhar diferente sobre o território como um todo, a partir das suas perspectivas políticas, econômicas e sociais, contribuindo para interpretação da própria totalidade.

Estudar as pequenas cidades sempre é um desafio, principalmente no Brasil, por causa das suas dimensões continentais e da própria diversificação natural, econômica e social. Sposito e Silva (2013) argumentam que “historicamente, a urbanização brasileira, entendida como processo socioeconômico e político, ocorreu de forma desigual e concentrada, em relação à distribuição espacial das pessoas e dos equipamentos urbanos”, tornando complexa a diversificação de tipologias de cidades no território brasileiro.

Na Amazônia, essa complexidade aumenta ainda mais, pois essa região, até poucas décadas atrás, era uma verdadeira incógnita para a maior parte do Brasil, por causa da sua localização geográfica mais isolada em relação ao restante do território brasileiro e da sua via de acesso que, até a década de 1950 era, principalmente, por rios e florestas.

Por apresentar uma biodiversidade rica e ter grande capacidade de exploração de matérias-primas, a Amazônia sempre foi palco de exploração. Inclusive, as suas cidades surgem

¹ Urbanodiversidade é um conceito proposto pelo autor Trindade Junior e tem como objetivo “pensar a cidade e o urbano na Amazônia, de forma a acompanhar as discussões sobre a necessidade de conceber uma Amazônia urbana, plural e diversa, à semelhança do que se pensa em relação à biodiversidade e à sociodiversidade, em contraponto à visão de região homogênea que sempre foi reservada à Amazônia, sob as perspectivas de vários atores sociais e mesmo, algumas vezes, sob o ponto de vista da ciência” (Trindade Júnior, 2015, p. 330).

ou se reestruturaram para servir aos projetos de exploração. Assim, concordamos com Becker (1990), quando afirma que a fronteira amazônica já nasce urbana, pois para a autora o sentido de fronteira urbana é o de expansão do capital para a exploração dele. Desse modo, a fronteira assume novas dimensões econômicas e políticas, a partir da chegada dos novos agentes, que passam a controlar e ordenar o espaço com diferentes formas de poder.

De acordo com Sposito e Silva (2013), a cidade pequena não deve ser analisada isoladamente, mas no plano das suas relações com outros centros, pois se trata de uma construção social coletiva, que permitirá um maior entendimento das relações estabelecidas nos centros urbanos. Nesse sentido, entendemos que nada está isolado e todas as partes, sejam elas em escala maior ou menor de complexidade, estão relacionadas com o todo, a totalidade.

Procura-se entender, portanto, as pequenas cidades com o olhar a partir do espaço, entendido como o conjunto de relações estabelecidas por formas, funções, estruturas e processos, apresentando-se como testemunho da história escrita do passado e do presente (Santos, 2008).

Área de estudo

A área estudada é parte do território paraense, na qual se realizou a construção de um trecho da rodovia Transamazônica. O foco deste trabalho contempla uma cidade que tem a sua criação ligada ao período de colonização na região amazônica, surgindo a partir da construção da BR-230. Essa é a cidade de Anapu, que teve a sua emancipação em 1997, sendo desmembrada de Pacajá e Senador José Porfírio.

Ressalta-se que o núcleo urbano de Anapu era uma vila com poucos habitantes. Atualmente, o município tem pouco mais de 34.947 mil habitantes e mais de 11 mil quilômetros quadrados (IBGE, 2024). Adiante, observa-se uma fotografia da entrada da cidade de Anapu, no sentido de Pacajá.

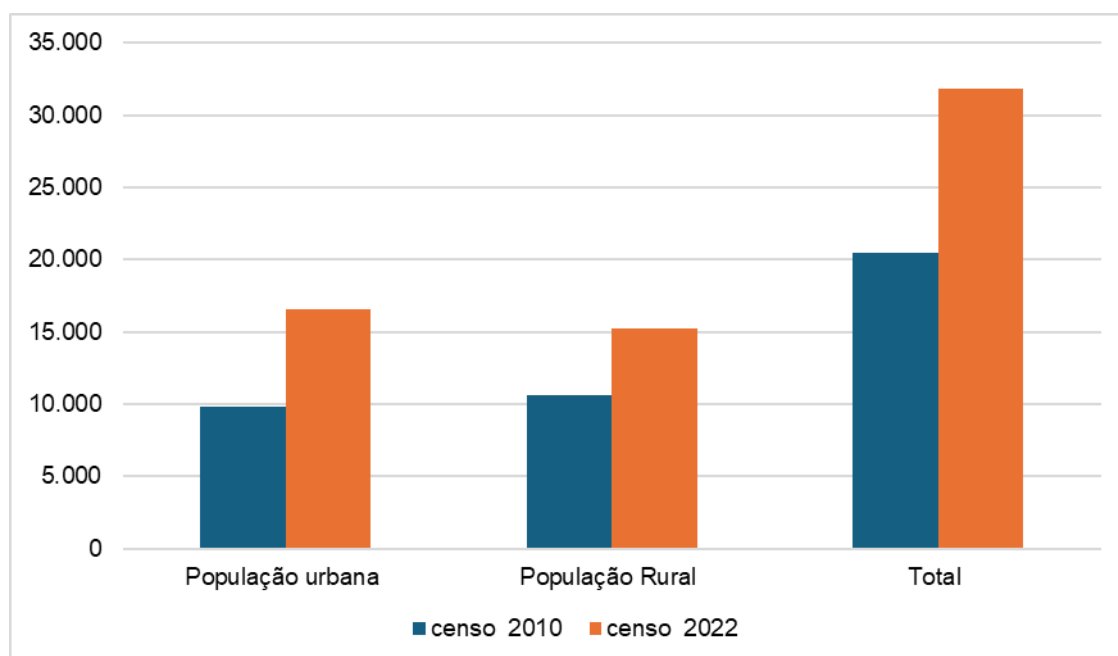
Fotografia 1: Imagem da entrada a cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

A seguir, é possível observar o gráfico com os dados territorial do município de Anapu, tendo como base as informações do último censo demográfico, de 2010 e 2022, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mostrando o tamanho territorial do município, a população total, bem como a urbana e rural.

Gráfico 1 - Dados territoriais do município de Anapu



Fonte: IBGE (2024)

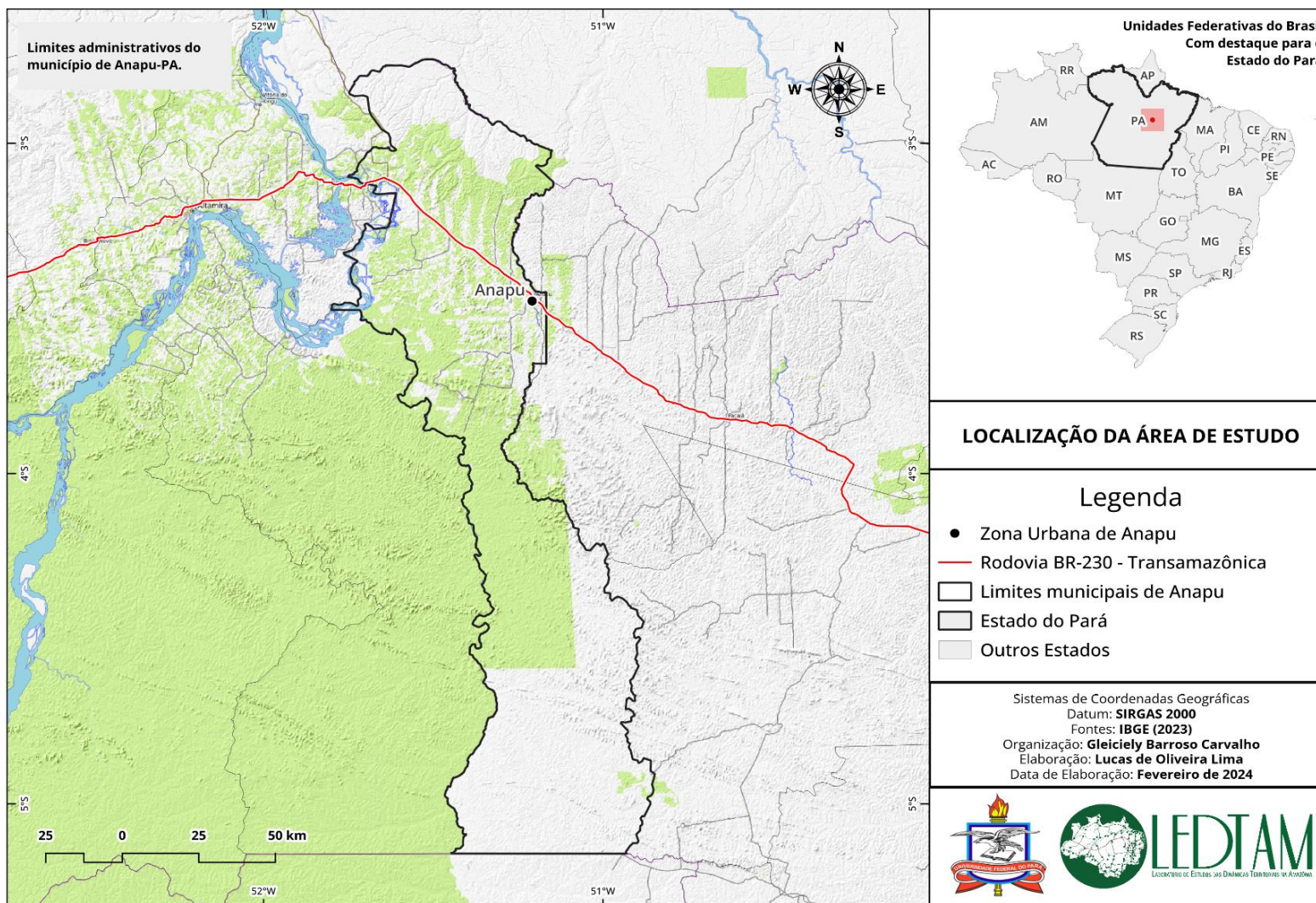
Verifica-se que, de acordo com o Gráfico 01, a população aumentou de 20.493, do censo de 2010 para 31.850 pessoas no censo de 2022. Esse crescimento populacional expressivo reflete tanto o aumento da população urbana quanto da rural do município de Anapu. Embora

o município tenha mais de 30 mil habitantes, que a classifica em nível populacional, como não sendo uma cidade, porém a estrutura urbana e a nível de interação dessa cidade com entorno ainda a caracteriza como uma pequena cidade, pois como argumenta Silva e Sposito (2013) outros critérios têm que ser levados em consideração para classificar uma cidade.

Nota-se que a população que houve um aumento significativo da população urbana, crescendo de 9.840 para 16.603 pessoas em um período de 12 anos, tendo um aumento aproximadamente 68,7% entre 2010 e 2022. Indicando uma tendência de urbanização dessa cidade. A população rural também cresceu, passando de 10.653 para 15.219 pessoas entre 2010 e 2022, com o aumento aproximadamente de 42,87% entre esse período.

Observa-se no Gráfico 01 que a população rural desse município é maior que a urbana, em 2010. Contudo, essa diferença não chegava ao número de mil habitantes. No censo de 2022 a população urbana ultrapassa a rural. O que indica uma tendência a urbanização provocada pela nova função regional da cidade de Anapu. O gráfico apresenta a área total em km² dos municípios Anapu com 11,895.51. Vejamos, a seguir, a localização geográfica do município de Anapu:

Mapa 1 - Localização da área de estudo



Fonte: LEDTAM (2024)

Como é possível observar no Mapa 1, esse município fica localizado na região geográfica de Altamira, cujo território é cortado pela rodovia Transamazônica, em torno da qual o seu núcleo urbano se desenvolveu. O município de Anapu fica localizado entre as cidades médias de Altamira e Marabá. Essas cidades médias são as principais responsáveis por abastecer de subsídios as cidades de pequeno porte da região de entorno.

A distância entre Anapu e Altamira é de 137,3 km, via Rodovia Transamazônica/BR-230, e de Anapu e Marabá é de 363,8 km, via BR-230. Observa-se que Altamira é a cidade média que apresenta a menor distância de Anapu, o que leva, portanto, os residentes de Anapu a buscarem mais bens e serviços na mesma.

Procedimentos metodológicos

Os procedimentos metodológicos adotados na pesquisa têm como princípios básicos ajudar a chegar aos objetivos do estudo. Nesse sentido, as seguintes etapas são: 1) levantamento das principais atividades desenvolvidas nesses municípios por dados secundários, principalmente do IBGE e; 2) aplicação de formulários no comércio e da cidade, partindo do entendimento de Schor e Oliveira (2011, p. 23), de que o urbano é definido pelos serviços que caracterizam a cidade, bem como o comércio permite definir a permeabilidade e a conectividade dessas cidades com a rede, com a capital e com o território nacional.

A partir das entrevistas semiestruturada, é possível entender quem são as elites locais e quem são os principais agentes produtores do espaço urbano, ao mesmo tempo em que se pode compreender a história desse município.

Para tanto, foram construídos mapas comparativos da evolução da malha urbana do município analisado, buscando identificar em qual sentido está se expandindo. Assim, pode-se realizar aplicação de formulários fechados nos bairros em dois sentidos: os mais antigos que surgiu no início da instalação da cidade e os mais novos surgidos recentemente após 2020, esse geralmente na extremidade da malha.

Para a aplicação dos formulários na pesquisa em campo, utilizou-se o aplicativo *Kobotoolbox*, uma plataforma digital que permite a criação de formulários de diferentes formatos e, ao mesmo tempo, realizar a sistematização dos dados. Nessa ferramenta, também é possível fazer o registro da coordenada geográfica, na qual foi feita a entrevista, bem como tirar fotografias do local. Desse modo, foram elaborados dois formulários com perguntas abertas e fechadas: um de aplicação no centro comercial e outro de aplicação nos bairros.

Outro instrumento operacional utilizado, que é importante para entender a dinâmica

da pequena cidade objeto deste estudo, são os dados históricos de diferentes fontes, tais como: entrevistas semiestruturadas e gravadas com informantes-chave; informações coletadas em órgãos como IBGE Cidades, Sudam e INCRA, além de artigos, trabalhos de conclusão de curso, dissertações e teses a respeito do município de Anapu.

A tese que se sustenta no presente trabalho é que o processo de urbanização e desenvolvimento na região da transamazônica, especificamente na cidade de Anapu é que apesar dos esforços do Estado em controlar e planejar a produção do espaço através da estratégia do “urbanismo rural”, os agentes e sujeitos locais com os emigrantes que chegaram na região desafiaram essa imposição, criando núcleos espontâneos.

Para a sustentação da tese o presente trabalho está organizado da seguinte forma: a introdução apresenta o objeto de estudo e os materiais operacionais utilizados para sua construção; o primeiro capítulo busca realizar uma discussão teórica e metodológica sobre as pequenas cidades, com foco nas pequenas cidades amazônicas; o segundo capítulo resgatar historicamente a construção da Transamazônica; o terceiro capítulo propõe caracterizar a cidade de Anapu atualmente, uma cidade de origem está associada à construção da rodovia Transamazônica e o quarto e último capítulo tem como objetivo caracterizar o comércio da cidade de Anapu, apresentando; suas características, bem como as relações de horizontalidade e verticalidade que os comerciantes estabelecem a partir das relações de compra e venda de mercadorias.

CAPÍTULO 1: PENSAR AS PEQUENAS CIDADES NA TRANSAMAZÔNICA

O estudo das pequenas cidades é um desafio para os geógrafos que se propõem a estudar esse objeto, pois como afirma Santos (2014), quanto menor a escala de análise, maior a complexidade encontrada no espaço. Nesse sentido, o estudo das pequenas cidades contribui de maneira significativa para a ciência geográfica, principalmente para a geografia urbana, colaborando para apontamento e sugestão para o melhoramento do espaço urbano dessas cidades, visto que muitas delas não têm secretarias ou órgão que possam realizar pesquisas sobre a temática urbana.

Nessa perspectiva, o presente capítulo tem como objetivo realizar uma discussão teórica a respeito da temática das pequenas cidades no âmbito da geografia urbana, tendo como base autores que trabalham essa temática, como Silva e Sposito (2009, 2013), Endlich (2006), Santos (2001), Trindade Júnior (2010a) e Oliveira e Schor (2011). Assim, buscamos realizar uma discussão teórica e metodológica a respeito da definição das pequenas cidades no Brasil.

De acordo com o IBGE (2023), o Brasil possui um elevado número de cidades pequenas. Cerca de 49 municípios no país possuem mais de 500 mil habitantes, abrangendo, aproximadamente, 1/3 da população brasileira, o que equivale a 31,9% da população total (ou 68 milhões de habitantes). Em contrapartida, existem 3.770 municípios (67,7%) com menos de 20 mil habitantes, os quais concentram 31,6 milhões de habitantes, representando apenas 14,8% da população.

Corroborando com o debate a respeito das pequenas cidades brasileiras, Leão (2010) argumenta que, no Brasil, a definição oficial de cidades segue um caráter político-administrativo, em que todas as sedes de municípios são consideradas como tal. Esse critério tem gerado muita discussão, pois, na maioria das vezes, a criação de um novo município e, consequentemente, de uma nova cidade, está relacionada à capacidade da elite local em pleitear, com base em diversos interesses, a emancipação político-administrativa de determinadas áreas. No entanto, muitas vezes não se leva em consideração se esses espaços apresentam ou não características urbanas.

Uma outra questão importante está relacionada ao grau de influência que essas cidades exercem sobre a rede urbana local, bem como sobre a relação entre área rural e urbana, visto que em muitos casos não está claro onde começa a área urbana e termina a área rural.

De acordo com Santos (2002), os tamanhos das cidades têm um papel importante na divisão interurbana e na intraurbana, pois quanto maiores e mais povoadas as cidades são, essas

têm uma maior capacidade de abrigar uma variedade de atividades econômicas no seu espaço. Assim, as pequenas cidades têm a sua produção urbana ligada diretamente a somente um tipo de atividade econômica.

Nas regiões como no Amazonas, as pequenas cidades desenvolvem diferentes papéis nas redes urbanas em que estão inseridas, como é mostrado nos escritos de Oliveira e Schor (2011). Assim, essas cidades apresentam diferentes papéis e significados dependendo de onde estão localizadas. Para pensar as cidades, principalmente as pequenas, faz-se necessário levar em consideração o seu entorno.

1.1. A definição de pequenas cidades (geral) e as suas particularidades (Amazônia)

Na concepção de Carlos (2006), o significado da cidade é representado pela paisagem construída, a qual se apresenta como um intrincado emaranhado de difícil apreensão, quase impossível de ser totalmente capturado. Nesse contexto, a cidade é considerada como uma obra humana que, nos tempos atuais, sobrepõe-se à própria presença humana, ocultando o seu verdadeiro significado.

Nesse sentido, pode-se argumentar que mesmo uma pequena cidade não se diferencia de uma grande cidade em relação à perda da sua essência construída. Isso ocorre, porque até mesmo as pequenas cidades colocam as demandas do capital acima das necessidades humanas, comprometendo, assim, a sua identidade e propósito originais.

Segundo os autores Silva e Sposito (2013), a cidade pequena é um recorte empírico/teórico do fator urbano, no qual possui particularidades únicas na sua totalidade, sendo promovidas pelos processos capitalistas de produção. Nesse processo, é importante realizar estudos dos pequenos centros urbanos juntamente com a rede urbana na qual estão inseridos, pois nada acontece de maneira isolada ou descolada da realidade global.

As disparidades que são encontradas em um território é fruto do processo de um sistema capitalista globalizado, assim, o papel que esses pequenos centros urbanos desenvolvem na divisão territorial do trabalho e as desigualdades encontradas no urbano dessas cidades revelam que tipo de papel essas cidades assumem historicamente no processo do desenvolvimento da rede urbana.

De acordo com Sposito (2010), a globalização trouxe consigo a composição econômica e, muitas vezes, o poder político das pequenas cidades e os seus respectivos municípios, que serviam como base para o papel desempenhado pela cidade média da qual eram dependentes.

A respeito dessa temática, Endlich (2011, p. 152) descreve que “as dinâmicas das pequenas cidades refletem a evolução demográfica do entorno e estão relacionadas à economia de mercado, com uma mínima divisão territorial do trabalho”.

Segundo Silva (2004), nas pequenas cidades, a relação entre campo-cidade ganha um maior significado, pois a expansão da malha urbana geralmente se expande tanto para áreas rurais, bem como as atividades econômicas que são desenvolvidas nessas cidades estão ligadas às atividades agrícolas. Muitas dessas se tornam dormitórios dos trabalhadores rurais.

Outras discussões estabelecidas sobre as pequenas cidades são de ordem social e econômicas, sendo que cada vez mais essas cidades se tornam mais um fator econômico do que social, pois a comercialização e a demanda de produtos estão diretamente ligadas à necessidade de produção de mercadoria e não às necessidades da população que nela reside. É produzida, assim, uma desigualdade espacial, que está voltada para atender a uma demanda do sistema capitalista e não da sua população.

Assim, tem-se que levar em conta as contradições e os conflitos existentes nesses centros urbanos, como também toda a complexidade existente nas pequenas cidades, despindo-se de conceitos ou afirmações pré-estabelecidas sem embasamento teórico, como apontam Silva e Sposito (2009), quando fazem a seguinte afirmação:

Devemos ter claro que a simplificação e a generalização devem ser afastadas da interpretação das cidades pequenas, visto que a realidade encontrada nas cidades com essa denominação pode ser objeto de estudos aprofundados, no que tange à própria análise das suas especificidades e particularidades. (Silva; Sposito, 2009, p. 204).

Nesse contexto, as análises realizadas nas pequenas cidades devem levar em consideração que o cenário econômico e urbano que se apresenta é de menor complexidade do que nas cidades médias e nas metrópoles. Por esse motivo, como afirmam os autores acima citados, devem ser evidenciadas as particularidades apresentadas no meio urbano dessas cidades. Nesse sentido, Endlich (2011, p. 150) alerta que realizar a conceituação de pequenas cidades vai além da distinção entre as aglomerações humanas que podem ou não ser classificadas como cidades, sendo necessário levar em consideração todos os arranjos espaciais.

É preciso considerar no horizonte que as pequenas cidades apresentam diferenciações entre si e que duas cidades do mesmo porte na mesma rede urbana apresentam particularidades únicas, o que ocorre em virtude da própria lógica em que estão inseridas e como as técnicas e as tecnologias adentram o seu território, pois as forças de transformação não conseguem entrar

em diferentes territórios da mesma maneira, o que significa dizer que há diferenças na sua morfologia, até mesmo em cidades que têm a sua gênese parecida.

Assim, as pequenas cidades apresentam um grau menor de complexidade, em virtude do papel que podem exercer na rede urbana em que estão inseridas e na divisão territorial do trabalho. Isso não quer dizer que as relações econômicas estabelecidas por esses centros urbanos não sejam importantes para o sistema capitalista. Um município com pouca densidade demográfica pode estabelecer importantes relações econômicas com o capital nacional e internacional, o que pode, muitas vezes, romper com a lógica de hierarquia urbana.

Embora possam estabelecer relações importantes com outros centros econômicos distantes da sua rede urbana, as pequenas cidades buscam se complementar em cidades de maior hierarquia e que possuem maior ofertas de bens e serviços.

Compreendemos que a cidade pequena desenvolve uma importante função para o sistema capitalista e mantém relações com outros centros urbanos de maior influência, que não necessariamente são pertencentes à mesma rede urbana. Cada uma tem funções diferentes na lógica capitalista, embora tenham as suas origens parecidas. Assim, torna-se um desafio construir uma conceitualização que abranja essas diferenças dos núcleos urbanos de menor parte, assim como afirma Silva e Sposito (2009, p. 206):

Discutir o conceito de cidade pequena na atualidade é uma tarefa difícil, pois as cidades pequenas vão assumindo, ao longo da história, formas e funções variadas. A própria delimitação de um determinado núcleo urbano como sendo uma pequena cidade já indica uma série de discussões, porque não há unanimidade e muito menos consenso a respeito da melhor explicação para esse conceito/noção.

Nesse sentido, é necessário realizar a conceituação das pequenas cidades pelas similitudes em que essas apresentam, porém, é importante que tal definição tenha como um dos critérios, o número populacional, mas não somente esse. Ao buscar definir uma pequena cidade por esse critério, pode-se tornar tal conceito reducionista. Como apontam os autores supracitados, eles afirmam que na utilização desse conceito se tem um modelo rígido, que não considera os aspectos sociológico/geográfico, entendendo, assim, que esses aspectos não levam a outras particularidades que são únicas desses centros urbanos e que vão além do quantitativo populacional.

Definir as pequenas cidades com a delimitação entre o espaço urbano e rural é um problema, pois, muitas vezes, não há uma linha rígida na qual termina o urbano e começa rural, considerando que ambos possuem uma relação intensa, não tendo uma fronteira bem definida.

No mesmo artigo, Silva e Sposito (2009) falam da artificialização da fronteira municipal entre o rural e urbano, sendo esse problema causado pela classificação rígida da área urbana pelo poder público, em virtude de a arrecadação fiscal estar diretamente relacionada à base na delimitação do perímetro urbano.

Silva e Sposito (2009) finalizam argumentando que havia uma distorção no conceito de cidades pequenas, pois muitas definições acabam levando em conta apenas o critério de delimitação do perímetro urbano, tendo em vista que essas pequenas cidades poderiam ser classificadas como vilas ou povoados, em função dos poucos equipamentos urbanos que disponibilizam.

Nesse sentido, deve-se levar em consideração para a classificação de cidades pequenas os fatores de modernização que esses núcleos têm: o desenvolvimento do núcleo comercial, verificando a capacidade de abastecer, mesmo que em pequena escala, bem como a população do entorno, a densidade demográfica e a quantidade populacional, que são importantes ferramentas para a definição de uma cidade, porém como afirmado anteriormente, elas não podem ser os únicos critérios para a definição de cidade. Nesse sentido, a relação com a rede urbana no entorno também é um importante fator de definição de um núcleo urbano.

Entende-se que para ser definido como cidade, as aglomerações urbanas devem atender minimamente as necessidades básicas da população, assim, as cidades pequenas podem ser entendidas com locais limitados de recursos modernos para atender a população, porém desenvolvem um importante papel na escala de produção e transformação do capitalismo, pois não há, necessariamente, uma complexidade de fontes que movimentam a economia dos seus núcleos, tendo, geralmente, um setor responsável pela dinâmica econômica, como cidades que possuem uma determinada indústria no seu território ou cidades que têm a sua economia voltada para o agronegócio.

Enfatiza-se, assim, a importância de se compreender as cidades, sobretudo, as pequenas cidades, pela relação que elas desenvolvem na rede urbana, pois nada se mantém isolado e tudo está ligado a um sistema maior de articulação. Concordamos mais uma vez com Silva e Sposito (2009, p. 210), quando eles afirmam “que a cidade não se explica per si como objeto descolado da realidade, mas pelas suas relações que são produzidas historicamente e pelo movimento da sociedade”.

O fator histórico é um importante elemento para a compreensão da realidade urbana. De forma geral, ele permite compreender como essa cidade se desenvolveu ao longo do tempo, quais as suas funções no período da sua gênese, bem como qual ou quais eventos importantes realizaram a mudança no espaço dessas cidades, entendendo a forma, função, estrutura e

processo que esses lugares tinham em cada período histórico, sem perder no horizonte uma escala global, pois não se entende o local por ele mesmo. Sobre as variáveis histórica do espaço e tempo, a autora Endlich (2011, p. 151) alerta que, ao mesmo tempo que uma cidade pode ser caracterizada como cidade pequena, em outro período da história pode ser considerada como outro tipo.

[...] é fundamental sempre considerar o caráter variável do fenômeno no tempo e no espaço. Isso deve acontecer principalmente em relação ao tamanho demográfico, pois dimensões que podem caracterizar uma pequena cidade em determinado espaço ou período podem ser consideradas como de cidade média, por exemplo, em outro contexto. Por isso, não é adequado adotar uma tipologia rígida, sendo aconselhável, além da flexibilidade na classificação, o estabelecimento de áreas comparáveis, ou onde é possível tomar por referência critérios comuns.

Como afirmado anteriormente, as pequenas cidades, ao mesmo tempo que apresentam similitudes e complexas diferenças, tornam-se únicas. Estudar essas especificidades pode ajudar a compreender como o sistema capitalista se apropria dos diferentes espaços e como essas cidades são subordinadas a esse modo de produção.

Muitas vezes, o conceito de pequenas cidades está relacionado à segurança e a uma melhor qualidade de vida como demonstrado por Silva e Sposito (2009). Assim, a maioria dessas cidades não oferecem condições suficientes para que a população, em geral, tenha uma melhor qualidade de vida, pelo contrário, nas cidades pequenas brasileiras, é possível observar a desigualdade social que são geradas nesses pequenos núcleos urbanos, pois a oferta de bens e serviços são precários, como também a falta de emprego, porque, geralmente, as ofertas de empregos estão diretamente ligadas a um setor da economia.

Torna-se, desse modo, fundamental entender as disparidades que são encontradas nas pequenas cidades, pois as discrepâncias espaciais que essas cidades apresentam são cada vez mais latentes, sejam na esfera econômica, social, política ou cultural, que influenciam diretamente em como os seus papéis são desenvolvidos na lógica capitalista.

É preciso se atentar ao fato de que as pequenas cidades, mesmo inseridas na lógica capitalista, apresentam técnicas e tecnologias avançadas no seu interior. Assim, o que se tem são avanços tecnológicos, em determinados setores econômicos, no cotidiano dessas cidades, o que em termos de modernização é tímido e precário, pois as suas necessidades são atendidas nas cidades de nível hierárquico maior do que na sua rede urbana.

Entende-se, assim, que essas cidades são incorporadas para participar do circuito de produção capitalista, mas de forma marginalizada, pois são territórios de segregação ou

periferização das desigualdades do capital, sendo condicionadas pela hierarquia urbana estabelecida na região. Assim, muitas vezes, as dinâmicas das cidades pequenas passam por transformações em virtude de novos agentes de transformação, como fábricas ou novas atividades econômicas, enfraquecendo as dinâmicas pré-estabelecidas.

Nesse sentido, podemos entender que as pequenas cidades possuem diferenças de formas variadas e que isso as tornam únicas, ao mesmo tempo, em que dificulta a classificação delas. Isso ocorre, pois em um país como o Brasil, cuja formação histórica e social não se desenvolveu de forma homogênea, há no seu território diferenças substanciais de uma região para outra.

Deve-se considerar essa diversidade no estudo do urbano no território brasileiro, como também na classificação do que seria uma cidade pequena, cidade média e uma metrópole. Assim, devemos levar em consideração as especificidades de cada cidade e as articulações que desenvolvem na rede urbana. Ademais, a infraestrutura intraurbana também é uma importante fonte para compreender essas cidades. O fator histórico nos apresenta as transformações ocorridas ao longo do tempo dessas cidades e como essas são incorporadas na lógica capitalista.

Possibilita-se, desse modo, as relações estruturais, econômicas, políticas e sociais que essas cidades vêm desenvolvendo ao longo do tempo, compreendendo o significado e a importância dessas cidades na divisão territorial do trabalho. Entendemos, assim, que a pequena cidade está ligada a uma lógica de subordinação na hierarquia urbana, sendo ela a última a receber as forças modernizantes.

Compreende-se que mesmo uma cidade pequena pode manter relações de verticalidades com outros centros urbanos de hierarquia maior e que não necessariamente o centro urbano (de maior hierarquia) pode estar inserido na mesma rede urbana. Assim, torna-se fundamental estudar as cidades pequenas, tanto pelas suas similitudes e pelas suas diferenças, o que é fundamental para ajudar a compreender o urbano brasileiro e a região em que essa cidade está inserida.

1.2. Pequenas cidades amazônicas

, cidades Tradicionais e, por último, as cidades rodoviárias. Como apresentado anteriormente, grande é o desafio de estudar e caracterizar o meio urbano no Brasil, seja pelo seu tamanho territorial ou pelo seu processo de gênese que não ocorreu de maneira homogênea. As cidades brasileiras apresentam diferenças significativas de tamanho, responsabilidades

territoriais, densidade populacional e demográficas. A exemplo de uma cidade que é considerada como média na Amazônia, ela pode ser caracterizada com uma cidade pequena na região sudeste do Brasil.

A Amazônia tem o seu tempo e ritmo próprios, diferente das demais regiões do território brasileiro. Até mesmo dentro da própria região amazônica há diferenças consideráveis, assim, faz-se necessário levar em consideração todas essas diversidades ou, como apresentado por Trindade Júnior (2015), a Urbanodiversidade que existe na região. A respeito da diversidade encontrada na Amazônia, Trindade Júnior (2015) faz a seguinte afirmação.

A urbanodiversidade é revelada não somente por diversos tipos de cidades e pela existência de múltiplos tipos de urbanização que decorrem de um único processo, mas também por formas mistas de espaços que indicam a hibridização marcadas por contatos e resistências em face de processos de diferentes naturezas, o que nos faz considerar a pluralidade de tempos e de espaços (Trindade Júnior, 2015, p. 320).

Compreende-se, assim, que a urbanodiversidade na Amazônia é difusa e se expressa pelas formas materiais, imateriais e com o avanço da globalização. Com isso, novos elementos urbanísticos não desaparecem dos conteúdos pré-estabelecidos no espaço amazônico, mas se tende a ter uma relação de coexistência entre antigas e novas formas, expressas nas relações cidade e campo na Amazônia. Isso significa dizer, desse modo, que a relação de coexistência não se dá de forma harmônica.

As cidades amazônicas têm seus elementos urbanos ligados ao rio e à floresta, fazendo parte do cotidiano dos que habitam de forma mais ou menos intensa. Essa diversidade é fruto de vários processos de ocupação desse território, com diferentes agentes de transformação.

Nesse sentido, torna-se fundamental caracterizar as cidades amazônicas, além dos aspectos da paisagem, tendo-se que levar em consideração elementos como o processo histórico, a interação que elas têm com a rede urbana em que está inserida geograficamente, a importância que a cidade tem na divisão territorial do trabalho e quais são os agentes produtores do espaço urbano.

Esse processo histórico se torna fundamental para entender a organização atual do núcleo urbano escolhido como objeto de estudo, pois as cidades amazônicas têm um processo histórico de diversas frentes de expansão e exploração dos diferentes atores, além de poder apresentar grande diversidade cultural, quando se há diferentes sujeitos, em um mesmo território com objetivos diversos.

As cidades amazônicas, na sua grande maioria, têm as suas relações de produção pelos

conflitos, principalmente porque as relações sociais têm se produzido para criar e possibilitar a expansão do capitalismo na Amazônia, tendo como base a fragmentação da resistência e a homogeneização para controlar o território. Assim, para caracterizar as tipologias e padrões de cidades na Amazônia legal, o desafio é maior ainda, pois dentro de uma mesma categoria de cidade, podemos ter diferenças consideráveis de uma cidade para outra.

Buscando caracterizar as cidades amazônicas Trindade Júnior (2010, p. 117 - 118) realiza a caracterização de dois tipos de cidades, as “cidades da floresta” e as “cidades na floresta”. Nessa categorização, o referido autor busca demonstrar as diferenças de relações estabelecidas das cidades com a natureza.

As cidades da floresta têm como características ter fortes ligações com a natureza. Geralmente, a circulação fluvial é bastante importante para a manutenção e o desenvolvimento dessas cidades. As principais fontes econômicas dessas cidades estão ligadas à natureza, como a pesca e o extrativismo, por exemplo. O autor destaca também que essas cidades apresentam fortes ligações com o entorno, havendo maiores relações das horizontalidades do que verticalidades, nas cidades da floresta. Outro ponto destacado é que esse tipo de cidade era mais comum na Amazônia até os anos 60 do século XX e são cidades de porte pequeno.

As cidades na floresta são definidas por Trindade Júnior (2010, p. 118) como as que têm uma maior articulação com demandas externas à região. Nessas cidades, as relações de verticalidade são melhor estabelecidas com o entorno. Os elementos da floresta têm um valor comercial, que são vistos como forma de exploração, não sendo incluídos na dinâmica da cidade. O autor expõe, ainda, que essas cidades, na sua maioria, possuem base logísticas para projetos de exploração dos recursos naturais, que são de interesse externo da região amazônica.

Pelo exposto, os elementos que caracterizam as cidades na floresta e da floresta não são excludentes, considerando que uma mesma cidade pode coexistir com as características dos dois tipos de cidades que são apresentadas pelo autor citado anteriormente. Contudo, deve-se levar em consideração que há uma tendência de que os elementos das cidades da floresta sejam suprimidos com o avanço do capital.

Por essa diversidade e tipologia de cidade que existe na Amazônia, o padrão e a tipologia das pequenas cidades amazônicas nos interessam como objeto de estudo. Essa são em maior número na Amazônia e possuem significativa diversidade nas suas formas e conteúdo. Nesse sentido, tem-se um esforço para a realização de um levantamento bibliográfico a respeito dessas cidades.

Um importante ponto a ser destacado é que muitas das pequenas cidades da Amazônia apresentam características culturais e demográficas dos povos originários e as questões são

emanadas do universo cultural desses povos, tradições que estão diretamente ligados ao cotidiano dessas populações. Nessa perspectiva, Castro (2008) aponta que as pequenas cidades amazônicas apresentam em maior ou em menor intensidade elementos tradicionais dos povos originários amazônicos e essas características influenciam diretamente no cotidiano dessas cidades. Assim, a vida nessas cidades está ligada ao rio e à floresta e, mais recentemente às rodovias, sendo esse um elemento novo e externo da região amazônica, que dita o ritmo e influencia diretamente no cotidiano dessas cidades.

Buscando definir as pequenas cidades da Amazônia brasileira, Oliveira (2004) afirma que são lugares em que o modo de vida urbano é diferente dos demais, sendo caracterizado de maneira genérica como modelo de vida urbano. Nessas cidades, na sua grande maioria, não têm uma importância econômica e não são, relativamente, relevantes para a manutenção da rede urbana do seu entorno.

Antes, quando se chegava em uma pequena cidade ribeirinha, segundo Oliveira (2004), avistava-se a torre da igreja, mas, atualmente, o que se observa é a torre telefônica como marcas da modernização. O autor destaca também que o rio, a floresta e a cidade são o ponto em que separa a fronteira do real e imaginário, que possibilitam a leitura de diversos ritmos e tempos.

Destaca-se, segundo o autor citado anteriormente, que com o significativo surgimento de novas cidades na região amazônica, se tem a diminuição do tamanho desses novos núcleos urbanos, que, geralmente, surgem sem nenhuma estrutura urbanística. As novas formas de modernização mudam consideravelmente as relações estabelecidas pelas cidades na Amazônia.

Assim, essas cidades que tinham o seu tempo e ritmo mais lentos, agora têm as informações de forma mais ágeis com maior circulação de ideias e forças de modernização. Se por um lado as forças de modernização contribuem para dispersão de informações e técnicas, agora essas cidades são associadas ao critério e parâmetros de qualidades de vida urbana, que não condizem com a realidade amazônica. Dessa forma, as pequenas cidades amazônicas, na sua grande maioria, são associadas à baixa qualidade de vida, violência e tempo lento. Para além dessas definições das pequenas cidades amazônicas, Oliveira (2004, p. 4) define os tipos de cidades, as ribeirinhas e rodoviárias, fazendo as definições apresentadas a seguir.

As cidades ribeirinhas ou associadas à beira do rio estão ligadas às questões ambientais e à sustentabilidade. Essas cidades têm a sua economia ligadas ao extrativismo e à pesca artesanal, que, geralmente, são articuladas por ONGs que possuem uma articulação global e pouco local.

Quanto às cidades rodoviárias ou à beira da estrada, o autor faz as seguintes afirmações: essas cidades surgiram a partir da construção das rodovias para integrar a Amazônia ao restante

do mundo e, ao mesmo tempo, povoar essa região, que surgiram de forma rápida, predominando os fluxos de intercâmbios e os centros de negócios que estão ligados à exploração dos recursos naturais de forma predatória (sendo estes mineração, extração de madeira, agropecuária, projetos de exploração energética e, mais recentemente, a soja). Geralmente, esses lugares não têm uma memória histórica e a cultura é importada de outros lugares, sendo que as relações econômicas estabelecem maiores relações de verticalidades do que horizontalidades.

Buscando realizar estudos sobre a rede urbana do Estado do Amazonas, pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira (NEPECAB), Schor e Oliveira (2011) apresentam diferentes tipos de cidades pequenas no Estado do Amazonas com formas e funções diferentes. Há Cidades Pequenas de Responsabilidade Territorial, cidades pequenas com dinâmica econômica externa e cidades especiais.

Segundo os autores, as Cidades Pequenas de Responsabilidades Territorial desempenham um papel importante na manutenção da rede urbana em uma escala diferenciada, pois essas têm função intermediária, entre os fluxos de transporte e comercialização, entre as cidades médias e as demais cidades pequenas e aglomerados humanos.

As Cidades Pequenas com Dinâmica Econômica Externa têm a sua dinâmica econômica voltada para produtos para a cidade grande e pouco são importante para a manutenção da rede urbana. As Cidades Especiais são marcadas pela ausência de infraestrutura, que possibilitam exercer as funções urbanas e são dependentes das cidades médias e pequenas de responsabilidade territorial, em virtude da sua localização geográfica.

Tem-se como embasamento teórico as definições de Trindade Júnior (2010a, 2010b, 2015), Cardoso e Lima (2006) e Vicentini (2004), nas quais os autores analisam as outras tipologias de pequenas cidades amazônicas, a saber: cidades dos notáveis, cidades econômicas, cidades-empresa, as cidades do agronegócio.

Quadro 1 - Tipologias de cidades amazônicas

Cidades Amazônicas	Tipologias
Cidades dos notáveis	são cidades que possuem características tradicionais e costumam ter como figuras importantes pessoas, com um grau de instrução maior ou com algum poder que lhe é conferido, como o médico, professor, padre, autoridade policial e juiz. Esse tipo de pequena cidade praticamente não existe mais.
Cidades econômicas	são cidades que possuem relações de verticalidades muito forte, principalmente no que tange à sua economia, pois esse modelo de cidade está ligado diretamente a projetos de exploração

	capitalista, como projetos hidrelétricos, de mineração e agronegócio. O cotidiano e o ordenamento estão ligados a essas cidades e a fatores externos da região.
Cidades-empresa	Essas cidades são cidades na floresta em sua essência, segundo Trindade jr. (2013), pois são base logística para grandes complexos econômicos, elas são estabelecidas no território como modernas e bem equipadas. As cidades-empresas reforça a difusão do meio técnico-científico informacional para o interior da região, além das grandes cidades.
Cidades tradicionais	são muitos semelhantes com as cidades dos notáveis. Essas cidades conseguem manter as suas formas e conteúdos praticamente sem grandes transformações, principalmente após a década de 1960 do século XX, assim com as cidades ribeirinhas e rodoviárias definidas por Oliveira (2004) ou as cidades da floresta denominadas por Trindade Júnior (2015). Essa tem o seu tempo e ritmo lentos. O seu cotidiano é voltado para o uso dos elementos da floresta e com a presença dos notáveis na sua reprodução.
Cidades rodoviárias	são as que nascem a partir das construções das rodovias, principalmente a partir de 1960 do século XX e surgiram a partir da frente de expansão pioneira, com a exploração madeireira, a criação de gado, a plantação de culturas temporais e prementes. A população dessas cidades são fruto de processos migratório. Essas cidades são frutos da intervenção do Estado na região Amazônica, tendo bastante interação a rede urbana que estão inseridas, podendo ser definidas nos seguintes grupos: as da colonização oficial, as da colonização particular e as cidades mais espontâneas
Cidades do agronegócio	essas cidades, geralmente, são relacionadas ao setor primário da produção do agronegócio com a agropecuária ou a plantação de grãos. As matérias-primas produzidas por esse setor são destinadas à exportação. Essas cidades possuem fortes ligações com a produção agrícola, sendo responsável por ditar o ritmo e o cotidiano dessas cidades, pois o agronegócio é um importante ou o principal motor da economia dessas cidades, que embora com pouca estrutura, mantêm relações de verticalidades e horizontalidades.

Fonte: organizado pelo Autor (2022)

Destaca-se quanto às cidades tradicionais dos últimos tempos de surgimento de novos núcleos urbanos, que elas não apresentam aptidão para a criação de novos municípios, assim como as demais cidades apresentam deficiência quanto à sua estrutura urbana, que são, por sua

vez, identificadas por três tipos de cidades tradicionais: a primeira tem população predominantemente nativa e com um forte enraizamento cultural. A segunda destaca-se por possuir uma mesclagem de população, devido às várias ondas de migrações na região amazônica, porém há predominância da cultura local. A última apresenta maior hibridização da sua cultura local com as dos imigrantes.

Ademais, as cidades rodoviárias em si não possuem disponibilidade de emprego e a principal fonte de emprego é a prefeitura e o comércio local. A maioria das cidades do agronegócio é fruto do processo de ocupação da Amazônia na década de 1960 do século XX, na qual se teve forte incentivo para a produção agrícola e agropecuária. As cidades do Agronegócio também possuem características das cidades rodoviárias, pois são fruto delas, só que com a expansão do sistema capitalista de produção mais avançado e o seu papel na divisão territorial do trabalho definida.

Diante do exposto, apresenta-se diferentes tipos e tipologias de pequenas cidades na região amazônica, com distintos níveis de interação com a rede urbana regional. Assim, é necessário pensar e analisar as cidades amazônicas a partir da diversidade territorial que essa região apresenta, principalmente as políticas públicas que têm que levar em consideração as especificidades de cada cidade.

1.3. Construir uma abordagem teórico e metodológica das cidades

Para analisar uma cidade e o meio urbano, é necessário compreender as relações que são estabelecidas entre as cidades e as demais do seu entorno (a rede urbana), bem como as relações que ocorrem dentro da cidade (intraurbana). Santos (2012a) afirma que para se fazer um estudo da relação intraurbana, faz-se pela economia política da cidade, pois essa leva em consideração como a cidade se organiza, em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram o seu lugar, em cada momento, dentro da cidade.

Por outro lado, compreender as relações da cidade com o seu entorno levaria em consideração uma divisão social do trabalho, que se relaciona com a divisão territorial do trabalho, a distribuição dos instrumentos de trabalho, do emprego e dos homens no espaço, sendo analisada, segundo Santos (2012a), pela Economia Política da Urbanização.

Quanto maior for o grau de relações que uma cidade estabelece com as cidades do seu entorno, maior será a sua importância ou dependência na rede urbana. As conexões que as cidades estabelecem podem revelar muito sobre como o Estado e o mercado atuam dentro de um território. Assim, compreender a escala de relações que uma cidade possui se torna crucial

para entender o papel da cidade em uma escala mais ampla, permitindo uma abordagem mais holística e integrada no planejamento urbano e regional.

As interconexões feitas em escalas regional e nacional subsidiam a compreensão de como uma cidade se conecta a outras cidades na sua região e em nível nacional. Isso é vital para entender a hierarquia urbana e a dinâmica das relações entre diferentes centros urbanos.

A fluidez dos transportes e da comunicação revela o grau de conexão que as cidades possuem. Uma cidade pode estar bastante conectada a outra cidade de maior porte, mesmo que não seja a mais próxima. Essa análise também pode incluir estradas, ferrovias, aeroportos, redes de comunicação digital, entre outros aspectos. Dessa forma, é possível compreender os fluxos de mercadorias e serviços que são fornecidos e distribuídos entre as cidades, destacando o papel e a função da cidade dentro da rede urbana.

O entendimento dessas conexões é essencial para ajudar a identificar os centros urbanos que exercem maior poder e influência na rede urbana, pois algumas cidades desempenham papéis mais proeminentes em termos de política, economia, cultura e serviços, impactando as dinâmicas regionais. Nesse sentido, compreender a relação de uma cidade com a rede urbana ajuda a explicar como as dinâmicas urbanas locais são influenciadas por fatores externos, como políticas regionais, economia nacional e eventos globais.

Como mencionado anteriormente, outro fator fundamental para a análise das cidades é a organização intraurbana, pois somente a partir da observação da organização interna de uma cidade é possível verificar a estrutura urbana que permite identificar padrões de ocupação do solo, distribuição de diferentes atividades e funções urbanas. Além disso, auxilia-se na compreensão das dinâmicas sociais e econômicas que ocorrem dentro da cidade, como a localização de diferentes classes sociais, zonas comerciais, industriais e residenciais, influenciando diretamente a vida cotidiana dos habitantes.

Olhar para a organização intraurbana ajuda a compreender o uso e a ocupação do solo urbano, bem como a conectividade das diferentes partes da cidade, bem como na forma que a gestão e o planejamento urbano ocorrem nessas cidades. Assim, revelam-se as desigualdades espaciais presentes na cidade, como a distribuição desigual de recursos, serviços públicos, infraestrutura e oportunidades.

A mobilidade urbana permite entender o transporte público, as vias de circulação, o tráfego e o deslocamento das pessoas dentro da cidade, possibilitando a compreensão sobre o acesso da população à cidade. Da mesma forma, a expansão urbana entende as transformações ao longo do tempo e a tendência de crescimento da cidade.

O aspecto geohistórico compreende o surgimento da cidade, bem como o perfil dos cidadãos que ajudam na construção da identidade da cidade, sendo de suma importância identificar os bairros históricos, os patrimônios culturais, pois esses elementos nos permite a compreensão da cidade e a sua identidade.

Assim, analisar a organização intraurbana da cidade oferece *insights* valiosos sobre a estrutura, funcionamento e dinâmicas das áreas urbanas, permitindo compreender melhor a complexidade dos espaços urbanos. Proporciona-se, assim, uma compreensão holística das cidades, oferecendo informações essenciais para o planejamento da gestão urbana.

Todas as interações, tanto intraurbana como da rede urbana, ocorrem no espaço. Assim, Santos (2012a) define o espaço como resultado de uma interação permanente entre, de um lado, o trabalho acumulado, na forma de infraestruturas e máquinas que se superpõem à natureza e, de outro lado, o trabalho presente, distribuído sobre essas formas provenientes do passado.

Ademais, pode-se definir o espaço como um conjunto de relações estabelecidas por funções e formas, que se apresentam como testemunhos de uma história escrita por processos do passado e do presente. É importante reafirmar o caráter histórico e dinâmico do espaço, pois a relação sociedade-natureza é, ao longo do tempo, construída pelo trabalho humano que transforma a natureza pelas técnicas, sendo essas últimas consideradas pelo autor como variáveis de análise do espaço, porque mudam pelo tempo e pelo local (Santos, 2004).

Assim, entende-se que o período atual é fruto dos acontecimentos históricos que ocorreram na totalidade, conforme as condições de vida e materiais disponíveis, pois o mundo real material é construído a partir das relações dos homens e as contradições históricas e sociais. A mudança ocorre pelo movimento, sendo que esse é fruto das contradições e dos conflitos das classes sociais.

Compreende-se que a totalidade é o conjunto de todas as coisas e formas existentes, que está em movimento constante, transformando-se ao longo do tempo. Cada lugar conta a história da totalidade, mediante a organização dos sistemas de objetos e sistemas de ações distribuídos em um determinado lugar. A totalidade está em processo de produção e movimento, buscando alcançar a totalização produzida, mas se entende que essa é incompleta. Posto isso, segundo Santos (2014), a totalidade é real e abstrata, sendo real-concreta, só se realizando completamente pelas formas sociais.

Para realizar tal análise, faz-se necessário fazer um estudo sobre a economia política. Segundo Santos (2012A), a produção é o objeto de estudo da Economia Política e como ela se realiza e em quais condições ela se reproduz. O mesmo autor afirma que essa produção ocorre tanto de forma espontânea como de forma regulada, pois, de um lado, temos o funcionamento

do capital e, de outro, o do trabalho.

Destaca-se que o espaço, para Milton Santos, é definido como um fator da evolução social, não apenas como uma condição. Em outras palavras, segundo o referido autor, o espaço condiciona ao mesmo tempo que é condicionado pelas relações pré-existentes, estando, de tal modo, em um processo de evolução. Graças a esse processo, cada lugar está sempre mudando e se transformando, em virtude do que Santos denominou de movimento social, pois a cada momento o espaço muda e isso se deve à ação de fatores internos e externos do lugar.

Os elementos do espaço seriam os homens, as firmas, as instituições, o meio ecológico e as infraestruturas. Os homens seriam os fornecedores de trabalho ou como candidatos (jovens, idosos e desempregados). As firmas têm como função a produção de bens, serviços e ideias, ao passo que as instituições assumem o papel de produzir normas, ordens e legitimações. O meio ecológico seria o conjunto de complexos territoriais que constituem a base física do trabalho humano. Por fim, as infraestruturas são o trabalho humano materializado e geografizado (Santos, 2014, p. 16 e 17), a partir das técnicas, outro elemento importante, as quais são variáveis que mudam ou evoluem ao longo do tempo.

Esses elementos, distribuídos em uma determinada área, são estruturados e modelados pela função, forma e processo, cujas configurações se transformam ao longo do tempo. Ao identificar os principais eventos de transformação em escalas local e global, torna-se possível compreender as complexas interações que moldam o ambiente urbano e as suas relações com a sociedade

Cada momento histórico muda os elementos, o seu papel e a sua posição no sistema temporal e espacial. O valor de cada elemento é medido pela sua história e pela sua relação com os demais elementos e com o todo. Analisar o passado é, portanto, fundamental para se compreender o presente, todavia é importante não perder de vista o fato de que ao estudar o passado não significa que seremos capazes de descrever com fidelidade os seus acontecimentos, mas apenas compreender, de maneira geral, os eventos de transformação que ocorreram e quais foram os principais elementos de transformação (Abreu, 2000).

Com a história é, também, a história a da sucessão de divisões do trabalho, 1cabe reconhecer os níveis da divisão atual do trabalho e os restos das divisões do trabalho anteriores. Por outro lado, a análise de uma cidade, do ponto de vista da economia política, supõe, também, que os professores estratégicos sejam levados em conta, o que permite identificar melhor o lugar real que tem cada agente ou grupo de agentes, cada ação ou grupo de ações, no processo de desenvolvimento urbano, a cada momento da história (Santos, 2012, 40).

Segundo Abreu (2000), para desvendar o passado histórico-geográfico do objeto em análise, é importante realizar a periodização de eventos históricos do espaço, a fim de entender como os processos ocorridos contribuíram para a atual configuração espacial. Cada lugar do espaço tem as suas particularidades e quanto menor a escala de análise, maiores são as particularidades encontradas.

Não se pode fazer uma interpretação válida dos sistemas locais apenas levando-os em consideração, pois “eventos à escala mundial, sejam eles de hoje ou de ontem, contribuem mais para o entendimento dos subespaços do que os fenômenos locais” (Santos, 2001, p. 90).

Assim, entende-se que toda análise realizada de uma estrutura abarca apenas uma fração do espaço e não a sua totalidade, ao mesmo tempo em que toda análise realizada é histórica, pois essa é indispensável para a compreensão da produção atual. Além disso, os eventos externos são mais importantes para compreensão da transformação local do que os eventos internos, pois os primeiros têm maior capacidade de realizar mudanças do que os últimos.

Nesse sentido, para fazer a análise de uma cidade (ou, no caso do presente trabalho, de uma pequena cidade amazônica), precisamos compreender, segundo Santos (2012a), o jogo de funcionamento do capital e do trabalho, sendo que essa relação pode se encadear de duas formas: espontânea ou regulada. Embora as ações do mercado e do Estado raramente se excluam, mais se complementam.

No âmbito da análise urbana, particularmente no escopo deste estudo sobre uma cidade amazônica de pequenas proporções, torna-se imperativo aprofundar a compreensão do intrincado jogo de interações entre os elementos do capital e do trabalho, conforme delineado por Santos (2012a). A coexistência dessas modalidades se configura como um componente central na compreensão do funcionamento da cidade em análise.

O entendimento da dinâmica urbana requer uma apreciação crítica da maneira como o capital e o trabalho se entrelaçam e se desdobram no contexto específico dessa pequena cidade amazônica. Santos (2012a) ressalta que as nuances dessa interação podem ser observadas a partir da manifestação das relações espontâneas, desprovidas de intervenções normativas explícitas ou, alternativamente, sob uma perspectiva regulada, caracterizada por um conjunto de regras e normas que delineiam a dinâmica entre os agentes envolvidos.

É importante notar que, no curso dessas análises, a dicotomia entre as ações do mercado e as intervenções do Estado, longe de se mostrarem como forças mutuamente excludentes, frequentemente se apresentam como complementares. A interseção entre as dinâmicas de mercado e as políticas estatais emerge como um elemento intrínseco no entendimento

abrangente da cidade, refletindo a complexidade inerente à interação entre o setor público e o setor privado na configuração do tecido urbano.

Buscando compreender esse movimento da sociedade na sua totalidade, pela ciência geográfica, busca-se entender esse aspecto pelas relações estabelecidas entre o homem e a natureza, sendo esse o último processo dessa relação. Então, entender como funciona essa produção ou esse movimento da sociedade permite perceber a função e a relação que uma determinada porção da terra tem com o todo. Para tal análise, é fundamental levar em consideração o processo de globalização que cada vez mais vem ganhando destaque no período atual.

Assim, compreender a economia política de uma cidade é importante para entender o processo de urbanização, pois é na cidade que as relações ganham maior força a partir das relações materiais e imateriais, sendo também o lugar do consumo e da comunicação (Santos, 2012).

Desse modo, para analisar a economia política da cidade, é necessário compreender como a cidade se organiza em relação à produção, destacando a importância da análise da divisão social e territorial do trabalho na cidade. Entende-se, assim, a cidade como o meio mais adequado para a socialização das forças produtivas e do consumo.

Com a internacionalização das cidades, há cada vez mais a subdivisão em subespaços particulares com funções específicas para o sistema de produção. Assim, a relação entre os capitais particulares e o capital geral se dá a partir do espaço urbano.

A forma de distribuição do capital geral na cidade nos ajuda a entender as desigualdades sociais que estão presentes nesse espaço, por isso é importante analisar as práticas e políticas de planejamento desses locais, podendo identificar as desigualdades sociais existentes nessas cidades, ao mesmo tempo em que é necessário considerar a questão estrutural, exigindo uma análise da história social, política e territorial do Brasil, para que assim se possa compreender as relações estabelecidas na cidade em análise.

CAPÍTULO 2: FORMAÇÃO TERRITORIAL E URBANA NA TRANSAMAZÔNICA

O Brasil passou por significativas mudanças no seu território durante as décadas de 1960 até 1985, época essa que ficou marcada pela Ditadura Militar. Esse período teve início oficialmente no ano de 1964, com o golpe militar, que depôs até então presidente João Goulart e nomeou o marechal Humberto de Alencar Castelo Branco como presidente da República. Iniciou-se, assim, um período de reestruturação do território brasileiro.

Desse modo, como as demais regiões do Brasil, a região amazônica não passou ilesa desse período. Para essa região, foi pensada uma série de projetos, com a finalidade de assegurar essa porção do território e, ao mesmo tempo, resolver os problemas agrários do Brasil, com a distribuição de terras amazônica.

Segundo Vicentini (2004), a partir da década de 1960, os interesses internacionais, principalmente pela exploração das matérias-primas e minerais, aumentaram com os programas e projetos pensados para o território amazônico. Desse modo, adquiriu-se um maior conhecimento dos recursos naturais dessa região, a qual passou a se qualificar política e economicamente.

Como estratégia de implantação das novas infraestruturas pensadas para região Amazônica, foi desenvolvido o Projeto de Integração Nacional (PIN). Esse teve como propósito promover migração de outras regiões do Brasil, ao mesmo tempo que realizou uma reserva de trabalho para esses migrantes, proporcionando a abertura da fronteira corporativista (Browder; Godfrey, 2006, p. 99).

Em 1970, durante a presidência do marechal Emílio Garrastazu Médici, diversos projetos e iniciativas foram executados simultaneamente como parte de um esforço para promover o desenvolvimento da região amazônica. Alguns desses projetos incluíam: Construção de rodovias, Colonização e Assentamentos, Projetos de Infraestrutura básica, como construção de pontes, estradas secundárias, sistemas de abastecimento de água e redes elétricas para atender às necessidades das comunidades ao longo das rodovias, Programas de Desenvolvimento Regional e Projetos de Conservação Ambiental (Becker, 1990).

Entre os vários projetos pensados e executado na Amazônia nesse período, tem-se a construção da rodovia transamazônica, que começou oficialmente em 1970. A rodovia foi um projeto ambicioso, que tinha como objetivo integrar a região amazônica ao resto do país. A

rodovia se estende por mais de 4.000 km, ligando Cabedelo, na Paraíba, e termina em Lábrea, no Amazonas.

A construção dessa rodovia foi umas das maiores obras de engenharia do Brasil e desencadeou mudanças significativas na formação territorial e urbana da região amazônica. Ao mesmo tempo que essa rodovia era construída, outros projetos eram desenvolvidos com o objetivo de garantir a fixação da população, que migrava para a região Amazônica, incentivando novas formas de exploração, na referida região.

Durante esse período, ocorreu uma marcante reestruturação do espaço amazônico, evidenciada pela introdução de novos agentes produtores do espaço e pela exploração econômica das classes de baixa renda locais. Segundo Becker (2015), esse período foi caracterizado por mudanças significativas para a região amazônica, devido à integração do Brasil no sistema capitalista global articulado.

O Estado buscou assegurar as condições ideais para a inserção de novas formas de exploração no território brasileiro, abrindo diferentes frentes de expansão para o “desenvolvimento” do país. Assim, no contexto amazônico, o governo garante os meios necessários para a exploração das matérias-primas da região, com o domínio da classe burguesa, que passa a intervir não apenas economicamente, mas também na forma de produção desse espaço, a partir de mediações entre as classes, circunscrevendo o processo de modernização da área.

Em 1970, o Brasil começa enfrentar uma crise financeira. Durante essa crise, o Brasil enfrentou uma série de desafios econômicos, incluindo alta inflação, endividamento externo elevado e instabilidade econômica geral. A crise atingiu o seu auge no início da década de 1980, com a crise da dívida externa, que resultou em uma série de medidas de ajuste estrutural e políticas econômicas adotadas pelo governo.

Com a intensificação da crise financeira, em 1972, e com apenas dois anos após o início da construção da BR-230, esse projeto foi abandonado, deixando marcas desse período presentes até os dias atuais, a exemplo das cidades que surgiram a partir da construção das rodovias ou que muitos autores amazônicos denominam de cidades rodoviárias (Oliveira, 2014; Trindade Júnior, 2010).

O legado da política de integração da Amazônia durante a Ditadura Militar é complexo, pois a instalação de infraestrutura na região, como estradas e energia, teve impactos econômicos na forma de exploração local. Esse período também foi marcado pelo avanço significativo do desmatamento, perda de biodiversidade e violações dos direitos humanos, principalmente com os povos indígenas.

Considerando o contexto político nacional no Brasil, na década de 1960 a 1980, este capítulo se propõe a realizar uma análise contextualizada da política de integração da Amazônia. Por essa análise, busca-se discutir a expansão da fronteira econômica na Amazônia, examinando especificamente a influência dessa política de integração na sua urbanização. Este estudo visa fornecer uma compreensão mais profunda dos processos políticos, econômicos e sociais que moldaram a ocupação e o desenvolvimento da referida região, destacando as dinâmicas complexas entre a política nacional, a expansão econômica e a sua transformação urbana.

2.1 Contextualizar a política de integração da Amazônia

A política de integração da Amazônia durante a ditadura militar no Brasil pode ser contextualizada dentro do conjunto mais amplo das políticas de desenvolvimento e segurança nacional adotadas pelo regime entre 1964 e 1985. Durante esse período, houve uma ênfase significativa na ocupação e exploração da Amazônia, motivada por várias razões.

No contexto da integração da Amazônia ao restante do Brasil, destacam-se os projetos de construção das rodovias. Essa iniciativa ganha relevância devido, pois até meados do século passado a principal forma de acesso a região Amazônica era por meio da navegação. Essa característica singular facilitou uma maior conectividade da Amazônia com a Europa, especialmente Portugal e Espanha, em comparação com o restante do território brasileiro.

Nesse período, marcado pela mudança de acesso à Amazônia, se antes até 1960 era pela rede fluvial, após esse período passou a ser as estradas pioneiras, “tanto para os fluxos migratórios dirigidos como para as correntes migratórias espontâneas” (Machado, 1986, p. 12).

Em face de discurso nacionalista que enfatizava a soberania territorial e a unificação do país, sob o lema “Integrar para não Entregar”, o presidente Castelo Branco implementou uma série de estratégias e políticas em todo o território brasileiro, pensando, assim, sobre uma série de estratégias de ocupação e integração da Amazônia. O quadro 2 mais adiante extraído do livro “Amazônia”, de Bertha Becker (1990), mostra as principais estratégias de ocupação pensada para Amazônia durante o período militar.

Quadro 2 - Principais elementos da estratégia de ocupação da Amazônia - 1964 e 1985

Ano	Programas e órgãos executores	Objetivos
1953	SPVEA - Superintendência do Plano de valorização Econômica da Amazônia/Presidência da República	Elabora planejamentos quinquenais para a valorização econômica da Amazônia
1958	Rodovia Belém – Brasília (BR-010) /Ministério dos transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a Amazônia Oriental ao resto do país
1960	Rodovia Cuiabá – Porto Velho (BR-364) Ministério dos transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a porção meridional da Amazônia
1966	Sudam – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia/Ministério do Interior	Coordenar e supervisionar programas e planos regionais; decidir sobre a redistribuição de incentivos fiscais
1967	Sufrema – Superintendência da Zona Franca de Manaus/Ministério do Interior	Integrar a porção ocidental da Amazonia, mediante criação de um centro industrial e agropecuário e isenção de impostos
1968	Comite Organizador dos Estudos Energia	Supervisionar estudos referentes ao aproveitamento do potencial energético
1968	Incentivos Fiscais / Sudam	Promover investimentos na região, por deduções tributárias significativas
1970	PIN – Programa de Integração Nacional	Entender a rede rodoviária e implantar projetos de colonização oficial nas áreas de atuação da Sudene e Sudam
1970	Proterra – Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste	Promover a capitalização rural
1970	Incrá – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária/Ministério do Interior	Executar a estratégia de distribuição controlada da terra
1974	Polamazônia – Programas de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazonia / Min. Int., Agric. E Transp.	Concentrar recursos em áreas selecionadas visando o estímulo de fluxos migratórios, elevação do rebanho e melhoria da infraestrutura urbana
1980	Getat – Grupo Executivo de Terras do Araguaia – Tocantins Gebam – Grupo Executivo para a Região do Baixo Amazonas SGCSN/PR	Regularização fundiária, discriminação de terras e distribuição de títulos
1980	PGC – Programa Grandes Carajás Seplan/PR	Explorar de forma integrada, em grande escala, recursos minerais e agrofloretais da região
1981	Polonoroeste Ministério da Agricultura, Transporte e Interior	Pavimentar a BR-364 e promover a colonização
1985	PCN – Projeto calha Norte SGCSN/PR	Oficialmente, assegurar a soberania nacional, fiscalizar a circulação e assistir índios
1987	Projeto 2010 Ministério das Minas e Energia, Eletronorte	Implantar rede hidrelétrica para estimular o desenvolvimento industrial da região
1988	Programa Nossa Natureza Ministério do Interior, SA-DEN/PR	Oficialmente, rever legislação ambiental para a região e zoneamento agroecológico na Amazonia

Fonte: Becker e Lima (1990)

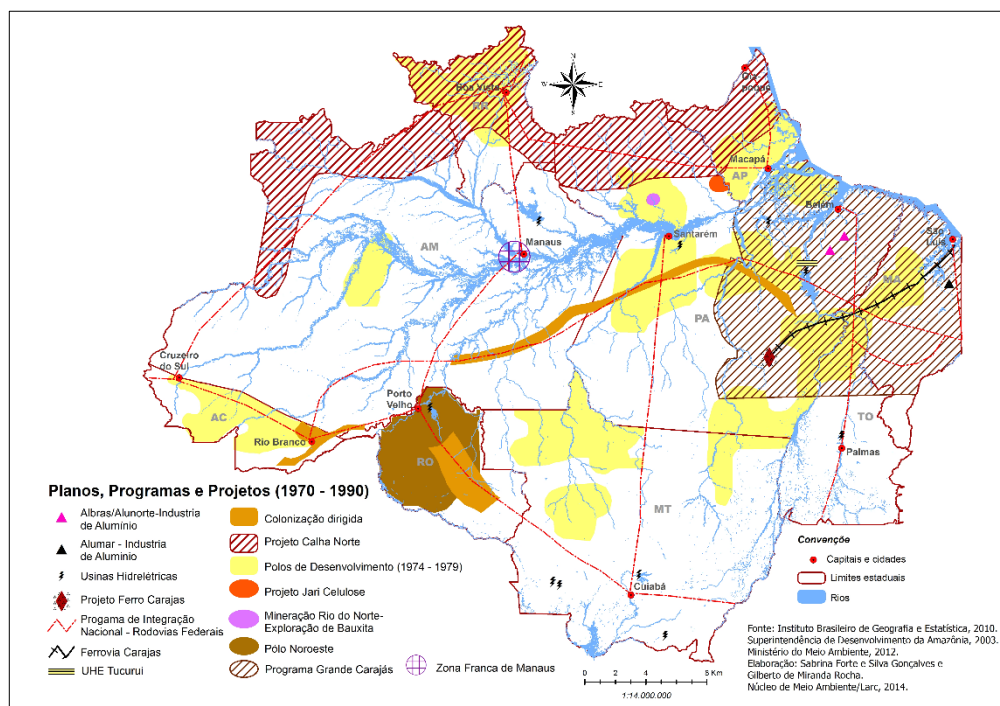
Como observado no quadro anterior, na região Amazônica foram desenvolvidos diversos projetos, destacando-se a abertura das rodovias BR-230, conhecida como Transamazônica; BR-174, que estabelece a ligação entre Manaus (AM) e Boa Vista (RR); BR-210, também denominada Perimetral Norte; e BR-163, que conecta Cuiabá (MT) a Santarém (PA).

Além disso, durante esse período, foram criadas instituições fundamentais para o desenvolvimento regional, como a SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia) em 1966, a SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus) em 1967, bem como o INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) e o PIN (Plano de Integração Nacional), ambos estabelecidos em 1970. Essas iniciativas refletem o compromisso do governo em promover a ocupação e o “desenvolvimento” da Amazônia, ao mesmo tempo em que buscava garantir a integridade territorial e o controle sobre a região.

Também na década de 1970, foram criados o Projeto RADAM (Reconhecimento da Amazônia por imagens de satélite), que tinha como objetivo verificar as principais potencialidades da região, principalmente no que tangia à exploração de seus recursos naturais, e o BASA (Banco da Amazônia), com o intuito de financiar projetos de incentivo para agricultores permanecerem no campo.

Destacam-se, ainda, os projetos de exploração mineral, como o Serra do Navio, situado no Amapá; Grande Carajás e Jarí, que tinham várias frentes de exploração, mas a principal era a mineral e as Usinas Hidrelétricas de Tucuruí e Balbina, que se estenderam até o início da década de 1980. Mais adiante, é possível observar na imagem (mapa 2) a distribuição espacial dos planos, programas e projetos pensados para Amazônia do período de 1970 a 1990, realizados pelo governo federal.

Mapa 2 – Mapa dos Planos, Programas e Projetos para Amazônia (1970- 1990)



Fonte: Rocha, Fortes e Gonçalves (2017)

Mediante esse panorama, juntamente com a abertura das rodovias, outro projeto foi planejado e desenvolvido, denominado de Urbanismo Rural (Monteiro e Pina, 2018), que tinha como objetivo a ocupação planejada ao longo das rodovias e a formação das comunidades rurais, dando subsídio aos trabalhadores rurais que não se encaixavam no perfil dos que poderiam obter um lote, mas que permaneceriam como trabalhadores rurais.

Nesse projeto, foram pensadas as construções de Agrovilas, Agrópolis e Rurópolis, planejadas a partir de uma hierarquia urbana e cada um desses núcleos “urbano” exercia determinadas funções para subsidiar as famílias que ocupariam aquela região, como é possível observar na imagem anterior (Monteiro e Pina, 2018).

2.2 Discutir o conceito de fronteira

Este tópico tem como objetivo refletir sobre a fronteira amazônica, pela dinâmica estabelecida, principalmente, a partir das décadas de 1960 e 1970, que tem como característica desse período o avanço de novas formas de produção do sistema capitalista nessa região. Não se nega que antes desse período havia a exploração dessa região pelo capitalismo, porém, foi a partir desse momento que se teve uma maior transformação da dinâmica espacial dessa região.

Para Martins (1996), a fronteira é marcada pelo movimento de expansão demográfica sobre terras “não ocupadas” ou “ocupadas insuficientemente”. Essa é marcada pelo conflito de atores sociais diferentes tempos histórico e objetivos diferentes. Na fronteira, as relações são estabelecidas pela diversidade das relações sociais, que são marcadas por tempos históricos diversos e, ao mesmo tempo, contemporâneos. Todos os atores sociais presentes na fronteira têm as suas próprias aspirações e vontades.

Assim, a fronteira pode ser definida como o processo dinâmico de expansão do capitalismo sobre áreas que até então eram pouco exploradas, ocasionando, assim, o deslocamento demográfico para áreas menos densamente povoadas. Esse fenômeno não apenas implica uma redistribuição física da população, mas também desencadeia transformações nas relações sociais e na organização econômica das regiões fronteiriças. Essas mudanças podem resultar na emergência de novas formas de produção e interação social, as quais são moldadas pela história e pelas práticas culturais dos povos que colonizam ou habitam essas áreas limítrofes.

Velho (2009) apresenta, nos seus escritos, diferentes frentes de expansão do capital, na Amazônia, em uma área que estava sendo construída um trecho da rodovia transamazônica. Assim, o autor evidencia essas frentes como atividades econômicas desenvolvidas e muito bem marcadas nos seus ciclos de auge e declínio, porém, na década de 1970, há a frente pioneira e frente de expansão (Martins, 1996), que acontecem simultaneamente, pois ao mesmo tempo em que se fortalece a ideia da necessidade da propriedade privada e a repartição de terras públicas, são ampliados os incentivos para a produção agrícola, pelos projetos de financiamento e a construção de centros urbanos.

Nesse mesmo período, na década de 1970, o mundo testemunhou um novo momento de internacionalização da economia capitalista, no qual o antigo regime de acumulação se tornou mais restritivo. Com a crescente dominância financeira de certas regiões e a globalização, o sistema capitalista moderno delineou uma divisão territorial do trabalho mais precisa e especializada (Theis, 2009).

Nesse cenário de alteração no modo de acumulação do sistema capitalista, há a expansão da fronteira amazônica da década de 1970, assumindo uma configuração diferente em relação às décadas anteriores, por novas formas de acumulação e novas estratégias de integração nacional serem empregada nesse território. Anteriormente, a integração ocorria, principalmente, por atividades agrícolas e minerais, impulsionando o aumento da população e da produção, mas essa dinâmica mudou nos anos 1970 (Velho, 2009).

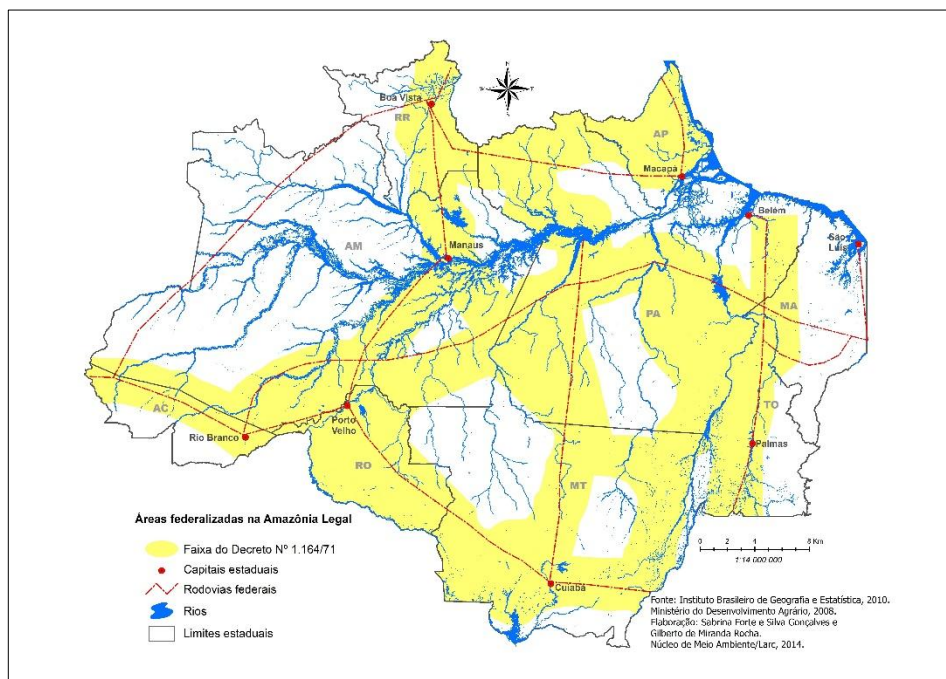
Agora, essa integração envolve novas dimensões da produção capitalista, pois há uma divisão territorial do trabalho, com um plano de produção que se reafirmou a partir da fragmentação da produção por diferentes partes do globo, com a centralização e concentração do capital. Assim, viabilizou-se a reestruturação da produção, tendo como base uma acumulação flexível e novas formas de explorações. Nesse sentido, o novo modelo traz a especialização das áreas e a fragmentação da classe trabalhadora, assim, desenvolve-se o processo de desenvolvimento desigual e combinado geográfico mundializado, em que territórios que eram “excluídos” começam a fazer parte, de forma mais intensa, do jogo do sistema capitalista no que tange à exploração das suas potencialidades.

Desse modo, a expansão da fronteira amazônica nesse período é impulsionada pelo incentivo e mediação do governo federal, com o intuito de fazer parte da produção do sistema capitalista mundializado. A estratégia de expansão do capital na Amazônia foi adotada na década de 1970: o Estado providencia condições e infraestrutura no território para estimular a migração populacional, ao mesmo tempo em que garante a segurança do território e viabiliza novas formas de exploração. Rocha (2020) faz a seguinte afirmação a respeito do papel da Amazônia a partir das décadas de 1960 e 1970:

A região (Amazônica) assumiria um papel na divisão nacional do trabalho como fornecedora de matérias-primas, recursos naturais – principalmente madeira, minério e energia -, além de produtos agropecuários. A nova política de desenvolvimento regional redirecionaria a ação pública, no concernente à provisão de infraestruturas de transporte (estradas e ferrovias), de energia (usina hidrelétricas) e infraestruturas urbanas (Sudam, 1976), a espaços previamente selecionados em razão da ‘vocação’ e identificada e conforme as necessidades e as prioridades do desenvolvimento nacional (Rocha, 2020, p. 87).

Como exposto, o governo passa a desenvolver estratégias como implantação de redes de integração espacial, como redes rodoviárias, redes de comunicação e rede urbana. Ademais, há a sobreposição de territórios federais sobre os estaduais, como forma de garantir o governo federal no território, cuja estratégia do governo é determinar que uma faixa 100 km de ambos os lados das estradas federais pertenceriam ao governo federal, passando, assim, a ter o controle da distribuição de terra na Amazônia, sendo a consolidação do território pela migração. Para garantir a fixação do emigrante no território, o governo oferecia subsídios financeiro (Becker, 1990). Na imagem seguinte (mapa 3), é possível verificar as sobreposições das terras federais em relação às terras estaduais.

Mapa 3 – Áreas federalizadas na Amazônia Legal



Fonte: Rocha, Fortes e Gonçalves (2017)

Para Becker (1990), a fronteira amazônica da década de 1970 já surge urbanizada, pelo elemento urbano possibilitar incorporar novas dimensões do capitalismo. Nesse período, as cidades e as vilas tinham como função acolher os emigrantes até que esses conseguissem o seu lote ou aqueles que não conseguissem, permanecessem na região e se fixasse na cidade ou na vila, desenvolvendo a função de mão de obra reserva, “conforme as estradas era aberta na terra firme, as frentes de povoamento invadiam a selva e novas aglomerações apareciam, muitas delas já sob a forma de cidade” (Machado, 1986, p. 12).

Segundo Vicentini (2004), a nova rede de cidades amazônicas implantada a partir da década de 1960 expressa uma maior divisão social e técnica no território, que se consolida, seja por intermédio da intervenção do poder federal ou por mediação dos processos de urbanização/industrialização.

Destaca-se que os projetos de estratégias do governo não formam devidamente desenvolvidas, pois financiamentos que eram disponibilizados não tiveram o devido controle e se intensificou o problema da reforma agrária de concentração de terras na mão de poucos, acentuando o conflito e a luta pela terra, entre posseiros, grileiros, povos indígenas e empresas privadas.

As estruturas urbanas pensadas e necessárias para o desenvolvimento da região e a fixação do emigrante nunca formam efetivadas totalmente. Assim, as cidades existentes nesse

período receberiam infraestruturas básicas, como rede de esgoto e água potável, energia elétrica, asfalto e serviços públicos, como saúde e educação, sendo construídas, de maneira precária, o urbanismo rural, que também foi pensado para a época e não foi efetivado de maneira eficiente. Assim, muitas agrovilas, Rurópolis e Agropoles não saíram do papel e o que se teve foram algumas vilas implantadas ao longo da rodovia, no caso da transamazônica, que estavam mais para aglomerados de casa sem infraestruturas básicas e que foram abandonadas pelo governo.

Com a crise que se estabeleceu devido ao aumento da dívida externa do Brasil, o projeto de colonização foi abandonado, momentaneamente, juntamente com a população que ali foi instalada sem os subsídios necessários (Vicentini, 2004). A rede urbana estabelecida a partir desse período sobreviveu de forma precária, com os principais elementos urbanísticos: 1) estradas, rodovias, pontes, túneis, transporte público e calçadas; 2) distribuição e fornecimento de água potável para os residentes; 3) Coleta de lixo e sistemas de esgoto; 4) distribuição de eletricidade para alimentar residências e iluminação Pública; 6) Comunicações; 7) Saúde Pública; 8) Educação e 9) Parques e Espaços de Lazer. Esses são elementos básicos para o funcionamento de uma cidade, não sendo facilmente encontrados nos aglomerados urbanos amazônicos.

Muitos desses aglomerados urbanos, anos mais tarde, tornaram-se sede municipal de municípios emancipados após a construção das rodovias, pois a municipalização foi a nova estratégia empregada pelo Estado para se estabelecer no território amazônico (Rocha, 2020). Isso ocorreu, pois, assim, o Estado consegue se estabelecer em pequenas porções do território, transferindo as responsabilidades que outrora o governo federal tinha assumido na região amazônica para os governos municipais.

Nessa perspectiva, quanto às cidades que foram estabelecidas a partir das rodovias, muitas têm uma precarização desses serviços urbanísticos, bem como um baixo grau de urbanização. Para aprimorar a compreensão desse raciocínio, exemplificamos isso a partir dos sete municípios do estado do Pará, que têm as suas origens por intermédio da rodovia transamazônica, a saber: Anapu, Pacajá, Brasil Novo, Medicilândia, Uruará, Placas e Rurópolis. Podemos verificar, a partir dos dados do IBGE (2024) coletados no ano de 2017, o grau de urbanização, a classe de cada município e a tipologia municipal (urbana – rural).

Quadro 3 – Grau de urbanização dos municípios

Nome da Unidade da Federação	Grau de urbanização (%)	Classes	Tipologia municipal rural-urbano
Anapu	49,19899244	Unidade populacional com baixo grau de urbanização	Rural Remoto
Pacajá	35,66051739	Unidade populacional com baixo grau de urbanização	Rural Remoto
Brasil Novo	45,53496209	Unidade populacional com baixo grau de urbanização	Rural Adjacente
Medicilândia	36,21534086	Unidade populacional com baixo grau de urbanização	Rural Adjacente
Uruará	51,54844692	Unidade populacional com moderado grau de urbanização	Intermediário Remoto
Placas	30,00047771	Unidade populacional com baixo grau de urbanização	Rural Remoto
Rurópolis	35,51180436	Unidade populacional com baixo grau de urbanização	Rural Remoto

Fonte: Adaptado de Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2024)

Pode-se verificar no Quadro 3 que os sete municípios selecionado para análise apresentam um grau de urbanização baixo, todos menores que 50%, menos o município de Uruará, que apresenta um grau acima de 51%. Eles são, assim, classificados com unidade populacional, com baixo grau de urbanização. Isso significa que esses municípios apresentam uma baixa presença de elementos urbanístico como infraestrutura, serviços públicos e poucas atividades econômicas não ligadas à agricultura.

Somente no município de Uruará, que apresenta um maior desenvolvimento urbanístico entre os municípios em análise, sendo esse classificado com Unidade populacional, com moderado grau de urbanização, há uma maior disponibilidade de serviços públicos, privados e uma maior diversificação em atividades econômicas não agrícolas.

No que tange à classificação desses municípios da tipologia municipal rural-urbano, quatro municípios tem a classificação de “rural remoto”, sendo esses Anapu, Pacajá, Placas e Rurópolis. Segundo o IBGE (2024), isso significa que esses municípios estão localizados em regiões de difícil acesso ou de isolamento geográfico e distantes de centros urbanos mais desenvolvidos, bem como possuem infraestrutura urbana limitada, o que dificulta o acesso à comunicação a serviços básicos de forma precária.

Os municípios que receberam a classificação de “rural adjacente” foram dois: Brasil Novo e Medicilândia. Essa classificação significa que esses municípios ruais estão próximos de centros urbanos ou áreas metropolitanas, tendo, assim, maior facilidade no acesso de bens e serviços públicos e infraestrutura básicas e oportunidades econômicas não agrícolas (IBGE,

2024). Tais municípios recebem essa classificação por serem geograficamente próximos da cidade de Altamira, que é um centro urbano melhor desenvolvido e é considerada de porte médio, sendo Brasil Novo a cidade mais próxima. O município de Medicilândia está localizado próximo a cidade de Altamira e a cidade de Uruará, sendo que o município (de Uruará) recebe a classificação de “Intermediário Remoto”, o que significa que possui um maior desenvolvimento urbanístico, uma maior diversidade econômica não agrícola e não está tão isolado em comparação às áreas rurais remotas, porém ainda tem significativos desafios no que tange à infraestrutura e serviços urbanos em comparação a áreas mais urbanizadas.

Consideramos que o município de Uruará apresenta um melhor desenvolvimento urbanístico do que os demais municípios em análise, devido à sua localização geográfica, tendo como limites: ao Norte Prainha e Medicilândia; a Leste Medicilândia e Altamira; ao Sul Altamira e a Oeste Santarém, estando, assim, bem próximo aos centros urbanos com maior hierarquia, no caso Santarém e Altamira. O referido município entre os de análise tem uma maior proximidade com a divisa com o Mato Grosso tendo assim, um maior fluxo de mercadoria e de pessoas.

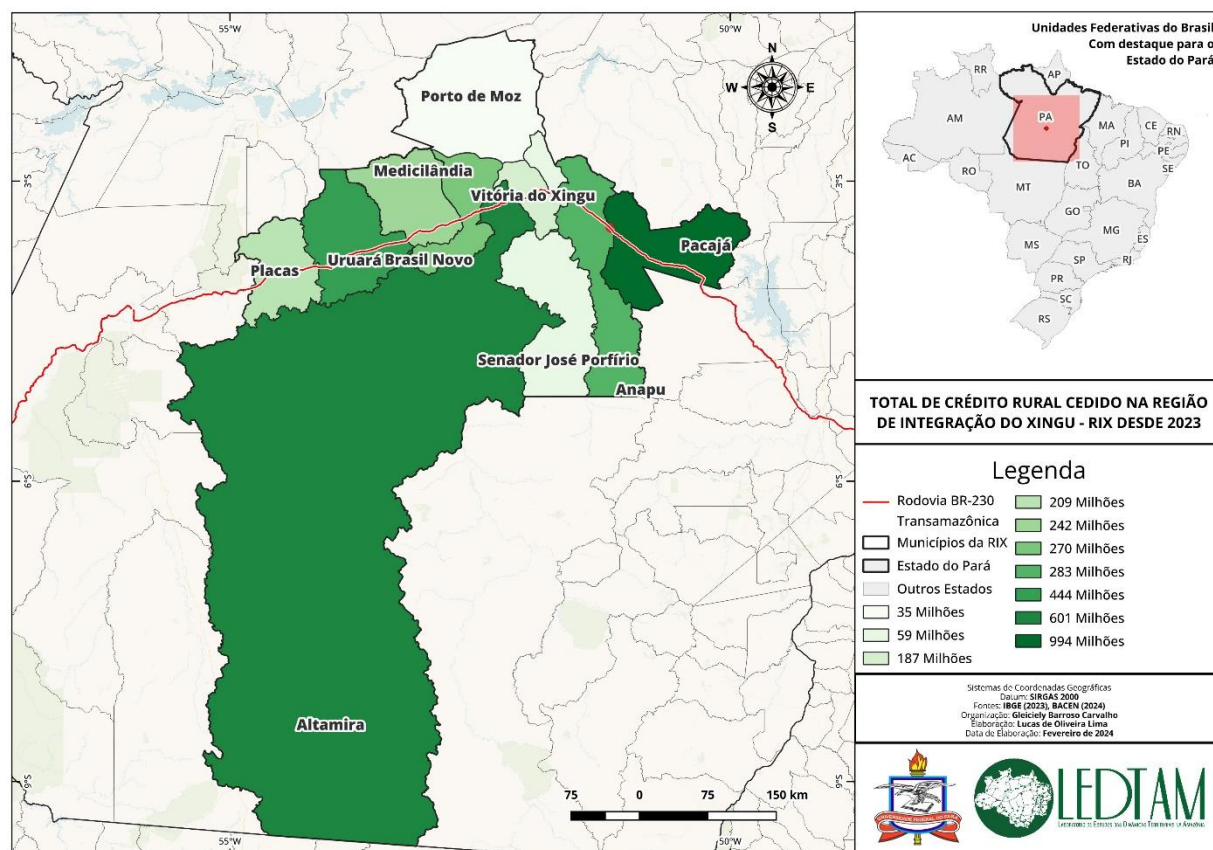
A partir dos dados expostos, podemos observar que esses municípios apresentam um urbano precário, mesmo em 2017, após décadas da construção da rodovia transamazônica e, posteriormente, há a elevação desses aglomerados urbanos como cidades. Isso nos mostra o papel que essa região vem desempenhando dentro da divisão nacional e internacional do trabalho, que é como fornecedora de matérias-primas e recursos naturais, com destaque para a produção agrícola e agropecuários, ao mesmo tempo que se observa uma precarização do espaço urbano desses municípios.

Evidencia-se, assim, tal afirmativa, quando se analisa a quantidade de crédito rural cedida na Região de Integração² do Xingu³ até o ano de 2023, em que a soma acumulada dos créditos é de 2013 até 2023, em que a base de dados que foi utilizada foi a do IBGE, conforme destacado na imagem subsequente (mapa 4), que apresenta os municípios que mais receberam incentivo rural, por crédito agrícola dessa região.

² Essa regionalização tem como objetivo a descentralização administrativa do governo e a aproximação mais eficaz com a população local, com o intuito de identificar ações e políticas públicas adequadas às necessidades sub-regionais.

³ A Região de Integração (RI) Xingu é composta por nove municípios: Altamira, Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Pacajá, Placas, Porto do Moz, Senador José Porfírio, Uruará e Vitória do Xingu.

Mapa 4 – Total de crédito rural cedido na Região de integração do Xingu – RIX 2023



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2024)

Observa-se na Região de Integração do Xingu que os municípios que mais receberam crédito rural foram os que tiveram as suas origens ligadas à política de integração da Amazônia com o restante do território brasileiro. Destaca-se, assim, o município de Altamira como segundo maior recebedor de crédito rural, por ter a sua cidade a categoria de cidade média e ter a maior concentração de bancos. Ademais, muitos dos moradores dessa região estão à procura para fazer o seu financiamento no município, que recebeu R\$ 601.165.424,14.

O município de Pacajá é o maior recebedor de crédito rural da Região de Integração do Xingu, com R\$ 994.128.764,00, cuja pecuária no município é um forte motor da economia. O município de Uruará é o terceiro maior recebedor com R\$ 444.916.549,00. Em quarto lugar aparece o município de Anapu, com R\$ 283.031.707,00. Em quinto lugar se recebeu quase a mesma quantidade de dinheiro que aparece o município de Brasil Novo, com R\$ 270.205.086,00. Em sexto lugar aparece o município de Medicilândia, com R\$ 242.400.200,00 e o município de Placas aparece em sétimo lugar, com a soma total de R\$ 209.851.431,00.

A partir dos dados expostos, podemos verificar que a região de expansão da fronteira amazônica está ligada ao meio urbano, com um aspecto urbano mais precário que os dias atuais.

As cidades que surgem a partir da construção da transamazônica têm a sua economia voltadas para atividades agrícolas, sem muita diversificação e recebem até os dias atuais incentivos para a produção agrícola. Assim, essa região ainda tem como função a divisão territorial do trabalho de fornecedora de matérias-primas e as suas cidades têm sérios problemas de desigualdade socioespaciais.

Tais cidades também se diferem daquelas definidas por Elias (2011) como cidades do agronegócio, que são apontadas pela autora como aquelas inseridas em Regiões produtivas Agrícolas, em virtude da gestão local ou regional do agronegócio globalizado e desempenham novas funções urbanas diretamente voltadas para o agronegócio. As cidades da fronteira Amazônica, pós década de 1970, não são reestruturadas com a chegada das atividades agrícolas, ganhando novas estrutura e funcionalidades. Essas surgem a partir dos programas e incentivos para produção agrícola na região, porém com um grau baixo de urbanização, como apresentado anteriormente com os dados do IBGE.

Ocasiona-se, assim, a concentração de riqueza na mão de poucas pessoas, principalmente os grandes proprietários de terras e empresários, que não precisam, necessariamente, da pequena cidade amazônica rural para atender as suas necessidades, enquanto a maior parte da população vive na pobreza e sem estrutura urbanística, o que reverbera na desigualdade socioespacial nessas cidades.

2.3 A fronteira urbana como estratégia de ocupação e desenvolvimento na transamazônica: entre o planejado e o espontâneo

Neste tópico se objetiva realizar um resgate histórico a respeito do projeto de urbanismo rural, pensado para a Amazônia a partir da construção da transamazônica. Nesse sentido, procura-se descrever como estava planejado o processo de ocupação ao longo da rodovia e como isso aconteceu realmente.

O crescimento demográfico da amazônica nas últimas décadas foi resultado dos fluxos de migrações para essa região, principalmente das décadas de 1970 a 1980. Rocha (2020) argumenta que

Entre 1970 e 1990, principalmente, as políticas públicas induziram a transformação profunda à estrutura espacial regional. Não somente alteração na base produtiva e no uso do território, mas, principalmente, o processo de interiorização do povoamento acelerou a urbanização do território. Povoados, vilas e cidades se multiplicaram em todas as federações da região Norte, com intensidade e abrangência espacial diferenciada (Rocha, 2020, p. 110).

Segundo Becker (1990), os modelos de urbanização da Amazônia são: urbanização espontânea, urbanização dirigida pelo Incra e urbanização de enclaves, que seriam as *company towns*, que surgem a partir de grandes projetos.

O projeto de urbanização e povoamento na Amazônia estava associado a um conjunto de núdulos, sendo esses vilarejos, vilas e cidades, que se interligam a partir de redes de comunicação, que possibilitam a conexão no território (Machado, 1999). Esse projeto de povoamento foi desenvolvido pelo Plano de Integração Nacional – PIN (1970), que desenvolveu vários projetos, incluindo o urbanismo rural, para estimular uma nova rede urbana na Amazônia. A política desse período ampliou o espaço de circulação e de informação, de mercadorias e de trabalho.

Os projetos de colonização oficial foram implantados no eixo da Transamazônica (Pará) e da BR-364 (Rondônia). A ideia era a criação de núdulos urbanos para facilitar a distribuição de terras. Muitas novas cidades surgiram desse movimento, seja de forma espontânea ou planejada.

O projeto do urbanismo rural estava diretamente ligado ao projeto de construção das rodovias federais, como mencionado no tópico anterior e uma faixa de 100 km em ambos os lados das rodovias construídas pertencia ao governo federal. Essas terras seriam destinadas para a reforma agrária e a cada 20 a 50 quilômetros, se teria a construção uma Agrovilas ou Agrópolis ou Rurópolis ou se teria uma cidade antiga, cortada pela rodovia reestruturada para atender a população que chegava no território (Monteiro e Pina, 2018).

O projeto inicial da rodovia transamazônica era conectar as regiões norte e nordeste do Brasil, indo do Peru ao Equador, mas durante o processo de construção, ocorreram modificações no projeto e o ponto final da BR passou a ser Benjamin Constant, no estado do Amazonas, sendo finalizada, todavia, muito antes, em Lábrea (AM) (Rocha, 2020).

A construção da Br-230 teve o seu início no ano de 1972, durante o governo do presidente Emílio Garrastazu Médici. Ao mesmo tempo que se construía a rodovia, tinha-se uma forte onda migratória de pessoas que partiam de todas as regiões do Brasil (principalmente Nordeste) para se estabelecer na Amazônia, pois o governo incentivava a população a migrar para a região e ajudar na abertura da rodovia e, posteriormente, adquirir um lote de 100 ha, para desenvolver atividades agrícolas, com o subsídio da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) (Vicentini, 2004).

O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) era o principal órgão responsável pela distribuição de terras e pela implementação do urbanismo rural. Esse modelo

de urbanismo se baseava na implementação de uma hierarquia de núcleos urbanos com três níveis distintos: Agrovilas, Agrópolis e Rurópolis.

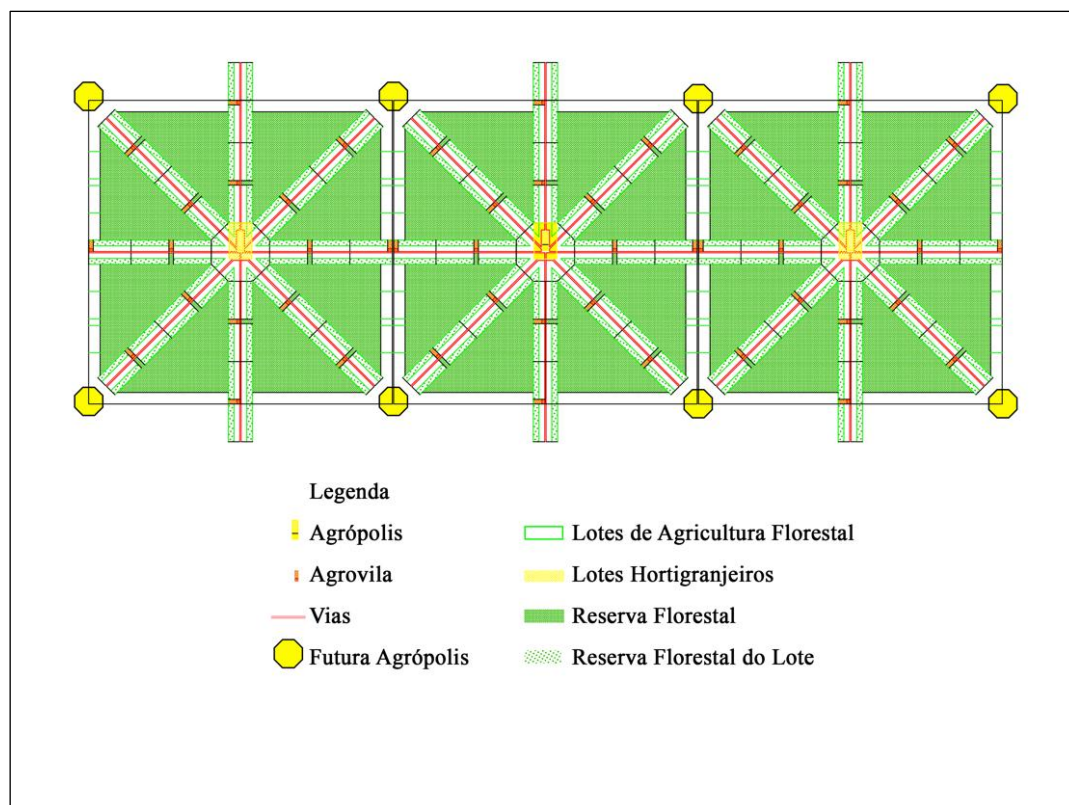
Segundo Rego (2016), a rede de cidades planejadas integrava o esquema de colonização idealizado pelo urbanista José Geraldo da Cunha Camargo, que era arquiteto Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC) – órgão público federal antecessor do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), também professor do curso de urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

O esquema hierárquico se dava da seguinte forma: as agrovilas eram os menores núcleos dessa hierarquia de “cidades”, geralmente construídas para abrigar os colonos, permitindo que esses pudessem se deslocar para os lotes no interior da floresta. A infraestrutura pensada para abrigar de 48 a 100 famílias de colonos e possuiria um centro administrativo, uma pequena cooperativa que serviria de comércio, escola de ensino primária, um templo ecumênico e área de lazer contendo praça, área para esporte e local para circulação. Nas palavras de Rego (2016, p. 8): “A agrovila era então um “bairro rural” destinado à moradia dos trabalhadores rurais e à sua integração social”.

As Agrópolis, por sua vez, consistiam nos núcleos urbanos intermediários, eram formadas por um conjunto de agrovilas e tinham uma infraestrutura que atendia à demanda da população que não era suprida pelos serviços disponíveis nas primeiras, devendo comportar de 300 a 600 famílias ou uma população entre 1500 e 3000 habitantes. Essas seriam formadas por um conjunto de agrovilas e exerceriam influência administrativa e socioeconômica em 22 agrovilas, possuindo uma ampla infraestrutura com ensino secundário, comércio diversificado, cooperativa, pequenas agroindústrias, ambulatório médico-odontológico, cemitério, centro telefônico, correio e telégrafo. Segundo Rego (2016, p.409), era projetado que “a distância entre uma agrovila e uma agrópolis podia ser percorrida por bicicleta – no caso de um estudante rumo a uma escola secundária – e a distância média entre duas agrópolis era de 20 km, podendo ser percorrida de caminhão, ônibus ou automóvel”. No entanto, os urbanistas não levaram em consideração a topografia da região para uma pessoa percorrer esse percurso de bicicleta.

As Rurópolis eram os maiores núcleos urbanos e mais bem dotados de infraestrutura e serviços. Possuíam cerca de 70 a 140 quilômetros de distância e com capacidade de abrigar 200 mil pessoas, com serviços mais amplos, igual a uma pequena cidade, bem estruturada, pode oferecer. Rego (2016, p.410) afirma que “Camargo previu a implementação progressiva de módulos urbanos, especialmente na Rurópolis e na agrópolis, de modo a evitar a especulação imobiliária e a dispersão urbana”. Mais adiante, é possível observar o modelo teórico (figura 1) de como seria a estrutura pensada para o urbanismo rural do Governo Militar para Amazônia.

Figura 1 - Módulo Teórico de Colonização



Fonte: Pinho, Monteiro e Pina (2018)

Vale destacar que as cidades antigas, que seriam cortadas pela rodovia transamazônica, estavam previstas para receber recursos para equipamentos e expansão do tecido urbano e exercer a função de comando do sistema de povoamento.

Para a cidade de Altamira, por exemplo, estavam previstas melhorias nas estruturas urbanas, como asfaltamento e implantação de saneamento básico, bem como ampliação de serviços públicos (como saúde e educação), instalação de cooperativa e banco da Amazônia PIC- Altamira (1973). O plano era que essa cidade se transformasse em um polo de apoio para a população, que passaria a residir na região. Rego (2016, p. 410) apresenta as estruturas criadas entre Altamira e Itaituba.

entre Altamira e Itaituba, Brasil Novo foi fundada como Agrópolis No. 10 e, dependentes dela, foram criadas as agrovilas chamadas de Vila do [km] 50, Vila do [km] 60, Vila do [km] 70, Vila do [km] 80, entre outras. Medicilândia foi criada como a Agrópolis No. 11 e uma única Rurópolis foi fundada. Hoje Brasil Novo, Medicilândia e Rurópolis são municípios, mas as agrovilas não apresentaram desenvolvimento semelhante, muito pelo contrário. Apesar das

modificações e de certa evolução urbana, na situação atual ainda é possível perceber a estrutura original de cada uma destas formas urbanas.

Estavam planejadas a construção de casa nas agrovilas, Agrópolis e Rurópolis. Mais adiante, é possível observar as estruturas das casas construídas pelo Incra para o plano de assentamento rural. As duas fotos, A e B, são da agrovila Brasil Novo e as fotos C e D são fotos atuais das casas na agrovila Pacal⁴, localizada na cidade de Medicilândia.

Fotografia 2 – Modelos de casa construídas pelo INCRA



Fonte: IBGE (2023) e trabalho de campo (2023)

As estruturas das casas foram pensadas em um mesmo padrão sem diferenciação. A ideia era minimizar as diferenças e que todos os colonos receberiam o mesmo tratamento, então, as casas deveriam ser do mesmo tamanho e da mesma cor, no caso o branco. O projeto da casa era denominado de casa tropical, que seria construída com madeira derrubada da abertura da rodovia. Elas eram projetadas para o clima tropical, com intensa radiação solar, bem como temperatura e umidade altas. Como é possível observar nas imagens anteriores, ela era

⁴ A Vila Pacal, construída em 1973 em Medicilândia, Pará, foi criada como parte do Projeto Agroindustrial Canavieiro Abraham Lincoln, visando o cultivo de cana-de-açúcar. Inicialmente, a vila tinha como objetivo abrigar os trabalhadores da usina, mas o projeto enfrentou dificuldades e não prosperou. Atualmente, a área em que a usina foi construída se encontra em disputa judicial entre o INCRA e a terceirizada que cuidava da usina, a vila atualmente é um bairro afastado da cidade de Medicilândia.

construída com elevação do solo de pelo menos dois metros, para que o ar circulasse, também possuíam varandas, janelas com telas, telhado de folhas metálicas ou de amianto e as paredes eram construídas de tábuas dispostas horizontalmente (Rego, 2016).

As casas eram divididas em cinco cômodos: sala, dois quartos, copa e cozinha, uma pequena varanda e o banheiro ficava fora da casa ao fundo do terreno. Os lotes tinham o tamanho de 20 a 25 metros de frente por 80 a 125 metros de fundo e o espaço do lote era destinado ao cultivo de hortas, pomar e criação de animais de pequeno porte. Elas não podiam ter cercas e não poderiam ser alteradas para evitar diferenciações (idem, 2016).

Mais adiante, é possível observar imagens (fotografia 3 e 4) de uma agrovila construída pelo INCRA, a vila Pacal localizada no município de Medicilândia. Atualmente, essa vila é um bairro afastado do centro da cidade de Medicilândia. Tal estrutura foi construída, com o intuito de abrigar os trabalhadores da usina de açúcar instalada no município, a usina Abraham Lincoln.

Fotografia 3 - Vila do Pacal do município de Medicilândia



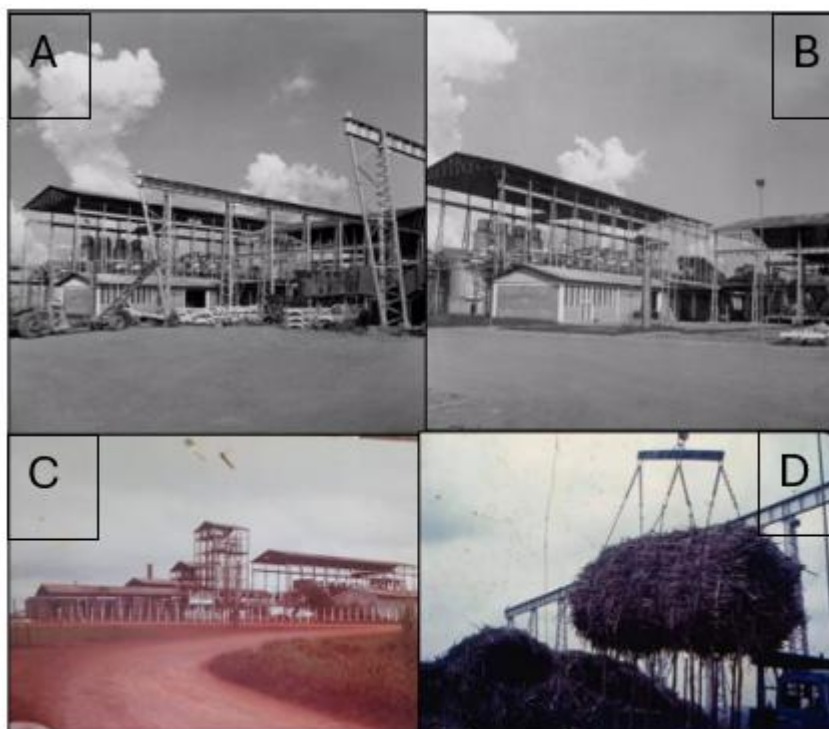
Fonte: Trabalho de campo (2023)

Podemos perceber que as casas da agrovila foram construídas com a frente virada para o centro comunitário, com o intuito de promover a socialização das famílias residentes. Segundo os residentes, tinha uma quadra de esporte, um posto de saúde, uma agência do banco do Brasil e um galpão. Todas essas estruturas estão desativadas e sucateadas atualmente.

Para além das casas, como mencionado anteriormente, no mesmo município e próximo a agrovila Pacal, foi instalada uma usina de beneficiamento de cana-de-açúcar. Essa usina tinha como objetivo beneficiar a cana-de-açúcar produzida na região e promover o seu “desenvolvimento econômico”. Mais adiante é possível observar um mosaico de fotos da usina (fotografia 4). As imagens apresentadas foram obtidas no site oficial do IBGE cidades e de um

antigo trabalhador da usina, que veio do estado do Ceará especificamente para trabalhar na usina.

Fotografia 4 – Usina de beneficiamento de cana-de-açúcar localizado no município de Medicilândia



Fontes: IBGE cidades (2023) e trabalho de campo (2023)

A usina, atualmente, está desativada e há uma disputa judicial entre o Incra e a empresa terceirizada, que era responsável pelo seu funcionamento. Segundo o relato de campo, a terceirizada teria que passar para o Incra a usina em perfeito funcionamento, porém, a usina faliu e acumulou dívidas e agora está em processo para ver quem vai arcar com as responsabilidades. Essas estruturas, atualmente, estão todas sucateadas e muitos equipamentos foram furtados, embora haja uma segurança rígida que o Incra paga e guarda o local. No campo, não recebemos autorização para registrar imagens da situação atual da usina.

No mesmo período, outro movimento surgiu na região da Transamazônica, no que tange ao aparecimento de aglomerados urbanos, que são as agrovilas, que aparecem de forma espontânea e emergem de dinâmicas sociais e econômica locais, que foram impulsionadas pela migração e pela ocupação informal de terras, sem o controle do estado. Esse movimento de colonização espontânea se deu, principalmente, entre o trecho de Marabá e Altamira.

Segundo Hebette (2004), a colonização espontânea na fronteira Amazônica ocorreu na porção da transamazônica, que não teve o controle efetivo do governo. A migração de pessoas

para essa porção do território criou tensões e conflitos, tanto entre migrantes de diferentes regiões como também com as autoridades governamentais locais. Para garantir a sua sobrevivência, os agricultores locais se unem para estabelecer as suas próprias regras e estruturas de governança. Assim, os agricultores se organizavam de forma rápida para enfrentar os problemas que surgem no contexto da fronteira.

No contexto da colonização espontânea, um dos principais atores para a efetivação das populações migrantes foi a igreja católica. Os espaços abertos por essa entidade proporcionaram aos colonos a possibilidade de integrar e liderar iniciativas novas, como construção de escolas, centro de reuniões, capelas, hortas e roças comunitárias (Hebette, 2004).

A construção dessas estruturas propiciou a formação de núcleos espontâneos na região, que também se formam em locais em que havia demanda por mão de obra, sendo composta, principalmente, por trabalhadores temporários, que migravam para região em busca de emprego. As infraestruturas que eram instaladas para a abertura das rodovias ou para expandir a agricultura e pecuária também foi um forte impulsionador para o surgimento dos núcleos espontâneos.

Tais núcleos urbanos surgem exercendo o papel de absorção dos bolsões de mão de obra, sem acesso à terra, dividindo em tarefas urbanas as ruas e instalando precários núcleos urbanos, que representam também a continuidade de formas tradicionais de constituição da rede urbana amazônica (Vicentini, 2004).

Nesse sentido, existem duas formas de constituição das cidades Amazônica, ao longo das rodovias. A primeira, a “planejada”, é impulsionada por ações do governo, por intervenções planejadas para moldar e controlar o desenvolvimento urbano. A segunda forma é a “espontânea”, que surge a partir da organização social dos migrantes e mercado de trabalho, das estruturas sociais coletivas e dos indivíduos. As demandas da população por oferta de bens e serviços do modo de vida urbana proporcionam o surgimento desses núcleos urbanos.

As tipologias dos núcleos urbanos em tela têm seguido de maneira diferente, com uma ordem mais planejada por parte de governo e outra ordem mais espontânea, a partir da organização dos migrantes e demanda de trabalho. O surgimento de núcleos ocorreu devido à política governamental, que ampliou o espaço de circulação, a partir das rodovias, de informação, mercadoria e trabalho, sendo que cada núcleo apresenta a sua própria dinâmica de surgimento e consolidação.

CAPÍTULO 3: UMA CIDADE ESPONTÂNEA: ANAPU

Este capítulo busca caracterizar a cidade de Anapu atualmente, uma cidade de origem espontânea, que tem a sua gênese associada à construção da rodovia transamazônica. Nesse sentido, busca-se fazer o seguinte movimento: primeiro, realiza-se o resgate histórico de uma pequena agrovila na beira da estrada até ser tornar uma cidade, depois a caracterização do perfil dos entrevistados. Procura-se identificar, atualmente, os elementos da estrutura intraurbana e interurbana.

Para realizar tal análise, vamos olhar para isso a partir da economia política da cidade, tendo como base o que Santos (2012) busca definir como metodologia de análise para relações interna da cidade. O autor faz a seguinte definição sobre o que seria a economia política da cidade. Nas suas palavras: “seria a forma como a cidade ela própria, se organiza, em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade” (Santos, 2012).

Nesse sentido, a cidade é um sistema complexo de produção tanto material quanto imaterial, que vai se organizando a partir das suas demandas. Entende-se que a produção da cidade de Anapu não é planejada, mais emergente, sendo resultado das interações e decisões de grupos sociais.

Essencialmente, a cidade é um sistema dinâmico e complexo, em que as interações entre os diferentes atores e elementos contribuem para a sua evolução e funcionamento. Essa dinâmica, muitas vezes, ocorre de maneira não planejada ou deliberada, a partir de processos emergentes.

Assim, busca-se investigar as secções de divisões do trabalho, nas pequenas cidades amazônica, essencialmente a de surgimento espontâneo, a partir de um projeto de integração nacional, buscando identificar a função dessa pequena cidade na divisão atual do trabalho, bem como o que move essas cidades atualmente. Tais cidades nasceram com uma função específica durante a década de 1970, que era assegurar o território amazônico com a população que imigrava para região da transamazônica.

Para tal análise, esse capítulo está organizado da seguinte forma, primeiro, realiza-se a caracterização do perfil dos entrevistados, em seguida, o resgate histórico do surgimento da cidade de Anapu, na seção seguinte, faz-se uma caracterização da forma espacial dos bairros e, por último, a caracterização das residências da cidade de Anapu, como condição da moradia e estrutura das casas.

Isso ocorreu porque muitos emigrantes enfrentaram dificuldades para se adaptar à vida no campo e não tinham condições de retornar ao estado de origem, o que os levou a se estabelecerem nos núcleos urbanos.

A cidade de Anapu tem o seu surgimento a partir de demandas de mão de obra, seja para trabalhar nas serrarias ou oferecer serviços urbanos, como o restaurante do seu Juvenal, que vendia comida para trabalhadores das serrarias ou para os viajantes. Isso contribui para confirmar o argumento de Machado (1999), que afirma que alguns dos aglomerados urbanos de ordem espontânea surgem a partir de demandas de mercado, por terras, trabalhos e ação sociais, coletivas e pelos indivíduos que buscavam estratégias de sobrevivência para permanecer na Amazônia, assim como no caso de Anapu.

Embora o núcleo de Anapu tenha sido originalmente constituído de forma espontânea, como mencionado nos parágrafos anterior, junto com a abertura da rodovia transamazônica, no projeto PIC – ALTAMIRA (1973) estavam previstas melhorias na infraestrutura urbanística. A justificativa que teve foi um esgotamento de terras disponíveis ao longo da rodovia. Por esse motivo, havia a necessidade de abertura de duas glebas Anapu e Iriri. Assim, esse aglomerado seria reestruturado como uma agropolis, dando suporte aos moradores da nova gleba Anapu. Para o projeto Anapu estava prevista a abertura de 234 km de estradas, sendo prevista a demarcação de 750 lotes na Gleba Anapu, com lotes de 100 ha. Nesse sentido, destaca-se que estava prevista a construção e o melhoramento de outros aglomerados que surgiram nesse trecho da transamazônica.

Há quantidade de estradas para ser abertas, é aproximadamente, 665 km de estradas na gleba Anapu. No referido projeto, descrevia-se a construção de duas agrópolis, uma miniagropolis e três agrovilas. O custo total do projeto Altamira seria de CR\$ 3.890.000,00, porém, no mesmo documento, destaca-se que o valor apresentado pela firma de execução era muito mais alto do que o previsto.

Para além da melhoria prevista nas infraestruturas da cidade e povoado aos redores, também estava previsto o auxílio financeiro de CR\$ 100,00 para transporte no caso de atraso no traslado Belém – Altamira. O projeto também previa o crédito de alimentação da seguinte forma: seria fornecido por família a base de CR\$ 248,00 para famílias com até cinco filhos e CR\$ 371,00 para famílias com seis ou mais filhos, mensalmente por seis meses. Outro crédito previsto também era o crédito ferramenta, que seria de CR\$ 187,00 por família (PIC-Altamira, 1973).

Para o núcleo urbano de Anapu estava previsto realizar uma estruturação de uma agrópolis, como rede de esgoto e água, construção de casa e infraestrutura para acomodar os

migrantes. Na gleba Anapu estavam previstas construções de Agrovilas com 12 casa de colonos, um galpão de apoio e quatro casas do tipo colono, em Belo Monte-Anapu. Porém, esses projetos nunca aconteceram de forma efetiva, como afirma Hebette, 2004, somente alguns formam implantados com orçamento e abaixo do planejado.

No trabalho de campo houve a aplicação de questionário com relatos de moradores antigos afirmando que o bairro centro foi estruturado pelo INCRA e algumas casa foram construídas por esse órgão público e que também se tinha uma antiga rede de esgoto construída por esse órgão. As casas, atualmente, não existem mais e o sistema de esgoto, mencionados nos relatos em campo, também foi desativado.

Após o esfriamento por parte do governo com o projeto de integração da Amazônia com o restante do país, a cidade de Anapu continuou sendo um pequeno aglomerado urbano sem infraestrutura. A partir da década de 1980, que foi marcado pela volta do processo democrático e às eleições livres e diretas, no Brasil, a Amazônia foi marcada com o período de criação de novos municípios, com a implantação de novas sedes administrativas, sendo também o período de maior crise econômica na transamazônica (Hebette, 2004).

Na década de 1980, o território de Anapu era pertencente ao município de Pacajá e Senador José Porfírio, sendo os problemas administrativos do núcleo urbano de Anapu resolvidos na sede municipal de Senador José Porfírio, que era distante e de difícil acesso, como é relatado na entrevista do Senhor Reis, que foi o primeiro prefeito do município de Anapu.

[...] tive um momento difícil que era sair daqui do 80 para Altamira a Vitória do Xingu num barquinho a Souzel, e naquela época só existia um barco 3 horas da tarde se chegasse 3:05 você só escutava só a zuadinha dele indo embora [...] (Entrevista com primeiro prefeito do município de Anapu, 21/06/2022).

A partir de 1988, as Assembleias Legislativas Estaduais passam a definir os critérios para a criação dos novos municípios, bem como o acompanhamento e a aprovação dos pleitos emancipacionistas. A estratégia muda a partir de 88 e se antes a estratégia era o Estado estar presente no território pelo governo federal, agora a estratégia de controle é a fragmentação do poder em escala menor. Assim, fragmenta-se o espaço e se aumenta os níveis de poder nessa escala espacial, ao mesmo tempo, transfere-se a responsabilidade que outrora era do governo Federal para o Municipal (Rocha, 2020).

Por essa mudança de estratégia política administrativa é que o município de Anapu é emancipado, mais precisamente em 1995, pela lei municipal nº 5.929, fruto do desmembramento dos municípios de Pacajá e Senador José Porfírio, sendo que a sua instalação

oficial ocorreu no dia 1 de janeiro de 1997, com a posse do primeiro prefeito eleito, o senhor Reis, eleito no pleito municipal de 03 de outubro de 1996.

O primeiro prefeito, o senhor Luiz dos Reis Carvalho Reis, prefeito entre 1997- 2000 concedeu uma entrevista sobre o processo de criação do município de Anapu e relatou que a criação do referido município foi muito difícil, pelo acesso às cidades sedes dos outros municípios que iriam perder terras para a criação de Anapu. No entanto, na legislação da época não se exigia muito para ocorrer o plebiscito, como é possível verificar no trecho da entrevista adiante:

Sim, eu precisamente eu não lembro, mas era umas 200 e pouco, e aquilo nós criamos dessa forma, lá morou alguém, naquele barraco de palha. Ah barraco de palha, lá morou alguém, mas não mora mais, constituía uma casa né, para você ter uma ideia tinha que ter posto de saúde e tinha que ter colégio ensino fundamental, tinha o colégio e tinha posto de saúde só que o posto de saúde ele tinha... meu Deus do céu não sei se atendia alguém lá sei que tinha ali, e depois ali nós usamos e criamos o maior hospital, aí nós usamos ele como um escritório da secretaria de cultura, parece que também não tinha, aí usamos lá então era isso, para criar o município precisava preencher os requisitos e preenchemos, parece que 5% se eu não me engano do eleitorado do município tinha também e isso fez com o que gerasse um mecanismo de criar o plebiscito, e o plebiscito passou a criar o município de Anapu, basicamente era isso, só isso que exigia não exigia mais nada [...] (Entrevista com primeiro prefeito do município de Anapu, 21/06/2022).

Como se pode observar na entrevista, a cidade de Anapu, quando foi emancipada, não tinha praticamente nenhuma estrutura, sendo que o seu núcleo urbano constituía um pouco mais de 200 eleitores. As únicas estruturas públicas que existiam era uma escola e um posto de saúde. A rodovia transamazônica era difícil de trafegá-la, pois não era asfaltada e no período do inverno amazônico podia se demorar dias para chegar à cidade mais próxima, no caso Altamira ou Pacajá, como é relatado pelo entrevistado.

Assim, podemos retornar a discussão que Leão (2010) faz, a respeito de que muitos aglomerados humanos são elevados a categoria de cidades, sem levar em consideração se esses espaços apresentam ou não características urbanas e contêm equipamentos mínimos para atender a população que nele reside. Muitos desses pequenos aglomerados são elevados à categoria de cidade, sem ser contemplados com recursos, permanecendo a precariedade dos serviços básicos, mesmo quando elevada para categoria de cidade. Outro fator relevante diz respeito à instabilidade de contingente populacional desses núcleos, pois há uma grande rotatividade de pessoas, o que não favorece para o investimento na infraestrutura urbana.

No caso da cidade de Anapu, assim como muitas da Amazônia, não recebeu o investimento que deveria, pois como mencionado no capítulo anterior, os projetos de integração não foram para frente. Devido à crise financeira, a execução desses projetos não foi feita da maneira que estava prevista. O que se teve foi investimento de forma pontual, mas muito abaixo do que estava previsto. Outro problema foi o valor orçado no projeto inicial, que era bem abaixo do valor real para desenvolver todo o projeto, pois no relatório de atividade do PIC-Altamira já indicava que o valor era muito inferior do que o necessário.

A abrangência desses projetos foi de curto alcance e de forma localizada, como: carro de transporte de mercadoria, alguns equipamentos de escritório, uma máquina de arroz, casa de farinha, recursos para implantação de hortas e experimentos de lavouras permanentes.

Hebette (2004, p.90) faz a seguinte afirmativa a respeito das consequências da crise para o para o PIC-Altamira:

Ao longo dos anos 1980, o Estado passou a se desinteressar da sua própria criatura, a colonização, os órgãos governamentais que tinham sido instalados nos anos 1970 se retiraram da área ou foram esvaziados. Essa retirada coincidia com o fim do crédito agrícola subsídio e com a queda brutal dos preços agrícolas no mercado internacional.

Este período foi o mais difícil para os moradores da região da transamazônica, pois a fronteira é abandonada pela Estado e o conflito é crescente, considerando que a disputa por terra se acentua ainda mais nessa região, com a ausência do Poder público. Assim, a cidade de Anapu é marcada pelo conflito com diferentes atores sociais, além disso, deve-se ressaltar que as doenças tropicais também eram comuns nessa região, como é relatado no seguinte trecho da entrevista:

Anapu lá fora as pessoas ver a cidade da malária e cidade pium, e a cidade do crime, já foi nesse tempo não tinha nada a ver com Anapu, mas tinha isso, negócio de madeiros se matava, o pessoal lá fora até hoje tem isso, mas mudou isso [...] (Entrevista com primeiro prefeito do município de Anapu, 21/06/2022).

Há a falta de assistência e a ausência do poder público em Anapu, que se destacou como uma cidade de conflitos, em que diferentes atores sociais competem pelo controle do território, ao mesmo tempo que doenças, como a malária e a dengue, assolam a região⁶. Como mostrado

⁶ Com o avanço da construção da rodovia Transamazônica, foi acompanhado por intensa migração e desmatamento, fatores que contribuíram significativamente para o aumento de doenças tropicais, como a malária. A retirada da cobertura florestal e a formação de áreas abertas criaram condições ideais para a proliferação de mosquitos vetores. Apesar de esforços do governo, incluindo borrifação de inseticidas e a instalação de postos de saúde, essas iniciativas não foram suficientes para mitigar os impactos sanitários. Adicionalmente, a censura

na entrevista com o primeiro prefeito do município, a percepção externa sobre o município ficou marcada pela violência e o conflito por terra e madeira.

Mesmo com a ausência do poder público de forma efetiva na região, a cidade de Anapu sobreviveu e se desenvolve, mantendo-se na rede urbana. O que fez essa cidade sobreviver à ausência de assistência, foi a luta das organizações e da sua população, pois essas lutavam para conseguir financiamentos e incentivos para desenvolver a economia da região. A estratégia do governo era transformar o território amazônico em um grande fornecedor de matérias-primas para o restante do mundo, os incentivos para essa região estavam relacionados à agricultura e à pecuária.

Assim, a cidade de Anapu sempre teve a sua economia ligada à agricultura, bem como à exploração de madeira e criação de gado de corte, que são os principais insumos incentivados para ser produzido na região. Essas atividades se desenvolvem entre fases: primeiro se tem a venda da madeira para os madeireiros e serrarias, depois vem o corte e a queima da floresta que sobrou, para a plantação da lavoura junto com capim e, posteriormente, a criação de gado.

Essa produção foi incentivada pelo próprio governo, pois no PIC-Altamira (1973) estavam previstos também incentivos para a produção de pimenta, milho, feijão, arroz e produção de gado leiteiro, bem como campos experimentais para a produção de soja e Algodão na área de abrangência do projeto de integração. Algumas produções como pimenta do reino teriam um número de 65 colonos beneficiados com o financiamento pelo banco do Brasil, selecionados pelo ACAR⁷ e outros receberiam mudas para plantio sem financiamento.

No quadro mais adiante, é possível observar a projeção que o projeto fazia em relação às culturas, áreas em Ha (hectare) a serem plantadas e as quantidades de sementes que estavam destinadas à plantação. O mesmo documento ainda relata que o desmatamento das áreas a serem plantadas deveriam receber financiamento pelo Banco do Brasil e ainda teriam assistência técnica no processo que seria de responsabilidade do INCRA.

imposta pelo regime militar dificultou a divulgação de informações sobre surtos e epidemias, limitando a conscientização pública e atrasando respostas mais eficazes às crises de saúde pública (Souza, 2015).

⁷ No Programa de Colonização Oficial do INCRA de 1981, o termo 'ACAR' não é explicitamente definido, mas pode-se inferir que se trata de um cadastro realizado pelo INCRA para monitorar os colonos que chegam à região da Transamazônica. Esse cadastro visava organizar e controlar a ocupação da área, garantindo a distribuição das terras e a implementação de políticas de assentamento para os migrantes que se estabeleceriam na região.

Tabela 1 – Culturas que seriam plantadas no projeto PIC – Altamira

Culturas	Área/HA	Quantidade de Sementes Utilizada
Arroz	4.000	105.000 Kg
Milho	4.000	80.000 Kg
Feijão	4.000	80.000 kg
Mandioca	400	100 ton.
Café	40	80.000
Cacau	80	140.000 sem
Pimenta	65	90.000
Banana	21.5	21.191 mud.
Algodão	400	13.000 Kg

Fonte: Adaptado de PIC-Altamira 73/74 (2024)

Como mencionado anteriormente, devido à crise financeira, a maior parte desses projetos não saíram do papel e o que se teve foram financiamentos de forma pontual, para alguns colonos selecionados, pelo Banco do Brasil e o BASA (Hebette, 2004). Muitos dos colonos que foram beneficiados com os financiamentos investiram na criação de gado de corte, embora muitos tenham recebido investimento para desenvolver outro tipo de atividade.

Os motivos para investimentos na agropecuária eram vários, pois ela era mais rentável e muitas lavouras que eram incentivadas pelo INCRA para plantio não se adaptavam ao solo desse trecho da transamazônica ou eram menos rentáveis que o gado, pois esse já tinha mais mercado do que as outras lavouras. Em entrevista com o Sr. Reis, quando questionado quais eram os principais motores da economia da cidade de Anapu, ele afirma ser a agricultura familiar e a produção de gado de corte, no início, e, atualmente, também, como é possível se observar em um trecho da entrevista mais adiante:

A agricultura familiar eu acredito que é um dos principais porquês. Por que ela está incluída em todo os segmentos, o cacau, o arroz produz pouco mais quem está lá na roça planta, o feijão enfim, até a pecuária mesmo né hoje quem tem um pouco de gado está incluído na pecuária também, então eu acho que a agricultura familiar está em primeiro lugar, aí depois que não seja em primeiro lugar mais e uma das fundamentais, e o cacau eu estou considerando tudo na agricultura familiar, aí vem a pecuária que também é uma das região mais fortes da pecuária, então tudo isso aí é ele que vem dando a sustentabilidade da região, e eu acho mais importante e isso aí a pecuária e a agricultura familiar (Entrevista com primeiro prefeito do município de Anapu, 21/06/2022).

Tais acontecimentos proporcionaram que a economia da cidade de Anapu desde o princípio fosse fortemente ligada à agricultura familiar e à produção de gado, como é possível verificar a partir das informações coletadas.

Por esse panorama, podemos afirmar que a cidade de Anapu, assim, como outras cidades que surgiram ao longo da rodovia transamazônica, no período de sua abertura, tiveram o seu desenvolvimento de ordem espontânea, tendo como principais agentes de desenvolvimento do núcleo urbano, à força da população migrante dessa região, que lutou para permanecer nela; e a igreja católica, através das comunidades eclesiais de base. As CEBs tiveram um papel fundamental, pois elas não só apenas promoveram a assistência religiosa, mas também se envolveram diretamente na luta pelos direitos dos colonos e incentivavam a prática de organização comunitária.

A luta da população emigrante e atuação das CEBs foram fundamentais para os desenvolvimentos e estabelecimento da cidade de Anapu como de outras cidades ao longo da Transamazônica, que cresceram e se moldaram de acordo com as necessidades urgentes da população local.

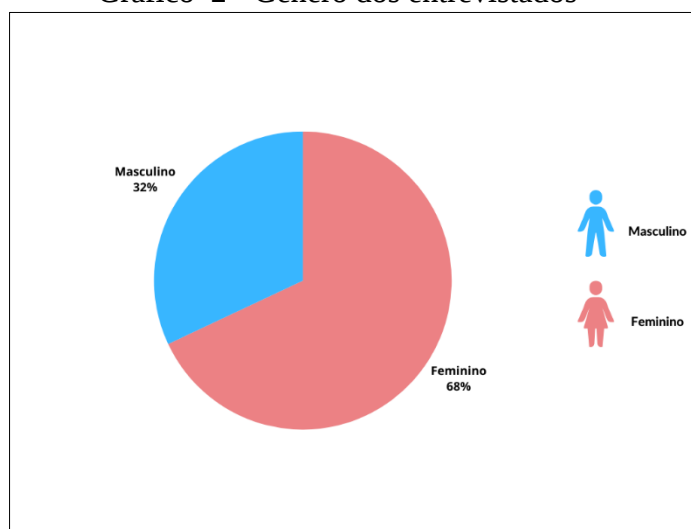
Embora a sobrevivência da cidade de Anapu tenha sido de muita luta, essa se expandiu e cresceu de forma desordenada, sem infraestrutura básica para de forma efetiva a entender a população que morava no núcleo urbano quanto a população moravam em lotes rurais próximos. O investimento que o governo fez, por intermédio do INCRA, na cidade de Anapu, ocorreu ainda quando ela era um pequeno povoado, sendo, portanto, insuficiente para que essa conseguisse suprir às necessidades da população local como uma agropolis. Assim, apesar dos esforços do Estado em controlar e planejar a produção do espaço através da estratégia do "urbanismo rural", os agentes e sujeitos locais desafiaram essa imposição, criando núcleos espontâneos.

3.2 Perfil dos entrevistados

Realizar a caracterização dos participantes das entrevistas de campo nos permitiu compreender o contexto social, cultural e econômico dos entrevistados, que possibilitou identificar o perfil dos participantes, assim com a percepção e os comportamentos em relação às questões apresentadas em campo. Desse modo, quando analisados os dados, sabemos qual é o perfil das pessoas entrevistadas que deram as respostas.

Nesse sentido, para a análise dos bairros da cidade de Anapu, foram entrevistadas 210 pessoas, sendo que 68% dos entrevistados foram do gênero feminino e 32% do gênero masculino. É possível verificar isso no gráfico, mais adiante. A média da idade dos entrevistados foi de 41 anos.

Gráfico 2 - Gênero dos entrevistados



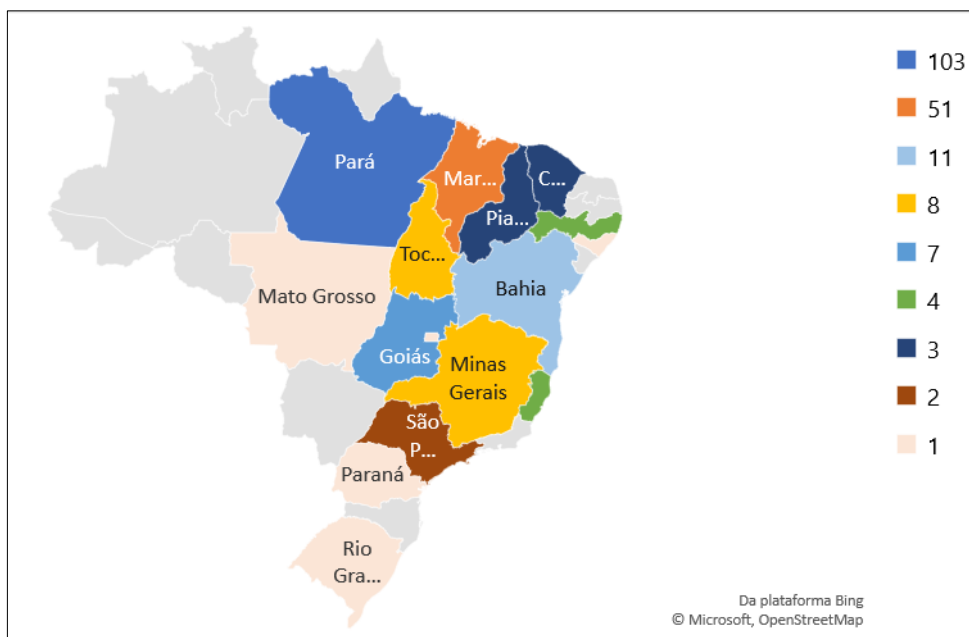
Fonte: Trabalho de campo (2023)

Com base nas informações apresentadas, no trabalho de campo se teve uma maior participação das mulheres do que de homens nas entrevistas, com uma média de idade de 41 anos, indicando que a amostra populacional do trabalho de campo é relativamente mais velha.

Outro ponto analisado foi saber a origem dos entrevistados e essa informação nos permite ter a percepção de que a sua origem influencia diretamente no padrão de resposta sobre o ambiente da cidade dos bairros. Ademais, isso nos ajuda a identificar se a cidade recebe muitos imigrantes e de quais regiões as populações se deslocam para a cidade de Anapu. Assim, proporciona-se uma compreensão mais profunda das dinâmicas sociais, culturais e demográficas, que moldam o ambiente urbano.

Nesse sentido, em uma entrevista de campo foi perguntada a origem dos entrevistados moradores da cidade de Anapu. Dos 209 participantes que responderam a essa pergunta, 106 afirmaram ser de diferentes estados do Brasil e somente um entrevistado afirmou ser de outro país, Honduras. Mais adiante, é possível verificar a Figura 11, que apresenta a proporção dos estados que tem o maior número de migrantes para a cidade de Anapu, informados pelos entrevistados.

Figura 3 - Origem dos entrevistados que são moradores da cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

O estado que tem uma maior proporção de pessoas entrevistadas foi o estado do Pará, com 103, sendo que a cidade que mais aparece é Altamira, com o total de 23 pessoas. Em segundo, aparece o próprio município de Anapu com 18 pessoas. As outras 62 pessoas são de diferentes cidades do estado do Pará. O segundo estado que tem o maior contingente de pessoas na cidade de Anapu é o Maranhão e a cidade deste estado que mais aparece é Imperatriz, com quatro pessoas afirmando ser de lá.

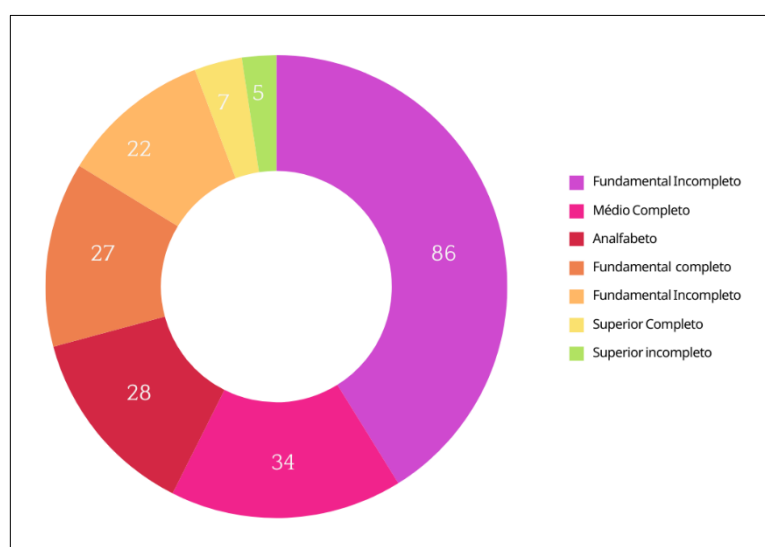
O terceiro estado que aparece com maior frequência a Bahia, com 11 entrevistados. Os estados de Tocantins e Minas Gerais aparecem com oito entrevistados, sete são do estado de Goiás, quatro pessoa dos estados do Espírito Santos e Pernambuco, três Piauí e Cerará, São Paulo com dois entrevistados e os demais estados de Mato Grosso, Alagoas, Rio Grande do Sul, Paraná e Distrito Federal apresentam um entrevistado em cada.

As informações apresentadas nos revelam que a maior parte dos sujeitos entrevistados são de fora do município que migraram para a cidade em análise, sendo que a maior porcentagem é migrante de outra cidade, Altamira, do estado do Pará, a cidade intermediária mais próxima do município de Anapu. Outra cidade que se destaca na quantidade de contingente populacional que emigrou para a cidade de Anapu foi a cidade de Imperatriz do Maranhão. Essa informação nos indica que a cidade de Anapu tem influência significativa dessas duas cidades.

Como observado, o maior percentual de entrevistados é de migrantes. Tal informação se justifica por se tratar de uma cidade relativamente recente e surgida a partir do incentivo de povoamento na Amazônia, na década de 1970, por incentivo do governo federal.

Outro aspecto investigado durante o trabalho de campo foi a escolaridade dos entrevistados. Com a resposta, foi possível verificar os padrões educacionais e até que etapa os entrevistados conseguiram acessar o ensino. Isso possibilitou, também, uma compreensão mais profunda do contexto educacional dos participantes, permitindo uma análise mais rica das respostas coletadas durante a pesquisa. Assim, das 210 pessoas entrevistadas, 209 responderam a essa pergunta e um entrevistado se negou a dar essa informação. Mais adiante, é possível verificar o Gráfico 3 com as respostas dos entrevistados.

Gráfico 3 – Nível de escolaridade dos entrevistados



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Como pode ser verificado no Gráfico 3, a maior porcentagem dos entrevistados afirmou ter o ensino fundamental incompleto, com 86 respondentes para essa questão. A segunda maior frequência de resposta quanto à escolaridade foi possuir o Ensino Médio completo, com 34 afirmando ter esse grau de escolaridade.

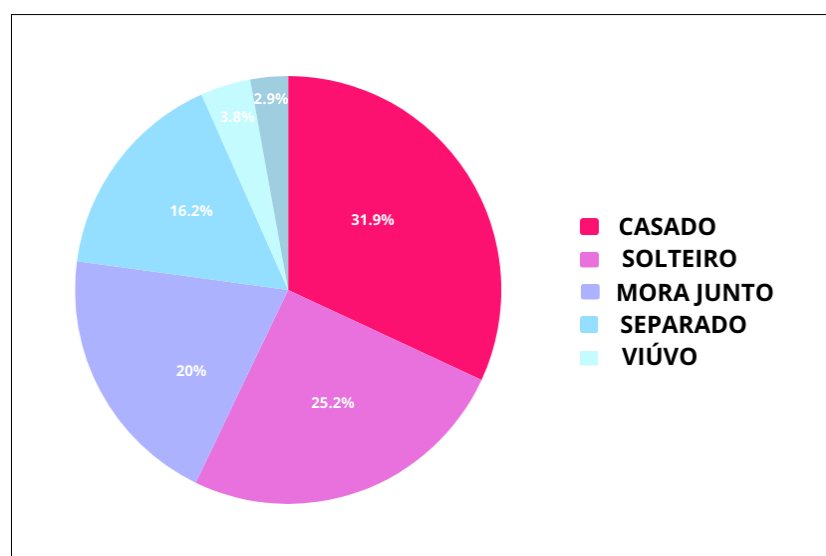
Em terceiro lugar, 28 indicam ser analfabeto e nunca ter frequentado uma escola. 27 pessoas afirmaram que têm o Ensino Fundamental completo. Essa resposta foi a quarta maior com frequência. Em quinto lugar, os entrevistados indicaram ter o Ensino Fundamental incompleto, com 22 entrevistados indicando essa resposta. Com uma menor frequência, foi

indicado como grau de escolaridade o ensino superior. Somente sete responderam ter o ensino superior completo e cinco indicaram ter o ensino superior incompleto.

Com base nas informações acima, podemos afirmar que o trabalho de campo se deteve a uma diversidade de pessoas com diferentes níveis educacionais participando das entrevistas. Entretanto, observa-se que a maior parte dos entrevistados apresenta um menor grau de escolaridade. Isso pode indicar dificuldade de acesso ou continuidade nos estudos na cidade de Anapu.

Outro ponto investigado foi o estado civil dos entrevistados, para ajudar a compreender o perfil dos sujeitos participantes, podendo, assim, entender o padrão e a estrutura familiar deles. Nesse sentido, foi perguntado sobre o estado civil dos participantes e a pergunta havia resposta pré-estabelecidas, como: Casado, solteiro, mora junto, separado, viúvo (a) e um campo para “outro” se o estado civil não se encaixasse em nenhuma das alternativas anteriores. Para essa pergunta, obtivemos 210 respostas. Mais adiante se tem o Gráfico 4 ilustrando a proporção das respostas obtidas.

Gráfico 4 – Estado Civil dos entrevistados



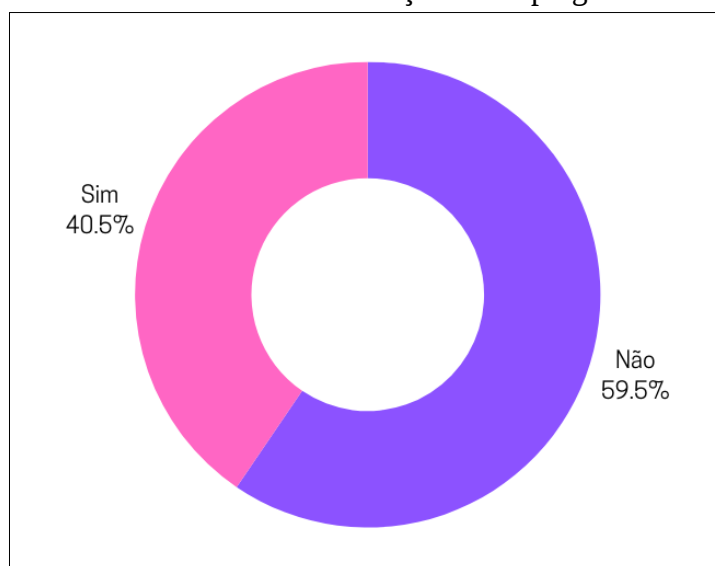
Fonte: Trabalho de campo (2022)

Entre os entrevistados, a maioria, 67, afirmaram ser casado, no cartório. A segunda resposta mais comum foi solteiro, com 53 pessoas indicando essa condição. 42 entrevistados afirmam morar junto, sem formalização civil, enquanto 34 declaram estar em união estável. Oito entrevistados afirmaram ser viúvo e seis separados.

Outro aspecto investigado era se os entrevistados estavam trabalhando e em qual tipo de trabalho estava desenvolvendo, com o objetivo de descobrir a fonte de renda das famílias

entrevistadas. Nesse sentido, tal investigação foi realizada em duas perguntas. A primeira era se o entrevistado estava trabalhando atualmente. Se a resposta fosse positiva, perguntava-se em que tipo de trabalho. Para essa pergunta, obtivemos 210 respostas e a proporção delas está ilustrada no gráfico mais adiante.

Gráfico 5 - Situação de emprego

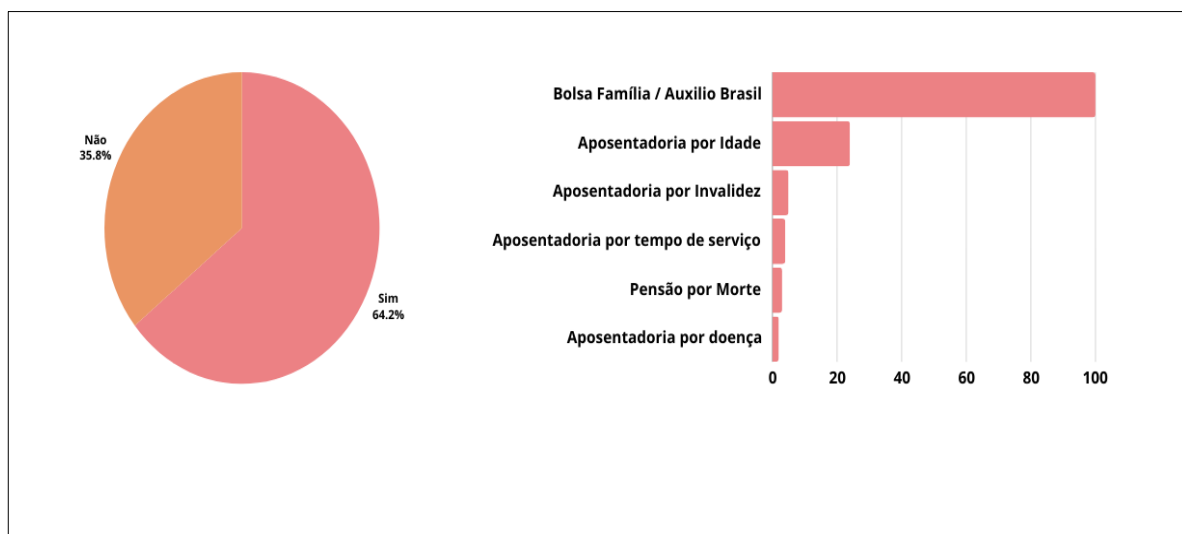


Fonte: Trabalho de campo (2022)

125 entrevistados afirmaram que não estavam trabalhando e 85 mencionaram está trabalhando. Observa-se, nesse sentido, que a maioria dos entrevistados não trabalhava. Os trabalhos desenvolvidos pelos entrevistados foram variados, pois havia pessoas que se identificava como dana de casa, diarista, dono de bar, carpinteiro, servente pedreiro, agricultor, vigilante, auxiliar administrativo, operador de britador, entre outros tipos de serviços. O que mais se destacou foi serviços domésticos e agricultura, seja trabalhando como diarista ou no próprio lote.

Ainda sobre a renda das famílias, foi questionado se recebiam algum benefício do governo e se sim, qual benefício recebia. Para essa pergunta, obtivemos o total de 204 respostas, sendo que seis entrevistados não quiseram responder. Mais adiante, é possível analisar dois gráficos, que ilustram a proporção das informações obtidas em campo. O gráfico de rosca apresenta a proporção dos entrevistados que responderam se recebiam ou não benefício do governo e o gráfico de barras representa que tipo de benefícios os entrevistados recebiam.

Gráfico 6 – Situação de Recebimento de algum tipo de benefício do governo



Fonte: Trabalho de campo (2022)

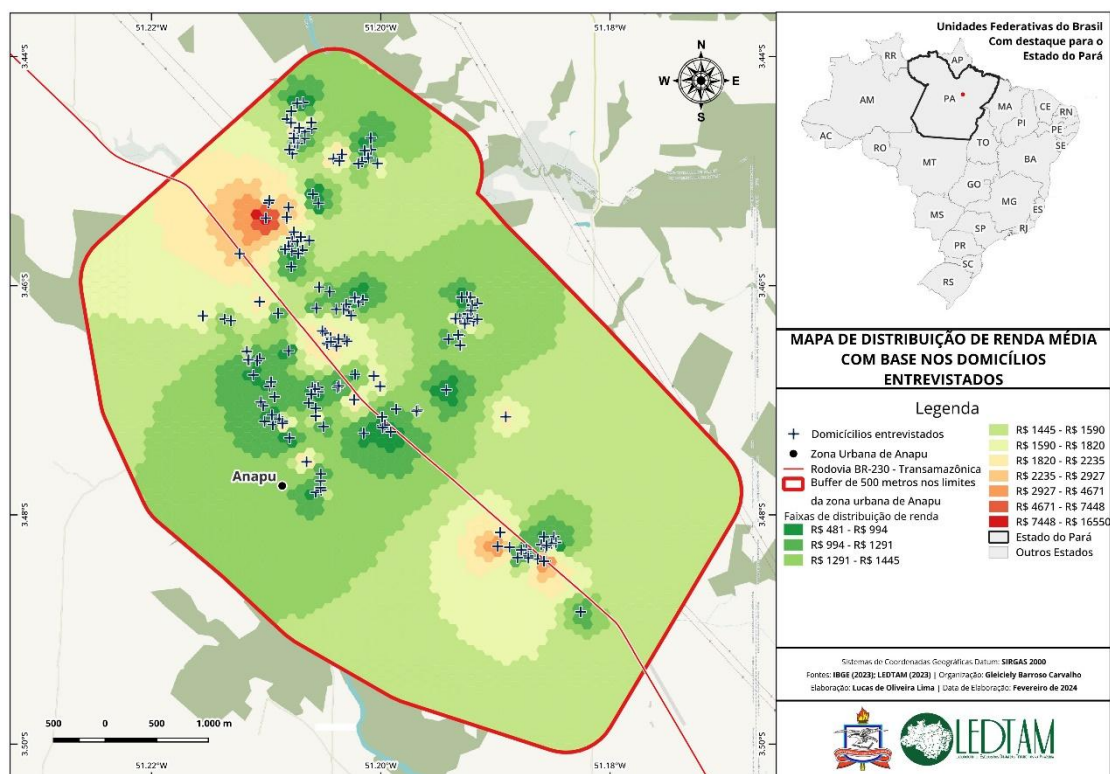
Entre os 204 entrevistados que responderam sobre o recebimento de benefícios do governo, 131 afirmaram que recebiam benefício, enquanto setenta e três disseram não receber. Dos entrevistados que relataram receber benefícios, 100 entrevistados afirmaram receber o Bolsa Família/Auxílio Brasil. 24 afirmaram receber aposentadoria por idade, cinco aposentadoria por invalidez, quatro por tempo de serviço, três pensão por morte e dois aposentadoria por doença.

Destaca-se que o valor médio recebido dos benefícios foi de R\$ 637,00. Ademais, foi questionada quantas pessoas eram geradoras de renda na família e a resposta média por família foi de uma pessoa. A quantidade de pessoas que moravam na residência varia muito, pois nas entrevistas havia núcleos familiares constituídos por somente uma pessoa, enquanto havia famílias constituídas por até 12 pessoas morando na mesma residência.

Em campo, também foi questionado o valor médio da renda das famílias mensal e a média total da renda das famílias entrevistadas foi de R\$ 1.725,86. A partir dessas informações, foi construído um mapa da renda média dos domicílios da cidade de Anapu.

Considerando as informações coletadas, foi realizada uma projeção da renda média dos moradores da cidade de Anapu. Essa projeção possibilita estimar as áreas com maior concentração de renda. No mapa a seguir, é possível identificar essas áreas: as zonas com menor concentração de renda estão representadas em verde escuro, enquanto as áreas com maior concentração de renda estão em vermelho.

Mapa 5 - Distribuição de renda média com base nos domicílios entrevistados



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Observa-se no Mapa 5 que as áreas que têm maior concentração de renda estão localizadas próximas à rodovia, pois essas áreas são as mais antigas da cidade. Na medida em que vai se afastando do centro da cidade, a renda também vai diminuindo. Observa-se que as áreas que têm a maior concentração são em pequenos pontos específicos em vermelho. Uma maior proporção de renda, segundo a estimativa no mapa, é entre R\$ 1.290,00 e R\$ 1.445,00

Tal estimativa de renda é baixa se levarmos em consideração as informações anteriores, que indicam, por exemplo, a quantidade média de moradores por residência. A quantidade de pessoas por casas varia muito, porém, a quantidade indicada mais vezes foi de cinco pessoas por residência.

Com base nas informações fornecidas, podemos concluir que o público participante foi do público feminino, com uma média de idade relativamente alta. A origem dos entrevistados teve uma proporção significativa de migrantes, principalmente de Altamira do Pará, sendo essa cidade média mais próxima da cidade de Anapu e Imperatriz, no Maranhão, indicando a influência dessas localidades na demografia de Anapu.

Quanto à escolaridade dos entrevistados se tem uma diversidade de níveis educacionais entre os entrevistados, porém se tem uma maior predominância de pessoas com o Ensino Fundamental incompleto, o que indica que a maior porção dos entrevistados tem um baixo nível

de escolaridade. No que tange ao estado civil dos entrevistados, tiveram diferentes estruturas familiares, sendo que o casamento civil foi a condição mais comum, seguido por solteiros e união estável.

A maioria dos entrevistados se encontravam em situação de desemprego, sendo as profissões elencadas variadas. Os principais serviços que se destacaram nas entrevistas foram domésticos e serviços ligados à agricultura (com diarista, vaqueiro, dono de lote, entre outros). A maioria dos entrevistados era de recebedores de benefícios do governo, sendo o principal o Bolsa Família/Auxílio Brasil e muitos entrevistados o consideravam como a principal fonte de renda, pois afirmava que era uma renda mais segura.

No que tange à análise da renda média dos domicílios, foi possível observar que a área com maior concentração de renda está localizada nas partes mais antigas da cidade e quanto mais vai se afastando do centro a renda vai diminuindo.

De forma geral, podemos indicar que o maior público participante da pesquisa de campo foram mulheres, com idade média de 40 anos, casadas, com baixo nível de escolaridade, migrante, desempregada e que tem como principal fonte de renda o benefício social o Bolsa Família/Auxílio Brasil.

3.3 A forma da cidade de Anapu: caracterização dos bairros e a tendência de expansão da cidade

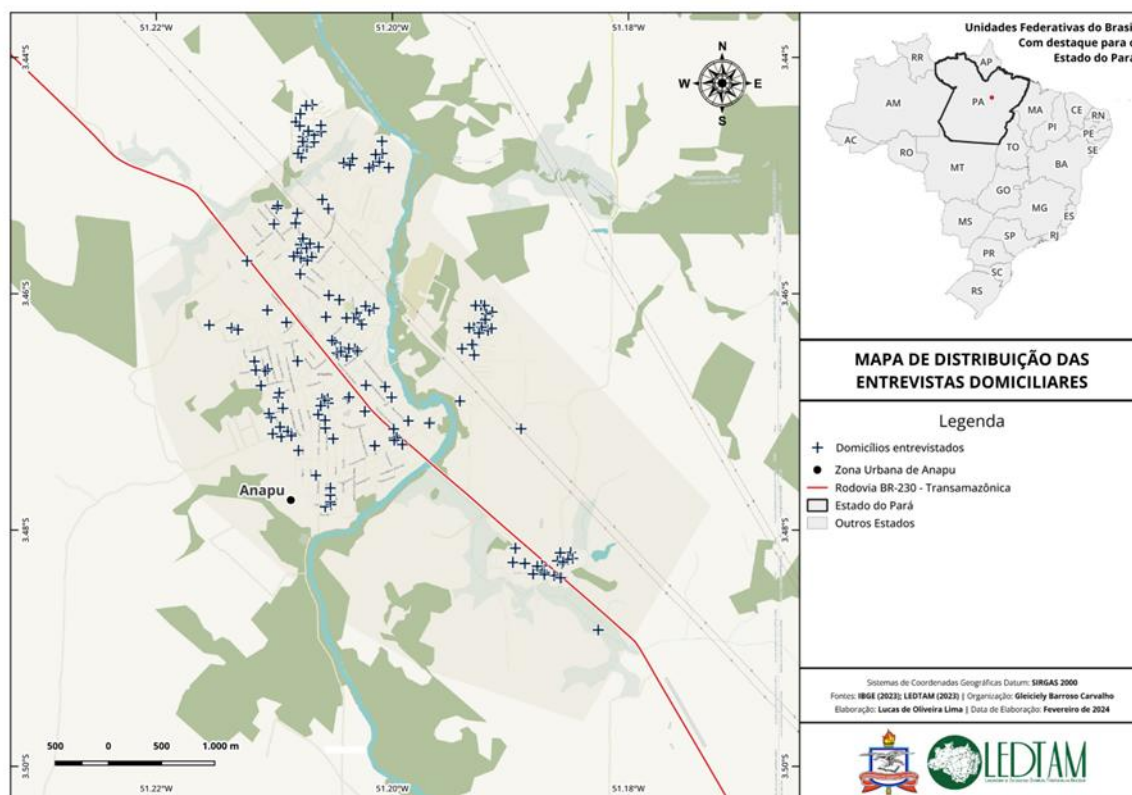
Neste tópico se tem por objetivo apresentar a tendência de expansão da malha urbana da cidade de Anapu, apresentando os seus padrões de crescimento. Busca-se realizar uma caracterização dos bairros, a partir da percepção dos moradores da cidade, de como foram construídos os bairros da cidade, bem como a disponibilidade de infraestruturas urbanísticas.

Para tal análise, foram aplicados formulários nos bairros da cidade. Assim, foram escolhidos os bairros mais antigos, localizados no centro da cidade, e os bairros mais novos, que ficam às bordas da malha urbana da cidade. Para a análise da expansão da malha urbana, foi construído um mapa da evolução dessa malha, tendo como escolha o período que vai de 1997, ano da sua emancipação do município e elevação do núcleo à categoria de cidade, até 2023, com análises escalonadas de dez em dez anos. Ademais, foi construído um mapa de cobertura e uso do solo do município para se verificar o tipo de uso do solo antes e depois de sua emancipação.

No mapa 06 adiante, é possível observar a distribuição geográfica da aplicação dos 210 formulários nos domicílios da cidade. No questionário, continham perguntas abertas e fechadas

(apêndice I), com o objetivo de compreender se o entrevistado conhecia o histórico de construção do seu bairro e qual infraestrutura urbana ele tem disponível, atualmente, além de se buscar descobrir o perfil das pessoas residentes na cidade de Anapu.

Mapa 6 - Mapa da distribuição das entrevistas domiciliares



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Nesse mapa 06 observa-se que se tentou aplicar os formulários de forma mais homogênea possível na cidade, para se ter uma maior representatividade. Mais adiante, tem-se um quadro com a quantidade de formulários aplicado por bairro. Destaca-se que em alguns bairros foi difícil conseguir aplicar os formulários e, por esse motivo, não há uma padronização de quantidade de aplicação de formulário por bairro.

Tabela 2 – Quantidade de questionários aplicados nos bairros na cidade de Anapu

BAIRRO APLICADOS FORMULÁRIOS	QUANTIDADE
IMPERATRIZ	21
BACANA (AMAZONAS)	31
NOVO HORIZONTE	21

VILA ACROLINA (VILA MUCURA)	22
ALTO BONITO	22
SÃO LUÍS	28
NOVO PANORAMA	16
CENTRO	12
BEIRA RIO	16
JARDIM PARANÁ	5
DANTE	4
NÃO INFORMADO	7
PORTAL DO SOL	3
BAIRRO DA PAZ	2
TOTAL	210

Fonte: Trabalho de campo (2022)

É importante destacar que Acrolina não é, necessariamente, um bairro da cidade de Anapu. Essa é uma vila que fica próxima à cidade, a menos de dois quilômetros, em que moradores dos bairros novos e afastado do centro da cidade que não têm acesso a serviços básicos, como posto de saúde e educação, vão a essa vila para acessá-los. Alguns dos entrevistados afirmaram que é mais fácil e rápido conseguir acessar esses serviços pela vila do que pelo centro da cidade.

A vila Acrolina se desenvolveu de forma espontânea devido a duas serrarias que se instalaram nas proximidades. Assim, um dono de lote rural que ficava próximo às serrarias começou a parcelar o seu lote e vender como chácaras para os trabalhadores das serrarias, pois era mais fácil morar na vila do que ir todos os dias e voltar para cidade de Anapu. Os moradores relataram que a vila ficou esquecida e muitas famílias foram embora depois da desativação das serrarias, porém, em 2021, começou o fluxo de pessoas voltando a morar na vila, devido à Usina Hidrelétrica de Belo Monte, que estava sendo construída e a empresa construtora instalou a sua subsidiária na vila. Por esse motivo, muitos serviços que foram desativados na vila agora voltaram a funcionar e os moradores relatam que o aluguel é mais barato na vila do que na cidade de Anapu. Mais adiante, é possível observar um mosaico de fotografias aéreas da vila Acrolina.

Fotografia 5 - Vila Acrolina



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Nas imagens anteriores (fotografia 5), é possível observar que a vila, assim como a cidade de Anapu, cresceu ao redor da rodovia transamazônica. Ademais, podemos verificar a estrutura da firma que estava construindo o linhão nesse trecho da transamazônica fotografia A e C, bem como uma madeireira que ainda funciona perto da vila, Fotografia B e D. Nas fotografias (06) a seguir (A e B), é possível observar as estruturas que a população da cidade que mora mais afastada do centro da cidade busca usufruir.

Fotografia 6 – Posto de Saúde e a Escola da Vila Acrolina



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Pode-se observar nas duas imagens anteriores que a vila não possui estruturas modernas e que elas estão sucateadas. Percebe-se também que as ruas de dentro da vila Acrolina não possuem asfalto ou saneamento básico. O seu crescimento ocorre de forma desordenada,

avanzando para dentro das antigas áreas de pastagem e ao redor da rodovia. Com o crescimento da cidade de Anapu e com o asfaltamento da rodovia transamazônica, a vila Acrolina se tornou um “bairro” afastado da cidade, pois o acesso à cidade ficou facilitado e o custo de vida na vila é mais barato do que na cidade, segundo os entrevistados.

No contexto apresentado sobre a vila Acrolina, a introdução de novos objetos e estruturas transformam, drasticamente, a dinâmica do espaço. Anteriormente quase desativada, a vila experimenta um renascimento com a chegada da empresa construtora do linhão⁸, aumentando a sua relevância dentro do cenário em que está inserida. Isso se deve, em parte, aos serviços que agora oferece, tornando-se um ponto vital para a crescente cidade de Anapu e suprimindo a falta de serviços básicos nos bairros mais distantes. Essa mudança redefine a relação entre a cidade e a vila, criando uma interdependência que antes não existia.

A discussão em tela corrobora para o argumento de Santos (2012), afirma que a ideia de que os objetos, ao se inserirem em determinados espaços, no caso a vila Acrolina na construção do linhão, modificam não apenas a paisagem física, mas também a dinâmica social, dando novos sentidos e significados para espaços que antes tinha outras funções e formas. Observe a fotografia 7 para ver a Vila Acrolina e sua organização espacial em torno da rodovia Transamazônica.

⁸ O termo ‘linhão’, refere-se a uma linha de transmissão de energia elétrica de alta voltagem, responsável por transportar eletricidade de fontes geradoras, como usinas hidrelétricas, até subestações e centros de distribuição em áreas mais distantes ou de difícil acesso. As linhas de transmissão são compostas por torres de sustentação e cabos condutores. Essas linhas operam em tensões elevadas para otimizar o fluxo de energia ao longo de grandes distâncias, sendo posteriormente convertidas para níveis adequados ao consumo final.

fotografia 7 – Uma visão panorâmica da Vila Acrolina, capturada do alto, mostrando toda a extensão da comunidade e a transamazônica.

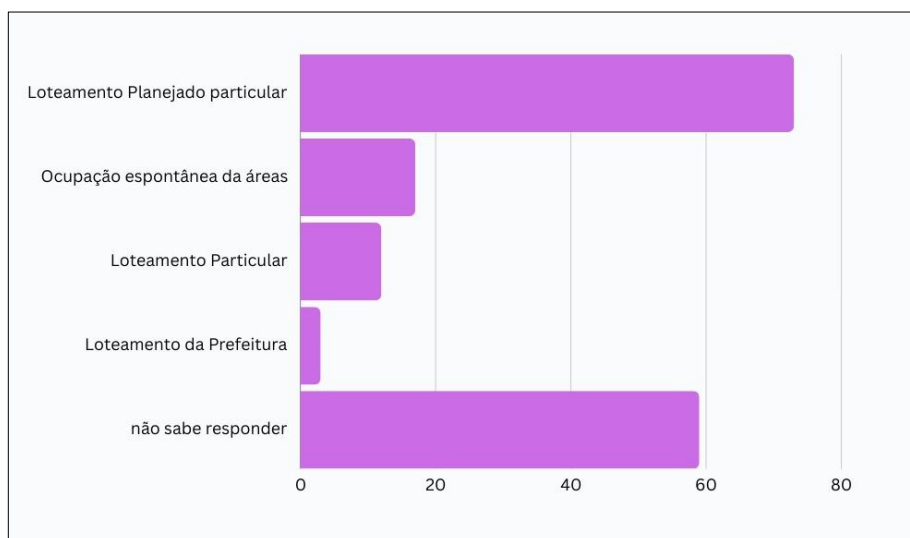


Fonte: Trabalho de campo (2024)

No mosaico de fotos, observa-se como a Vila Acrolina expande sua malha urbana em torno da rodovia Transamazônica. Nota-se que a única área asfaltada é a própria rodovia. A foto B destaca a madeireira em pleno funcionamento, instalada na vila. A foto D ilustra a distância entre a vila e a cidade de Anapu. Em todas as fotos, chama atenção o solo com pouca ou nenhuma vegetação, predominando pastagens.

Assim como se buscou verificar a história de construção da vila Acrolina, procurou-se, de maneira mais abrangente, descobrir como (ou qual) a tendência de surgimento dos bairros da cidade de Anapu, a partir da percepção dos moradores. Pela resposta dos entrevistados, foi possível verificar qual é a tendência de surgimento dos novos e antigos bairros. Para obter tal resposta, foi perguntado se os entrevistados conheciam a história de construção do seu bairro e se sim, como ele surgiu. Poderia se responder com: loteamento planejado particular, ocupação espontânea, loteamento particular, loteamento da prefeitura e não soube responder. Ademais, se tivesse outra resposta, poderia ser preenchida no campo outra resposta. Para essa pergunta, todos os 210 entrevistados responderam na seguinte proporção, como se observa no gráfico mais adiante.

Gráfico 7 – Origem dos bairros da cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Como mostrado no Gráfico 7, 73 pessoas responderam que o seu bairro é de origem planejada particular. Essa quantidade de resposta é justificada por ter ocorrido no bairro do Bacana (ou Amazonas), em que tivemos um maior número de entrevista. Esse é um bairro particular planejado. A segunda maior quantidade de resposta relatou não saber a origem do surgimento do bairro, com o total de 59 respostas. Em terceiro lugar, com 17 respostas, assinalaram que o bairro teve origem a partir de ocupação espontânea. Em quarto lugar, houve 12 respostas de loteamento particular, destacando-se que essa resposta era dada por entrevistados que não consideravam que o loteamento teve qualquer planejamento por parte do dono.

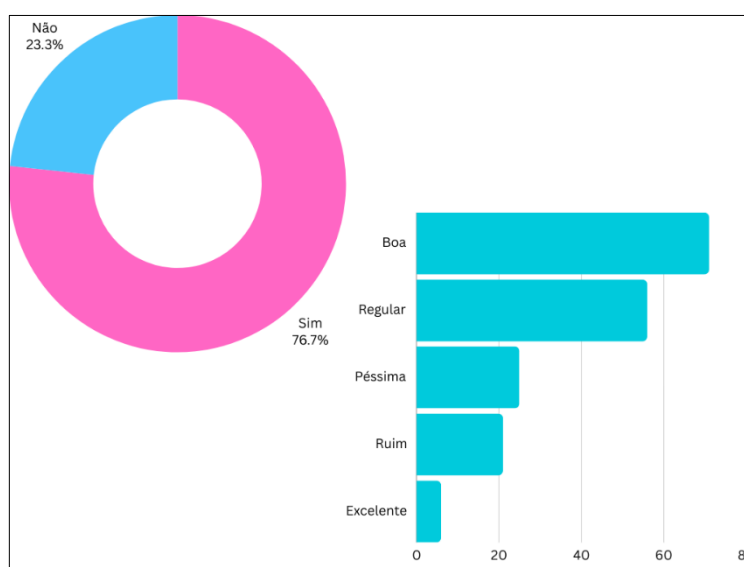
Essas informações nos revelam que os entrevistados têm diferentes percepções sobre o surgimento dos bairros da cidade de Anapu, destacando a prevalência da percepção de que o bairro é de origem planejada, seguida pela falta de conhecimento sobre a sua origem, ocupação espontânea e loteamentos particulares.

Durante o trabalho de campo, constatou-se que a maioria dos bairros urbanos da cidade de Anapu se originou a partir de loteamentos particulares. Terrenos rurais foram parcelados em lotes urbanos e vendidos sem qualquer estrutura urbana inicial. Posteriormente, esses loteamentos foram incorporados à malha urbana da cidade pela prefeitura e receberam infraestrutura urbana.

No que diz respeito à estrutura urbana dos bairros e acesso aos serviços básicos, como asfalto, iluminação pública, saneamento básico (água tratada e rede de esgoto), escola pública, posto de saúde e segurança, obtivemos diferentes tipos de resposta para o fornecimento desses serviços.

No que se refere à iluminação pública, foi perguntado se existia iluminação pública e se sim, qual era a qualidade de distribuição desse serviço, em uma escala de excelente a péssimo. Para a primeira pergunta, obtivemos 210 respostas. 161 entrevistados responderam que há iluminação na sua rua e bairro, enquanto 49 mencionaram não existir iluminação pública. Para os entrevistados que responderam de forma positiva que havia iluminação pública, era feita a segunda pergunta sobre a qualidade da iluminação no bairro. Mais adiante, é possível verificar os gráficos de rosca e barras, que representam as informações mencionadas.

Gráfico 8 - Iluminação publica



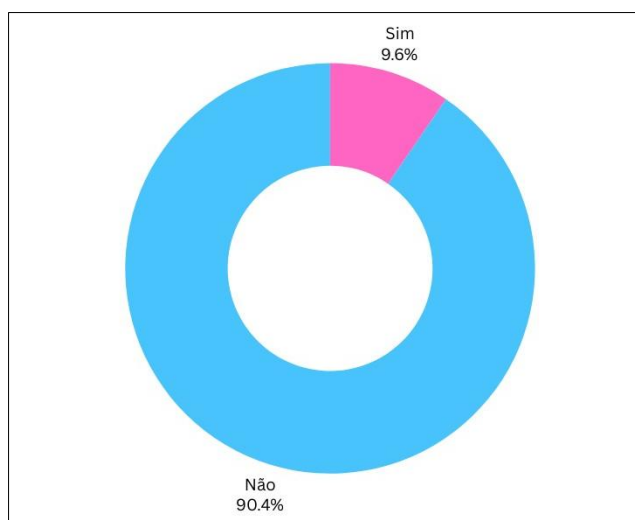
Fonte: Trabalho de campo (2022)

No que se refere à qualidade da iluminação pública dos seus bairros, em uma escala de excelente a péssimo, 31 não deram resposta a essa pergunta. 71 pessoas afirmaram que a condição de iluminação pública é boa, 56 consideram regular, 25 assinalaram péssima, 21 ruim e somente seis consideram excelente a iluminação pública do seu bairro.

A percepção da qualidade da iluminação pública, de maneira geral, dos residentes (entrevistados) da cidade de Anapu, revela que uma parte significativa dos entrevistados está satisfeita com a iluminação nos seus bairros. Em segundo lugar, 56 pessoas avaliaram como regular. Isso sugere que, embora haja iluminação pública, esses entrevistados não estão completamente insatisfeitos, porém essas pessoas acham que a iluminação pública dos seus bairros pode ser melhorada. De maneira geral, os dados mostraram que há uma variedade de opiniões sobre a qualidade da iluminação pública, na cidade de Anapu, com a maior parte satisfeita e com uma parcela considerável neutra.

No que tange à pavimentação das ruas na cidade de Anapu, tivemos como respostas, o que pode ser conferido nos gráficos mais adiante, que praticamente não há pavimentação na cidade de Anapu. Ademais, no período em que o trabalho de campo foi realizado, as áreas que tinham asfalto ficavam localizadas na parte central da cidade (na área da rodovia), na medida que se vai afastando do centro da cidade, se via o aumento da precarização do asfalto, mesmo nos bairros intitulados particulares planejados.

Gráfico 9 – Pavimentação dos bairros da cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

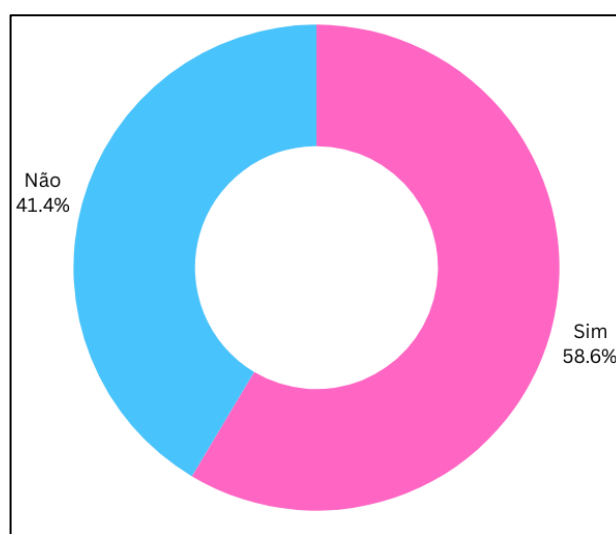
No gráfico anterior (gráfico 9), tem-se a quantificação das respostas dos entrevistados no que tange à pavimentação dos bairros da cidade em análise. O gráfico de rosca representa as respostas sim e não para a pergunta se o seu bairro possuía asfalto. Para essa pergunta, obtivemos 201 respostas. 190 pessoas responderam não possuir pavimentação no seu bairro e somente 20 entrevistados responderam possuir. Dos 20 entrevistados, quando perguntado sobre a qualidade do asfalto se obteve a seguinte proporção: 12 responderam péssimo e oito responderam que consideravam bom.

Essa informação revela que há uma carência de infraestrutura asfáltica em muitas áreas da cidade de Anapu, pois esse tipo de infraestrutura não está amplamente disponível na cidade como um todo. No que tange à qualidade do asfalto, há uma inconsistência na qualidade da pavimentação, pois 12 pessoas consideram péssimo e somente oito consideram boa, o que significa que há áreas que receberam uma melhor pavimentação. Assim, podemos concluir que há uma ausência de asfalto nos bairros da cidade de Anapu, principalmente nas áreas mais afastada do centro e que se tem opiniões divergentes sobre a qualidade da pavimentação. A cidade como um todo tem uma demanda significativa na melhoria da pavimentação, tanto no

que concerne à expansão da cobertura quanto na qualidade do material utilizado, bem como na própria manutenção.

A disponibilidade de atendimento médico, de unidades de postos de saúde distribuídas nos bairros, também foi questionada aos entrevistados. Em campo, obtivemos 210 respostas para essa pergunta, com 123 entrevistados respondendo afirmativamente para essa pergunta e 87 indicando que não havia posto de saúde no seu bairro, mas que há em bairros vizinhos. Tais informações podem ser verificadas no gráfico de rosca 10, mais adiante.

Gráfico 10 – Unidade de Saúde básica nos bairros da cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Mediante os dados apresentados, pode-se tirar algumas conclusões: há uma presença relativamente ampla desse serviço de saúde na cidade, pois a maioria dos entrevistados afirmou que há um posto de saúde no seu bairro. Porém, uma parcela significativa dos entrevistados indicou que não se tem posto de saúde nos seus próprios bairros, mas que estão disponíveis em bairros próximos. Isso nos releva uma falta de acesso direto aos serviços de saúde em algumas localidades específicas da cidade de Anapu.

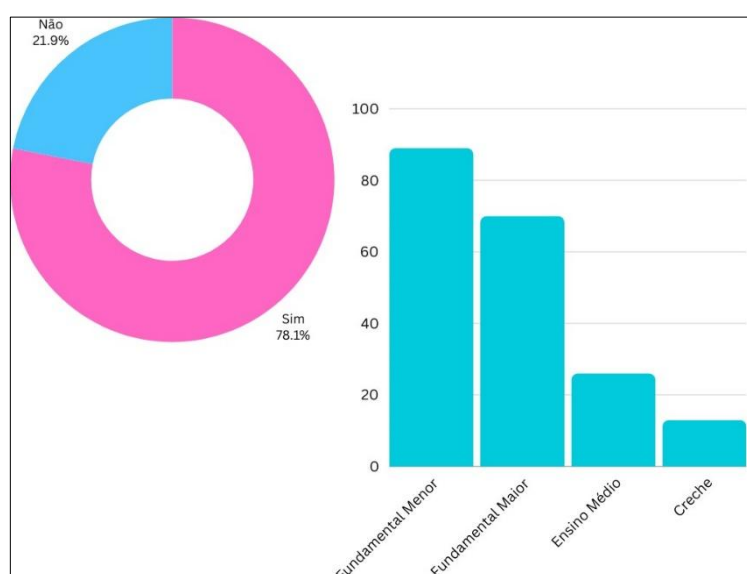
Nesse sentido, podemos afirmar que, na cidade Anapu ainda há uma discrepância entre os bairros na questão de distribuição de posto de saúde, levando os moradores dos bairros que não possuem a buscarem atendimento nos mais próximos que tenham posto de saúde. Isso sugere que há uma desigualdade na distribuição geográfica desse tipo de serviços de saúde na cidade.

Outro serviço investigado quanto à disponibilidade na cidade de Anapu foi a educação. Durante as entrevistas de campo, os participantes foram questionados sobre a existência de escolas nos seus bairros, bem como sobre até que nível de ensino era fornecido nas escolas. Nos

gráficos mais adiante, é possível observar a proporção das respostas. Em um universo de 210 respostas, 164 responderam que há escola no seu bairro, enquanto 46 responderam que não tem escola no bairro que reside.

Dos 164 entrevistados, somente 155 sabiam até que nível escolar era fornecido nas escolas do seu bairro. Para se obter a informação de até que nível escolar é oferecido nas escolas, foi utilizada a pergunta de múltiplas escolhas, podendo dar mais de uma resposta. Assim, obtivemos a seguinte proporção: 89 entrevistados afirmaram que as escolas fornecem o Ensino Fundamental I, que vai do primeiro ano até o quinto ano, 70 afirmaram ter do Ensino Fundamental II, que vai do sexto ano até o nono ano. Somente 23 afirmaram que tem o Ensino Médio e 13 afirmaram que a escola tem creche. Tais informações estão ilustradas nos gráficos mais adiante.

Gráfico 11 – Quantidade de escola e nível de ensino oferecidos nos bairros da cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

As informações fornecidas nos revelam que há uma cobertura razoavelmente amplas de escola na cidade, no entanto, ainda há lacunas na acessibilidade educacional para alguns moradores. Outro ponto interessante é que os moradores entrevistados que tinham escola nos seus bairros sabiam até que série era oferecida nessas escolas, o que sugere um certo nível de consciência e informação dos moradores em relação aos níveis educacionais locais.

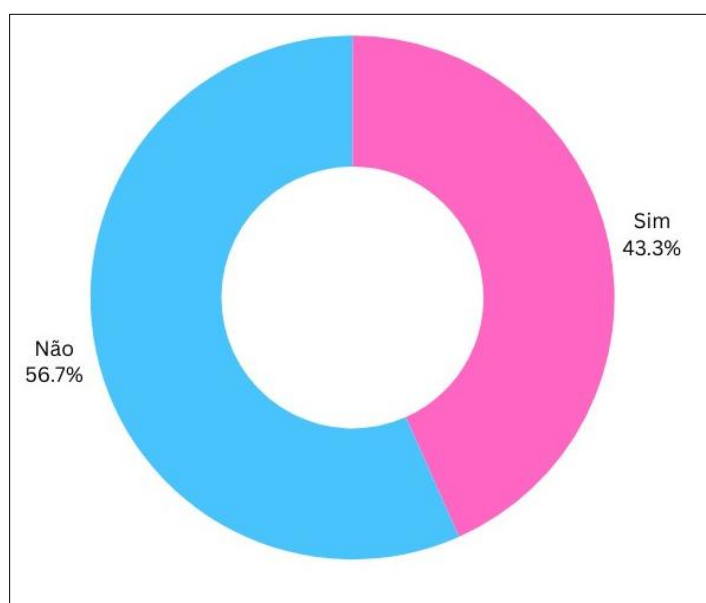
Os níveis de ensino oferecidos nas escolas indicam que há uma disparidade em relação às oportunidades de avanço dessas etapas, pois como aponta o gráfico de barras acima, a maior

proporção de oferta e no Ensino Fundamental I e o Ensino Fundamental II, as creches e o oferecimento de Ensino Médio ainda precisam avançar. Isso pode corroborar para uma baixa escolarização da população, em geral, da cidade em análise.

Outro aspecto investigado na cidade de Anapu foi a percepção da violência pelos moradores nos seus bairros. Pelos dados obtidos, os entrevistados da cidade de Anapu se sentem seguros, na cidade e nos seus bairros, em uma escala de zero a dez, sendo que zero representava nenhum pouco violento e dez extremamente violento. A média de resposta dos 210 entrevistados foi de 2,4, o que indica que a população entrevistada se sente segura na cidade.

Outro questionamento sobre a violência foi se os entrevistados consideravam violento o seu bairro. Embora os entrevistados, de maneira geral, tenham dado uma nota baixa, quando perguntado se consideravam violento o seu bairro, 91 (o que representa 43% dos entrevistados) afirmaram que sim e consideravam violento, enquanto 119 (56%) não consideram o seu bairro violento. Isso é possível verificar no gráfico mais adiante. Ademais, há uma distorção entre a nota conferida e quanto à segurança do bairro.

Gráfico 12 – Percepção da violência da cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

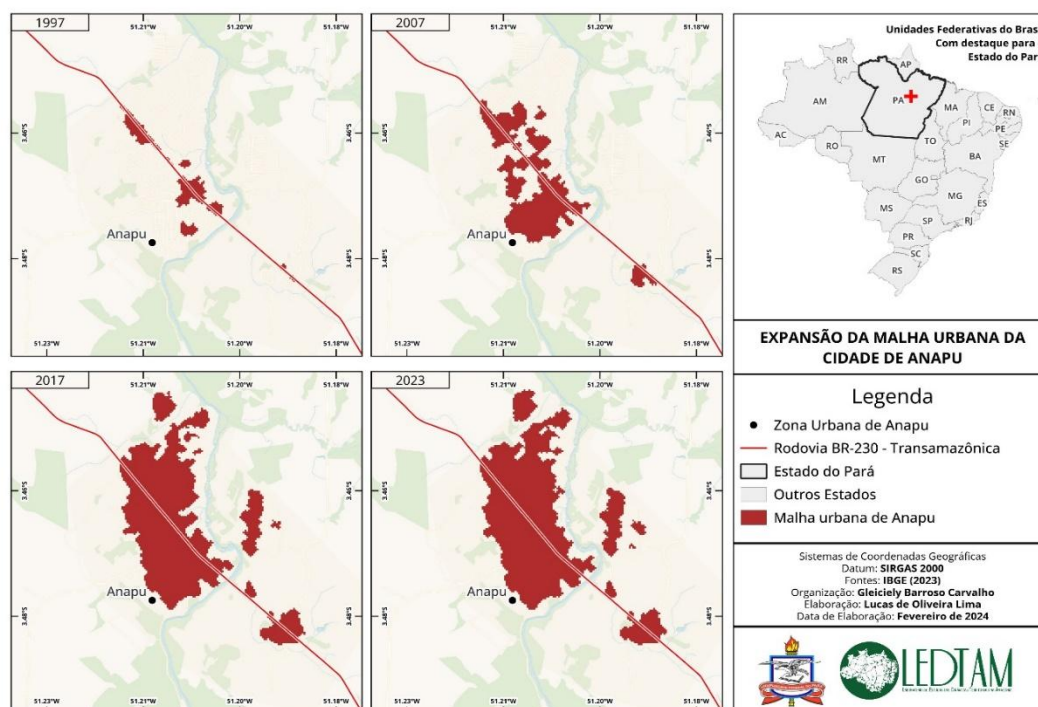
A partir das informações obtidas, pode-se concluir que os moradores da cidade de Anapu têm uma visão complexa sobre a percepção da violência na cidade. A média geral indica que a maioria dos moradores se sente segura na cidade como um todo, sugerindo uma percepção geral de baixa violência. Porém, embora a maioria dos entrevistados tenham dado notas baixas quando questionados sobre isso nos seus bairros, uma parcela significativa (43%) considera que

os seus bairros são violentos. Isso indica uma divergência na percepção de segurança entre os moradores.

Essa discrepância na percepção da violência nos bairros indica que a experiência individual de segurança pode variar amplamente entre os residentes da cidade. Enquanto uma parte dos entrevistados se sente segura, outra parte expressa preocupação com a violência local, principalmente no que tange aos roubos, pois para as pessoas que expressavam que consideravam o seu bairro violento, era questionado que tipo de violência; neste caso, o que mais foi destacado foram roubos e assaltos as residências, principalmente dos entrevistados que possuía pequenos comércios. Os moradores também foram questionados se havia policiamento no seu bairro, 167 responderam que sim e 43 que não. De forma geral, podemos concluir, no que tange à percepção da violência e a segurança, que a população se sente segura e há policiamento de forma satisfatória, na percepção dos entrevistados.

No que tange à expansão dos bairros, pode-se notar que a cidade tem como tendência se expandir para antigas áreas de pastagens em torno da rodovia, pois não há um padrão bem definido de crescimento da malha urbana. Percebe-se, também, que nas áreas há uma tendência de aglomeração humana perto dos leitos do rio Anapu. No mapa mais adiante, é possível observar a evolução da malha urbana da cidade de Anapu, tendo como base o primeiro ano de 1997, ano da sua emancipação, até 2023, último ano de imagem disponível, cuja evolução da malha urbana foi analisada de dez em dez anos.

Mapa 7 - Expansão Urbana da cidade de Anapu



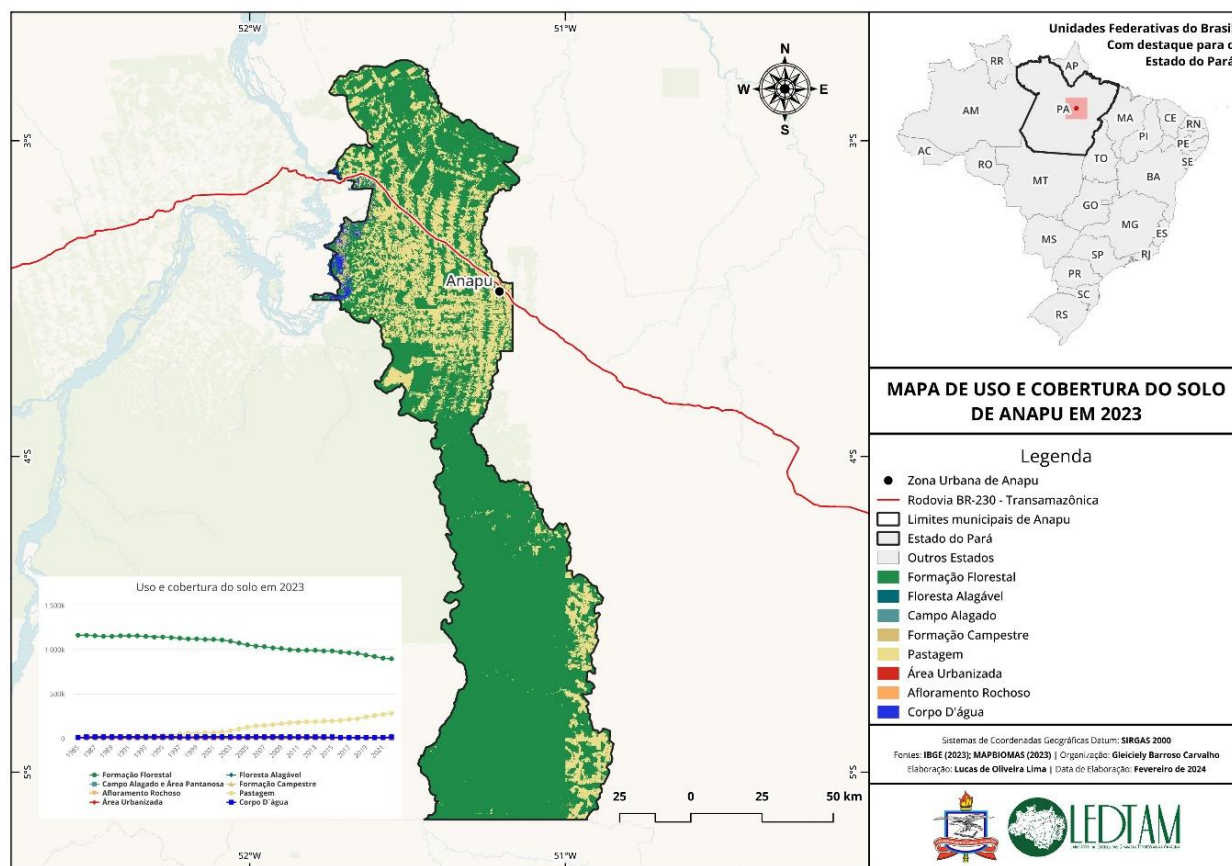
Fonte: IBGE (2023)

No mapa 7 podemos observar que em 1997, a cidade de Anapu estava concentrada principalmente nas margens da rodovia transamazônica, de forma dispersa. Em 2007, pode-se perceber um significativo aumento da mancha urbana, porém de maneira não uniforme, com uma maior intensidade de expansão para áreas rurais. No ano de 2017, percebe-se um aumento considerável da malha urbana, que cresce em direção aos rios e igarapés perto da cidade. Isso nos indica um crescimento desordenado da malha urbana. Em 2023 não se percebe um aumento significativo da malha urbana em relação a 2017, porém, é perceptível que a malha urbana da cidade cresce de forma desordena e não homogênea.

A análise de uso e cobertura do solo da cidade de Anapu, das áreas de expansão da malha urbana, buscou verificar o uso do solo antes de se tornar solo urbano. Nesse sentido, foi construído um mapa de cobertura do solo para fazer tal verificação. No mapa 8, mais adiante, do município de Anapu, pode-se perceber que na área que está localizada a cidade de Anapu se tem uma maior concentração de áreas de pastagem com pequenas manchas de formação florestal.

Nesse sentido, podemos concluir que a expansão da malha urbana da cidade de Anapu ocorre de maneira desordenada, abrangendo antigas áreas de pastagens e pequenas porções de florestas e corpos d'água. Ademais, pode-se verificar que no município, como um todo, há uma expansão significativa das áreas de pastagens e uma diminuição das áreas de floresta.

Mapa 8 – Mapa de uso e cobertura do solo do município de Anapu



Fonte: IBGE (2023)

Após a análise do perfil a partir da percepção dos entrevistados, pode-se considerar que Anapu, como uma cidade pequena da Amazônia, surge de forma espontânea, a partir da inserção de uma nova forma de acesso à região. No caso da rodovia, mesmo após a sua emancipação e elevação, à condição de cidade sede do município de Anapu, a sua estrutura ainda é insuficiente, no que tange à iluminação pública e pavimentação, principalmente nos bairros mais afastados do centro da cidade. Ademais há uma melhor distribuição geográfica dos postos de saúde nas áreas distantes do centro. No que tange à educação, praticamente quase todos os entrevistados afirmaram ter escola nos seus bairros, porém, o nível escolar oferecido ainda é muito baixo e praticamente não há oferta de escola de Ensino Médio, bem como creche para as crianças. Por último, os entrevistados consideram a cidade segura e não violenta.

Com base nos mapas analisados, podemos afirmar que a cidade de Anapu quanto à expansão da malha, cresce de forma desordenada e sem estruturas básicas e, mesmo com os chamados bairros planejados, se tem uma precarização das estruturas. A cidade se expande para antigas áreas de pastagens e para pequenas áreas de floresta que ainda se tem em torno da

cidade, com tendência de ocupação por famílias de baixa renda entorno do curso d'água que ficam perto da cidade.

Com base nas informações apresentadas, pode-se dizer que mesmo após a sua emancipação e ascensão ao status de cidade-sede do município, a sua infraestrutura ainda é insuficiente, especialmente em aspectos cruciais, como iluminação pública, pavimentação e distribuição equitativa de serviços de saúde em áreas periféricas.

3.4 Perfil das moradias em Anapu

Para a estrutura intraurbana da cidade de Anapu, foi analisado o perfil das moradias da referida cidade. Pela análise do perfil das moradias, podemos descobrir as condições socioeconômicas da população, incluindo níveis de renda pelo padrão de moradias da cidade. Quando se faz esse tipo de análise em uma cidade pequena Amazônica se torna ainda mais revelador, pois se pode descobrir características únicas e as especificidades locais, assim como Spostio e Jurado (2013) afirmam que quanto menor a escala de análise, maior a complexidade. Nesse sentido, no mesmo questionário, mencionado no tópico anterior, havia um tópico com o objetivo de investigar o perfil e o padrão das moradias da cidade de Anapu.

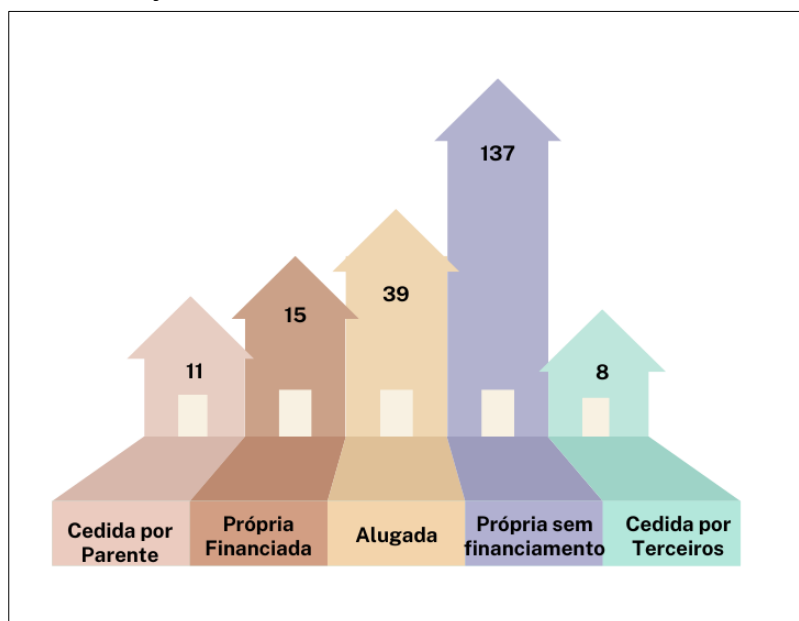
Um dos principais pontos investigados foi a situação de direito à moradia dos entrevistados, pois isso permite compreender melhor o acesso da população à habitação nas áreas urbanas, na cidade de Anapu. A forma como a população acessa a posse da moradia reflete a desigualdade socioeconômica dentro da cidade, bem como o padrão de investimento imobiliário do local.

Nesse contexto, investigou-se a situação de direito à habitação dos entrevistados, indagando-lhes sobre a propriedade da residência em que habitavam. As perguntas formuladas ofereciam previamente as seguintes opções de resposta: própria com financiamento, própria sem financiamento, alugada, cedida por parentes, cedida por terceiros, além de um campo adicional para outras respostas não contempladas. Caso a situação da casa não se enquadrasse nas opções pré-estabelecidas, os entrevistados tinham a liberdade de selecionar a alternativa mais apropriada. Essa questão obteve um total de 210 respostas.

As proporções da resposta foram as seguintes: 137 entrevistados responderam que a casa era própria sem financiamento. A segunda maior frequência de resposta foi da casa ser alugada, com 39 pessoas escolhendo essa opção. 15 entrevistados afirmaram que a sua moradia era própria financiada, 11 que a sua residência atual era cedida por parentes e, com menor frequência de resposta, foi que a sua residência era cedida por terceiro, com somente oito

entrevistados dando essa resposta. No gráfico mais adiante, é possível observar a sistematização dessas informações.

Gráfico 13 – Situação de direito dos moradores entrevistados no domicílio



Fonte: Trabalho de campo (2022)

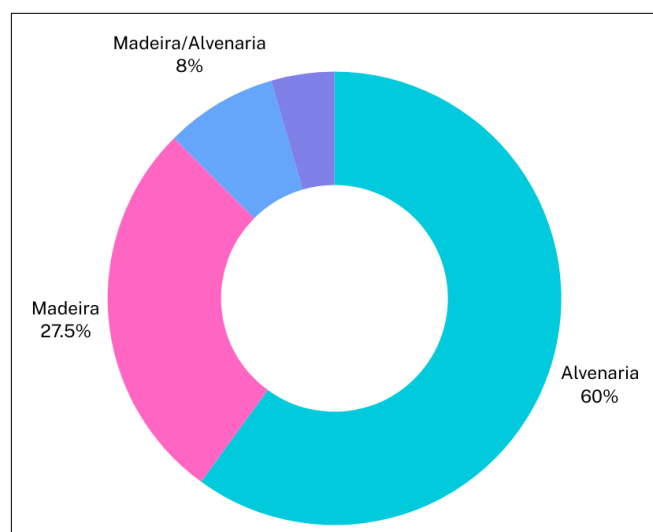
A partir dos dados fornecidos acima, apresenta-se o seguinte panorama: um maior percentual de entrevistados afirmou ter casa própria sem financiamento, o que sugere que possuem propriedades sem estar em dívida com instituições financeiras. A segunda maior frequência é de casa alugada e isso sugere que uma parte considerável dos entrevistados precisa alugar a sua moradia ao invés de possuir uma. Destaca-se, assim, que o valor médio pago por aluguel é de R\$ 364.29,00, na cidade Anapu.

Percebe-se, desse modo, que uma pequena parcela dos entrevistados (15) afirmou ter feito a sua casa por financiamento. Essas informações podem nos indicar que somente uma pequena parcela tem acesso a crédito mobiliário. Uma menor parcela afirmou que a casa em que residem são cedidas por parentes ou terceiros, o que indica que há uma pequena parcela de pessoas que estão vivendo em residências fornecidas por outras pessoas, podendo ou não ser da família.

Os tipos de construções como o estado de acabamento e a quantidade cômodos construídos da casa podem indicar também as condições socioeconômicas da família. A predominância de um determinado tipo de construção e tamanho pode nos fornecer informações dos aspectos sociais, econômicos, culturais e de planejamento urbano. Nesse sentido, foram

feitas perguntas a respeito do tipo de construção da casa dos entrevistados, sendo que a pergunta era de múltipla escolha, contendo as seguintes respostas: madeira, alvenaria, concreto, madeira/Alvenaria e um campo para outro se a casa fosse construída de outro tipo de material. O percentual do tipo de material de construção das residências está ilustrado no gráfico mais adiante.

Gráfico 14 – Tipo de material de construção das residências



Fonte: Trabalho de campo (2022)

No gráfico, pode-se observar um percentual de 60% (125) dos entrevistados, que responderam que as suas residências eram construídas de Alvenaria. Esse tipo de construção mais sólida e durável nos indica um padrão desenvolvimento urbanístico, pois a cidade tem uma maior predominância desse tipo de urbanização, bem como nos revela que é mais fácil adquirir na cidade de Anapu esse tipo de material.

Com a segunda maior frequência foi a madeira, com 27% (55) entrevistados, indicando esse material de construção das suas residências. Esse percentual é significativo, ainda mais se tratando de uma pequena cidade, em que a madeira é mais barata para construir do que a alvenaria, bem como tem uma maior disponibilidade de madeira na região amazônica e as famílias de menor poder aquisitivo conseguem construir as suas residências desse material, embora precisem de maior manutenção que o tipo e material anterior.

A junção dos dois tipos de materiais, madeira e alvenaria, para a construção das residências aparece em terceiro lugar com 8% (20 entrevistados) afirmando que suas residências eram feitas desses materiais. A maioria dos entrevistados estavam passando por um processo de transição das suas residências, primeiro se construiu de madeira e agora estava substituindo por

tijolos ou então construíram um cômodo anexo de madeira que não estava previsto. Em último lugar, nove pessoas afirmaram que as suas casas eram construídas de concreto. A média de cômodos construídos por residência é de quatro a cinco.

Mais adiante, é possível observar os padrões das casas entrevistadas, no mosaico de fotos. Observa-se que as casas não têm um padrão de construção, assim como os materiais utilizados nesse processo. Há uma variedade de padrão de casas desde as muito simples construídas até casa de alto padrão na cidade de Anapu.

Ao observar atentamente as fotografias das residências, é evidente um padrão de inacabamento, tanto nas próprias estruturas habitacionais quanto no seu entorno. Muitas construções parecem estar em um estágio inicial ou intermediário de desenvolvimento, sugerindo uma sensação de incompletude e precariedade. Essa atmosfera de transitoriedade é reforçada pela percepção de que as estruturas estão em constante transformação, sem alcançar um estado finalizado.

Esse aspecto do urbano, da cidade de Anapu, que está em constante evolução e, aparentemente, não consolidada, nos remete à noção de fronteira. A cidade parece estar em um estado de transição, em que os limites entre o desenvolvimento e o não desenvolvimento não são claramente definidos. Esse aspecto de fronteira sugere uma dinâmica peculiar, em que as características típicas de uma área urbana ainda não foram totalmente estabelecidas. Em vez disso, há uma sensação de fluxo e mudança contínuas, criando uma atmosfera de expectativa e potencial.

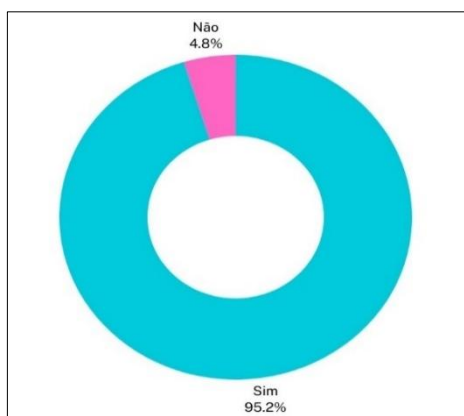
Fotografia 8 – Mosaico de fotografias das residências visitadas na cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Outro aspecto investigado foi se as moradias possuíam banheiro, pois é um indicador de qualidade de vida. A falta de acesso nos revela o nível de renda dos residentes, bem como o nível de desenvolvimento e bem-estar de uma cidade. A presença ou não de banheiros nas residências reflete os padrões de desenvolvimento urbanístico. Ademais, a falta de acesso a banheiros adequados pode revelar problemas de desigualdade social e econômica, além disso, o tipo de saneamento utilizado também tem implicações ambientais. Nesse sentido, foram perguntados se havia banheiro na residência e se era interno ou externo e os equipamentos que eles possuíam. No gráfico a seguir, há a porcentagem das residências que possuía ou não banheiros.

Gráfico 15 – Quantitativo de residência que possuem ou não banheiro



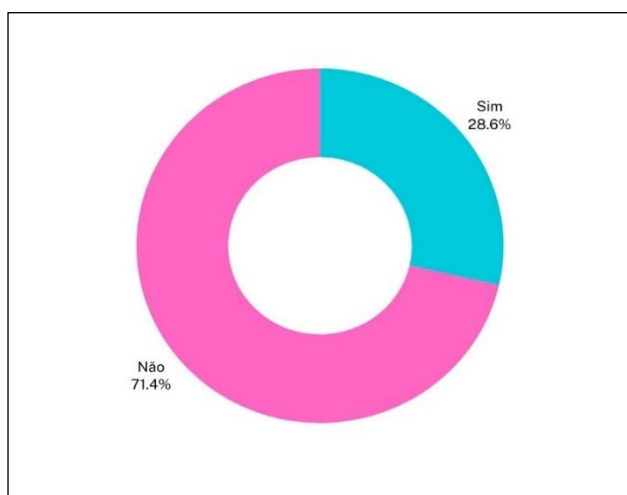
Fonte: Trabalho de campo (2022)

Para esse questionamento, 210 pessoas responderam a essa pergunta. 95% (200) entrevistados responderam que têm banheiros nas suas residências, enquanto 4,8% (dez) dos entrevistados responderam que não têm banheiro na sua residência. Há a média de um banheiro por residência e dos 200 entrevistados, 152 afirmaram que os seus banheiros eram internos, 46 responderam que os seus banheiros eram externos e somente dois entrevistados afirmam que têm tantos banheiros internos e externos.

O tipo de material usados nos banheiros foi, predominantemente, Alvenaria, com 146 indicando esse tipo de material. Em segundo lugar, assim como os das moradias, a madeira foi o segundo material mais utilizado, com 42 entrevistados. 11 afirmaram que os banheiros das suas residências eram de concreto e somente um entrevistado afirmou que o seu banheiro tinha dois tipos de material de construção, que era madeira e alvenaria. Dos entrevistados que afirmaram ter banheiro nas suas residências, eles mencionaram que continha vaso sanitário e chuveiro. O banheiro, geralmente, é a parte da casa que se finaliza primeiro com todos os acabamentos, sendo o cômodo mais caro de uma residência.

Outro aspecto analisado na residência foi o saneamento básico. Em um primeiro momento, era questionado se havia saneamento básico fornecido pela prefeitura. Se a resposta fosse afirmativa, era questionado quais serviços eram oferecidos, com água tratada, coleta de lixo, esgoto ou todos os serviços, podendo responder mais de um serviço ou todos. Se a resposta fosse negativa, eram direcionados para outras perguntas, como a maneira como conseguiam água, como era feito com o esgoto e sobre a coleta de lixo. Mais à frente, é possível observar no gráfico em forma de rosca o percentual dos entrevistados que têm ou não saneamento básico fornecido pela prefeitura.

Gráfico 16 – Residências com saneamento básico na cidade de Anapu



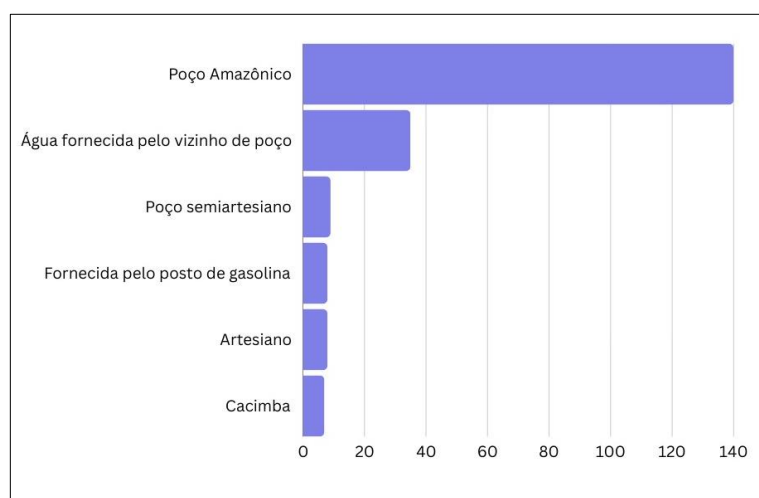
Fonte: Trabalho de campo (2022)

Quando questionados sobre o fornecimento de saneamento básico pela prefeitura, dos 210 entrevistados, 60 (21%) dos entrevistados afirmaram ter acesso a algum serviço de saneamento básico fornecido pelo governo municipal, enquanto 150 (71%) declararam não possuir saneamento básico, como pode ser verificado no gráfico de rosca anterior.

Um dos principais serviços oferecidos pela prefeitura é a coleta de lixo. 143 entrevistados afirmaram ter coleta de lixo pela prefeitura, embora a grande maioria deles não consideram esse serviço como de saneamento. Assim, sete entrevistados afirmaram que recebem o serviço de água tratada, quatro entrevistados responderam o serviço de esgoto e somente um único respondeu todos os serviços.

Aos entrevistados que relataram não receber água da prefeitura, foi perguntado de onde era a água de abastecimento das suas residências. Mesmo os entrevistados que afirmaram ter água abastecida da prefeitura, mencionaram que tinham uma segunda forma de abastecimento de água. Para essa pergunta, obtivemos 207 respostas, como é possível verificar no gráfico mais adiante.

Gráfico 17 – Tipo de abastecimento de água nas residências da cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

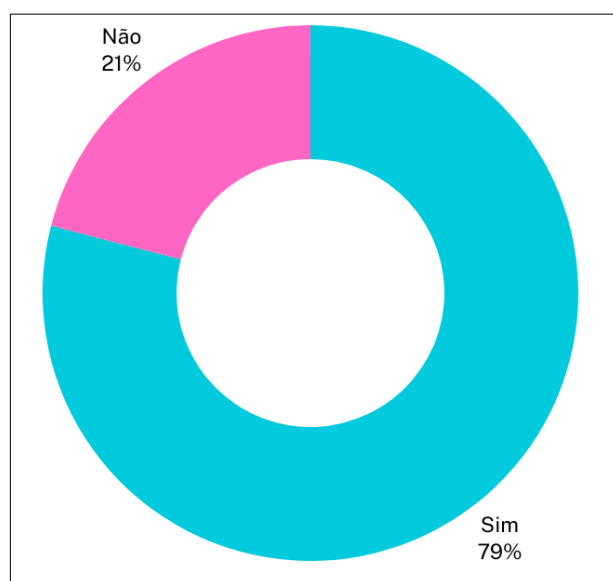
Dos entrevistados que responderam a essa pergunta, 140 afirmaram abastecer as suas residências com água de poço amazônico próprio, seguido pela utilização do poço do vizinho, com 35 entrevistados. Em terceiro lugar, nove entrevistados mencionaram o abastecimento por meio poço semiartesianos. Oito entrevistado respondeu que a água da sua residência é proveniente do posto de gasolina, também oito entrevistados afirmaram que a sua residência é

abastecida com água de poço artesiano. Em último lugar, sete entrevistados responderam ter cacimba como principal fonte de abastecimento.

Para os entrevistados que afirmaram não ter rede de esgoto, foi questionado qual o destino dos resíduos das suas residências. Para essa pergunta, obtivemos 208 respostas. As respostas pré-estabelecidas eram as seguintes: fossa séptica, rua, terreno baldio e rio/igarapé. A maior porcentagem dos entrevistados afirmou que o destino do esgoto vai para a fossa séptica, com 163 pessoas indicando essa alternativa, 30 afirmam que vai direto para rua, 13 para terreno baldio e dois para rio/igarapé.

Também investigamos a distribuição, disponibilidade e pagamento de energia elétrica, com o objetivo de verificar a distribuição regulação das entidades responsáveis, pois quanto maior porcentagem de casa pagam energia elétrica em uma determinada área, indica-se a proporção da disponibilidade desse serviço. Para tal análise, perguntamos aos entrevistados se nas suas residências havia energia elétrica. Para esse questionamento, 100% dos entrevistados responderam que sim. Sendo a pergunta anterior positiva, a próxima pergunta era se ele pagava energia elétrica. Para essa pergunta também obtivemos 210 respostas, sendo que 166 responderam que sim, pagavam energia elétrica, e 44 entrevistados afirmaram que não pagam energia elétrica. No gráfico de rosca mais adiante, é possível observar a porcentagem das respostas.

Gráfico 18 – Fornecimento de energia elétrica da cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Com base nas informações fornecidas anteriormente, podemos afirmar que a disponibilidade de energia elétrica na cidade de Anapu é satisfatória, pois todos os entrevistados

têm acesso, no que tange à regularização do serviço. Percebe-se que 20% dos entrevistados não têm esse serviço de forma regular, pois a maioria dos entrevistados que afirmaram não pagar energia elétrica argumentaram que a empresa responsável nunca foi nas suas residências para regularizar a situação para fazer a ligação da rede elétrica para a sua casa. A ligação da rede elétrica para as residências que não pagam energia elétrica foi feita pelos próprios moradores ou por pessoas contratadas pelos proprietários.

Entre os entrevistados que afirmaram pagar energia, o valor médio foi de R\$ 213,67, tendo uma grande variação na resposta, com uns afirmando que pagam quase R\$ 1000,00 de energia elétrica e outros somente R\$ 50,00. Podemos assim observar uma grande variação, no que tange à renda das famílias entrevistadas.

Com base no panorama das informações coletadas em campo, no que concerne à habitação dos entrevistados, há uma desigualdade social muito evidente na cidade, pois há famílias que tem habitações próprias com estruturas de alto padrão com acesso a todos os serviços de saneamento básico e há habitações em condições precária sem banheiro e sem acesso a serviços básicos. Isso reforça o argumento de Sposito e Silva (2013), quando evidenciam que a urbanização brasileira historicamente ocorreu de forma desigual e concentrada, em relação à distribuição espacial das pessoas e dos equipamentos urbanos. O que podemos observar é a repetição desse fenômeno em uma pequena cidade amazônica.

CAPÍTULO 4: A DINÂMICA DO COMÉRCIO NA CIDADE PEQUENA DE ANAPU

Este capítulo tem como objetivo realizar a caracterização do comércio da cidade de Anapu, apresentando as suas características, bem como as relações de horizontalidade e verticalidade que os comerciantes estabelecem a partir das relações de compra e vendas de mercadorias. Verificando a diversificação do comércio atual da cidade de Anapu e como ele se organiza e estruturou para atender às novas funções regionais e às demandas da população local.

Nesse sentido, busca-se analisar o comércio, que possibilita uma compreensão mais ampla do espaço urbano, pois é um elemento fundamental para se entender a cidade. À medida em que a cidade vai se desenvolvendo, o comércio também vai sofrendo alteração e se diversificando. Ele tem o poder de transformar e ditar a vida e o consumo na cidade. Assim, podemos afirmar que a atividade do comércio faz parte da produção urbana e compreender a sua dinâmica permite ter um melhor conhecimento desse espaço.

O espaço comercial de uma cidade é configurado de acordo com o papel e a função que a cidade exerce dentro da sua rede urbana. Assim, quanto mais funções uma cidade exerce dentro da sua rede urbana, maior a complexidade do seu comércio. Assim, a atividade comercial contribui de maneira significativa para a configuração do espaço e para sua produção e reprodução. O comércio, é um elemento vital da cidade, pois ao mesmo tempo que a cidade tem forte influência no comércio, também influencia as relações de produção da mesma, tendo, assim, uma relação dialética.

A necessidade de compreender a dinâmica do comércio da cidade de Anapu, bem como quais são os principais setores que predominam no seu espaço urbano permite entender as relações com a agricultura, os serviços e demais setores econômicos tradicionais da região. Essas atividades econômicas ajudam a verificar o papel desempenhado pelo comércio da cidade em análise.

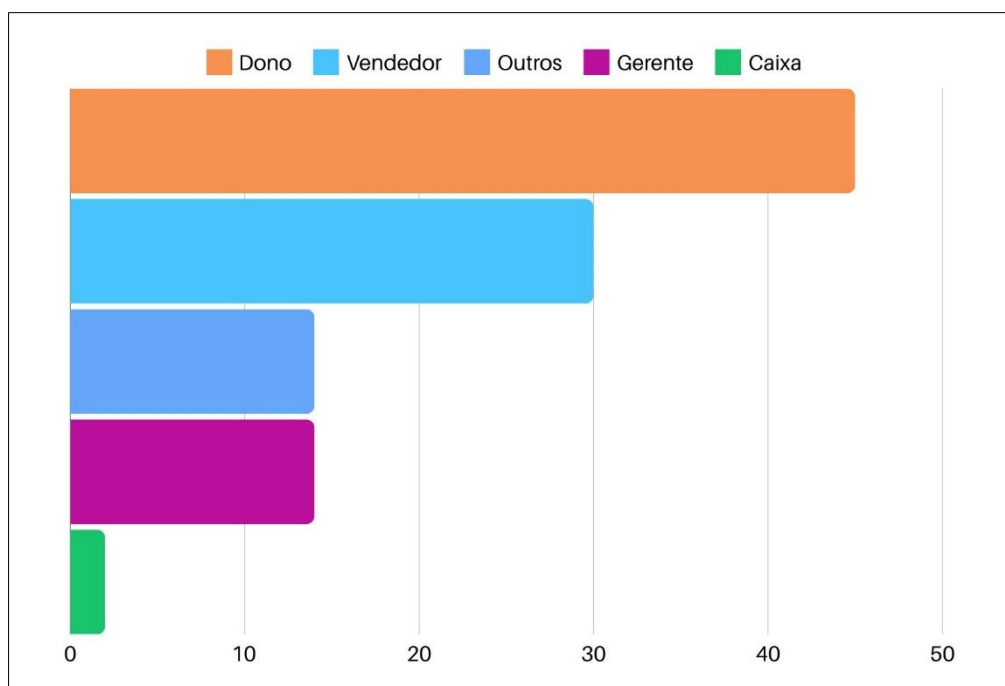
Nesse sentido foram aplicados 105 formulários (apêndice II), na cidade de Anapu, com objetivo de entender a dinâmica do comércio local. Por se tratar de uma pequena cidade, não foi dividida por categorias de estabelecimento, a fim de obter a máxima abrangência sobre o comércio na cidade de Anapu.

Em um primeiro momento, era questionada na entrevista, qual o tipo de relação que tinha com o estabelecimento. Prioritariamente, procurou-se entrevistar o dono do estabelecimento, o gerente ou a pessoa responsável pelo local. Nesse sentido, foi elaborada a pergunta com respostas pré-estabelecidas, como dono do empreendimento, gerente, vendedor

e um campo escrito “outros”, se nenhuma das respostas anteriores se encaixasse na função desenvolvida pelos entrevistados.

Mediante a isso, pode-se verificar o gráfico de barras, que indica a proporção de entrevistados e a sua relação com o estabelecimento.

Gráfico 19 - Proporção de entrevistados e a sua relação com o estabelecimento



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Como é possível observar no gráfico acima, a maior proporção de entrevistados concerne aos donos do estabelecimento. Assim, dos 145 entrevistados, 45 foram os próprios proprietários. Os vendedores foram o segundo maior cedente de entrevistas, com 30 participantes, que tiveram a autorização dos donos do estabelecimento para responder ao questionário.

A resposta “outros” teve a terceira maior frequência, com 14 entrevistados indicando outro tipo de relação com o estabelecimento. Mais adiante, é possível verificar o quadro que indica o tipo de relações que os entrevistados da categoria outro afirmaram ter. Ademais, foram feitas 14 entrevistas com gerentes dos estabelecimentos e duas com os caixas.

Figura 4 – Outros tipos de relação com o estabelecimento



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Como é possível observar no quadro anterior, foram entrevistadas 14 pessoas que desenvolviam diferentes funções nos estabelecimentos, duas pessoas afirmaram ser funcionários sem um cargo específicos e outro mencionou ser “faz tudo”, sem cargo específico. Outros entrevistados tinham cargo ou funções específicas, como perfumista, montador, cabeleireiro, supervisor, financeiro, mecânico, administrativo, filha do dono⁹, balconista, entre outros.

Percebe-se que há diferentes tipos de trabalho desenvolvidos no meio urbano na cidade de Anapu, bem como uma diversificação no comércio da cidade com diferentes segmentos. No total, foram entrevistados, com 105 estabelecimentos classificados em 40 segmentos diferentes. Outro ponto importante a destacar é que alguns estabelecimentos foram categorizados, atuando em mais de um ramo de atuação, como na casa agropecuária e de material de construção, criando, assim, uma categoria, como é possível observar no quadro mais adiante, indicando como o aspecto urbano de uma pequena cidade ainda tem a necessidade de vários serviços.

⁹ A entrevistada indicou que ser filha do dono seria uma função, pois ela tomava de conta do estabelecimento quando seu pai não está presente.

Quadro 4 – Tipos de segmentos comerciais entrevistados na cidade de Anapu

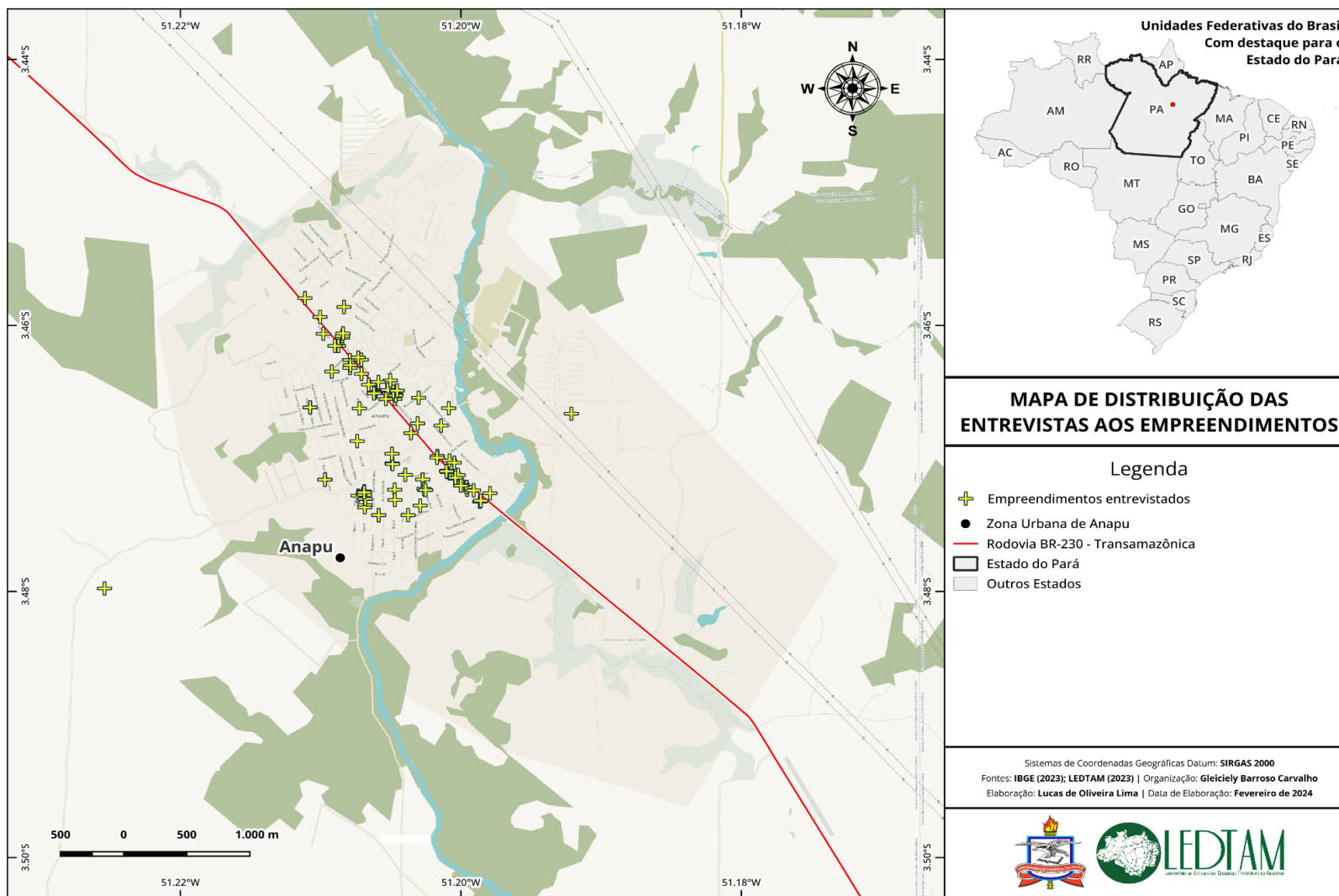
Item	Ramo de atuação	Quantidade de estabelecimentos	Atua em mais de um ramo
01	Roupas	18	
02	Autopeças	13	
03	Casa agropecuárias	9	
04	Casa de Materiais de construção	9	
05	Açougue	3	
06	Medicamentos (farmácia)	4	
07	Mercado	4	
08	Supermercado	3	
09	Eletrodoméstico	5	
10	Distribuidora de bebida	2	
11	Cosméticos (perfumaria)	1	
12	Cerealista	1	
13	Salão de beleza (masculino e feminino)	4	
14	Oficina de Moto e motosserra	1	Sim
15	Artigos para festa	1	
16	Calçados	1	
17	Vendas de motosserras	1	
18	Provedor de Internet	1	
19	Sorveteria	1	
20	Borracharia	1	
21	Assessórios para celular	1	
22	Loja de tecidos	1	
23	Cursos	1	
24	Papelaria	1	
25	Eletrônicos	1	
26	Chocolate	1	
27	Oficina	1	
28	Compra e venda de bovinos	1	
29	Loja de Variedades	1	
30	Artigos esportivos	1	
31	Frutas e legumes	1	
32	Pet shopping	1	
33	Nutrição Animal e Confeção	1	Sim
34	Frutaria	1	
35	Serralheria	1	
36	Fruteira e açougue	1	Sim
37	Material de construção e veterinário	1	sim
38	Relojoaria	1	
39	Materiais de construção e ferramentas	2	sim
40	Vidraçaria	1	

Fonte: Trabalho de campo (2022)

No quadro anterior (quadro 04), é possível observar a categorização dos empreendimentos entrevistados, bem como a quantidade de cada categoria e se algum dos empreendimentos atuava em mais de um ramo. Observa-se que a maior quantidade de empreendimentos entrevistados foram do ramo de confecção, com dezoito empreendimentos entrevistados e, a segunda categoria com maior número de empreendimentos entrevistados foi Autopeças, com treze empreendimentos entrevistados.

Na categoria casa agropecuária e na categoria materiais de construção, foram entrevistados nove estabelecimentos de cada categoria, observando-se no Quadro 4 que essas duas categorias se repetem nos empreendimentos que trabalham em dois ramos. Como estratégia de aplicação de formulários, foi realizada uma maior concentração de aplicação na área central da cidade, tendo-se maior concentração do comércio e, em seguida, foi se espalhando a área de aplicação do formulário para outras áreas. No Mapa 09, apresenta-se o mapa da localização dos estabelecimentos entrevistados.

Mapa 9 – Mapa de distribuição das entrevistas aos empreendimentos



Fonte: Trabalho de campo (2022)

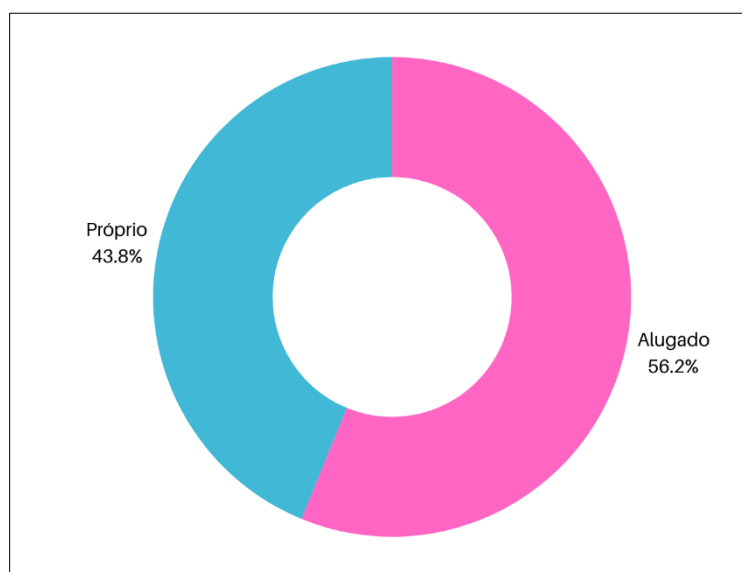
Nesse mapa 9, é possível verificar que a maior concentração de estabelecimentos comerciais se concentra nas margens da Rodovia Transamazônica, uma das principais ruas do comércio da cidade de Anapu e, na rua do Amor, que fica localizada em um ângulo perpendicular à rodovia. No mapa, também é possível observar que mesmo nas áreas bem afastadas, foi possível encontrar estabelecimentos comerciais, de pequeno porte, categorizando-se com um supermercado pequenos, pois o principal ramo de vendas desse empreendimento era gêneros alimentícios e higiene.

Mediante esse panorama, no tópico a seguir tem-se como objetivo realizar uma caracterização dos estabelecimentos comerciais da cidade de Anapu.

4.1 Caracterização do comércio

Para caracterizar o comércio da cidade, um aspecto investigado foi a propriedade dos estabelecimentos, pois com esse questionamento se tinha o objetivo de verificar a quem pertencia o solo urbano da área comercial da cidade, se era dos próprios comerciantes ou de um sujeito que lucrava com o aluguel dos imóveis. No Gráfico 20 mostra-se o gráfico de rosca, que apresenta a porcentagem da proporção dos estabelecimentos entrevistados, que são próprios ou alugados.

Gráfico 20 – Situação de direito dos estabelecimentos comerciais

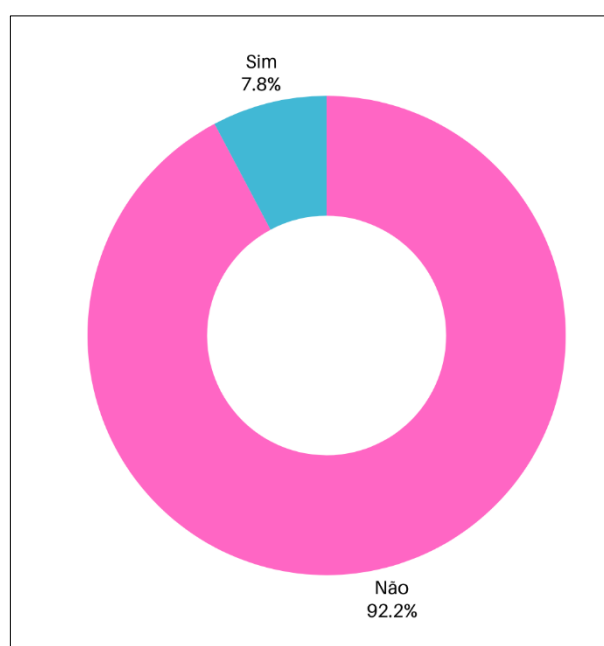


Fonte: Trabalho de campo (2022)

O Gráfico 20 mostra a proporção de estabelecimentos comerciais que estão em imóveis próprios ou alugados. Dos 105 estabelecimentos investigados, 59 estão em imóveis alugados enquanto 46 estabelecimentos comerciais estão em imóveis próprios, ou seja, a maioria dos empreendimentos comerciais estão em imóveis alugados, indicando que a maior parcela que está em solo urbano do centro comercial da cidade de Anapu pertence a outras pessoas ou entidades e não aos comerciantes.

Outro aspecto investigado acerca dos estabelecimentos foi se para a manutenção ou instalação do empreendimento foi utilizado algum tipo de financiamento. Essa informação nos ajuda a compreender se os estabelecimentos comerciais entrevistados da cidade contaram com alguma ajuda financeira para o estabelecimento ou manutenção do estabelecimento, podendo indicar, assim, se os comerciantes têm ou não facilidade no acesso a financiamento. A proporção das respostas obtidas está evidenciada a seguir, no gráfico de rosca, que apresenta a porcentagem das respostas obtidas.

Gráfico 21 – Utilização de algum tipo de financiamento na manutenção do estabelecimento comercial



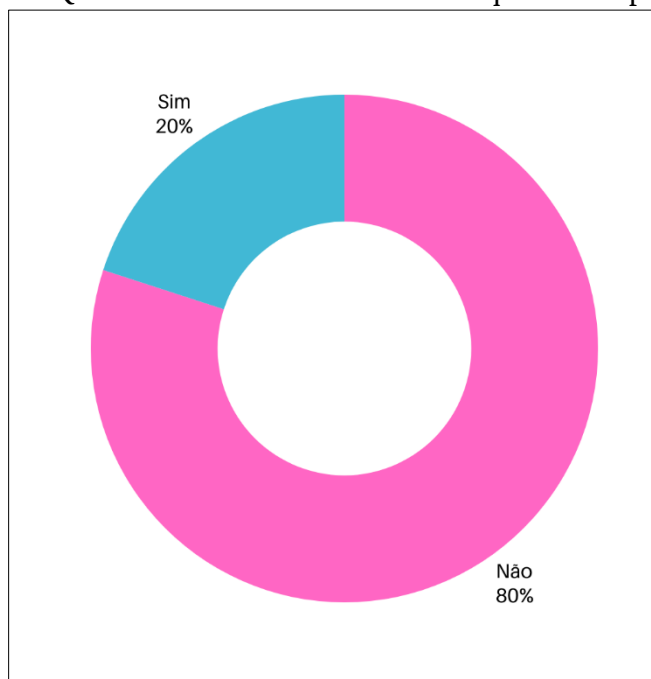
Fonte: Trabalho de campo (2022)

Para esse questionamento, obtivemos o total de 103 respostas. Dos entrevistados 2 não souberam ou não quiseram responder. O gráfico anterior apresenta que 95 dos entrevistados não realizaram nenhum tipo de financiamento para a manutenção ou para abrir o empreendimento. Somente oito entrevistados afirmaram possuir financiamento para o seu estabelecimento comercial.

Dos oito entrevistados, somente três quiseram informar qual financiamento possuíam. Um entrevistado informou que fez o PRONAMPE, que é uma linha de crédito do Programa Nacional de Apoio às Microempresa e Empresas de Pequeno Porte para auxiliar no negócio (CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, 2024). Outro entrevistado informou que o empréstimo foi o Fundo Esperança, sendo esse um financiamento do banco Banpará, que tem como público-alvo trabalhadores autônomos informais, pequenos e microempreendedores, entre outros segmentos. O último entrevistado informou ter feito um empréstimo pessoal de pessoa física do banco do Bradesco.

Um ponto questionado também na entrevista era se o dono do estabelecimento possui mais de um empreendimento do mesmo segmento na cidade de Anapu ou em outras localidades. Para tal questionamento, obtivemos 105 respostas. Mais adiante, é possível observar a porcentagem de entrevistados que responderam positivamente e negativamente no gráfico.

Gráfico 22 – Quantidades de estabelecimentos que são ou possuem filiais



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Das 105 respostas obtidas em campo, 80 afirmaram que o estabelecimento era único e o proprietário não tinha filial na cidade de Anapu ou em outra cidade. Dos 21 que responderam que os empreendimentos comerciais possuíam filiais, as respostas foram variadas e houve estabelecimentos que possuíam filiais somente na cidade de Anapu, como estabelecimentos comerciais, que eram oriundos de cidades vizinhas ou até de outras regiões do país.

Mais adiante, é possível observar o gráfico que apresenta os estabelecimentos comerciais que se tem mais de um empreendimento, seja na própria cidade de Anapu ou em outras localidades. O quadro a seguir está organizado da seguinte forma: primeiro o nome fantasia do estabelecimento, em seguida, a quantidade de filiais além da visitada e, por último, a localização das filiais.

Quadro 5 – Estabelecimentos comerciais que possuem filiais

Item	Nome do estabelecimento	Quantidade de Afiliais	Localização das afilias
01	<i>Anjinho da Mamãe</i>	Duas	Anapu
02	<i>Eletro Mateus</i>	Várias	Nas regiões norte e nordeste do Brasil
03	<i>Cacau show</i>	Várias	Rede em todo o Brasil
04	<i>Amazon Cursos</i>	Várias	Norte do Brasil
05	<i>RM parafuso</i>	Uma	Pacajá
06	<i>Belarminos agropecuária</i>	Uma	Anapu
07	<i>Sonho de bebê</i>	Duas	Anapu
08	<i>Mercantil Goiás</i>	Uma	Altamira
09	<i>Preço baixo</i>	Várias	Rede em todo o Brasil
10	<i>Tudo 18</i>	Várias	Uma rede no estado do Pará
11	<i>Sena autopeças</i>	Duas	Altamira e Uruará
12	<i>Kainan moto peças</i>	Uma	Altamira
13	<i>Só peças</i>	Uma	Pacajá
14	<i>Casa do boi</i>	Uma	Senador José porfírio
15	<i>Atacadão Autopeças</i>	Quatro	Altamira, Pacajá, Senador José Porfírio
16	<i>Tenda das frutas</i>	Três	Altamira, Pacajá, Senador José Porfírio
17	<i>KTM Motos</i>	Uma	Altamira
18	<i>Loja Centro</i>	Várias	região norte
19	<i>Brenda modas</i>	Uma	Anapu
20	<i>Kainan moto pecas</i>	Uma	Altamira

Fonte: Trabalho de campo (2022)

No quadro acima, é possível observar que dos estabelecimentos comerciais que possuem filiais, sete afirmaram que têm empreendimento na cidade de Altamira, quatro afirmaram que a filial ficava localizada na própria cidade de Anapu, também quatro estabelecimentos comerciais mencionaram ter outra loja na cidade de Pacajá e três apontaram ter também filial na cidade de Senador José Porfírio.

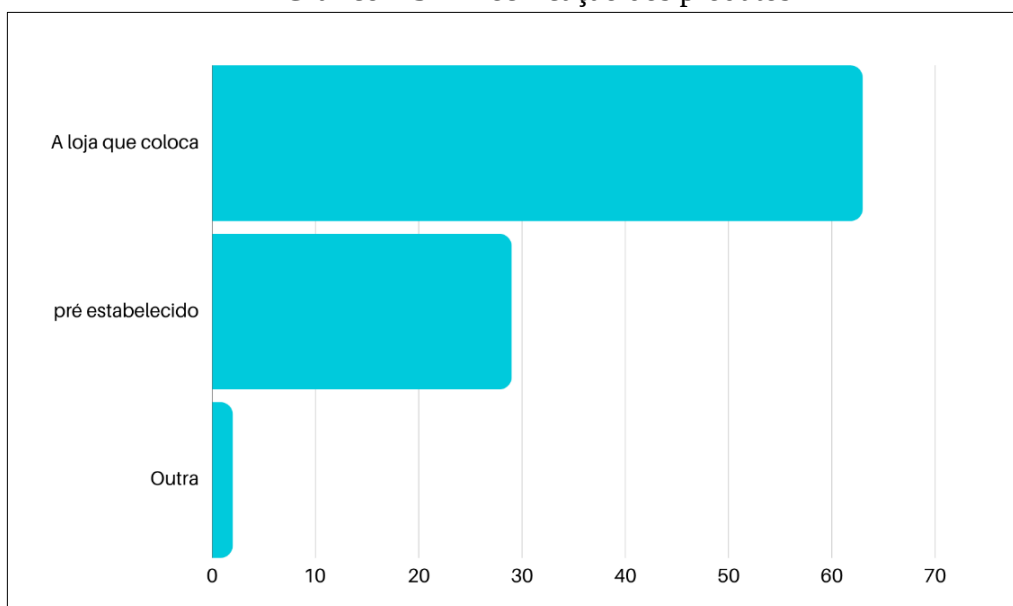
Os demais estabelecimentos comerciais são empreendimentos de sistema de loja de departamento ou sistema de franquias, tendo áreas de abrangência variada; a loja de departamento Eletro Mateus tem lojas nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, a loja de confecção Tudo 10 atua no território paraense, os estabelecimentos comerciais Farmácia Preço Baixo, Amazon Cursos e Cacau Show atuam como sistema de franquia e em todo o território brasileiro. Por último, a loja de peças de automóveis Sena autopeças tem duas lojas, das quais, uma se localiza em Senador José Porfírio. Mediante essas informações, podemos observar que os estabelecimentos comerciais que possuem filiais têm diferentes raios de abrangência, que vão desde estabelecimentos de atuação nacional até estabelecimentos de atuação local.

4.2 Precificação e origens dos serviços e mercadorias do urbano de Anapu

Outro aspecto investigado em relação ao comércio da cidade de Anapu foi quanto à precificação dos produtos e serviços fornecidos pelos estabelecimentos comerciais. Com esse questionamento, tinha-se o intuito de compreender a dinâmica de precificação dos produtos e serviços oferecidos no meio urbano de Anapu. Um exemplo disso é se os preços são decididos pelo próprio estabelecimento ou se eles já vêm pré-estabelecidos de fora da cidade.

Nesse sentido, foi realizado o questionamento de como era feita a precificação dos produtos e serviços fornecidos pelos estabelecimentos comerciais investigados em pesquisa de campo. Para essa pergunta, obteve-se o total de 105 respostas. Mais adiante, é possível verificar a proporção das respostas obtidas. Tal questão tinha uma resposta pré-estabelecida, contendo as seguintes possíveis respostas: a loja que coloca, pré-estabelecidos e outros, se houvesse uma outra possível resposta.

Gráfico 23 – Precificação dos produtos



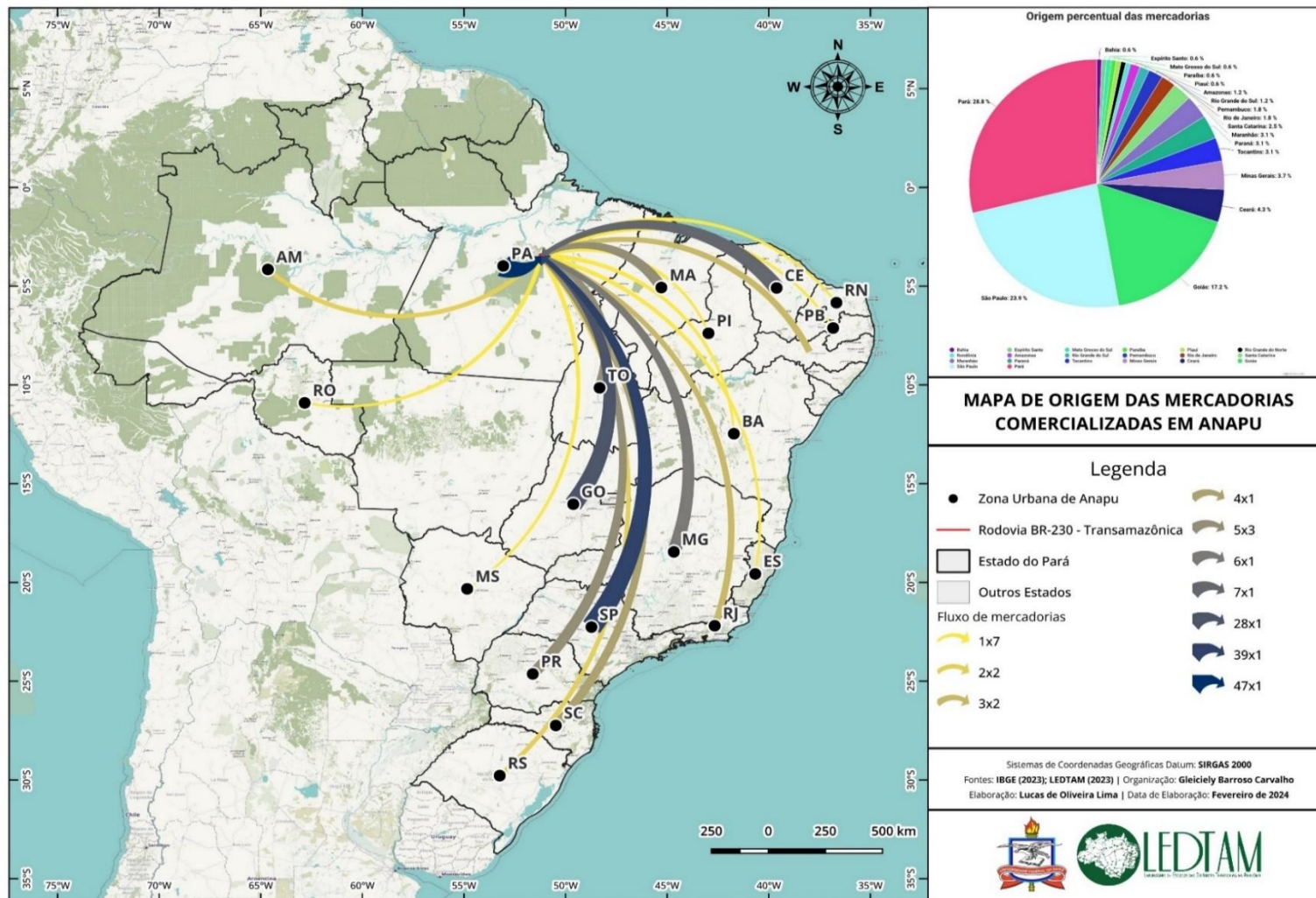
Fonte: Trabalho de campo (2022)

O gráfico de barras indica que 63 estabelecimentos afirmaram que nos produtos ou serviços são colocados preço pelo próprio dono do empreendimento. 29 dos entrevistados afirmaram que os preços dos produtos são pré-estabelecidos. Os principais segmentos que indicaram essa resposta foram as franquias e estabelecimentos que trabalham com medicamentos, como farmácia, lojas de eletrodomésticos e casa agropecuárias, pois afirmaram que a maioria dos produtos que fornecem já vêm com um preço estabelecido de fábrica. Dois entrevistados indicaram outra resposta, pois segundo eles, a precificação depende do produto, tendo alguns tabelados e em outros o estabelecimento fica mais livre para precificar.

Para além das precificações dos produtos das lojas, foi questionada a origem das mercadorias que são vendidas nos estabelecimentos comerciais da cidade de Anapu. Tal questionamento tinha como objetivo identificar as relações de verticalidade que o comércio da cidade de Anapu estabelece a partir da compra de mercadorias para venda no comércio desse local.

Nesse contexto, foi perguntado em campo para os sujeitos entrevistados a origem das mercadorias, primeiro, se era de origem nacional ou internacional. Para essa pergunta, obtivemos 105 respostas, sendo que 96 responderam que as suas mercadorias eram todas compradas no Brasil e quatro entrevistados afirmaram que as suas mercadorias eram provenientes de outros países, porém não obtivemos respostas de quais nações. Para os empreendimentos que responderam que as suas mercadorias eram compradas no Brasil, questionou-se de qual estado eram provenientes. Para essa pergunta se podia selecionar mais de um estado. O mapa a seguir mostra a frequência de respostas.

Mapa 10 – Mapa de origem das mercadorias comercializadas na cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Esse mapa 10 apresenta a frequência em que os estados aparecem como principais fornecedores de mercadorias para o comércio da cidade de Anapu. Para essa pergunta, obteve-se o total de 93 respostas. O estado que mais fornece mercadorias para o comércio de Anapu é o próprio estado do Pará e a principal cidade que oferece é a capital Belém. Essa informação nos mostra a influência que a cidade de Belém exerce mesmo em uma pequena cidade da transamazônica, pois na cidade de Belém como nas cidades do entorno da capital, os centros de distribuição de mercadorias facilitam a compra e o transporte para as demais cidades do estado do Pará.

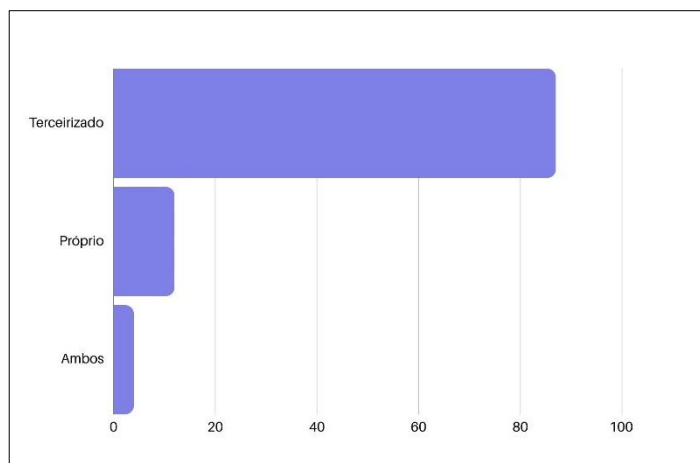
O segundo estado que os comerciantes buscam mercadorias para os seus estabelecimentos comerciais foi o de São Paulo. Um ponto importante a destacar é que esse estado foi mais indicado por lojas de autopeças de carros e motos e as cidades indicadas desse estado foram várias. Com a terceira maior frequência aparece o estado de Goiás, sendo a principal cidade em que os comerciantes buscam mercadorias, a capital Goiânia. Tal estado foi apontado, principalmente, pelas lojas de confecções.

Apontado sete vezes como o estado que fornece mercadoria, aparece Ceará. O estado de Minas Gerais possui seis menções. Os estados de Tocantins, Paraná e Maranhão foram apontados cinco vezes. Santa Catarina foi evidenciado nas entrevistas quatro vezes, já os estados Rio de Janeiro e Pernambuco foram citados três vezes, enquanto os estados Rio Grande do Sul e Amazonas foram abordados duas vezes. Os estados Paraíba, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Espírito Santo, Bahia, Piauí e Rio Grande do Norte foram mencionados somente uma vez cada.

Mediante esse panorama, pode-se afirmar que o comércio da cidade de Anapu mantém relações com praticamente todos os estados brasileiros pela compra de mercadorias e o estado de São Paulo exerce uma influência significativa em relação aos produtos que são vendidos na cidade de Anapu. Uma influência ainda maior é exercida pela capital Belém do Pará, pois essa é principal responsável por fornecer mercadorias para a pequena cidade de Anapu, sendo que a rodovia transamazônica é a principal forma de acesso a essa cidade.

Foi investigado em campo como essas mercadorias chegam à cidade de Anapu, sendo a rodovia a principal forma de acesso. Questionou-se, assim, se os comerciantes possuíam meios de transporte próprios para buscar as mercadorias, se as empresas responsáveis realizavam as entregas ou se as entregas eram realizadas por terceirizadas, ou seja, se havia a contratação de uma empresa de transporte para entregar as mercadorias. Para essa pergunta, obtivemos o total de 103 respostas, no gráfico de barras, a seguir, e se verifica a proporção das respostas obtidas.

Gráfico 24 – Transporte de mercadorias para abastecer o comércio de Anapu



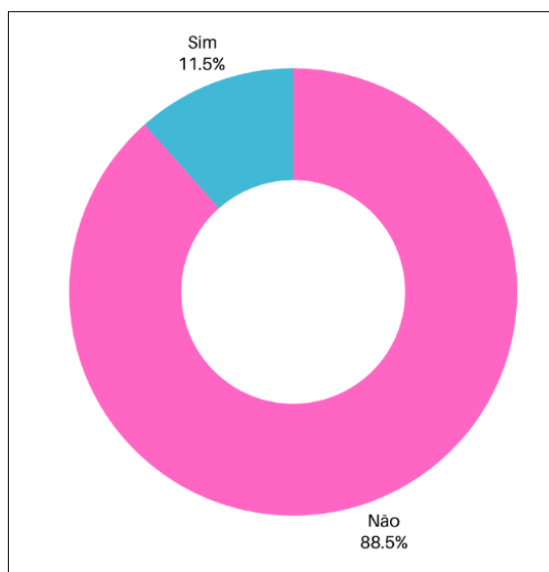
Fonte: Trabalho de campo (2022)

Dos 103 entrevistados que responderam a essa pergunta, 87 mencionaram que o principal meio de transporte é por terceirizadas. 12 pessoas utilizam veículo próprio para buscar mercadoria e quatro afirmaram que usam transporte terceirizados e próprio. Essas informações revelam que a cidade de Anapu possui um circuito de cooperação para compra de mercadorias para vendas no comércio de referência da cidade.

4.3 Parcerias e realização de patrocínios no comércio da cidade de Anapu

Com o intuito de verificar se o comércio da cidade de Anapu possuía parcerias entre os comerciantes, pode-se identificar se há uma rede de suporte entre os comerciantes, havendo, assim, uma rede de produção e cooperação. Nesse sentido, foi questionado se os estabelecimentos comerciais possuíam parcerias com outros comerciantes da cidade de Anapu. Para essa pergunta, obteve-se o total de 104 respostas, organizadas no gráfico de rosca 25 localizado mais adiante.

Gráfico 25 – Parcerias comerciais no comércio de Anapu



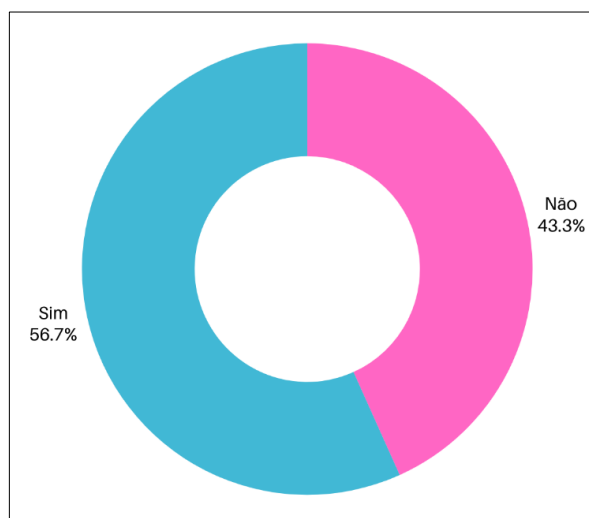
Fonte: Trabalho de campo (2022)

O gráfico de rosca mostra que dos 103 entrevistados, 92 responderam não possuir nenhum tipo de parceria com outros comerciantes e somente doze entrevistados responderam que possuem parceria com outros comerciantes. As seguintes parcerias foram Franquia, Empresários, Casa do boi, Bela Rímel, PMA, Transportadora, Veterinário e Outros comércios.

A partir das informações apresentadas, pode-se afirmar que o sistema de parceria entre os comerciantes ainda é pequeno e que as parcerias que se tem são pontuais, não apresentando isso de forma consistente. Assim, mesmo que o comércio da cidade de Anapu seja de uma cidade pequena e a sua área seja relativamente pequena, verifica-se que os comerciantes atuam de forma mais isolada do que em parcerias.

Seguindo essa linha de investigação da relação dos comerciantes e a população residente da cidade de Anapu, foi questionado se os comerciantes realizam algum tipo de patrocínio e se sim, em que ocasião e quem os comerciantes patrocinavam. Nesse sentido, o gráfico de rosca mostra a proporção dos entrevistados que responderam positivamente ou negativamente se realizavam ou não patrocínio. Para essa pergunta, obteve-se 104 respostas.

Gráfico 26 – Realização de patrocínio pelos estabelecimentos comerciais



Fonte: Trabalho de campo (2022)

No gráfico anterior, é possível verificar que das 104 pessoas que responderam se realizavam ou não patrocínio, 59 responderam de forma positiva e 45 que não fazem nenhum tipo de patrocínio. Os participantes das entrevistas mencionaram que deveriam positivar a realização de patrocínio e se questionou em que ocasião e para quem eram destinados os patrocínios. As principais resposta que obtivemos foram as seguintes: datas comemorativas, festa de igrejas, festas religiosas, jogos internos das escolas, festa agropecuária da cidade de Anapu, tanto para as comitativas quanto nas cavalgadas, provas de laço, Festa junina e Caridade.

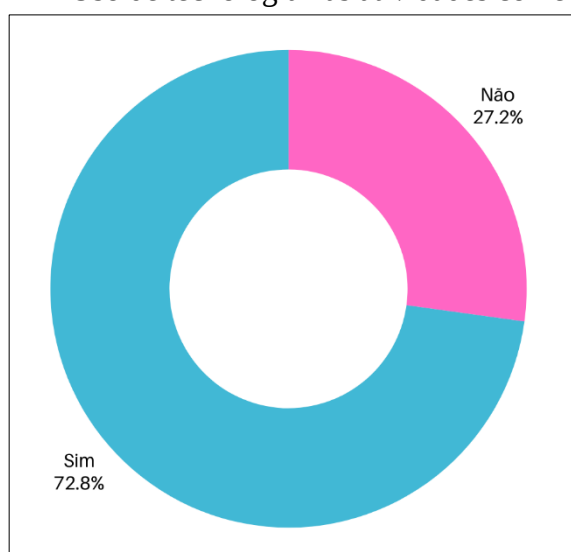
Observa-se que as festividades religiosas e festa ou eventos relacionados à pecuária são os eventos que mais são citados como recebedor de patrocínio por parte dos comerciantes. Justifica-se essa relação do comércio com as instituições religiosas, pelo fato da igreja ter sido um importante agente de luta na sobrevivência e da região da transamazônica.

As festividades ligadas à pecuária por essa atividade concernem à principal atividade econômica do município de Anapu e se percebe que essa atividade econômica oferece uma identidade visual para a cidade, pois o tipo de vestimenta que são colocadas na vitrine das lojas são ligadas ao estilo do campo, os restaurantes vendem comidas típicas, como churrasco e até o estilo musical que se escuta na cidade, sendo ligada a esse segmento da pecuária.

4.4. Uso de tecnologias, propaganda e sistema de vendas no comércio da cidade de Anapu

Com o intuito de saber se os comerciantes utilizam algum tipo de tecnologia no estabelecimento comercial, ou seja, se em alguma atividade do estabelecimento é usada tecnologia para o desenvolvimento da atividade do comércio. Se a resposta fosse afirmativa, questionava-se o tipo de tecnologia que era empregado no estabelecimento comercial. A seguir, mostra-se o gráfico de rosca, com a quantidade de resposta positivas e negativas de um universo de 103 respostas.

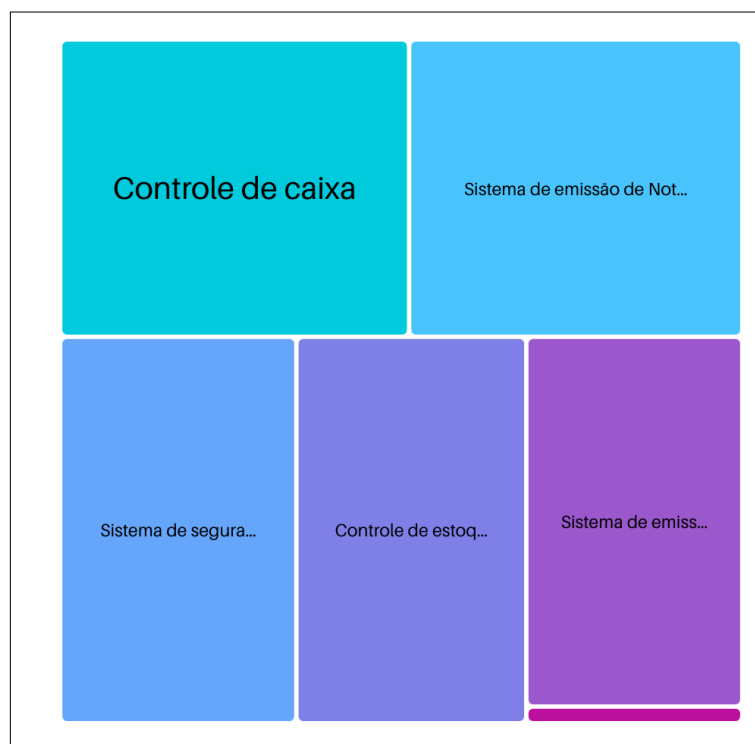
Gráfico 27 – Uso de tecnologia nas atividades comerciais



Fonte: Trabalho de campo (2022)

De 103 respostas obtidas, 75 responderam que utilizavam algum tipo de tecnologia em suas atividades comerciais, 28 responderam que não usam nenhum tipo de tecnologia nas suas atividades comerciais. Para os entrevistados que responderam que utilizam algum tipo de tecnologia nas suas atividades, foi questionado que tipo de tecnologia era utilizada nas suas atividades, tendo como respostas de múltipla escolha as seguintes preestabelecidas: Controle de caixa, Sistema de emissão de Nota Fiscal, Sistema de segurança, Controle de estoque, Sistema de emissão de Cupom Fiscal e outros. Mais adiante, o gráfico de mapa de árvore apresenta as principais resposta obtidas.

Gráfico 28 – Tipos de tecnologias utilizadas



Fonte: Trabalho de campo (2022)

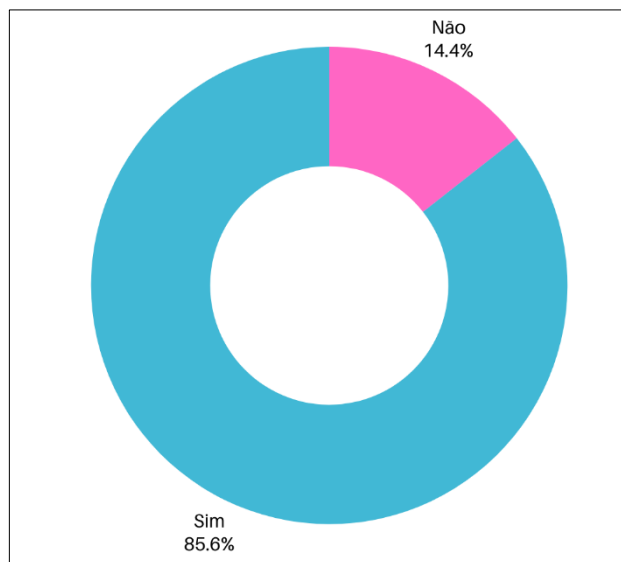
Nesse gráfico 28 é possível observar a quantidade de vezes em que as opções foram citadas anteriormente, sendo que a pergunta sobre os tipos era de múltipla escolha, podendo responder mais de uma opção. Nesse sentido, o sistema de controle de caixa teve a maior indicação, com 66 vezes de que era a tecnologia usada nas atividades comerciais. O sistema de emissão de notas foi a segunda maior utilizada pelos entrevistados, com indicação 63 vezes. O sistema de segurança do estabelecimento como câmera e alarme foi mencionado 58 vezes, controle de estoque foi abordado 57 vezes, o sistema de emissão de nota fiscal foi indicado 57 vezes e dois entrevistados indicaram outros tipos de tecnologia utilizado nos seus estabelecimentos, que estão ligados às atividades mais específicas de petshop e de conserto de carros.

4.4 Publicidade e modalidades de vendas no comércio da cidade de Anapu

O objetivo desta parte foi o de verificar as estratégias utilizadas de venda e publicidade que os comerciantes da cidade de Anapu empregam nas suas atividades. O intuito dessa investigação foi verificar quais elementos são modernos. Conforme Santos (1970), o circuito superior detém primeiro os elementos mais modernos da economia. Assim, em um primeiro

momento foi questionado se o estabelecimento comercial realizava algum tipo de propaganda. Para essa pergunta, obtivemos o total de 104 respostas. O gráfico de rosca, a seguir, mostra a porcentagem das respostas.

Gráfico 29 – Porcentagem dos estabelecimentos comerciais que realizam propaganda

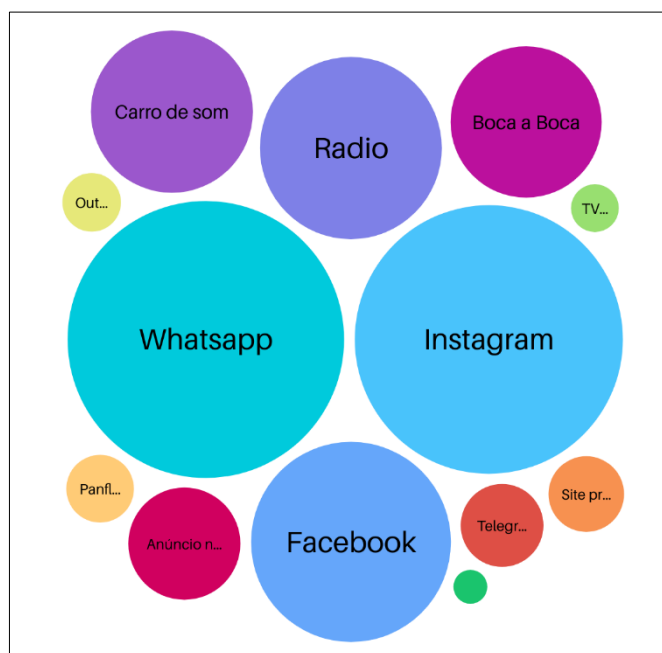


Fonte: Trabalho de campo (2022)

Dos 124 entrevistados, 89 responderam que fazem propaganda e somente 15 entrevistados responderam não realizar nenhum tipo de propaganda do seu estabelecimento. Para os estabelecimentos comerciais que responderam positivamente que faziam propaganda, foi questionado quais os meios que eles utilizavam, sendo que essa pergunta era de múltipla escolha e o entrevistado poderia indicar mais de uma resposta para essa questão. As respostas pré-estabelecidas foram as seguintes; WhatsApp, Instagram, Facebook, Radio, Carro de som, Boca a Boca, Anúncio na Internet, Telegram, Site próprio do estabelecimento, Panfletagem, Outdoor, TV local e Twitter.

Mais adiante, no gráfico de círculos agrupados, é possível verificar quais desses meios teve a maior indicação como utilizado para a realização de propaganda. Para essa pergunta, obtivemos 89 respostas, que podem ser verificadas no gráfico 30 adiante.

Gráfico 30 – Tipos de propaganda realizadas no comércio de Anapu



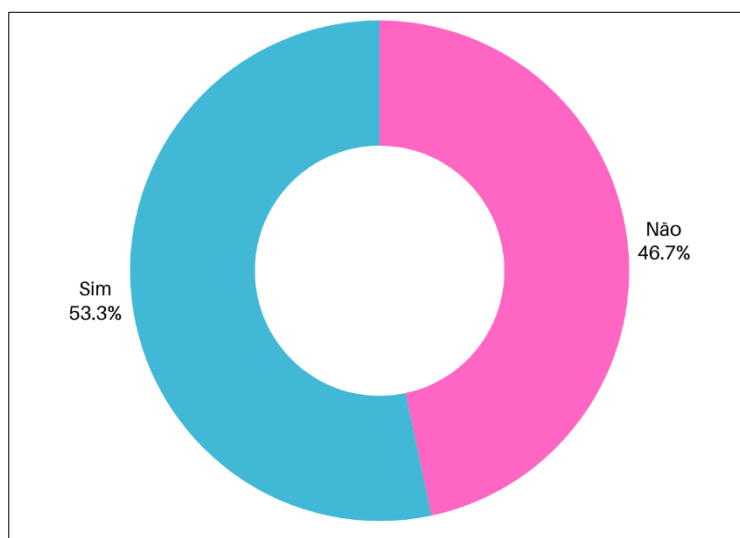
Fonte: Trabalho de campo (2022)

No gráfico de círculos, observa-se que o meio mais utilizado é o WhatsApp. Ele foi indicado 67 vezes pelos entrevistados. Em segundo lugar, foi indicado o Instagram, com 63 menções. O Facebook foi indicado como meio de propaganda 35 vezes. O rádio ainda é um importante meio de propaganda, pois foi indicado 29 vezes. A propaganda por carro de som foi apontada 23 vezes. 20 afirmam que ainda utilizam a propaganda Boca a Boca, pois os seus clientes é que fazem a propaganda do estabelecimento.

Anúncio na internet apareceram 11 vezes, o Telegram foi mencionado seis vezes na utilização das propagandas, cinco entrevistados afirmarem ter site próprio do estabelecimento para fazer propaganda e quatro estabelecimentos comerciais afirmaram que ainda utilizam o sistema de panfletagem nas ruas como meio de propaganda. Três afirmaram que anunciam em outdoor, dois fazem propaganda na TV local e um no Twitter como meio de propaganda.

Outro ponto investigado era se o estabelecimento comercial também realizava a internet como um canal de vendas. Nesse sentido, foi realizado um questionamento se o estabelecimento comercial fazia a venda pela internet. Para essa pergunta, obtivemos o total de 105 respostas organizadas no gráfico de rosca, mais adiante.

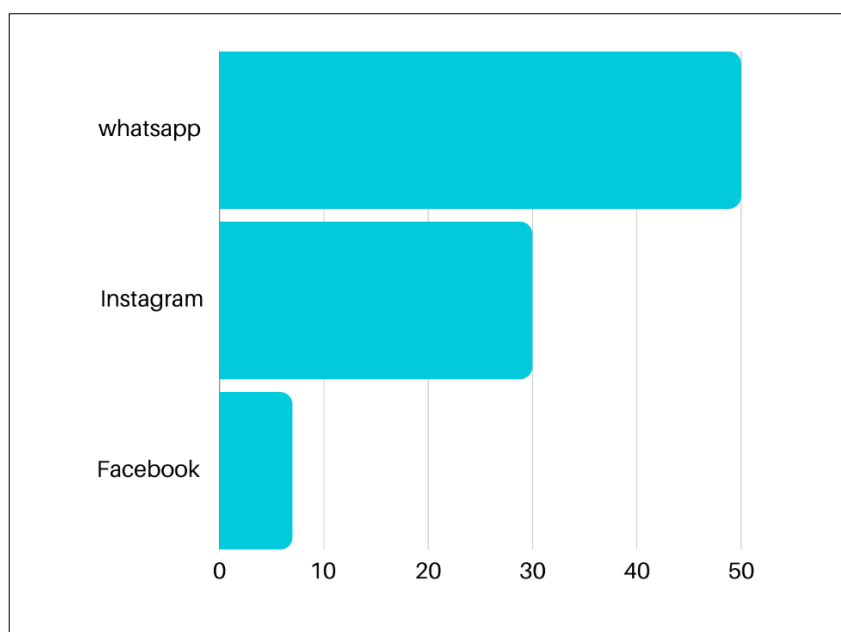
Gráfico 31 – Realização de vendas pela internet



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Dos 105 entrevistados, 49 responderam que não fazem venda pela internet enquanto 56 responderam que sim, ou seja, mais da metade dos entrevistados. Para os 56 que responderam positivamente, foi questionado quais canais de vendas eles utilizavam. Essa pergunta também era de múltipla escolha, podendo indicar mais de um canal de venda. Para tal questionamento, obtivemos 56 respostas, que estão organizadas no gráfico de barras, adiante.

Gráfico 32 – Canais de venda pela internet



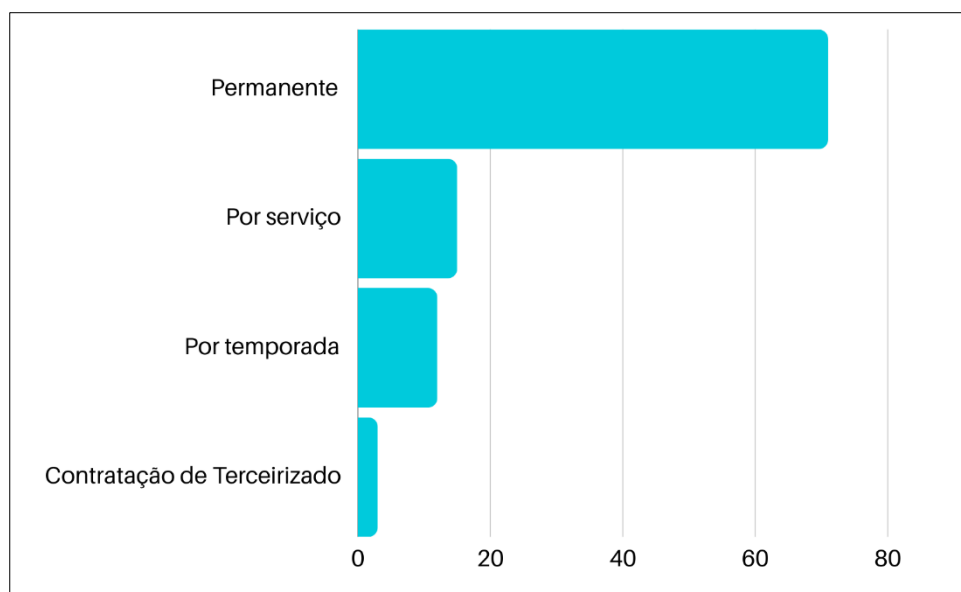
Fonte: Trabalho de campo (2022)

O principal canal de vendas, na internet, apontado pelos entrevistados foi o WhatsApp, indicado 50 vezes. O Instagram foi o segundo mais indicado como utilizado, com 30 vezes e a rede social Facebook foi apontada sete vezes como canal de venda. Com base nas informações dos dois gráficos anteriores, pode-se afirmar que o canal de comunicação WhatsApp é o principal meio de venda e de propaganda para os comerciantes da cidade de Anapu. Essa informação pode ser justificada pelo fato de que o canal de comunicação WhatsApp é um dos principais meios de comunicação do Brasil e é um canal não pago, que só precisa de internet e fácil acesso para todas as pessoas.

4.5 As Formas de contratação e pagamento dos trabalhadores do comércio da cidade de Anapu

A forma de contratação de trabalhadores pode indicar o grau de predominância de formas de pagamento e ajuda a compreender o tipo de relação que os estabelecimentos comerciais possuem com sua mão de obra, mostrando, assim, se nessa relação há características mais modernas ou mais arcaicas, indicando o grau de modernização do comércio da cidade de Anapu. A partir do exposto, em visita a campo na cidade de Anapu, foi questionado aos entrevistados a forma de contratação da sua mão de obra. Para tanto, obtivemos 95 respostas, pois alguns estabelecimentos não possuíam funcionários e outros negaram dar esse tipo de informações.

Gráfico 33 – Formas de contratação dos funcionários



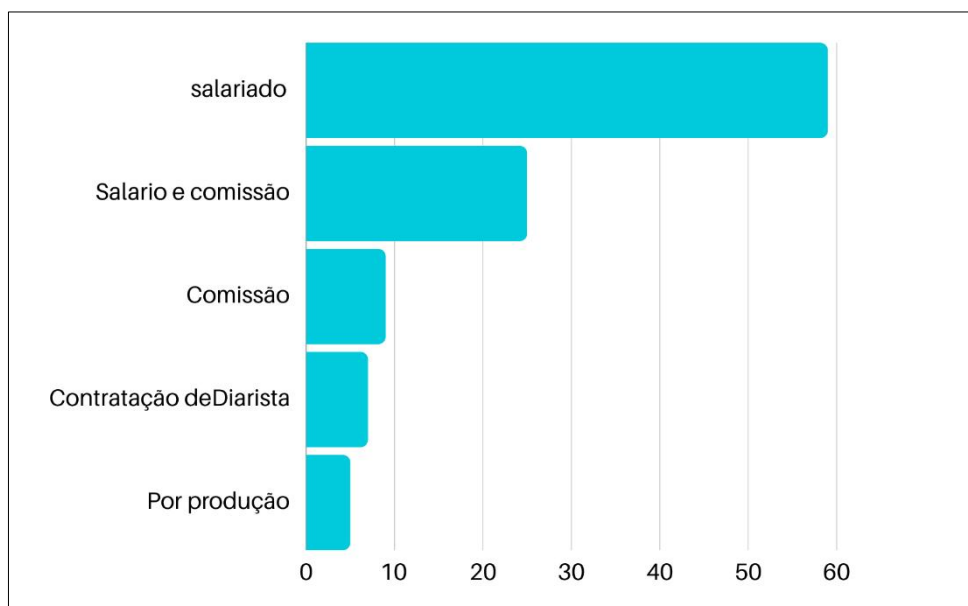
Fonte: Trabalho de campo (2022)

A partir das informações coletadas e organizadas no gráfico de barras anterior, observa-se que a maioria dos entrevistados afirmaram fazer contratação permanente dos seus funcionários, com 71 fazendo essa afirmativa. Em segundo, os entrevistados afirmaram que fazem contratação por serviço, sendo essa afirmativa feita por 15 entrevistados. A segunda modalidade teve uma diferença significativa da primeira.

Por temporada, 12 entrevistados indicaram essa resposta e afirmaram que fazem contratações em datas comemorativas quando há um fluxo maior de pessoas no comércio. Somente três entrevistados afirmaram fazer contratação por empresas terceirizadas. Com base nos dados fornecidos, pode-se afirmar que a forma predominante de contratação de mão de obra no comércio da cidade de Anapu é permanente, enquanto as outras modalidades são menos frequentes. Desse modo, foi observado que os estabelecimentos comerciais que não possuem mão de obra permanente são aqueles que têm um menor porte ou as suas atividades são realizadas por familiares.

A forma de pagamento dos trabalhadores é um importante elemento para se entender a relação entre empregado e empregador. O valor médio do pagamento pode indicar a renda média dos contratados e se eles têm uma renda fixa. As formas de pagamento podem indicar disparidades econômicas e sociais. Nesse contexto, para além da forma de contratação, foi investigada a forma de pagamento dos funcionários dos estabelecimentos comerciais da cidade de Anapu e as informações obtidas foram tabuladas e organizadas no gráfico de barras 34, adiante.

Gráfico 34 – Formas de pagamentos dos funcionários



Fonte: Trabalho de campo (2022)

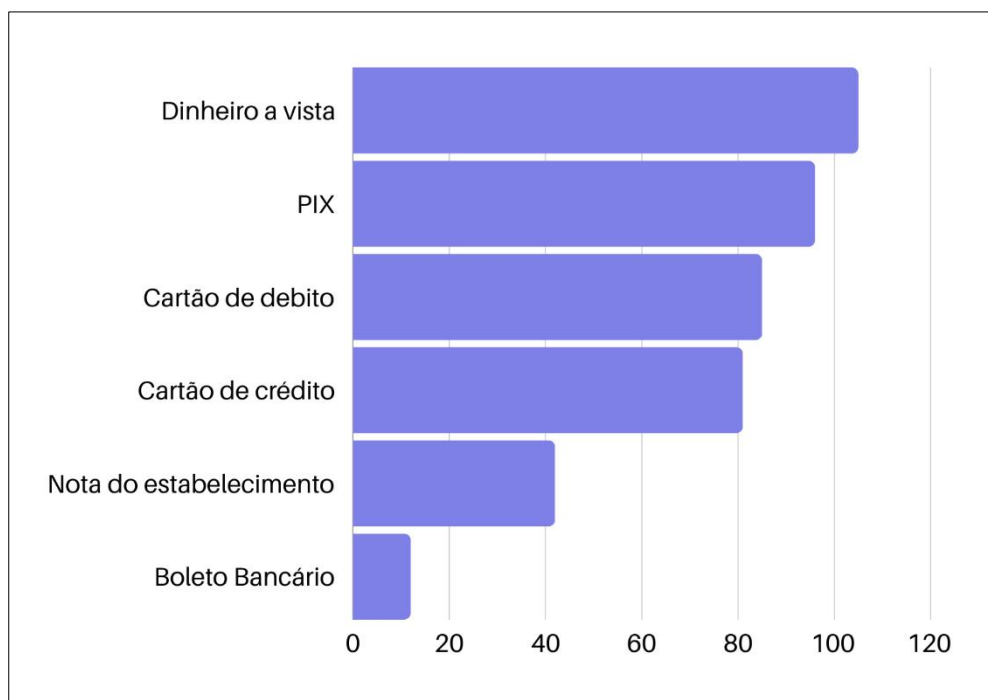
Dos 105 entrevistados, somente 95 responderam a pergunta qual a forma de pagamento dos contratados, sendo que 59 dos entrevistados afirmaram pagar somente o salário, 25 indicaram que os funcionários são pagos com salário e comissão, nove entrevistados afirmaram que os seus funcionários são remunerado por comissão, somente sete entrevistados mencionaram que pagam diarista para executar trabalhos específicos e cinco evidenciaram que pagam pela produção dos funcionários.

Com base nas informações fornecidas nos dois últimos gráficos, pode-se perceber que a maioria dos trabalhadores do comércio da cidade de Anapu são contratados e recebem um salário fixo. Outras formas de contratação e pagamento no comércio da cidade praticamente não são realizadas. Isso indica um certo grau de padronização.

4.6 Modalidade de pagamento e de entrega no comércio da cidade de Anapu

A forma de disponibilidade de pagamento que os clientes têm no estabelecimento comerciais indica o grau tecnológico e o tipo de relação que os estabelecimentos comerciais têm com os seus clientes, pois A venda a prazo nas notas dos estabelecimentos comerciais pode ser um indicativo de uma relação mais próxima entre comerciante e comprador, refletindo um nível de confiança e reciprocidade que vai além das transações puramente comerciais.

Gráfico 35 – Principais meios de pagamentos disponíveis para os clientes



Fonte: Trabalho de campo (2022)

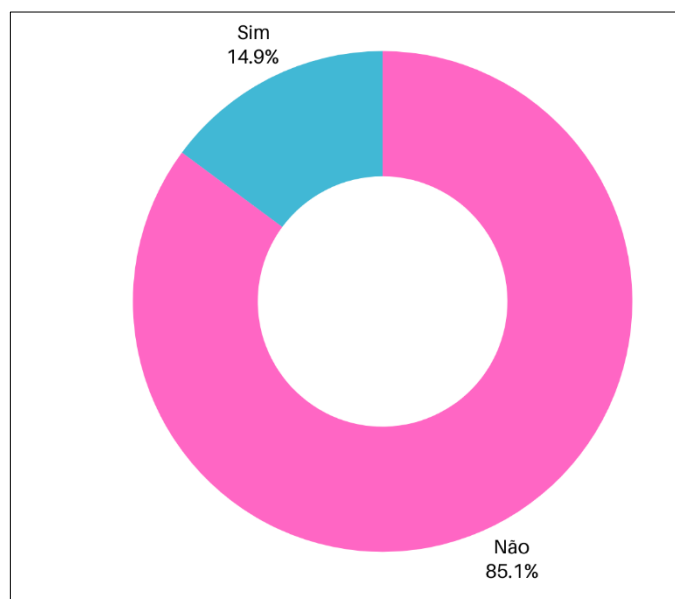
A principal forma de pagamento dos clientes é o dinheiro a vista, o que pode ser depreendido pelos 105 entrevistados que indicaram esse meio com a principal forma de pagamento. A segunda forma de pagamento mais indicada foi o PIX¹⁰, mencionada por 96 como meio disponibilizado de pagamento para os clientes. O cartão de débito foi indicado 85 vezes, enquanto o cartão de crédito foi indicado 81 vez. As vendas por notas do estabelecimento (crediário próprio) foram indicadas 42 como modalidade de pagamento dos clientes. A modalidade de pagamento por boleto foi a opção com menor frequência apontada.

Outra modalidade questionada na forma de venda e parcerias dos comerciantes era relacionada a parceria com os bancos e se o estabelecimento comercial utilizava crédito bancário para realizar vendas. Nessa modalidade, os clientes fazem financiamento em banco para realizar compras em um determinado estabelecimento comercial, o banco paga pela compra e o cliente fica devendo diretamente a ele. Essa modalidade, geralmente, é utilizada em casa de materiais de construção.

No gráfico de rosca 36, mais adiante, tem-se a quantificação da porcentagem da resposta obtida para essa pergunta, sendo que para ela obtivemos o total de 105 respostas.

¹⁰ Segundo o Banco Central do Brasil (2024), o Pix é o pagamento instantâneo brasileiro. O meio de pagamento foi criado pelo Banco Central (BC), em que os recursos são transferidos entre contas em poucos segundos, a qualquer hora ou dia.

Gráfico 36 – Utilização de crédito bancário



Fonte: Trabalho de campo (2022)

Das 105 respostas obtidas, somente 15 entrevistados afirmaram utilizar a modalidade de crédito bancário para a venda, enquanto 86 mencionaram não praticar esse tipo de modalidade de venda e pagamento.

Mediante as informações dos gráficos anteriores, pode-se observar que os principais meios de pagamento são dinheiro em espécie, pix e cartão de crédito e débito, que são os mais populares em todo o Brasil. Assim, destaca-se que alguns estabelecimentos comerciais afirmaram que quando utilizam as opções débito ou crédito cobram um valor a mais, por causa das taxas bancárias.

Percebe-se que ao mesmo tempo que as formas mais arcaicas de vendas no comércio da cidade de Anapu são pouco utilizadas, na relação de confiabilidade entre comércio e comprador, as formas mais comuns são as mais modernas, tendo os bancos como intermediadores dessas relações, pois no pagamento usando o pix e/ou o cartão, o valor vai diretamente para a conta no banco e nas vendas por meio do cartão de crédito, o comprador fica devendo também ao banco/financeira, não o estabelecimento comercial.

4.7 Modalidade de entrega e quem são os clientes dos estabelecimentos comerciais da cidade de Anapu

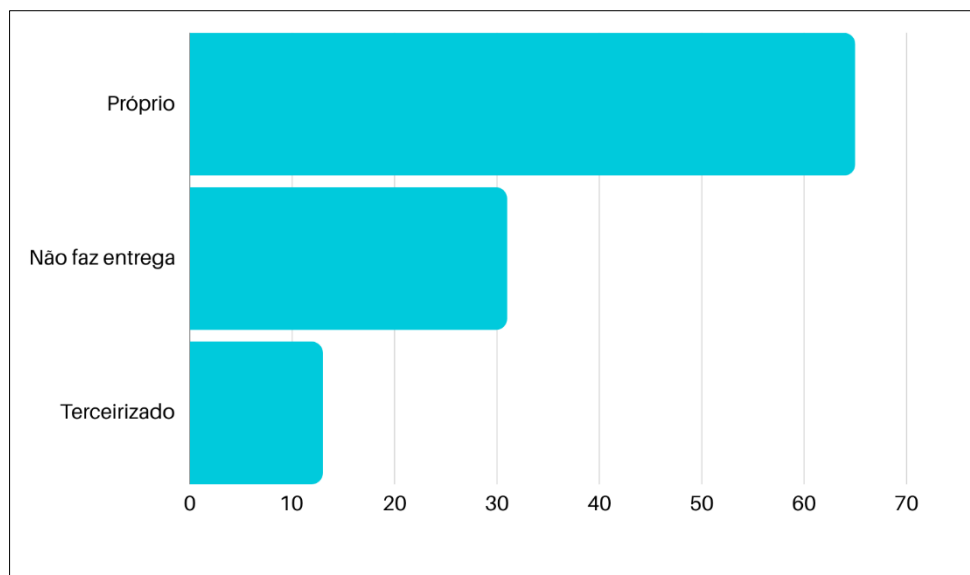
Sobre tal dinâmica, também se investigou o sistema de entrega dos comércios e se fazem entrega, pois isso ajuda a saber como se dá a rede de distribuição de mercadoria. Nesse sentido,

a forma com que se faz entrega também é um importante fator para descobrir o impacto na dinâmica econômica do centro comercial, por exemplo: o estabelecimento que possui o seu próprio sistema e tem o seu circuito, a cooperação é menor, em comparação com o que usa um sistema de entrega terceirizada.

Ademais, os estabelecimentos comerciais que fazem entrega podem atender uma maior quantidade de consumidores, como pessoas que moram em locais muito afastados como em bairros ou áreas rurais. A disponibilidade de entrega influencia diretamente também a modalidade de compra on-line. A capacidade de entrega também é importante para verificar o uso de tecnologias avançadas para a organização das entregas.

Nesse sentido, realizar a investigação se os estabelecimentos comerciais possuem serviço de entrega é importante para a compreensão da dinâmica do comércio da cidade de Anapu. Assim, foi investigado no trabalho de campo, se os estabelecimentos visitados possuíam algum sistema de entrega. Se sim, qual era o sistema de entrega do estabelecimento comercial. Para essa pergunta, obteve-se o total de 103 respostas, que estão organizadas no gráfico de barras, mais adiante.

Gráfico 37 – Modalidade de entrega de mercadorias para os clientes



Fonte: Trabalho de campo (2022)

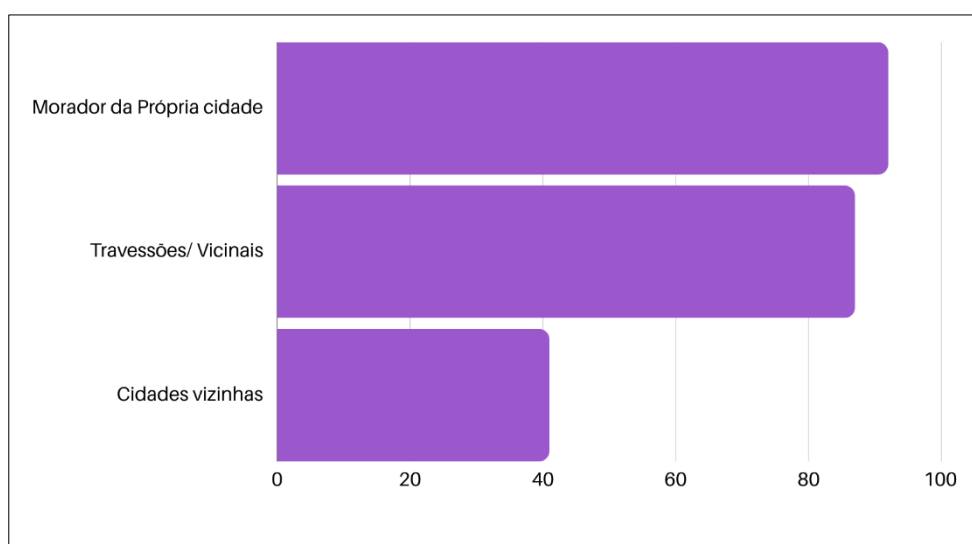
No que tange ao questionamento sobre o sistema de entrega, questionou-se se os estabelecimentos comerciais realizavam as entregas, com transporte próprio, não fazem entrega ou se é realizada por terceirizada. Nesse sentido, obtivemos as seguintes proporções: 64 afirmaram que as entregas são feitas pelo próprio estabelecimento, 30 afirmaram que não fazem

entrega de mercadorias e 13 fazem a contratação de algum serviço de entrega, sendo, geralmente, serviço de moto taxi ou carro de linha¹¹ que vai para as áreas rurais.

Assim, pode-se concluir que a maioria dos estabelecimentos comerciais fazem entrega de mercadorias, tendo a maioria os seus próprios meios de entrega, enquanto uma menor porção faz contratação de serviços de terceiros para realizar o serviço. Essa modalidade apresenta uma estratégia para vendas e entregas, com a contratação de serviços de moto taxi e caminhões de linha. Segundo relatos dos próprios comerciantes na cidade de Anapu, não há serviços especializados de entregas de mercadorias e realizar a contratação esporádica desse serviço é mais barato do que manter funcionário e veículo do próprio estabelecimento.

Outro aspecto investigado foi relacionado ao perfil dos clientes do comércio da cidade de Anapu. Essa linha de análise teve como objetivo verificar a origem dos clientes e, ao mesmo tempo, saber o perfil social deles. Nesse sentido, questionou-se aos entrevistados se eles sabiam a origem dos clientes e quais eram as profissões do público deles. Mais adiante, tem-se o gráfico de barras 38 com a origem dos clientes. Destaca-se que para essa questão, também se tinha respostas pré-estabelecidas de múltipla escolha, como o morador da própria cidade de Anapu, moradores de travessões/vicinais e moradores das cidades vizinhas. Mais adiante, é possível observar a quantificação das respostas obtidas.

Gráfico 38 – Perfil dos clientes do comércio da cidade de Anapu



Fonte: Trabalho de campo (2022)

¹¹ O Carro de linha na região da Transamazônica refere-se a veículos que fazem o transporte regular de passageiros entre zonas rurais e cidades próximas, como Anapu e Altamira. Esses carros de linha são parte essencial do sistema de transporte público em áreas onde a infraestrutura rodoviária pode ser limitada e os serviços de transporte coletivo mais convencionais.

Para o questionamento sobre a origem dos entrevistados, obteve-se um total de 105 respostas. Segundo os entrevistados, a maioria dos seus clientes são moradores da própria cidade, sendo essa afirmativa indicada 92 vezes. Em segundo lugar, os entrevistados indicaram os moradores dos travessões¹² e vizinhas, com 87 vezes e com uma menor frequência moradores das cidades vizinhas.

Em relação ao perfil dos compradores, a maioria dos entrevistados afirmam que são os pequenos agricultores que vêm à cidade de Anapu para realizarem compras e, em segundo lugar, são os servidores públicos, principalmente os funcionários da prefeitura, pois esses têm um maior poder aquisitivo. Os trabalhadores celetistas também aparecem na mesma proporção que os servidores públicos e com uma menor frequência. As entrevistas indicaram os grandes agricultores ou fazendeiros.

Com base nas informações fornecidas, pode-se afirmar que os principais clientes do comércio da cidade de Anapu são os próprios moradores da cidade que trabalham como servidores públicos ou trabalhadores celetistas e os pequenos agricultores dos travessões e vicinais próximo da cidade. Assim, percebe-se relações estabelecidas pelo comércio com os sujeitos mais locais mantendo mais relações de horizontalidades do que verticalidade.

A partir do exposto, pode-se afirmar que o comércio de Anapu desempenha um papel fundamental na produção urbana da cidade, pois ele influencia diretamente a vida e a economia local. O comércio fornece bens e serviços essenciais à população e gera emprego, contribuindo para a dinâmica urbana.

No que tange aos meios de transporte para abastecimento das mercadorias para os seus comércios, eles utilizam meio de transporte terceirizado, demonstrando, assim, um circuito de cooperação do comércio local com outras regiões do país, pois os produtos que abastecem os estabelecimentos comerciais da cidade, na sua grande maioria, vêm de fora da cidade. Outra característica importante sobre o comércio de Anapu, no que tange à precificação dos serviços e produtos, são feitos por conta própria pelos comerciantes, o que reflete uma dinâmica local própria, sugerindo autonomia em relação às outras regiões. Somente uma pequena parte dos comerciantes, dependendo do produto que os preços vêm já pré-estabelecido, aparecem em menor número, indicando uma menor influência externa.

¹² São pequenas vias ou caminhos que cruzam a rodovia Transamazônica (BR-230), ligando-a a comunidades, vilarejos, e outras localidades próximas. Os travessões são o principal meio de conexão entre a rodovia principal e áreas rurais, permitindo o acesso a recursos, serviços e comércio para as populações locais.

No que tange às formas de pagamento disponíveis no comércio de Anapu, demonstra-se que o uso de tecnologia com pagamentos via PIX e cartões, com a pouca frequência de uso crediário próprio dos estabelecimentos, indica que as relações entre cliente e comércio são mais distantes, no que tange à relação de confiabilidade. Os sistemas de entregas terceirizadas ou próprio também demonstram a modernização do comércio e uma estratégia para a ampliação dos alcances dos estabelecimentos, atendendo, assim, a uma maior quantidade de consumidores, até mesmo os moradores da zona rural.

A diversidade e estratégias de venda e propaganda utilizadas pelos comerciantes, como WhatsApp, Instagram, Facebook, rádio, entre outros, revelam como o uso de internet e as mídias sociais são importantes para as relações comerciais, mesmo em pequenas cidades, pois essas estratégias refletem a adaptação do comércio local às novas formas de venda, comunicação e divulgação.

Essas características do comércio em Anapu lhe conferem uma identidade e dinâmica urbana da cidade ao mesmo tempo que a forma que se desenvolve essa relação se torna única nessa cidade. Revela-se, assim, a complexidade da vida urbana, mesmo em uma pequena cidade rodoviária da transamazônica, pois mesmo que ele possua uma dinâmica própria, não opera isoladamente, estando interligada a outras cidades e regiões por fornecedores, parceiros comerciais e clientes. Evidencia-se, assim, a interconexão dessa cidade em uma rede urbana mais ampla, em que trocas comerciais e fluxos de mercadorias são constantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estes escritos tiveram como objetivo realizar uma análise espacial da cidade de Anapu e como essa se estruturou a partir da construção da rodovia BR-230 (Transamazônica), pois a cidade teve o seu surgimento a partir da construção da rodovia. O seu aglomerado humano teve início devido à instalação de madeireiras na área em que hoje é a cidade de Anapu.

Os proprietários de lote rural viram a possibilidade de ganhar dinheiro com a venda de menores pedaços de terras para aquelas pessoas que queriam se estabelecer na região e não conseguiram ou queriam morar ao redor da rodovia. Com a instalação das madeireiras naquela região, a disponibilidade de oferta de emprego era maior, bem como a necessidade de serviços urbanístico que ainda não se tinha.

Outro aspecto importante que contribuiu para a manutenção da até então vila Anapu foi o esgotamento das terras disponíveis ao longo da rodovia, obrigando, assim, o governo federal a abrir duas novas glebas no PIC – Altamira, as glebas Anapu e Iriri. No projeto PIC – Altamira estava o melhoramento dos núcleos “urbanos” que tinham surgido na área do projeto e receberiam estruturação urbanística. Porém, com os problemas financeiros que o Brasil enfrentou no início dos anos 1980, os projetos foram abandonados ao longo da rodovia, que nunca chegava a ser finalizada. Aglomerados urbanos sobreviveram a esse abandono, em virtude da luta da população que se estabeleceu nessa região, com a ajuda das CEBs.

No final da década de 1980 e início da década de 1990, tem-se uma mudança de estratégia para a obtenção do controle do território amazônico por parte do Estado. No período militar isso consistia em obter o controle dessa região pela supremacia do governo federal em todo o território, com a federalização das terras da Amazônia legal. Agora, a estratégia muda com a fragmentação do território Amazônico, com a municipalização dessa região. Assim, esse período ficou marcado pela mudança na legislação para a criação de novos municípios, sendo menos exigente nos critérios de municipalização, consequentemente houve um crescimento significativo de novos municípios.

Ademais, aglomerados humanos com pouquíssimas estruturas urbanas foram elevados à categoria de cidade sede dos municípios recém-criados. É nesse contexto histórico que a cidade em análise nesta tese tem o seu surgimento. Tal abordagem histórica foi realizada no capítulo dois, com uma discussão histórica mais aprofundada.

Assim, pode-se afirmar que essas cidades que surgiram a partir desse contexto histórico não obtiveram a estruturação adequada para ser elevada à categoria de cidades. Nesse contexto, procurou-se discutir como essas cidades vêm se organizando e se mantendo viva na rede urbana

que estão inseridas, bem como essas se reestruturaram a partir do abandono por parte do governo federal e, logo em seguida, foi elevada à categoria de cidades.

A partir desses questionamentos que esta tese buscou investigar como a organização intraurbana e interurbana na cidade surgiu a partir desse contexto, tendo como objeto de estudo a cidade de Anapu.

Essa falta de estruturação e com elevado surgimento de novas pequenas cidades sedes de municípios, questiona-se o conceito de cidade, principalmente na ciência geográfica, pois um aglomerado urbano que em outras regiões do Brasil não seria considerado cidade, mas que na região Amazônica é considerada cidade e sede de município.

Assim, em um primeiro momento, realizou-se uma abordagem de análise das desigualdades sociais e a dinâmica urbana nas pequenas cidades, com o foco, principalmente, nas amazônicas. Buscou-se enfatizar a importância de compreender a distribuição do capital e do trabalho, bem como as interações entre mercado e as interações entre o mercado e o Estado, em busca de compreender as desigualdades sociais presentes nos espaços urbanos.

Procurou-se, ao mesmo tempo, destacar a necessidade histórica das relações sociais, política e territoriais para a compreensão mais profunda das especificidades e particularidades das pequenas cidades. Nesse sentido, procurou-se mostrar como o capital é distribuído, mesmo em uma pequena cidade, o que influencia nas desigualdades sociais do espaço urbano.

Ao mesmo tempo, buscou-se evitar generalizações e simplificações a respeito da temática das pequenas cidades, pois quanto menor o objeto, maiores são as suas particularidades e especificidades. Tratando-se, ainda, de uma pequena cidade Amazônica, isso se torna mais complexo.

Mostrou-se, ao mesmo tempo, a importância de olhar de dentro da cidade (intraurbana) e olhar a cidade e seu entorno (interurbano), considerando a economia política da cidade e a divisão territorial do trabalho. Apresentou-se a relação do capital e trabalho como um jogo de funcionamento, que ora se dá de forma espontânea, ora de forma regulada, como também a relação mercado e Estado, que ora se excluem e ora se completam, para, assim, entender a dinâmica urbana. Isso é necessário, pois as dinâmicas urbanas também são furtos das relações de verticalidade e horizontalidade que a cidade estabelece com a totalidade.

Destacou-se, nesse sentido, a importância da análise histórica como elemento essencial para entender a produção atual e as transformações locais, pois os eventos atuais são resultados dos acontecimentos históricos em escala local e global. Nesse sentido, evidenciou-se que os eventos externos têm uma maior capacidade de mudança em comparação com os eventos internos.

Para além da importância histórica se analisou a importância de diferenciar os tipos e padrões de cidades, principalmente das pequenas cidades na floresta, buscando na literatura escritos sobre as cidades amazônicas, como cidades na floresta, cidades dos notáveis, cidades econômicas, cidades-empresa, cidades tradicionais e cidades rodoviárias, cada uma com as suas especificidades e dinâmicas próprias.

Neste sentido, o primeiro capítulo procurou realizar uma análise detalhada e crítica da dinâmica urbana, mostrando a complexidade em torno da conceituação de pequenas cidades, bem como os vários tipos de padrões nas pequenas cidades amazônicas, tendo como plano de fundo se aprofundar nas cidades que surgiram a partir da construção das rodovias na Amazônia.

No segundo capítulo da tese, busca-se realizar uma abordagem histórica a respeito das estratégias e ações pensada para a ocupação e desenvolvimento da Amazônia, durante as décadas de 1960 a 1980, fortemente marcada por estratégias de integração da região Amazônica ao restante do território nacional, ao mesmo tempo em que se expandia a fronteira econômica amazônica.

Mostrou-se que o governo federal desempenhou um importante papel nesse processo, desde a centralização do poder e o planejamento das ações até a execução delas. As principais ações do governo são apontadas como incentivo à migração populacional, promovendo infraestrutura e implementando projetos de colonização.

Questiona-se, nesse sentido, a efetividade dessas ações e o texto analisou a precariedade dos serviços urbanos, a falta de controle sobre a reforma agrária, a concentração de terras e as desigualdades sociais persistentes. O ponto central desse capítulo foi a discussão sobre a urbanização da região amazônica, seja ela de ordem planejada ou espontânea, que na sua dinâmica apresentou diferentes graus de desenvolvimento. Apresentou-se, para tanto, uma relação complexa entre o Estado, migrantes, empresas e populações locais.

As mudanças estruturais que Amazônia sofreu nesse período, principalmente na sua malha urbana, têm consequências significativas até os dias atuais, pois não foi somente uma nova forma de ter acesso a essa região que mudou, mais uma nova malha urbana lhe foi inserida e ela sobreviveu.

Nesse contexto, o terceiro capítulo buscou realizar uma análise da estrutura internas da cidade de Anapu. Em um primeiro momento, o texto procurou mostrar a formação da cidade como uma cidade de origem espontânea, associada à construção da rodovia transamazônica. Devido ao seu surgimento espontâneo, a expansão da sua malha urbana ocorreu de forma desordenada, com falta de infraestrutura urbanística básica. Assim, a cidade enfrenta desafios no que tange à infraestrutura, ao planejamento urbano e à distribuição desigual de recursos e

serviços, indicando a necessidade de intervenções para um planejamento e desenvolvimento mais equitativo.

O desenvolvimento econômico da cidade está associado à agricultura familiar e à produção de gado de corte, destacando essa atividade como fundamental para a economia local. Outro ponto que se destaca neste capítulo, é a percepção dos moradores em relação à violência, pois é variada, indicando, de maneira geral, que a população se sente segura, porém, uma parcela ainda verifica problemas de violência nos bairros que reside.

Assim, este capítulo destaca a dinâmica da cidade de Anapu, evidenciando a sua origem espontânea, a dependência econômica em relação às atividades tradicionais, como a agricultura e a pecuária, que foram e são incentivadas até os dias atuais, mostrando o papel que essa região desempenha na divisão territorial do trabalho.

Seguindo a linha de investigação da economia política da cidade de Anapu, o quarto capítulo buscou realizar uma caracterização do comércio da cidade de Anapu, mostrando a importância do comércio para a produção do espaço urbano. A forma em que a cidade se desenvolve afeta diretamente o comércio, que influencia as relações de produção.

Os principais aspectos destacados do comércio são que uma parcela considerável dos estabelecimentos realiza a entrega de mercadorias, como também uma parcela considerável possui seu próprio meio de transporte para tal serviço e aqueles que não têm optam por terceirizar esse serviço. Ademais, destaca-se a diversificação nos tipos de trabalho desenvolvidos na cidade e no comércio, sendo possível entrevistar 40 segmentos diferentes.

Outro ponto relevante nesse capítulo é em relação a origem dos clientes, que são, na sua maioria, da própria cidade e moradores de travessões e de cidades vizinhas, com os pequenos agricultores sendo os principais compradores, mantendo relações de horizontalidade. No comércio da cidade de Anapu, destaca-se a predominância do uso do WhatsApp como principal canal de venda e propaganda dos comerciantes locais. As formas de pagamentos dos clientes são bem diversificadas, refletindo a adaptação ao uso de novas tecnologias pelos comerciantes locais. Isso contribui para a dinâmica urbana da cidade.

Há uma tendência de contratação de mão de obra de forma mais permanente, indicando uma certa relação mais estável entre os estabelecimentos e mão de obra. O capítulo também apresenta uma forte presença de filiais e parcerias comerciais, o que indica uma expansão na rede de comércio de Anapu e uma interconexão do comércio e outras regiões do país, desenvolvendo uma relação de verticalidade.

A análise do comércio da cidade de Anapu ajudou compreender como se estabelece a relação da cidade, pela economia, com o seu entorno e com as outras regiões do Brasil. Nesse

contexto, procurou-se realizar uma análise interna e externa da cidade pelas relações estabelecidas da população geral, procurando identificar o perfil dos moradores e do comércio da cidade.

A partir do exposto, pode-se afirmar que, embora o Estado tentasse a produção do espaço na Transamazônica por meio da estratégia do “urbanismo rural”, a partir das práticas espaciais os agentes/sujeitos contestaram esse formato dando origem a núcleos espontâneos.

No início, Anapu funcionou como uma base logística para a rápida ocupação da região, conforme a concepção de Berta Becker. No entanto, atualmente, a cidade deve ser entendida como tendo um papel regional importante, similar a outras cidades na Transamazônica, dentro da divisão territorial do trabalho. Esse papel inclui ser fornecedora de produtos agrícolas e pecuários.

Essa nova função regional provocou mudanças internas na cidade de Anapu. Houve o surgimento de novos assentamentos urbanos, ou bairros diferenciados, e uma reestruturação do comércio para atender às demandas locais, tanto da cidade quanto da área agrícola circundante.

Apesar dessas mudanças, a modernização em Anapu é caracterizada como precária ou incompleta. Contudo, a cidade busca manter-se inserida na modernidade, o que se reflete em como ela se organiza e adapta às novas realidades e demandas regionais.

REFERÊNCIAS

- BECKER, B. k, Fronteira e Urbanização repensadas, *In*: Vieira, Ima Célia Guimarães (org.). **As Amazônia de Bertha I. Becker**: ensaios sobre geografia e sociedade na região amazônica: Organização. Rio de Janeiro: Garamond, 2015. v. 3
- BECKER, B. K. **Amazônia**. São Paulo, SP: Atica, 1998
- BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. **Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira**. Manaus: EDUA, 2006. 383 p. ISBN 85-7401-132-5
- CORRÊA, R. L. A Paisagem Urbana Brasileira – Tipos Ideais. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, São Paulo, Brasil, v. 19, n. 1, p. 8, abr. 2015.
- CORRÊA, R. L. As Pequenas Cidades na Confluência do Urbano e do Rural. **Geografia**, São Paulo, Brasil, v. 15, n. 2179 - 0892, p. 05-12, abril 2011. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio/74511>. Acesso em: 10 de fev. 2020.
- CORRÊA, R. L. Posição Geográfica de Cidades. **Cidades**, [Online], v. 1, n. 2 p. 317–323, mar.2004.
- ELIAS, D. Relações Campo-Cidade, Reestrutuação Urbana e Regional no Brasil. *In*: XII Coloquio Internacional de Geocrítica, XII., 2012, Bogotá. **Anais XII Coloquio Internacional de Geocrítica**, XII Bogotá: GEO crítica, 2012.
- ENDLICH, A. M. O estudo das pequenas cidades e os desafios conceituais: áreas de comparabilidade e complexidade mínima. **Artículo**, [Online], v. 15, n. 1, p. 149-165, maio/set 2017.
- ENDLICH, A. M. **Território e morfologia urbana em pequenas cidades**: o que revelam? 2011. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=451744820442A> cesso em: 14 fev 2023.
- HEBETTE, Jean. **Cruzando a fronteira**: 30 anos de estudo campesinato na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2004. v. IV
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html>. Acesso em: 20 out. 2022
- MARTINS, J. D. S. O tempo da fronteira retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. **Tempo Social**, São Paulo - SP, Brasil, v. 8, n. 1, p. 25-70, jan. 1996.
- MUNDO DA ELÉTRICA. O que são linhas de transmissão: características e curiosidades. *Mundo da Elétrica*. Disponível em: <https://www.mundodaeletrica.com.br/o-que-sao-linhas-de-transmissao-caracteristicas-curiosidades/>. Acesso em: 17 nov. 2024.

OLIVEIRA, J. A. de. A cultura, as cidades e os rios na Amazônia. **Ciênc. cult.**, São Paulo, v. 58, n. 3, p. 27–29, Jun/Set 2006.

PEDROSO JÚNIOR, N. N.; MURRIETA, R. S. S.; ADAMS, C. A agricultura de corte e queima: um sistema em transformação. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. **Ciências Humanas**, Belém, PA Brasil, v. 3, n. 2, p. 153–174, maio-ago. 2008.

PINHO, G. F. DE; MONTEIRO, E. Z.; PINA, S. A. M. G. Urbanismo rural, uma Utopia não relaizada. **O essencial da arquitetura e urbanismo**, Salvador, BA, Brasil, v. 3, n. 3, p. 350–516, fev. 2019.

REGO, Renato Leão. Unidade de ambiente: um estudo de caso das transformações de uma ideia urbanística. Unidade de bairro: um estudo de caso das transformações de uma ideia de planejamento. urbana. **Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba**, v. 9, n. 3, pág. 401–413, set./dez. 2017. DOI: 10.1590/2175-3369.009.003.AO01.

ROCHA, Gilberto de Miranda *et al.* Considerar a federalização e a gestão do território da região amazônica. Confins. **Revista Franco-Brasileira de Geografia/Revista franco-brasileira de geografia**, Confins [Online], 30 | 2017, publicado on-line em 13 de fevereiro de 2017, acessado em 28 de novembro de 2023. <http://journals.openedition.org/confins/11665>; DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.11665>

ROCHA, Gilberto de Miranda. **Municipalização do território na Amazônia entre o global e o local**: transformações territoriais de desenvolvimento e emancipações. Rio de Janeiro, RJ: Consequência, 2020.

SOUZA, César Martins de. Morte, saúde e ditadura na construção da Transamazônica. **Tempos Históricos**, v. 19, 2º semestre, p. 65-91, 2015. Disponível em: <https://dialnet.unirio.br>. Acesso em: 15 nov. 2024.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, M. O Tempo (os Eventos) e o Espaço. *In: A Natureza do Espaço*: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SANTOS, M. **Por uma Economia Política da Cidade**. 4. ed. São Paulo, Brasil: Editora UNESP, 2004.

SILVA, J. N. P. DA. O Processo De Urbanização Na Amazônia: Destacando As Cidades Dos Notáveis, Cidades-Empresas, Cidades Rodovias e as Cidades Tradicionais. **Somanlu - Revista de Estudos Amazônicos**, Manaus, MA, Brasil, v. 19, n. 1, p. 77-88, junho, 2019.

SILVA, P. F. J. da. **Cidades Pequenas e Indústria no Estado de São Paulo**. São Paulo: SiELO Books, 2015. p. 201–245

SILVA, P. F. J. da; BERNARDELLI, M. L. F. da H. **Formação socioespacial e cidades pequenas**: um segmento da rede urbana na porção meridional de Mato Grosso do Sul. São Paulo, Brasil: GEOUSP Espaço e Tempo, 2019.

SILVA, P. F. J. DA; SPOSITO, E. S. Discussão Geográfica sobre Cidades Pequenas. **Geografia**, Rio Claro, SP, Brasil, v. 34, p. 203-217, novembro, 2009.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes *et al.* Notas sobre epistemologia da geografia. **Cadernos geográficos**, Florianópolis, SC, Brasil, v. 23, p. 01-63, Maio, 2005.

THEIS, Ivo Marcos. Do desenvolvimento desigual e combinado ao desenvolvimento geográfico desigual. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, PA, Brasil, v. 12, n. 2, p. 241-252, dez. 2009.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro. Cidades e Centralidades Urbanas na Amazônia. **Revista Cidades**, Chapecó, SC, Brasil, v. 12, n. 21, p. 305-334, 2015.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, Brasil n. 51, p. 113-137, março, 2010.

VICENTINI, Y. O processo contemporâneo de Formação das Cidades. *In*: VICENTINI, Y, **Cidades e História na Amazônia**. Curitiba, Brasil: Ed.UFPR, 2004.

APÊNDICE I

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo Anapu

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Nome do Pesquisador

- ☐ Tiely
☐ Jessica
☐ Hugo
☐ Edilane
☐ Genilson
☐ Jhonatan
☐ Stefhani
☐ Rafael
☐ Herrera

Record your current location

-3.353034 -51.869059 0 0

latitude (x.y °)

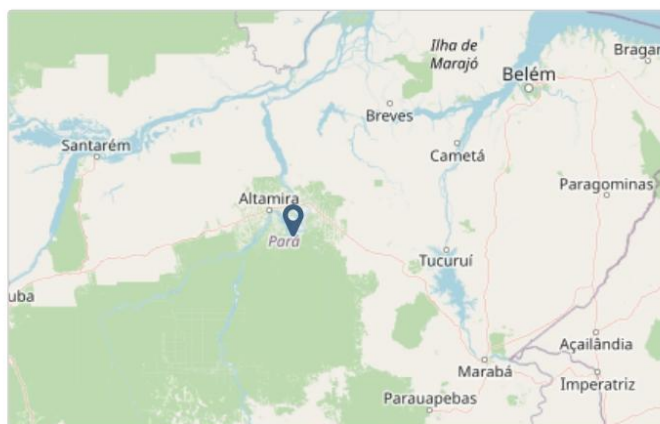
-3,353034

longitude (x.y °)

-51,869059

altitude (m)

precisão (m)



Perfil do Entrevistado

Cidade em que está sendo aplicado o formulário

- ☐ Anapu
☐ Medicilândia

Nome do entrevistado

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Idade

Cidade de Origem

Estado de Origem

- ☐ Acre
- ☐ Alagoas
- ☐ Amapá
- ☐ Amazonas
- ☐ Bahia
- ☐ Ceará
- ☐ Espírito Santo
- ☐ Goiás
- ☐ Maranhão
- ☐ Mato Grosso
- ☐ Mato Grosso do Sul
- ☐ Minas Gerais
- ☐ Pará
- ☐ Paraíba
- ☐ Paraná
- ☐ Pernambuco
- ☐ Piauí
- ☐ Rio de Janeiro
- ☐ Rio Grande do Norte
- ☐ Rio Grande do Sul
- ☐ Rondônia
- ☐ Santa Catarina
- ☐ São Paulo
- ☐ Sergipe
- ☐ Tocantins
- ☐ Distrito Federal

Se nasceu fora do município, a quanto tempo reside nele?

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Unidade de tempo

- ☐ Meses
- ☐ Anos

Sexo

- ☐ Feminino
- ☐ Masculino
- ☐ Não binário

Grau de instrução:

- ☐ Analfabeto
- ☐ Fundamental incompleto
- ☐ Fundamental completo
- ☐ Médio incompleto
- ☐ Médio completo
- ☐ Superior incompleto
- ☐ Superior completo

Estado Civil

- ☐ Casado
- ☐ Solteiro
- ☐ União Estável
- ☐ Viúvo
- ☐ Mora Junto
- ☐ Separado

Trabalha atualmente

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, em qual local?

Qual a sua profissão?

Número de pessoas que moram no domicílio?

Recebe algum benefício do governo?

- ☐ Sim
- ☐ Não

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Se sim, qual?

- ☐ Bolsa Família / Auxílio Brasil
- ☐ Aposentadoria por tempo de serviço
- ☐ Aposentadoria por Invalidez
- ☐ Aposentadoria por doença
- ☐ Aposentadoria por Idade
- ☐ Pensão por Morte
- ☐ Auxílio Defeso

Valor Médio do benefício?

Quantas pessoas são Geradoras de Renda?

Qual a principal fonte de renda?*Principal fonte de renda pode ser um trabalho com CLT ou um lote*

Valor médio de renda total?

Condições da moradia**Condição de direito da casa**

- ☐ Própria Financiada
- ☐ Própria sem financiamento
- ☐ Alugada
- ☐ Cedida por Terceiros
- ☐ Cedida por Parente

Se for alugada quanto paga no aluguel?

Tipo de construção da moradia

- ☐ Concreto
- ☐ Madeira
- ☐ Alvenaria
- ☐ Madeira/Alvenaria

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Quantos cômodos a moradia tem?

Tem banheiro?☐ Sim☐ Não**Quantos banheiros?**

Se sim, a condição do banheiro☐ Interno☐ Externo☐ Ambos**Tipo de construção do banheiro**☐ Concreto☐ Madeira☐ Alvenaria☐ Madeira/Alvenaria**Contém vaso sanitário**☐ Sim☐ Não**Contém chuveiro normal**☐ Sim☐ Não**Contém chuveiro elétrico**☐ Sim☐ Não**Paga energia elétrica?**☐ Sim☐ Não**Se sim, quanto?**

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicilio das pequenas cidades do campo_Anapu

Tem saneamento Básico fornecido pela prefeitura?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, qual serviço e fornecido?

- ☐ Água Tratada
- ☐ Esgoto
- ☐ Coleta de lixo
- ☐ Ambos os serviços
- ☐ agua não tratada
- ☐ agua por caminhão pipa

Caso a água não é fornecida pela prefeitura, qual a forma de abastecimento de água?

- ☐ Poço Amazônico
- ☐ Poço semiartesiano
- ☐ Rio/Igarapé
- ☐ Artesiano
- ☐ Cachimba
- ☐ Água fornecida pelo vizinho de poço
- ☐ Fornecida pelo posto de gasolina

Caso o esgoto não for fornecido pela prefeitura, qual o destino dos dejetos?

- ☐ Rua
- ☐ Rio/Igarapé
- ☐ Fossa séptica
- ☐ Terreno Baldio
- ☐ cisterna
- ☐ caminhão pipa

Qual o destino do lixo domestico?

doméstico ou residencial é todo tipo de resíduo gerado pelos habitantes das residências ex: sacola e garrafa

- ☐ coleta de lixo publica
- ☐ Terrenos baldio
- ☐ Queima
- ☐ Enterra
- ☐ Rio/Igarapé
- ☐ Rua

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Qual o destino do lixo de quintal?*Lixo de quintal se entende que e folhas restos, galhos e resto de construção*

- ☐ coleta de lixo publica
- ☐ Terrenos baldio
- ☐ Queima
- ☐ Enterra
- ☐ Rio/Igarapé
- ☐ Rua

Tem outro local de moradia?

- ☐ Sim
- ☐ Não

» Segunda Moradia**Se sim, a onde?**

- ☐ Lote
- ☐ Ilha
- ☐ Casa em outra cidade
- ☐ Outro

Localizar onde fica a segunda residência*Exemplo a outra moradia fica em um travessão localizado em outro município identificar os dois*

Serviços e Produtos fora do município**Quando na sua cidade não tem determinado produto, como você adquire?***Essa pergunta está relacionada a compra de equipamentos, roupas e etc. são serviços de compra em geral.*

- ☐ Compra da internet
- ☐ Adquire em na cidade vizinha
- ☐ Ambos
- ☐ não realiza esse procedimento

Caso marque a opção cidade próxima, identifica.

Quais produtos você adquire fora da sua cidade?

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Quais os principais estabelecimento que você costuma frequentar na sua própria cidade?

- ☐ roupas
- ☐ medicamentos (farmácia)
- ☐ cosméticos (perfumaria)
- ☐ mercado
- ☐ restaurante
- ☐ padaria
- ☐ Distribuidora de bebida
- ☐ Casa agropecuárias
- ☐ Supermercado
- ☐ Outros

Quando cidade não oferece serviços governamentais, para qual cidade você recorre?

Quais os principais serviços que você costuma procurar em outras cidades?

Exemplo: Exames médicos e serviços bancários

Perfil do Bairro

Bairro

Endereço (rua)

A quanto tempo reside nesse endereço?

unidade de tempo

- ☐ Anos
- ☐ Meses

Local de moradia anterior

Conhece a história de construção do bairro?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ não soube responder

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicilio das pequenas cidades do campo_Anapu

Se sim, como foi construído?

- ☐ Ocupação espontânea da áreas
- ☐ Loteamento Planejado particular
- ☐ Loteamento da Prefeitura
- ☐ Loteamento Particular
- ☐ Outro
- ☐ não sabe responder

Se outro descrever

Tem iluminação pública nos postes?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, qual as condições?

- ☐ Excelente
- ☐ Boa
- ☐ Regular
- ☐ Ruim
- ☐ Péssima

Tem pavimentação?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, qual as condições

- ☐ Excelente
- ☐ Boa
- ☐ Regular
- ☐ Ruim
- ☐ Péssima

Tem posto de saúde no Bairro?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Tem escola no Bairro?

- ☐ Sim
- ☐ Não

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Se sim, funciona até que série?

- ☐ Creche
- ☐ Fundamental Menor
- ☐ Fundamental Maior
- ☐ Ensino Médio

Você considera seu bairro violento?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, o quanto você considera violento?*classificar de 0 a 10. Sendo 0 não violento e 10 muito violento*

Caso sim, quais os crimes e violências você tem percebido?

- ☐ Homicídio
- ☐ Roubo
- ☐ Assalto
- ☐ Tráfico de drogas
- ☐ Violência contra mulher
- ☐ Violência contra crianças

Há policiamento no seu bairro?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, com qual frequência por semana?

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5
- ☐ 6
- ☐ 7

21/11/24, 14:30

Formulário de Aplicação no domicílio das pequenas cidades do campo_Anapu

Pergunta relacionada a Belo Monte

Você considera que houve alguma mudança na cidade com a construção da Usina Hidrelétrica de Monte?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sabe responder

Se a resposta anterior for sim, perguntar em que sentido?

- ☐ Econômico
- ☐ Social
- ☐ Deslocamento de área atingido pela obra
- ☐ Outros

Se a resposta anterior for área atingida pela obra, perguntar qual área que a pessoa morava?

Se a resposta for outros especificar

Você considera que em seu bairro houve melhoria?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Caso sim, perguntar em que sentido.

- ☐ Econômico
- ☐ Social
- ☐ Saneamento básico
- ☐ pavimentação
- ☐ energia elétrica
- ☐ Asfalto

Trabalhou em obras ligada a construção de Belo Monte?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se a resposta anterior for sim, perguntar em qual setor?

Point and shoot! Use the camera to take a photo

Clique aqui para fazer o upload do arquivo. (<10MB)

APÊNDICE II – comércio e serviços

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Nome do Pesquisador

- ☐ Hugo
- ☐ Jessica
- ☐ Tiely
- ☐ Edilane
- ☐ Fernanda
- ☐ Estefânia
- ☐ Tadeu
- ☐ Herrera

Nome do entrevistado

Idade

cidade de origem

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Estado de origem

- ☐ Acre
- ☐ Alagoas
- ☐ Amapá
- ☐ Amazonas
- ☐ Bahia
- ☐ Ceará
- ☐ Espírito Santo
- ☐ Goiás
- ☐ Maranhão
- ☐ Mato Grosso
- ☐ Mato Grosso do Sul
- ☐ Minas Gerais
- ☐ Pará
- ☐ Paraíba
- ☐ Paraná
- ☐ Pernambuco
- ☐ Piauí
- ☐ Rio de Janeiro
- ☐ Rio Grande do Norte
- ☐ Rio Grande do Sul
- ☐ Rondônia
- ☐ Roraima
- ☐ Santa Catarina
- ☐ São Paulo
- ☐ Sergipe
- ☐ Tocantins
- ☐ Distrito Federal

Qual a sua relação com o estabelecimento?*Se a resposta for outros especificar na resposta seguinte*

- ☐ Dono
- ☐ Gerente
- ☐ Vendedor
- ☐ Outros

Se a resposta anterior for outro especificar

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

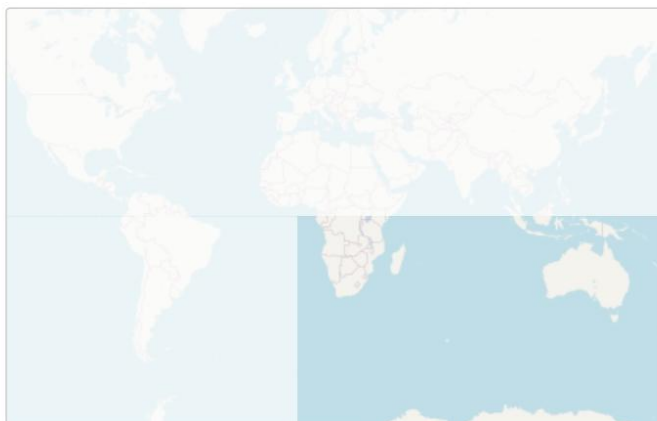
Ponto de GPS

latitude (x.y °)

longitude (x.y °)

altitude (m)

precisão (m)

**Razão social?**

Nome fantasia?

Ano de surgimento do estabelecimento?

Quanto tempo o estabelecimento está situado neste endereço?

Unidade☐ Meses☐ Anos**Situação do imóvel do estabelecimento***Se a resposta for outro especificar na próxima pergunta*☐ Próprio☐ Alugado☐ Cedido☐ Arrendado☐ Outro

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Ramo de atuação?*Se a resposta for outro especificar na próxima pergunta*

- ☐ 1.roupas
- ☐ 2. medicamentos (farmácia)
- ☐ 3. cosméticos (perfumaria)
- ☐ 4. mercado
- ☐ 5. restaurante
- ☐ 7. padaria
- ☐ 8.Distribuidora de bebida
- ☐ 9.Casa agropecuárias
- ☐ 10. Supermercado
- ☐ 11. Outros

Outros**Utiliza de financiamento para manutenção do estabelecimento?**

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, qual?**Existe mais de uma loja na cidade?**

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, quantas?**Se sim, quais cidades?****Relação com a matriz?**

- ☐ 1. Estabelecimento único
- ☐ 2. É a matriz
- ☐ 3. Direta
- ☐ 4. Indireta
- ☐ 5. Não possui relação

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Preço dos produtos?

- ☐ 1. São tabelados pela matriz
- ☐ 2. A loja que coloca
- ☐ 3. Outra

Origem das mercadorias?

- ☐ 1. Brasil
- ☐ 2. Exterior

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Se for Brasil, qual Estado?

- ☐ 1. Acre
- ☐ 2. Alagoas
- ☐ 3. Amapá
- ☐ 4. Amazonas
- ☐ 5. Bahia
- ☐ 6. Ceará
- ☐ 7. Distrito Federal
- ☐ 8. Espírito Santo
- ☐ 9. Goiás
- ☐ 10. Maranhão
- ☐ 11. Mato Grosso
- ☐ 12. Mato Grosso do Sul
- ☐ 13. Minas Gerais
- ☐ 14. Pará
- ☐ 15. Paraíba
- ☐ 16. Paraná
- ☐ 17. Pernambuco
- ☐ 18. Piauí
- ☐ 19. Rio de Janeiro
- ☐ 20. Rio Grande do Norte
- ☐ 21. Rio Grande do Sul
- ☐ 22. Rondônia
- ☐ 23. Roraima
- ☐ 24. Santa Catarina
- ☐ 25. São Paulo
- ☐ 26. Sergipe
- ☐ 27. Tocantins
- ☐ 28. Distrito Federal

Qual cidade?

Qual a forma de transporte para abastecimento do Estabelecimento?

- ☐ 1. Próprio
- ☐ 2. Terceirizado
- ☐ 3. Ambos

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Possui parceiras?

- ☐ 1. Sim
- ☐ 2. Não

Se sim, quem são seus parceiros?

Possui sistema intranet?

rede local de computadores, circunscrita aos limites internos de uma instituição, na qual são utilizados os mesmos programas e protocolos de comunicação empregados na Internet.

- ☐ 1. Sim
- ☐ 2. Não

Utiliza tecnologia nas atividades?

- ☐ 1. Sim
- ☐ 2. Não

Qual tipo?

Responder essa

- ☐ 1. Controle de estoque
- ☐ 2. Sistema de segurança
- ☐ 3. Controle de caixa
- ☐ 4. Sistema de emissão de Nota Fiscal
- ☐ 5. Sistema de emissão de Cupom Fiscal
- ☐ 6. outros

Qual tipo?

- ☐ 1. Controle de estoque
- ☐ 2. Sistema de segurança
- ☐ 3. Controle de caixa
- ☐ 4. Sistema de emissão de Nota Fiscal
- ☐ 5. Sistema de emissão de Cupom Fiscal
- ☐ 6. outros

Realiza publicidade?

- ☐ 1. Sim
- ☐ 2. Não

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Se sim, em qual meios?

- ☐ 1. Radio
- ☐ 2. TV local
- ☐ 3. TV nacional
- ☐ 4. Twitter
- ☐ 5. Telegram
- ☐ 6. Whatsapp
- ☐ 7. Facebook
- ☐ 8. Instagram
- ☐ 9. Panfletagem
- ☐ 10. Outdoor
- ☐ Carro de som
- ☐ Site próprio do estabelecimento
- ☐ Anúncio na Internet
- ☐ Boca a Boca

Realiza venda pela internet?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, qual canal de vendas?

- ☐ Página oficial no Instagram
- ☐ Página oficial no Facebook
- ☐ Venda pelo whatsapp

Estoque de produtos?

- ☐ Grande quantidade
- ☐ Sobe de Manda
- ☐ Depende do Produto

Se depender do produto pedir para o entrevistado especificar o produto.

Realiza Patrocínio?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim, em quais situações faz patrocínio?

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Se sim, quem recebe o patrocínio?

Se a resposta for outra especificar

Qual a forma de contratação dos colaboradores ?

- ☐ Contratação de Terceirizado
- ☐ Permanente
- ☐ Por temporada
- ☐ Por serviço

Qual a forma de pagamento dos contratados?

- ☐ A salariado
- ☐ Diarista
- ☐ Por produção
- ☐ Comissão
- ☐ Salário e comissão

Quais são as opções de e pagamentos dos clientes?

- ☐ Dinheiro a vista
- ☐ Nota do estabelecimento
- ☐ Cartão de crédito
- ☐ Cartão de debito
- ☐ Boleto Bancário
- ☐ PIX

Utiliza crédito bancário para vendas?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Qual a forma de transporte de mercadoria para os clientes?

- ☐ Próprio
- ☐ Terceirizado
- ☐ Não faz entrega

Origem dos clientes?

- ☐ Morador da Própria cidade
- ☐ Cidades vizinhas
- ☐ Travessões/ Vicinais

21/11/24, 17:01

Formulário de Aplicação de comércio e Serviços

Perfil dos clientes

- ☐ Pequeno Agricultor
- ☐ Grandes Agricultores
- ☐ Servidor Público
- ☐ Trabalhador Celetista
- ☐ Outros

Se a resposta for outros especificar

Houve alguma mudança no comercio durante a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se a resposta anterior for sim, perguntar em qual sentido?

- ☐ Aumento de vendas
- ☐ Diminuição da Vendas
- ☐ Aumento de números de estabelecimento
- ☐ Amento de mão de obra
- ☐ Diminuição da mão de obra

O seu estabelecimento passou a oferecer algum tipo de serviço ou produto que antes não fornecia em virtude de Belo Monte?

a ideia e perguntar se eles começaram a fornecer ou vender produtos que não era solicitado antes de Belo Monte e em virtude da usina começou a fornecer

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se a resposta anterior for sim, perguntar quais produtos e serviços?

Point and shoot! Use the camera to take a photo

Clique aqui para fazer o upload do arquivo. (<5MB)