

## AS AÇÕES DO ESTADO BRASILEIRO EM TRANSPORTES E O PLANO-PROCESSO DA URBANIZAÇÃO EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: O CASO DE SANTARÉM-PA

### THE ACTIONS OF THE BRAZILIAN STATE IN TRANSPORTATION AND THE URBANIZATION PROCESS PLAN IN CITIES IN THE LOWER AMAZON: THE CASE OF SANTARÉM-PA

*Jader Duarte Ferreira*<sup>1</sup>

*Maisa S. G. Tobias*<sup>2</sup>

*Julia Maria Brandão Barbosa Lourenço*<sup>3</sup>

*João Claudio Tupinambá Arroyo*<sup>4</sup>

*Mauro Marcio Tavares da Silva*<sup>5</sup>

#### Resumo

O objetivo deste trabalho é analisar a desintegração do modelo de rede urbana dendrítico com base na acessibilidade/rio como a única rede de transporte existente até meados do século XX, concomitante com as políticas do governo brasileiro, a fim de ocupar a Amazônia, incluindo a abertura de estradas criando um modelo complexo de rede urbana, reestruturando o espaço, modificando completamente os padrões de acessibilidade regionais. Destacando-se a análise do crescimento urbano na região, nos planos territoriais feitos pelos diferentes níveis de governo para a Amazônia, que traz Santarém como uma cidade referência do processo de urbanização da Amazônia. A metodologia usada consistiu em pesquisa bibliográfica e coleta de dados em lócus, utilizando o método de análise de ciclo de vida fundamentado na teoria do plano-processo com aplicabilidade ao planejamento territorial, que trata da elaboração e implementação de planos entre as fases do processo de tomada de decisões e os atos de investir, sendo pautado por uma visão holística. Neste contexto, os resultados permitem afirmar que urge a necessidade de maior participação dos governos, em diferentes escalas, na busca de melhorar a qualidade de vida da sociedade local, além de considerar novas tendências de desenvolvimento regional,

---

Manuscript first received/Recebido em: 01/11/2020 Manuscript accepted/Aprovado em: 14/12/2020

<sup>1</sup> Doutorado em Geografia e Planejamento Regional. Professor nos Programas de Pós-Graduação em Gestão do Conhecimento (PPGC) e Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano (PPDMU) da Universidade da Amazônia (UNAMA). Belém, Pará, Brasil. E-mail: [jaderaux@yahoo.com.br](mailto:jaderaux@yahoo.com.br).

<sup>2</sup> Doutorado em Engenharia do Transporte. Professora no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Naval (PPGENAV) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Belém, Pará, Brasil. E-mail: [isatobias1@gmail.com](mailto:isatobias1@gmail.com).

<sup>3</sup> Doutorado em Engenharia Civil. Professor Auxiliar (com mandato) do Departamento de Engenharia Civil e Investigador do Território, Ambiente e Centro de Construção da Escola Superior de Engenharia da Universidade do Minho. Guimarães e Braga, Portugal. E-mail: [jloure@civil.uminho.pt](mailto:jloure@civil.uminho.pt).

<sup>4</sup> Mestrado em Economia. Professor do Programa de Pós-Graduação em Gestão do Conhecimento (PPGC) da Universidade da Amazônia (UNAMA). Belém, Pará, Brasil. E-mail: [arroyojc@hotmail.com](mailto:arroyojc@hotmail.com).

<sup>5</sup> Doutorado em Ciência Animal. Professor do Programas de Pós-Graduação em Gestão do Conhecimento (PPGC) da Universidade da Amazônia (UNAMA). Belém, Pará, Brasil. E-mail: [maurotavares10@gmail.com](mailto:maurotavares10@gmail.com).

através de novos cenários e pela interferência na dinâmica socioeconômica e ambiental proporcionado, principalmente pela cultura da soja nas proximidades do município de Santarém.

**Palavras-chave:** Rede de Transporte. Planejamento de Infraestrutura. Crescimento Urbano. Plano-Processo.

### **Abstract**

*The objective of this work is to analyze the disintegration of the dendritic urban network model based on accessibility/river as the only existing transport network until the middle of the 20th century, concomitant with the policies of the Brazilian government, in order to occupy the Amazon, including the opening of roads creating a complex model of urban network, restructuring the space, completely changing the regional accessibility standards. Highlighting the analysis of urban growth in the region, in the territorial plans made by the different levels of government for the Amazon, it brings Santarém as a reference city in the urbanization process of the Amazon. The methodology used consisted of bibliographic research and data collection in locus, using the method of life cycle analysis based on the theory of the process-plan with applicability to territorial planning, which deals with the elaboration and implementation of plans between the phases of the process of decision making and investing, being guided by a holistic view. In this context, the results allow us to affirm that there is an urgent need for greater participation by governments, at different scales, in the quest to improve the quality of life of local society, in addition to considering new trends in regional development, through new scenarios and by interference in socioeconomic and environmental dynamics provided, mainly by soybean culture in the vicinity of the municipality of Santarém.*

**Keywords:** *Keywords: Transport Network. Infrastructure Planning. Urban growth. Process Plan.*

## **1 INTRODUÇÃO**

As ações do estado brasileiro em transportes para Amazônia estiveram sempre vinculadas ao processo de urbanização e as políticas de planejamento territorial com ênfase na Doutrina de Segurança Nacional e no discurso de integração nacional. Neste sentido a Amazônia destaca-se como área a ser ocupada e urbanizada fato que ensejou um planejamento territorial integracionista com abertura de grandes rodovias, que influenciou a desintegração do modelo de rede urbana dendrítico com base na acessibilidade/rio, proporcionando fluxos crescentes de migrantes, principalmente de nordestinos e sulistas para a região, desencadeando urbanização desenfreada gerando intensos impactos sociais e ambientais. Neste sentido se faz necessário maior entendimento na identificação dos sistemas de planejamento territorial das cidades da Amazônia, bem como caracterizar o percurso do desenvolvimento regional e a dimensão do crescimento urbano para além da realidade integracionista da abertura de rodovias.

Assim, a metodologia utilizada consistiu em análise de pesquisa bibliográfica e recolha de dados em lócus, utilizando o método de análise de ciclo de vida fundamentado na teoria do plano-processo com fatores determinantes e críticos na aplicabilidade ao planejamento territorial, sendo pautado por uma visão holística. Os resultados mostraram a necessidade e possibilidade de aplicar o plano-processo nas cidades selecionadas servindo de modelo para outras áreas urbanas da Amazônia.

A atuação do estado desenvolvimentista com investimentos, na abertura de rodovias implantação de núcleos de povoamento a exemplo das Rurópolis, Agrópolis e Agrovilas foi determinante, pois, estimulou a mobilidade de migrantes em direção às novas fronteiras de povoamento no espaço amazônico, ao longo das grandes rodovias. Bistene; Guimarães (2019), afirmam que esses migrantes são pessoas descapitalizadas que vieram para a Amazônia em busca de um recomeço na vida cujo destino seriam as agrovilas, agrópolis e Rurópolis, assentamentos rurais programados, localizadas a cada 10 km ao longo do eixo da rodovia e nas vicinais.

Todavia, não se criou qualquer tipo de política social que garantisse qualidade de vida a todos da população migrante, nem a inclusão dela em atividades econômicas estáveis. Muitos, ao término dos projetos ficaram desempregados, sem perspectiva.

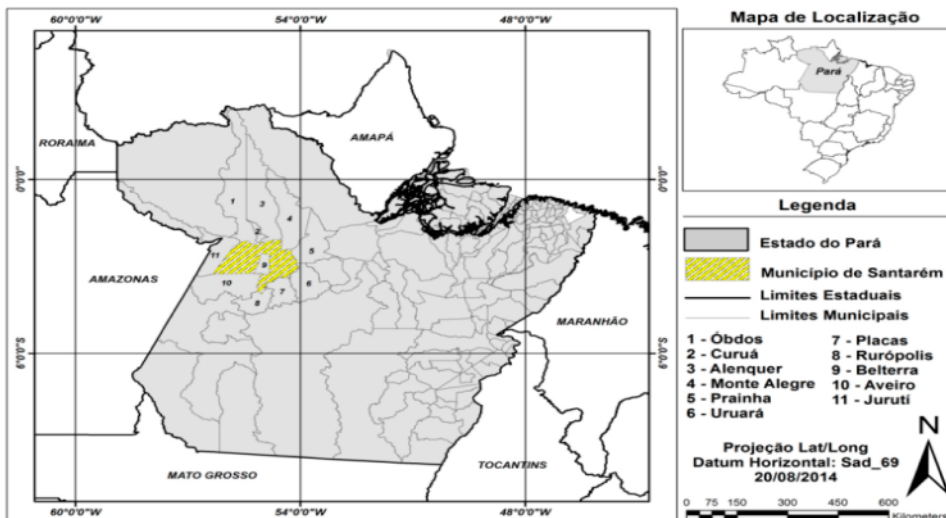
Neste cenário se faz oportuno a orientação do planejamento urbano por plano-processo, pois, os planos territoriais se caracterizavam como conservadores, na dinâmica físico-territorial, sem levar em conta que a dinâmica social, econômica, política, cultural e espacial iria requerer mudanças dos planos. Na década de 1990 do século passado, a análise dos planos territoriais se constituiu em novo paradigma do planejamento territorial e instrumento de realização do planejamento dinâmico, destinado a abranger a complexidade de fatores, variáveis e segmentos sociais presentes na realidade.

A orientação de análise do planejamento urbano, como percurso, denominado de “plano-processo”, foi um conceito desenvolvido a partir dos anos 1970 do século XX e teve como principal instrumento o estabelecimento de planos definidos entre a decisão e o ato de investir, bem como, entre a ação planejada e sua execução. A partir dos anos 90, do século passado, que o plano-processo ganhou importância por representar a alternativa de realizar o planejamento urbano por meio de processos contínuos de retroalimentação, ou seja, do *feedback* entre o planejado, executado e as mudanças verificadas na realidade (FERREIRA,2011; FERREIRA, 2017).

A dinâmica de planejamento com análise a partir do plano-processo considera a complexidade do processo de decisão, haja vista as distintas dimensões vinculadas aos fenômenos da urbanização: econômica, social, política, cultural e ambiental. Nesse caminho, o planejador necessita de uma visão holística, abrangente porque cada dimensão está integrada a outra.

Sendo assim a cidade de Santarém (ver Figura 1) que embora tenha suas peculiaridades à parte, apresenta realidade idêntica à maioria das cidades amazônicas, e um estudo de análise do plano-processo, cuja proposta se fundamenta na perspectiva holística de abranger a complexidade do fenômeno urbano, reconhecendo as especificidades físicas, sociais, econômicas, culturais, técnicas e políticas de cada lugar, tem o mérito de contribuir com informações relevantes sobre a viabilidade de se empregar o plano-processo para buscar alternativas de solução aos problemas urbanos de um caso regional, pouco explorado pela pesquisa acadêmica.

Figura 1- Localização regional de Santarém-Pa



Fonte: Elaboração própria.

Segundo Ferreira (2017), Santarém está situada na mesorregião do Baixo Amazonas, distanciando-se da capital paraense cerca de 700 km. É considerada a cidade mais importante do oeste do Pará, com as melhores infraestruturas dos municípios pertencentes à sua mesorregião. Todavia, mesmo assim, muitos problemas continuam a existir, como ruas pavimentação deficiente, iluminação precária e carência de rede de esgoto em diversas áreas do urbano. Rodrigues (2015) destaca que a importância da cidade de Santarém deriva da sua situação geográfica e da situação estratégica para a circulação do capital, estando na confluência dos rios Tapajós e Amazonas. A sua articulação com o Centro-oeste através da BR-163 é outro dos fatores que confirma a sua relevância. Santarém dispõe de um porto e de um aeroporto, assim como de escolas, universidades, hospitais. No entanto, determinadas especialidades médicas não existem no município e nas suas proximidades. Os limites geográficos são os seguintes de Santarém são: a Norte, municípios de Óbidos, Curuá, Alenquer e Monte Alegre; a Sul, Aveiro, Rurópolis, Placas e Belterra; a Leste, Prainha e Uruará; a Oeste, Juruti.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 Revisão sobre planejamento urbano na Amazônia e apontamentos sobre o plano-processo

O processo de ocupação e urbanização do espaço Amazônico se fez da orientação voltada à implantação de infraestrutura, de onde se destaca a abertura de grandes rodovias, ponto de partida para formação de uma rede urbana que não apresenta condições satisfatórias e adequadas para uma sadia qualidade de vida da população local. Desde a chegada das missões religiosas no espaço Amazônico no século XVI vários foram os ciclos econômicos todos contribuindo com manifestações distintas de urbanização, neste contexto, ganha destaque o período áureo da borracha de meados do século XVIII a primeira metade do século XX, quando Belém e Manaus passaram a se destacar como cidades de grande importância econômica no cenário regional e nacional, pois, foram significativos os investimentos direcionados a modernização das mesmas. Luiz (2020), afirma que no século XIX, Belém e Manaus, cidades do norte do Brasil, começam a se destacar pelos seus recursos naturais, fato que as tornam atrativas para a exploração, sobretudo, pela descoberta da borracha.

A dinâmica histórica da urbanização no espaço Amazônico se constituiu inicialmente de forma dendrítico, pois, os primeiros núcleos de ocupação se deram as margens dos grandes rios e posteriormente com a abertura das grandes rodovias atinge a forma complexa, sem, no entanto, apresentar um planejamento urbano com eficiência suficiente para diagnosticar problemáticas futuras relacionadas a questões de ordem social, econômica e ambiental, como o crescimento desordenado das cidades, a desigualdade social, a especulação fundiária, a grilagem de terras, os conflitos fundiários, o aumento da criminalidade, a carência de saneamento básico, o desmatamento e as queimadas,

Fato que é abordado por Mcgrath & Alencar (2010), não há questão Amazônica mais polêmica do que a do desenvolvimento da infraestrutura de transportes na região (CARVALHO *et al.*, 2001; GOODLAND; IRWIN, 1975; LAURENCE *et al.*, 2001). De um lado é visto como condição fundamental para o desenvolvimento econômico. Do outro, e pelos mesmos motivos, como o Cavalo de Tróia que abre caminho para a destruição das florestas da Amazônia (ALVES, 2002). A construção das principais rodovias que cortam vastas áreas de floresta da região está associada à intensificação da grilagem, a exploração madeireira predatória, a imigração espontânea da agricultura familiar, aos conflitos de terra, ao desmatamento, aos incêndios florestais, a marginalização social e a expansão progressiva da pecuária extensiva (NEPSTAD *et al.*, 2001; CARVALHO *et al.* 2002). O que torna a questão das rodovias tão problemática é que ambos os lados estão certos, não há desenvolvimento regional sem transporte e especialmente estradas, e tendo estradas dificilmente pode-se evitar que as florestas sejam convertidas em outros usos da terra.

Sendo assim a análise traz para o bojo da discussão os fundamentos da questão urbana no que se refere ao planejamento territorial, bem como os resultados práticos sobre a dinâmica social e urbana na Amazônia. Neste sentido partiu-se da Teoria do Plano-Processo, a partir de seus fatores determinantes e críticos a serem identificados e analisados na urbanização de Santarém.

Para compreender a relevância do plano-processo no ordenamento territorial é imprescindível considerar o planejamento como um contínuo adaptado às mudanças da realidade, necessário para se definir tarefas, metas e otimizar o uso de seus recursos, com continuidade no tempo. Planejar é tomar um conjunto de decisões antecipadas, realizar previsões sobre determinadas variáveis, adquirir informações internas e externas, criar cenários (hipóteses), problematizar a realidade e indicar ações a seguir, que serão avaliadas conforme as mudanças ocorridas no âmbito real (FERREIRA, 2011, p. 22).

O que é compartilhado por Matus (1996, p.25):

Planejar não é simplesmente fabricar planos. É pensar antes de agir, durante a ação e depois dela. Planejamento é um processo de tomada de decisões. Plano é o registro das decisões. Sendo mais importante o ser construído, pressupondo tomada de decisões, ajustes, flexibilidade.

E por Lourenço (2003, p.218):

[...] o plano é um elemento determinante do processo de planejamento. Isto é, de um modo mais afirmativo, um processo de planejamento não pode ser iniciado sem um plano, já que este se constitui como essência e motor desse processo. Deste modo, é idealizado o desenrolar de um ciclo de planejamento que se sucede no tempo sem discontinuidades.



Nessa perspectiva o plano precisa acompanhar a evolução do espaço tempo, ser flexível, conter mecanismos de ajuste, sofre monitoramento e avaliação permanente, principalmente nos dias atuais, no qual o processo de globalização impulsionado por novas tecnologias e inovações alteram o comportamento e hábitos das pessoas, diversificam-se as formas de criminalidade, a ocupação dos espaços urbanos ocorre sem previsão e de maneira muito rápida. Tais fatos exigem um planejamento cada vez mais flexível, ou seja, aberto a alterações e avaliações contínuas.

Após essa breve explanação sobre o pensamento crítico-teórico do planejamento e gênese do plano-processo é válido ressaltar a importância dos fatores determinantes do plano processo que estão em função de três pilares básicos para sua continuidade no tempo: 1) empenho político; 2) a capacidade técnica; 3) aceitação cultural, e que Lourenço (2003) os divide nos seguintes grupos: fatores de ordem física, fatores de fundamentação técnica e fatores de ordem cultural, conforme Quadro 1.

Quadro 1- Fatores determinantes do Plano-processo

BIO-FÍSICOS	TÉCNICOS	CULTURAIS
Ocupação do Solo	Propostas de planos	Participação Pública
Morfologia/Constituição do Solo	Indicações de viabilidade técnica e econômica.	Medidas de política
Acessibilidade	Gestão Urbanística	Políticas de solo
Cadastro	Imposição de sanções	Organização Institucional

Fonte: Lourenço, 2003.

Além dos fatores abordados anteriormente, Lourenço (2003) ressaltou a existência de outros dois que, caso não sejam aplicados, podem colocar em risco o sucesso do plano-processo aplicado ao ordenamento territorial, são eles a persistência no desígnio e a percepção das inovações. Ver Quadro 2.

Quadro 2- Fatores Críticos do Plano-Processo

PERSISTÊNCIA NO DESÍGNIO	PERCEPÇÃO DAS INOVAÇÕES
A persistência no desígnio trata-se de um fator vital para a prossecução de qualquer processo, quer tenha como objetivo o plano das ideias ou da ação, estando diretamente relacionado ao empenhamento político e a aceitação cultural.	Apresenta-se como fator que permite, principalmente em situações de excepcionalidade, perceber que há que marcar a diferenças entre uma rotina que já não estará apta a fazer avançar o processo e uma nova forma de conceber o existente ou operacionalizar o proposto, promovendo a aceitação técnica.

Fonte: Lourenço, 2003.

## 2.2 Ações do estado brasileiro em transportes na Amazônia nas décadas de 1960 e 1970.

Na segunda metade do século XX, o processo de ocupação e urbanização do espaço amazônico vive uma nova realidade, agora atrelada diretamente às políticas públicas de planejamento vinculadas às ações do Estado Desenvolvimentista, principalmente, no período militar (1964-1985), fato que coloca o Brasil em destaque no cenário mundial, pois, tem o seu papel alterado na divisão internacional do trabalho.

Na década de 1960 e 1970, o espaço amazônico passa a vivenciar, a partir de iniciativas estatais, um intenso processo de urbanização que na visão de Becker (1999, p. 30) caracterizou-se como uma

nova tecnologia espacial do poder estatal que se desenvolveu, impondo ao espaço nacional uma poderosa malha de duplo controle – técnico e político – correspondente ao conjunto de programas e projetos governamentais [...] capazes de interligar os circuitos nacionais e internacionais de fluxos financeiros e de mercadorias na Amazônia com a criação de novos territórios diretamente geridos por instituições federais, ver Quadros 3.

Algo que é reforçado por Bresser-Pereira (2004, p. 15).

O Brasil pertence ao grupo de países que adotaram nos últimos 50 anos uma economia capitalista moderna e internacionalizada. Países que procuram implantar uma ordem capitalista moderna têm de criar novas instituições. A operação de sistema capitalista moderno exige comportamentos individuais e institucionais compatíveis com a lógica de produção econômica (BRESSER-PEREIRA, 2004, p. 15).

O Estado desenvolveu um importante papel no povoamento e na valorização das terras amazônicas, principalmente, através dos planos de desenvolvimento vinculados à Doutrina de Segurança Nacional. Segundo Barcelar *apud* Cardoso (2006, p. 60), a decisão do governo brasileiro de manter o crescimento da economia do país, a partir da década de 1960, com um ambicioso programa de investimentos públicos, financiados com o endividamento externo, caracterizou o Estado brasileiro como desenvolvimentista.

Na perspectiva de alargar o desenvolvimento e a valorização das terras amazônicas foi criado pelo governo brasileiro no início da década de 1950, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – SPVEA, no qual o objetivo principal estava assentado na elaboração de planos para a valorização econômica da região, fato que desencadeou profundas transformações no espaço geográfico amazônico, a partir da apropriação, pelos grandes empresários, de riquezas regionais. Na década seguinte o espaço amazônico passa a vivenciar, a partir de iniciativas estatais, um intenso processo de urbanização que na visão de Becker (1999, p. 30) caracterizou-se como uma nova tecnologia espacial do poder estatal que se desenvolveu, impondo ao espaço nacional uma poderosa malha de duplo controle – técnico e político – correspondente ao conjunto de programas e projetos governamentais [...] capazes de interligar os circuitos nacionais e internacionais de fluxos financeiros e de mercadorias na Amazônia com a criação de novos territórios diretamente geridos por instituições federais.

Tal aspecto é reforçado por Nunes (1997) quando diz que a criação de novas instituições se tornou inevitáveis e, muitas delas, tradicionalmente permeadas pelo caráter do personalismo, passaram a ser construídas com a lógica da impessoalidade advindas das modernas relações de mercado. Em contrapartida, Pereira (2006) destacou a importância do papel do Estado na Amazônia afirmando que:

A urbanização na Amazônia, em grande parte, guarda profunda relação com a intervenção estatal, principalmente a partir da década de 1960. O controle da terra, a política de migração induzida e financiada pelo Estado e o incentivo a grandes empreendimentos asseguraram o desenvolvimento da fronteira urbana. (PEREIRA 2006, p. 24).

As explicações expressas na citação permitem compreender a peculiaridade da urbanização desenvolvida na Amazônia, a qual foi estimulada pelo Estado para fins de ocupação, criação de um mercado consumidor e orientada pela ideologia da Segurança Nacional. Todavia, não foi contemplada

com uma política urbana de desenvolvimento, capaz de propiciar o bem-estar social adequado à população instalada nessas áreas. Por isso, até hoje, as cidades da região sofrem de graves problemas estruturais e sofrem as consequências da concentração fundiária vinculada ao controle da terra, dos efeitos provocados pelos grandes projetos, bem como das recentes mudanças ocasionadas pela mecanização das atividades agrícolas.

Santarém faz parte desse cenário, muitas famílias não só de outras partes da Amazônia, como do Nordeste passam a buscar na cidade a esperança de uma vida melhor, porém, a capacidade de atender aos anseios de emprego, geração de renda, locais de moradia adequados, saúde, educação, transporte encontra-se aquém do esperado.

Quadro 3 - Ações do Estado Brasileiro em transportes nas décadas de 1960 e 1970 do século XX na Amazônia

Década de 1960	Década de 1970
Abertura de Grandes Rodovias: Belém-Brasília – BR 153/010 e Cuiabá-Santarém – BR 163	Abertura das Grandes Rodovias: Transamazônica – BR 230 e Perimetral Norte – BR 210.

Fonte: Ferreira, 2011.

Neste contexto, as políticas estatais tiveram um importante papel em moldar o cenário cujos resultados se fazem perceber na atualidade. Elas levaram à intensificação do processo de urbanização e impulsionaram a ocupação da Amazônia via espaço urbano mediante programas, planos e projetos definidos pelo governo central.

A atuação do estado desenvolvimentista com investimentos, na abertura de rodovias implantação de núcleos de povoamento a exemplo das Rurópolis, Agrópolis e Agrovilas foi determinante, pois, estimulou a mobilidade de migrantes em direção às novas fronteiras de povoamento no espaço amazônico, ao longo das grandes rodovias. Todavia, não se criou qualquer tipo de política social que garantisse qualidade de vida a todos da população migrante, nem a inclusão dela em atividades econômicas estáveis. Muitos, ao término dos projetos ficaram desempregados, sem perspectiva.

Neste período, o fluxo migratório em direção ao espaço Amazônico provocou um significativo incremento populacional que segundo Benchimol (1991) cresceu 38,5% entre 1960/1970 e 62,7% entre 1970/1980, obtendo um ganho líquido absoluto de 3.256.154 habitantes. Assim, a população da Região Norte saltou de 332.847 em 1872 para 5.866.673 habitantes em 1980.

Esse crescimento acentuado, como já elucidado anteriormente, não foi acompanhado de uma política urbana, social e econômica capaz de gerar bem-estar social nas cidades a partir de moradia adequada, saneamento, oferta de serviços básicos como saúde e educação no grau necessário, nem eficaz no sentido de minimizar os efeitos “nocivos” do sistema capitalista, como desemprego, criminalidade e desigualdade social.

### 2.3 Ações do estado brasileiro em transportes na Amazônia, pós-década de 1980.

Em meados da década de 1990, já findado o período de dominação militar no Brasil, e apoiado na Constituição de 1988, o planejamento urbano na Amazônia passou a ter em sua dinâmica novos investimentos, agora atrelados aos novos programas e planos de desenvolvimento que em graus diferenciados atuaram e atuam sobre a realidade territorial amazônica. Neste novo momento de planejamento, a questão ambiental ganha papel de destaque com as políticas de proteção ambiental



que fazem parte da realidade presente na Constituição Federal. No novo modelo de planejamento para a Amazônia temos os seguintes programas, ver Quadro 4.

Essa nova estratégia pensada para Amazônia surgiu no governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, no qual ocorreram os lançamentos dos Programas Brasil em Ação e Avança Brasil, que traziam em destaque a criação de eixos de desenvolvimento atrelados à necessidade de integração da Amazônia nacional e internacional. Tais programas teriam como função principal, a partir da redução dos custos de transportes, dinamizar o acesso e ampliar a capacidade de competição dos sistemas econômicos regionais.

Apesar de novas ideias sobre a realidade das políticas de desenvolvimento, estas trazem o mesmo discurso do período anterior de integrar a Amazônia ao circuito produtivo brasileiro e na consolidação da integração regional sul-americana. Neste sentido, Locatelli (2009, p. 52) afirmou que se propagou a crença de que o aumento da quantidade de recursos em infraestrutura eliminaria os entraves do crescimento econômico. Ainda, segundo Locatelli (2009, p.53), após uma década o Estado brasileiro voltou a apresentar uma proposta de desenvolvimento para Amazônia, no qual se restaura e produz rearranjos do modelo exógeno por meio da implantação de corredores ou eixos de desenvolvimento.

Na perspectiva consolidação dos projetos previstos nos programas desenvolvidos para a Amazônia, (BRASILIANA *apud* MELLO, 2002, p. 251), destacou-se para o PPA de 2000 a 2003 o portfólio de investimentos suplementares que atingiu a casa de 180 bilhões US\$.

Para o PPA de 2004 a 2007 (BRASILIANA *apud* MELLO, 2002, p. 251), destacaram-se investimentos suplementares, em torno de 560 bilhões US\$, trazendo para o foco da discussão a continuidade dos projetos anteriores, no entanto abrangendo a questão vinculada ao Plano Amazônia Sustentável.

Quadro 4- Ações do Estado Brasileiro em Transportes na Amazônia, pós década de 1980.

ANOS	PROGRAMA	PRINCIPAIS PROJETOS
1995 - 1999	Programa Brasil em Ação – Plano Plurianual – PPA.	-Recuperação das BR -164 (Brasília-Acre), BR -163 (Cuiabá-Santarém) e asfaltamento da BR -174 (Manaus - Boa Vista).
2000 - 2003	Programa Avança Brasil – Plano Plurianual – PPA.	- Implantação das hidrovias Araguaia-Tocantins e Madeira.  - Gasoduto do Urucu e a linha de alta tensão conectando Tucuruí a Altamira e Itaituba.
2004 - 2007	Programa Brasil de Todos – Plano Plurianual - PPA	- Hidrovia do Rio Madeira.  - Hidroelétrica de Belo Monte.  - Gasoduto Urucu – Porto Velho.
2008-atual	Programa de Aceleração do Crescimento - PAC	- Asfaltamento da BR -163. - Ampliação do Porto de Santarém – PA  - Ampliação do Porto de Vila do Conde – PA  - Recuperação das BR – 156, 364, 163 e BR 319.  - Implantação de Terminal Hidroviário na Amazônia – PA/AM.  - Conclusão das Eclusas da Hidroelétrica de Tucuruí.

Fonte: Ferreira, 2011.

No contexto de criação do Plano Amazônia Sustentável que está vinculado diretamente aos objetivos do PPA 2004 a 2007, temos o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de influência da BR-163, que traz em seu bojo, segundo (BRASIL, 2005, p. 3) a importância da dinâmica regional, pois, a rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) atravessa uma das regiões mais importantes da Amazônia do ponto de vista do potencial econômico, diversidade biológica, riquezas naturais e diversidade étnica e cultural. Nessa região, há uma paisagem diversa formada pelos biomas da Floresta Amazônica e do Cerrado e por áreas de transição. Além disso, a região possui três imensas bacias hidrográficas (Teles Pires/Tapajós, Xingu e Amazonas) e dezenas de tributários. Dessa riqueza natural dependem aproximadamente dois milhões de habitantes, envolvendo diversos grupos sociais e econômicos. Além disso, a Região Centro-Norte do Mato Grosso abriga um dos polos agrícolas mais produtivos do País, com destaque para a produção de soja.

Ainda segundo (BRASIL, 2005, p. 4) com um conjunto de políticas públicas estruturantes, o Plano BR-163 Sustentável está baseado na premissa de que é possível conciliar o crescimento econômico e integração nacional com a justiça social e a conservação e uso sustentável dos recursos naturais. Para isso, é necessário que o asfaltamento da rodovia esteja inserido em um plano mais amplo, contemplando ações de ordenamento do território, infraestrutura, fomento a atividades econômicas sustentáveis, melhoria dos serviços públicos e outras ações voltadas à inclusão social e fortalecimento da cidadania.

Neste entendimento se tem a percepção da importância que a rodovia BR-163, apresenta para a realidade regional amazônica, principalmente, hoje, com a expansão da cultura da soja em direção a Amazônia que interfere na dinâmica econômica e socioambiental de áreas de adjacentes a grande rodovia, então, se faz necessário um plano que realmente contemple uma visão holística, na qual, temos impactos que se relacionam diretamente a intensificação de fluxos migratórios para a região que desencadeiam ocupações irregulares, grilagem em terras públicas, concentração fundiária, queimadas, desmatamentos, além do desenvolvimento de atividades não-sustentáveis vinculadas a biodiversidade regional.

Na sequência cronológica, o Programa Brasil de Todos (PPA 2004-2007), que surgiu no governo do presidente Luís Inácio Lula da Silva e, se desenvolveu dando continuidade aos programas desenvolvidos nos governos anteriores prosseguiu com as políticas de eixos de integração e desenvolvimento do espaço amazônico, como forma de dinamizar o desenvolvimento regional.

Seguindo a lógica dos programas anteriores, tem-se no segundo governo do presidente Lula, a criação do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), que traz em seu bojo a proposta de eliminar os obstáculos à capacidade de obtenção de divisas, ampliando o saldo de balança comercial e desencadeando a capitalização do processo produtivo. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de 2007 a 2010 contempla um conjunto de investimentos em infraestrutura e um conjunto de normas vinculado à expansão do crédito no país, e que se estenderá até 2011.

No documento de apresentação do PAC (2007-2010), esse programa anuncia a promoção da aceleração do crescimento econômico, o aumento do emprego e a melhoria das condições de vida da população brasileira (PAC *apud* TOLEDO, 2009).

Nessa perspectiva, o Estado brasileiro buscou eliminar os entraves ao desenvolvimento econômico, trazendo para a região amazônica novas possibilidades de investimentos, dinamizando as potencialidades regionais.

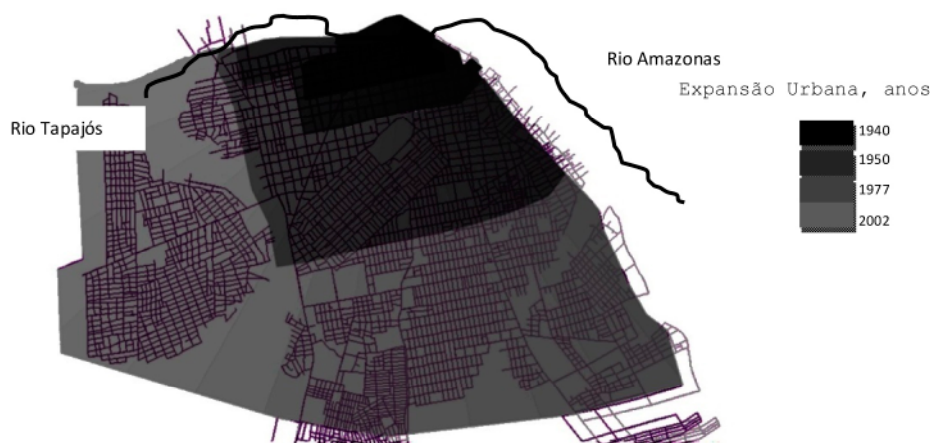
## 2.4 A análise do plano-processo em Santarém-PA-Brasil

Na análise retrospectiva dos acontecimentos relativos ao processo de urbanização de Santarém, bem como, em sua dinâmica de expansão urbana, foi possível perceber a influência direta ou indiretamente por todos os planos de desenvolvimento territorial propostos nas políticas territoriais de ocupação do espaço Amazônico, desde a segunda metade do século passado.

Neste sentido, pode-se considerar a existência de plano-processo em Santarém no início da segunda metade do século XX, momento de implantação de grandes obras de infraestrutura na cidade, concomitantes com os planos criados para o dinamismo econômico regional e que foram de significativa importância para o desenvolvimento urbano, merecendo destaque a construção do porto de Santarém, a abertura das grandes rodovias e o aeroporto, que contribuíram para a ampliação da área urbana e da acessibilidade.

Todo o processo foi vivenciado em diferentes ciclos de planejamento, saindo da beira rio e adentrando a cidade em direção ao interior, que se mostra em períodos retratados na Figura 3, no primeiro momento até 1940, segundo momento de 1941-1950, terceiro momento de 1951-1977 e por último de 1978-2002, ampliando o traçado inicial das vias de circulação e a forma de utilização do solo com um processo de ocupação desordenado e desenfreado e não acompanhado, em um primeiro momento, pelo poder municipal.

Figura 2- Mapa da Expansão Urbana de Santarém de 1940 a 2002



Fonte: Ramos, 2004.

Até 1940, notou-se ausência de atuação dos poderes municipais e estaduais, pois as decisões, bem como, os planos criados para o espaço amazônico eram aprovados e implantados sob a tutela de poder na Esfera Federal, logo todos direcionados as políticas de integração nacional. Neste sentido, entende-se que os planos, apesar de afetar a dinâmica territorial urbana, econômica e demográfica de diversas cidades amazônicas, não eram específicos para nem uma delas, fato que, no entanto, não impedia o direcionamento de investimentos e ações para áreas de interesses estratégicos, ou pela localização, ou pela presença de recursos naturais no território, que de alguma forma pudesse dar retorno as iniciativas de integração da Amazônia a dinâmica nacional e internacional.

Nessa premissa, o que se observa é que não houve uma política voltada para se criar um planejamento que atendesse a realidade local, uma vez que não foram observadas as especificidades e necessidades dos municípios da região, somente se pensou nas políticas federais de ocupação. No caso de Santarém, apesar de ter crescido economicamente e expandido a sua forma urbana, os diversos planos voltados para a região não impediram o surgimento ou ampliação de seus maiores problemas urbanos.

Assim, houve a ampliação da desigualdade social na distribuição de serviços públicos básicos e o crescimento desordenado, com áreas de ocupação irregulares que desencadearam outras demandas ao poder público tais como aqueles relacionados ao meio ambiente e as carências populacionais por novos serviços e habitação, pavimentação de vias de circulação, saneamento, dentre outros, fatos que são relevantes e merecem destaque nos fatores determinantes e críticos na análise do plano-processo deste município.

Os ciclos de planejamento no espaço amazônico e, por sua vez, de Santarém sofreram várias interrupções que são reveladas nas sucessões de governo, próprias do jogo de interesses vinculados as políticas territoriais na região, muitas vezes sem terem suas ações iniciadas e/ou complementadas, sendo algo é muito comum nas políticas públicas brasileiras. Outrossim, enquanto a vivência aumenta relativamente, pois, é referendada pela qualidade de vida e pelas atratividades presentes em Santarém, cada vez mais novos interesses econômicos surgem a partir de seu potencial, ainda pouco explorado.

Com base neste modelo, tem-se como hipótese que o planejamento urbano na Amazônia pode ser orientado pela Teoria do Plano-processo, para o entendimento dos determinantes e dos fatores críticos que são importantes para o estágio atual de rede urbana e de gestão deste espaço no âmbito de Santarém, Brasil. A análise dos fatores determinantes e críticos do plano-processo foi realizada por Ferreira (2011) onde a metodologia de análise do plano-processo foi utilizada para explorar, na perspectiva do planejamento, os resultados práticos sobre a dinâmica de urbanização no município de Santarém (ver Quadro 5 e 6).

A partir dos Quadros 5 e 6, foi possível concluir que os fatores determinantes e dos fatores críticos do Plano-Processo no município de Santarém retratam uma realidade que é permeada pela ação do Estado brasileiro no município, que ao longo dos anos criou para a região Amazônica diversos programas e planos de desenvolvimento territorial, que de alguma forma afetaram o desenvolvimento territorial e a expansão urbana da cidade.

Quadro 5- Análise dos Fatores determinantes do Plano Processo

Biofísicos	Técnicos	Culturais
<i>Ocupação do solo:</i> se dá historicamente ao longo dos rios e, no século passado, adentrou o interior, com movimento fortemente marcado pela apropriação do território para a exploração econômica dos recursos naturais.	<i>Propostas de planos:</i> somente vieram a ocorrer recentemente na região, no século XX, por conta do desenvolvimento e a valorização das terras amazônicas.	<i>Participação pública:</i> A participação pública dos diversos atores urbanos nos processos decisórios de planejamento da cidade é algo recente, dos últimos governos presidenciais, marcada pela participação da população no Plano Diretor do município, algo desta década.
<i>Morfologia/Constituição do solo:</i> área predominantemente ocupada por floresta e superfícies hídricas. Com estrutura geológica de terrenos terciários de formação de barreira e terrenos sedimentares expostos do Quaternário Antigo e Recente possibilita diversos usos do solo e a existências de riquezas naturais e minerais de grande diversificação, também, tornando-se solo próspero para atividades primárias e minerais.	<i>Indicações viab. técnica-econ.:</i> Os planos sempre se mantiveram com indicações gerais de viabilidade técnica e econômica, não alcançando especificamente o município, logo, pode-se considerar que estas indicações de fato não existem para Santarém.	<i>Medidas de políticas:</i> O município ainda carece de políticas públicas tanto de modo mais geral e globalizante; de serem orientadoras, regulatórias, distributivas e redistributivas. Pode-se dizer que, atualmente, as políticas urbanas têm atingido de maneira ainda muito incipiente a população urbana.

<p><i>Acessibilidades:</i> Na região o que propiciou inicialmente a sua acessibilidade foi a existência de numerosos rios, sendo possível a navegação em todo território. Porém, para colaborar com a acessibilidade regional foram construídas no século passado rodovias, que juntamente com os rios formaram uma rede viária decisiva para a ocupação regional, tendo a construção e modernização de terminais de transportes como fator de integração modal.</p>	<p><i>Gestão urbanística:</i> Os indícios de preocupação com a gestão urbanística são recentes em Santarém, algo deste início de século XXI. O próprio município não apresenta capacidade institucional adequada para a realidade urbana que se apresenta, sem estrutura institucional claramente definida e fortalecida por mecanismos capazes de se converter em instrumentos capazes de conduzir o processo regulatório e normativo de controle urbanístico. Logo, pode-se afirmar que a gestão urbanística não existe de fato.</p>	<p><i>Políticas de solos:</i> de maneira semelhante ao que ocorre com a escassez de medidas de políticas públicas, os poderes públicos na função de agentes reguladores e coordenadores do consumo ou utilização do solo ainda necessitam empreender ações, normatizações, instrumentos e mecanismos de controle do uso e ocupação do solo</p>
<p><i>Cadastro:</i> Os dados cadastrais sobre a região começaram a ser produzidos a partir da década de 1960 com a criação de um órgão de fomento ao desenvolvimento regional (SUDAM) e a realização de outros estudos governamentais, fruto do período dos governos militares, por conta de uma geopolítica de apropriação do território. De maneira geral, a formação de cadastro é algo recente em Santarém.</p>	<p><i>Imposição de sanções:</i> Por motivos já exposto no item anterior, pode-se dizer que dificilmente se consegue impor sanções no âmbito do sítio urbano do município, porém, no âmbito rural municipal, os órgãos governamentais em nível de Estadual e Federal se encontram bastante presentes na gestão do território, principalmente, na questão ambiental.</p>	<p><i>Organização Institucional:</i> determinante em relação aos demais de ordem cultural, pois a organização institucional das propostas, o arranjo intersetorial, a cooperação intermunicipal e, eventualmente, associação entre público e privado, originada de parcerias na realização de serviços e investimentos em estrutura física, aqueles de grande envergadura econômica e relevância social é praticamente inexistente, existindo apenas iniciativas isoladas.</p>

Fonte: Elaboração própria.

Na leitura do processo de expansão da área urbana que se desenvolveu na cidade de Santarém-Pa observou-se os fatores críticos, a persistência de desígnio e a percepção das inovações. Há relevância a partir da segunda metade do século passado, destacando-se nessa dinâmica temporal uma continuidade no melhoramento de equipamentos urbanos pertinentes, principalmente, a fatores ligados a acessibilidade, favorecendo com isso a inter-relação desenvolvimento econômico e qualidade de vida, que apesar dos esforços dos poderes federais, estaduais e municipal se desenvolveu de forma precária não conseguindo atingir satisfatoriamente nem as necessidades econômicas do município, tampouco, os anseios da população.



Quadro 6 - Análise dos Fatores Críticos do Plano Processo

<b>A Persistência no Desígnio</b>
<p>O processo que ora se desenvolve no município de Santarém-Pa, origina-se, principalmente, das ações do governo brasileiro na Amazônia, que vê em Santarém elementos suficientes, a exemplo da localização estratégica privilegiada, na extremidade norte da rodovia BR-163 que vem do Centro-Oeste do país, área grande produtora de grãos em especial de soja. Em outra frente de posição estratégica, adentra no sentido norte, leste a oeste na imensidão amazônica, nova área de expansão da fronteira econômica e na confluência dos rios Amazonas e Tapajós, fato que favorece o desenvolvimento de atividades portuárias, que são de extrema relevância para os interesses do Estado brasileiro na preservação da soberania nacional e para a concretização de suas estratégias de ocupação e dominação do espaço amazônico. É nesse contexto, que sequencialmente, desde o período de dominação militar no Brasil até o momento atual, vários planos de desenvolvimento econômico e territorial têm sido criados atingindo de forma direta e indireta o município de Santarém.</p>
<b>Percepção das Inovações</b>
<p><i>a) Avaliação de Planos.</i> A avaliação de planos é algo novo para a realidade das políticas públicas de planejamento territorial no Brasil, surgindo no início dos anos de 1990, apoiados na Constituição de 1988, com a obrigatoriedade de acompanhamento e avaliação de planos, fato que se mostrou primeiramente nos planos plurianuais: Plano Plurianual (PPA, 1995 - 1999), Plano Plurianual (PPA, 2000-2003), Plano Plurianual (PPA, 2004-2007) e o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.</p>
<p><i>b) Descentralização da Administração.</i> Desde o período de dominação militar até o início da década de 90 do século passado todas as decisões sobre a dinâmica de desenvolvimento, principalmente, na Amazônia estiveram atreladas e subordinadas às mãos do governo federal, que determinava todas as estratégias a serem desenvolvidas para efetivação de sua dominação e ocupação do espaço Amazônico, para tanto as políticas de planejamento territorial se fizeram através da criação de diversos planos de desenvolvimento.</p> <p>No início dos anos de 1990 essa dinâmica de administração é alterada, em virtude da Constituição de 1988 que criou o Estatuto da cidade, dando poderes aos municípios para aprimorar a realidade da administração e controlar e direcionar melhor as verbas públicas, fato que está associado à obrigatoriedade para municípios com mais de 20.000 habitantes da criação de um Plano Diretor Municipal. Em Santarém, o Plano Diretor Municipal foi criado em 2006, já prevendo investimentos federais para a primeira etapa do sistema de esgotamento sanitário na área central da cidade, na ordem de R\$ 31,6 milhões e R\$ 45,9 milhões em urbanização dos assentamentos dos bairros do Mapiiri e Uruará, além de outras obras ao encargo dos governos Federal e Estadual.</p>
<p><i>c) Participação Popular.</i> Em 2005, quando do início da elaboração do Plano Diretor de Santarém, a Prefeitura do município propôs que os movimentos sociais participassem das discussões, primeiramente, sobre a formação das agendas de discussão sobre os principais pontos necessários para que o Plano Diretor fosse o indutor de desenvolvimento e que o mesmo se materializasse nos principais anseios da sociedade quanto às melhorias dos equipamentos urbanos.</p> <p>Apesar das inovações, com a possibilidade de grande participação popular, os movimentos sociais questionam que o processo não ocorreu de forma transparente e que vários dos encontros programados não ocorreram, fato que alijou do processo diversas comunidades, que excluídas, não tiveram como expressar suas ansiedades (HOLANDA, 2010).</p> <p>Os questionamentos das comunidades sobre a forma de como ocorreram às discussões sobre o desenvolvimento do Plano Diretor de Santarém e como o mesmo foi aprovado ocasionou, no final de 2007, uma sessão na Câmara de Vereadores, na qual foram discutidos vários pontos sobre as diretrizes urbanísticas do Plano Diretor que foi aprovado em 2006. Nesta sessão, os vereadores do município prorrogaram em 24 meses o prazo limite para implementação da legislação urbanística, fazendo valer discussões com as comunidades locais. Dentre os resultados destas discussões tem-se o Projeto de Lei de Parcelamento do Solo Urbano, Código de Obras e Código de Posturas.</p>

Fonte: Elaboração própria

A análise dos fatores críticos destaca as ações do Governo brasileiro em Santarém em função, principalmente, da sua localização regional estratégica do ponto de vista da integração e da segurança nacional e o processo de descentralização administrativa do território, sendo delegada muito lentamente à sociedade, aquém dos desejos das comunidades locais e das capacidades institucionais dos municípios, de serem verdadeiramente donos de seus destinos.

### 3 CONCLUSÕES

O esforço de reconstituição do processo histórico de ocupação e desenvolvimento do município de Santarém se mostrou necessário e importante para entender a dinâmica deste espaço nas suas particularidades. A compreensão dos planos e programas de desenvolvimento e do caráter das políticas públicas para a região amazônica, em especial a cidade de Santarém, tornou possível identificar os fatores críticos na análise do plano-processo inerente ao espaço em questão.

Neste sentido percebeu-se a necessidade de uma maior participação dos governos municipal, estadual e federal na busca de melhorar a qualidade de vida da sociedade local na geração de saúde, emprego e renda, bem como de novas tendências de desenvolvimento regional, através de novos cenários e pela interferência na dinâmica socioeconômica e ambiental proporcionado pelo plantio da soja nas proximidades do município de Santarém, haja vista as possibilidades de expansão dessa cultura na região. Outra possibilidade ficaria por conta da produção de biodiesel, cuja perspectiva, também, é de crescimento em decorrência do aumento da demanda e com tendências a gerar mudanças na produção de alimentos, no emprego da mão-de-obra local, na definição de políticas e programas governamentais, questões a serem consideradas no plano-processo. Tais assuntos são de utilidade para estudantes universitários, pesquisadores e profissionais das áreas de geografia, economia, agronomia, sociologia, arquitetura, entre outras.

Por fim, a teoria do plano-processo mostrou-se como um instrumento de análise capaz de promover a compreensão da dinâmica de desenvolvimento de um espaço tal como o de objeto de estudo, bem como da análise do papel dos diversos atores em questão, onde a sua característica de fronteira territorial o torna propício a um processo de desenvolvimento permeado por momento de dinamismo acelerado e, contrariamente, por momento de estagnação.

### REFERÊNCIAS

- BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia**: a nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- BECKER, B. K. **Amazônia**. 2.ed. São Paulo, Ática, 1991. (Série Princípios).
- BECKER, B. K. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 6, p.29-42, 1999.
- BISTENE, M. V. R. S., & GUIMARÃES, J. L., C. Desmatamento, população e desenvolvimento econômico no oeste do Pará nos eixos das Rodovias Santarém-Cuiabá e Transamazônica. **Natural Resources**, Aracajú, SE, v.9, n.2, 19-35, 2019.
- CORRÊA, R. L. **A Rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.
- COSTA, W. M. da. **Geografia política e geopolítica**: discursos sobre o território e o poder, São Paulo: Edusp/Hucitec, 1992.

FERREIRA, J. D. Análise **Do plano-processo na urbanização de cidades no Baixo Amazonas**: o caso de Santarém-Brasil. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) - Universidade da Amazônia, Belém, PA, 2011.

FERREIRA, J. D.; LOURENÇO, Júlia M. Avaliação de processos de desenvolvimento regional das cidades na Amazônia: o caso dos municípios de Santarém e Marabá, Brasil. **FLUP**, Porto, p.327-343, 2017.

FERREIRA, J. D, TOBIAS, M. S. G, OLIVEIRA, J. M. G. C., LOURENÇO, J. M. Análise dos fatores determinantes do plano-processo de Santarém-Pa-Brasil. **Revista de Divulgação Científica – AICA**, Funchal, PT, n.2, 2010.

HÉBETTE, Jean (org.). **O cerco está se fechando**: o impacto do grande capital na Amazônia. Belém, PA: NAEA/UFPa, 1991.

HOLANDA, A. C. G. Rede de Avaliação e Capacitação para Implementação de PDP – Pará Relatório de Avaliação de PDP – Santarém, 2010. Disponível em: [www.observatoriodasmetrolopoles.net/.../pa/março\\_2011.pdf](http://www.observatoriodasmetrolopoles.net/.../pa/março_2011.pdf). Acesso em: 20 set.2011.

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico**, Rio de Janeiro, 2000.

IANNI, O. **O colapso do populismo no Brasil**. São Paulo: Civilização Brasileira, 1978.

KAMPEL, S. A.; CÂMARA, G.; MONTEIRO, A. M. V. **Análise espacial do processo de urbanização da Amazônia**. Ministério da Ciência e Tecnologia: INPE, 2001.

LOURENÇO, J. M. **Expansão urbana**: gestão de planos-processo. Lisboa, PT: Fundação Calouste Gulbenkian & FCT, 2003. (Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas).

LUIZ, L. da S. **História e ficção em Manaus do século XX**: “Dois Irmãos” de Milton Hatoum. 2020. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2020.

MARTINS, J. S. A expansão da empresa capitalista na Amazônia e a conversão do índio em sujeito político. *In*: MARTINS, J. S. **Não há terra para plantar neste verão**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1986.

OLIVEIRA, J. M. G. C. Expansão urbana e periferização de Santarém-PA, Brasil: questões para o planejamento urbano. *In*: COLOQUIO INTERNACIONAL DE NEOCRÍTICA, 10, 2008, Barcelona. **Anales** [...]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2008. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/268.htm>. Acesso em: 20 set.2011.

PARRÉ, J. L.; GUILHOTO, J. J. M. A desconcentração regional do agronegócio brasileiro. **Revista Brasileira de Economia**, Rio de Janeiro v.55, n.2, p.223-251, 2001.

PEREIRA, J. C. M. A urbanização da Amazônia e o papel das cidades médias na rede urbana regional. *In*: CARDOSO, Ana Cláudia Duarte (org.). **O rural e o urbano na Amazônia**: diferentes olhares em perspectiva. Belém, PA: UFPA, 2006.

PNSB. Pesquisa Nacional de Saneamento Básico. Disponível em: [www.ibge.gov.br/home/.../noticia\\_visualiza.php?id...1](http://www.ibge.gov.br/home/.../noticia_visualiza.php?id...1). 2008. Acesso em: 20 ago. 2015.

RAMOS, J. A. B. **A urbanização de Santarém e a preservação ambiental do Lago Mapiri**: um estudo de caso, Rio de Janeiro, Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Universidade Federal do Rio de Janeiro/IPPUR, 2004.

ROOSEVELT, A. C. Arqueologia Amazônica. *In*: ROOSEVELT, A. C. **História dos índios no Brasil**. São Paulo: Cia de Letras, 1992.

TOBIAS, M.S.G. **Modelo de planejamento integrado da organização espacial, do desenvolvimento regional e dos transportes para uma região em expansão de fronteiras**: o caso da região oeste do Pará. 2000. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

VELHO, O. G. **Capitalismo autoritário e campesinato**. São Paulo: Difel, 1979.

Dados dos autores:

**Jader Duarte Ferreira**

ORCID:<https://orcid.org/0000-0002-8592-6536>

Doutorado em Geografia e Planejamento Regional. Professor nos Programas de Pós-Graduação em Gestão do Conhecimento (PPGC) e Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano (PPDMU) da Universidade da Amazônia (UNAMA). Belém, Pará, Brasil. E-mail: [jaderaux@yahoo.com.br](mailto:jaderaux@yahoo.com.br).

**Maisa Sales Gama Tobias**

ORCID:<https://orcid.org/0000-0002-0888-0685>

Doutorado em Engenharia do Transporte. Professora no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Naval (PPGENAV) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Belém, Pará, Brasil. E-mail: [isatobias1@gmail.com](mailto:isatobias1@gmail.com).

**Julia Maria Brandão Barbosa Lourenço**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3390-6020>

Doutorado em Engenharia Civil. Professor Auxiliar (com mandato) do Departamento de Engenharia Civil e Investigador do Território, Ambiente e Centro de Construção da Escola Superior de Engenharia da Universidade do Minho. Guimarães e Braga, Portugal. E-mail: [jloure@civil.uminho.pt](mailto:jloure@civil.uminho.pt).

**João Claudio Tupinambá Arroyo**

ORCID:<https://orcid.org/0000-0001-9085-0858>

Mestrado em Economia. Professor do Programa de Pós-Graduação em Gestão do Conhecimento (PPGC) da Universidade da Amazônia (UNAMA). Belém, Pará, Brasil. E-mail: [arroyojc@hotmail.com](mailto:arroyojc@hotmail.com).

**Mauro Marcio Tavares da Silva**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7448-4093>

Doutorado em Ciência Animal. Professor do Programas de Pós-Graduação em Gestão do Conhecimento (PPGC) da Universidade da Amazônia (UNAMA). Belém, Pará, Brasil. E-mail: [maurotavares10@gmail.com](mailto:maurotavares10@gmail.com).