

A ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DAS CIDADES DE MARÉ DO SALGADO PARAENSE: UMA ANÁLISE ATÉ MEADOS DO SÉCULO XX.

Autor(01): Karina Pimentel dos Santos¹

Filiação institucional: Universidade do Vale do Paraíba — Laboratório de Estudo das Cidades

E-mail: kasantos1105@gmail.com

Autor(02): Gustavo Rodrigo Milaré Montoia

Filiação institucional: Universidade do Vale do Paraíba — Laboratório de Estudo das Cidades

E-mail: milaremontoia@hotmail.com

RESUMO: As cidades de maré fazem parte do litoral amazônico paraense. A realidade e o cotidiano desses centros estão diretamente ligados ao mar, assim como suas atividades econômicas. Para melhor entendê-las é necessário compreender seu processo histórico. Para isso, o presente artigo tem como objetivo apresentar uma análise da organização socioespacial das cidades de maré da microrregião do Salgado paraense, a partir de uma reconstrução histórica da área. Foi possível identificar três períodos estratégicos para a estruturação do Salgado: o período da gênese das vilas na costa do Pará; o período da Estrada de Ferro de Bragança; e o período da implantação das rodovias. O desenvolvimento do artigo se baseou em referências bibliográficas, coleta de dados de jornais e periódicos antigos e a construção de mapas e croquis das cidades do Salgado.

Palavras-chave: Cidades de maré, organização socioespacial, Salgado paraense.

GT – “07”: “Geografia histórica urbana”

¹Orientanda da professora Dr.^a Sandra Maria Fonseca da Costa.

1. INTRODUÇÃO

Abreu (1998, p. 79) comenta que a compreensão da singularidade das cidades passa pelo estudo de seu passado, pois, segundo o autor, “passado é uma das dimensões mais importantes da singularidade”. Este passado está materializado na paisagem, “ou ainda vivo na cultura e no cotidiano dos lugares” (ABREU, 1998, p. 79). Assim, para compreendermos o espaço das cidades e suas singularidades na atualidade, precisamos revisitar seu passado e entendê-lo; ou seja, o processo de análise das cidades passa pelo estudo de seu passado.

Neste aspecto, sabe-se que a Amazônia passou por diferentes momentos no processo socioespacial de ocupação. As estratégias utilizadas para a proteção do território, a dominação das comunidades indígenas e o extrativismo vegetal, entre outros processos, impulsionaram a estruturação espacial atual na região.

Porto-Gonçalves (2008) definiu padrões organizacionais na Amazônia pautados no tipo de desenvolvimento. O primeiro padrão de organização foi denominado *rio-várzea-floresta*, o qual inclui o início do povoamento na região, que envolve um modo de vida com íntima ligação com os rios, economia baseada principalmente no extrativismo, núcleos populacionais em meio a esses aspectos naturais. O segundo padrão, denominado *estrada-terra firme-subsolo*, envolve o período de integração da Amazônia por meio de planos de desenvolvimento do governo federal, e corresponde à implantação das rodovias, ao extrativismo mineral, e ao povoamento e ao desenvolvimento urbano mais intenso nas áreas próximas às estradas e rodovias.

Na Amazônia, “o padrão de ocupação do território sempre foi de dispersão, com pequenas localidades distribuídas ao longo das calhas de rio, acompanhando as suas várzeas, áreas mais propícias ao plantio e que permitiam fácil deslocamento” (GOMES; CARDOSO, 2019, p. 6). Entretanto, apesar do padrão ribeirinho ser predominante na Amazônia urbana tradicional, Malheiro e Trindade Júnior (2010, p. 4) explicam que a

cidade do rio também se anima pela estrada, o que nos faz vê-las não como resultados de um passado estático ou de um futuro avassalador, mas como um espaço-tempo presente, denso e vivo, cujos atributos maiores são a simultaneidade e a dinamicidade.

Castro *et al.* (2015, p. 176) explicam que as estradas foram, em vários casos, fundamentais no processo de estruturação das cidades e no uso e ocupação do solo urbano, além de facilitar deslocamentos humanos e trocas de informação e produtos. É importante frisar que nenhum padrão estabelecido anulou o outro, ambos coexistem em suas particularidades.

Porém, as dinâmicas da Amazônia não se resumem apenas a esses padrões. Um exemplo desse diferencial são as cidades da região do Salgado, que apresentam realidades diferentes dos padrões levantados por Porto-Gonçalves (2008). Nesse viés, o presente artigo tem como objetivo apresentar uma análise da organização socioespacial das cidades de maré da microrregião do Salgado paraense, a partir de uma reconstrução histórica da área que as cidades estudadas ocupavam, como vilas ribeirinhas, e o seu crescimento, reconduzido pelas estradas.

Este estudo é importante em função da necessidade de dar visibilidade a essas realidades, que também pertencem a Amazônia, mas que mantêm conectividade íntima com o mar, além do rio e da estrada. Esse viés histórico de análise das cidades do Salgado permite entender seu processo de organização, a partir da abordagem de Milton Santos (SANTOS, 1992), que envolve a necessidade de ‘empirizar’ as formas e o tempo.

O artigo está dividido em três seções que remetem a cada período histórico fundamental para a organização urbana das cidades de maré no Salgado paraense. O primeiro tópico trata da gênese dos nódulos da região do Salgado, desde a fundação das freguesias até a formação das vilas. O segundo tópico relata a dinâmica das cidades no período da Estrada de Ferro de Bragança, com a formação das colônias de assentamento. O terceiro e último tópico retrata as mudanças ocorridas a partir da implantação das rodovias, abarcando a facilidade de acesso entre a capital e as cidades do Salgado.

Este artigo foi desenvolvido a partir de informações coletadas em jornais da época²; de dados coletados no arquivo público municipal de Belém³; de cartas topográficas, na escala 1:100.000, folhas Belém, Capanema, Castanhal, Marapanim e Salinópolis, editadas pelo DSG (Departamento de Serviço Geográfico), do Exército Brasileiro, de onde se extraiu o sistema viário e o mapa da estrada de ferro Belém-Bragança, de 1908, para realizar o mapeamento da ferrovia. Estes dados possibilitaram a construção de mapas e croquis que apresentam as cidades em diferentes momentos, entre 1700 e 1880.

²Como o periódico “Mensagem dirigida ao congresso do Estado do Pará”, escrito pelos governadores em vigência.

³Como o Álbum do Estado do Pará (1908).

2. OS NÓDULOS QUE SE TRANFORMARAM EM VILAS

A trajetória de uma cidade ou região reflete-se na configuração destes territórios, constituindo-se como a soma de fragmentos de realizações atuais e do passado. Nesse processo, Santos (1992) afirma que a história de determinada cidade se produz por meio do urbano que nela é incorporado — ou que se deixa incorporar — sendo esta a história das suas formas. Neste sentido, é possível perceber que a história do urbano na Amazônia é múltipla e suas sub e microrregiões apresentam dinamismo que refletem as intervenções e os projetos nelas estabelecidos⁴.

A porção do litoral do Pará, conhecida como Amazônia Atlântica (BRITO, 2004; SETUR, 2021), vivenciou três momentos essenciais para a reconfiguração das suas cidades e do seu urbano. No primeiro momento, as frentes de colonização na Amazônia iniciaram com a ocupação militar e a construção de fortins para a proteção do território. Nesse período, havia a disputa entre as nações europeias pela coleta das drogas do sertão, o que motivou a União das Coroas Ibéricas (1580–1640) a iniciar a fundação de núcleos de ocupação do território e a construção dos fortins na desembocadura do rio Amazonas, iniciado com São Luiz do Maranhão (1615), Belém do Pará (1616), Macapá (1636) e Manaus (1665), sob o comando do Estado do Grão-Pará e Maranhão (TAVARES, 2011).

O padrão de ocupação seguia o curso das águas: as vilas foram criadas às margens dos rios mais importantes, fator essencial para o deslocamento e a proteção da região. Outra estratégia de colonização foi a implementação dos aldeamentos indígenas comandados pelas companhias religiosas, que intencionavam pacificar os índios e usar sua mão de obra escravizada na agricultura. Ambos os processos se caracterizam como o “primeiro sistema de controle territorial”, segundo Machado (1989), assentado no tripé: comercialização das drogas do sertão-aldeamentos-fortins de proteção.

A dinâmica estabelecida por esse modelo de colonização se configurou como a gênese das cidades na Amazônia. Algumas das realidades dessas cidades tiveram conexão direta com o mar. No litoral da costa paraense, as primeiras vilas foram fundadas às margens dos rios e do

⁴Trindade Jr. (2010) apresenta essa multiplicidade das formas e estruturas urbanas da Amazônia como sendo a urbanodiversidade.

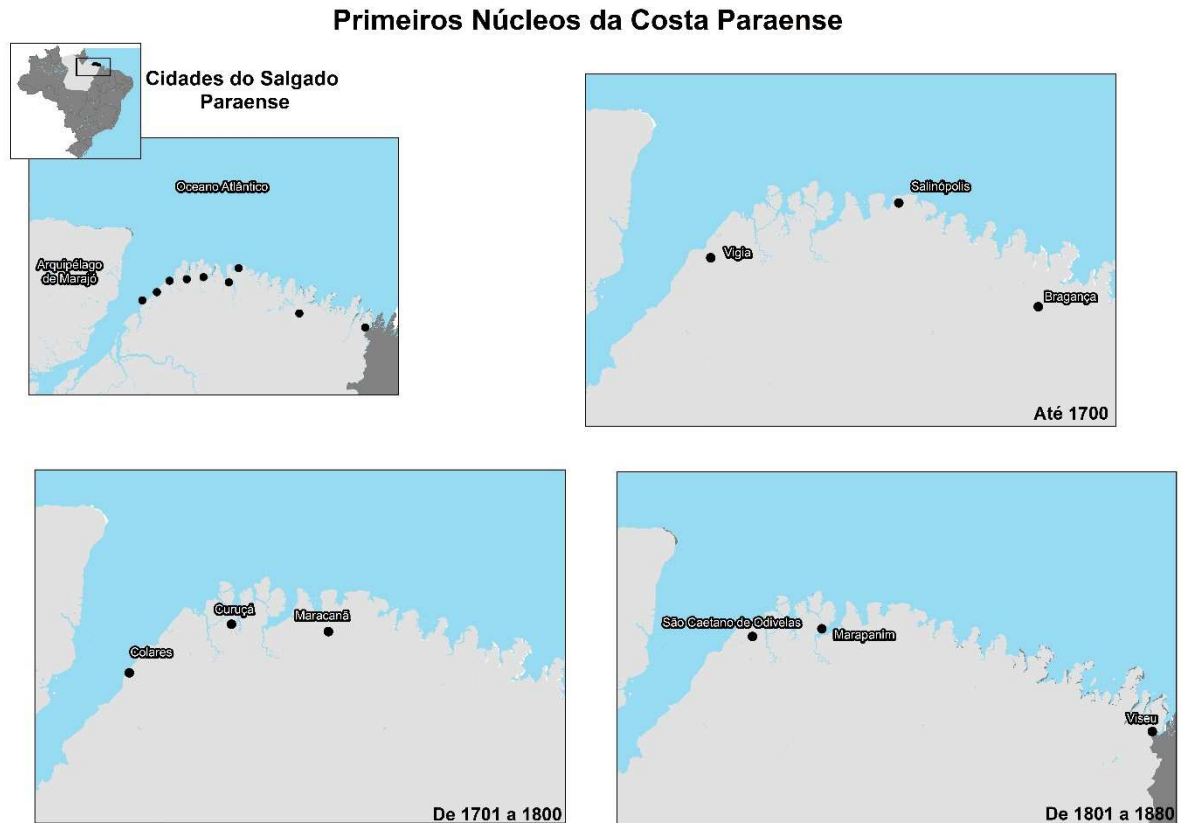
oceano Atlântico. No quadro 1, é apresentada a lista de cidades do litoral paraense, com a data do seu surgimento, informação espacializada no mapa da figura 1.

Quadro 1 – Primeiros núcleos na costa paraense

Ano	Cidade	Em 2022
1662	Sousa de Caeté	Atual cidade de Bragança
1693	Salinas	Atual cidade de Salinópolis
1698	Vila de Vigia	Atual cidade de Vigia
1757	Vila de Colares	Atual cidade de Colares
1757	Vila Nova Cintra	Atual cidade de Maracanã
1758	Vila Nova D’El Rei	Atual cidade de Curuçá
1874	Fazenda Bom Intento	Território desmembrado de Curuçá, atual cidade de Marapanim
1856	Viseu	Antigo povoado de Vera Cruz do Gurupi, atual cidade de Viseu
1872	Caetano de Odivelas	Desmembrado de Vigia e elevado à categoria de vila, atual cidade de São Caetano de Odivelas
[S/d]	Lugar Penha Longa	Vila de Vigia
[S/d]	Lugar do Porto Salvo	Distrito de Vigia

Fonte: Elaborado a partir de Tavares (1992, 2011).

Figura 1 – Mapa do litoral paraense, mostrando a surgimento das vilas, em diferentes períodos: (a) até 1700; (b) de 1701 a 1800; (c) de 1801 a 1900.



Fonte: Elaborada pelos autores, a partir de Tavares (1992, 2011).

Observa-se, na figura 1, que as primeiras cidades, criadas até 1700, foram estabelecidas de forma dispersa, reforçando a necessidade de proteção da costa, na rota entre Belém e São Luiz. Égler (1961) frisa que a ligação entre estes núcleos, Belém e São Luiz, era realizada via navegação marítima pela costa do Pará, que, apesar de perigosa e demorada, apresentava uma importância ponderável. As viagens eram realizadas em pequenas embarcações que não tinham estrutura para completar a rota sem paradas, elas aportavam com frequência para reabastecimento e abrigo, processo que acontecia nesses nódulos já formados no litoral.

A função de entreposto comercial que a costa paraense exercia reforçou a dinâmica das vilas nelas presente, que também davam acesso ao interior do continente por meio dos rios que próximo delas desaguavam. A base econômica era voltada principalmente para a pesca, e

apresentavam um cotidiano intensamente ligado ao mar, assim essa porção do litoral ganhou a denominação de região do Salgado⁵ (ÉGLER, 1961).

Essa fase da criação das vilas, que posteriormente se transformaram em cidades, foi denominada por Rocha *et al* (2019) de ‘flúvio-marinha’, em função da dinâmica de ocupação e de controle territorial terem sido estabelecidas pelos rios e áreas de várzea. Diante dos diversos períodos de transformação, os autores pontuaram esse processo da organização territorial das cidades da costa litorânea paraense em três fases, como demonstra o Quadro 2 e a figura 2.

Quadro 2: Fases das estruturas espaciais da Zona Costeira do estado do Pará, segundo Rocha *et al* (2019)

Fase	Período	Características	Estrutura espacial	Destaques
Flúvio-Marinha	Séculos XVI a XVIII	Marcada por controle territorial: esferas de circulação dos produtos e da força de trabalho.	Devido ao controle territorial dos rios e da várzea, se formou uma estrutura urbana dendrítica.	Belém era cidade primaz, ou seja, o entroncamento regional; no interior do Pará estabeleceu sistema de povoamento voltado para a costa e na zona costeira aldeamentos elevados à vila.
Ferrovária	Séculos XIX à primeira metade do século XX	Período de maior interesse da atividade extrativista da borracha que influenciou outras atividades como pesca, comércio e outros produtos extrativistas.	Construção da ferrovia Madeira-Mamoré e Modernização do Porto em Belém; modernização da cidade de Belém fortalecendo sua importância regional.	Na Zona Costeira a construção da Estrada de Ferro Belém-Bragança; colonização efetiva da zona bragantina e atração da força de trabalho nordestina.
Rodoviária	Segunda metade do século XX	A ideologia do período militar de ocupar “vazios demográficos”, conter conflitos no campo com a migração e o projeto de integração nacional por meio das rodovias (I PND).	Construção de grandes rodovias como Belém-Brasília e Transamazônica; ampliação das estradas de ferro com as rodovias; políticas de financiamento da SUDAM.	Cidades como Castanhal e Capanema passaram a exercer papel fundamental na rede urbana; núcleos urbanos capturados à dinâmica rodoviária; estabelecimento de minifúndios (Zona Costeira).

⁵Cidades que formavam a gênese da região do Salgado: Quatipuru, São João de Pirabas, Salinas, Maracanã, Marapanim, Curuçá, São Caetano de Odivelas, Vigia e Pinheiro (ÉGLER, 1961).

Fonte: Elaborado a partir de Rocha *et al* (2019).

O formato da organização da primeira fase resultou no modelo de rede urbana dendrítica, como pontua Corrêa (1987), que no Pará era regida por Belém e suas conexões de cidades na beira rio ou da maré. Dessa forma, percebe-se a gênese das cidades da microrregião do Salgado resultou desse controle territorial, realizado a partir das estratégias e ações geopolíticas de controle do extrativismo e da forma de trabalho, nos aglomerados comunitários (ROCHA *et al*, 2019).

Figura 2 – Estruturas Espaciais da Costa Paraense: (a) Flúvio-marinha; (b) Ferroviária; (c) Rodoviária.

Estruturas Espaciais da Zona Costeira - Estado do Pará



Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de Rocha *et al* (2019) e das cartas topográficas disponíveis na DSG.

A figura 2 permite perceber que em relação às cidades de maré da microrregião do Salgado, elas já existiam antes da instalação da ferrovia e da rodovia. Entretanto, sem dúvidas, há uma relação entre o surgimento de outras cidades e a criação dos fixos, como ferrovia e rodovias, que permitiram um aumento das conexões entre a costa e a cidade de Belém, capital do estado (ou província) do Pará.

3. AS ARTICULAÇÕES PELA ESTRADA DE FERRO DE BRACANÇA

O período da exploração da borracha na Amazônia trouxe mudanças para a organização da rede urbana e para a estruturação de algumas cidades, principalmente Belém e Manaus. A atividade concentrou riqueza nesses centros e acarretou grande migração de trabalhadores para o interior das florestas, nos seringais.

Égler (1961) aponta que, na primeira metade do século XIX, Belém adquiriu status de centro urbano, com incipiente crescimento populacional e relativa produção agrícola, porém ainda não sendo suficiente para suprir seu abastecimento, pois grande parte da mão de obra estava destinada à extração do látex e a atividade agrícola da província enfrentava problemas de produção. Uma maneira de solucionar tal problema foi iniciar a criação de colônias agrícolas na porção do território entre as regiões do Salgado e do Guamá, compreendida por extensa área de mata, que possuía uma precária estrada até Bragança, com alguns núdulos já criados: Castanhal, Igarapé-Açú, Timboteua e Capanema.

A exuberância da mata virgem impressionava os governantes fazendo-os cogitar em transformar a fictícia uberdade das terras florestais num manancial para o abastecimento de Belém. Assim, a última quarta parte do século vai assistir ao desenvolvimento de uma nova iniciativa oficial – a colonização (ÉGLER, 1961, p. 529).

O projeto implementado para suprir tais necessidades⁶ foi a construção da Estrada de Ferro de Bragança, iniciada em 1883, que surge como um fator fundamental para reorganizar a rede urbana nessa parte da região, Rocha *et al* (2019) acentuam que Castanhal e Capanema passaram a exercer grande destaque na dinâmica regional, fugindo do padrão da rede dendrítica guiada pelo curso dos rios.

Esse período traz uma nova dinâmica para as cidades da região do Salgado, conhecido como a fase ferroviária (ROCHA *et al*, 2019). Pela distância até o trecho da estrada de ferro,

⁶De abastecimento e de acesso até Bragança (como já foi assinalado, esse trajeto acontecia pelo litoral e era longo e precário por conta das pequenas embarcações).

são criadas rotas e caminhos desses centros litorâneos até as estações ferroviárias, facilitando o acesso até a capital.

Rodrigues (2003), em sua obra dedicada às memórias de Salinas⁷, detalha um exemplo dessa conexão do Salgado até a capital nesse período. O autor retrata que existiam três maneiras de sair de Salinópolis até Belém (e vice e versa): a primeira seguia pela estrada de 70 km até Capanema, e de lá tomava-se o trem até a capital; a segunda era ir de barco até Icoaraci, antigamente conhecida como Pinheiro, e de lá pegar uma caminhonete até Belém; a terceira era mais complicada, mas foi usada até 1940, que era seguir até a Vila de Nazaré, pela estrada que ligava à Capanema, esperar uma embarcação que levava até Maracanã, e de lá seguir até Igarapé-Açú por caminhonete, onde iria esperar o trem passar.

O trecho entre Salinópolis e Capanema também servia de intercâmbio comercial entre as duas cidades, não apenas como acesso à capital. Rodrigues (2003) relata que era preciso sair às três horas da madrugada da primeira cidade para chegar pelo menos às sete horas da manhã em Capanema. O trem que saía de Bragança passava pela cidade por volta das sete e trinta e oito horas da manhã. Segundo o autor, havia paradas para tomar café entre esse trecho, nas vilas de Nazaré, Santa Luzia e Iraquara.

Outro exemplo dessa dinâmica é relatado na citação do periódico de Mensagem do Governador do Pará, que demonstra a importância que foi a construção da EFB para as cidades do Salgado, principalmente na função de ligar esses centros à capital.

Entre as obras públicas, merece menção especial a Estrada de Ferro de Bragança, cujo ramal para Salinas está sendo construído. Tem tido grandes melhoramentos o material fixo e rodante dessa ferro-via, este último tendo sido muito aumentado. Não há de negar que a estrada de ferro em construção, destinada a ligar a esta capital toda a região chamada do Salgado, onde tantas cidades e villas há prosperas, e tantas esperanças dá, de avigorar-se a agricultura, de que exclusivamente se ocupam os habitantes da mesma região, é um serviço, que deve prosseguir, seja qual for o systema adoptado para rematal-o. (SODRÉ, 1896, p. 51)

Nesse outro trecho de uma segunda edição do mesmo periódico, ressalta o destaque da estrada que ligava a cidade de Curuçá até Castanhal, onde passava a EFB, como um ponto estratégico para a colonização dessa área, frisando a qualidade do solo rico para a atividade agrícola e desenvolvimento de novas comunidades.

⁷Atual cidade de Salinópolis.

A estrada do Castanhal a Curuçá, estudada no interesse da colonização, e apenas preparada no primeiro trecho de seu desenvolvimento, assume importância notável pelos seus pontos terminais e pela natureza do solo fértilíssimo que atravessa, convindo incontestavelmente dispô-la inteiramente em condições de trânsito. (CARVALHO, 1901, p. 88).

A história da trajetória de uma cidade ainda é viva na cultura e no cotidiano dos lugares, e a busca da identidade desses lugares tem sido fundamentalmente uma busca de passado (ABREU, 1998). A região do Salgado sempre apresentou uma dinâmica muito ligada ao mar⁸ desde o processo de formação das suas vilas e cidades, a partir da EFB esses centros passaram a ter uma maior interação com outros centros, principalmente para comercialização da sua produção.

Segundo a descrição do governador Augusto Montenegro (1908), no álbum dedicado à descrição das cidades do Pará, ele ressalta a importância das cidades de Vigia, Curuçá, São Caetano de Odivelas, Maracanã, como estratégicas na produção agrícola de cereais e na produção de pescado, importante para o abastecimento da capital.

Sobre Salinas, Montenegro (1908) comenta que 1656 o capitão general André Vidal de Negreiros fez estabelecer na ponta da ilha uma atalaia, onde que com tiros avisava os navegantes dos perigos dos baixos e rochedos. Depois foi construído um farol, substituindo os canhões e assumindo a função de alertar as embarcações. Além disso, o autor frisa que mesmo nesse período a cidade já era considerada umas das melhores estações balneárias do Pará, fator que será reforçado na terceira fase, das rodovias.

Quando a EFB foi extinta, em 1965, as cidades ao seu entorno foram afetadas diretamente, o comércio que girava em torno da ferrovia foi extinto e algumas cidades se tornaram “fantasmas”, segundo Rodrigues (2003). Esse processo afetou diretamente as cidades do Salgado, porém o planejamento que se segue trouxe uma realidade de maiores integrações.

4. A FACILIDADE DE ACESSO A PARTIR DAS RODOVIAS

Malheiro e Trindade Júnior (2010, p.5) explicam que, entre os três padrões distintos da estrutura intraurbana das cidades ribeirinhas, além do ribeirinho e do espontâneo, o padrão rodoviário chama atenção, pois este padrão interfere na dinâmica de apropriação do espaço e

⁸Por isso a definição de cidades de maré (SANTOS & COSTA, 2021).

“se liga direta ou indiretamente aos processos relacionados à circulação rodoviária, sendo, portanto, definido e direcionado pelas estradas principais ou vicinais”.

Neste sentido, a partir da década de 1950, o governo brasileiro buscou implementar projetos de integração da Amazônia ao resto do país, reforçando a política rodoviária e implementando rodovias. A construção de Belém-Brasília propiciou um maior acesso para a região e buscas por terras devolutas, fator que foi responsável pela criação de dezenas de vilas, povoados e cidades (TAVARES, 2011). Esse terceiro momento caracteriza-se como a fase rodoviária (ROCHA *et al*, 2019).

As transformações na Amazônia passaram a refletir a intensa integração planejada para a região e o fortalecimento do urbano das pequenas cidades começa a se associar à dinâmica da rede urbana presente. Para Santos (1992), a definição de urbano e cidades se distinguem, mas também se completam. O urbano seria o geral, o abstrato, o externo, e a cidade é a instância do particular, do concreto e do interno. Segundo o autor, o conjunto da história da cidade e da história do urbano resultaria na teoria da urbanização e a teoria da cidade.

Carvalho e Carvalho (2012) explicam que nesse período, após uma integração comercial da Amazônia, a criação da Superintendência da Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) exerceu papel importante na construção da rodovia Belém-Brasília, na criação da Universidade Federal do Pará e da Escola de Agronomia da Amazônia, que contribuíram para o rompimento do isolamento regional. Ocorreu uma integração produtiva, após 1960, com o objetivo de conquistar o mercado regional, principalmente durante o período militar, com a política nacional de desenvolvimento regional que esteve voltada para a atração de investidores do centro-sul para a economia paraense, por meio de incentivos fiscais e financeiros. Especialmente, no Pará, foi consolidada uma indústria de “enclave de exportação” e no Amazonas, a criação da Zona Franca de Manaus.

Segundo Becker (1985), a ocupação da região pela estratégia geopolítica do governo militar, tinha as seguintes intenções: controle de fronteira e ocupação de uma área desconhecida pelo Estado; era uma maneira de silenciar conflitos de terra; criação de uma fronteira agrícola; utilizar a força de trabalho local; aproveitar a situação regional de entroncamento de conexões; utilizar a alternativa de trabalhos artesanais, comerciais, de formação de mão-de-obra; e desenvolver uma articulação empresarial (BECKER, 1985).

O processo urbanização da costa paraense tornou-se mais intenso a partir da dinâmica da Estrada de Ferro de Bragança, e ampliou-se cada vez mais com as rodovias. Segundo Rocha *et al* (2019, p. 05), “as alterações espaciais marcaram a redefinição do sistema de cidades e sua hierarquia”, Castanhal e Capanema foram os centros que passaram a exercer papel fundamental na rede urbana e, em função do novo padrão de circulação, a zona costeira se adaptou à dinâmica rodoviária emergente, e a implementou ao seu cotidiano.

A partir desse período houve a necessidade de criar um novo meio de acessibilidade entre as cidades do Salgado e a capital, que demorou um tempo a ser finalizado, mas que trouxe uma facilidade de integração, como afirma Rodrigues (2003, p. 38):

Com o advento dessa via de comunicação, o tempo de uma viagem entre Belém e Salinas ficou reduzido para duas horas e meia. Que diferença! Antes, entre o uso do trem ou do transporte rodoviário era uma ‘Via Crucis’: 15 horas, no mínimo.

Essas mudanças espaciais, que permitiram maior conexão entre a costa do Pará e a capital, trouxeram um outro dinamismo para as pequenas cidades do Salgado. A facilidade de acesso reforçou o turismo de veraneio, processo bem comum na região. Segundo Caletrío (2011), o veraneio adquire sentido de acordo com a relação com o lugar, e apresenta uma simbologia de local para descanso, relaxamento e socialização com família e amigos. Para o autor, “a praia é um lugar familiar no sentido duplo de um lugar conhecido e um lugar de família, um lugar onde veraneantes socializam com suas famílias e onde famílias interagem com outras famílias — a praia constitui uma experiência de rotina” (CALETRÍO, 2011, p.127).

Este aspecto é ressaltado por Furtado (1978, p. 10), o qual comenta os impactos da construção da rodovia para a cidade de Marapanim:

O aspecto econômico de Marapanim ganhou um novo matiz com a expansão do sistema rodoviário. (...) as rodovias e seus ramais que foram aos poucos sendo criados, desarticularam a tradicional interdependência entre a sede municipal e seus distritos e outros povoados. A cidade, com a consecução dos anos e com as melhorias nas estradas, foi perdendo sua posição de centro alocador e redistribuidor dos produtos das populações interioranas, porque encontravam novas oportunidades de escoamento para seus produtos sem a mediatização da cidade de Marapanim.

Na reportagem de 1939, o Estado do Pará resalta a importância da construção da rodovia para acessar o balneário de Salinas (Salinópolis), que seria facilitado com a construção da rodovia PA-124, que ligaria Capanema à cidade (figura 3).

Figura 3 - Matéria sobre a Rodovia PA-124



Fonte: Facebook, Página Salinópolis da Amazônia (disponível em <<https://www.facebook.com/salinopolisdaamazonia/photos/nostalgiaavenida-beira-mar-e-a-praia-do-ma%C3%A7arico-sem-a-orlaa-data-%C3%A9-desconhecida/327192724133849>>

Sem dúvida, a construção de uma rodovia transformou as cidades do Salgado Paraense, então conhecidas como “melhores estações balneárias do Pará” (MONTENEGRO, 1908, p. 157). O turismo balnear, que caracteriza a região do Salgado evidencia uma forma de turismo realizado pelos veranistas que, de modo geral, são os donos e proprietários das casas de veraneio, ou segunda residência. Este turismo é marcado pela sazonalidade e os sujeitos mantêm certa familiaridade e proximidade com o local, dinâmica diferente de outras formas de turismo, como por exemplo as caravanas que visitam lugares históricos, e que mantêm pouco ou nenhum laço familiar com o local (ADRIÃO, 2006).

O turismo de veraneio se destaca nas cidades de maré como um elemento muito importante da sua singularidade, mesmo que cada uma apresente diferenças entre si. Esses pequenos centros urbanos têm um papel de destaque dentro da dinâmica regional, reforçam as interações com a Região Metropolitana de Belém (RMB), a partir da atividade do veraneio, além de abastecer o mercado regional com o pescado e frutos do mar.

Furtado (1978) já destaca no Salgado a influência das águas do oceano que define atividades como a pesca e o turismo, além da sua importância e significativa área agrícola.

O observador que percorrer qualquer um dos 11 municípios que a integram, verificará a tendência dessa área para as atividades agro-pesqueiras,

decorrente de sua posição entre as terras firmes do Nordeste Paraense e as suas oceânicas que banham o litoral do Pará. (FURTADO, 1978, p. 6).

O urbano nas cidades de maré da microrregião do Salgado⁹ sofreu intensas mudanças com essa estruturação dessa rede de interações, podemos analisar essas mudanças como etapas do processo de transformações desse urbano, analisadas a partir do quadro 3.

Quadro 3: Processos prioritários de desenvolvimento e de mudança espacial no Salgado

	Fatores	Resultados
Urbanização	Ligado à expansão metropolitana de Belém.	Belém como centralidade tem caráter dispersivo e expansivo afetando o entorno que captura essas cidades pela rede urbana por meio dos fluxos rodoviários.
Litoralização, turismo e lazer	Intervenções urbanísticas a fim de ativar o turismo na região costeira.	O turismo de segunda residência com habitações modernas nas linhas de costa ao lado de assentamentos precários, com impacto na elevação do preço da terra.
Reestruturação produtiva	Atividades modernas de perfil industrial de transformação e dinamização portuária	A propagação da pesca industrial, afetando diretamente a pesca artesanal; a intensificação da construção civil a partir das redes de hotelaria e habitação de alto padrão, com a mudança do perfil da mão de obra local.

Fonte: Autores, 2021.

Essas reestruturações ocorrem porque existe um modelo economicista em nossos país, segundo o qual, todos os espaços têm que ser aproveitados para um fim econômico, como se a economia funcionasse deslocada da cultura, da religião, das instituições, das realidades locais. Se assim fosse, quando um lugar sofre alguma forma de modernização, esta impulsionaria todas as instâncias sociais em um mesmo movimento homogêneo e de dividendos consideráveis. Entretanto, pelo contrário, produz pobreza e, ao lado de grandes obras públicas, pessoas em condições precárias de vida estão presentes como um estranho ao lugar, e, portanto, culpado de sua condição (TRINDADE JR, 2011).

⁹Atualmente, a microrregião do Salgado é composta por onze pequenas cidades: Vigia, Salinópolis, Curuçá, Maracanã, Marapanim, São João de Pirabas, São Caetano de Odivelas, Colares, Terra Alta, Magalhães Barata e São João da Ponta.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A organização socioespacial da Amazônia passou por diferentes etapas ao longo dos anos, desde o início da colonização até a implementação dos grandes projetos nos tempos atuais, diversos eventos ocorreram. É importante frisar que esse processo não foi homogêneo, como resultado, apresenta-se uma grande urbanodiversidade que deve ser compreendida em suas singularidades. Um exemplo é a microrregião do Salgado, que não se caracteriza enquanto realidades ribeirinhas, como costumamos encontrar nos estudos sobre a Amazônia.

A gênese de formação da microrregião do Salgado paraense perpassa por diferentes períodos que foram essenciais para a sua estruturação. Sua trajetória se imbrica com a colonização e o desenvolvimento da costa litorânea do Pará, e suas atividades econômicas e seu cotidiano sempre esteve muito ligado à dinâmica marítima.

Foi possível identificar três períodos estratégicos para a estruturação da dinâmica das cidades no Salgado: as fases flúvio-marinha, ferroviária e rodoviária (ROCHA *et al*, 2019). A primeira retoma ao período inicial de formação nos núcleos no litoral, a chegada das missões religiosas, o papel desses centros como pontos de apoio à navegação, até a transformação dessas vilas em cidades. A segunda fase corresponde ao período do final do século XIX e início do século XX, em que a construção da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) possibilitou uma dinâmica maior no comércio dessas cidades e no acesso à capital, foram construídas estradas e ramais do litoral até às estações ferroviárias, como a estrada de Curuçá até Castanhal, e de Salinas até Capanema. A terceira fase abarca o fim da EFB e a construção das rodovias, esse período foi essencial para a agilidade de interações entre a RMB e o Salgado, reforçando outra atividade muito importante para a região, o turismo de veraneio.

Essa última fase foi essencial para a estruturação do urbano no Salgado, o processo de desenvolvimento da região foi reforçado, elementos como a urbanização, a litoralização (envolvendo o turismo e o lazer), e a reestruturação produtiva (a partir da mudança no padrão de mão de obra, na pesca industrial e a intensificação da construção civil da rede hoteleira) caracterizam as mudanças atuais na organização dessa porção do espaço Amazônico do Salgado paraense.

Por fim, as cidades do Salgado apresentam aspectos diferentes das cidades da Ilha do Marajó ou do delta do rio Amazonas. O mar, a ferrovia e a rodovia, como elementos fixos desse processo geográfico, constituem uma dinâmica histórica diferente diante de um espaço

contínuo, apresentando, apesar de algumas semelhanças, particularidades diferentes em relação às cidades cujo acesso é o rio, constituindo, assim, a urbanodiversidade. Como afirmou Eidorfe Moreira:

Quem quer que se proponha a conceituar a Amazônia, sob qualquer aspecto que seja, deve fazê-lo num sentido necessariamente lato, sem o que prejudicará essa conceituação. Como área ou fato geográfico, ela não comporta conceitos restritivos. Sob qualquer aspecto que a considerarmos ela será extensa, variando apenas os critérios com base nos quais avaliamos ou limitamos a sua grandeza (1960, p. 13).

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Sobre a memória das cidades. In: **Revista da Faculdade de Letras**, Vol. XIV, Porto, 1998, pp. 77-97.

ADRIÃO, D. Pescadores de Sonhos: um olhar sobre as mudanças nas relações de trabalho e na organização social entre as famílias dos pescadores diante do veraneio e do turismo balnear em Salinópolis, Pará. In: **Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi**. Ciências Humanas, Belém, v. 1, n. 2, p. 11-21, maio-ago, 2006.

BECKER, B. K. Fronteira e urbanização repensadas. In: **Revista Brasileira de Geografia**, v.47, n. 3/4, p. 357-371, 1985.

BRITO, F. M. O. **Salinópolis-PA: (Re)Organização Sócio-Espacial de um Lugar Atlântico Amazônico**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal De Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

CALETRÍO, Javier. “De veraneo en la playa”: pertencimento e o familiar no turismo de massa no Mediterrâneo. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 24, nº 47, p. 119-140, janeiro-junho de 2011.

CARVALHO, José Paes de. **Mensagem dirigida ao congresso do Estado do Pará pelo Dr. José Paes de Carvalho, Belém – PA**, Edição 00002, p. 88, 01 fev. 1901. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873586&Pesq=Curu%c3%a7%c3%a1&pagfis=951>. Acesso em: 12 mai. 2022

CARVALHO, David Ferreira; CARVALHO, André Cutrim. **Crescimento Econômico na Fronteira e a Dinâmica Urbana na Amazônia paraense: uma abordagem histórica**. Novos Cadernos NAEA, v. 15, n. 1, 2012.

CASTRO, Alexandre Augusto Bezerra da Cunha; MELO, Ricardo almeida de; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro; SILVA, Geovany Jessé Alexandre; LAPA, Tomás Albuquerque. Interfaces rodoviário-urbanas no processo de produção das cidades: estudo de caso do contorno rodoviário de João Pessoa, PB, Brasil. **Ambiente Construído**. 2015, v. 15, n. 3

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987

ÉGLER, E. G. A zona bragantina no estado do Pará. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Julho-Setembro 1961.

FURTADO, Lourdes Gonçalves. Aspectos históricos e econômicos de Marapanim – Nordeste Paraense. In: **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**, n. 67, 1978, 1-33 pp.

GOMES, Taynara do Vale; CARDOSO, Ana Cláudia Duarte. Santarém: o ponto de partida para o (ou de retorno) urbano utopia. In: **Revista Brasileira de Gestão Urbana (URBE)**, v. 11, 2019.

MACHADO, Lia Osório. **Mitos e realidades da Amazonia brasileira no contexto geopolítico internacional (1540-1912)**. Tese (Doutorado) Universitat de Barcelona, 1989.

MALHEIRO, Bruno Cezar Pereira; TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Entre rios, rodovias e grandes projetos: mudanças e permanências em realidades urbanas do Baixo Tocantins (Pará). **História Revista**, Goiânia, v. 14, n. 2, 2010.

MOREIRA, Eidorfe. **Amazônia: o conceito e a paisagem**. Rio de Janeiro: SPVEA (Serviço de Documentação). Coleção Araújo Lima, 3. 1960. 91 p

MONTENEGRO, Augusto. **Álbum do Estado do Pará**. Paris: Chaponet, 1908.

PARÁ. Secretaria de Turismo. Belém, 2021.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Ed. Contexto, 2008.

SANTOS, Karina Pimentel dos; COSTA, Sandra Maria Fonseca da. As articulações regionais das cidades de maré na microrregião do Salgado (PA). In: **ANAIS - XIV Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia**, 2021.

SANTOS, M. A cidade e o urbano como espaço-tempo. In: A. Fernandes & M. A. F. Gomes (Orgs.), **Cidade e História - modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX** (pp. 257-262). Salvador: UFBA. 1992.

SODRÉ, Lauro. **Mensagem dirigida ao congresso do Estado do Pará pelo Dr. Lauro Sodré**. Belém – PA, Edição 00001, p. 51, 01 fev. 1896. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873586&Pesq=Curu%c3%a7%c3%a1&pagfis=269>. Acesso em: 12 mai. 2022.

ROCHA, Gilberto Miranda. SOARES, Daniel Araújo Sombra. MORAES, Sérgio Cardoso. Dinâmicas Territoriais na Zona Costeira do Estado do Pará, Amazônia Brasileira. In: **Confins: revista franco-brasileira de geografia**, n° 42, 2019.

RODRIGUES, Fernando Mariano. **Saudades da minha aldeia: tributo a Salinas de ontem**. São Paulo: Faculdade Paulista de Serviço Social, 2003.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. **O município no Pará: a dinâmica territorial municipal do município de São João do Araguaia**. Rio de Janeiro: Pós-graduação em Geografia/UFRJ, 1992.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI. In: **GEOUSP – espaço e tempo**, São Paulo, n° 29, pág. 107-121, 2011.

TRINDADE JR., S. C. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. In: **Cidades, Presidente Prudente, Grupo de Estudos Urbanos**, v. 7, n. 12, p. 49-77, jul-dez, 2010.

TRINDADE JR., S. C. Laços & nós: dinâmicas sub-regionais e interfaces cidade-rio na Amazônia. In: **Revista Geográfica de América Central**, v.2, n. 47E, p. 1- 16, 2011. Disponível em: <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2266> Acesso em: dez. 2018.