

# O sistema urbano no norte e nordeste do Brasil e a influência das novas estradas\*

Josef Matznetter

**A**s observações que seguem têm como objetivo apresentar uma idéia geral a respeito de vasta área de estudos geográficos, econômicos e urbanos que foram efetuados entre novembro de 1978 e março de 1979, durante uma jornada de 18.000 km por várias regiões do Brasil, enfocando principalmente o Norte e o Nordeste do País.

Trata-se, em síntese, de um resumo de observações, levantamentos e comparações, assim como de ponderações destas numa determinada análise teórica. Naturalmente surgirão diversas perguntas que so-

mente terão resposta final mais tarde, depois da preparação deste material, por sinal bastante volumoso e que foi obtido graças à colaboração e assistência do IBGE e do DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem).

O objetivo primordial dessa viagem foi o de dedicar parte considerável dos estudos à temática da centralidade e sistema urbano, tendo como núcleo principal destes o Norte e o Nordeste do Brasil. A influência espacial exercida pelas novas e grandes estradas sobre as localidades centrais foi o primeiro resultado da jornada, verificado no curso da mesma.

---

\* Conferência proferida no dia 22 de março de 1979, nas dependências do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, no Rio de Janeiro.

Ao iniciarmos a excursão, seguindo conselho do IBGE, tomamos a estrada Belém—Brasília, a partir de Goiânia, rumo a Belém, num percurso de mais de 2.000 km, exatamente na direção dos problemas que constituem objeto dessa pesquisa. Muitas foram as surpresas, e uma delas se refere ao fato de que, quando se fala na Europa sobre construção de estradas no Brasil, faz-se referência quase que exclusivamente à Transamazônica, à sua construção associada aos projetos de colonização que, como é sabido, não alcançaram o sucesso desejado. Contrapondo-se a esta concepção, existe o fato de que no Brasil, exceção feita a essa estrada, já foram construídos milhares de quilômetros nos últimos vinte anos, dos quais 65.000 já asfaltados, desbravando matas e conquistando montanhas, através do planalto e ao longo do litoral, provocando profundas transformações em todo o seu sistema de transportes, fato este relativamente pouco conhecido dos europeus que apenas têm noções rudimentares sobre o notável desempenho brasileiro nesse setor, alimentando idéias parcialmente falsas e, conseqüentemente, injustas sobre este País.

A teoria das localidades centrais, formulada há 50 anos pelo geógrafo alemão Walter Christaller, mantém, em princípio, que várias destas localidades, de população permanente — e normalmente de caráter urbano — possuem um excedente no setor serviços (terciário), o qual é utilizado para atuar em determinada área periférica. Um pré-requisito fundamental para assegurar o funcionamento destas localidades, normalmente dispostas em grupo de aspecto hexagonal, é fornecido pela existência de extensa rede de transportes. Cada centro está hierarquicamente subdividido de acordo com a sua importância. A terminologia empregada aqui não será aquela usada na geografia brasi-

leira e, em especial, pelo IBGE. Assim, as designações centro regional, sub-regional e local serão substituídas pelas usadas na maioria dos países europeus, ou seja, respectivamente, centro superior, médio e inferior. O motivo da utilização desta terminologia reside no esforço de se poder chegar a um nível de comparação mais exato, já que, considerando as dimensões continentais e estrutura do Brasil, uma unidade designada como sub-região corresponderia, aproximadamente, a uma região na Europa, o mesmo acontecendo com uma região brasileira que poderia ser comparável a um ou mais países europeus em termos territoriais. Além disso, o conceito de metrópole regional deverá ser definido de forma bastante clara. Também foi evitada a utilização do termo capital no lugar de centro, denominação esta usada em vários contextos na literatura brasileira, a fim de não confundi-la com a de capital estadual (em alemão: *Landeshauptstadt*). Prosseguindo, ainda no tocante à terminologia, entender-se-á que o conceito “rede de localidades centrais” fará referência ao conjunto das localidades centrais ligadas entre si. E, para concluir, a denominação “sistema urbano” será aplicada a uma rede de localidades centrais sempre e quando se tratar de uma rede fechada e/ou se em todas ou algumas de suas categorias apresentar características especiais.

Redes centrais ou sistemas urbanos de formação regular e completamente desenvolvidos, onde todas as suas categorias hierárquicas estão ligadas entre si através de distâncias curtas, e onde também as subdivisões de cada categoria estão enquadradas numa certa proporção numérica, caracterizam hoje em dia quase que todos os países da Europa — com algumas exceções no extremo norte — a maior parte dos Estados Unidos, o Japão e outros países







desenvolvidos. No Brasil, por sua vez, somente o Sul e o Sudeste apresentam um sistema fechado semelhante, sendo que no norte e nordeste do País tal sistema cobre apenas uma faixa litorânea de largura variável. Se se levar em conta as distâncias de cada centro em relação aos outros, essa rede apresenta aspecto bastante amplo; entretanto, considerando as dimensões da região, pode ser vista como uma rede regular e integrada. Áreas por assim dizer vazias, isto é, desprovidas de uma rede viária mais densa, verificam-se sobretudo no sul e sudoeste do Rio Grande do Sul, no oeste de Santa Catarina, no sudoeste do Paraná, no nordeste de Minas Gerais e norte do Espírito Santo, assim como na maior parte da Bahia, oeste de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, como também em extensas áreas do Ceará e no norte do Piauí. Em sua estrutura atual, considerando sua densidade, a rede brasileira de centros já corresponde ao nível europeu, em geral, na porção norte do Rio Grande do Sul, no leste de Santa Catarina, na maior parte do Paraná e em sua totalidade no que diz respeito aos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, sul de Minas e Espírito Santo. Certa concentração é observada no Estado da Bahia, mais precisamente na região cacaueteira e imediações da baía de Todos os Santos, em Sergipe e Alagoas, assim como no leste de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e também no sul do Ceará, na região que circunda Juazeiro do Norte.

A existência de uma rede de centros ou sistema urbano regular possuindo uma estruturação cujos componentes estejam indiretamente relacionados e ligados entre si, pressupõe-se como requisito básico para o funcionamento completo de um sistema econômico moderno. Considerando as circunstâncias especiais do Brasil, parece constituir

elemento de grande importância o fato de que justamente os componentes inferiores desse sistema, devido às poucas lacunas existentes, formem uma rede relativamente densa e integrada. No decurso do último quarto de século ocorreram, dentro desse sistema urbano, certas alterações que se podem classificar de mais ou menos típicas. Um fenômeno que atesta este fato é a posição ainda mais importante das localidades centrais principais, quando comparadas com a de tempos passados, como resultado não somente do aumento do número de estabelecimentos do setor terciário como também da diversidade dos mesmos, fator este de maior importância ainda. Outros elementos que provocaram melhoria no sistema de comunicações foram, por exemplo, a implantação do sistema de discagem direta, no campo telefônico, e a introdução de conexões mais diretas entre localidades centrais inferiores e superiores, reduzindo, assim, a frequência da passagem por localidades médias, isto no terreno dos transportes. Por fim, vale também mencionar que aglomerações com crescimento desproporcionado tendem a destruir redes de centros existentes ou parte das mesmas. Este fenômeno se repete, embora de forma alterada, quando começam a surgir os subcentros resultantes. Em resumo, todos estes fenômenos podem ser observados na estrutura do sistema urbano integrado do Brasil.

A área que integra a rede de centros fechada confronta-se praticamente com a extensa região que abrange quase todo o território nacional na direção do seu interior, onde a rede de centros é muito dispersa, resultando daí não apenas um sistema urbano unitário mas vários sistemas independentes, isolados entre si e de estruturas diferenciadas. Esta delimitação só se torna evidente em alguns casos, na maioria das vezes trata-se de uma

## HIERARQUIA DOS LUGARES CENTRAIS

Capital política da união		
Metrópole regional		} podem ser também capitais de Estados
Centro superior		
Centro médio		
Centro inferior		
Centro auxiliar		( ocasionalmente )

DILUS/S.01 - A.A.V

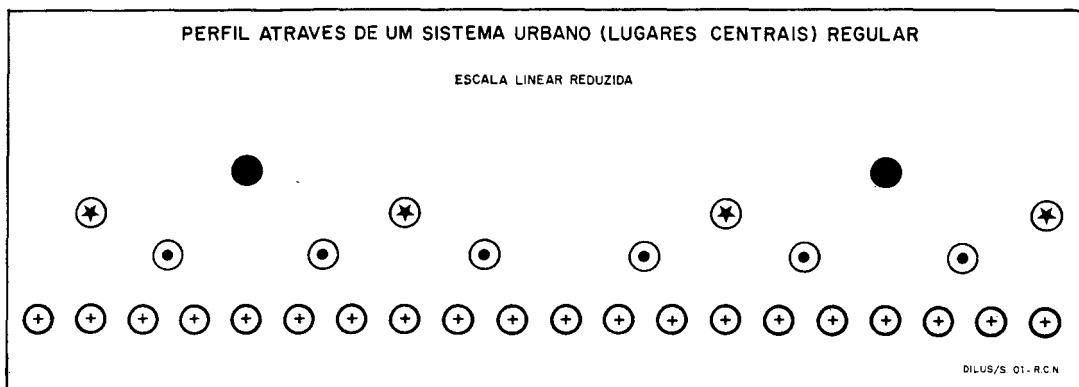
linha não claramente definida, cujos contornos se confundem. Essa linha divisória tem seu ponto de partida no Sul e é, no seu início, claramente reconhecível ao longo do curso do rio Paraná (na altura da divisa dos Estados do Paraná e São Paulo a leste e no oeste de Goiás) e, partindo do Rio Grande do Sul, segue em direção ao norte, onde os seus contornos já se tornam menos claros e, depois de atravessar o Triângulo Mineiro rumo ao alto São Francisco, segue rio abaixo através do Estado de Minas Gerais. Na Bahia essa linha faz uma curva em direção a leste até mais ou menos no limite da bacia fluvial e, uma vez na altura da divisa de Sergipe, ao sul do São Francisco, vem desembocar na fronteira de Alagoas. E a partir deste ponto a linha divisória dessa rede integrada volta a passar por Pernambuco em sentido longitudinal e, rumo a oeste, cruza o

Piauí até encontrar-se com o rio Parnaíba, um pouco além da cidade de Floriano. O curso desse rio é, então, de modo geral, seguido na direção norte até atingir o Atlântico, com ligeiras variações de rumo em direção oeste.

As características dominantes desses sistemas urbanos isolados residem no fato de que, sem poder contar com todas as suas categorias hierárquicas, enumeradas a partir da metrópole regional em ordem decrescente, ocorre a falta de pelo menos uma ou, às vezes, de até duas ou três das mesmas. Além disso, se for feita a comparação com redes completamente desenvolvidas e regulares, nota-se um desequilíbrio marcante nas distâncias das localidades centrais entre si, em cada uma das categorias; e, finalmente, ocorre também uma substituição parcial ou total da base das localidades centrais inferiores por outras de natureza mera-

mente auxiliar. Por outro lado, dentro de um sistema isolado — em comparação diferencial com um subsistema — a própria localidade (ou subúrbio) central em questão não deve, de modo algum, ser uma metrópole regional ou centro superior, mas simplesmente um centro inferior desempenhando um papel de meio adequado dentro de uma estrutura apropriada. Concluindo, trata-se, pois, de sistemas urbanos irregulares em suas estruturas, os quais, porém, levando em conta as condições reinantes nas áreas em questão, tratam de desempenhar suas funções de rede completa da melhor maneira possível. Outro ponto importante é que esses sistemas não estão relacionados entre si através de suas bases, mas sim através de suas localidades centrais, na maioria dos casos. Normalmente esta relação é expressa quando se toma como padrão a metrópole regional mais próxima ou também o centro superior (sempre e quando este coincidir com a capital estadual), a partir do qual será ou seria, então, concretizada a ligação desta com os sistemas restantes isolados, assim como também com os grandes centros do estado, dentro do seu sistema urbano regular.

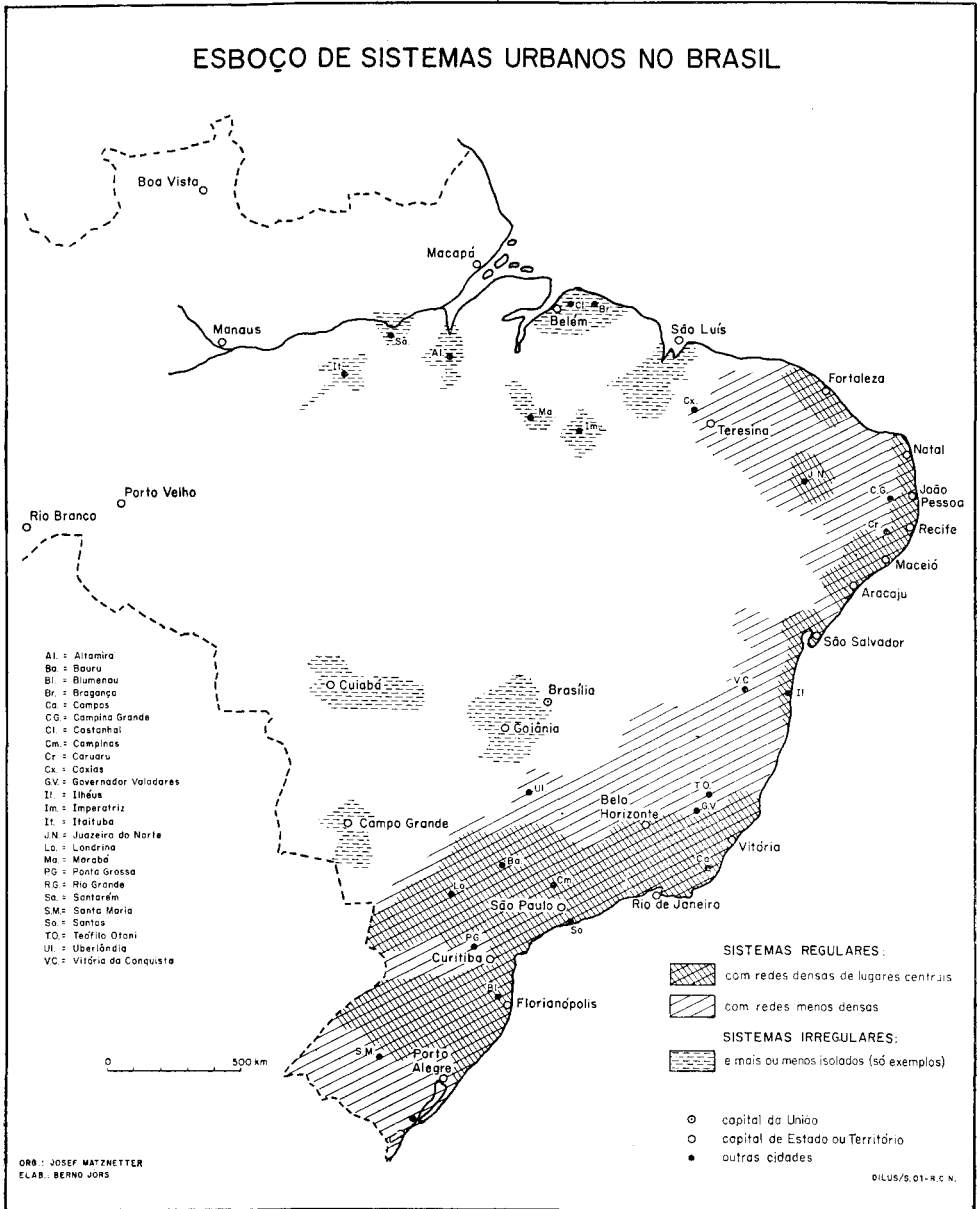
As condições recém-descritas definiram claramente o panorama de todo o Norte e Centro-Oeste, assim como de extensas regiões do Nordeste, e estas perduraram até a fundação de Brasília e a construção das primeiras grandes rodovias através do vasto interior do País; em outras palavras, até a metade da década de 60. Esses sistemas urbanos isolados encontraram grande apoio, em matéria de transportes, no rio Amazonas e seus afluentes, com algumas exceções na área costeira; similarmente foram também utilizados o alto rio Paraná e o Paraguai. Exceções a esta regra foram relativamente poucas; dois exemplos destas são a área sulina do Estado de Goiás, nas imediações da antiga capital estadual, isto é, da cidade de Goiás, e em Campo Grande e região adjacente, no Estado de Mato Grosso do Sul. E a partir do segundo quarto do século atual, o transporte aéreo é também incorporado ao sistema e este fato, por mais estranho que pareça, serviu para consolidar ainda mais esses sistemas urbanos em suas estruturas, já que as rotas aéreas regulares partiam principalmente de um centro elevado, tendo como destino as respectivas localidades centrais desses sistemas isolados que, até então, estavam pre-



cariamente ligadas entre si. Para que o progressivo desenvolvimento econômico e social fosse introduzido nas vastas regiões mais atrasadas, tornou-se indispensável fazer uma tentativa no sentido de ampliar estruturalmente e interligar esses sistemas urbanos de características incompletas e descontínuas e, num processo final fundamental, incorporá-los às redes regulares já existentes tanto no sul e sudeste como também ao longo do litoral,

englobando neste todas as categorias hierárquicas; entretanto isto só foi realizado através do transporte terrestre. O único êxito registrado antes foi o caso de Anápolis (1935), isto é, cerca de um quarto de século antes de serem iniciadas as grandes construções viárias; a abertura rumo ao interior foi feita com a ajuda das estradas de ferro e, mais tarde, tanto Brasília como Goiânia foram agregadas ao sistema.

### ESBOÇO DE SISTEMAS URBANOS NO BRASIL



O desenvolvimento no setor dos transportes foi uma característica do começo da segunda metade do século XX não só no Brasil como também em outras partes, mas para um projeto de ampliação da rede viária foi considerada apenas a construção de estradas de rodagem. Com o início da construção de grandes estradas, primeiramente através de áreas exploradas e a partir do fim da década de 50 em regiões meio ou praticamente inexploradas, o Brasil entrou numa fase de desenvolvimento que significou a unificação de todas as regiões importantes do território nacional através de um sistema unitário de transportes terrestres, processo este que é, de certa maneira, comparável à estrada de ferro transcontinental que ligou a costa atlântica com a do Pacífico nos Estados Unidos, há cerca de 90 anos. A decisão tomada pelo então presidente Juscelino Kubitschek . . . (1956-61) constituiu o motivo fundamental que impulsionou a concretização desse projeto, *a priori* para possibilitar a exploração do vasto interior do País através da transferência da capital, idéia esta já existente desde os tempos coloniais. Deste modo, a escolha recaiu no planalto goiano, numa faixa de terra entre as bacias dos rios Tocantins e Paraná—Paranaíba, onde iria ser, então, erigida a nova capital federal. Ao objetivo de construção de novas estradas foi acrescentada a decisão paralela de fomentar a industrialização no País e, no contexto dessa decisão, a indústria automobilística, que hoje ocupa a oitava posição na escala mundial de produção.

As estradas federais, designadas pela sigla BR, compõem o tronco principal desse complexo rodoviário que, em sua fase final, possuirá características de auto-estradas ou, ao que tudo indica, já tinham sido planejadas como tais. Sua posição e função dentro da rede completa será indicada pelo primeiro dos

três algarismos que seguem a sigla; conseqüentemente, o 0 (zero) marcará o início de uma estrada radial que parte de Brasília, o 1 (um) assinalará a longitudinal sul—norte, a transversal leste—oeste será representada pelo 2 (dois), o número 3 (três) será o símbolo da estrada diagonal e o 4 (quatro) indicará as rodovias de ligação, em geral. Para complementar essa rede ainda relativamente esparsa serão construídas estradas estaduais, obras estas que ficarão a cargo dos próprios estados e que, tecnicamente, deverão apresentar qualidade idêntica à das auto-estradas. Esse sistema, de acordo com seu planejamento, está integrado aos principais projetos de construção rodoviária dos países vizinhos, constituindo o assim chamado “sistema interamericano”, no qual também se incluem os projetos “pan-americanos” relativos à América do Norte. Em termos técnicos, principalmente no que se refere a acessos, saídas, cruzamentos, sinalização, essas estradas brasileiras deverão corresponder aos padrões norte-americanos.

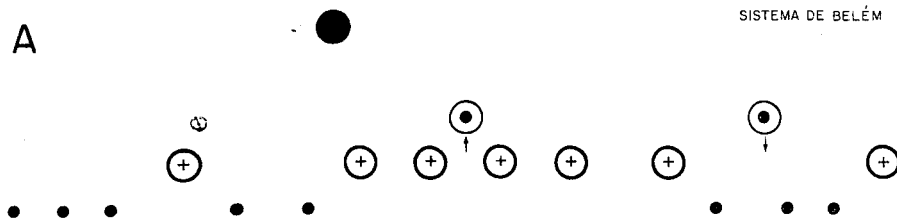
Decorridos cerca de vinte anos desse período de construções, já é possível distinguir-se, com bastante clareza, duas concepções distintas tanto em termos de tempo como de espaço, as quais, de certo modo, se sobrepõem, resultando, então, a união dessas concepções. A primeira concepção se refere ao traçado de rodovias seguindo o modelo estelar que se originou no fim dos anos 50, tendo Brasília como ponto de partida, à qual ainda pertencem duas estradas que se estendem desde a fronteira uruguaia até o Nordeste, num total de 4.000 km ao longo do litoral, sendo que uma delas, a BR-101, se situa mais perto da costa e a outra, a BR-116, mais para o interior.

O segundo exemplo vem a ser o conhecido projeto da “Transamazônica”, do qual um de seus ramais

EXEMPLOS DE SISTEMAS URBANOS (LUGARES CENTRAIS) IRREGULARES

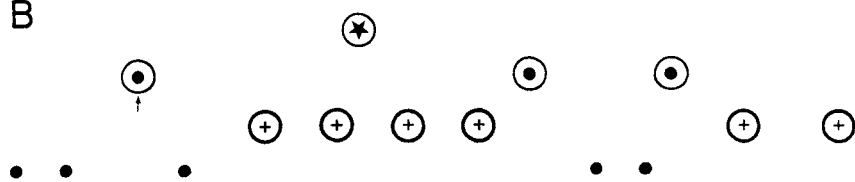
A

SISTEMA DE BELÉM



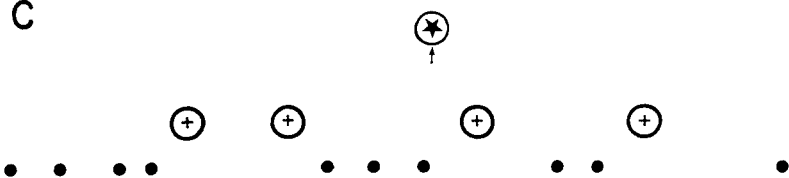
B

SISTEMA DE SÃO LUÍS



C

SISTEMA DE SANTARÉM



D

SISTEMA DE IMPERATRIZ / ALTAMIRA



E

SISTEMA DE ITAITUBA / MARABÁ



DILUS/S 01-R.C.N.

(sul), ou seja, a Transamazônica (BR-230) propriamente dita, já existe, em princípio, juntamente com algumas de suas conexões transversais; por outro lado, o ramal norte da mesma, a Perimetral Norte (BR-210), teve seu projeto provisoriamente adiado. E sempre

de acordo com as possibilidades existentes, procura-se incorporar ao sistema novas estradas, às vezes de longo percurso que já funcionam plenamente durante anos ou mesmo aquelas em condições precárias como desbravadoras de regiões pioneiras que são. A seguir,



estradas novas inauguradas a partir de 1960:

- 1960 — BR-040 Belo Horizonte—Brasília (747 km)  
BR-381 Belo Horizonte—São Paulo (576 km)
- 1961 — BR-116 São Paulo—Curitiba (403 km)
- 1963 — BR-116 Leopoldina—Feira de Santana (1.272 km)
- 1966 — BR-153/364 São Paulo—Brasília (1.125 km)
- 1969 — BR-277 Ponta Grossa—Foz do Iguaçu (733 km)  
BR-262 Betim—Uberaba (441 km)
- 1970 — BR-135/316 São Luís—Teresina (436 km)  
BR-232 Recife—Salgueiro (513 km)
- 1971 — BR-304/116 Natal—Fortaleza (512 km)  
BR-116 Fortaleza—Ibó (653 km)
- 1972 — O primeiro trecho da BR-230 (Transamazônica):  
Estreito—Itaituba (1.254 km)
- 1973 — BR-343/222 Teresina—Fortaleza (600 km)
- 1973 — BR-316 Teresina—Picos (314 km)  
BR-101 Vitória—Salvador (1.170 km)
- 1974 — BR-230 Mais um trecho da Transamazônica:  
Itaituba—Humaitá (1.066 km)  
BR-153/226/010 Brasília—Belém (2.100 km)  
BR-316/222/135 Belém—São Luís (670 km)
- BR-163/262 Cuiabá—Campo Grande—Aquidauana (696 km)  
BR-365 Montes Claros—Uberlândia (696 km)
- 1975 — BR-316/232 Picos—Salgueiro (300 km)
- 1976 — BR-319 Manaus—Porto Velho (877 km)  
BR-104 Campina Grande—Maceió (333 km)  
BR-163 Cuiabá—Santa-rém (1.777 km)  
BR-407 Picos—Petrolina (312 km)
- 1977 — BR-174 Manaus—Caracará (804 km)
- 1978 — BR-230 Mais um trecho da Transamazônica:  
Humaitá—Lábrea (217 km).

Enquanto que, principalmente na primeira metade da década de 60, se tratou de estabelecer a ligação de Brasília com as regiões desenvolvidas do Sul e Sudeste, assim como de conectar estas entre si nos seus pontos importantes, a primeira metade dos anos 70 marcou o advento das grandes estradas de exploração que vieram beneficiar as grandes “áreas-problema” do Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Vale mencionar que este último projeto estava apenas parcialmente integrado com o da Transamazônica.

A criação de um sistema de transporte terrestre de tais proporções causou, naturalmente, apesar de existirem obras ainda incompletas, uma série de alterações fundamentais no fluxo interno dos transportes brasileiros. Por um lado, a exploração resultante deste processo serviu para abrir as portas de áreas ainda completamente atrasadas e de escassa população, beneficiando não somente estas como também o próprio desenvol-

vimento dos transportes. Por outro, e em flagrante contraste com esse efeito, a navegação fluvial e costeira, assim como parte do transporte ferroviário, viram sua importância sensivelmente diminuída ao se verificar a sua substituição, em parte ou em sua totalidade, pelo efetuado por caminhões, no seu avanço onde quer que as estradas o permitissem, superando, inclusive, em volume as expectativas. A rota predominante deste tipo de transporte de carga foi a sul-norte e em menor escala a sudeste-noroeste. O transporte de passageiros também chegou a ser afetado, embora não tanto como o de cargas. Deste modo, o aparecimento de linhas regulares de ônibus intermunicipais e interestaduais causou significativa diminuição na frequência das linhas aéreas domésticas, sendo, então, reduzidas as ligações entre os grandes centros. Por sua vez, o tráfego de automóveis não se desenvolveu de forma significativa nos percursos de longa distância, excetuando-se, de certo modo, as relações viárias entre Brasília (e também Goiânia) e as aglomerações urbanas distantes, assim como cidades de veraneio do Sudeste e Leste, não ocorrendo, porém, em direção ao interior, onde não apresentou grande frequência de automóveis. Nesse sentido somente conseguiram distinguir-se as ligações entre locais de veraneio entre si e também com a maioria das metrópoles regionais, através da BR-101 que corre ao longo do litoral. Em linhas gerais, essas profundas alterações no sistema interno de transporte do País geraram forte expansão econômica, tendo como ponto de partida o Sul e o Sudeste e difundindo-se em direção norte, em termos gerais. A título de comentário e baseando-se em fatos históricos, se poderia classificar esta expansão como uma segunda epopéia dos Bandeirantes.

Esta nova orientação no sistema de transporte começa também a causar gradual transformação nos sistemas urbanos existentes, embora não sejam ainda tão evidentes. Essas transformações vêm afetar ainda o rumo das migrações, que convergem, então, para os centros de irradiação, provocando também uma reestruturação das áreas de influência dos grandes centros. Em decorrência disso alguns centros se elevaram nas suas posições hierárquicas, enquanto outros desceram. Em termos de exposição de idéias, é válido supor que este fenômeno decorre, em síntese, da ascensão de centros que até então se mantinham em posição hierárquica inferior até a posição de centros médios. Outra consequência ainda é a que se refere à criação e formação de centros completamente novos, e nesse processo incluem-se centros inferiores e auxiliares. Essas, por assim dizer, novas localidades centrais nascem principalmente em decorrência de planejamento preliminar, não obstante ocorrer também a possibilidade de formação através de um processo natural de povoamento. No primeiro dos casos citados pode-se enquadrar as tentativas de colonização feitas ao longo da Transamazônica durante as obras de sua construção, ou então aquelas localidades que tinham sido planejadas como centrais, do tipo "Agrópolis" e "Rurópolis", com as "Agrovilas" desempenhando as funções de centros auxiliares. Esses centros originalmente planejados não se limitam apenas ao projeto da Transamazônica, mas aparecem também ao longo de outras estradas. Como exemplos desta natureza pode-se citar os casos de Paragominas na BR-010 no Pará, ou o de Presidente Médici e Nova Olinda na BR-316, no Maranhão. Um aspecto que se acrescenta a essas novas fundações é o fato de que se trata, normalmente, de dois tipos de colonização, um de dimen-

sões mais reduzidas, situado diretamente na margem da estrada, cuja função é o abastecimento direto para o transporte viário, e outro, localizado a uma distância que varia desde algumas centenas de metros até alguns quilômetros, cuja função, além de servir como área residencial, é a prestação de serviços. Esse sistema, geralmente, foi mantido onde já existia um centro, como demonstra o caso de Imperatriz no Maranhão. Isso quer dizer que nem sempre as novas estradas seguiam um percurso que tangenciasse a antiga localidade, como é o caso de Caxias, no Maranhão, atravessada que é pela BR-316, o que acontece também com a maioria das outras estradas estaduais que atravessam diversas localidades. Surgiram, então, colonizações naturais, principalmente em forma de povoados marginais, que se alinharam em grande número ao longo dessas novas rodovias. Algumas vezes se trata apenas de simples ampliação de um posto de gasolina com seus respectivos serviços; outras vezes como resultado da fixação e ampliação de antigos acampamentos de trabalho instalados durante a construção da estrada. Entretanto, na maioria dos casos, parece ter sido decisiva a atuação da iniciativa privada, em que os proprietários de terras, que já bem antes do início da construção eram possuidores dos direitos locais de exploração comercial, parcelaram seus terrenos para oferecê-los aos novos colonos, tirando, desse modo, proveito de sua conseqüente valorização. Esses proprietários nutriram a esperança de poder auferir certos lucros com o que as obras rodoviárias podiam apresentar como pólo de atração. Construíram, então, casas simples ou mesmo cabanas, quase sempre de enxaimel barreadas ou de madeira, dependendo da região. No desenvolvimento desse processo apareceram as primeiras lojas e casas de ferragens, oficinas mecânicas, res-

taurantes simples e pensões rústicas denominadas "dormitórios", surgindo em seguida uma feira semanal e, por fim, construída uma escola, uma igreja que se desenvolvia em paróquia com todos seus elementos inerentes. No decorrer de alguns anos esses povoados chegaram a atingir o grau de localidades auxiliares ou até mesmo centros inferiores, sem que as entidades governamentais ou semigovernamentais responsáveis, tais como a SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia), a SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste), o INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) ou quaisquer outras, tivessem planejado algo nesse sentido.

Outra conseqüência relevante desse processo foi a criação de novos municípios — unidades básicas da administração brasileira, uma espécie de meio termo entre *Gross/gemeinde* e *Landkreis* na Alemanha — ou então a transferência de sede dos mesmos. Os municípios situados nas áreas menos desenvolvidas do País, por sinal comparáveis, em termos de superfície, não só a um *Regierungsbezirk* alemão como também a um *Bundesland*, possuíam ou ainda possuem como sede uma cidade quase sempre localizada na margem de rios navegáveis ou então na faixa litorânea, neste último caso especialmente no Maranhão, embora se verifique também em outros estados com fronteira marítima. Uma vez que suas áreas administrativas se estendem por centenas e centenas de quilômetros rumo ao interior em forma de faixa, o traçado das novas estradas teve que atravessar completamente essas áreas, que até então tinham sua estrutura administrativa própria, forçando, desta maneira, a um ajustamento adequado.

As alterações gerais que se notam a partir deste ponto no sistema de localidades centrais no

Brasil, como consequência da construção de novas estradas, dá lugar, em síntese, à afirmação de que as linhas de transporte causaram efeitos diretos e indiretos, estes últimos manifestando-se principalmente em forma de mudanças estruturais dentro do quadro dos sistemas urbanos do País, ainda isolados e irregulares. Em contraste com este último efeito, criam-se localidades centrais completamente novas, ou eleva-se o grau hierárquico das existentes, dispostas longitudinalmente ao longo dessas rodovias. E sem considerar o fato de essas localidades se disporem esparsamente, será feita, então, a interligação dos sistemas até então isolados, como também com as redes já existentes, dando-se, assim, o primeiro passo no sentido de uma integração através de um futuro sistema unitário.

A seguir far-se-á uma tentativa de esquematizar sucintamente alguns casos típicos dessas alterações, citando-se alguns exemplos nos Estados do Pará, Maranhão, Piauí e Goiás, incluindo o Distrito Federal. Para se chegar a esta esquematização foram tomadas como referência algumas observações e considerações feitas durante o decorrer da viagem, assim como dados e informações prestadas por diversos postos e agências do IBGE e também por colegas da Universidade de Belém — com os quais também foram realizadas excursões conjuntas — e da de Goiânia, somando-se a estas o material de referência já em disponibilidade. Em síntese, trata-se de noções, de certo modo ainda preliminares, já que resta ainda grande quantidade de material a ser processado, tarefa esta que ainda consumirá muito tempo.

A construção da estrada Belém—Brasília (Anápolis/Belém) — BRs-060/153/226/010 — em seus mais de 2.000 quilômetros de extensão, já havia sido iniciada em ambas as extremidades no fim da

década de 50, não obstante ter sido inaugurada oficialmente como estrada inteiramente asfaltada somente em 1974, já tinha sido percorrida por uma caravana de caminhões em 1962 ou 63, a qual partiu de São Paulo e teve Belém como meta final. Pode-se afirmar, então, após 15 anos de tráfego nessas estradas, que o desenvolvimento atingido já é bastante considerável, embora não se possa comparar o volume de tráfego de veículos da atualidade com o da década de 60. Este aspecto foi também objeto de pesquisas geográficas, exemplificadas, entre outras, pela obra de Orlando Valverde e Catharina Vergolino Dias: *A Rodovia Belém—Brasília — Estudo de Geografia Regional*, Rio de Janeiro, 1967. Além disso, a Universidade de Belém concluiu os trabalhos de duas dissertações geográficas a este respeito, sendo que uma delas, de autoria de Luís Aragon, abrangeu a secção que atravessa o norte de Goiás, enquanto a outra se ocupou com a secção do Pará. Os resultados ainda não tinham sido publicados no fim de 1978.

As transformações que ocorreram em decorrência da abertura dessa estrada afetaram diretamente as novas colonizações, assim como as fazendas de criação de gado que se formaram com a derrubada, queima e limpa de vastas áreas para a formação de pastos, o que praticamente preencheu os espaços vazios existentes entre as localidades. A partir de então começou a ascensão dos latifúndios com a absorção das pequenas propriedades originalmente existentes. Uma outra implicação que ainda se pode atribuir a esse processo é a redução do volume da navegação fluvial no rio Tocantins, cujo curso acompanha o traçado da rodovia a uma distância que varia de 40 a 140 km a leste da mesma, no seu rumo em direção norte. Como consequência final, as localidades existentes na beira

do rio foram alvo de um processo de despovoamento e recessão econômica.

Entre as cidades que se desenvolveram como resultado do tráfego de veículos, a partir da categoria de centro inferior, destacam-se quatro exemplos ao longo da Belém—Brasília: Imperatriz no Maranhão, Gurupi, Araguaiana e Guaraí em Goiás. O desenvolvimento mais acentuado foi o alcançado por Imperatriz, à qual já se pode atribuir a categoria de centro médio, se se tomar como base as suas instalações e sua função. Fundada na metade do século 19, na margem do Tocantins, o município de Imperatriz, que conta com mais de 13.000 km<sup>2</sup> de superfície, manteve-se até meados da década de 60, juntamente com outros municípios vizinhos, como centro de uma região agrícola praticamente isolada. Além disso, exercia também a função paralela de centro de um sistema urbano que se estendia por 100 km em direção leste, em forma elíptica, abrangendo, nesse processo, uma série de pequenos centros auxiliares com menos de 2.000 habitantes; entre estes se situam João Lisboa, Amarante do Maranhão, Sítio Novo e Montes Altos. Além do rio pode-se ainda citar as localidades de Sítio Novo de Goiás, Arixá de Goiás e Itaguatins, numa faixa de terra entre os rios Tocantins e Araguaia. O recenseamento de 1960 indicou uma população de cerca de 40.000 habitantes para todo o município de Imperatriz, dos quais algo mais do que 4.000 foram classificados como urbanos e quase 5.000 como suburbanos, em comparação com o resto que habitava a zona rural. Como fator fundamental resultante da construção da BR-010, verificou-se a ocorrência da duplicação da população de Imperatriz num só decênio, que já havia atingido a casa dos 35.000 habitantes somente na parte urbana. De qualquer modo,

a estimativa oficial para 1975 calculava uma população de 108.000 almas para todo o município e isto significa que, desde que continue o fluxo migratório que vem ocorrendo, já se pode pensar, em termos de população urbana, numa cifra que vai além dos 50.000 no fim da década de 70. Nessa circunstância, o sistema urbano de Imperatriz estendeu seu raio de ação a ambos os lados da rodovia, até atingir a vila de Estreito na fronteira com Goiás, na altura da ponte sobre o Tocantins, depois de ter passado por Porto Franco, rumo ao sul. Na parte norte desse sistema os seus extremos cruzam a fronteira com o Pará, estendendo-se, pelo menos, até Ligação Pará ou mesmo até Paragominas, onde, em todos os casos, ocorre a conjunção daquele com o sistema pertencente a Belém, que se origina no norte. Embora Imperatriz não se tenha constituído em cruzamento viário de importância, surgiram outros, localizados a curta distância daquela. Açailândia constitui importante exemplo, estando localizada 70 km mais ao norte, onde se entronca a BR-222, já quase totalmente pavimentada, partindo de Santa Inês, situada na BR-316, que segue até São Luís e Teresina. Acrescente-se a isto o esforço do governo maranhense, em face da posição da microrregião de Imperatriz, de entroncá-la novamente mais para leste, em flagrante contraste com o curso da BR-010 e respectivas ligações. Esses esforços foram talvez provocados pelas alterações estruturais efetuadas através das novas construções, o que levou o governo Federal a debater a possibilidade de realizar certas correções ou até mesmo nova demarcação no tocante às fronteiras existentes no Norte e Nordeste do País. A BR-226, ainda não asfaltada, cujo traçado passa pela cidade de Porto Franco, situada a 94 km ao sul de Imperatriz, é uma estrada que oferece ligação ainda

melhor com as regiões relativamente desenvolvidas do Leste, localizadas ao longo da faixa litorânea. Influência, de certo modo ainda mais relevante, é a exercida pela BR-230, a Transamazônica, a qual cruza a rodovia Belém—Brasília, na altura da cidade de Estreito, após atravessar a ponte sobre o rio Tocantins.

A cidade de Gurupi (em 1970 mais de 14.000 hab.; município 24.500; em 75 população estimada em 31.000) teve sua existência iniciada praticamente no começo da década de 50, com a construção de algumas casas, e a partir do fim deste decênio a construção de rodovias fomentaram o seu desenvolvimento. Contando já com numerosas lojas, três hotéis de categoria recomendável e quatro filiais bancárias, Gurupi já está prestes a superar o grau de centro inferior. Guaraí, localizada na mesma rodovia e a uma distância de 300 km mais ao norte, espera, por outro lado, poder atingir logo o grau de centro inferior, e sua existência se deve também à construção de rodovias; tornou-se também sede do município do mesmo nome (1975: população total 14.000 hab.) em substituição a Pedro Afonso, localizada à margem de uma das corredeiras do Tocantins, cuja importância ficou reduzida praticamente a zero em virtude da suspensão da navegação fluvial. E, de acordo com as probabilidades existentes, Guaraí espera atrair para si um número ainda maior de funções e serviços no futuro. Araguaiana, por sua vez, situada a 535 km ao norte de Gurupi e aproximadamente a 250 km ao sul de Imperatriz, no entroncamento da BR-153 com a BR-226, já pode ser considerada como centro inferior (1970: 16.500 hab. urbano; 40.000 hab. município; 1975: população estimada em mais de 48.000). Contando atualmente com um hotel de categoria recomendável e três

filiais bancárias, pode-se afirmar que suas possibilidades de elevação de categoria são bastante seguras.

O entroncamento dos dois grandes sistemas viários, isto é, o do que parte de Brasília com o da Transamazônica, já causou uma série de profundas transformações na relação estrutural dos mesmos, visíveis principalmente no Pará central, nas imediações dos rios Tocantins e Xingu, assim como no oeste deste estado, na área do rio Tapajós, assim como os sistemas urbanos já existentes foram também atingidos por esses efeitos. Trata-se, mais precisamente, do cruzamento da Transamazônica — BR-230 — com o sistema viário da BR-153/226/010, já descrito anteriormente, na altura de Estreito, a leste do Tocantins, como também daquele da mesma Transamazônica com a BR-163, que tem o seu começo em Cuiabá, Mato Grosso, e que ainda não está asfaltada, ponto onde esta se une à BR-364, já pavimentada, seguindo, então, em direção a Santarém, às margens do Amazonas. Justamente em decorrência disso, ocorre uma transformação no sistema de transportes que, até então baseado na utilização do rio Amazonas como via fluvial de ligação entre o litoral e o interior, ou vice-versa, dá lugar a um sistema de características predominantemente terrestres, com conexões rodoviárias diretas com os grandes centros industriais e agrícolas do sul e sudeste do País. Nesse sentido, Belém teve diminuída sua importância como metrópole regional e não apenas em termos comerciais, já que até então tinha sido um ponto de referência quase que indispensável na maioria das questões estaduais. Os municípios mais afetados por essa transformação foram os seguintes: Santarém (1970 — pop. urbana = 51.000, municipal = 135.000; 1975 — pop. urbana = 65/70.000, municipal = 163.000) situada na confluên-

cia do Tapajós com o Amazonas e BR-163; Itaituba (1975 — pop. est. 16.000 hab.) localizada no baixo Tapajós e BR-230; Altamira (1970 — pop. urbana = 5.300, municipal = 5.700; 1975 — pop. est. município 18.500) situada no baixo Xingu e BR-230; e finalmente a cidade de Marabá (1970 — pop. urbana = 14.600, municipal = 24.500; 1975 — pop. est. do município 31.000) situada na extremidade superior do baixo Tocantins, a cerca de 30 km mais abaixo da confluência do Araguaia com a BR-230.

Santarém, fundada no século XVIII, é um centro médio, de acordo com as instalações de que dispõe, mas que, graças a sua posição como única localidade de importância no vale amazônico entre Manaus e Belém, apresenta pré-requisitos geográficos para ascensão hierárquica, isto é, para a categoria de centro superior. A abertura para o interior através das conexões rodoviárias recém-criadas fortalece ainda mais as suas possibilidades de ascensão de categoria. No boletim informativo emitido pelo IBGE em 1977 para a cidade de Altamira, situada a 537 km de Santarém, já aparece como ponto de referência principal. A área abrangida pelo sistema urbano pertencente a Santarém estende-se desde Oriximiná, situada no rio Trombetas inferior, até Prainha a nordeste e sua maior parte situada no lado oposto do Amazonas, a oeste; tal sistema inclui alguns centros inferiores. Alguns destes, como é o caso de Alenquer, Monte Alegre e Prainha, pertencem à área de arrecadação de Santarém. Contudo, as condições reinantes no curso inferior do Tapajós são menos evidentes. A cidade de Itaituba, que dista 539 km fluviais ou 387 km rodoviários de Santarém, deve, juntamente com seus centros auxiliares, ser pelo menos classificada como um subsistema urbano. E para a cidade de Santarém vale ainda mencio-

nar que o boletim informativo do IBGE para 1977 não indica Belém, que é a capital estadual e metrópole regional, como sede municipal exercendo influência (econômica) mais forte sobre aquela, mas sim São Paulo, distante cerca de 3.000 km por via aérea.

As cidades de Altamira e Marabá, assim como Itaituba (em menor escala), podem ser catalogadas como centros inferiores em ascensão como consequência da construção de novas rodovias e, como decorrência de suas localizações em margens fluviais, apresentavam um sistema próprio, em geral bastante pequeno, mas às vezes de proporções mais extensas em virtude da incorporação de várias localidades centrais auxiliares. Levando-se em conta as condições locais reinantes, pode-se dizer que todas as três cidades recém-mencionadas são relativamente antigas, já que Itaituba se tornou sede de município em 1856, Altamira em 1917 e Marabá em 1913. O recente desenvolvimento de Altamira merece ser descrito, a título de exemplo, para elucidar as transformações ocorridas. A superfície do município atinge cerca de 154.000 km<sup>2</sup>, conferindo-lhe a segunda extensão territorial no Estado do Pará depois da de Itaituba. A partir da sua sede, estende-se para o sul — no início acompanhando o curso de rio Xingu — até a fronteira com Mato Grosso, atravessando vastas áreas ainda totalmente despovoadas e inexploradas. Anteriormente sua superfície era ainda maior, mas em 1955/56 foi efetuada uma divisão, resultando desta o município de São Félix do Xingu, situado 480 km rio acima, com área de 116.000 km<sup>2</sup>, contando em 1975 com uma população estimada em 3.000 almas. Em 1972 foi feita nova subdivisão, resultando desta o município de Senador José Porfírio (antiga Souzel), distante 117 km rio acima, com uma superfície de quase 34.000 km<sup>2</sup> e

população estimada em 3.300 pessoas em 1975. Ambos pertencem à comarca e área de arrecadação de Altamira. O sistema urbano pertencente a Altamira é constituído principalmente por localidades centrais auxiliares situadas a grande distância entre si e nas margens de rios, existindo ainda entre estas um ou outro povoado de pequenas proporções. Somente na região da grande curva do Xingu a densidade populacional se apresenta mais elevada, onde o povoado de Vitória, situado mais abaixo das corredeiras, constituía, antigamente, o ponto de partida da navegação fluvial no baixo Xingu. Em tempos recentes outros povoados também se incorporaram ao sistema da Transamazônica. Entre estes, Novo Brasil, situado a 46 km a oeste de Altamira, já desempenha função de localidade central por se ter constituído em “agrópolis”. Altamira, que durante os séculos XVII/XIX já existia como centro missionário, alcançou um progresso, de certa maneira modesto, durante o *boom* da borracha no Amazonas, para depois, durante muitas décadas, passar por um período no qual a sua importância ficou reduzida a um mínimo. Quando a cidade voltou a contar com uma prelázia — tornando-se, então, sede da região do Xingu — sua população não passava dos 1.500 habitantes em 1934, sendo que sua superfície nessa época atingia a 332.000 km<sup>2</sup>, estendendo-se desde o rio Amazonas ao norte até a fronteira com Mato Grosso. Com o início das obras da Transamazônica (1970/71) Altamira viu seu perfil se transformar de forma permanente, tendo sido designada uma das diretorias de obras do INCRA. Sua população, que na década de 60 oscilou entre 4/5.000 habitantes, acusou um salto repentino, atingindo a casa dos 12/13.000 habitantes. Casas comerciais e diversas empresas de prestação de serviços foram insta-

ladas e a cidade começou a ampliar os seus limites. De certa forma, este desenvolvimento foi executado obedecendo a um plano, cabendo a Altamira a função de uma “rurópolis” que equivale ao nível de centro superior no esquema do projeto de colonização da Transamazônica. Na metade da década de 70, depois de este trecho já ter sido concluído em sua maior parte, Gerd Kohlhepp, em seu trabalho *Siedlungsentwicklung und Siedlungsplanung im Zentralen Amazonien (Desenvolvimento e Planejamento na Amazônia Central)* — Frankfurter Wirtschafts und Sozialgeographische Schriften, 1978, H. 28, p. 188 — verificou uma paralisação no projeto, assim como uma redução na população de Altamira; contudo, já no fim da mesma década, a cidade acusava novamente uma ascensão nítida em seu ritmo de desenvolvimento. Em fins de 78 o encarregado da agência local do IBGE declarava que a população estimada da área municipal de Altamira era de 45.000, dos quais 19.400 correspondiam à cidade propriamente dita. Porém, como certas partes além do assim chamado “perímetro urbano” também eram habitadas por alguns milhares de pessoas, é de se supor que a população real da cidade atinja a casa dos 25.000, cifra esta que também coincide com aquela divulgada pela organização católica local. Outros entendidos chegam a estimar a população local em 30.000 habitantes. No começo de 1979 Altamira contava com 4 estabelecimentos bancários, 2 hotéis recomendáveis e uma escola secundária; além disso, um novo aeroporto, o terceiro, estava prestes a ser inaugurado. A essa altura a Universidade de Uberlândia (MG) havia anunciado a implantação de vários institutos científicos; também o Rotary Club e o Lions Club instalaram-se no município, o que dá idéia da importância do seu desenvolvimento. A Igre-



ja católica fez-se também presente ao ampliar seu campo de atuação com a ereção de nova igreja paróquial paralela à catedral já existente. Outras seitas religiosas, principalmente de origem norte-americana, se mostraram atuentes ao estabelecerem diversas casas de oração. Naturalmente que esse rápido crescimento causou sérios problemas nas áreas de construção e planejamento. Um exemplo indicativo desses problemas foi o que ocorreu com o bairro "Brasília" que, tendo sido planejado para atender certos requisitos urbanísticos, acabou transformando-se em favela, onde cerca de 7.000 de seus habitantes passaram a necessitar dos serviços de assistência social. Contudo, numa consideração de âmbito geral, Altamira nessa época já acusava características de centro médio.

A causa desse impulso renovado no seu desenvolvimento, depois de uma diminuição temporária, pode ser atribuído a dois fatores. Primeiro, a conclusão das obras de pavimentação do trecho Belém—Brasília produziu decisiva melhoria no que tange às condições de acesso à Transamazônica aliado ao aumento de intensidade do tráfego e, conseqüentemente, barateamento no frete da navegação fluvial; ainda como decorrência, houve grande incentivo no movimento de veículos através do Estado do Pará até a cidade de Santarém. Este fato afeta enormemente Altamira que, embora não sendo ponto final do movimento viário em geral, constituiu-se na etapa intermediária da Transamazônica, tornando-se importante ponto do Estado do Pará. Segundo, pode-se afirmar que o projeto de colonização vinculado à construção da Transamazônica apresentou sinais de sucesso em ambos os lados de Altamira, o que vale dizer que não se registraram falhas contundentes como fora o caso de outros projetos. Estruturalmente houve também transforma-

ções exemplificadas pelas pequenas propriedades que se aglomeraram através de compra por parte de empresas que as utilizam intensivamente em exploração agrícola ou criação de gado. O elemento humano que povoa a área sofreu também transformação quanto a sua origem, que antes era, na sua maioria, nordestino e agora inclui elementos vindos do sul do País.

A posição de Belém (634.000 hab., com estimativa de 772.000 para 1975), que não é mais a mesma a partir desse ponto, deve ser enfocada sob um ponto de vista duplo: como metrópole regional e como cidade possuidora de um sistema urbano direto próprio. Na primeira das funções mencionadas, Belém acusou certo declínio dentro do seu próprio estado. O mesmo fenômeno — mas com efeito contrário — pôde ser verificado no interior do Estado do Amazonas, onde Manaus (284.000 hab. em 1970 — município 389.000), graças às medidas econômicas tomadas no fim da década de 60, que culminaram com a abertura de uma zona franca de comércio, assim como às excelentes conexões aéreas nacionais e internacionais, voltou a trilhar o caminho da prosperidade após meio século de relativa decadência. Novas estradas que se estendem até as capitais de territórios vizinhos, como Porto Velho em Rondônia, através da BR-319, já pavimentada, e Boa Vista, capital de Roraima, através da BR-174, ainda não asfaltada, serviram para aumentar o raio de influência da capital amazônica. Em compensação, Belém já não pode mais conservar sua posição de centro principal da região amazônica tão facilmente como havia sido nos séculos XVII/XVIII. Em compensação, fortaleceu-se seu raio de influência em outras direções na medida de suas possibilidades. Uma delas diz respeito à região situada a noroeste, ao norte da desembocadura

do rio Amazonas, já no território do Amapá, cuja importância aumentou bastante como resultado da descoberta de grandes jazidas minerais; a outra região afetada situa-se diretamente a oeste de Belém, a do Jari que, através do empreendimento privado realizado pelo norte-americano Daniel K. Ludwig, também acusou alto índice de valorização. E, finalmente, também as estradas se multiplicaram como, por exemplo, a BR-010 que passa por Imperatriz rumo ao sul, e pela BR-316 que corre em direção sudeste até São Luís e Teresina, ramificando-se também na direção norte de Goiás.

A estrutura principal do sistema urbano de Belém compreende a zona continental desenvolvida e de densa população situada a leste da mesma, a região localizada a noroeste do Pará inferior e a da baía de Marajó, no norte até a desembocadura do Gurupi e no sul demarcada pelo curso do rio Guamá, em geral. Além disso, pertencem também a esse sistema as colonizações nas margens dos rios Tocantins (baixo) e Pará, assim como as localidades espalhadas pelo sul da ilha de Marajó, situadas a sudoeste, oeste a norte da capital estadual. Essas duas sub-regiões, em cujo centro se encontra Belém, apresentam disparidade evidente na sua estrutura de colonização e de localidades centrais. A zona fluvial e insular se caracteriza por centros inferiores bastante distanciados entre si, intercalados por alguns centros auxiliares que estão ligados entre si essencialmente através da navegação fluvial. Somente a região de relativa densidade populacional localizada ao sul de Belém, na margem direita do rio Pará, constitui-se em certa exceção a esta regra. Por sua vez, a estrutura da região continental do leste, cuja superfície oscila em torno dos 40.000 km<sup>2</sup>, incluindo a cidade de Belém, e que conta com

uma população de aproximadamente 1,4 milhão de habitantes (quase 3/5 do total do Pará), apresenta uma rede de centros inferiores dispostos em forma bem regular. Esta região, incluindo todos os municípios que a formam, cuja superfície não ultrapassa os 100 km<sup>2</sup>, representa uma área bastante diminuta em termos brasileiros. Além disso, apenas duas ou três dessas localidades já, ou ainda, podem ser consideradas como centros médios. Situados a distâncias respectivas de 68, 156 e 210 km a leste de Belém, trata-se dos seguintes municípios: Castanhal (42.000 hab.); Capanema (30.000 hab.); e Bragança (68.700 hab.), dados baseados na estimativa de 1975. Supõe-se, contudo, que os dois primeiros municípios possuam população urbana mais numerosa em virtude da sua reduzida superfície. A importância diversa, assim como a posição funcional dessas localidades, está estreitamente ligada ao desenvolvimento do tráfego rodoviário. Bragança (município em 1823 e cidade em 1854) surgiu nos primórdios do século 18 e foi, na região leste do Pará, além de Belém, a única localidade de importância como ponto intermediário situado na área a leste de Belém, conhecida como Bragantina. Esta situação perdurou até o início do século XX e antes mesmo de sua vigência já havia uma conexão ferroviária entre Belém e Bragança, tendo aparecido ao longo dessa linha uma série de centros inferiores, entre os quais se podem citar os de Santa Isabel do Pará, Igarapé-Açu, Nova Timboteua e Capanema. Numa operação paralela às construções rodoviárias, resolveu-se desativar essa ferrovia, aproveitando-se o seu leito para a implantação de uma rodovia secundária. O traçado das novas estradas BR-010 e BR-316 passa apenas por alguns pontos da antiga via férrea e, como decorrência disso, vários centros, como Igarapé-

Açu, cuja população se encontra em regime de estagnação, apresentou aspecto de completo abandono. Bragança foi a cidade mais atingida por essa transformação, uma vez que está situada a uma distância média de 60 km das principais vias de transporte das imediações. E apesar da construção de uma estrada pavimentada, a PA-025, com via de acesso à BR-316, na altura de Capanema, Bragança não pôde evitar uma diminuição na sua importância como localidade central, embora tivesse sido registrado aumento na sua população, além de sua posição se ter mantido em diversos campos como, por exemplo, no setor escolar. Em compensação, Castanhal, situada no cruzamento da antiga ferrovia com o trecho conjunto das BR-010/316, conseguiu praticamente duplicar sua população num só decênio, convertendo-se em centro de atração de novas funções, tais como a de sede regional do DNER, o que vale dizer ter assumido as funções de verdadeiro centro médio. Também Capanema se encontra atualmente em curso de desenvolvimento semelhante, ilustrado por seu progresso rodoviário, pois, além da estrada proveniente de Bragança, também passa por ela outra estrada asfaltada que parte de Salinópolis, localizada no litoral norte e que se junta com a BR-316.

O acentuado crescimento de Belém, metrópole regional, pode ser analisado como fenômeno geral de aglomeração ao qual estão sujeitas quase todas as metrópoles regionais e centros superiores do Brasil. Parte considerável dessa afluência migratória provém da zona do seu próprio sistema urbano e também da região fluvial e insular do oeste que, apesar de ser economicamente fraca, também teve participação relativamente forte nesse movimento. A ampliação da rede rodoviária em direção ao sul e também ao Nordeste, considerado apro-

priamente como região-problema, área densamente povoada, teve efeitos bem definidos. As alterações dentro do próprio sistema urbano de Belém indicam o fortalecimento de sua polarização. Os centros médios que estão situados na área continental desenvolvida, não se considerando aqui seu aumento populacional proporcional, estão deslocando-se rumo a oeste, aproximando-se cada vez mais do sistema de Belém, conseqüência direta da reestruturação das vias de transporte. A partir dessa zona continental verifica-se, então, a expansão desse sistema urbano ao longo da BR-010 e rumo ao sul, como resultado do entroncamento rodoviário de São Miguel do Guamá, antigo centro inferior e auxiliar, com a recém-fundada localidade de Paragominas, situada a uma distância de 155 km daquela. Em futuro próximo calcula-se que será seguido um curso de desenvolvimento similar, em direção ao sudeste, ao longo da BR-316, pelo Estado do Maranhão adentro.

A região que está localizada entre os sistemas urbanos de Belém e São Luís e no interior do Maranhão, a noroeste, delimitada pelo rio Gurupi, situado na fronteira, e Turiaçu, incluindo ainda a área mais para o interior, a sudeste, onde se encontra o rio Pindaré — excetuando a faixa litorânea que circunda a baía de São Marcos — havia sido, até o advento das construções rodoviárias, uma zona literalmente desabitada. A conclusão do asfaltamento da BR-316, assim como o da rodovia estadual MA-106, que se ramifica daquela na altura de Maracaçumé, seguindo em direção leste até Pinheiro, estava vinculada à criação de núcleos agrícolas, fato este que também propiciou o aparecimento de localidades centrais de categoria baixa ao longo dessa estrada, seja de forma planejada ou espontaneamente. São Luís e seu siste-

ma urbano deve ser analisado levando-se em conta não só a sua posição de centro superior como também a sua zona periférica. A capital do Maranhão, localizada numa ilha entre duas baías, encontra-se, de há muito, numa posição de relativo isolamento dentro do quadro das metrópoles e centros superiores do litoral brasileiro. No aspecto marítimo, este fato se evidencia ainda hoje, uma vez que a cidade, apesar de contar com rede de acesso adequada, localização atraente, monumentos de importância e certo folclore, normalmente não tem sido alvo de melhores atenções no tocante às rotas das embarcações internacionais, cujos cruzeiros servem, *a priori*, os portos de Recife, Fortaleza e Belém. Também no aspecto terrestre a construção das rodovias não conseguiu acabar completamente com esse isolamento, já que o curso da rodovia principal da região, a BR-316, passa a cerca de 250 km mais para o interior, desvantagem esta que também não pode ser compensada pela existência de boas vias de acesso representadas pelas BR-135/222. Como centro comercial, São Luís (167.000 hab. em 1970; município 265.000, com apenas 518 km<sup>2</sup> de área; população estimada para 1975 de 330.000 hab.) sofreu perdas consideráveis causadas pelas novas obras rodoviárias que, ainda em relação à própria cidade, provocaram enfraquecimento significativo na direção do tráfego. Se o abastecimento do interior era feito a partir de São Luís, até a época da inauguração das novas estradas, por meio da navegação costeira até a cidade de Teresina, de onde prosseguia, na década de 20, até ligar-se com a rede ferroviária do Nordeste, os suprimentos passam, então, a vir de caminhão desde o sul, ou sudeste, via Teresina. Os próprios produtos agrícolas dessa região também vêm a ser quase que exclusivamente transportados por caminhão. Para

São Luís, esta última década não teve outro significado senão o retrocesso na sua até então florescente posição de centro comercial. Essa perda pôde, contudo, ser compensada por outros incrementos funcionais e econômicos, tais como a instalação de novas indústrias e centros de ensino (universidades, escolas técnicas, etc.). O aumento do raio de influência do centro superior, Teresina, capital do Estado do Piauí (181.000 hab. em 1970; município 220.000; população estimada para o município em 1975, 290.000), no interior da região de São Luís, também deve ser atribuído ao fato de que a ligação rodoviária Teresina—São Luís foi concluída anos antes que a de Belém.

O sistema urbano de São Luís estende-se desde os contornos das baías de São Marcos e de São José, em faixas de forma elíptica, até o sul, através de cerca de 300-350 km pelo interior do estado adentro. Rumo a oeste o sistema de São Luís era completamente isolado, condição que perdurou até a abertura da BR-316 procedente de Belém, embora ainda se verifique certo isolamento em direção ao sul. Uma espécie de linha divisória marcante é representada pela cidade de Tutóia e arredores que, não obstante estar situada no litoral este no Maranhão, faz parte do raio de influência de Parnaíba, localizada no Piauí. Ao longo da BR-316 efetua-se principalmente a junção do sistema acima descrito com o seu homônimo do norte do Piauí, o qual pertence, de certa maneira, ao sistema relativamente independente do litoral leste brasileiro; a BR-135 no seu trecho rumo ao sudeste está incluída neste sistema. Em ambos os casos o pólo de atração origina-se no leste do Piauí e vem penetrar no Maranhão. Este fato é claramente ilustrado pelo exemplo de Caxias (30.000 hab. em 1970; município 88.000; população estimada do

município para 1975, 96.000 hab.), antigo centro médio situado na região de Teresina.

O sistema urbano direto de São Luís apresenta em sua constituição uma densidade relativamente alta de centros inferiores, como também alguns centros médios, no qual se pode ainda observar certa irregularidade no tocante a sua distribuição. Vários desses centros tiveram como ponto de partida engenhos de açúcar surgidos no século XIX. Um fato demonstrativo da influência exercida pelas novas construções rodoviárias verifica-se no caso de Santa Inês (15.000 hab. em 1970; município 27.000) situada na junção da BR-316 com a BR-222, e de Pindaré-Mirim (7.400 hab. em 1970; município 23.000) localizada a 9 km daquela, na BR-222. Esta última, embora muito mais antiga do que Santa Inês, foi por ela largamente superada, uma vez que amplamente beneficiada por sua posição no entroncamento das rodovias Belém—Teresina e Imperatriz—São Luís, tornando-se ponto de rápido crescimento no tráfego regional, enquanto Pindaré-Mirim constituiu-se em zona residencial de Santa Inês. Não obstante, ambas as cidades devem ser consideradas como centro médio conjugado em virtude de sua proximidade e coesão funcional.

O programa atual de construção rodoviária por quase todo o País englobou, naturalmente, não somente as redes centrais locais como também a estrutura das colonizações nas regiões mais desenvolvidas ou absolutamente inexploradas do Norte, Centro-Oeste e também do Nordeste, com todos os seus sistemas urbanos irregulares e largamente isolados, reestruturação esta que resultou num processo geral de transformações, do qual já foram citados alguns exemplos anteriormente. Num sentido geral, também foram atingidas as

regiões desenvolvidas, nas quais serão ressaltados apenas dois casos entre vários outros. O primeiro destes se refere ao curso da BR-101 através do Espírito Santo e sul da Bahia, numa distância de 10-40 km do litoral. Várias das pequenas cidades litorâneas agora ligadas com a BR-101 através de pequenas estradas secundárias, que se havia constituído na base da colonização e pilar fundamental do tráfego regional em épocas passadas, vem perder, praticamente, sua importância em função da nova estrada. Novos povoados e municípios, porém, surgiram ao longo dessa rodovia. Outro caso diz respeito à região oeste do Paraná, cuja colonização é bastante recente. Nessa área surgiu a cidade de Cascavel (34.000 em 1970; município 90.000; estimativa para 1975, 131.000 hab.), localizada na microrregião “extremo oeste paranaense”, na altura do cruzamento da BR-277, proveniente de Curitiba, que atravessa todo o estado até atingir Foz do Iguaçu, na fronteira com o Paraguai, com a BR-396 que se origina em São Paulo (planejada para atingir Minas Gerais) e que ainda apresenta vários setores incluídos, e também com a BR-467, estrada relativamente curta proveniente do noroeste. As primeiras habitações de Cascavel foram erigidas em 1952, e como decorrência de sua posição como centro rodoviário e foco principal de uma região agrícola recém-desenvolvida (soja, trigo), atingiu a categoria de centro médio elevado já no fim da década de 70, tendo sido designada sede de bispado em 1978, além de ter sido instalada uma faculdade de ciências sociais. Ao longo do trecho de 141 km que se estende até a Foz do Iguaçu, que apresenta considerável movimento de veículos devido ao tráfego em direção ao Paraguai, turismo nas cataratas e obras de construção da usina hidrelétrica de Itaipu, nasceram uma série de centros inferior-

res, situados a pouca distância uns dos outros, em termos locais. Desse centros destacam-se os de São Miguel do Iguaçu, Medianeira, Matelândia e Céu Azul, cuja existência não passa dos 25 anos, tendo o seu desenvolvimento propriamente dito acontecido nos últimos 10-15 anos.

Em decorrência dessas alterações estruturais centrais, assim como as dos próprios sistemas urbanos, provocadas a partir do projeto de modernização do sistema rodoviário brasileiro, e que basicamente afetaram, em certo sentido, quase toda a extensão territorial do País, deve-se mencionar o papel desempenhado pela capital federal dentro desse sistema. Brasília foi criada em situação geográfica cuidadosamente planejada e tão-somente com a função de centro político e administrativo de um país de dimensões continentais. Não é nem metrópole regional nem centro superior. Seu ponto (metrópole) de referência é a cidade de Goiânia (362.000 hab. em 1970; município 381.000; população estimada para 1975, 518.000) localizada a quase 200 km a sudoeste, e a cujo sistema urbano Brasília foi periféricamente agregada. Brasília (517.000 hab. em 1970; população estimada do DF para 1975, 763.000) propriamente dita não desempenha papel marcadamente elevado nesse sistema central, desde que, se se incluir os seus subúrbios (cidades satélites), situados num raio de 5-20 km, e que antigamente tinham sido canteiros de obras da capital, tornando-se áreas industriais, após terem passado por fase intermediária como área de favelas, não se considere, então, todo esse conglomerado como um subsistema periférico ligado ao sistema urbano de Goiânia.

No âmbito dos sistemas urbanos isolados ou independentes (ainda) existentes, o sistema urbano de Goiânia é, juntamente com o con-

gênero de Belém, o mais importante daqueles, abrangendo a região central do sul de Goiás. Esse sistema começa a se integrar, de forma gradual, com o sistema urbano coerente das regiões Sul e Sudeste ao longo da BR-153 e BR-050, no sul e sudeste do estado, principalmente através das interligações dos centros elevados entre si, via Uberaba e Uberlândia em Minas Gerais, no seu deslocamento até o sul. A cidade de Goiânia, de fundação recente, 1935, teve como finalidade precípua a substituição da até então capital estadual, a cidade de Goiás, situada a cerca de 130 km a noroeste, cuja posição geográfica era relativamente periférica e desfavorável em relação às áreas mais povoadas do sul do estado. Ao contrário de Brasília, a construção de Goiânia foi planejada em estilo convencional, tendo a cidade propriamente dita alcançado projeção somente após a II Guerra Mundial, o que significa ser apenas 10-15 anos mais antiga do que Brasília. Goiânia, assim como outros centros pertencentes ao seu sistema, como, por exemplo, Anápolis, situada a pouca distância daquela, ganharam muito com a construção de Brasília, para a qual essa zona se converteu em centro padrão de abastecimento. Outro proveito foi também alcançado através da incorporação do sistema viário de Brasília, planejado em princípio só para esta. A atividade comercial de Goiânia é mais intensa do que a de Brasília que, em outros terrenos, apresenta ainda situação bastante incipiente.

O fato de Brasília não ser metrópole regional de um dos vários sistemas urbanos existentes dentro da região autônoma de colonização de uma das áreas metropolitanas, constitui-se num ponto bastante relevante para poder se solucionar um dos seus problemas fundamentais. A idéia básica de construir Brasília a partir de um processo, por assim dizer, artificial, não foi

só planejada com o intuito de conseguir uma localização mais central do que a até então existente, mas também, e muito mais importante, tratar de dotar este País de estruturas tão diversificadas e, de certa maneira, ainda desiguais, de um pólo de integração. Por isso, o isolamento de Brasília deve ser considerado como uma necessidade absoluta para o cumprimento de sua função, que se traduz em ponto de cristalização de um sistema urbano homogêneo que no futuro abrangerá todo o País.

O vasto programa de construções rodoviárias originou-se numa época em que o petróleo ainda era de fácil aquisição e sempre abundante. A política brasileira, seguida desde a década de 50, que se traduzia na concessão de privilégios ao tráfego rodoviário e aéreo, em detrimento das ferrovias e da navegação, sofreu duro revés com a crise do petróleo, já que 80% do mesmo é importado. Como decor-

rência surgiram novas idéias e planos para o melhoramento e expansão das ferrovias e das vias de navegação fluvial. Em última instância, isto significará um regresso à antiga regra da política viária, qual seja a de não se utilizar apenas de um meio de transporte para a ligação de certas relações importantes. Pode-se também atribuir a essas circunstâncias que várias das numerosas estradas em vias de planejamento muito provavelmente não terão suas obras iniciadas. Seja como for, esse período de grandes obras rodoviárias significou a entrada do Brasil numa fase de desenvolvimento irreversível e altamente positiva. Isto se aplica, antes de mais nada, às extensas regiões do Norte, Centro-Oeste e Nordeste, em sua maioria ainda inexploradas. Será, naturalmente, um processo a longo prazo que, porém, reverterá numa série de transformações na constituição geográfica e humana do Brasil.

## BIBLIOGRAFIA

- CORREA, Roberto Lobato (1977) — *Status Socio-econômico e Centralidade: Uma Interpretação* — Geografia 2 (3), p. 51/59.
- DIAS, Catharina Vergolino (1977) — Sistema Urbano. *Geografia do Brasil* — Região Norte, Vol. I, p. 425/62, Rio de Janeiro.
- DUARTE, Aluizio Capdeville (1977) — Sistema Urbano. *Geografia do Brasil* — Região Sul, Vol. V, p. 453/526, Rio de Janeiro.
- ENCICLOPÉDIA dos Municípios Brasileiros (1957), Vol. XIV e XV, Rio de Janeiro.
- GEIGER, Pedro P. (1963) — *Evolução da Rede Urbana Brasileira*, coleção O Brasil Urbano 1, CBPE, INEP, MEC, Rio de Janeiro.
- GUIMARAES, Maria Rita da Silva (1977) — Sistema Urbano. *Geografia do Brasil* — Região Centro-Oeste, Vol. IV, p. 329/358, Rio de Janeiro.
- KOHLHEPP, Gerd (1976) — Planung und heutige Situation staatlicher kleinbäuerlicher Kolonisationsprojekte an der Transamazonica. *Geogr. Zeitschrift*, Jg. 64, H. 3. p. 171/211, Wiesbaden.
- (1978) — Erschliessung und wirtschaftliche Inwertsetzung Amazoniens. *Geogr. Rundschau*, Jg. 30, H. 1, p. 2/13, Braunschweig.
- (1978) — Siedlungsentwicklung und Siedlungsplanung im zentralen Amazonien. *Frankfurter Wirtschafts und Sozialgeographische Schriften*. H. 28, S. 171/191.
- LIMA, Olga M. Buarque de (1977) — Sistema Urbano. *Geografia do Brasil* — Região Sudeste, Vol. III, p. 569/663, Rio de Janeiro.
- MATZNETTER, Josef (1976) — L'evolution du rôle joué par les côtes, et le transport vers les côtes dans l'urbanisation en pays tropical (Théorie et exemples pris en Angola, au Mozambique et au Brésil). *Travaux et Documents de Géographie Tropicale*, Nr. 23, p. 63/75, Bordeaux.
- RODRIGUES, E. F. (1977) — Estudo das redes de localidades centrais de Goiás e Santa Catarina: uma aplicação da teoria dos grafos. *Boletim Geográfico*, Vol. 35, n.º 253, p. 14/22, Rio de Janeiro.
- SILVA, Hilda da e BOTELHO, Maria Emilia T. de C. (1977) — Sistema Urbano. *Geografia do Brasil* — Região Nordeste, Vol. II, p. 397/450, Rio de Janeiro.
- SILVA, J. de Souza e ARRUDA, M. A. (1978) — Estrutura espacial do Estado de Minas Gerais. *Boletim Geográfico*, Vol. 36, n.º 256, p. 74/85, Rio de Janeiro.
- VALVERDE, Orlando e DIAS, Catharina Vergolino (1967) — *A Rodovia Belém—Brasília* — Estudo de Geografia Regional. Biblioteca Geográfica Brasileira, Série A, Publicação n.º 22, Rio de Janeiro.