An aerial photograph of a coastal town, likely in the Amazon region of Brazil. The image shows a wide, sandy beach on the left, with waves breaking onto it. To the right of the beach, there is a dense residential area with numerous houses, many of which have red-tiled roofs. The houses are interspersed with lush green tropical vegetation, including palm trees. In the background, a large body of water, possibly a bay or a wide river, stretches across the horizon under a clear sky. The overall scene depicts a typical coastal settlement in a tropical environment.

**UNIVERSIDADE DO VALE DO PARAÍBA**  
**INSTITUTO DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL**

**KARINA PIMENTEL DOS SANTOS**

**O SINGULAR DO URBANO NA AMAZÔNIA:**  
**A DINÂMICA ECONÔMICA E AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DAS CIDADES**  
**DE MARÉ DO SALGADO PARAENSE**

Urban Singularity in the Amazon: Economic Dynamics and Spatial Transformations in  
the Tide Cities of the Region of Salgado in Pará

**São José dos Campos, São Paulo**  
**2025**

KARINA PIMENTEL DOS SANTOS

**O SINGULAR DO URBANO NA AMAZÔNIA: A DINÂMICA ECONÔMICA E AS  
TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DAS CIDADES DE MARÉ DO SALGADO PARAENSE**

Tese final de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano, do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP).

Projeto aprovado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), na linha de Auxílio à Pesquisa Regular, sob o número 2019/23903-2.

**Orientadora:** Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Sandra Maria Fonseca da Costa.

**Coorientador:** Prof. Dr. Eduardo Sonnewend. Brondizio.

**São José dos Campos, São Paulo  
2025**

## TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE DIVULGAÇÃO DA OBRA

### Ficha catalográfica

Santos, Karina Pimentel dos

O singular do urbano na Amazônia : a dinâmica econômica e as transformações espaciais das cidades de maré do Salgado Paraense / Karina Pimentel dos Santos; orientadora, Sandra Maria Fonseca da Costa; co-orientador Eduardo Sonnewend Brondizio. - São José dos Campos, SP, 2025.

253 p.

Tese (Doutorado) - Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional.

Inclui referências

1. Planejamento Urbano e Regional. 2. Salgado Paraense. 3. Trajetória econômica. 4. Pequenas cidades. I. Costa, Sandra Maria Fonseca da, orient. II. Brondizio, Eduardo Sonnewend, co-orient. III. Universidade do Vale do Paraíba. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. IV. Título.

Eu, Karina Pimentel dos Santos, autor(a) da obra acima referenciada:

Autorizo a divulgação total ou parcial da obra impressa, digital ou fixada em outro tipo de mídia, bem como, a sua reprodução total ou parcial, devendo o usuário da reprodução atribuir os créditos ao autor da obra, citando a fonte.

Declaro, para todos os fins e efeitos de direito, que o Trabalho foi elaborado respeitando os princípios da moral e da ética e não violou qualquer direito de propriedade intelectual sob pena de responder civil, criminal, ética e profissionalmente por meus atos.

São José dos Campos, 5 de Junho de 2025.

*Karina Pimentel dos Santos*

Autor(a) da Obra

---

**KARINA PIMENTEL DOS SANTOS**

**“O SINGULAR DO URBANO NA AMAZÔNIA: A DINÂMICA ECONÔMICA E AS  
TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DAS CIDADES DE MARÉ DO SALGADO PARAENSE.”**

Tese aprovada como requisito parcial à obtenção do grau de Doutor, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Universidade do Vale do Paraíba - Univap, pela seguinte banca examinadora:

Prof. <sup>a</sup> Dr. <sup>a</sup> Sandra Maria Fonseca da Costa	<i>Sandra Maria Fonseca da Costa</i>
Prof. <sup>a</sup> Dr. <sup>a</sup> Viviana Mendes Lima	<i>Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Viviana Mendes Lima</i>
Prof. <sup>a</sup> Dr. <sup>a</sup> Cilene Gomes	<i>Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Cilene Gomes</i>
Prof. Dr. Eduardo Sonnewend Brondízio – Univ. de Indiana	<i>Prof. Dr. Eduardo S Brondizio</i>
Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral – Univ. do Pará	<i>Márcio Douglas Brito Amaral</i>

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Juliana Ferreira Strixino

Diretora do IP&D – Univap

São José dos Campos, 27 de fevereiro de 2025.

## DEDICATÓRIA

À minha avó, Celina (*in memoriam*), que acordava comigo às 6 horas da manhã para estudar em período de prova no Fundamental; que me ensinou a ler e escrever, que comemorou comigo minha aprovação no vestibular, que vibrou de felicidade quando passei no mestrado, sem nem entender direito o que a pós-graduação significava, que se encheu de orgulho quando passei no doutorado, dizendo que teria uma neta doutora. Infelizmente ela partiu sem que isso se concretizasse, mas terminarei esta tese em memória dela.

Te amo, vó.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, por ter me guiado até aqui e por ter aberto portas que eu jamais almejaria.

À minha família, por sempre me amar, me apoiar e me incentivar na carreira acadêmica, em especial minha mãe e minha avó (*in memoriam*). É muito importante pensar que fui a primeira a ingressar em uma universidade pública, e poder compartilhar os frutos disso com minha família é gratificante.

Aos amigos que fiz nesse decorrer da vida, que foram essenciais na minha trajetória, e que muitas vezes foram meu suporte emocional nos momentos em que eu estava longe da minha família.

Aos amigos que fiz na academia: durante a graduação, mestrado e doutorado. Aos amigos do Laboratório de Estudo das Cidades da UNIVAP, que me acompanharam durante esses cinco longos anos de doutorado. Aos amigos que fiz durante o intercâmbio nos Estados Unidos, são pessoas que eu guardarei no meu coração com muito carinho.

Um agradecimento especial para meu pai, meu avô e meus amigos, que, durante esses anos, se dispuseram a ir para campo me ajudar com a aplicação dos questionários. A companhia de vocês foi muito importante tanto como suporte emocional quanto pela minha segurança pessoal.

À minha orientadora, Sandra Costa, pelo apoio e dedicação comigo e com a minha pesquisa. Uma mulher maravilhosa e inspiradora que transborda carinho por onde passa.

Ao meu coorientador, Eduardo Brondizio, pela dedicação e ajuda no meu projeto de pesquisa e pelo seu auxílio durante meu estágio no exterior.

À FAPESP, pelo financiamento da pesquisa, vinculada ao processo de N° 2019/23903-2; e pela aprovação da Bolsa BEPE, para estágio no exterior, cujo número do processo é 2021/14777-3.

## RESUMO

O processo de ocupação da Amazônia sempre esteve ligado aos interesses estratégicos de desenvolvimento, seja pelo viés de ocupação, proteção do território ou exploração econômica. A partir desses diferentes processos, o desenvolvimento do espaço urbano na região ocorreu de modo particular em relação a outras regiões do Brasil, mas em diferentes aspectos, o que resultou numa urbanodiversidade (Trindade Jr., 2010). Um exemplo dessas particularidades foi a trajetória de ocupação do litoral paraense, que, a partir do século XVII, passou por diversas etapas até surgir um conjunto de cidades que ficaram conhecidas como região do Salgado (Égler, 1961). Sob influências estruturais e econômicas, essas cidades tiveram maior integração com a dinâmica regional após década de 1960, gerando expressivas mudanças em seus centros urbanos. Em busca de tentar entender a realidade dessas cidades de maré, esta tese tem como objetivo compreender de que modo a transição dos setores econômicos influenciou o crescimento urbano e a configuração socioambiental das pequenas cidades do Salgado Paraense. A pesquisa pretende dar visibilidade a essas localidades, destacando sua dinâmica a partir da trajetória econômica, que em grande parte esteve ligada diretamente ao mar, incluindo atividades como a pesca e o turismo de veraneio, especificamente a partir das cidades de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, e identificar quais foram as mudanças com relação ao destaque dessas atividades em cada setor, do primário para o terciário. A metodologia adotada seguiu algumas etapas: revisão bibliográfica (que abordou as temáticas relevantes para a construção deste trabalho); levantamento de dados históricos; dados secundários (IBGE, FAPESPA, RAIS, dos Ministério de Turismo e Pesca etc.); dados primários (a partir das entrevistas realizadas); mapeamentos (do crescimento das áreas urbanas de 1984, 2000, 2014 e 2022, da densidade desse crescimento urbano, da concentração de segundas residências, e do avanço da malha urbana nas áreas de mangue e Resex) e a realização das análises sociais e ambientais dessas três cidades. Os resultados demonstraram que as relações econômicas dessas cidades estiveram fortemente ligadas ao mar, seja pelo turismo ou pela pesca. Contudo, foram as atividades turísticas que sobressaíram nesses centros, contribuindo diretamente para o crescimento urbano dessas cidades. Portanto, o turismo foi um grande modelador do espaço urbano das cidades de maré. Processos como a concentração de segundas residências e o intenso avanço do mercado imobiliário e das grandes redes de hotelaria, em algumas cidades, contribuíram para a urbanização desses centros. Em contrapartida, esse crescimento também potencializou os impactos socioambientais. Evidenciam -se dois pontos principais: o primeiro foi a tendência do turismo de veraneio em produzir um espaço mais fragmentado e desigual, guiado pelos agentes do capital privado, reforçando a segregação espacial entre os turistas e os moradores locais. A outra consequência diz respeito ao crescimento sem planejamento adequado, especialmente em relação às áreas de mangue e de proteção ambiental, que foram afetadas por esse processo. Com isso, a dinâmica urbana das cidades de maré, como Curuçá, Marapanim e Salinópolis, apresenta elementos semelhantes, como atividades econômicas e culturais, mas também revela processos particulares, que reforçam as singularidades desses centros.

**PALAVRAS-CHAVES:** Salgado Paraense; pequenas cidades; cidades de maré; trajetória econômica; singularidades.

## ABSTRACT

The process of occupation in the Amazon has always been linked to strategic development interests, whether through territorial occupation and protection or economic exploitation. From these various processes, urban development in the region has occurred in a unique way compared to other parts of Brazil, reflecting diverse aspects that resulted in an "urbanodiversity" (Trindade Jr., 2010). One example of these peculiarities is the occupation trajectory of the Pará coast, which, starting in the 17th century, underwent several phases until the emergence of a group of cities known as the Salgado region (Égler, 1961). Influenced by structural and economic factors, these cities became more integrated into the regional dynamics after the 1960s, bringing about significant changes in their urban centers. In an attempt to understand the reality of these coastal cities, this thesis aims to analyze how the transition of economic sectors influenced urban growth and the socio-environmental configuration of small towns in the Salgado region of Pará. The research seeks to shed light on these localities, highlighting their dynamics through their economic trajectory, which has largely been directly tied to the sea, including activities such as fishing and vacation tourism. Specifically focusing on the cities of Curuçá, Marapanim, and Salinópolis, the study identifies the changes regarding the prominence of these activities across sectors, from primary to tertiary. The methodology followed several steps: a literature review (addressing themes relevant to this work); historical data collection; secondary data collection (from sources such as IBGE, FAPESPA, RAIS, and the Ministries of Tourism and Fisheries); primary data collection (through interviews); mapping (urban area growth in 1984, 2000, 2014, and 2022, urban density growth, second-home concentration, and the expansion of urban grids into mangrove and RESEX areas); and conducting social and environmental analyses of these three cities. The results demonstrate that the economic relationships in these cities have been strongly tied to the sea, whether through tourism or fishing. However, tourism activities stood out in these centers, directly contributing to urban growth. Therefore, tourism has been a significant driver in shaping the urban spaces of these coastal towns. Processes such as the concentration of second homes and the intense expansion of the real estate market and major hospitality chains in some cities have contributed to their urbanization. Conversely, this growth has also intensified socio-environmental impacts. Two main points stand out: first, the tendency of vacation tourism to create more fragmented and unequal spaces, driven by private capital agents, reinforcing spatial segregation between tourists and local residents. The second is related to growth without proper planning, especially concerning mangrove and environmentally protected areas, which have been affected by this process. As a result, the urban dynamics of coastal towns like Curuçá, Marapanim, and Salinópolis exhibit similar elements, such as economic and cultural activities, while also revealing specific processes that highlight the uniqueness of these urban centers.

**KEYWORDS:** Salgado Paraense; small towns; tidal cities; economic trajectory; singularities.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização da microrregião do Salgado, com destaque para Curuçá, Marapanim e Salinópolis .....	27
Figura 2 – Desenho da tese .....	29
Figura 3 – Teatro da Paz, em Belém, no século XX.....	45
Figura 4 – Teatro Amazonas, em Manaus, início do século XX.....	45
Figura 5 – Mesorregiões Paraenses. ....	52
Figura 6 – Microrregiões Paraenses. ....	53
Figura 7 – Região Intermediária de Castanhal.....	54
Figura 8 – Fluxograma do surgimento das cidades do Salgado.....	57
Figura 9 – Processo de divisão municipal do Salgado Paraense.....	59
Figura 10 – a) Ponto de venda de frutas na PA-136 e b) Ponto de venda de frutas na PA-324 .....	67
Figura 11 – Distribuição de gêneros agrícolas no Nordeste Paraense na década de 1980. ....	68
Figura 12 – Surgimento das cidades e a formação da protorrede e da rede urbana dendrítica: (a) núcleos urbanos até 1700; (b) núcleos de 1701 a 1800; (c) núcleos de 1801 a 1900; (d) núcleos de 1901 a 2000.....	69
Figura 13 – Matéria sobre a Rodovia PA-124 .....	70
Figura 14 – Registros profissionais em Curuçá (1985-2020) .....	101
Figura 15 – Registros profissionais em Marapanim (1985-2020).....	103
Figura 16 – Registros profissionais em Salinópolis (1985-2020).....	104
Figura 17 – Visão aérea da orla e do rio Curuçá.....	117
Figura 18 – Curuçá: setores censitários.....	119
Figura 19 – Curuçá: Crescimento da Área Urbana – 1984 a 2022.....	121
Figura 20 – Curuçá: Densidade de Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022.....	122
Figura 21 – Curuçá: a) Rua pavimentada e com meio fio; b) Feira Coberta; c) Rua recém-pavimentada; d) Comércio local.....	123
Figura 22 – Curuçá: Ruas sem pavimentação e sem tubulação de esgoto adequada .....	124
Figura 23 – Curuçá: a) Prefeitura Municipal; b) Câmara Municipal; c) Palacete Barbosa de Lima e Praça Coronel Horácio; d) Conjunto de casas históricas.....	125

Figura 24 – Curuçá: a) Barraca do Pescador; b) Praça Coronel Horácio; c) Monumento da orla; d) Píer do trapiche; e) Ponto de Informação Turística (PIT) e a praça da igreja; f) Igreja Nossa Senhora do Rosário.....	125
Figura 25 – Distrito São João do Abade.....	126
Figura 26 – Curuçá-Abade: a) Orla; b) Porto; c) Praça; d) Praia; e) Mercado de peixe .....	127
Figura 27 – Marapanim: núcleo inicial da cidade .....	128
Figura 28 – Marapanim: Crescimento da Área Urbana – 1984 a 2022 .....	131
Figura 29 – Marapanim: setores censitários .....	132
Figura 30 – Marapanim: Densidade de Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022 .....	133
Figura 31 – Marapanim: a) Prédio histórico e câmara dos vereadores; b) Trapiche municipal; c) Orla da cidade; d) Igreja e praça Nossa Senhora das Vitórias .....	134
Figura 32 – Marapanim: a) Centro comercial; b) Agência do Banco do Brasil; c) Agência do Bradesco; d) Mercado Municipal. ....	135
Figura 33 – Marapanim-Marudá: a) Canteiro de boas-vindas; b) Orla; c) Barracas de lanchonetes; d) Imagem aérea da orla com a presença de bares, restaurantes e hotéis.....	136
Figura 34 – Padrões de segunda residência em Marudá.....	137
Figura 35 – Praia do Recreio no distrito de Marudá .....	137
Figura 36 – Marapanim: praia de Crispim .....	138
Figura 37 – Salinópolis: Crescimento da Área Urbana – 1984 a 2022.....	142
Figura 38 – Salinópolis: setores censitários .....	144
Figura 39 – Salinópolis: densidade de Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022 .....	145
Figura 40 – a) Supermercado Líder; b) Agência do Banpará; c) Lojas Americanas, d) Meio fio da av. Dr. Miguel Santa Brígida .....	146
Figura 41 – Aeroporto de Salinópolis .....	147
Figura 42 – a) Casas de veraneio padrão dos anos 1960 ou 1970; b) Imagem aérea das casas do Maçarico; c) e d) Casas na orla Beira Mar .....	148
Figura 43 – Cruzamento de acesso entre Salinópolis e Atalaia e lotes para venda na entrada da cidade.....	149

Figura 44 – Área central de Salinópolis e alguns novos padrões de segunda residência .....	150
Figura 45 – Complexo de assentamentos de alto padrão no Atalaia .....	150
Figura 46 – Salinópolis: Vila de palafitas no bairro da Prainha .....	152
Figura 47 – Salinópolis: Estrutura precária do bairro do Caranãzinho .....	153
Figura 48 – Marapanim: Porcentagem de Domicílios Particulares de Uso Ocasional, 2010. ....	161
Figura 49 – Salinópolis: Porcentagem de Domicílios Particulares de Uso Ocasional, 2010. ....	162
Figura 50 – Curuçá: Porcentagem de Domicílios Particulares de Uso Ocasional, 2010. ....	162
Figura 51 – Localização do Porto Pretinho do Mangue, saída do bloco de Carnaval em Curuçá.....	175
Figura 52 – Nuvem de palavras sobre os principais atrativos turísticos em Curuçá. ....	177
Figura 53 – Nuvem de palavras sobre as principais atrações culturais voltadas para o lazer em Curuçá. ....	178
Figura 54 – Nuvem de palavras sobre as principais formas de lazer/divertir da população de Curuçá. ....	178
Figura 55 – Padrões residenciais do centro de Curuçá.....	180
Figura 56 – Padrões residenciais da periferia de Curuçá.....	180
Figura 57 – Nuvem de palavras sobre os principais atrativos turísticos em Marapanim. ....	182
Figura 58 – Nuvem de palavras sobre as principais atrações culturais voltadas para o lazer em Marapanim.....	183
Figura 59 – Nuvem de palavras sobre as principais formas de lazer/divertir da população de Marapanim.....	183
Figura 60 – Praias em Marapanim. ....	186
Figura 61 – Nuvem de palavras sobre os principais atrativos turísticos em Salinópolis. ....	186
Figura 62 – Nuvem de palavras sobre as principais atrações culturais voltadas para o lazer em Salinópolis. ....	187
Figura 63 – a) Rampa de acesso à praia. b) e c) Carros ao lado das mesas na praia. d) Pista destinada ao deslocamento de carros.....	188

Figura 64 – Nuvem de palavras sobre as principais formas de lazer/divertir da população de Salinópolis. ....	189
Figura 65 – Praias mais populares de Salinópolis.....	190
Figura 66 – Casarões de veraneio na praia do Atalaia. ....	193
Figura 67 – Complexo da GAV Resort no Atalaia. ....	195
Figura 68 – Complexo do Aqualand Park & Resort.....	195
Figura 69 – Padrões de hotéis e segunda residência em Marudá. ....	196
Figura 70 – Perfis de empreendimentos turísticos de médio e baixo padrão em Marudá. ....	197
Figura 71 – Mapa dos bairros e indicações de áreas de expansão da sede de Curuçá. ....	200
Figura 72 – Área de expansão do Bairro Alta, Curuçá .....	200
Figura 73 – Habitações próximas ao mangue no Abade, Curuçá .....	202
Figura 74 – a) Rodovia de entrada do município; b) Área de expansão do bairro do Abacate; c) Mangue próximo ao centro; d) Área próxima do Porto da Barraca.....	203
Figura 75 – Habitações próximas ao mangue em Marapanim .....	204
Figura 76 – Lixão da microárea praiana em Marudá.....	206
Figura 77 – Bairro da Prainha .....	207
Figura 78 – Bairro do Caranãzinho .....	207
Figura 79 – Crescimento urbano e áreas de conservação em Curuçá, Marapanim e Salinópolis.....	210
Figura 80 – Mona: Monumento Natural do Atalaia .....	213
Figura 81– Universal, particular e singular .....	216

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Volume de pesca do Pará e Curuçá em 2021. ....	91
Gráfico 2 – Valor adicionado bruto da Agropecuária .....	94
Gráfico 3 – Valor de arrecadação da Indústria .....	95
Gráfico 4 – Valor de arrecadação da Administração, defesa, educação e saúde pública e seguridade social .....	97
Gráfico 5 – Valor adicionado bruto dos Serviços.....	98
Gráfico 6 – Porcentagem de arrecadação dos Setores nas cidades do Salgado - 2021 .....	99
Gráfico 7 – Quantidade de trabalhadores em diferentes setores .....	105
Gráfico 8 – Pessoal Ocupado de Acordo com a Atividade Econômica - 2022 .....	107
Gráfico 9 – <i>Spidergraph</i> da infraestrutura de saneamento básico. ....	110
Gráfico 10 – <i>Spidergraph</i> das atividades disponíveis para o turismo segundo o Cadastur.....	111
Gráfico 11 – Curuçá: Crescimento Populacional, população nas zonas rural e urbana, entre 1950 e 2022 .....	118
Gráfico 12 – Marapanim: Crescimento Populacional, população nas zonas rural e urbana, entre 1950 e 2022 .....	129
Gráfico 13 – Salinópolis: Crescimento Populacional, população nas zonas rural e urbana, entre 1950 e 2022 .....	140
Gráfico 14 – Domicílio particular permanente não ocupado: uso ocasional.....	159
Gráfico 15 – Domicílio particular permanente não ocupado: uso ocasional nas cidades do Salgado .....	160
Gráfico 16 – Taxa de crescimento entre as sedes e os distritos % .....	165
Gráfico 17 – Praias mais frequentadas pela população de Curuçá.....	179
Gráfico 18 – Praias mais frequentadas pela população de Marapanim. ....	184
Gráfico 19 – Aproveitamento do turismo local pelos moradores de Curuçá, Marapanim e Salinópolis.....	189
Gráfico 20 – Salinópolis: praias frequentadas pelos moradores. ....	190
Gráfico 21 – Áreas de mangue e Resex ocupadas pela área urbana, em %.....	211

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Locais de desembarque da pescada-amarela realizada por barcos de madeira motorizados com malhadeira, na região do Salgado. ....	86
Tabela 2 – Locais de desembarque para a pescaria de serra, realizada com barcos de madeira motorizados e malhadeira, no Salgado. ....	87
Tabela 3 – Porcentagem de arrecadação da Agropecuária .....	93
Tabela 4 – Porcentagem de arrecadação da Indústria.....	95
Tabela 5 – Porcentagem de arrecadação da Administração, defesa, educação e saúde pública e seguridade social. ....	96
Tabela 6 – Porcentagem de arrecadação dos Serviços.....	97
Tabela 7 – Pessoal Ocupado de Acordo com a Atividade Econômica - 2022....	106
Tabela 8 – Categorização dos Municípios Turísticos – 2019. ....	108
Tabela 9 – Infraestrutura de saneamento básico. ....	109
Tabela 10 – Atividades disponíveis para o turismo segundo o Cadastur. ....	110
Tabela 11 – Domicílio particular permanente não ocupado – uso ocasional .....	158
Tabela 12 – Crescimento das áreas urbanas das cidades.....	165
Tabela 13 – Domicílios particulares permanentes ocupados por tipo de domicílio, 2022.....	166
Tabela 14 – Área de mangue e Resex ocupadas pela área urbana, em % .....	211

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Esquemas sobre estudos comparados. ....	33
Quadro 2 – Etapas para a compreensão da rede urbana (em termos mais gerais). .	42
Quadro 3 – A rede urbana amazônica: sua periodização. ....	47
Quadro 4 – Fases das dinâmicas territoriais na zona costeira do Pará .....	55
Quadro 5 – Desafios socioespaciais de pequenas cidades/localidades periféricas/não metropolitanas.....	77
Quadro 6 – Redefinição dos papéis das pequenas cidades .....	78
Quadro 7 – Modelos históricos de cidades na América Latina.....	79
Quadro 8 – Demonstrativo das colônias de pescadores no Salgado Paraense, no ano de 1932. ....	84
Quadro 9 – Processos prioritários de desenvolvimento e de mudança espacial no Salgado .....	155
Quadro 10 – Padrões encontrados nas cidades ribeirinhas .....	157
Quadro 11 – Áreas Protegidas de Curuçá, Marapanim e Salinópolis - 2020 .....	209

## LISTA DE SIGLAS

AGRISAL	Agroindustrial de Salinópolis S/A
EFB	Estrada de Bragança
FAPESPA	Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas
FAPESP	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MTur	Ministério do Turismo.
PIB	Produto Interno Bruto
Resex	Reservas Extrativistas
RMB	Região Metropolitana de Belém
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
STUR	Sistemas Territoriais Urbano-Ribeirinhos

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	19
Problemática.....	22
Hipótese.....	24
Objetivos.....	24
Justificativa.....	24
Materiais e Método.....	28
□ Coleta de dados.....	30
- Dados primários: coletados em campo.....	30
- Dados Censitários.....	31
- Imagens de satélite.....	32
□ Dados históricos.....	32
□ Mapeamento do Crescimento Urbano.....	32
□ Parceria de Internacionalização.....	32
□ Método: Estudos urbanos comparados e as singularidades das cidades de maré.....	33
Estrutura da Tese.....	37
1  CAPÍTULO – A ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DAS CIDADES DE MARÉ DO SALGADO PARAENSE.....	38
1.1  Região e regionalização na Amazônia.....	39
1.1.1  Conceituação de região e rede urbana.....	39
1.1.2  A periodização da dinâmica regional na Amazônia.....	43
1.2  Formação histórica da microrregião do Salgado e as fases de organização do território.....	52
1.2.1  Contexto regional.....	52
1.2.2  A formação do Salgado.....	55
2  CAPÍTULO - A ECONOMIA DAS PEQUENAS CIDADES DO SALGADO E A ESPECIALIZAÇÃO CENTRADA NA PESCA, AGRICULTURA E/OU TURISMO: UMA ANÁLISE TEMPORAL.....	72
2.1  O papel econômico das pequenas cidades da Amazônia.....	74
2.2  Transição e especialização econômica de Curuçá, Marapanim e Salinópolis.....	83
2.2.1  A pesca artesanal nas cidades de maré.....	83

2.2.2	O avanço da atividade terciária nas cidades de maré: destaque para o turismo.....	92
3	CAPÍTULO - A INTERFERÊNCIA DO TURISMO NOS VETORES DE CRESCIMENTO DAS CIDADES DE MARÉ.....	113
3.1	A organização espacial das cidades de Curuçá, Marapanim e Salinópolis.....	116
3.1.1	Curuçá.....	116
3.1.2	Marapanim.....	127
3.1.3	Salinópolis.....	139
3.2	Os vetores de crescimento de Curuçá, Marapanim e Salinópolis a partir do turismo.....	154
4	CAPÍTULO – A DINÂMICA URBANA E O MEIO AMBIENTE NO SALGADO: IMPLICAÇÕES DA URBANIZAÇÃO NA DEGRADAÇÃO AMBIENTAL.....	169
4.1	Crescimento urbano das cidades de maré e os aspectos socioambientais.....	170
4.1.1	A segregação socioespacial e os limites de acesso na cidade.....	174
4.1.2	Os reflexos do crescimento urbano no meio ambiente das cidades de maré.....	198
5	Considerações Finais: breves perspectivas para o futuro.....	215
	REFERÊNCIAS.....	227
	APÊNDICE A.....	242
	APÊNDICE B.....	246
	ANEXO A.....	248



## INTRODUÇÃO

---

A gênese da produção espacial na Amazônia sempre esteve muito entrelaçada a seus aspectos físicos e naturais. As formas e as estruturas das cidades não fugiram dessa influência e foram condicionadas pelas relações de exploração dessa região. Segundo Becker (2001), a via de desenvolvimento da região passou a se identificar com a do próprio país, ou seja, de acordo com o cenário vigente de acontecimentos nacionais ou internacionais, a Amazônia assumiu o seu papel na divisão territorial do trabalho, e os aspectos de seu desenvolvimento tornaram-se reflexo dos interesses de agentes externos.

Desde os anos 1960, a Amazônia tem sido alvo de diversas atividades coordenadas e/ou gerenciadas pelo Estado brasileiro. A justificativa apresentada para essas intervenções está relacionada à posição estratégica da região, o que tem gerado um grande impacto nas formas tradicionais de ocupação do espaço e na sociedade local (Becker; Machado; Miranda, 2015).

Foram inúmeros os projetos que caracterizaram a Amazônia como fronteira, e que envolveram colonização, abertura de rodovias, expansão agropecuária, extração mineral e criação de agrovilas (Becker, 2001, 2015; Becker, Machado; Miranda, 2015). Apesar dessa denominação e de considerar a região um espaço vazio, esses projetos propostos se sobrepuseram a uma organização espacial que já estava consolidada, desde o período colonial, complementando as formas espaciais e os fluxos que lá existiam (Nogueira, 2022). Sem considerar também os a existência dos povos originários, que lá existiam há milhares de anos.

Os processos de organização territorial ou de exploração estabelecidos na região criaram — e ainda criam — formas em seu espaço. No período colonial, os primeiros núcleos de povoamento estabelecidos na densa floresta foram baseados no controle do território e dos povos indígenas por meio dos assentamentos religiosos e da implantação de fortins. Esses primeiros pontos de ocupação do espaço amazônico formaram o que hoje são os municípios mais antigos, situados à beira dos rios, vias estratégicas para o deslocamento. Em 1750, algumas vilas se tornaram cidades, de acordo com o tratado de limites do Marquês de Pombal, tendo sido esse o momento da criação de novas unidades administrativas (Tavares, 1993).

Com o passar dos anos, outros momentos históricos foram estruturais e organizadores do espaço urbano amazônico, como o período do *boom* da borracha. Esse outro momento econômico importante trouxe modificações significativas para a Região, a partir do final do século XIX. Os benefícios econômicos e estruturais concentraram-se, principalmente, nas cidades de Belém e de Manaus, que receberam investimentos urbanos, no período conhecido como *Belle Époque*. Segundo Castro (2008), esse primeiro padrão de urbanização seguia o fluxo dos rios, com as ocupações nas suas proximidades, com base no sistema do aviamento, que se constituía como rede de produção e fornecimento de bens e serviços nos seringais.

A partir da década de 1960, as ações promovidas pelo Governo, com o intuito de incorporar a região ao resto do país, promoveu a expansão das rodovias. Para Castro (2008), esse período constituiu o segundo padrão de ocupação e povoamento, impulsionado a partir das políticas federais de desenvolvimento, como os programas governamentais de expansão da fronteira agrícola que estiveram diretamente associados às estruturas urbanas existentes e planejadas, onde se concentrava a demanda de trabalho dos migrantes que chegavam em fluxos intensos e crescentes.

Os tipos de organização territorial na região desenvolveram estruturas diferenciadas. As cidades, por exemplo, refletem em suas formas e em seu cotidiano a diversidade desses processos, mediante o entendimento de que o espaço é condição, meio e produto das relações sociais (Lefebvre, 2013). As pequenas, médias e grandes cidades na Amazônia apresentam dinâmicas regionais e locais diferentes, que moldam o seu espaço e influenciam a vida cotidiana das relações urbanas.

É interessante perceber a diversidade de dinâmicas que constituem a Amazônia, muitas vezes vista como uma região homogênea, com características que se resumem a densas florestas, comunidades ribeirinhas, com um cotidiano ligado à dinâmica da natureza, aspectos do “tempo lento” (Trindade Jr., 2010). Porém, a região amazônica apresenta formas e estruturas derivadas de um longo processo histórico que a moldou e a transformou. Por isso, é importante destacar e analisar processos socioespaciais para melhor entender a lógica regional e global em que a Amazônia se insere.

No âmbito urbano, é possível destacar uma múltipla dimensão de processos que envolvem metrópoles, cidades médias, pequenas cidades, cidades gêmeas etc. Trindade Jr (2010) classifica essa múltipla variedade como urbanodiversidade. Mesmo se considerarmos o espaço amazônico urbanizado, é necessário analisar de forma

diferenciada esse processo, uma urbanização da sociedade que vai além de dados populacionais, mas que “por meio de expansão de objetos técnicos se difunde no território (urbanização do território) e se insere como modo de vida e como prática cotidiana na sociedade (urbanização da sociedade)” (Trindade Jr., 2010, p. 59).

Dentro dessa realidade da diversidade do urbano na Amazônia, muitas definições foram articuladas para caracterizar as cidades. Em particular, são muito conhecidas e estudadas as dinâmicas urbanas de cidades ribeirinhas, da beira de estrada, e daquelas que surgiram a partir dos grandes projetos. Porém, ainda é escassa a literatura voltada para o urbano das cidades do litoral na Amazônia. Entre os estados que compõem a região, apenas dois possuem faixas do seu território que mantêm relação com o oceano — o Pará e o Amapá — além de também serem áreas de desembocadura de rios.

Um exemplo dessa realidade de cidades costeiras da Amazônia é a microrregião do Salgado<sup>1</sup>, localizada na costa do Pará, que possui um cotidiano que está intimamente ligado ao mar, sob influência da pesca artesanal em alto mar e do turismo, de veraneio e cultural.

A partir dos primeiros pontos de povoamento no litoral, os processos espaciais e os avanços do tecido urbano e do desenvolvimento local ocorreram de maneira distinta nas cidades. As pequenas cidades, que se formavam no Salgado, mantiveram um cotidiano com relação direta com o mar, não apenas com os rios ou com as estradas. Por isso, elas possuem singularidades específicas, que precisam ser identificadas para melhor compreendê-las.

Nesse viés, Marinho (2017) considera o mar uma dimensão importante para a análise da organização socioespacial do litoral paraense. Segundo o autor, a análise do processo histórico revela a construção de particularidades e diferenciações no âmbito da produção do espaço regional amazônico, sendo que essa dimensão é expressa por meio de “objetos espaciais, formas de usos, ações, relações e intencionalidades que caracterizam o processo de socialização da natureza no litoral amazônico, ou melhor, da geografização da sociedade amazônica à beira-mar” (Marinho, 2017, p. 389).

Nesta pesquisa, destaca-se um recorte espacial que envolve três municípios do estado do Pará, banhados pelo oceano Atlântico: Curuçá, Marapanim e Salinópolis.

---

<sup>1</sup> Composta por onze cidades: Vigia, Salinópolis, Curuçá, Maracanã, Marapanim, São João de Pirabas, São Caetano de Odivelas, Colares, Terra Alta, Magalhães Barata e São João da Ponta.

Essas cidades têm íntima ligação com o mar, expressa, principalmente, pela atividade pesqueira artesanal e pelo turismo de veraneio. As localidades analisadas eram pontos estratégicos de entrada das embarcações que vinham do mar para o continente, facilitada pela presença dos rios que desaguam na costa do estado.

Essas cidades estudadas por esta pesquisa são muito conhecidas pela pesca, que abastece o nordeste do Pará e outras regiões. Nas comunidades tradicionais — como as pequenas vilas —, a agricultura, a coleta, o artesanato também são características desse cotidiano, que, segundo Nascimento (2006), seguem o “tempo de fazer”, baseadas na relação do uso com a natureza.

#### PROBLEMÁTICA

Até recentemente, as pequenas cidades da região do Salgado vinham apresentando trajetórias de crescimento semelhantes. A fundação dos núcleos que precedeu a formação dos municípios ocorreu a partir da criação de fazendas de catequização das ordens religiosas com as comunidades indígenas que habitavam a costa do Pará. Esses nódulos foram fundamentais para as estratégias de proteção do território e dominação das comunidades ali existentes, que faziam parte do processo de povoamento em que a aglomeração urbana serviu de base logística de operações, no século XVI (Machado, 1999).

Égler (1961) frisa que, no século XIX, as embarcações que faziam a ligação entre Belém e Bragança percorriam uma via marítima perigosa e demorada, sendo necessário aportar com frequência para procurar reabastecimento e abrigo. Essa necessidade resultou, assim, num rosário de pequenos núcleos de povoamento ao longo da costa, que ficou conhecida como região do Salgado, em função da sua íntima ligação com a pesca marítima.

A partir do século XVIII, os núcleos tomaram forma de cidades, e economicamente, esses centros tinham um papel fundamental de exportar para a capital o pescado e a produção agrícola. Inicialmente, essa comercialização de produtos primários ocorria, exclusivamente, por embarcações, na primeira fase da organização territorial conhecida, a fluviomarina. Posteriormente, no início do século XX, a implantação da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) possibilitou conexão do

litoral à capital a partir da ferrovia, fase denominada de ferroviária (Rocha; Soares; Moraes, 2019).

Mas foi a partir da fase rodoviária (Rocha; Soares; Moraes, 2019) que o crescimento e a urbanização das cidades do Salgado se fortaleceram, como foi o caso das cidades de Curuçá, Marapanim e Salinópolis. A substituição da EFB pelas rodovias facilitou o acesso ao litoral paraense, a partir da década de 1960. Como resultado desse processo, um outro tipo de atividade se tornou fundamental para a economia do Salgado: o turismo de veraneio, que fortaleceu o comércio local, incentivou a construção de segundas residências e tornou as cidades atrativas para o lazer, sem falar na presença do mercado imobiliário, em especial em Salinópolis.

Todas essas etapas foram fundamentais para a (re) organização do espaço urbano dessas pequenas cidades da costa do Pará. Durante muito tempo, esses centros tinham o primeiro setor da economia como destaque, a pesca e a agricultura eram as principais atividades econômicas. Esse cenário mudou a partir da década de 1960, pois, com o avanço das rodovias, ocorreu uma transição em termos de importância econômica, do setor primário para o terciário da economia, o de comércio e serviços.

Uma atividade não anula a outra, porém a configuração do crescimento urbano dessas cidades foi favorecida pelo turismo, que afetou diretamente na (re) organização das cidades de maré, reforçando assim suas singularidades. A expansão do turismo e a manutenção diferenciada de setores primários e secundários da economia têm criado vetores diferenciados de desenvolvimento econômico municipal e de crescimento urbano.

Diante desses apontamentos, a tese levanta a seguinte pergunta: Como a transição dos setores econômicos influenciou no crescimento urbano e na configuração socioambiental das pequenas cidades do Salgado Paraense?

E, como perguntas secundárias, apresentam-se as seguintes indagações:

- Qual tem sido a trajetória econômica da microrregião do Salgado nos últimos cinquenta anos e como esse processo refletiu na organização do território?
- A atividade turística tem influenciado os vetores de crescimento das cidades do Salgado?
- De que maneira o crescimento urbano tem afetado a configuração socioambiental das cidades de maré?

## HIPÓTESE

O Salgado Paraense surgiu a partir de cinco territórios que hoje compõem os onze municípios que formam a microrregião: Vigia, Curuçá, Marapanim, Maracanã e Salinópolis. Esses núcleos surgiram no século XVII, como fazendas das missões religiosas, onde acontecia a catequização dos indígenas. A partir do século XVIII, no período Pombalino (1750-1777), as ordens religiosas foram expulsas e os centros foram elevados à categoria de vilas, e nos próximos séculos ocorreu o processo de desmembramento, surgindo novas cidades desses territórios.

Porém, nos últimos cinquenta anos, as cidades de maré no Salgado passaram por uma transição econômica. O protagonismo das atividades primárias começou a mudar a partir da década de 1960, quando o avanço das rodovias resultou numa maior interação espacial, não apenas com a capital, Belém, mas regionalmente também, motivada pelo turismo, de veraneio e cultural. Consequentemente, o setor de comércio e serviços avançou, trazendo mudanças para as cidades do litoral paraense e sendo um dos principais fatores da organização do espaço urbano desses centros.

## OBJETIVOS

Para buscar responder à problemática da pesquisa, a tese propôs como objetivo geral compreender de que modo a transição dos setores econômicos influenciou o crescimento urbano e a configuração socioambiental das pequenas cidades do Salgado Paraense.

Como objetivos específicos, buscou-se:

- Verificar como tem sido a trajetória econômica da microrregião do Salgado nos últimos 50 anos e como esse processo refletiu na organização do território.
- Identificar se a atividade turística tem influenciado os vetores de crescimento das cidades.
- Analisar como o crescimento urbano vem afetando a configuração socioambiental das cidades.

## JUSTIFICATIVA

Os estudos sobre urbanização na Amazônia vêm demonstrando a diversidade de cidades e de relações que a região apresenta, um processo que resulta de sua trajetória histórica de formação e da íntima relação de ocupação e exploração da

natureza. Essa diversidade é representada por tipologias como: cidades ribeirinhas (Trindade Jr., Silva; Amaral., 2008; Oliveira, 2006), cidades da floresta e cidades na floresta (Trindade Jr., 2010; Castro, 2008), cidades empresa (Trindade Jr., 2010; Becker, 2013), cidades da beira de estrada (Browder; Godfrey, 2006; Trindade Jr., 2010, Becker, 2013), cidades dos grandes projetos (Trindade Jr., 2010; Becker, 2013).

São distintas as dinâmicas encontradas nos centros que mantêm relações diretas com a floresta, com o rio, com a estrada ou com os grandes projetos. Porém, ainda são escassos os estudos que discutem o cotidiano e as relações das cidades marítimas da região, que também compõem a urbanodiversidade da Amazônia (Trindade Jr., 2010), e que têm papel importante na produção do espaço amazônico.

Nas análises e mapeamentos de Becker, Machado e Miranda (2015), sobre a Amazônia, foi possível identificar que o litoral paraense não foi uma área contemplada pelos inúmeros projetos implementados na região após a década de 1960, sendo uma região que não teve o desenvolvimento urbano impulsionado pelos interesses dos grandes agentes econômicos.

Segundo Amaral, Barbosa Silva e Silva (2020), apesar do esforço de algumas pesquisas em refletir sobre a diversidade territorial e urbana da Amazônia, a realidade da microrregião do Salgado não tem sido beneficiada por análises teóricas. Por isso a importância de estudar e refletir sobre as particularidades e singularidades das cidades de maré, que precisam ser reveladas para ampliar a compreensão da diversidade geográfica amazônica a fim de que sejam mais bem integradas às políticas públicas.

Dos sete estados que compõem a Região Norte da Amazônia, apenas dois deles possuem faixa costeira litorânea, sendo o Pará o que possui a maior extensão. Seu litoral é dividido em três setores (El-Robrini, *et al.*, 2006): Setor 1 — Costa Atlântica do Salgado Paraense; Setor 2 — Insular Estuarino; Setor 3 — Continental Estuarino. O recorte desta pesquisa situa-se no Setor 1, a chamada Amazônia Atlântica (Brito, 2004; SETUR, 2021), onde localiza-se a microrregião do Salgado Paraense, formada por um conjunto de onze cidades distribuídas pela costa do estado.

A denominação de “Salgado” lhe foi dada em função da íntima ligação com o mar (Égler, 1961) que esses centros possuem, desde o período de sua formação até os dias atuais. Mas foi a partir da década de 1960 que o processo de urbanização se estruturou e se intensificou nessas cidades, de modo diferenciado em cada uma delas.

Percebe-se que essas cidades apresentam particularidades (características regionais) e singularidades (aspectos que lhes são próprios) que compõem suas dinâmicas e ajudam a estruturar seus espaços, ainda que pertençam à mesma microrregião. Um dos destaques que se notam nesses centros é a ligação do seu cotidiano com o mar por meio de diferentes atividades: o turismo de veraneio<sup>2</sup>, a pesca (artesanal, industrial ou esportiva), o lazer dos próprios moradores, a expansão imobiliária atraída por essas atividades etc. Toda a dinâmica dessa ligação com o recorte do litoral compõe as estruturas e as formas do espaço urbano. Portanto, é importante identificar as implicações socioespaciais dessas atividades econômicas nestes centros urbanos, para captar as suas singularidades.

Faz-se necessário analisar a trajetória econômica desses centros e entender as mudanças estruturais que a atividade do turismo trouxe para cada cidade, a partir da década de 1960. Segundo Quaresma e Campos (2006), o turismo no litoral paraense é uma pauta prioritária dos principais programas de gestão pública, seja no âmbito federal, estadual ou municipal, mas a implementação e efetivação dos programas ainda ocorrem de forma excludente, marcadas por ações exógenas ao contexto das comunidades locais.

Em um panorama geral dessas cidades litorâneas amazônicas, Souza, Rocha; Vasconcellos Sobrinho (2016) destacam que, apesar da precariedade que envolve a oferta de serviços, esses centros possuem diferenciações internas que estão vinculadas às suas características morfológicas, ambientais e históricas. Segundo os autores, atualmente, essas cidades “são estimuladas pela ampliação das atividades turísticas que acentuam a segregação socioespacial” (Souza, Rocha; Vasconcellos Sobrinho, 2016, p. 110), e conseqüentemente a ampliação dos impactos ambientais, já que a produção desse espaço ocorreu nos modos de uma colonização espontânea (Becker, 2015), e o desenvolvimento urbano que sucedeu não teve os planejamentos necessários que visassem a preservação ambiental dessa região.

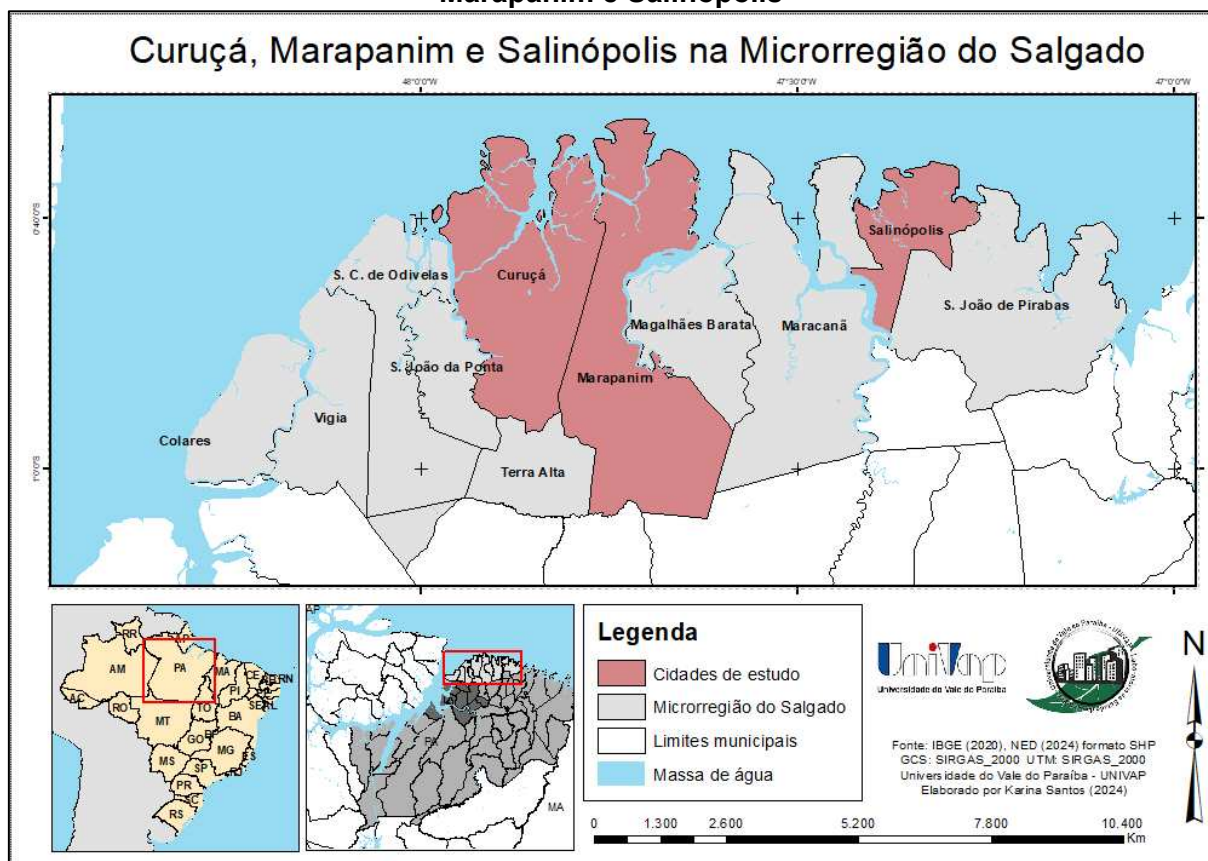
As cidades de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, pertencentes à microrregião do Salgado (Figura 1), apresentam semelhanças e diferenças entre si. Elas foram selecionadas para a pesquisa pela relevância que possuem no Salgado, pelo porte,

---

<sup>2</sup> Veraneio vem da expressão espanhola que caracteriza um padrão de viagem ou passeio daqueles que vão sempre passar o verão no mesmo lugar, os veraneantes, ou veranistas. Essa prática tem base na relação que o sujeito apresenta com o lugar de lazer: um lugar para descansar e encontrar pessoas (Caletrío, 2011).

populacional e econômico, de cidade pequena, pelo fator locacional (seu contato direto com o oceano) e pelo destaque que apresentam na pesca e no turismo de veraneio, atividades ligadas diretamente ao mar.

**Figura 1 - Localização da microrregião do Salgado, com destaque para Curuçá, Marapanim e Salinópolis**



Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Curuçá é uma das antigas cidades do Salgado. Sua relação direta com o mar deriva principalmente da atividade da pesca. Um exemplo dessa relação está na vila de Abade, onde se concentram os pescadores e seus barcos, a chegada e a comercialização do pescado e o turismo — nas praias das ilhas próximas à cidade, ou pelo ecoturismo nessas ilhas e nos mangues. Até mesmo os elementos culturais, como o carimbó<sup>3</sup> e o Carnaval têm ligação com a maré: o primeiro, nas letras de música; e o segundo, representado principalmente pelo bloco carnavalesco Pretinhos do Mangue, que carrega em si uma prática de conscientização ambiental, além do divertimento que atrai parte da população da RMB e de outras cidades. O centro da

<sup>3</sup> É uma dança de origem indígena, faz parte da cultura típica do estado do Pará e da região amazônica e foi reconhecido como patrimônio cultural imaterial. A dança é executada ao som de instrumentos artesanais, por mulheres com saias rodadas e floridas e homens com camisas coloridas. Acesso: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2014/09/15/carimba3-a-c-declarado-patrimanio-cultural>

cidade de Curuçá possui uma orla com um píer e um trapiche, nas bordas de um pequeno afluente do rio Curuçá, que foi recentemente restaurada para fins turísticos e de lazer. A orla do Abade fica às margens da maré, de águas verdes e salobras, pela influência dos “braços” de rios que ali desaguam.

Marapanim é outro exemplo de cidade de maré, com uma orla marítima, representada pelas praias das comunidades e dos distritos, e a orla de frente para a cidade, que marca o encontro do rio Marapanim com o oceano. A pesca também é uma atividade econômica representativa, assim como a coleta de mariscos (mexilhão, sarnambi, caranguejo etc.), e o turismo de veraneio durante os meses de férias e os feriados, com concentração nas praias de Marudá, em Crispim, e na praia do Lambe, na comunidade pesqueira do Camará.

Curuçá e Marapanim são municípios vizinhos, interligados pela sua proximidade. São cidades de destaque na região e têm organização espacial semelhante no contexto de cidades pequenas. Salinópolis, por sua vez, apresenta um cenário ligeiramente distinto. Sendo uma pequena cidade, com porte intermediário, chama atenção pela concentração urbana nela presente. Esse fator a difere das outras cidades na região, principalmente como resultado da dispersão metropolitana, que causa efeitos diretos na dinâmica urbana e traz para o seu cotidiano aspectos da metrópole. O principal destaque da cidade é o turismo de veraneio em função das suas praias, sendo a mais famosa a do Atalaia. A comunidade local também pratica a pesca e a coleta de mariscos em geral, atividades que compõem a renda de alguns moradores. A dinâmica dessas cidades é envolvida pela reprodução do capital e afeta sua paisagem, palco e produto desse processo.

## MATERIAIS E MÉTODO

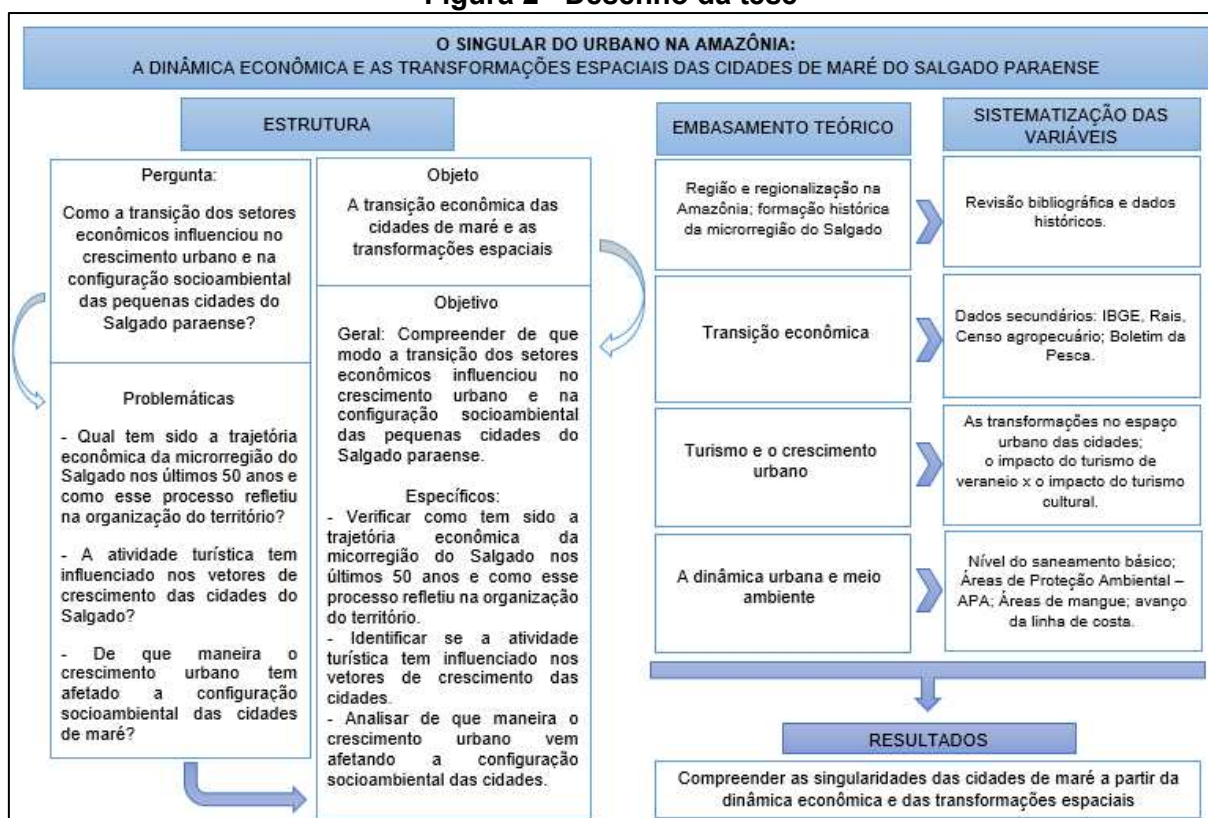
Para auxiliar no processo de investigação, baseamo-nos nas proposições de Santos (2014a), que aborda métodos e formas para estudar o espaço, compreendido como resultado de um conjunto de variáveis que se relacionam e interagem entre si.

[...] para estudar o espaço, cumpre apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para nossa compreensão da produção de espaço (Santos, 2014a, p. 67).

O desenvolvimento desta pesquisa seguiu alguns passos para alcançar os objetivos e obter resultados que foram, então, analisados a partir das lentes do materialismo histórico e dialético. Sob essa perspectiva, não é possível conceber uma realidade inerte, mas sim uma sociedade em constante processo e modificação, que apresenta conflitos e transformações como reflexos. Segundo Alves (2010), a realidade concreta não é uma substância estática, mas uma unidade distinta e especificamente contraditória.

A Figura 2 apresenta o desenho esquematizado da tese, com a pergunta principal, as problemáticas, o objeto da pesquisa, os objetivos, o embasamento teórico de cada capítulo e a sistematização das variáveis.

**Figura 2 - Desenho da tese**



Fonte: Elaborado pela autora, a partir da proposta da tese.

O método de análise foi fundamental para investigar a transição econômica das cidades, permitindo examinar as transformações no espaço e no cotidiano que a atividade do turismo tem causado, fatores que as tornam unidades singulares em meio à região. Assim, embasada em Carmo (2020), a pesquisa foi balizada pelos procedimentos metodológicos explicados a seguir.

- **Coleta de dados**

Procedimento que permitiu conhecer o recorte espacial e os elementos de cada cidade do litoral paraense. Foram coletados dados de sensoriamento remoto, censitários, cadastrais, e por meio da aplicação de um formulário.

- Dados primários: coletados em campo

Um dos instrumentos metodológicos escolhidos para a coleta de dados foram as entrevistas, nas quais procurou-se privilegiar a fala dos sujeitos a partir do depoimento e das experiências vividas (Milani; Goés, 2022). Os questionários foram aplicados em três cidades que se destacam no Salgado e que estão sendo estudadas em profundidade: Curuçá, Marapanim e Salinópolis. A aplicação dos questionários (Apêndice A) seguiu o critério de inclusão a partir da amostragem aleatória estratificada. Os questionários tiveram a função de levantar o perfil socioeconômico da população urbana — faixa salarial, fonte de renda, escolaridade, procedência, gênero, histórico migratório —, as características urbanas em termos de equipamentos e serviços urbanos disponíveis no local de moradia, mas principalmente capturar os relatos sobre o vivido, sob a apreensão do cotidiano e experiências vividas no âmbito da cidade (Milani; Goés, 2022), a partir de perguntas abertas.

Com os secretários de turismo das três cidades (Apêndice B), o objetivo foi conduzir questionamentos com relação ao potencial turístico de cada uma delas e sobre quais são os projetos que as respectivas gestões apresentam para movimentar os aspectos econômicos e sociais dessa atividade.

Esse projeto foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade do Vale do Paraíba (CEP-UNIVAP), pelo processo n. 50934121.9.0000.5503 (Anexo A). Para a construção desta tese, foram entrevistados os seguintes participantes:

- ✓ 33 moradores de Curuçá;
- ✓ 30 moradores de Salinópolis;
- ✓ 30 moradores de Marapanim;
- ✓ Secretário de Turismo de Curuçá<sup>4</sup>;

---

<sup>4</sup> Vigente em 2022.

- ✓ Secretária de Turismo de Marapanim<sup>5</sup>;
- ✓ Secretária de Turismo de Salinópolis<sup>6</sup>;

Apesar de o período da pandemia ter interferido e atrasado a coleta de dados primários, durante esses cinco anos de doutorado, foi possível a realização de cinco idas a campo:

- ✓ O primeiro campo foi em janeiro de 2021, com o intuito exploratório e de fazer contato com alguns representantes das cidades, além de obter registros fotográficos da paisagem das três cidades;
- ✓ O segundo aconteceu em janeiro de 2022, durante o qual foram obtidas fotografias aéreas, por meio de drone (Mavic Pro). Conversamos com alguns professores que compartilharam suas experiências e percepções de cada cidade;
- ✓ O terceiro ocorreu em julho de 2022, para aplicação dos questionários, após a aprovação do comitê de ética. Nesse campo foi possível entrevistar os secretários de turismo de Curuçá e Marapanim, além dos moradores das três cidades;
- ✓ O quarto campo aconteceu em janeiro de 2024, também com a finalidade de continuar a aplicação de questionários, juntamente com a coleta de dados nos órgãos públicos e associações, como as Colônias de Pescadores;
- ✓ E o quinto campo foi realizado em setembro de 2024, em que foi possível entrevistar a secretária de turismo de Salinópolis, coletar mais imagens com o drone, com o foco nas áreas de degradação ambiental das três cidades a partir do crescimento do tecido urbano, do acúmulo de resíduos sólidos, a degradação das áreas de mangue.

#### - Dados Censitários

Foram levantados dados da quantidade populacional desde o censo de 1950 a 2022, para realizar uma análise temporal do processo de crescimento populacional, aspectos da urbanização e da trajetória econômica de Curuçá, Marapanim e Salinópolis.

---

<sup>5</sup> Vigente em 2022.

<sup>6</sup> Vigente em 2024.

### - Imagens de satélite

Foram obtidas imagens do satélite Landsat 5, geradas em 1984 com sensor Thematic Mapper (TM). Também foram utilizadas imagens do satélite Landsat 8, capturadas em 2000, 2014 e 2022, com sensor o Operational Land Imager (OLI) e o Thermal Infrared Sensor (TIRS). As imagens permitiram realizar o mapeamento do crescimento das cidades, para compreender a dinâmica urbana. Foram mapeadas as áreas urbanas de cada uma das cidades.

- **Dados históricos**

Foram coletados dados de documentos históricos em: Canindé (2015); Tavares (1993, 2011), Baena (1885); no jornal do periódico intitulado “Mensagem do Governador do Pará de 1896” (Sodré, 1896); e a segunda edição do mesmo periódico do ano de 1901 (Carvalho, 1901), ambos obtidos na hemeroteca da Biblioteca Nacional.

- **Mapeamento do Crescimento Urbano**

O mapeamento do crescimento das cidades possibilitou identificar de que maneira esse tecido urbano evoluiu e quais estratégias foram utilizadas para a produção do espaço. Nessa fase, avaliou-se, qualitativa e quantitativamente, o processo de expansão da área urbana de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, entre 1984 e 2022. Quando houve dados disponíveis, a análise retroagiu à década de 1970.

A partir de imagens de satélite, foi gerado um mapa que mostra o crescimento urbano, o que possibilitou avaliar e visualizar quanto as cidades cresceram e as razões desse crescimento. Essa análise serviu de base para estratificar os respectivos espaços urbanos por fase de ocupação, com a evolução comparativa de serviços urbanos em áreas representando diferentes momentos (e grupos) de expansão.

- **Parceria de Internacionalização**

A parceria com o professor Eduardo Brondizio, da Universidade de Indiana (IU), vinculado ao Center for the Analysis of Social-Ecological Landscape (CASEL), foi

aprovada pela FAPESP<sup>7</sup> em um estágio de um ano (nov./2022 a out./2023). Ocorreu o processamento dos dados da tese sob sua supervisão, conforme a parceria existente entre o Laboratório de Estudo das Cidades e o CASEL.

- **Método: Estudos urbanos comparados e as singularidades das cidades de maré**

Para melhor compreender os objetivos, é importante esclarecer o método usado para estudar as singularidades das cidades de maré e fazer a comparação das suas trajetórias. Sposito (2016, 2022) estabelece métodos e esclarece que há desafios a serem encontrados ao realizar um estudo comparado. A autora comenta que a comparação é importante para comunicar qualidades ou ações que são colocadas em paralelos, sem que eles percam suas características; porém, de outro lado, ao comparar o que é diferente, é necessário maior abstração para que seja possível encontrar as semelhanças.

A compreensão de algo, a partir da comparação, requer a adequada seleção do recorte do que será analisado. Em outras palavras, depende da construção do objeto da pesquisa e, por conseguinte, do problema sobre o qual o pesquisador se debruça (Sposito, 2016, p. 33).

A autora organiza cinco esquemas para melhor compreender as diferentes formas de comparação que são possíveis de serem feitas para realizar uma pesquisa em ciências humanas, conforme o Quadro 1, a seguir.

Para esta pesquisa de doutorado, que tem como objetivo analisar a transição dos setores econômicos nas cidades de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, o “Esquema 1” seria a forma metodológica que nos ajudaria a alcançar o plano proposto, pois se caracteriza por identificar os elementos semelhantes (as atividades econômicas, o crescimento do espaço urbano e os impactos socioambientais) presentes nos conjuntos diferentes, entre espaços distintos das três cidades. Os papéis desempenhados por cada um desses elementos podem ser comparados, e, a partir daí, analisados com maior profundidade, identificando quais as mudanças e transformações que eles causam nas cidades.

---

<sup>7</sup> Número do processo da Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior – BEPE: 2021/14777-3.

**Quadro 1 - Esquemas sobre estudos comparados**

<p>Esquema 1 — Comparação entre elementos semelhantes que pertencem a conjuntos diferentes.</p>	<p>Análise de espaços/dinâmicas/fatos diferentes, em que se estudam o papel desempenhado por cada elemento que as compõem. A expectativa é compreender o que é geral ao processo que o compõem, ou a qual espaço/dinâmica/fato se articulam.</p>
<p>Esquema 2 — Estudo aprofundado de todos os elementos de um conjunto e de suas inter-relações, para distingui-lo de outros conjuntos, por comparação, claramente distintos dele.</p>	<p>Visa compreender todos os elementos que compõem uma determinada realidade, e busca entender quais delas são centrais e quais exerceriam papéis secundários para explicar dado espaço, dinâmica ou fato.</p>
<p>Esquema 3 — Comparação entre elementos diferentes que pertencem a conjuntos semelhantes.</p>	<p>Estudo de um dado processo, tomando como referência suas manifestações diversas em contextos socioespaciais semelhantes. A comparação entre esses elementos diferentes, que ocorrem em conjuntos muito semelhantes, pode ajudar a reconhecer leis gerais ou componentes do processo.</p>
<p>Esquema 4 — Comparação entre conjuntos diferentes, a partir de um mesmo elemento.</p>	<p>Comparação entre conjuntos diferentes entre si (cidades que desempenham papéis diversos na rede urbana, indústrias de ramos diferentes etc.) a partir de um mesmo elemento (grau de complexidade de seu centro, relações entre tecnologia e uso da força de trabalho etc.).</p>
<p>Esquema 5 — Comparação entre um conjunto do período atual e conjuntos semelhantes no passado.</p>	<p>Seria o estudo de um dado recorte analítico para que se compreenda um fato, grupo social ou dinâmica do período atual, tomando como referência dados pretéritos. A comparação vai ajudar a ver as semelhanças e perceber o que é intrínseco ao objeto em análise, para identificar seu conteúdo principal e sua permanência no tempo.</p>

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de Sposito (2016; 2022).

Nesse viés, Brandão (2012) afirma que, para que seja realizada a comparação, é importante captar similitudes e diferenças do objeto científico, pois os estudos comparados servem para elucidar aspectos relativos à dialética das experiências induzidas. Segundo o autor, quando agentes econômicos implantam alguma atividade em um local e os resultados são favoráveis, há a tendência de se replicar a fórmula de sucesso em outros lugares, por isso a necessidade de se realizarem estudos

comparativos; porém, como cada espaço apresenta suas singularidades culturais, é necessário adaptar os processos, para que se adéquem às realidades locais.

Mas o que define uma singularidade? Seria ela uma característica intrínseca de cada cidade? Para entendê-la, é necessário considerar a tríade “universal, particular e singular”, que trará para a pesquisa as diferentes perspectivas sobre as cidades do Salgado, não apenas em uma visão econômica, mas analisando as suas características de modo geral. Essas categorias que inicialmente tinham uma conexão direta com a estética e às formas, passaram a ser analisadas na questão espacial. A discussão parte da perspectiva de que o singular só existe em conjunto com o universal, e que todas as coisas singulares são de algum modo universais, pois cada universal ou geral é uma parte ou a essência do singular (Lukács, 1968).

Lukács (1968) afirma que as singularidades jamais podem ser concebidas independentemente do particular e do universal, e que a análise de um objeto em especial não deve se limitar à apreensão do universal, do que é geral, esquecendo o particular e o singular, pois a relação entre elas se dá de maneira dialética e recíproca. Para o autor, o entendimento dialético da singularidade não pode acontecer de forma isolada, sem considerar a universalidade. Ambos já estão presentes, de forma implícita, na percepção imediata de cada elemento singular. A realidade e a essência de um elemento só podem ser completamente compreendidas quando essas mediações — as particularidades e universalidades que permanecem ocultas na percepção direta — são reveladas.

A relação e movimento do singular com o universal são sempre mediados pelo particular. A particularidade é um membro intermediário real, com características bastantes específicas, tanto na realidade objetiva quanto no pensamento da estética, real e aproximado (Lukács, 1968). Essa intermediação entre o universal e o singular faz do particular o ponto de amarração entre essas duas instâncias, já que essas categorias são conexas e dialéticas, e expressam formas e conteúdo, como afirma o autor.

As categorias da tríade não se apresentam apenas de maneira uniforme ou em uma sequência linear, mas — de forma mais ampla — essas categorias estão em uma relação dialética contínua, transformando-se constantemente umas nas outras. Além disso, o movimento constante no processo de reflexão da realidade leva, de maneira objetiva, de um extremo ao outro (Lukács, 1968).

A singularidade de cada cidade fica resguardada pela comparação que fazemos com o conjunto ao qual ela pertence (o particular) e a totalidade compreendida por uma rede ou sistema urbano, totalidades que são estabelecidas conforme se elabora o pensamento, e reconhecidas como o geral, o universal (Sposito, 2016). Ou seja, para compreender as singularidades de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, foi necessário analisar a particularidade à qual elas pertencem e as suas relações universais, suas conexões com o global e o local.

Por isso, as cidades não podem ser entendidas fora da rede urbana à qual pertencem, pois cada estrato dela expressa uma particularidade relativa ao conjunto, que desempenha papéis semelhantes dentro do contexto regional. Para esta pesquisa, a particularidade pode ser compreendida a partir da dinâmica da microrregião do Salgado, contextualizando a trajetória de formação dessa área para entendermos as dinâmicas regionais, e como cada uma das três cidades em destaque se desenvolveu, a partir da análise dos elementos semelhantes, como as atividades econômicas, o crescimento do espaço urbano e os impactos socioambientais.

A tríade composta por geral, particular e singular é o segundo alicerce que pode guiar o processo de comparação. Esse esforço consiste em identificar processos gerais e compreender como eles se manifestam de maneira distinta em contextos particulares e, ainda mais, de forma singular. O objetivo final é avaliar os motivos que explicam as desigualdades e diferenças em cada situação estudada (Sposito, 2016; 2022).

Segundo Spósito (2016), deve-se reconhecer as diferenças e as semelhanças para melhor entender suas dinâmicas, fazendo associação com o processo histórico e as articulações entre as diferentes escalas: local, regional e global. A autora afirma que a comparação tem essa função de reconhecer essa dualidade, porém, quando combinada aos esforços de compreender os processos socioespaciais, políticos, econômicos etc., tal comparação pode ressaltar os aspectos que distinguem essas realidades entre si. Por outro lado, “a comparação ajudaria a apreender como se constituem as singularidades diante dos processos hegemônicos, avaliando de que modo, em dadas condições espaço-temporais, há o reconhecimento de particularidades” (Sposito, 2016, p. 48).

Essa perspectiva da constituição das singularidades a partir dos processos hegemônicos, que podem transformar o espaço local, é o viés metodológico que se estabeleceu na atual pesquisa. No sentido de identificar as relações que engendram

em contexto geral e particular, para então entender o singular de Curuçá, Marapanim e Salinópolis. Santos (2014b), ao apontar a importância da análise regional, frisa que a própria região surge como resultado das diferentes formas de mundialização, e que nesse processo os lugares se tornam singulares.

Se o espaço se torna uno para atender às necessidades de uma produção globalizada, as regiões aparecem como as diferentes versões da mundialização. Esta não garante a homogeneidade, mas, ao contrário, instiga diferenças, reforça-as e até mesmo depende delas. **Quanto mais os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, isto é, únicos.** (Santos, 2014b, p. 53, grifo nosso).

Com base nesses referenciais teóricos sobre pesquisa urbana comparada e sobre a tríade (geral, particular e singular), achamos relevante realizar a análise da trajetória regional do Salgado Paraense para compreender as mudanças ocorridas nas cidades e como essas mudanças têm afetado o crescimento urbano e o meio ambiente costeiro.

#### ESTRUTURA DA TESE

Esta tese está organizada em quatro capítulos: o primeiro, intitulado “A organização socioespacial das cidades de maré do Salgado Paraense”, analisa a perspectiva histórica da microrregião do Salgado; o segundo, intitulado “A economia das pequenas cidades do Salgado e a especialização em torno da pesca, agricultura e/ou turismo: uma análise temporal”, traz uma análise da trajetória econômica desses centros; o terceiro capítulo, intitulado “A interferência do turismo nos vetores de crescimento das cidades de maré”, traz a abordagem da organização urbana de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, identificando as segundas residências como um fator potencial da influência do turismo no crescimento urbano das pequenas cidades. E o quarto capítulo, “A dinâmica urbana e meio ambiente no Salgado: implicações da urbanização na degradação ambiental”, desenvolve uma análise da desigualdade social a partir do avanço da urbanização e quais são os impactos para o meio ambiente.

# **1 CAPÍTULO – A ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DAS CIDADES DE MARÉ DO SALGADO PARAENSE**

---

Partimos do pressuposto de que para compreender o local é necessário entender as escalas do regional e global. As cidades de maré têm fortes conexões com a dinâmica regional, por isso este capítulo tem como objetivo apresentar uma análise da formação histórica da microrregião do Salgado, para que seja possível entendermos questões atuais de Curuçá, Marapanim e Salinópolis.

Para isso, iniciamos o primeiro tópico abordando a análise da conceituação de região e regionalização, que ajudou a compreender o contexto regional em que o Salgado está inserido e a importância dessas interações dentro da dinâmica regional na Amazônia. O segundo tópico aborda a trajetória da formação socioespacial do Salgado e as três fases de organização do território, que influenciaram o processo de organização das pequenas cidades.

Para a construção deste capítulo, foram realizadas duas etapas fundamentais: primeiro, a busca de referências que discutam região e rede urbana, e sobre o contexto regional da Amazônia; e a segunda foi uma etapa de revisão bibliográfica que apresentasse dados históricos sobre as cidades do Salgado, como artigos, documentos e recortes de jornais.

## **1.1 REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO NA AMAZÔNIA**

### **1.1.1 Conceituação de região e rede urbana**

O entendimento sobre o conceito de região sempre foi um elemento-chave na Geografia. Cada unidade espacial apresenta um conjunto de formações socioeconômicas com aspectos particulares, mas com características que lhe dão unidade. Elas organizam seu espaço de uma maneira própria, sendo esse processo a base da regionalização, ou de um princípio de diferenciação do espaço (Gomes, 2007).

Para Milton Santos (1978), a região seria a síntese concreta e histórica das dinâmicas sociais reproduzidas no espaço, sendo também o produto e o meio de produção e reprodução de toda a vida social. A análise regional demonstra os processos socioespaciais que aconteceram ao longo da história e as formas de conexão entre as cidades, fator essencial para a compreensão da microrregião do Salgado Paraense.

Além das formas, a região permite compreender o funcionamento da economia, — tanto em nível mundial quanto local, pois ambas as dimensões estão relacionadas—, assim como possibilita a identificação dos atores hegemônicos. Assim, estudar uma “região significa penetrar num mar de relações, formas, funções, organizações, estruturas etc., com seus mais distintos níveis de interação e contradição” (Santos, 2014b, p. 53).

Gomes (2007) define a região como, primeiramente, resultado de uma divisão do espaço por meio do sistema espacial classificatório, uniforme e hierárquico. Em uma segunda aproximação, o autor explica que as regiões seriam concebidas como produtos relativos, a partir da aplicação de critérios particulares.

Em uma outra perspectiva teórica, Lencioni (2009) aponta que a nova ordem-desordem do mundo globalizado é regida por redes, com a compreensão do espaço-tempo através de uma extensa rede mundial interconectada, com formas que viabilizam os fluxos imateriais. Essa dinâmica aproxima as distâncias e confere um novo dinamismo para os lugares, que se conectam com facilidade ao global, redimensionando a percepção de distância.

Somos da opinião de que a escala regional, como escala intermediária de análise, como mediação entre o singular e o universal, pode permitir revelar a espacialidade particular dos processos sociais globais. Nesse sentido, o regional pode se reabilitar frente ao global, como particularidade da globalização e, assim, a própria noção de região também se reabilita (Lencioni, 2009, p. 194).

A autora menciona a ideia de região como particularidade, como a mediação entre universal e singular e, dessa forma, a região compõe uma totalidade, além de revelar a espacialidade dos processos sociais e globais (Lencioni, 2009), sendo, portanto, conceitos que podem ser relacionados à realidade das cidades de maré, que possuem suas singularidades como unidades, e suas particularidades regionais em comum dentro do contexto do Salgado. Além disso, elas não estão isoladas entre si, existem as conexões que envolvem diferentes atividades econômicas, que ligam esses centros com o global.

Outro conceito relevante para a análise do Salgado é a rede urbana, pois, dentro dessa análise regional, é necessário caracterizar os níveis das interações espaciais entre os centros urbanos. Corrêa (2006) define a rede urbana como esse processo, expresso como uma forma espacial, sendo um fenômeno particular de fenômenos sociais que se realizam no espaço, cujos centros funcionalmente articulados constituem-se na estruturação territorial, onde se dá a criação, a

apropriação e a circulação do valor excedente, e que expressa a divisão social e territorial do trabalho.

Um passo muito importante para entender a dinâmica regional e caracterizar a rede urbana seria evidenciar duas categorias-chaves: os tipos de cidades e as suas zonas de influência, pois o “conhecimento desses dois elementos permite então elaborar um mapa que define a organização urbana da região” (Rochefort, 1998, p. 16). Os tipos de atividades que são desenvolvidas nas cidades compõem uma estrutura particular dentro da categoria funcional, segundo o autor, compondo assim uma etapa importante da análise das tipologias dessas cidades.

Em cada cidade que compõe a rede urbana existem singularidades em torno de sua dinâmica. Esses centros não se mantêm isolados, mas conectados uns aos outros, com interações espaciais em diferentes níveis. Reconhecer esses limites e as imbricações nas mesorregiões e microrregiões é estratégico para analisar as singularidades das cidades de maré, em rede.

Sua singularidade só se verifica em razão de sua inserção em uma parte específica do território submetido ao processo de criação, apropriação e circulação do valor excedente. E é conveniente apontar que uma classificação funcional de cidades não deve apenas descrever a divisão territorial do trabalho, mas também indicar que papéis cumpre cada cidade de uma dada rede urbana no processo de criação, apropriação e circulação do valor excedente (Corrêa, 2006, p. 30).

O autor enfatiza a importância das especificidades das cidades e sua condição de inserção em uma rede urbana: não está desconectada das relações locais, regionais e globais; pelo contrário, é parte importante delas. Sua classificação funcional, pautada apenas na divisão territorial do trabalho, minimizaria o destaque da cidade. Sua esfera vai além desse quesito, pois não é uma estrutura estática e faz parte do processo de criação, apropriação e circulação do valor excedente e participa da dinâmica dialética do capital.

Corroborando essa ideia, Rochefort (1998) aponta que não conhecer a realidade geográfica ou negligenciar sua “personalidade peculiar” seria um grave erro. Segundo o autor, a “busca de uma organização regional racional deve dominar as particularidades individuais de cada aglomeração” (Rochefort, 1998, p. 14). Para compreender a realidade de uma rede urbana, Corrêa (2006) destaca alguns elementos importantes, que foram organizados no Quadro 2.

**Quadro 2 - Etapas para a compreensão da rede urbana (em termos mais gerais).**

<p>Primeiro, é necessário que se apreenda a gênese da rede urbana.</p>	<p>Devem ser considerados(as):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• as condições externas e internas da criação, da apropriação e da circulação do valor excedente (e o aparecimento das primeiras cidades da região em estudo);</li> <li>• o papel dos diferentes agentes que participam do processo de criação urbana;</li> <li>• o processo de articulação intra e inter-regional;</li> <li>• a forma inicial da rede urbana e sua funcionalidade.</li> </ul>
<p>Segundo, é importante que a dinâmica social e sua tradução na rede urbana sejam apreendidas.</p>	<p>Devem ser considerados(as):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• as condições externas e internas das mudanças na criação, apropriação e circulação do excedente;</li> <li>• o papel dos antigos e novos agentes na dinâmica da rede urbana e os possíveis conflitos entre eles;</li> <li>• a dinâmica do processo de articulação intra e inter-regional;</li> <li>• a mudança e permanência das formas espaciais da rede urbana e as novas funcionalidades.</li> </ul>
<p>Terceiro, é necessário considerar a rede urbana atual, o processo de mudança em marcha.</p>	<p>Devem ser considerados (as):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• o processo atual de criação, apropriação e circulação do excedente e seu significado;</li> <li>• o papel dos diversos agentes sociais atuando para fazer valer seus interesses e, desse modo, interferir na rede urbana;</li> <li>• a forma espacial da rede urbana, os tipos de centros e a funcionalidade.</li> </ul>

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de Corrêa (2006).

A gênese, a dinâmica social e o momento atual da rede urbana são etapas da pesquisa apresentada, que precisam ser analisadas, para que seja possível compreender com clareza os seus processos. A periodização espacial, segundo Corrêa (2006), pode ser vista, então, como a reconstrução do tempo espacial, sendo a evidência dos momentos que caracterizaram o processo de elaboração dessa rede.

O recorte na divisão do espaço é muito mais complexo. Essa unidade real de organização é formada pelos conjuntos de centros que são importantes para fornecer a totalidade dos serviços, o que se torna um fator muito importante para reger a disposição da rede urbana pelo espaço, caracterizando cada cidade.

O estudo dessa realidade geográfica repousa, por conseguinte, em primeiro lugar, na análise dos tipos de centros de serviços e de suas respectivas zonas de influência, apreendendo-os nas suas relações recíprocas, e depois na organização do espaço que daí resulta do duplo ponto de vista da localização dos diferentes centros e da divisão do espaço em zonas organizadas (Rochefort, 1998, p. 19).

O entendimento da função econômica de circulação e gestão da produção a partir da cidade é fundamental para compreender a dinâmica de qualquer região, como o Salgado Paraense, a partir das redes comerciais e turísticas. Para isso, contextualizamos a trajetória de formação da rede urbana na Amazônia, que influenciou na organização do urbano regional.

### **1.1.2 A periodização da dinâmica regional na Amazônia**

O período colonial foi o início da ocupação planejada do espaço da região. As frentes de colonização na Amazônia iniciaram com a ocupação militar e a construção de fortins para a proteção do território. Os primeiros núcleos de povoamento na densa floresta basearam-se no controle do território e dos povos indígenas, com os assentamentos religiosos e a implantação de fortalezas.

Nesse período, havia a disputa entre as nações europeias pela coleta das drogas do sertão<sup>8</sup>, 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). Esses primeiros nódulos no espaço formaram o que hoje são os municípios mais antigos situados na beira dos rios, vias estratégicas para o deslocamento.

O processo de produção do espaço na Amazônia esteve muito relacionado aos seus aspectos físicos e naturais. As formas e estruturas das cidades foram tecidas a partir das relações de exploração estabelecidas. A política de colonização para a região adquiriu uma grande importância, abrangendo questões de segurança e de posse e uso da terra em uma escala sem precedentes. Através dos fluxos migratórios para a região, o objetivo era, se não eliminar, pelo menos reduzir ou controlar os

---

<sup>8</sup> Eram especiarias extraídas das florestas, como: o urucum, o guaraná, a castanha-do-pará, o algodão, o fumo, o açúcar e a mandioca. Também eram considerados os itens derivados deles, como a rapadura e a aguardente.

problemas sociais relacionados à terra em outras áreas (Becker, Machado; Miranda, 2015)

Já os padrões de ocupação seguiam 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. Este reforça a teoria de que a localização das cidades é resultado principalmente dos processos que envolveram sua criação, “fatores como defesa, segurança, controle, circulação, que propriamente das variáveis naturais, embora estas também sejam importantes” (Nogueira, 2022).

O período de organização e fortalecimento das cidades na Amazônia começou no período pombalino, durante o século XVIII. O governo de Marquês de Pombal decretou a expulsão das ordens religiosas da Amazônia e elevou alguns núcleos de povoamento à categoria de Vilas; de acordo com o tratado de limites do Marquês de Pombal, este foi o momento da criação de novas unidades administrativas (Tavares, 1993).

A criação das vilas esteve ligada à política pombalina de expulsão dos religiosos com confisco de seus bens pela Coroa, tendo sido a tutela dos indígenas retirada das ordens religiosas. É o momento da criação de novas unidades administrativas [...] e a incorporação das capitânicas privadas à Coroa (Tavares, 2011, p. 110-111).

Outro momento crucial para o crescimento do urbano e estruturação da rede urbana foi o *boom* da exploração da borracha, que trouxe modificações significativas para o espaço urbano da Amazônia a partir do final do século XIX, como mostra a periodização retratada no Quadro 3.

Segundo Santos (1994), a realidade atual da Amazônia é uma herança de períodos históricos anteriores, especialmente da fase de maior exploração da borracha. A região, caracterizada por atividades extrativas e uma cultura de subsistência, carecia de densidade econômica e demográfica, o que impedia o surgimento de sólidos centros urbanos locais, exceto nos principais pontos de nucleação, onde se concentrava o poder político-administrativo e suas funções associadas.

Os benefícios econômicos e estruturais derivados desse período se concentraram principalmente nas cidades de Belém e de Manaus, que receberam investimentos em seus espaços urbanos, conhecida como a fase da *Belle Époque*. As Figuras 3 e 4 são um exemplo desse processo, apresentando o Teatro da Paz, em Belém, e o Teatro Amazonas, em Manaus, que foram construídos nesse período e são sinônimos da concentração de riqueza e do urbanismo planejado em ambas as capitais.

**Figura 3 - Teatro da Paz, em Belém, no século XX**



Fonte: Souza (2010).

**Figura 4 - Teatro Amazonas, em Manaus, início do século XX**



Fonte: Tribo Cultural (2011).

A atividade atraiu trabalhadores para o interior da floresta, acarretou grande migração de mão de obra, uma grande porcentagem vinda do Nordeste para atuar na extração do látex<sup>9</sup>, em meio às promessas de enriquecimento e de fartura divulgadas pela propaganda do Estado brasileiro, que apresentou a região como o “Eldorado”, com idealização de vida próspera e abundante (Cunha, 2020). Nesse período, os seringais eram os lugares de produção e a cidade era o lugar de comércio (Castro, 2008), o que dinamizou a infraestrutura urbana das cidades, que faziam parte da rede urbana da época.

No início do século XX, a Amazônia ganhou relevância para os projetos do governo Vargas, a partir da “Marcha para o Oeste” (1938), “programa de governo que buscava a integração econômica nacional a partir da colonização de regiões consideradas longínquas e desabitadas” (Andrade, 2010, p. 458-459).

O projeto tinha como viés ser a plenitude do imperialismo brasileiro, a conquistar os próprios territórios que nunca teriam recebido a devida atenção do poder central. A ideia nos discursos oficiais era direcionada principalmente ao caráter civilizatório da fronteira, que teria como objetivo trazer, para as regiões vistas como abandonadas, o progresso que o Estado Novo estaria promovendo nas localidades centrais, como Rio de Janeiro e São Paulo (Andrade, 2010).

A partir das décadas de 1950 e 1960, a estrutura da região ganhou novas formas por novos projetos do governo federal, que reconfigurou o modelo de organização territorial pautado nos planos de metas. Um exemplo foi a disseminação das rodovias, com o intuito de integrar a Amazônia com o resto do país e incentivar a indústria automobilística.

O padrão de ocupação populacional, antes fundamentado pela rede hídrica, com as ocupações às margens dos rios ou no litoral, a partir da implantação das rodovias se transformou, e começaram a surgir novos núcleos urbanos, na “beira das estradas”. Esse período foi decisivo para modificar a estrutura da rede urbana na Amazônia (Corrêa, 1987), facilitou as interações espaciais e implementou um novo tipo de urbano, diferente do padrão ribeirinho.

---

<sup>9</sup> Nesse período foi criado o Serviço de Encaminhamento de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA) que era responsável por recrutar, selecionar e transportar os trabalhadores até Belém do Pará, de onde seriam distribuídos pelos seringais em que se estivessem necessitando de mão de obra, ficaram conhecidos com os soldados da borracha (Cunha, 2020).

Todos os processos de organização territorial ou de exploração estabelecidos na região se materializaram no espaço. Os padrões de ocupação pensados para descrever as mudanças na Amazônia são um exemplo disso. Para Porto-Gonçalves (2008), o padrão *rio-várzea-floresta* caracterizava as relações em que o cotidiano da população era organizado em torno do rio e do extrativismo florestal, e o padrão *estrada-terra firma-subsolo* faz referência às mudanças ocorridas após a década de 1960. Nesse período, houve a disseminação das rodovias na região, o que proporcionou um novo modelo de aglomeração populacional que teve na estrada seu eixo de estruturação, com atividades econômicas ligadas ao extrativismo mineral, a partir dos grandes projetos energéticos ou de mineração. A lógica de produção e ocupação tomou novos rumos, não anulando o primeiro padrão, mas tendo um destaque maior na produção do espaço na Amazônia.

Cada um desses padrões foi sendo criado ao longo da formação sociogeográfica do mundo moderno e contemporâneo e é a materialização, na Amazônia, dos conflitos de interesses entre diferentes segmentos e classes sociais que, estando ou não localizadas na região, imprimiram suas marcas (grafias) a essa terra (geo), geografando-a (Porto-Gonçalves, 2008, p. 79).

Sobre essa periodização da rede urbana na Amazônia, Corrêa (1987) esquadrija os processos fundamentais para a sua organização, desde a implantação dos fortins até o final do século XX, como exposto no Quadro 3.

**Quadro 3 - A rede urbana amazônica: sua periodização**

<p>I. Implantação de Belém e o início da conquista do território</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expansão mercantilista europeia, no século XV;</li> <li>• Criação de um núcleo urbano com as funções de defender e ser uma base de inserção e conquista no território;</li> <li>• Fundação de Belém, em 1616: construção do Forte do Presépio para garantir o acesso e o controle do litoral e do vale amazônico.</li> </ul>
--	---

<p>II. Expansão de fortes e a criação de aldeias missionárias (metade do século XVII à metade do século XVIII)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalação de seis ordens religiosas na região, entre elas: jesuítas, mercedários, carmelitas e franciscanos, para controle do território e base de controle do sistema extrativista das drogas do sertão;</li> <li>• As aldeias e fortins situavam-se às margens do rio Amazonas, e, muitas vezes, próximas a um afluente;</li> <li>• Esses núcleos foram o embrião da rede urbana comandada por Belém;</li> <li>• Formação da rede dendrítica: havia uma articulação pouco complexa em torno da Cidade de Belém, que se dava especialmente a partir das ordens religiosas e da circulação de mercadorias.</li> </ul>
<p>III. Desenvolvimento da vida econômica e urbana sob o comando da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (metade do século XVIII ao final dos anos 1770)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expansão das atividades produtivas nas áreas econômicas;</li> <li>• Imposição do fim do poder eclesiástico e concessão de liberdade aos indígenas;</li> <li>• Doação das sesmarias para colonos e soldados para que cultivassem a terra;</li> <li>• Introdução de africanos escravizados nos cultivos;</li> <li>• Expansão dos cultivos de cacau, café, fumo e intensificação do extrativismo vegetal e da pecuária.</li> </ul>
<p>IV. Período de estagnação econômica e urbana (fim do século XVIII à metade do século XIX)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extinção da Companhia em 1778;</li> <li>• Panorama não favorável aos produtos;</li> <li>• A desvalorização econômica do cacau;</li> <li>• A rede urbana da Amazônia apresentava um destaque para Belém e um padrão espacial predominantemente ribeirinho, centrado no eixo do rio Amazonas.</li> </ul>

<p>V.O <i>boom</i> econômico da borracha (metade do século XIX ao fim da Primeira Guerra Mundial)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Amazônia insere-se na divisão internacional do trabalho através da produção de borracha e do fortalecimento do sistema de aviamento;</li> <li>• Sistema de transporte: criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e introdução da navegação a vapor no rio;</li> <li>• Escassez de mão de obra e implementação em massa da imigração: principalmente de nordestinos;</li> <li>• Expansão e revigoramento urbano: o aumento da produção de borracha provocou o surgimento de novos núcleos urbanos;</li> <li>• Aumento da demanda por borracha gerava crescimento no investimento do capital;</li> <li>• Competição comercial entre Manaus e Belém;</li> <li>• Declínio das atividades agrícolas, afetando o abastecimento de Belém;</li> <li>• Criação de colônias, que acabaram se transformando em núcleos urbanos, por exemplo: Benevides, Ananindeua e Castanhal, ocasionando o revigoramento de Bragança;</li> <li>• Mudança na natureza da rede urbana;</li> <li>• Os melhoramentos urbanos: além dos investimentos na navegação, nas instalações portuárias e ferroviárias, o capital estrangeiro foi direcionado para serviços públicos urbanos, como a eletricidade;</li> <li>• O Estado investiu na reorganização do espaço urbano e na criação de infraestrutura.</li> </ul>
<p>VI.Estagnação pós-<i>boom</i> econômico da borracha (1920 a 1960)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estratégia dos ingleses: transferência das sementes para outros lugares, como o jardim botânico de Kew, em Londres, e para países na Ásia;</li> <li>• Com a queda nos preços da borracha no mercado internacional, ocorreu a falência de casas de “aviadoras”, abandono dos seringais, diminuição do tráfego fluvial, desemprego urbano e crises de alimentação e dívidas públicas (interna e externa);</li> <li>• A decadência do extrativismo e a falta de perspectivas futuras para a borracha,</li> <li>• Estagnação econômica que teve reflexos na rede urbana da Amazônia.</li> <li>• Novos pequenos núcleos são criados, localizados longe dos rios, em função de uma frente de expansão de pequenos produtores provenientes do Nordeste.</li> </ul>

VII. Período de intensa mudança econômica e urbana (1960 até os tempos atuais)

- A partir da década de 1950: retomada da expansão capitalista;
- Transformação da organização espacial dos países de Terceiro Mundo, que resultou em investimentos maciços de capital em certos setores de atividades, necessitando da ampliação do mercado da força de trabalho;
- O capitalismo criou na Amazônia uma fronteira ampla e extremamente diversificada, que envolveu diferentes agentes, proposições e ações;
- Surgimento de novos modelos de gênese de cidades e de novas funções urbanas.

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de Corrêa (1987).

Sobre esse processo de intensas transformações nos padrões de uso e exploração do espaço amazônico, Becker (2001) observa que apenas recentemente se desencadeou uma ocupação rápida e sistemática da região — seja por forças nacionais, seja por forças internacionais.

Espaço e posição da Amazônia, historicamente, tornaram-na extremamente atraente e ao mesmo tempo inacessível. Seu valor econômico e estratégico é transparente na tese da sua internacionalização que surge ciclicamente com diferentes projetos (Becker, 2001, p. 9).

Esse período foi decisivo para modificar a estrutura da rede urbana na Amazônia, facilitando interações espaciais e implementando um novo tipo de urbano, distinto daquele das cidades ribeirinhas.

Becker (2001) frisa que ainda hoje a região possui uma imagem estereotipada, segundo a qual os investimentos e grandes projetos — o caminho do desenvolvimento trilhado para a Amazônia — se identificam com a imagem do próprio Brasil. Com efeito, os conflitos e as problemáticas que a região apresenta são frutos da inserção do Brasil no sistema capitalista. A apropriação dos seus recursos e a grande aceleração do processo de transformação são elementos que, segundo a autora, tornam a Amazônia uma grande fronteira.

Na perspectiva de Machado (1999), o processo de urbanização que ocorreu na região esteve pautado no “sistema de povoamento”, um conjunto de núdulos que compõem as redes de intercessão que possibilitam a conexão em um grande sistema técnico-territorial, podendo ocorrer de modo espontânea ou intencional. Para a autora, o mercado de trabalho teve grande influência na frente de povoamento da Amazônia, pois a evolução dessa urbanização, ao final do século XX, refletiu no aumento do número de adensamentos urbanos, que

Indicam o aparecimento de economias externas locais, ou seja, a possibilidade de geração de vantagens advindas da concentração de produtores. Tal concentração, por seu turno, reforça o adensamento, por exemplo, atraindo mais fluxos de investimento e/ou imigratórios (Machado, 1999, p. 126).

Em meio ao processo de crescimento urbano, as interações sociais presentes fortalecem as estruturas hierárquicas da rede urbana, mesmo com limitações na comunicação. Porém, a facilidade na comunicação varia de acordo com a importância das relações, pois o poder das grandes empresas e agentes permite o acesso à comunicação com o resto do país e com o mundo exterior, enquanto há lugares na Amazônia que permanecem isolados em relação à conectividade, seguindo a racionalidade da rede urbana implantada (Machado, 1999).

A área do nordeste paraense, que inclui o Salgado, está inserida naquilo que Becker (2015) definiu como “Regiões periféricas deprimidas”, ao longo das faixadas Leste e Nordeste da fachada atlântica. Entre 1930-1960, eram consideradas áreas de agricultura tradicional que, mesmo inseridas no sistema nacional, sofreram um processo de depressão econômica, como ilhas econômicas, ligando-se ao centro por meio da implantação de rodovias que passaram a deslocar grande parte da matéria-prima.

Segundo Becker (2015), essa área periférica tem uma capacidade limitada de absorver inovações difundidas pelo centro, devido à sua organização socioeconômica arcaica e rígida, baseada na economia agrária. Isso fez com que essa parcela do território não acompanhasse o processo de industrialização do país.

A estrutura agrária dessa porção do litoral paraense, marcada pela presença de propriedades excessivamente grandes ou pequenas e por relações de trabalho antiquadas, mantém grande parte da população marginalizada da economia monetária, resultando em baixa produtividade agrícola e em padrões de vida precários. Além disso, o caráter arcaico também é evidente na estrutura urbana da periferia, onde as cidades dessa porção regional se concentram principalmente ao longo do litoral do Pará, sendo esparsamente distribuídas, com uma ausência notável de cidades médias, deixando a população urbana concentrada em cidades muito pequenas ou em grandes centros urbanos que continuam a crescer (Becker, 2015).

As dinâmicas que constituem a Amazônia são diversas. Muitas vezes considerada como um espaço homogêneo, a região apresenta uma riqueza de formas e estruturas, que derivam dos distintos processos históricos que a transformaram. Um

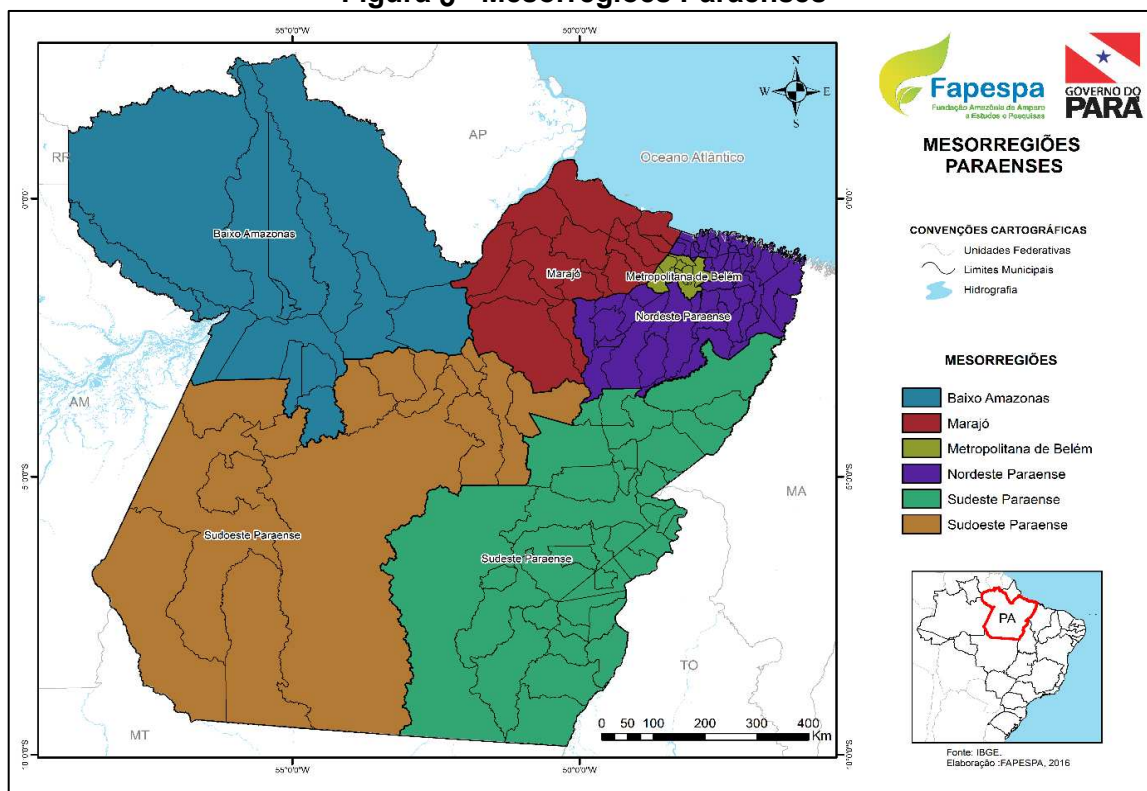
exemplo disso são as dinâmicas das meso e microrregiões. Para entender a dinâmica das cidades de maré no Salgado, é importante identificar as categorias de divisão regional nas quais elas se inserem.

## 1.2 FORMAÇÃO HISTÓRICA DA MICRORREGIÃO DO SALGADO E AS FASES DE ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

### 1.2.1 Contexto regional

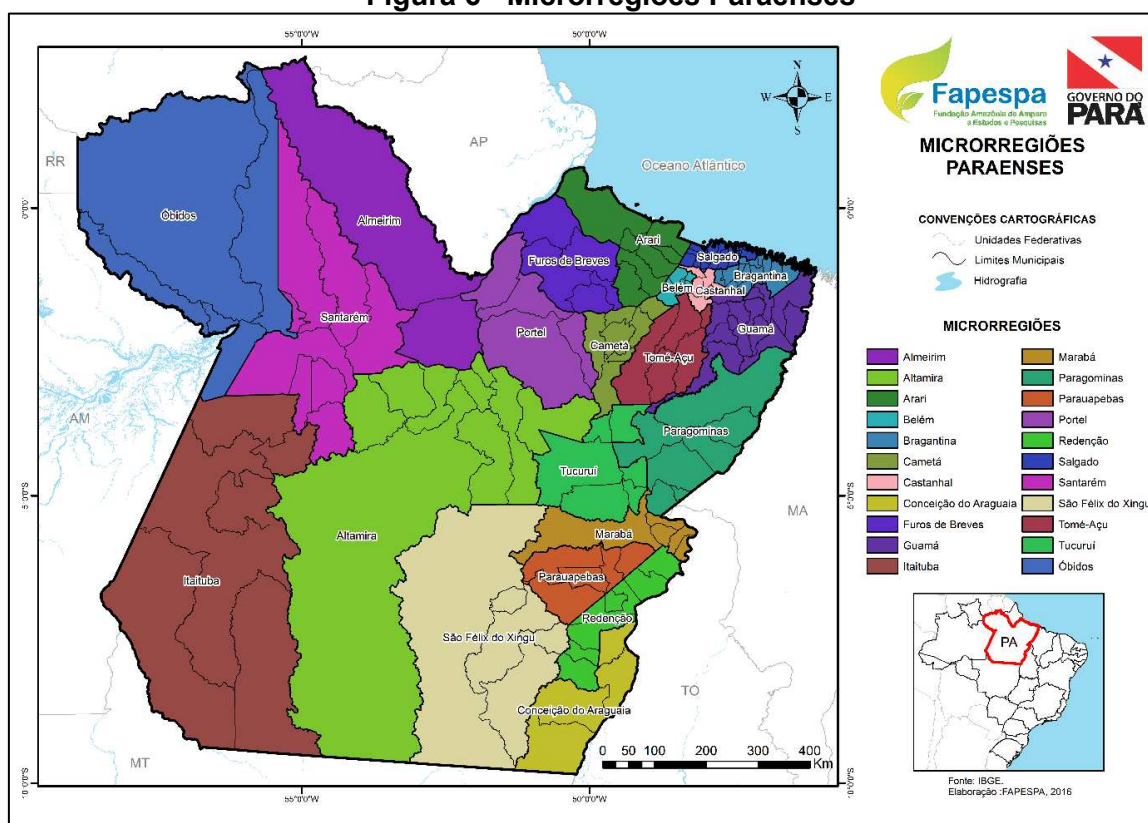
O estado do Pará possui seis mesorregiões: Baixo Amazonas; Marajó; Metropolitana de Belém; Nordeste Paraense; Sudeste Paraense; Sudoeste Paraense (Figura 5). Cada uma delas apresenta diferenças nos aspectos ambiental, socioeconômico e em relação aos sistemas de manejo do solo (Cordeiro; Arbage; Schwartz, 2017). Cada mesorregião é dividida em microrregiões (Figura 6), que também possuem suas particularidades e seu destaque na divisão territorial do trabalho, e que compõem a dinâmica regional.

**Figura 5 - Mesorregiões Paraenses**



Fonte: FAPESPA, 2016.

Figura 6 - Microrregiões Paraenses



Fonte: FAPESPA, 2016.

A mesorregião do Nordeste Paraense tem parte de sua dinâmica muito ligada à região metropolitana, em função da sua proximidade com a metrópole. Sua formação se consolidou a partir da forte necessidade de colonizar essa área para abastecer a capital com pescado. Atualmente, essa região apresenta uma diversidade de cidades e atividades, tanto na zona rural como nos centros urbanos.

Na configuração de mesorregiões do IBGE, de 2013, o Nordeste Paraense é formado por cinco microrregiões: Bragançinha; Cametá; Guamá; Tomé-Açu e o Salgado. Um destaque em meio a essa divisão é a microrregião do Salgado, composta por onze municípios e suas pequenas cidades-sedes administrativas, cuja dinâmica econômica envolve lazer, atividades tradicionais e investimentos do capital, uma relação íntima entre o local e o global.

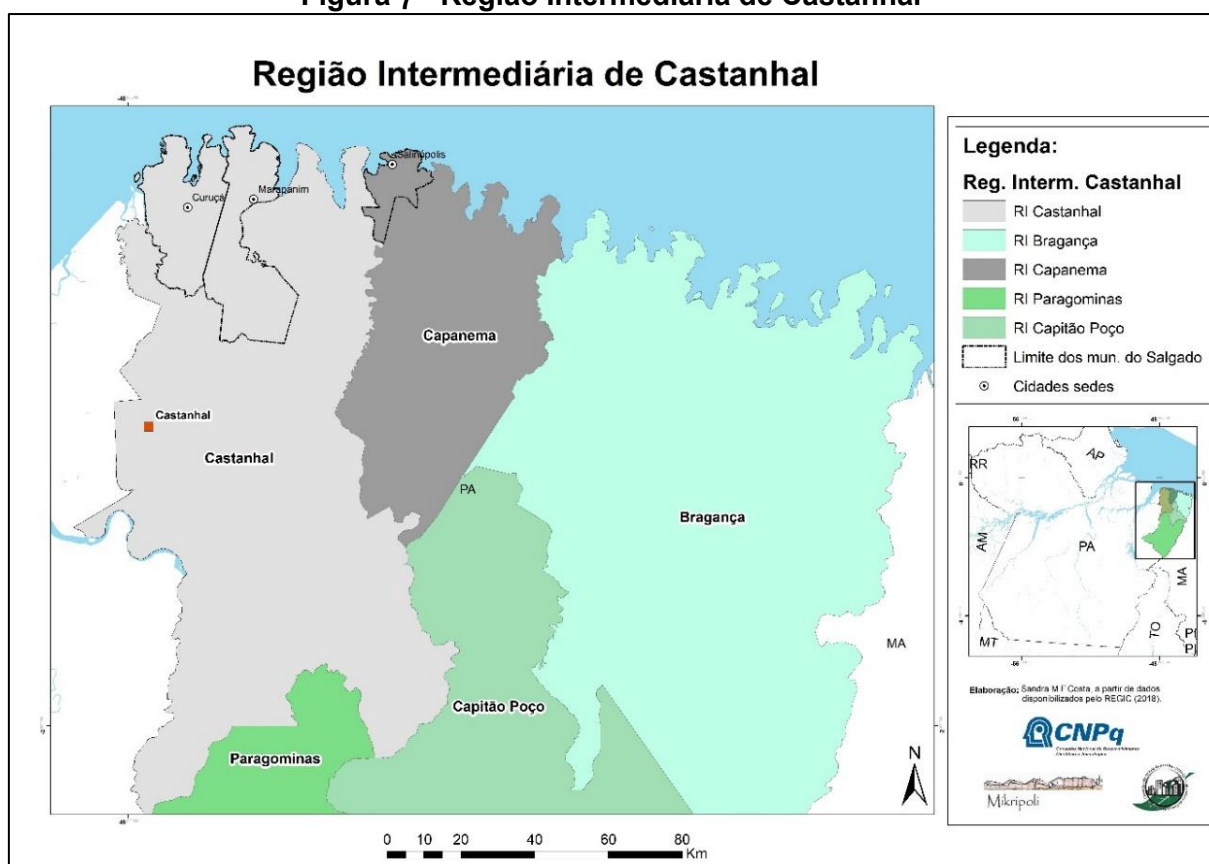
Uma nova abordagem regional, elaborada pelo IBGE (2017a), é o recorte do espaço a partir de Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias, considerando as mudanças ocorridas na dinâmica econômica global e identificando a diversidade característica dos espaços regionais. As Regiões Geográficas Imediatas são aquelas estruturas representadas pelos centros urbanos que são mais próximos, com a finalidade de satisfazer as necessidades imediatas das

populações da rede urbana<sup>10</sup>. As Regiões Geográficas Intermediárias fazem parte propriamente da escala intermediária entre as Unidades da Federação e as Regiões Geográficas Imediatas (IBGE, 2017a).

As Regiões Geográficas Intermediárias organizam o território, articulando as Regiões Geográficas Imediatas por meio de um polo de hierarquia superior diferenciado a partir dos fluxos de gestão privado e público e da existência de funções urbanas de maior complexidade (IBGE, 2017a, p. 8).

No Nordeste Paraense, a cidade de Castanhal representa a Região Geográfica Intermediária, dividida em cinco Regiões Geográficas Imediatas: Castanhal, Capanema, Bragança, Capitão Poço e Paragominas (Figura 7). É importante compreender essa dinâmica justamente porque as cidades em destaque na pesquisa fazem parte dessa rede. Curuçá e Marapanim pertencem à Região Geográfica Imediata de Castanhal, pela proximidade e pelas interações espaciais que mantêm com este centro urbano. Salinas, um pouco mais distante, faz parte da Região Geográfica Imediata de Capanema, pelos mesmos motivos.

**Figura 7 - Região Intermediária de Castanhal**



<sup>10</sup> Todos os tipos de necessidade: trabalho, procura por serviços de saúde e educação, prestação de serviços, consumo, entre outros.

Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades (2023).

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

### 1.2.2 A formação do Salgado

Além da gênese das cidades que compõem o Salgado, analisamos a história a partir do contexto sociopolítico, durante cada período. Por isso, essa trajetória seguiu de acordo com a periodização das dinâmicas territoriais que ocorreram na zona costeira do Pará, construída por Rocha; Soares e Moraes (2019). O Quadro 4 apresenta a periodização identificada pelos autores, organizada em três fases que influenciaram no desenvolvimento da costa paraense (a fluviomarinha, ferroviária e rodoviária), o período que corresponde cada fase, suas características, estruturas espaciais e os destaques de cada época.

**Quadro 4 - Fases das dinâmicas territoriais na zona costeira do Pará**

<b>Fase</b>	<b>Período</b>	<b>Características</b>	<b>Estrutura espacial</b>	<b>Destaques</b>
<b>Fluviomarinha</b>	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, formou-se uma estrutura urbana dendrítica.	Belém era cidade primaz, ou seja, o entroncamento regional; no interior do Pará estabeleceu-se um sistema de povoamento voltado para a costa; e, na zona costeira, aldeamentos elevados à vila.
<b>Ferrovária</b>	Séculos XIX à primeira metade do século XX	Período de maior interesse da atividade extrativista da borracha, que influenciou outras atividades como pesca, comércio	Construção da ferrovia Madeira-Mamoré e Modernização do Porto em Belém; modernização da cidade de Belém,	Na Zona Costeira, a construção da Estrada de Ferro Belém-Bragança; colonização efetiva da zona bragantina e atração da força de trabalho nordestina.

		e outros produtos extrativistas.	fortalecendo sua importância regional.	
<b>Rodoviária</b>	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).

Fonte: Elaborado a partir de Rocha; Soares e Moraes (2019).

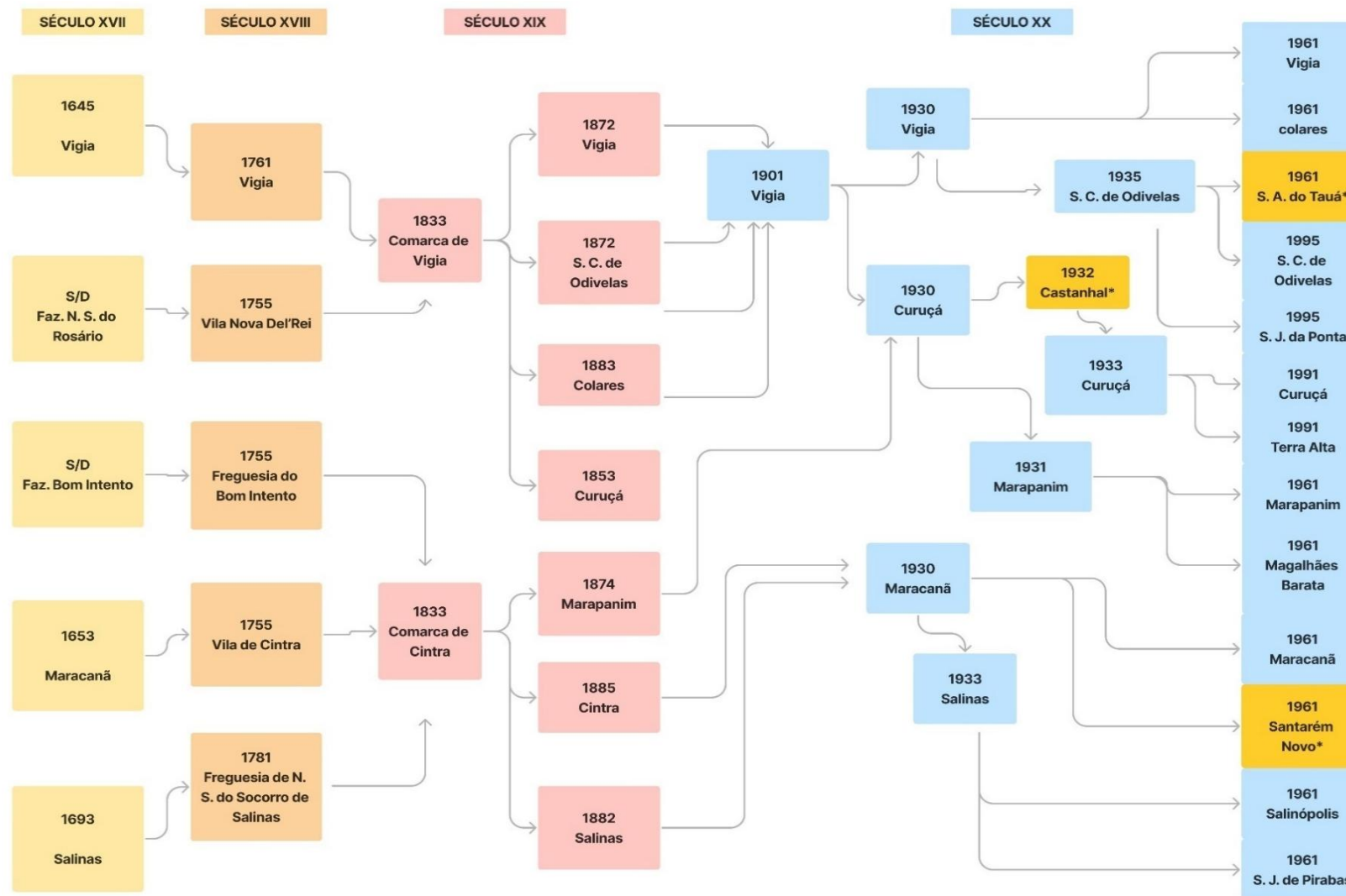
A origem do Salgado Paraense remete ao processo de colonização, a chamada fase fluviomarinha. A região, como é conhecida atualmente, originou-se a partir de cinco núcleos, durante o século XVII. Eram fazendas de catequização dos Jesuítas, que foram fundadas às margens da Baía do Marajó e do oceano Atlântico, conhecidas como Vigia, Fazenda Nossa Senhora do Rosário<sup>11</sup>, Fazenda Bom Intento<sup>12</sup>, Maracanã e Salinas<sup>13</sup>. A Figura 8 apresenta um fluxograma da gênese desse processo de surgimento das cidades, organizado a partir dos séculos XVII, XVIII, XIX e XX.

<sup>11</sup> Atual cidade de Curuçá.

<sup>12</sup> Atual cidade de Marapanim.

<sup>13</sup> Atual cidade de Salinópolis.

Figura 8 - Fluxograma do surgimento das cidades do Salgado



Fonte: Santos e Costa (2024).

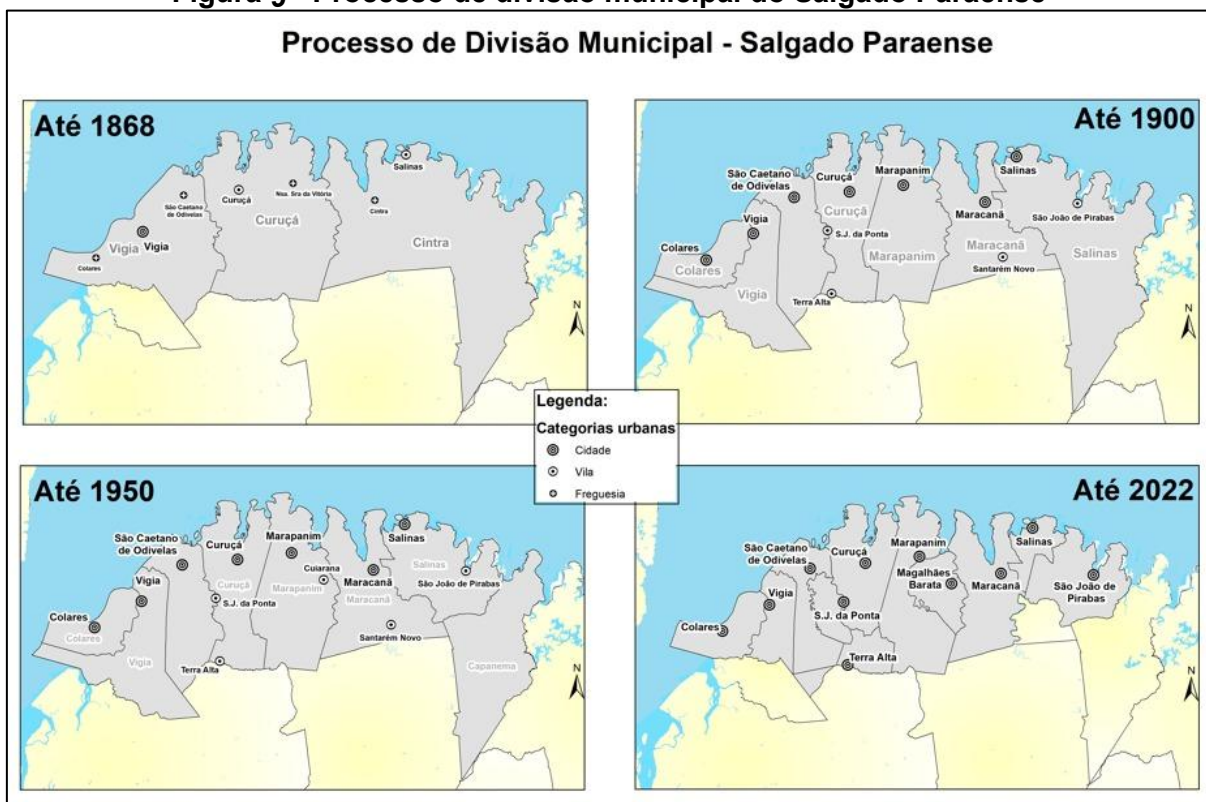
No período pombalino, no século XVIII, como já foi mencionado, as ordens religiosas foram expulsas da região amazônica e as fazendas foram elevadas a vilas, título que na época equivalia a cidade. Ocorreram algumas mudanças de título: a Fazenda Nossa Senhora do Rosário ganhou o nome de Vila Nova Del'Rei, Maracanã foi nominada Vila de Cintra, e Salinas recebeu o nome de Freguesia de Nossa Senhora do Socorro de Salinas, todos com a denominação de cidades portuguesas (Tavares, 2011; Estatísticas Municipal – FAPESPA, 2021).

No século XIX, no ano de 1833, Vigia e Cintra foram elevadas à categoria de Comarca (Baena, 1885), e os outros núcleos foram anexados aos seus territórios. Com o passar dos anos, no final do século XIX, ocorreu o desmembramento do território e algumas comunidades se tornaram cidades, até que, no final do século XX, aconteceu o último desmembramento, em 1991, surgindo a cidade de Terra Alta, que foi desmembrada de Curuçá.

Como resultado de um longo processo de dinâmicas territoriais, atualmente o Salgado é formado por onze cidades: Vigia, Salinópolis, Curuçá, Maracanã, Marapanim, São João de Pirabas, São Caetano de Odivelas, Colares, Terra Alta, Magalhães Barata e São João da Ponta. A Figura 9 apresenta o mapeamento da divisão municipal que ocorreu ao longo dos anos no Salgado até século XXI.

É possível perceber que, das onze cidades que compõem o Salgado, apenas Terra Alta e São João da Ponta não são banhadas pelo oceano, pois são municípios que foram desmembrados de Curuçá e Vigia, respectivamente, na década de 1990. Outro aspecto a ressaltar é que o território das então, comarcas de Vigia, Curuçá e Cintra foi a origem de todos os outros municípios do Salgado. Observa-se também que as vilas ou povoações antecedem a criação dos municípios; e que a cidade de Vigia possuía uma importância, ao menos política, considerando que em 1868 era uma cidade, constituída na forma da lei.

**Figura 9 - Processo de divisão municipal do Salgado Paraense**



Fonte: Santos e Costa (2024).

O formato da organização dessa primeira fase fluviomarina resultou no modelo de rede urbana dendrítica, como pontua Corrêa (1987), que no Pará era regida por Belém e suas conexões de cidades nas beiras dos rios ou da maré. Dessa forma, percebe-se a gênese das cidades da microrregião do Salgado, que 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; Soares; Moraes, 2019).

Na primeira fase da organização territorial, a base econômica das cidades do Salgado era pautada na prática da pesca e da agricultura. Baena (1885) fez uma descrição detalhada das comarcas que existiam no Pará, no século XIX, apresentando onde se localizavam, quais vilas e municípios faziam parte delas, quais eram seus aspectos sociais e econômicos.

Nesse período, as comarcas em destaque no Salgado eram Cintra<sup>14</sup> e Vigia<sup>15</sup>. A primeira possuía seu núcleo central em Cintra<sup>16</sup>, suas áreas próximas à costa eram propícias para plantação de algodão, mandioca, arroz etc. As áreas mais ao interior

<sup>14</sup> Os municípios de Salinópolis e Marapanim faziam parte dessa comarca.

<sup>15</sup> O município de Curuçá fazia parte dessa comarca.

<sup>16</sup> Atual cidade de Maracanã.

eram boas para café, cacau, cana, milho e feijão. A população se dedicava quase que exclusivamente à pesca, pela facilidade e abundância de rios e da maré, os principais gêneros comercializados com a capital eram a farinha de mandioca e milho. Nesse período não existia navegação a vapor que ligasse Cintra até a capital, esse trajeto era feito por pequenas embarcações e canoas de pescadores (Baena, 1885).

Segundo Baena (1885), a vila de Marapanim, anexada à comarca de Cintra, tinha um comércio próspero e um grande destaque na exportação de farinha de mandioca, peixe salgado, milho, aves, frutas etc. Possuía algumas fazendas de gado, pequenas indústrias de louça de barro, fábrica de cal etc. Além das pequenas canoas, que faziam a comunicação entre a capital e as comarcas vizinhas, possuía um serviço de lancha a vapor que realizava duas viagens mensais. Para evitar os perigos do mar, a navegação era feita pelos rios da Vigia, S. Caetano e Curuçá até o porto denominado de Barraca (Baena, 1885).

A vila de Salinas sempre se destacou pela navegação; um exemplo disso foi a implantação do famoso Farol, que funciona até hoje, desde 1852, e auxiliava os navegantes junto com a estação de práticos que existia na cidade. Possuía clima saudável, terreno fértil, bastante vento, extensas praias de areia branca, com vegetação frutífera. A população vivia da pesca, e os moradores comunicavam-se com a capital por meio de pequenos barcos e canoas, e de embarcações a serviço dos práticos, pois não tinha navegação a vapor (Baena, 1885).

Outra comarca que Baena (1885) destacou em sua visita foi Vigia. Seu centro tinha comunicação a vapor entre Belém e Maranhão. A pesca era o seu principal gênero de indústria e comércio, e exportava muito peixe salgado, grude, ovos, laranja e cocos, banana etc., era notável o gosto e a habilidade dos seus habitantes para a construção de canoas (Baena, 1885).

A vila de Curuçá, que pertencia a essa comarca, tinha uma excelente água potável e excelente pesca. Baena (1885) explica que, na agricultura, destacavam-se a mandioca, milho, feijão, peixe salgado, arroz, aves, porcos, laranjas, abacate, melancia, ananás etc. A vila possuía um ponto de escala da lancha a vapor, que fazia a navegação pela costa duas vezes por mês (Baena, 1885).

A atividade da pesca no Salgado foi beneficiada, por exemplo, pela fertilidade das águas da zona costeira, o que se associa à ação do rio Amazonas, pois, ao desembocar, arrasta uma quantidade considerável de resíduos orgânicos e micro-orgânicos, que concorrem para a fertilidade das águas (Furtado, 1981).

O caráter artesanal da pesca foi algo muito importante para o desenvolvimento da pesca no Pará, destinada à subsistência e comercialização. O Salgado, segundo Furtado (1981), ocupava o primeiro lugar na produção de pesca marítima, e foi através dessa atividade que o fluxo de comercialização do pescado se estabeleceu, fortalecendo as relações sociais e econômicas entre os centros produtores de peixe e a área metropolitana de Belém. A autora comenta que, além dos pescadores que havia na costa da ilha do Marajó, a zona do Salgado era vista como um grande manancial de peixes.

No período de exploração da borracha, parte da produção de peixe que vinha do Salgado se destinava a Belém e outras cidades, uma parte era consumida localmente e a outra era reexportada para os seringais (Furtado, 1981). Além da importância para o consumo e abastecimento, havia um grande interesse comercial pelo grude de peixe, que era usado na fabricação de colas, principalmente da **gurijuba**, produção essa que imprimia direção e valor à faina<sup>17</sup> pesqueira, sendo que no “período de 1889 e 1893 o Pará exportou 347.399 kg de grude de peixe, na maioria, de gurijuba” (Furtado, 1981, p. 18)

Entre os séculos XVIII e XIX, antes da colonização do nordeste paraense, a ligação terrestre entre Belém e a vizinha província do Maranhão não ocorria de forma concreta. O que havia era uma comunicação rudimentar com Bragança, que na época era um centro bem estruturado. A via marítima era perigosa e demorada, mas ainda representava importância ponderável. O trajeto era realizado mediante “pequenas embarcações a vela, obrigadas a aportar com frequência a fim de procurar reabastecimento e abrigo, resultou desta navegação um verdadeiro rosário de pequenos núcleos de povoamento ao longo da costa do Pará” (Égler, 1961, p. 74), situação que pode ser observada na Figura 9.

Acevedo Marin (2004, apud Marinho, 2017) relata que a rota pela zona costeira do Pará exigiu dos colonizadores a implantação e organização de um sistema de sinais, para que fosse possível a navegação na costa litorânea. A partir dessa necessidade, alguns povoados foram surgindo, como Salinópolis, em 1656, por exemplo. Nessa comunidade se estabeleceu uma atalaia com a finalidade de proteção e aviso aos navegantes. Fogueiras e tiros de canhão eram usados como meios para

---

<sup>17</sup> Trabalho a bordo de um navio, normalmente feito pela tripulação.

emitir sinais às embarcações (Marinho, 2017), para que tivessem cuidado com as encostas do relevo, e não viessem a naufragar.

Até meados do século XIX, a região do Salgado Paraense esteve em condição de relativo isolamento dentro do contexto regional, com conexões sendo realizadas principalmente por meio de embarcações que navegavam pelos rios e pelo oceano e em algumas áreas necessitava-se do auxílio dos práticos, em função da dificuldade de navegação próximo à costa (Acevedo Marin, 2004 *apud* Marinho 2017).

A função de entreposto, exercida pela costa paraense, reforçou a dinâmica das vilas nela presentes, que também davam acesso ao interior do continente por meio dos rios que próximo dela 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 Salgado (Égler, 1961).

No início do século XIX, de acordo com Égler (1961), Belém tinha adquirido 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, concentrada nos seringais, 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. O projeto implementado para suprir tais necessidades<sup>18</sup> foi a construção da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), iniciada em 1883, que surgiu como um fator fundamental para reorganizar a rede urbana nessa parte da região. Rocha; Soares; Moraes (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 trouxe uma nova dinâmica para as cidades da região do Salgado, conhecida como a fase ferroviária (Rocha; Soares; Moraes, 2019). Pela distância até o trecho da estrada de ferro, foram criadas rotas e caminhos desses centros litorâneos até às estações ferroviárias, facilitando o acesso até a capital.

Rodrigues (2003), em sua obra dedicada às memórias de Salinas, detalha um exemplo dessa conexão do Salgado até a capital nesse período. O autor retrata que

---

<sup>18</sup>De 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).

existiam três maneiras de sair de Salinópolis a Belém (e vice-versa): a primeira seguia pela estrada de 70km 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 a Capanema, esperar uma embarcação que levava até Maracanã, e de lá seguir até Igarapé-Açu por caminhonete, onde se esperava 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 3 horas da madrugada da primeira cidade para chegar pelo menos às 7 horas da manhã em Capanema. O trem que saía de Bragança passava pela cidade por volta das 7h38 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 publicas, 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 ultimo tendo sido muito augmentado. Não ha negar que a estrada de ferro em construcção, destinada a ligar a esta capital toda a região chamada do Salgado, onde tantas cidades e villas ha properas, 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 fôr o systema adoptado para remata-lo (Sodré, 1896, p. 51, digitação respeitando a grafia original).

Neste outro trecho, de uma segunda edição do mesmo periódico, ressalta-se a importância 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.

A estrada do Castanhal a Curuçá, estudada no interesse da colonisação, e apenas preparada no primeiro trecho de seu desenvolvimento, assume importancia notavel pelos seus pontos terminaes e pela natureza do sólo fertilissimo que atravessa, convindo incontestavelmente dispôr-a inteiramente em condições de transito (Carvalho, 1901, p. 88, digitação respeitando a grafia original).

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 mar<sup>19</sup>, desde o processo de formação das suas vilas e cidades e, a partir da EFB, esses centros passaram a ter uma maior interação com outras localidades.

Essa conectividade ajudou a impulsionar a comercialização da produção agrícola que acontecia nessa área do Nordeste Paraense. O destaque nesse período era a farinha de mandioca, cacau, café, algodão, fumo, cana-de-açúcar, rapadura, aguardente e cereais, servindo de grande celeiro para Belém (Égler, 1961)

Entre oscilações no funcionamento da EFB, a partir de 1926, a estrada de ferro volta a apresentar serviços precários devido à constante situação deficitária, o que impedia a manutenção adequada tanto da via quanto do material rodante. Ao mesmo tempo, a produção de carvão de lenha e farinha, realizada de forma rústica por pequenos agricultores sem recursos, tentava evitar qualquer tipo de encargo. Sempre que possível, os próprios agricultores buscavam levar seus produtos ao mercado, utilizando seus próprios meios. Com o tempo, uma estrada paralela à via férrea foi se consolidando, cuja importância econômica cresceu rapidamente (Égler, 1961).

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

Acevedo Marin (2004, *apud* Marinho, 2017), registra que, no período da construção da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), final do século XIX, os investimentos do governo vigente estavam destinados ao empreendimento, e assim os investimentos em navegação e nos transportes aquáticos ficaram em segundo plano. Com a abertura de ramais que ligaram as cidades e localidades do Salgado à estrada de ferro, mesmo que de forma incipiente, e posteriormente com a abertura das rodovias na década de 1960, esses centros começaram a vivenciar uma maior articulação com a capital e outras localidades.

Então, a partir desse período, pós 1950, os municípios do Salgado começaram a conduzir seu crescimento urbano e a criação dos núcleos agrícolas ao longo das rodovias.

[...] a expansão da malha rodoviária foi um importante fator de reorganização do espaço e da dinâmica socioespacial da região do Salgado Paraense,

---

<sup>19</sup> Por isso a definição de cidades de maré (Santos, K.P.; Costa, 2021).

chamando atenção para as transformações na estrutura produtiva da economia desta sub-região do Pará, em particular sobre a agricultura e a atividade pesqueira (Marinho, 2017, p. 157-158).

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 esse padrão interfere na dinâmica de apropriação do espaço e “se liga direta ou indiretamente aos processos relacionados à circulação rodoviária, sendo, portanto, definido e direcionado pelas estradas principais ou vicinais”.

Nesse sentido, a partir da década de 1950 e 1960, o governo brasileiro buscou implantar projetos de integração da Amazônia ao resto do país, reforçando a política rodoviarista e criando rodovias. A construção de Belém-Brasília propiciou um maior acesso para a região amazônica 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; Soares; Moraes, 2019).

As transformações na Amazônia passaram a refletir a intensa integração planejada para a região, e o fortalecimento do urbano das pequenas cidades começou a se associar à dinâmica da rede urbana presente. Para Santos (1992), a definição de urbano e cidades se distinguem, mas também se complementam. 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.

Segundo Becker (2001), 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, 2001).

O processo de urbanização da costa paraense tornou-se mais intenso a partir da dinâmica da EFB, e ampliou-se cada vez mais com as rodovias. Segundo Rocha; Soares e Moraes (2019, p. 5), “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.

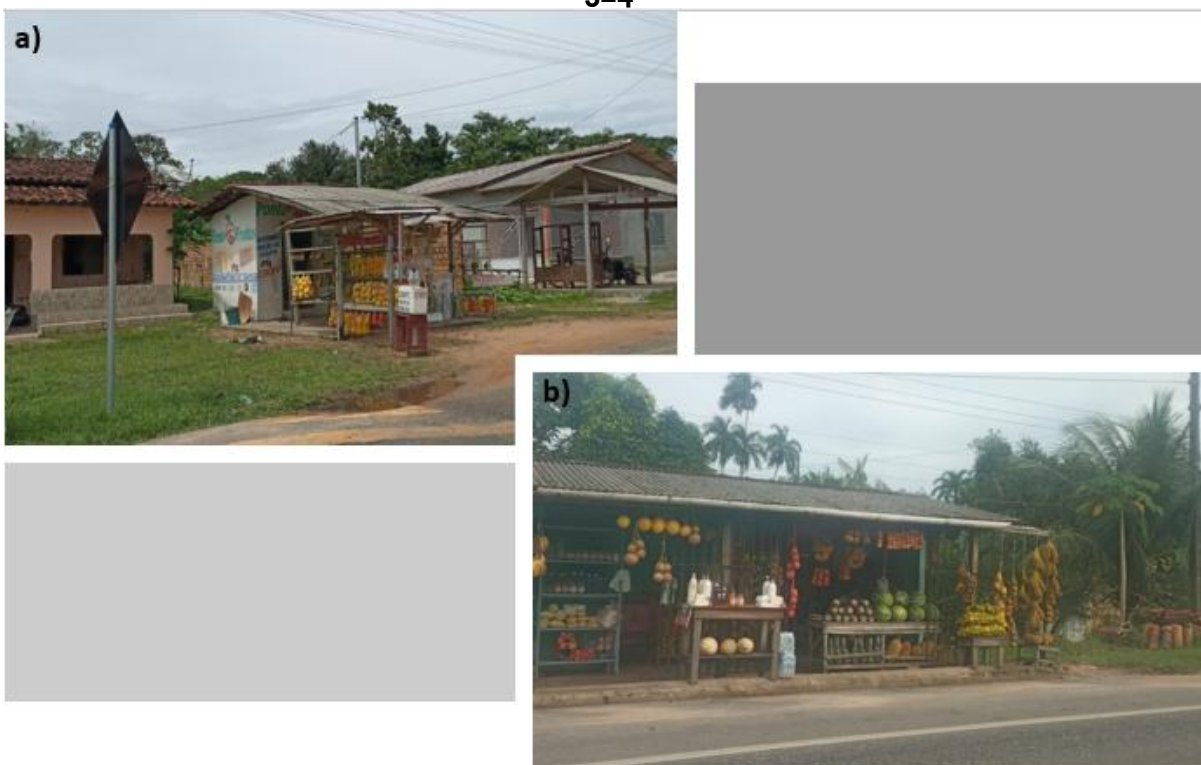
A partir desse período, houve a necessidade de criar um outro meio de acessibilidade entre as cidades do Salgado e a capital, que demorou um tempo a ser finalizado, mas que trouxe uma facilidade de integração, como afirma Rodrigues (2003, p. 38):

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. Os agricultores também foram beneficiados com essas mudanças, pois permitiram melhor escoamento da produção agrícola para outras cidades, ou até para a venda desses produtos na beira das estradas, principalmente para os turistas que estão indo para as praias, algo muito comum de ser observado por aqueles que se dirigem ao litoral (Figura 10).

Furtado (1984) comenta que na década de 1980 a agricultura era predominantemente pautada nas culturas de subsistência (mandioca, milho, feijão, arroz), baseada no sistema de rotatividade da terra e da utilização da tecnologia simples e tradicional de derrubada e queimada.

Figura 10 - a) Ponto de venda de frutas na PA-136 e b) Ponto de venda de frutas na PA-324



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2023).

A Figura 11 apresenta uma tabela que demonstra a relação entre os gêneros agrícolas, na década de 1980, as áreas onde são cultivados e a qual zona pertencem. É possível perceber o destaque de Curuçá, Marapanim e Maracanã no cultivo de pimenta-do-reino, feijão, milho, arroz; e, na grande porção da zona interior do Salgado, o cultivo de mandioca, gênero essencial para o consumo.

**Figura 11 - Distribuição de gêneros agrícolas no Nordeste Paraense na década de 1980**

PRODUTOS	AREA DE MAIOR INCIDÊNCIA	ZONA
pimenta-do-reino	Igarapé-Açu Tomé-Açu Rodovia Castanhal/Curuçá	Bragantina Guajarina Bragantina/ Salgado
feijão	Marapanim Rod. Igarapé-Açu/Maracanã	Salgado Salgado
milho	Igarapé-Açu Igarapé-Açu e circunjacências	Bragantina Bragantina
algodão	Vizeu	Vizeu
arroz	Igarapé-Açu Capitão Poço	Vizeu Guajarina
	Maracanã Igarapé-Açu	Salgado Bragantina
mamão (Havai)	Vizeu Capitão Poço	Vizeu Guajarina
	Irituia	Guajarina
maracujá	Igarapé-Açu e circunjacências	Bragantina
mandioca	Tomé-Açu porção interior da zona do Salgado praticamente em toda a região Bragantina	Guajarina Bragantina/ Salgado

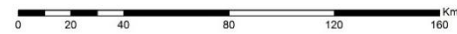
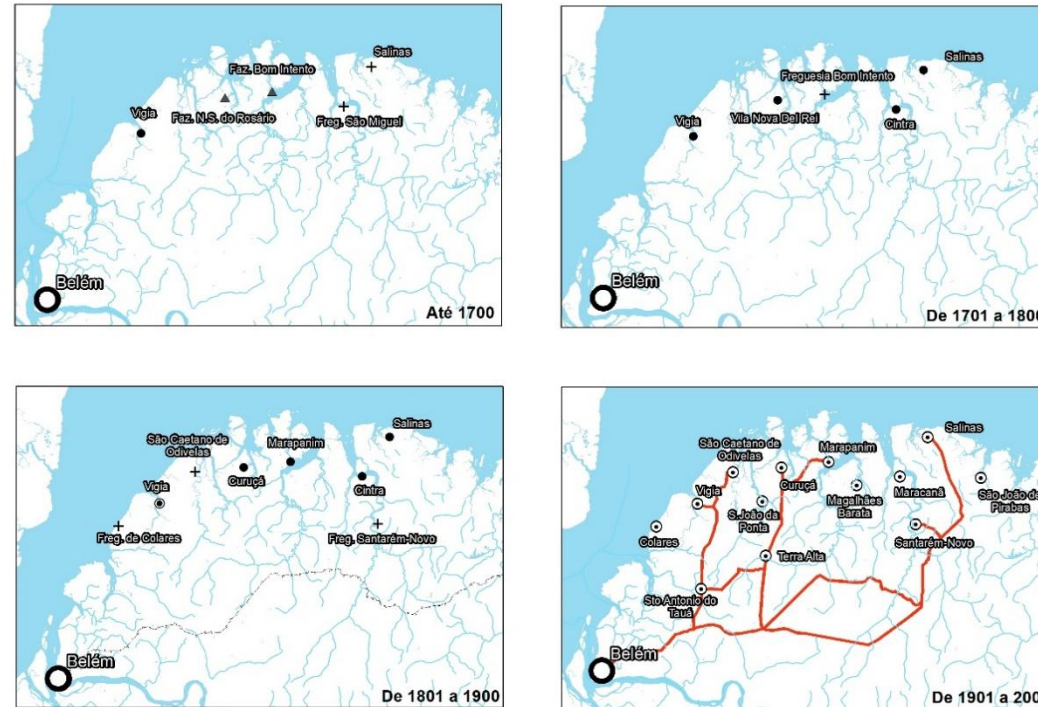
Fonte: Furtado, 1984.

A Figura 12, a seguir, permite perceber que as cidades de maré da microrregião do Salgado 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.

Figura 12 - Surgimento das cidades e a formação da protorrede e da rede urbana dendrítica: (a) núcleos urbanos até 1700; (b) núcleos de 1701 a 1800; (c) núcleos de 1801 a 1900; (d) núcleos de 1901 a 2000



### Formação dos Núcleos Urbanos do Salgado Paraense - 1700 a 2000



**Legenda:**

▲	Fazenda	—	ferrovia
+	Freguesia	—	rodovia
●	Vila	—	Rios, igarapés
⊙	Cidade		



Fonte: Elaborado a partir de Baena (1885).

A facilidade de acesso reforçou as atividades turísticas na região, tornando mais viável o deslocamento da população metropolitana às áreas de lazer nas praias e balneários presentes na região. Esse aspecto é ressaltado por Furtado (1978, p. 10), que aponta 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 ressaltava a importância da construção da rodovia para acessar o balneário de Salinas (Salinópolis), o que seria facilitado com a construção da rodovia PA-124, que ligaria Capanema à cidade (Figura 13).

**Figura 13 - Matéria sobre a Rodovia PA-124**



Fonte: Salinópolis da Amazônia (2024)

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). E, a partir da análise histórica das três fases de

organização do território, constatou-se que elas foram fundamentais para as dinâmicas das pequenas cidades do Salgado. Na primeira fase, houve o surgimento dos núcleos, a formação das cidades, e a estruturação da rede dendrítica. Na segunda fase, houve uma conexão maior com Belém e o crescimento da colonização ao entorno da EFB. Na terceira fase, ocorreu a facilitação das interações espaciais a partir das rodovias e a (re)estruturação urbana das pequenas cidades em função da atividade do turismo.

## **2 CAPÍTULO - A ECONOMIA DAS PEQUENAS CIDADES DO SALGADO E A ESPECIALIZAÇÃO CENTRADA NA PESCA, AGRICULTURA E/OU TURISMO: UMA ANÁLISE TEMPORAL**

---

O Capítulo 2 tem como objetivo verificar a questão: Qual tem sido a trajetória econômica da microrregião do Salgado nos últimos cinquenta anos e como esse processo refletiu na organização do território? Está organizado em dois tópicos: o primeiro aborda o papel econômico das pequenas cidades da Amazônia, e o segundo traz a trajetória econômica das pequenas cidades do Salgado, em especial de Curuçá, Marapanim e Salinópolis.

Proponho a hipótese de que a dinâmica econômica das cidades do Salgado refletiu-se na trajetória de sua organização territorial. No início, o destaque das atividades econômicas dessas cidades girava em torno da pesca e da agricultura. Por serem áreas próximas da costa, a população local se dedicava quase que exclusivamente à pesca, pela facilidade e abundância de rios e do oceano, e ao cultivo de produtos agrícolas, como a mandioca, o algodão, o arroz etc. Nas áreas mais distantes do litoral, a agricultura se diversificava com o café, cacau, cana, milho e feijão (Baena, 1885).

A partir da terceira fase de organização territorial, a rodoviária, o turismo começou a ganhar protagonismo nas cidades do litoral. A partir de então, Curuçá, Marapanim e Salinópolis começam a apontar mudanças no terceiro setor da economia, em função do turismo.

As atividades primárias, como a pesca e agropecuária, não deixaram de existir, mas, com o tempo, o comércio e serviço se tornaram expressivos na arrecadação do PIB desses municípios, com um rebatimento na economia das cidades. Com esse processo, as cidades de Curuçá, Marapanim e Salinópolis se tornaram centros do turismo balnear (Adrião, 2006), e tiveram uma (re)organização espacial em função destas atividades.

### **Metodologia**

Para a construção deste segundo capítulo, foram realizadas duas etapas fundamentais: primeiro, a busca de referências que discutissem sobre pequenas cidades na Amazônia, economia das cidades; artigos e trabalhos acadêmicos que abordem a pesca, o turismo e a agricultura em Curuçá, Marapanim e Salinópolis.

A segunda foi a busca por dados secundários que mostrassem um panorama dos últimos 50 anos dos aspectos econômicos dos três municípios e suas respectivas cidades. Foram usados os seguintes dados:

- RAIS Vínculos (registro de empregos formais, de 1985 a 2021);

- RAIS Estabelecimentos (registro de estabelecimentos, de 1985 a 2021);
- Censo Agropecuário (de 1995, 2006 e 2017b);
- PIB – IBGE (de 1999 até 2020).

## 2.1 O PAPEL ECONÔMICO DAS PEQUENAS CIDADES DA AMAZÔNIA

Diante de toda a trajetória de acontecimentos e intervenções nacionais ou internacionais na Amazônia, seu desenvolvimento tornou-se reflexo desse processo. Ao longo desse período de intensas mudanças e conexões da região com o resto do país, a partir das rodovias, novas cidades surgiram, a urbanização se intensificou, a rede urbana da região se fortaleceu e as conexões globais incluíram cada vez mais o local.

Nessa perspectiva, realidades diversas foram tecidas no âmbito do urbano, e ainda hoje esse processo é constante. Ao estudar e analisar as cidades na Amazônia, deve-se ter isto em mente: a complexa diversidade que deriva do contato sociedade-natureza, cidade-campo, centro-periferia.

Um padrão de caracterização das cidades na Amazônia que podemos analisar são as definições de cidades “da” e “na” floresta (Trindade Jr., 2010,). As cidades da floresta são caracterizadas por terem o “tempo lento”, ou, como o autor afirma, um ritmo mais ligado aos aspectos da natureza. Esses centros de pequeno porte apresentam diferenças em relação às chamadas cidades na floresta, seguindo uma dinâmica voltada para as relações externas, por exemplo, no âmbito regional e global.

São aquelas que tendem a se articular principalmente às demandas externas da região, fazendo da floresta um elemento de pouca integração aos novos valores de vida urbana, sendo mesmo sua negação, e tida como espaço de exploração econômica (madeireiras, minérios, fragrância, espécies animais, turismo etc.) (Trindade Jr., 2010, p. 61).

Segundo o autor, as articulações e interações que ocorrem nesses centros acontecem muito mais com outras realidades fora da região do que propriamente com a realidade interna, por isso a denominação “na” floresta, porque essas interações estão presentes no espaço amazônico, mas estão ligadas às relações de exploração em uma perspectiva muito mais econômica do que social.

As diferentes dimensões de cidades, seja uma metrópole, um centro de porte médio ou intermediário, ou até mesmo uma pequena cidade, as redes de trocas

materiais e simbólicas são tecidas e formam estruturas que precisam ser entendidas em suas reais dimensões (Castro, 2008). Essas realidades da Amazônia refletem a dinâmica do desenvolvimento social com a natureza, estruturando o cotidiano de cada cidade.

Entender as lógicas que estruturam essa diversidade de formas de ocupação urbana na Amazônia é extremamente interessante. Remete a uma reflexão sobre a formação histórica e cultural, os processos de trabalho e os impactos das políticas governamentais na redefinição e na reestruturação do espaço regional (Castro, 2008, p. 9).

A investigação do processo de formação histórica ajuda a entender as realidades que hoje as cidades apresentam, como introduzido no capítulo anterior. Dentro desse processo, é necessário dialogar com uma perspectiva teórica que possibilite o entendimento desse universo incomum a teorias convencionais sobre o urbano e a urbanização, possibilitando a compreensão da natureza de suas redes e as territorialidades em jogo na sua relação com o território (Castro, 2008).

Os estudos das cidades requerem uma estratégia geográfica específica, de relacionar os lugares entre si, e associar os lugares com a dinâmica econômica global, fatores esses que estruturam a dinâmica urbana (Schor *et al.*, 2016). No Salgado não pode ser diferente: as mudanças recentes que ocorreram, e ocorrem, no espaço urbano de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, têm ligação direta com a dinâmica regional do turismo, que projetou mudanças estruturais no espaço urbano.

A dinâmica do espaço urbano e a vivência nas cidades são múltiplas, e se caracterizam pelo processo histórico vivenciado, pela quantidade populacional existente, pela organização e gestão do Estado, pela disponibilidade de atividades e serviços, pela dinâmica do capital, pela conectividade regional, entre outros fatores. Há uma diversidade de estudos e denominações para melhor compreender a realidade das cidades na Amazônia, além de elas possuírem tamanho e formas diferentes. Existem as metrópoles, as cidades de porte médio, as cidades-empresas, cidades intermediárias, cidades gêmeas e as pequenas cidades.

Em um contexto regional, todas compõem a rede urbana, em níveis diferenciados, porém cada uma com sua importância. No âmbito acadêmico, nos estudos e pesquisas sobre cidades, percebe-se que ainda são poucas as análises destinadas a compreender as dinâmicas e particularidades das pequenas cidades. Por isso, surge a relevância de procurar entender um pouco mais sobre a classificação desses centros e perceber sua importância social e regional, e possivelmente global.

Segundo Trindade Jr., Silva e Amaral (2008), as cidades pequenas não são definidas apenas pelo seu tamanho populacional, existem outras particularidades que as caracterizam, como a sua forma urbana, sua funcionalidade e o grau de polarização/concentração das suas atividades.

No cenário nacional, a porcentagem de pequenas cidades é superior às outras classificações, e, com o avanço nas tecnologias de informação, comunicação e transporte, elas se inserem cada vez mais na dinâmica capitalista, não sendo pequenos núcleos apenas com papéis simbólicos. As funções que esses centros vêm desempenhando no contexto urbano brasileiro é resultado de vários fatores, entre eles a ampliação do desenvolvimento econômico, o adensamento populacional e, conseqüentemente, a expansão urbana desses territórios, que gera novas dinâmicas espaciais (Santos; Almeida, 2021).

Uma das características principais dessas pequenas cidades é seu tamanho populacional, que, segundo estudos e definições do IBGE, seriam os territórios políticos administrativos, com até 50mil habitantes (IBGE, 2010; Endlich, 2009; Sposito; Jurado da Silva, 2013). Porém, outras particularidades fazem parte de sua características, como o tamanho do seu núcleo urbano, sua dimensão rural, e as relações com a economia local e regional. Santos e Almeida (2021) comentam a existência de complexidades nesses territórios, que acabam sendo mais visíveis e evidentes do que em cidades maiores, por estarem em uma escala menor.

Endlich (2021) frisa que, em um conjunto de 4 mil localidades de no máximo 50 mil habitantes há uma ampla diversidade com relação à questão demográfica e à situação geográfica, econômica e cultural. Por isso, é equivocado enquadrar todas as pequenas cidades em uma mesma perspectiva e não considerar essa diversidade que apresentam, muitas vezes colocando-as em uma situação inferior dentro da rede urbana.

Com relação a essa perspectiva, o desenvolvimento regional deve sempre considerar a importância desses centros e as atividades econômicas que estão presentes nesses núcleos. O processo de globalização, cada vez mais, abarca essas localidades em relações diversas que compõem a rede regional e global, ajudando a estruturar esses centros, mesmo que muitas vezes de maneira precária.

Vários são os desafios a serem enfrentados dentro dessa realidade, em busca de um desenvolvimento regional eficaz que contemple as pequenas cidades. O

Quadro 5 organiza as ideias de Endlich (2021), sobre alguns desses desafios de pequeno centros e periferias não metropolitanas.

**Quadro 5 - Desafios socioespaciais de pequenas cidades/localidades periféricas/não metropolitanas**

<b>Reinserção econômica</b>	Em busca de uma economia socialmente inclusiva, capaz de gerar oportunidades de emprego e renda.
<b>Acesso a serviços e equipamentos públicos</b>	Pensar um nível de suprimento mínimo dos serviços e equipamentos públicos, diante de uma lógica de intensa privatização.
<b>Conectividade e mobilidade</b>	Redes tradicionais de transporte e comunicações; redes virtuais; elemento fundamental para a articulação da vida local com as lógicas globais.

Fonte: Elaborado a partir de Endlich (2021).

Segundo a autora, a reinserção econômica, o acesso aos equipamentos e serviços públicos e a conectividade/mobilidade são alguns desafios a serem enfrentados para que seja possível alcançar um desenvolvimento adequado nesses centros, além de ser preciso olhar para o território como um todo e pensar as dinâmicas socioespaciais existentes e as necessidades envolvidas nesse processo.

O papel político dos lugares tende a se inserir em uma rede de relações que vai além da lógica local, deixando de depender exclusivamente da produção e das tradições próprias desses lugares. Esse processo está associado à ampliação da divisão do trabalho, tanto social quanto territorial, o que submete partes do território à lógica hegemônica do processo de racionalização (Coelho Neto *et al.*, 2021).

Nesse sentido, o estudo e a compreensão das pequenas cidades não podem desconsiderar apenas o entorno espacial. Em um sentido mais social e particular, os moradores dessas cidades destacam de forma positiva a hospitalidade, a solidariedade e a afetividade, pois nas pequenas localidades mantém-se a sociabilidade, além das relações econômicas (Endlich, 2009).

Outra proposta que Endlich (2021) aborda é a redefinição de alguns dos principais papéis desses centros (Quadro 6), fatores importantes quando analisamos as pequenas cidades dentro do âmbito regional.

**Quadro 6 - Redefinição dos papéis das pequenas cidades**

<b>Função</b>	<b>Características</b>
Suporte logístico da produção primária	Com infraestrutura comercial, prestação de serviços, de financiamento, recepção e processamento de produção para o amplo mercado (nacional e global).
Locais de produção industrial	Predominância das plantas agroindustriais, frigoríficos, laticínios etc.; atividades que demandam ampla área.
Espaços marcados pelas especializações produtivas	Ligação com algum ícone econômico; especializações produtivas (setor primário e secundário).
Espaços turísticos	Com atividades situadas não apenas no espaço urbano; turismo de segunda residência.
Locais de moradias	Papéis não vinculados diretamente à economia; moradia mais acessível e vínculos afetivos existentes estabelecidos na localidade.

Fonte: Elaborado a partir de Endlich (2021).

Como é o caso de várias cidades de pequeno porte, a produção primária tem um papel importante dentro da produção, seja ela para subsistência, como é o caso da pesca artesanal, do extrativismo etc., ou para atender ao grande capital, sendo a agropecuária extensiva um exemplo desse processo. A atividade industrial, que também pode ser ligada ao beneficiamento da produção primária, necessita de ampla área, de proximidade com a matéria-prima e mão de obra barata, encontradas nessas localidades.

Além disso, algumas cidades são marcadas pela sua especialização produtiva, também característico do setor primário e secundário. Ao se tratar de espaços

turísticos, existe a tendência à valorização urbanística da cidade em busca do que ela se torne atrativa para os turistas, porém, não são todos os pequenos centros que partilham desse beneficiamento e valorização do plano turístico.

Coelho Neto *et al.* (2021) argumentam que, embora pequenas, essas cidades também participam das estratégias capitalistas de (re)produção dos espaços urbanos e rurais. Assim, independentemente das escalas ou níveis hierárquicos, a produção do espaço na interface entre o urbano e o rural, através da ação de diversos agentes, configura-se no agir cotidiano. Mesmo considerando as especificidades de cada processo, essas ações revelam, em essência, a reprodução do poder, as disparidades e os usos da terra, que estão associados à priorização do valor de troca.

Além do âmbito econômico, as pequenas cidades também possuem a função básica de moradia, exercendo um papel simbólico e afetivo das pessoas com o lugar. Santos (2008), em seus estudos, também pontuou a importância das cidades pequenas, porém, o autor preferiu utilizar o termo cidades locais.

Segundo o autor, as cidades locais apresentam uma atividade polarizante, ou mais de uma, além do seu papel de subsistência, que “facilita o acesso da população aos bens e serviços, embora isso se faça a um preço mais elevado que nos centros de nível superior” (Santos, 2008, p. 91-92). Ao longo do processo histórico de formação socioespacial, as cidades foram evoluindo e as suas redes urbanas se tornaram complexas.

Santos (2008) faz a análise do percurso das cidades na América Latina, desde o período da colonização, e seus diferentes papéis (Quadro 7). Ele destaca três modelos: o primeiro ainda referente ao período colonial; o segundo é pós-independência, quando os lucros da produção começam a ficar no próprio território; e o terceiro retrata as dinâmicas globais, em que as cidades estão inseridas em redes.

#### **Quadro 7 - Modelos históricos de cidades na América Latina**

<b>1º modelo</b>	Criação de zonas de produção voltadas para o exterior, verdadeiros bolsões de monocultura ou de produção de minérios, produzindo para responder à demanda dos países europeus. Existiam as cidades que serviam de centros administrativos e as cidades que serviam como centro da produção.
------------------	---

<b>2° modelo</b>	Bolsões de produção agrícola, dispendo, todavia, de redes locais de transporte, redes dendríticas que levam a um porto, mas geralmente sem comunicações entre si. O Estado experimenta a primeira onda de modernização, a nível da organização política e administrativa. Criam-se cidades no litoral e no interior, responsáveis pelo escoamento da produção, e por fornecer aos agricultores produtos necessários.
<b>Rede urbana atual</b>	Possui uma estrutura mais complexa, tendo como pontos de conexão metrópoles, cidades regionais, e na base as cidades locais. Essas não são ligadas diretamente pelo seu volume da produção, mas pelo seu consumo, sendo essa a principal diferença em relação aos outros períodos históricos.

Fonte: Elaborado a partir de Santos (2008).

Sposito e Jurado da Silva (2013) frisam que o nível mais básico do urbano depende do contexto geográfico. As cidades pequenas possuem complexidade e vida, sendo que, mesmo apresentando um pequeno número de habitantes, abrigam funções importantes, como político-administrativas, residenciais, econômicas e sociais.

Há, conseqüentemente, centros com inexpressiva dinâmica econômica, demográfica e política, enquanto há centros que apresentam relativa importância econômica, demográfica e significativo papel na rede urbana, o que colabora para a afirmação de que esses centros se encontram em transição, em transformação e que existe um desenvolvimento desigual do espaço orientando esse processo [...] (Sposito; Jurado da Silva, 2013, p. 29).

Esse desenvolvimento desigual torna as pequenas cidades únicas, principalmente quando pensamos o contexto geográfico em que elas estão inseridas. Como foi discutido, existe uma urbanodiversidade na Amazônia que abarca diferentes realidades, e quando fala em pequenas cidades na região não podemos enquadrá-las em uma única realidade.

Há, nesse universo, cidades pequenas muito distintas entre si e que apresentam particularidades e singularidades que devem ser estudadas com prudência porque não se pode fazer generalizações e simplificações, propondo-se uma regra universal e categórica para a definição desses centros (Sposito; Jurado da Silva, 2013, p. 25).

As próprias cidades denominadas ribeirinhas que apresentam particularidades regionais, econômicas e sociais, também possuem singularidades e características únicas. Segundo Oliveira (2006, p. 27), é preciso falar das cidades para compreender a Amazônia, pois é nelas que “pulsam modos de vida que diferem significativamente do padrão caracterizado como urbano e predominante em outras regiões do Brasil”.

As pequenas cidades amazônicas não são apenas o produto do tempo atual, mas de toda a caminhada pretérita que foi cristalizada na paisagem da região. Porém, a paisagem urbana não se resume apenas a esses objetos impressos no espaço, ela contém modos de vida que são resultados do processo de produção e reprodução, que se relacionam aos aspectos naturais, e que apresentam dimensões de espacialidades que quase sempre são desconsideradas (Oliveira, 2006), principal justificativa desse projeto, que busca ressaltar as características, as vivências, o cotidiano e o modo de vidas das cidades de maré da Amazônia.

Segundo Carmo, Costa e Brondizio (2023), a configuração da morfologia intraurbana é um importante aspecto para analisar a realidade das pequenas cidades amazônicas, pois as formas são resultado de muitos processos e forças que estão envolvidas nas relações dentro das cidades, e podem (ou não) estar relacionadas ao crescimento e funções desses centros urbanos. Para as autoras, cada cidade possui uma combinação específica de elementos de acordo com suas formas, como é o caso das cidades do litoral paraense, que tiveram processos de formação semelhantes, diferentes de outras micro e mesorregiões do Pará.

É necessário visibilizar as cidades não apenas como lócus de produção social, mas em meio a um sistema que envolve a relação histórico-cultural, como sítio urbano e a situação da cidade, com os recursos locais, o alcance da influência econômica (local e global), formas espaciais, entre outros aspectos (Bartoli, 2017).

Sobre a dimensão das dinâmicas escalares, Bartoli (2017) determina dois âmbitos fundamentais para a compreensão do processo urbano no contexto ribeirinho, a escala sub-regional, “com a cidade intervindo em configurações espaciais até onde sua influência alcança” (Bartoli, 2017, p. 47), e a escala intraurbana, “com dinâmicas ribeirinhas confrontando ou se adequando às formas e processos urbanos” (Bartoli, 2017, p. 47).

As duas escalas, segundo o autor, acabam se entrelaçando. A primeira coordena maior volume de capital e imprime na segunda a necessidade da criação de formas e estruturas que deem suporte para a dinâmica, intitulada por ele como STUR (Sistemas Territoriais Urbano-Ribeirinhos).

O STUR é um sistema intermediário e aparentemente pouco dinâmico quando observado pela rusticidade das técnicas, pela lentidão das embarcações e pela baixa capacidade dos sujeitos que o animam de obter eficácia ou eficiência que a “modernidade” capitalista exige (competitividade, rapidez, organização flexível, ambiente criativo e transformações tecnológicas constantes). Quando analisado de acordo com as forças

centrífuga e centrípeta, nos permite rever como são abrangentes e complexos os elementos e processo que o compõe. Ocorre interpenetração, sobreposição e hibridização entre “universos”: a cidade e seus interiores, o urbano e o ribeirinho (Bartoli, 2017, p. 269).

O STUR envolve dinâmicas fluviais e ribeirinhas que caracterizam o urbano da cidade de Parintins, e ao entorno, envolvendo a lentidão das técnicas tradicionais e culturais, mas envolto e pertencente à lógica capitalista, mostrando-se abrangente e complexo, como o próprio autor afirma, revelando a pluralidade de formas, funções, e estruturas e processos existentes no urbano da região.

Schor e Oliveira (2011), em suas propostas referentes a reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no estado do Amazonas, apontaram como um dos caminhos para compreender a análise o entendimento do papel desenvolvido pelas pequenas cidades na manutenção da rede urbana, para identificar as transformações e permanências na rede urbana regional.

Segundo Schor *et al.* (2016, p. 11), “é preciso compreender que a cidade não é um ente isolado em si, mas pertence, invariavelmente, ao conjunto de cidades que em muitos casos pode compor uma rede ou até mesmo uma região”. Além de pensar a singularidade do urbano, é importante pensar as relações em rede, o papel da cidade na divisão social do trabalho em relação ao global, e as relações locais também, em que as formas físicas e os legados históricos exercem influência.

Dentro dessa perspectiva, as pequenas cidades têm um papel importante dentro da rede urbana, sendo pontos estratégicos para a reprodução do capital e vida cotidiana. Na Amazônia essas realidades mostram a diversidade na trajetória da produção do espaço, a partir da dinâmica dos rios, dos grandes projetos, da beira da estrada etc. Mas uma realidade ainda pouco explorada são as cidades do litoral da Amazônia, em particular as cidades da costa paraense, que fazem parte da denominada microrregião do Salgado, possuindo parte de sua realidade ligada ao mar, fator que influencia diretamente na economia, nas políticas públicas, na organização social, no seu cotidiano.

Em meio a toda essa diversidade, não podemos deixar de pensar a realidade das pequenas cidades costeiras, as cidades de maré, que possuem cotidiano distinto das pequenas cidades ribeirinhas, pois o mar é um elemento que não pode ser desconsiderado ao interpretar essas realidades urbanas (Marinho, 2017).

Todavia, estes elementos [...] não podem ser associados ou definidos simplesmente como sendo resultantes de um fator de localização, no caso,

o resultado da localização dessas cidades à beira-mar, mas pelo caráter histórico e importância social que o mar representa para a dinâmica urbana dessas cidades amazônicas. Aspecto este que não tem sido considerado nas diversas proposições voltadas a compreensão da cidade e do urbano na Amazônia, que têm deixado de fora da leitura da realidade urbana dessa região cidades que reforçam a concepção de urbanodiversidade atribuída ao espaço amazônico (Marinho, 2017, p. 235).

Sendo assim, a economia dessas pequenas cidades do litoral também tem íntima ligação com o mar. A pesca e o turismo são exemplos de atividades que resultam da relação dos elementos socioespaciais com a natureza, “os quais podem ser considerados como características inerentes ao espaço urbano dessas cidades” (Marinho, 2017, p. 235).

## **2.2 TRANSIÇÃO E ESPECIALIZAÇÃO ECONÔMICA DE CURUÇÁ, MARAPANIM E SALINÓPOLIS**

### **2.2.1 A pesca artesanal nas cidades de maré**

Como já foi apontado, a partir dos relatos de Baena (1885), os aspectos econômicos de maior destaque das cidades do Salgado eram as atividades do agronegócio<sup>20</sup>, o primeiro setor da economia, que se baseava na pesca artesanal e na agricultura, pela facilidade e proximidade com o oceano e pela fertilidade e abundância do solo. A pesca artesanal praticada nessa região é um elemento muito importante para as três cidades, não sendo apenas uma atividade econômica, mas também um importante modo de sobrevivência dessas famílias que moram no litoral.

A pesca artesanal se define por um tipo de trabalho que está diretamente ligado a técnicas tradicionais e artesanais, ao mesmo tempo que incorpora métodos modernos que fazem parte dos recursos utilizados pelos pescadores, como ferramentas, conhecimentos e práticas. Embora a base material do trabalho mantenha a herança histórica da pesca artesanal, ela se adapta às condições contemporâneas, utilizando as ferramentas disponíveis no mercado moderno e inserindo-se na economia global (Silva, 2014).

A pesca artesanal é um importante posto de trabalho e atividade econômica no Brasil, destacando-se como cadeia produtiva que faz parte de circuito produtivo nacional, ao qual também pertencem a pesca industrial e a aquicultura. Na pesca artesanal, na maioria das vezes, o trabalhador é dono dos meios de produção: o barco, a rede, os petrechos e a técnica de pescar.

---

<sup>20</sup> Este termo engloba todas as atividades vinculadas a produção agropecuária tais como: o extrativismo vegetal, silvicultura, agricultura, pecuária, pesca e aquicultura (Santos, M.A.S., 2005).

Faz parte dos circuitos produtivos a coleta de pescado e a maricultura, o beneficiamento, a venda por atacado e a varejo, a produção e conserto de redes e de embarcações. Na esfera produtiva, a pesca artesanal pode ser considerada como a que compõe o circuito inferior da economia da pesca (Silva, 2014, p. 27).

Esse circuito inferior é pautado na solidariedade e nas relações orgânicas de troca e ajuda, pois há também aqueles pescadores que não têm sua própria embarcação e que a emprestam ou trabalham em conjunto com aqueles que são os donos de embarcação. Durante o trabalho de campo, percebemos essa relação de ajuda e cooperação, principalmente entre os vizinhos ou colegas de trabalho no âmbito da pesca, baseando suas interações em uma forma mais orgânica, aspecto ainda bastante usual nas pequenas cidades.

Sobre a organização dessa atividade, nas primeiras décadas do século XX, foram criadas oficialmente colônias de pescadores, em todo litoral brasileiro<sup>21</sup>. Esse processo ficou conhecido como a “primeira tentativa de organização da atividade pesqueira, no sentido de dar uma assistência mais racional às populações que viviam sob a dependência dessa atividade, no litoral do país” (Furtado, 1981, p. 33).

As colônias de pescadores são a forma mais comum de associativismo na pesca artesanal. Elas surgiram a partir de uma iniciativa da Marinha de Guerra do Brasil, realizada na década de 1920, com o propósito de promover a ocupação do litoral brasileiro (Furtado, 1981). No Pará a representação do conjunto de colônias é a Federação dos Pescadores do Estado do Pará (FEPA) e o Movimento dos Pescadores do Estado do Pará (MOPEPA) (Santos, 2005). O Quadro 8 apresenta o nome das colônias de pescadores que foram criadas na região do Salgado.

**Quadro 8 - Demonstrativo das colônias de pescadores no Salgado paraense, no ano de 1932**

Nome	Município	Data de fundação
<b>Cidade de Vigia</b>	Vigia	1920
<b>Cidade de São Caetano</b>	Vigia	1920
<b>Povoação de Arary</b>	Vigia	1920
<b>Vila de Colares</b>	Vigia	1920
<b>Povoação de Mocajatuba</b>	Vigia	1921

<sup>21</sup> No governo de Epitácio Pessoa (1919 a 1922), Frederico Villar foi incumbido da inspeção de todo litoral do país. Ele reuniu os pescadores em colônias cooperativas, com o objetivo principal de reforçar a defesa nacional, além de fornecer o preparo necessário (Furtado, 1981).

<b>Rio da Barreta</b>	Vigia	1925
<b>Vila de Porto Salvo</b>	Vigia	1925
<b>Povoação de Jussarateua</b>	Vigia	SD
<b>Povoação de Borralhos</b>	Vigia	SD
<b>Rio Cajutuba</b>	Marapanim	1921
<b>Cidade de Marapanim</b>	Marapanim	SD
<b>Praia de Tamaruteua</b>	Marapanim	SD
<b>Cidade de Curuçá</b>	Castanhal <sup>22</sup>	1925
<b>Cidade de Maracanã</b>	Maracanã	1925
<b>Salinas</b>	Salinópolis	1925
<b>Vila de Pirabas</b>	Salinópolis	1929

Fonte: Adaptado de Furtado (1981).

Nesse viés, as Colônias de Pescadores desempenham um papel fundamental para o desenvolvimento das comunidades e, desde 1988, com a promulgação da Constituição brasileira, elas são consideradas como organizações sindicais. Porém, Aguiar e Santos (2012) afirmam que existem alguns fatores limitantes presentes no âmbito administrativo da representação sindical, que são a sua estrutura de funcionamento e a inadimplência de muitos associados, havendo ainda as dificuldades de mobilização desses pescadores artesanais para eventos e reuniões.

De acordo com Furtado (1981), a atividade da pesca foi regulamentada, e o projeto de extensão pretendia levar aos pescadores o aperfeiçoamento dos instrumentos de captura do pescado, instruções sobre técnicas de conservação e beneficiamento do pescado e sua comercialização, elevação do nível socioeconômico dos pescadores e suas famílias, além de orientação em educação, saúde, nutrição, crédito pesqueiro em preservação da flora e da ictiofauna.

Foi aprovado pelo Ministério de Agricultura através da Portaria nº 471, de 26 de dezembro de 1973, de conformidade com o artigo 94, do Decreto-lei nº 221 de 20 de fevereiro de 1967. Por esse regulamento as Colônias foram reafirmadas como **associações civis que fazem da pesca sua profissão ou meio principal de vida. São constituídas de um mínimo de 300 pescadores** (Furtado, 1981, p. 37, grifo da autora).

<sup>22</sup> Como mostra o fluxograma da Figura 8, Curuçá estava inserido no território de Castanhal, em 1932.

Isso demonstra a relevância da pesca perante a regulamentação do Estado, pois, mesmo sendo de característica artesanal, foi instaurada a criação de normas para a atividade. Em outro trabalho de Furtado (1984), a autora menciona que, até a década de 1980, a pesca artesanal no Salgado ainda não havia conquistado a infraestrutura desejada pelos pescadores, pois o processo de armazenamento e conservação era bastante precário.

Esse fator influenciou no sistema de comercialização, que dependia diretamente de um intermediador vigente, o qual encarece o preço do produto ao consumidor e não assegura preços justos para os produtores. O destino principal da produção pesqueira no Salgado era o abastecimento interno da população das cidades de maré e dos centros de região metropolitana de Belém (Furtado, 1984).

Alguns dados da Estatística da Pesca (Brasil, 2003; 2007; 2011) apresentam os tipos de pesca e os valores da produção no Brasil. A pesca extrativa marinha, que é a que acontece no Salgado, apresentou um decréscimo de 2,5% na Região Norte: de uma produção de 105.146,5 t, em 2000, passou para 102.479,5 t, em 2001 (Brasil, 2003).

No Censo Estrutural da Pesca, Aragão e Silva (2006) apresentam dados e estimativas de desembarques de pescado e o tipo do peixe. Para o Salgado, os autores elaboraram quadros para análise da amostragem, que podem ser verificados nas Tabelas 1 e 2.

**Tabela 1 - Locais de desembarque da pescada-amarela realizada por barcos de madeira motorizados com malhadeira, na região do Salgado**

Locais de desembarque na região do Salgado no estado do Pará	Número de barcos operando no local
Vigia	5
Maracanã	4
Marapanim	12
Curuçá	23
Salinópolis	3

Fonte: adaptado de Aragão; Silva (2006).

**Tabela 2 - Locais de desembarque para a pescaria de serra, realizada com barcos de madeira motorizados e malhadeira, no Salgado**

Locais de desembarque onde ocorre a pescaria no Salgado	Número de barcos operando no local
Vigia	19
Maracanã	12
Marapanim	21
Curuçá	20
Salinópolis	34

Fonte: adaptado de Aragão; Silva (2006).

Segundo o governador Augusto Montenegro (1908), no álbum dedicado à descrição das cidades do Pará resalta-se 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. Segundo Maia *et al.* (2016), a pesca representa uma atividade econômica primordial de Salinópolis, pois movimentava o comércio local e envolve um grande contingente de pessoas.

No passado, a dinâmica das atividades no litoral do Pará era caracterizada pela sazonalidade, alternando entre roça, pecuária, coleta de produtos da floresta e da pesca. Essa sazonalidade ainda hoje é característica marcante, principalmente para as comunidades tradicionais, pois conecta-se aos períodos de enchente e de vazante do rio Amazonas, seguindo um calendário ditado pela natureza, “nos períodos de safra das espécies mais procuradas, a maior parte da mão de obra concentrava-se na pesca; e nos períodos de plantio e colheita, as roças absorviam o maior número de trabalhadores” (Nascimento, 2006, p. 26). Em relatório de 2007, o estado do Pará concorreu com 90,9% da produção da região Norte e apresentou um decréscimo de 16,6 % quando comparado com o ano anterior (Brasil, 2007).

A prática da pesca artesanal é a mais comum na região e explora uma grande variedade de espécies, abastecendo principalmente o mercado local que, por conta do grande potencial turístico, representa uma grande demanda. Salinópolis destaca-se pelo seu grande potencial turístico, sendo um dos destinos mais populares durante a temporada de veraneio. Nesse período, a cidade experimenta um aumento expressivo em sua população e uma significativa movimentação econômica. O consumo de pescados, típicos das cidades costeiras, cresce bastante, tornando-se um dos principais itens oferecidos nos cardápios de grande parte dos restaurantes,

em suas variadas formas. Devido à alta demanda, o preço do pescado é ajustado, registrando-se um aumento de mais de 20% para os consumidores (Maia, *et al.*, 2016, p. 59-60).

Esse fator interfere diretamente na população local, que enfrenta o aumento dos preços não apenas do pescado, mas no comércio local em geral. Segundo os relatos das entrevistas com os moradores da cidade de Salinópolis, na época de férias escolares e final do ano, o preço de alimentos e bens de consumo nos supermercados e feiras locais aumentam consideravelmente, para acompanhar o período do veraneio, processo que afeta diretamente a cidade.

Marinho (2017) informa que a pesca artesanal ainda se apresenta de maneira significativa para o abastecimento do mercado interno da maioria das cidades da região, mesmo diante da produção da pesca industrial, além de ser uma importante fonte de subsistência.

Realizada por meio de diversas técnicas, como curral, espinhel ou tarrafa, a pesca artesanal continua presente no cotidiano das cidades litorâneas do Salgado Paraense, integrando-se à dinâmica urbana e possibilitando o entendimento de alguns dos atores sociais envolvidos na produção do espaço. De maneira geral, a atividade pesqueira e suas mudanças desempenham um papel fundamental na compreensão do espaço regional do Salgado Paraense (Marinho, 2017).

Em Curuçá, segundo relatos do representante da colônia de pescadores Z-05, existem em torno de trezentos pescadores associados, com o pagamento ativo, no valor de R\$ 20 mensalmente. Entre os pescadores do município, muitos não são associados, mas, com o tempo e acesso à informação, esses números foram crescendo, e o principal motivo é a busca de benefícios como aposentadoria, seguro defeso<sup>23</sup> etc. Além desses suportes, a colônia também realiza palestras e reuniões para divulgar informações e mostrar para mais pessoas a importância de ser associado.

Uma pergunta feita para o representante da Colônia Z-05 de Curuçá foi sobre o destino da produção de pescado, tendo respondido que:

Eu creio que a maioria sai do município [Curuçá]. É porque é assim: [...] o patrão deles financia os acessórios que são gelo, combustível, a despesa do

---

<sup>23</sup>Segundo o relato do representante da Colônia, o benefício do Seguro Defeso chegou recentemente à região do Salgado; por conta disso, ainda não engloba muitas pessoas da mesma forma, como abarca outras áreas ribeirinhas de água doce da Amazônia, onde há um controle maior para assegurar o período de reprodução de alguma espécie.

rancho pra eles saírem, aí quando vem o produto eles repassam eles repassam para o patrão, até mesmo o patrão já despacha logo pra esses baús frigoríferos e vão embora, vai pro Maranhão, vai pra Belém (Trabalho de campo, janeiro de 2024).

Não é repassado para a colônia o volume da produção nem o destino dela, também não há esse controle nem mesmo com relação ao valor que os pescadores conseguem arrecadar, porque há pescadores em diversos ramos — peixe, camarão etc. —, que trabalham com diferentes técnicas, como a rede, o curral, espinel.

Em Marapanim, a Colônia de Pescadores Z-06 tem uma faixa de 1.900 sócios, mas, segundo o representante da instituição, a inadimplência é enorme, sendo quase 90% estão em débito com a mensalidade de R\$ 20. São muitas as dificuldades dos pescadores para manterem o pagamento em dia, e muitos deles só procuram a associação quando precisam da ajuda para comprovar a sua atividade como pescador.

Nós temos uma faixa de 1.900 sócios, mas a pendência é grande... é grande, é quase que 90%. Porque o sócio pescador ele se associa, aí ele paga a primeira mensalidade e a segunda e depois vai embora, num (SIC) volta. Ele volta mais aqui quando ele quer um benefício e a previdência social pede provas pra ele que ele é um pescador, aí ele procura a colônia aqui, pra gente... através dos registros de pesca que ele tem, que é feito, a gente informar pro INSS, pra ele poder provar que ele é um pescador, é quando... a maioria dos pescadores, não é todos, é por isso que a pendência é grande, quase 90%. Quando você vê um pescador procurar a colônia é porque ele quer, através da colônia de pescadores, provar perante a previdência social que ele é um pescador. Então não tem como ele correr pro outro lado, a gente vai provar através de documentos, arquivos, assinatura dele, ficha que ele deixou, a gente vai preparar e dar na mão dele pra ele provar perante a previdência social que ele é um pescador (Trabalho de campo, janeiro de 2024).

Algumas outras dificuldades perante a colônia de Marapanim, relatadas pelo representante entrevistado, são: a contagem exata dos pescadores, pois muitos ainda não estão filiados; a renda mensal de cada um também é algo de que não se tem registros nem controle; e a distância das vilas de pescadores até a sede da cidade é outro problema, o que dificulta aos trabalhadores da pesca a regularização de suas pendências, pois não há transporte público que faça esse trajeto, então a população como um todo fica à mercê do chamado táxi-lotação, que são carros privados que fazem o trajeto dos interiores para a sede de Marapanim ou para outras cidades, como Belém e Castanhal, e cobram altos valores.

Eu dou mais reunião, é o seguinte, no interior... no interior, porque aqui na cidade, aqui no município, todo pescador tá atualizado, ele tá sabendo, aqui na cidade, na sede... eles vêm com a gente, vai com a diretoria [...] a gente tá toda hora aqui cheio, informando ele. Agora no interior, porque olha... tem

ali o Araticum, de vez em quando eu dou reunião ali no Araticum, tem o Camará, tem Vista Alegre, porque o pessoal pra vir de lá, o pescador pra vim de lá ele paga 30 reais, 15 de ida e 15 de volta, ida e vinda sai por 30 reais. Outra, os carros pro Araticum, pro Camará e pra Vista Alegre, é um carro que leva assim... é até o meio-dia, [...], se ele não tiver a condução dele mesmo, inclusive (SIC) constante, meio-dia, uma hora, duas horas, tem pescadores do Camará, tem de Araticum que sai daqui, termina de fazer cadastro, eu pego e vou deixar eles lá, “quanto é?” “não é nada”, eu mesmo vou levar (Trabalho de campo, janeiro de 2024).

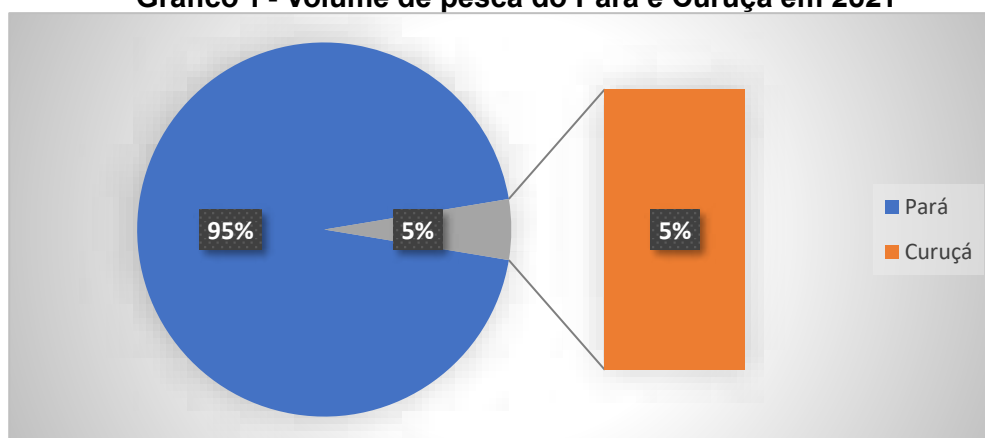
A falta de um transporte que conecte os interiores à sede da cidade dificulta muito o acesso a vários serviços e atividades, como relatou o representante da colônia, inclusive o acesso à instituição pelos pescadores. Mas durante a pesquisa ficou perceptível que a organização dos dados sobre a pesca (volume e destino dessa produção, valores arrecadados, quantidade de trabalhadores atuando nessa atividade) por cada cidade é algo falho, e as colônias não possuem esses dados.

Das secretarias de pesca, apenas a de Curuçá repassou dados sobre a quantidade/volume da pesca de 2021, com aproximadamente 650,15 toneladas. Os dados de 2022 ainda não tinham sido organizados. Então, fizemos a comparação com o volume do pescado do estado do Pará, de acordo com os dados disponibilizados no IBGE Cidades<sup>24</sup>, e, segundo Gráfico 1, Curuçá ficou responsável por aproximadamente 5% da produção de pescado do estado.

---

<sup>24</sup> Brasil > Pesquisa > Pecuária > Aquicultura. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/18/16459?localidade1=15&ano=2021>. Acesso em: 23 nov. 2024.

**Gráfico 1 - Volume de pesca do Pará e Curuçá em 2021**



Fonte: Secretaria Municipal de Pesca de Curuçá (2021) e IBGE (2021).

O representante da Secretaria Municipal de Pesca de Marapanim, que nos atendeu durante o campo, relatou que o órgão não trabalha diretamente com esses dados, pois a atividade da pesca em Marapanim é mais voltada para abastecimento interno do município, não sendo realizada em volume suficiente para abastecer outras cidades. Ele ainda comentou que, pelo fato de a pesca no município ainda ter fortes características artesanais, não há infraestruturas adequadas para que o peixe seja exportado em grande volume, e que também não há grandes empresas envolvidas na atividade, como é o caso do polo pesqueiro do Abade-Curuçá. As vilas pesqueiras do município, dependendo da temporada, não conseguem abastecer a própria comunidade, segundo relatos de alguns moradores e pescadores.

Em Salinópolis não há secretaria de pesca, e o encargo do controle dessa atividade fica por conta da Colônia de Pescadores Z-29. Porém, nas duas vezes em que tentamos contato com a instituição, não conseguimos realizar entrevista nenhuma conversa com a representante, não sendo possível dessa forma relatar sobre a pesca no município.

A falta de dados quantitativos e qualitativos sobre a pesca não permitiu construirmos uma comparação mais precisa com outros serviços existentes em um mesmo município, nem mesmo entre municípios, deixando frágil quaisquer conclusões assertivas sobre o destaque dessa atividade para a arrecadação do PIB ou para o rendimento dos próprios trabalhadores. Além disso, é importante frisar que o contato e a proximidade com o mar, que possibilitam a pesca e coleta de marisco, também são estratégicos para o modo de subsistência de muitas famílias na região do Salgado, garantindo o alimento e sustento. Isso também reforça o fato de os dados

não serem registrados de modo adequado, nem mesmo incluídos nos apontamentos formais do circuito superior da economia de cada município, impossibilitando um panorama mais concreto, baseado em dados secundários nos estudos sobre a pesca.

### **2.2.2 O avanço da atividade terciária nas cidades de maré: destaque para o turismo**

A partir das décadas de 1960 e 1970, o turismo ganhou forças no litoral paraense, movido pela procura das praias e o lazer em família longe do cotidiano caótico da capital. Essa característica de sazonalidade é definida por Caletrío (2011) como “turismo de veraneio”, em que o ritmo adquire sentido de acordo com a relação entre o lugar, pois 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).

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.

O setor do turismo é uma das principais atividades que estabelecem uma centralidade nas cidades do litoral. Esse setor exige um tipo de instalação que contemple as necessidades de flexibilização, por isso o Planejamento Urbano revela o projeto que atenda à cidade como esquema prático de circulação (Carlos, 2016), nesse caso, circulação ligada ao lazer.

As ações do Estado reforçam esse processo de diferenciação espacial, pelo fato de implementar investimentos em áreas concentradas e estratégicas. Essa relação entre Estado e espaço faz parte da produção espacial. Carlos (2016) aponta que esse agente é capaz de atuar na cidade através de políticas, criando a infraestrutura necessária para a consolidação de um novo ciclo econômico, ou seja,

redirecionando as políticas urbanas para a construção de um ambiente necessário para que esse capital possa se realizar.

Na verdade, pode-se afirmar que a criação de espaços voltados para o turismo e o lazer ocorre como resultado do avanço da sociedade de consumo, que, em determinado ponto da história, passa a tratar o espaço como um valor de troca. Isso ocorre em uma sociedade em que todos os aspectos da vida cotidiana são influenciados e dominados pela lógica da mercadoria. O turismo e o lazer se inserem nesse contexto histórico como parte do processo de reprodução do capital, e como parte da reprodução do espaço, impulsionada pela expansão do capitalismo. Dessa forma, o turismo transforma o espaço em uma mercadoria a ser apreciada e consumida de maneiras variadas (Carlos, 2016).

Compreende-se que os espaços das cidades do Salgado que têm forte envolvimento com o turismo de veraneio fazem parte desse espaço como mercadoria, conforme analisa Carlos (2016), de modo que o lazer se torna uma condição, meio e produto da reprodução do capital.

Ao analisar o valor do PIB dos municípios das cidades estudadas, a partir da distribuição nas arrecadações em cada setor das atividades, é possível identificar qual seria o destaque econômico em cada um deles, conseqüentemente de importância para as cidades-sedes, disponível nas tabelas de 3 a 6. Importante citar que nas tabelas estão presentes o valor do “PIB total em cada ano” — que se repetem em todas as tabelas — e a “porcentagem de arrecadação” em negrito, de acordo com cada setor.

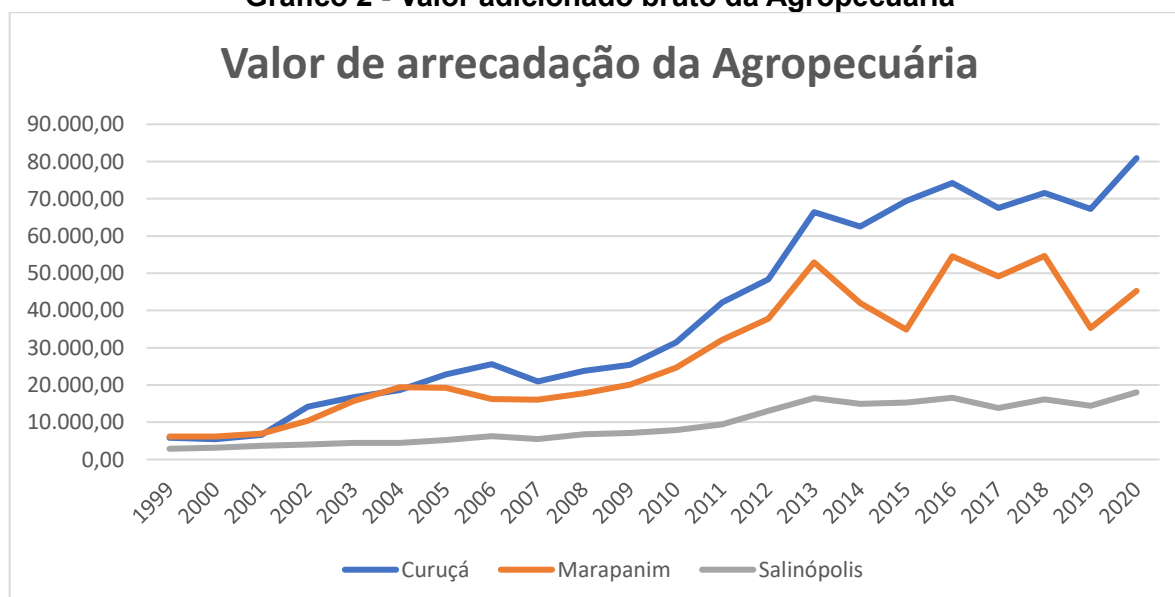
A primeira relação que podemos visualizar é com a agropecuária (Tabela 3 e o Gráfico 1), que apresenta a dinâmica na porcentagem de arrecadação para esse setor.

**Tabela 3 - Porcentagem de arrecadação da Agropecuária**

	<b>Curuçá</b>	<b>Marapanim</b>	<b>Salinópolis</b>
<b>1999</b>	PIB R\$ 26.793,00 <b>21,81%</b>	PIB R\$ 29.754,00 <b>20,68%</b>	PIB R\$ 57.862,00 <b>4,96%</b>
<b>2005</b>	PIB R\$ 64.800,00 <b>35,22%</b>	PIB R\$ 64.126,00 <b>29,98%</b>	PIB R\$ 107.035,00 <b>4,86%</b>
<b>2010</b>	PIB R\$ 129.255,00 <b>11,77%</b>	PIB R\$ 97.857,00 <b>17,09%</b>	PIB R\$ 166.471,00 <b>5,53%</b>
<b>2015</b>	PIB R\$ 234.571,88 <b>29,59%</b>	PIB R\$ 179.078,30 <b>19,48%</b>	PIB R\$ 318.304,24 <b>4,79%</b>
<b>2020</b>	PIB R\$ 319.275,13 <b>25,34%</b>	PIB R\$ 240.131,51 <b>18,86%</b>	PIB R\$ 513.152,63 <b>3,51%</b>

Fonte: IBGE, 2023.

Curuçá e Marapanim apresentam destaque na tendência de participação do setor da agropecuária para o PIB de cada município, com algumas variações durante esses vinte anos, mas sempre à frente de Salinópolis, que manteve a participação nesta categoria sempre abaixo de 6%. Curuçá, atualmente, é o município com maior destaque na agropecuária, com 25,34% de arrecadação. O Gráfico 2 apresenta a trajetória desses valores, seguido por Marapanim; e, por último e distante, está Salinópolis.

**Gráfico 2 - Valor adicionado bruto da Agropecuária**

Fonte: IBGE, 2023.

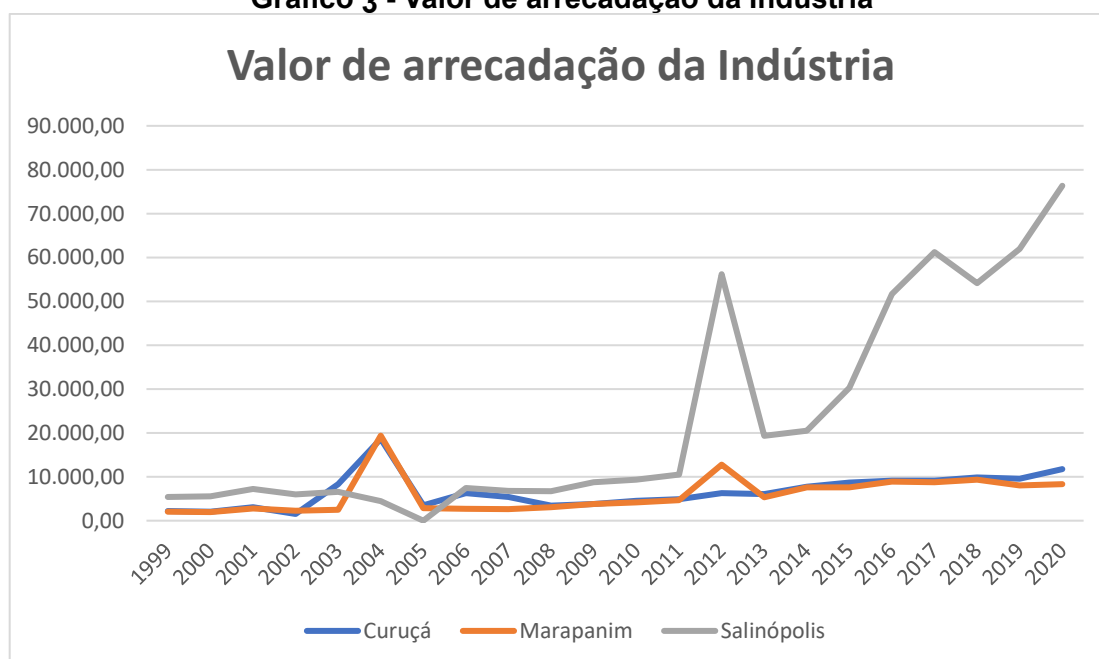
A atividade industrial não possui grande participação no PIB desses pequenos municípios. A Tabela 4 e o Gráfico 3 mostram baixas porcentagens nessa linha econômica, com Salinópolis desde 1999 tendo o maior destaque em comparação às outras duas cidades. Curuçá com o tempo teve uma redução na porcentagem dessa atividade, da mesma forma que Marapanim, como mostraram os dados.

**Tabela 4 - Porcentagem de arrecadação da Indústria**

	<b><i>Curuçá</i></b>	<b><i>Marapanim</i></b>	<b><i>Salinópolis</i></b>
<b>1999</b>	PIB R\$ 26.793,00 <b>8,31%</b>	PIB R\$ 29.754,00 <b>6,94%</b>	PIB R\$ 57.862,00 <b>9,32%</b>
<b>2005</b>	PIB R\$ 64.800,00 <b>5,37%</b>	PIB R\$ 64.126,00 <b>4,45%</b>	PIB R\$ 107.035,00 <b>14,96%</b>
<b>2010</b>	PIB R\$ 129.255,00 <b>3,53%</b>	PIB R\$ 97.857,00 <b>4,26%</b>	PIB R\$ 166.471,00 <b>5,62%</b>
<b>2015</b>	PIB R\$ 234.571,88 <b>3,69%</b>	PIB R\$ 179.078,30 <b>4,25%</b>	PIB R\$ 318.304,24 <b>9,52%</b>
<b>2020</b>	PIB R\$ 319.275,13 <b>3,67%</b>	PIB R\$ 240.131,51 <b>3,46%</b>	PIB R\$ 513.152,63 <b>14,87%</b>

Fonte: IBGE, 2023.

**Gráfico 3 - Valor de arrecadação da Indústria**



Uma característica forte dos pequenos municípios da Amazônia são os altos valores nas arrecadações no setor da administração pública, um cenário comum para as regiões Norte e Nordeste, mostrando maior dependência do serviço público. Essa dependência se intensifica nos municípios dessas regiões que são mais beneficiadas pelas políticas públicas de transferência de renda, em função da baixa dinâmica econômica. Em 2015, 50,4% do total municípios brasileiros tinham como principal atividade econômica o setor de Administração, saúde, educação pública e seguridade social, na composição de seus PIBs (Macedo; Porto, 2017).

A Tabela 5 e o Gráfico 4 apresentam as altas porcentagens desse setor em Curuçá e Marapanim. Em Salinópolis os números também são altos, mas é possível perceber valores maiores para as áreas de serviços, como vistos na Tabela 6.

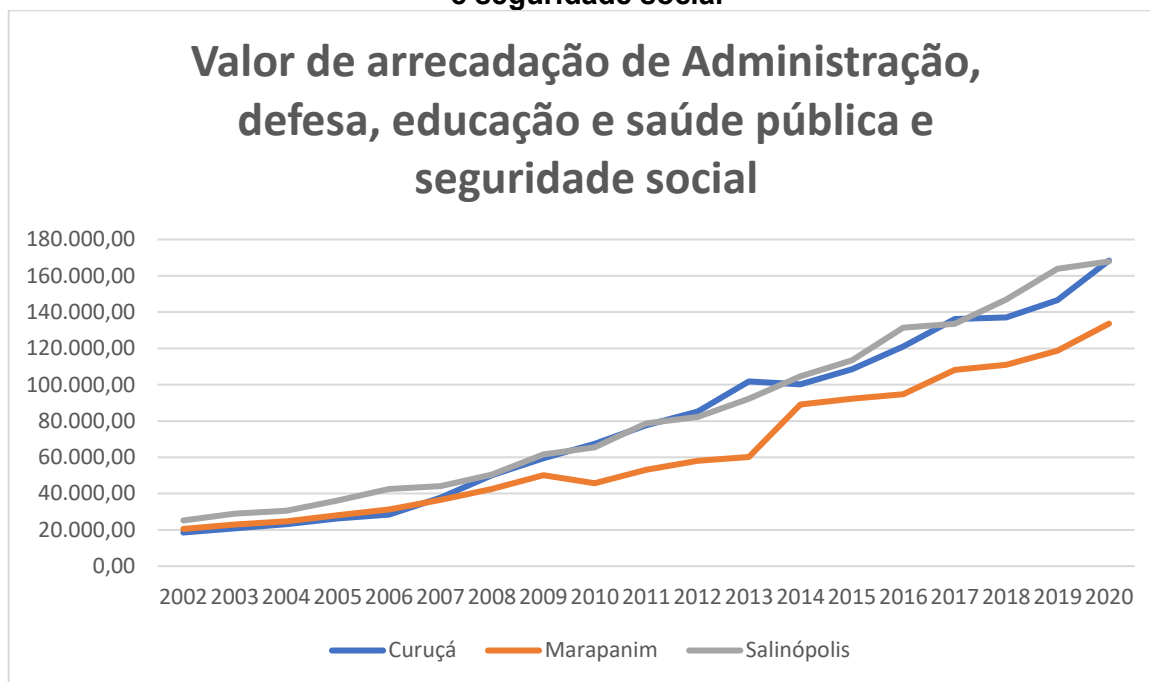
**Tabela 5 - Porcentagem de arrecadação da Administração, defesa, educação e saúde pública e seguridade social<sup>25</sup>**

	<i><b>Curuçá</b></i>	<i><b>Marapanim</b></i>	<i><b>Salinópolis</b></i>
<b>2005</b>	PIB R\$ 64.800,00 <b>40,54%</b>	PIB R\$ 64.126,00 <b>43,77%</b>	PIB R\$107.035,00 <b>33,84%</b>
<b>2010</b>	PIB R\$ 129.255,00 <b>52,18%</b>	PIB R\$ 97.857,00 <b>46,73%</b>	PIB R\$ 166.471,00 <b>39,29%</b>
<b>2015</b>	PIB R\$ 234.571,88 <b>46,25%</b>	PIB R\$ 179.078,30 <b>51,54%</b>	PIB R\$ 318.304,24 <b>35,65%</b>
<b>2020</b>	PIB R\$ 319.275,13 <b>52,75%</b>	PIB R\$ 240.131,51 <b>55,65%</b>	PIB R\$ 513.152,63 <b>32,71%</b>

Fonte: IBGE, 2023.

<sup>25</sup> A separação entre a Administração Pública e os Serviços só ocorreu em 2003, por isso não aparecem os dados de 1999.

**Gráfico 4 - Valor de arrecadação da Administração, defesa, educação e saúde pública e seguridade social**



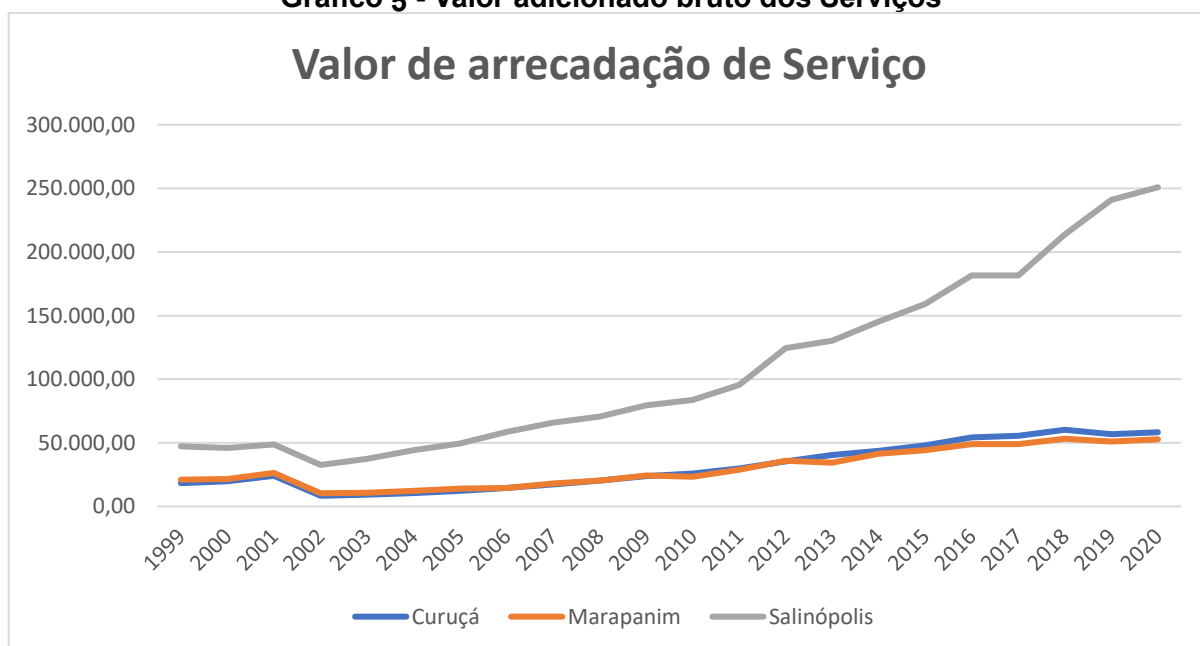
Um elemento notável dessa comparação econômica é a diferença na arrecadação do setor de serviços, em que Salinópolis se mantém à frente dos outros dois municípios, representando o potencial das atividades de comércio e serviço, o que se reflete na dinâmica econômica da cidade, como consequência da atividade turística.

É importante destacar que a separação entre Serviços e a Administração Pública ocorreu em 2003. Antes desse período, a arrecadação estava fundida, por isso os valores de 2005, na Tabela 6 e no Gráfico 5, aparecem com uma diminuição abrupta, pois até então eles eram parecidos em questão de porcentagem. A partir de 2005, é notável uma baixa nesse setor, principalmente para Curuçá e Marapanim, não tendo valores acima de 50%, enquanto Salinópolis ainda possui porcentagens próximas de 50%.

**Tabela 6 - Porcentagem de arrecadação dos Serviços**

	<i><b>Curuçá</b></i>	<i><b>Marapanim</b></i>	<i><b>Salinópolis</b></i>
<b>1999</b>	PIB R\$ 26.793,00 <b>68,31%</b>	PIB R\$ 29.754,00 <b>70,95%</b>	PIB R\$ 57.862,00 <b>81,42%</b>
<b>2005</b>	PIB R\$ 64.800,00 <b>18,85%</b>	PIB R\$ 64.126,00 <b>21,77%</b>	PIB R\$ 107.035,00 <b>46,33%</b>
<b>2010</b>	PIB R\$ 129.255,00 <b>19,98%</b>	PIB R\$ 97.857,00 <b>23,81%</b>	PIB R\$ 166.471,00 <b>50,33%</b>
<b>2015</b>	PIB R\$ 234.571,88 <b>20,46%</b>	PIB R\$ 179.078,30 <b>24,71%</b>	PIB R\$ 318.304,24 <b>40,02%</b>
<b>2020</b>	PIB R\$ 319.275,13 <b>18,22%</b>	PIB R\$ 240.131,51 <b>22,01%</b>	PIB R\$ 513.152,63 <b>48,89%</b>

Fonte: IBGE, 2023.

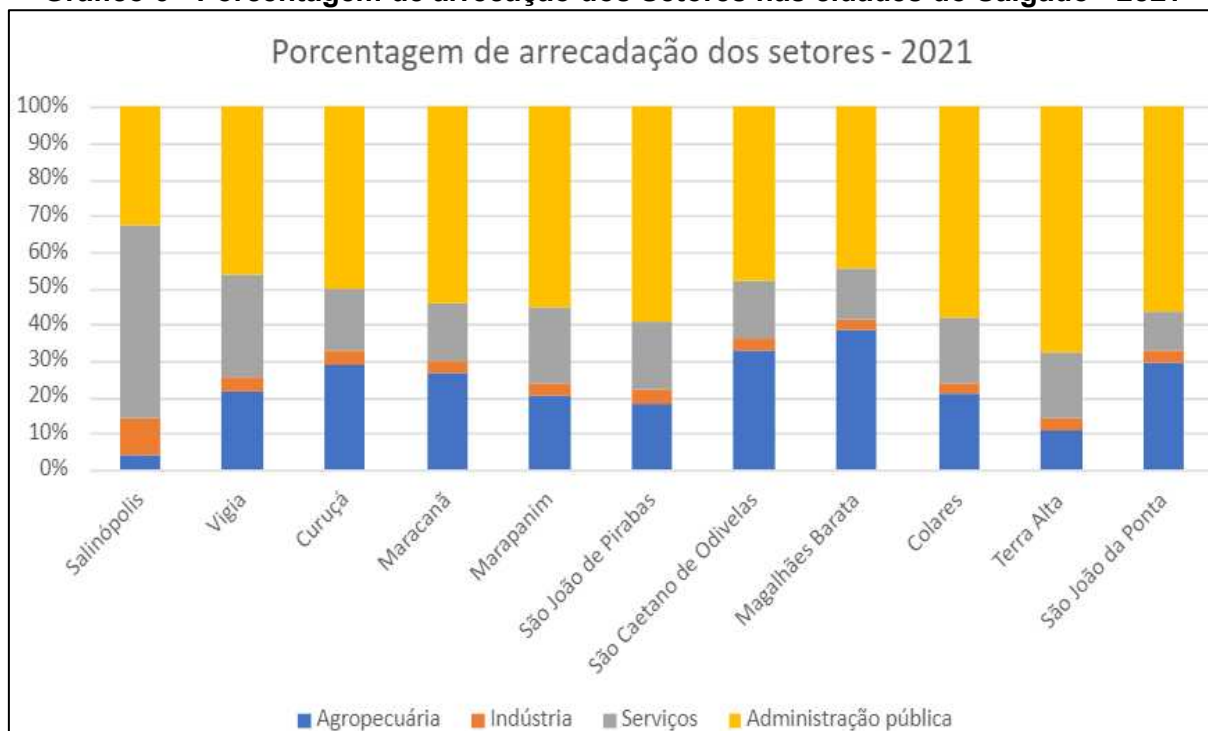
**Gráfico 5 - Valor adicionado bruto dos Serviços**

Fonte: IBGE, 2023.

Macedo e Porto (2017) relatam que os municípios de médio e grande porte têm densidade populacional suficiente para atrair investimentos e oferecer serviços mais sofisticados, dependendo de economias de aglomeração e urbanização. Por isso, as cidades de médio porte e as grandes apresentam maior participação do setor terciário, como comércio e serviços. Em números econômicos, Salinópolis se aproxima da dinâmica de uma cidade de médio porte, pela concentração de atividades desse terciário, que resulta da concentração de estruturas urbanas.

Gráfico 6, a seguir, apresenta os valores de arrecadação para cada setor da economia de todos os onze pequenos municípios do Salgado, em 2021, para termos um panorama geral desse aspecto econômico.

**Gráfico 6 - Porcentagem de arrecadação dos Setores nas cidades do Salgado - 2021**



Fonte: Santos e Costa (2024).

É possível notar a predominância acima de aproximadamente 50% do setor da administração pública na arrecadação da maioria dos municípios. Isso reforça a ideia de que o serviço público tem um peso maior no PIB dos municípios com menor população e que apresentam uma capacidade de arrecadação mais limitada, o que os torna dependentes dos repasses de fundos públicos (Macedo; Porto, 2017).

Os municípios de menor porte costumam apresentar uma carência de atividades que impulsionem suas economias locais, tanto para o mercado interno (regional ou nacional) quanto para o mercado externo. Essas localidades têm uma base produtiva pouco diversificada, em que o comércio, os serviços e até a pequena indústria dependem fortemente das atividades rurais, além de serem sustentados pela renda do setor público e pelas transferências governamentais (Macedo; Porto, 2017, p. 62).

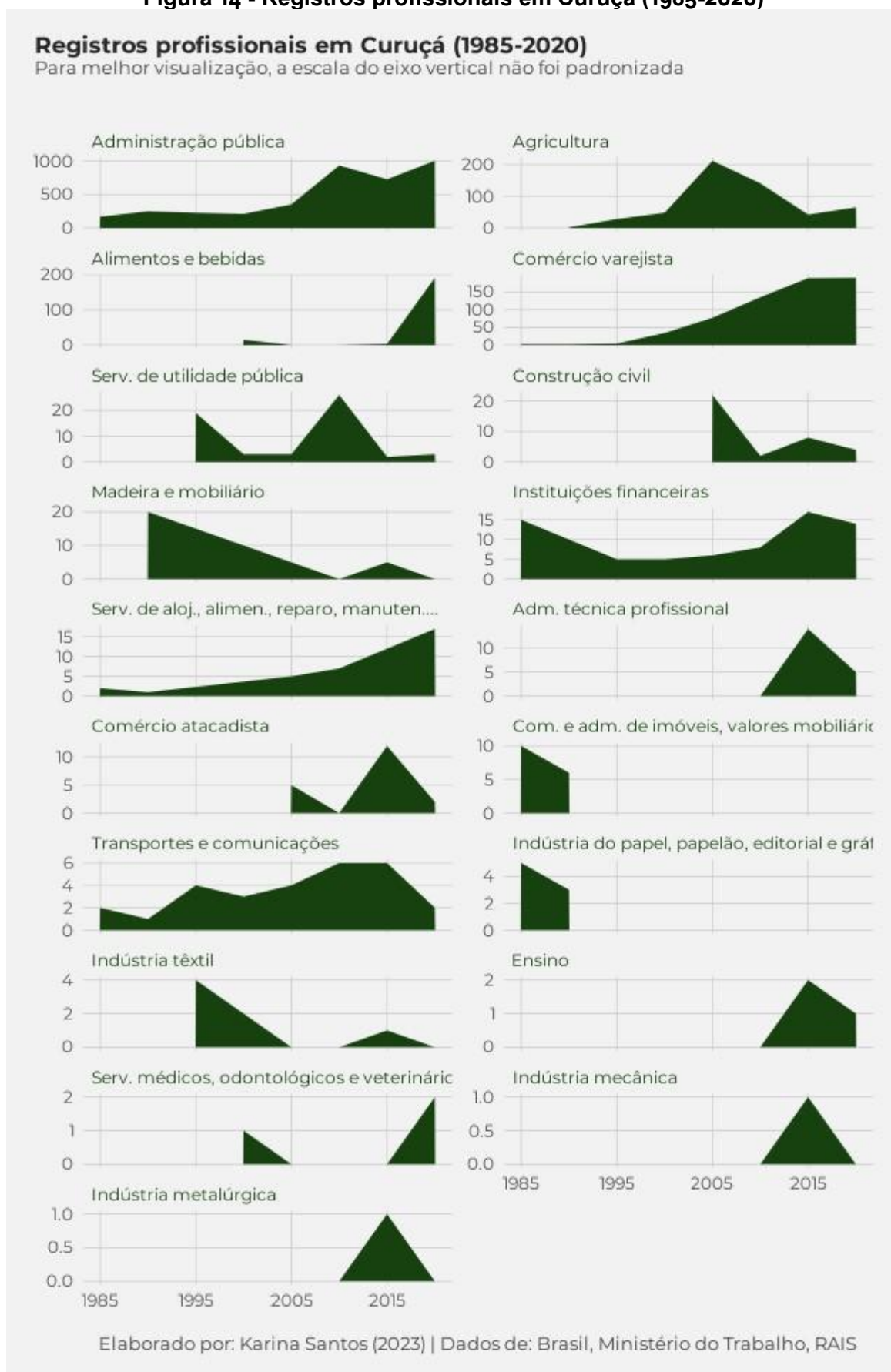
Essas porcentagens dos setores do PIB são uma parcela importante para indicar a trajetória econômica desses municípios/dessas cidades. É importante reforçar que a pesca artesanal e a agricultura não deixaram de existir, e nem temos

como comprovar que sua produção diminuiu, isto é, apenas um apontamento de que houve mudanças nos destaques econômicos dessas cidades de maré ao longo do tempo, e que o terceiro setor da economia (serviço e administração pública) foram ganhando destaque de acordo com o fortalecimento da dinâmica urbana, e que o turismo foi essencial para esse fator.

Porém, apenas a análise do PIB não é o suficiente, pois a divisão na arrecadação para cada município aparece a partir de 1999 nas pesquisas do IBGE, tendo um longo período antes disso, que não conseguimos analisar, apenas nas descrições e pesquisas de autores. Outro elemento que nos possibilita acompanhar a tendência econômica de cada município são os registros profissionais, que indicam em quais setores a mão de obra se concentra. Esse é um indicador do emprego nas cidades-sedes destes municípios.

Para acompanhar o volume de empregos formais, aqueles com carteira assinada, levantamos os dados da RAIS (Relação Anual de Informações Sociais) que discriminam as informações por cada setor. A Figura 14 apresenta a variação de mão de obra em Curuçá, entre 1985 e 2020. Os destaques são para o comércio varejista, administração pública, agricultura e alimentos e bebidas. É possível notar a ênfase de mão de obra formal empregada na área de administração pública, alimentos e bebidas, agricultura e comércio varejista, dados que se correlacionam com a porcentagem das arrecadações do PIB se compararmos os setores de destaque.

**Figura 14 - Registros profissionais em Curuçá (1985-2020)**

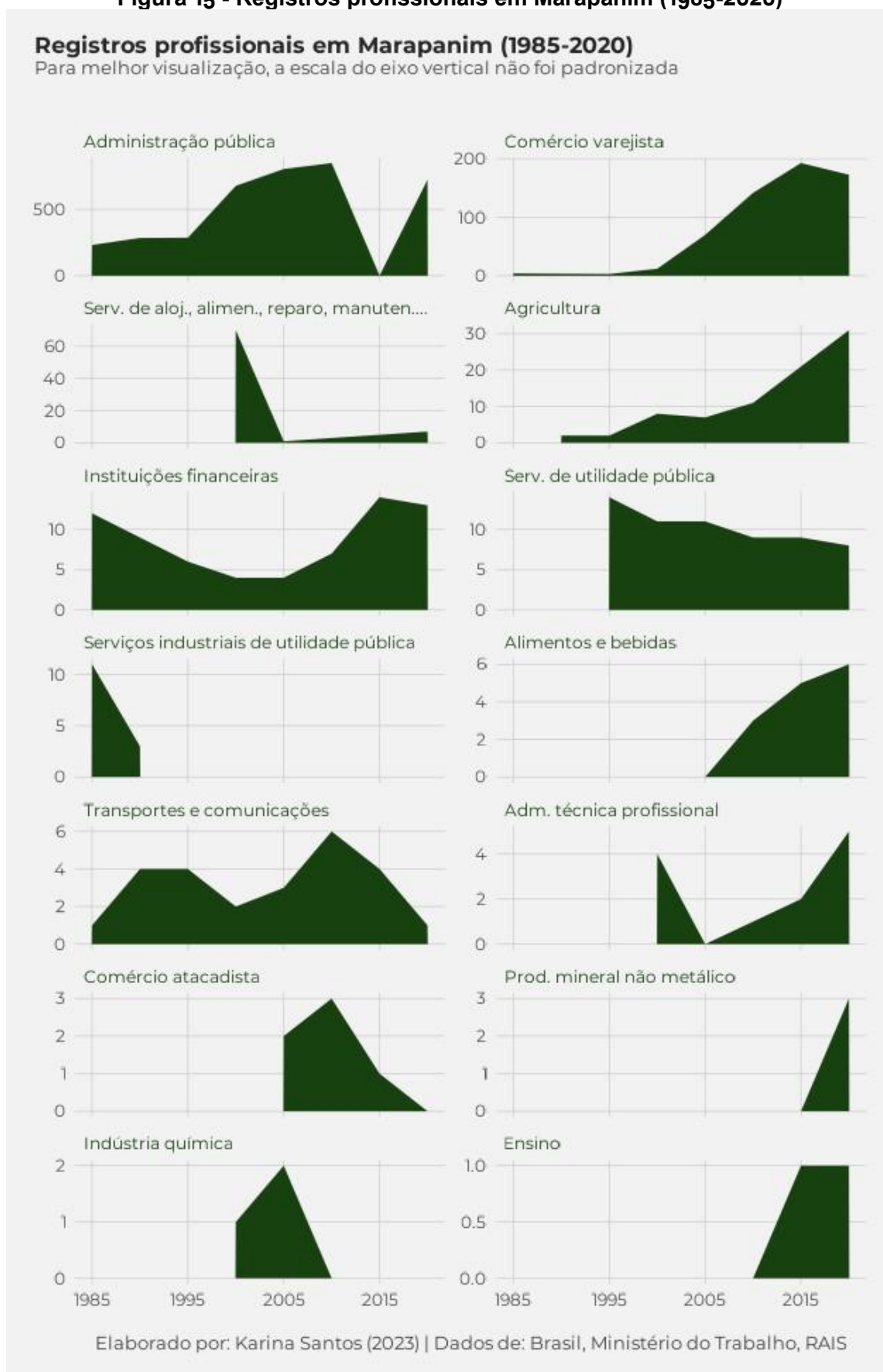


Fonte: RAIS, 2022.

A Figura 15 apresenta o mesmo levantamento em Marapanim. É perceptível o destaque na administração pública, que desponta na frente com relação à mão de obra formal, compatível com os 55% em arrecadação no PIB no serviço público. A agricultura também representa um aumento, demonstrando os indícios da regularização nesse primeiro setor. O comércio varejista também tem uma participação relevante, demonstrando a força do comércio local de Marapanim, entre outras áreas e categorias que pertencem ao terceiro setor da economia.

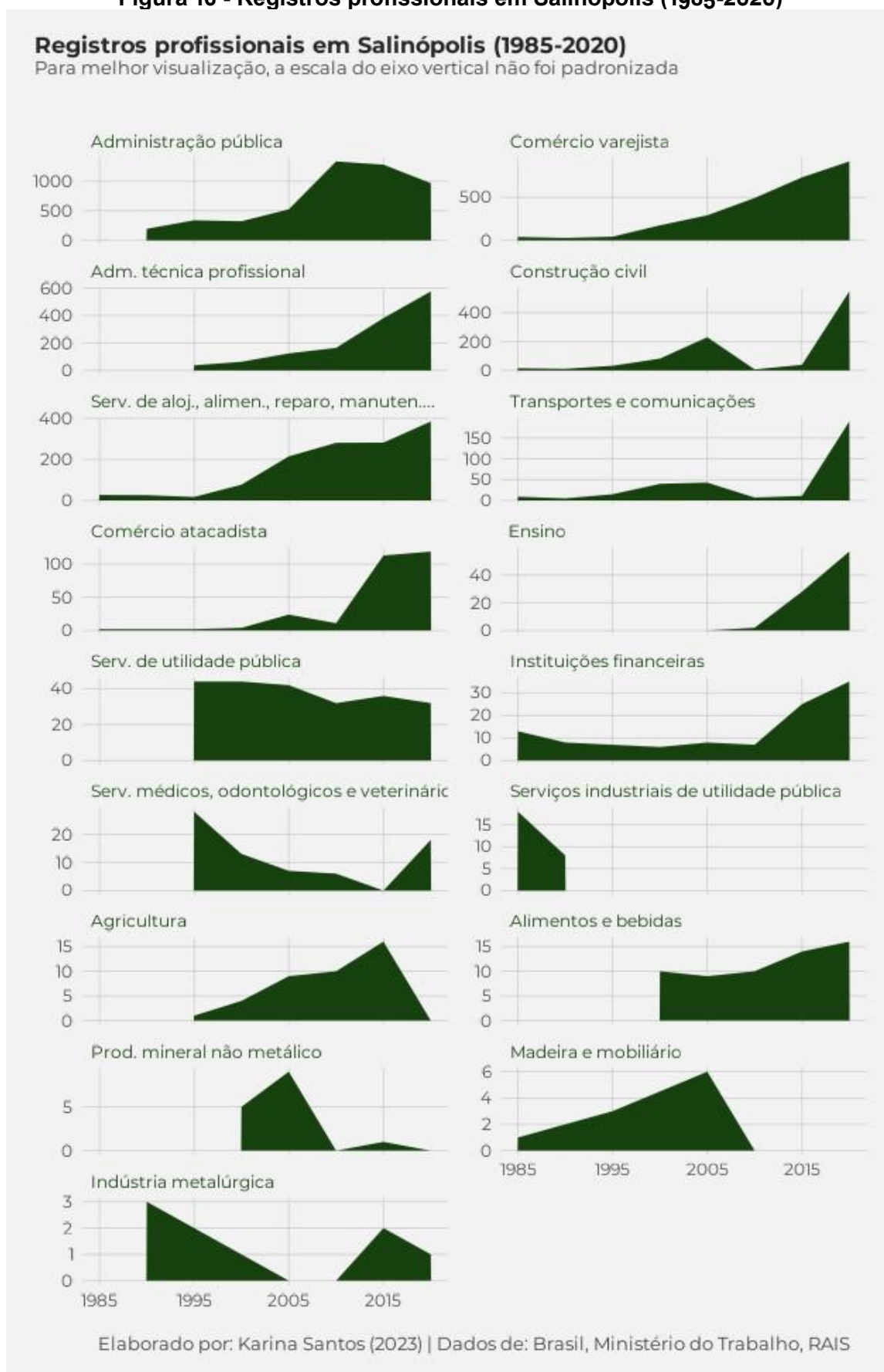
A Figura 16 apresenta o mesmo levantamento para Salinópolis. Percebe-se a ênfase em vários cargos, fator que demonstra um maior dinamismo para a cidade-sede, em comparação com Curuçá e Marapanim. Atividades como o comércio varejista, transporte e comunicação, serviços de alojamento, alimentação e reparação, administração pública, construção civil, comércio atacadista e administração técnica profissional têm potencial de agregar mão de obra formal, principalmente em setores envolvidos diretamente com o turismo, reforçando a prerrogativa de que a concentração na urbanização acarreta dinamismo no terceiro setor da economia. De acordo com a RAIS (2023), a construção civil entre 2015 e 2019 teve um aumento de 1.200% no número de trabalhadores registrados em Salinópolis.

**Figura 15 - Registros profissionais em Marapanim (1985-2020)**



Fonte: RAIS, 2022.

**Figura 16 - Registros profissionais em Salinópolis (1985-2020)**

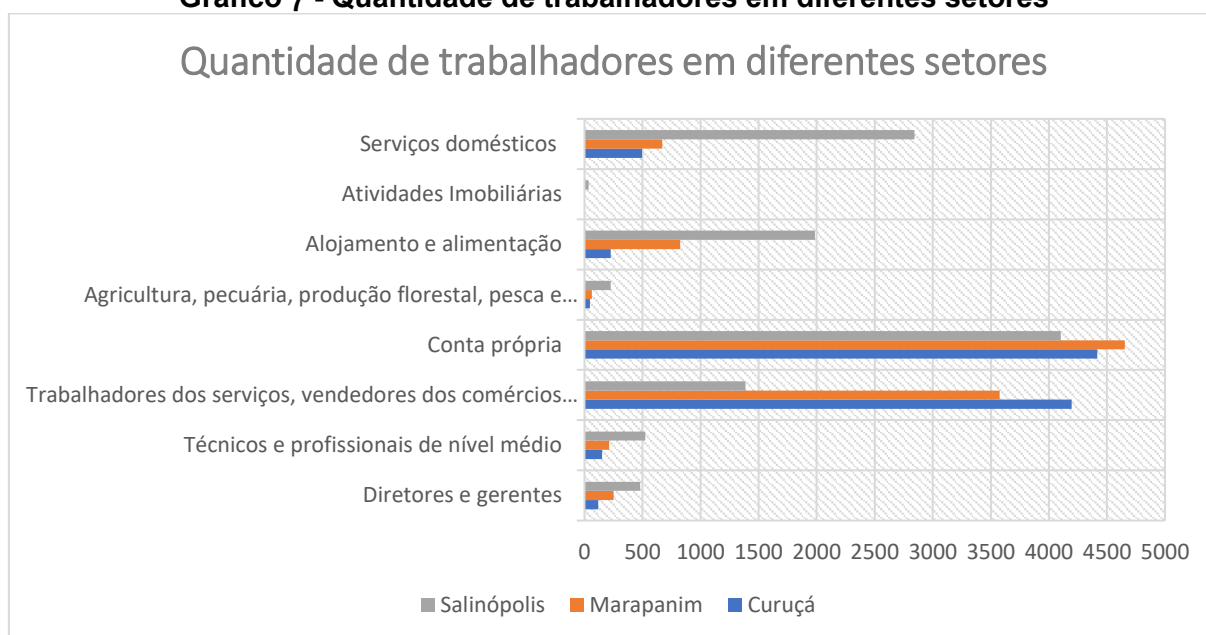


Fonte: RAIS, 2022.

Mesmo que esses dados só apresentem a quantidade de mão de obra formal registrada em carteira, é notável a existência das atividades informais nas cidades que possuem papel de grande importância na dinâmica econômica, e para a população local, pois aqueles indivíduos que não encontram trabalho no setor moderno procuram o circuito inferior como uma forma de refúgio dentro da economia urbana (Santos, 2003).

O Gráfico 7 apresenta essa relação da quantidade de mão de obra, em setores formais e informais, que possivelmente estão ligadas a esse ramo, segundo os dados do censo de 2010<sup>26</sup>, onde é possível notar, por exemplo, o destaque de Salinópolis na área de alojamento e alimentação, nos serviços domésticos, entre outros. Marapanim apresenta maior quantidade de mão de obra no setor de autônomo, conta própria, seguido por Curuçá e Salinópolis, respectivamente.

**Gráfico 7 - Quantidade de trabalhadores em diferentes setores**



Fonte: IBGE, 2010.

Em dados mais atualizados, o IBGE (2022) lançou a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0), que é um dado mais amplo e serve para classificar por seção, divisão, grupo e classe de atividades. O CNAE não especifica diretamente se a mão de obra é formal ou informal, pois depende da fonte e da

<sup>26</sup> Na falta dos dados de 2022, utilizaram-se os de 2010, por serem bem detalhados e por representarem as dinâmicas que apontamos na pesquisa. Porém, cabe observar que podem ter tido alterações após 14 anos.

metodologia utilizada na coleta dos dados <sup>27</sup>, diferente do levantamento da RAIS sobre mão de obra formal, mostrados nas Figuras 14, 15 e 16.

A Tabela 7 e o Gráfico 8 trazem esse panorama. O município de Curuçá apresenta destaque na quantidade de mão de obra: “Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura”, “Educação”, “Saúde humana e serviços sociais”. Salinópolis dispara na comparação com os outros municípios em: “Construção”, “Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas”, “Transporte, armazenagem e correio”, “Alojamento e alimentação”, “Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados”, “Atividades imobiliárias”, “Atividades profissionais, científicas e técnicas”, “Atividades administrativas e serviços complementares”, “Artes, cultura, esporte e recreação”, “Outras atividades de serviços”. Nessa relação, Marapanim só fica na frente em “Administração pública, defesa e seguridade social”.

**Tabela 7 - Pessoal Ocupado de Acordo com a Atividade Econômica - 2022<sup>28</sup>**

<b>Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE)</b>	<b>Curuçá</b>	<b>Marapanim</b>	<b>Salinópolis</b>
<b>Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura</b>	65	11	19
<b>Construção</b>	21	8	376
<b>Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas</b>	484	294	1064
<b>Transporte, armazenagem e correio</b>	30	7	165
<b>Alojamento e alimentação</b>	14	20	813
<b>Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados</b>	0	0	23
<b>Atividades imobiliárias</b>	0	0	158
<b>Atividades profissionais, científicas e técnicas</b>	19	5	63

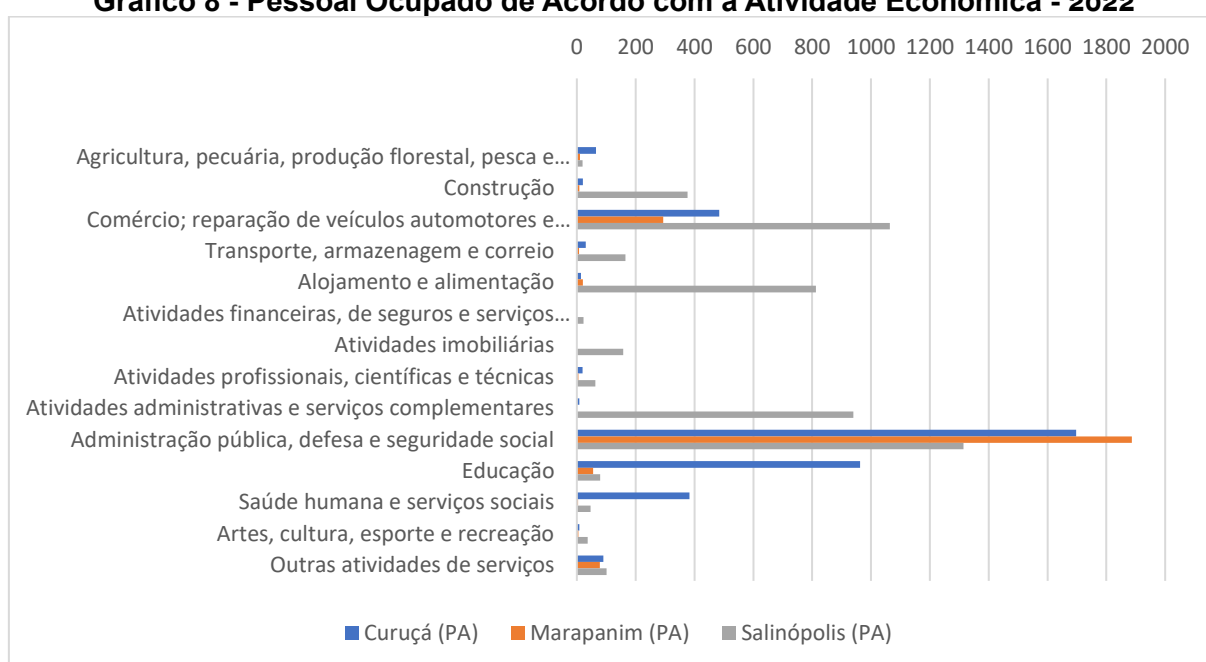
<sup>27</sup> Algumas fontes usadas para o levantamento do CNAE são a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), o Cadastro Central de Empresas (Cempre) e a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED).

<sup>28</sup> Tabela 9418 - Empresas e outras organizações, pessoal ocupado total, pessoal ocupado assalariado, salários e outras remunerações, por seção, divisão, grupo e classe da classificação de atividades (CNAE 2.0). Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/9418#/n6/1502905,1504406,1506203/v/707/p/all/c12762/116830,116880,116910,117296,117307,117329,117363,117484,117543,117555,117608,117666,117673,117714,117774,117788,117810,117838,117861,117888,117892,117897/l/v,p+t,c12762/resultado>. Acesso em: 17 out. 2024.

<b>Atividades administrativas e serviços complementares</b>	8	0	940
<b>Administração pública, defesa e seguridade social</b>	1697	1887	1314
<b>Educação</b>	963	55	79
<b>Saúde humana e serviços sociais</b>	383	4	47
<b>Artes, cultura, esporte e recreação</b>	9	5	37
<b>Outras atividades de serviços</b>	90	78	101

Fonte: IBGE (2022).

**Gráfico 8 - Pessoal Ocupado de Acordo com a Atividade Econômica - 2022**



Fonte: IBGE (2022).

A dinâmica econômica do Salgado Paraense é regida pela pesca, produção agrícola e, principalmente, pelo turismo, apesar de 64% do emprego formal de a microrregião estar localizado no setor público (RAIS, 2021), como muitos dos pequenos municípios do País. Por apresentar aspectos naturais favoráveis a essa atividade, a região é atração para o lazer, principalmente, nas altas temporadas. Um público majoritário desse turismo de veraneio são os moradores da Região Metropolitana de Belém (RMB).

Sobre a importância do trabalho autônomo, Furtado (1984) comenta que essa categoria faz parte do cotidiano das pequenas cidades do Salgado, um trabalho cujo exercício não contém as implicações do trabalho assalariado efetivo e no qual o

controle dos meios de produção não é exterior ao indivíduo, como os segmentos dos pescadores, seja como o proprietário ou parceiro de pesca.

O mercado informal representa um papel crucial na dinâmica econômica urbana, ao possibilitar oportunidades de emprego para aqueles que não estão inseridos na formalidade. Além disso, também contribui para o acesso a mercadorias diversas e mais acessíveis economicamente para as classes menos favorecidas. O circuito inferior é composto por atividades em pequena escala e desenvolvidas principalmente pela população pobre, e, ao contrário do “circuito superior, o inferior é bem sedimentado e goza de relações privilegiadas com a região” (Santos, 2003, p. 126).

Os dados do PIB e da relação de mão de obra em cada setor da economia reforçam as mudanças nos padrões das atividades econômicas. O turismo foi um impulsionador principal desse processo, mas as dinâmicas dessa atividade ocorrem de modo distinto em cada um desses três municípios/cidades. O Ministério do Turismo – MTur elaborou um estudo de categorização desta atividade em que as cidades são representadas em categorias de A (onde se encontram todas as capitais) até a E (aquelas cidades que possuem 0 nas cinco variáveis)<sup>29</sup>. A partir dos critérios como “quantidade de emprego”, “quantidade de estabelecimento”, “quantidade de visitas internacionais”, “quantidade de visitas nacionais” e “arrecadação”, Salinópolis ficou com categoria B, Marapanim C e Curuçá D, como mostra a Tabela 8.

**Tabela 8 - Categorização dos Municípios Turísticos – 2019**

Item	Curuçá	Marapanim	Salinópolis
<b>Região turística</b>	Amazônia Atlântica Guamá	Amazônia Atlântica Guamá	Amazônia Atlântica Caeté
<b>Categoria</b>	D	C	B
<b>Quant. de emprego</b>	0	0	154
<b>Quant. de estabelecimento</b>	0	0	14
<b>Quant. de visitas estimadas internacional</b>	272	182	2.675
<b>Quant. de visitas estimadas nacional</b>	22.530	63.263	199.316
<b>Arrecadação</b>	-	-	R\$ 965.402,00

<sup>29</sup> O município classificado como "E" que deseja mudar para a categoria "D" precisa focar na formalização de seus meios de hospedagem e no aumento do fluxo de turistas. Isso garantirá que seus dados não apareçam zerados nas pesquisas utilizadas para a Categorização, permitindo que sua classificação seja atualizada para "D" (Ministério do Turismo, 2019).

Fonte: Ministério do Turismo (Brasil, 2019).

Salinópolis apresentou dados significativos para se destacar como uma cidade de categoria B para o turismo; Marapanim ficou em destaque com categoria C na frente de Curuçá por conta da quantidade de visitas nacionais estimadas. É importante frisar que esses dados apresentados e categorizados pelo Ministério do Turismo não correspondem fielmente às quantidades reais de cada elemento. O estudo foi baseado nos dados que são repassados pelos órgãos gestores municipais que realizam esse controle.

Porém, apesar do destaque na categorização do turismo, por meio dos trabalhos de campo, foi possível perceber que o turismo de veraneio não conseguiu estruturar uma rede econômica em Salinópolis que beneficiasse a população local, os artesãos, os comerciantes de forma constante, durante todo o ano, sendo apenas refém da sazonalidade dos turistas. A rentabilidade econômica se concentra com os grandes empresários e com as grandes redes de hotelaria, e a geração de empregos ligada ao turismo se resume à construção civil ou na informalidade do subemprego.

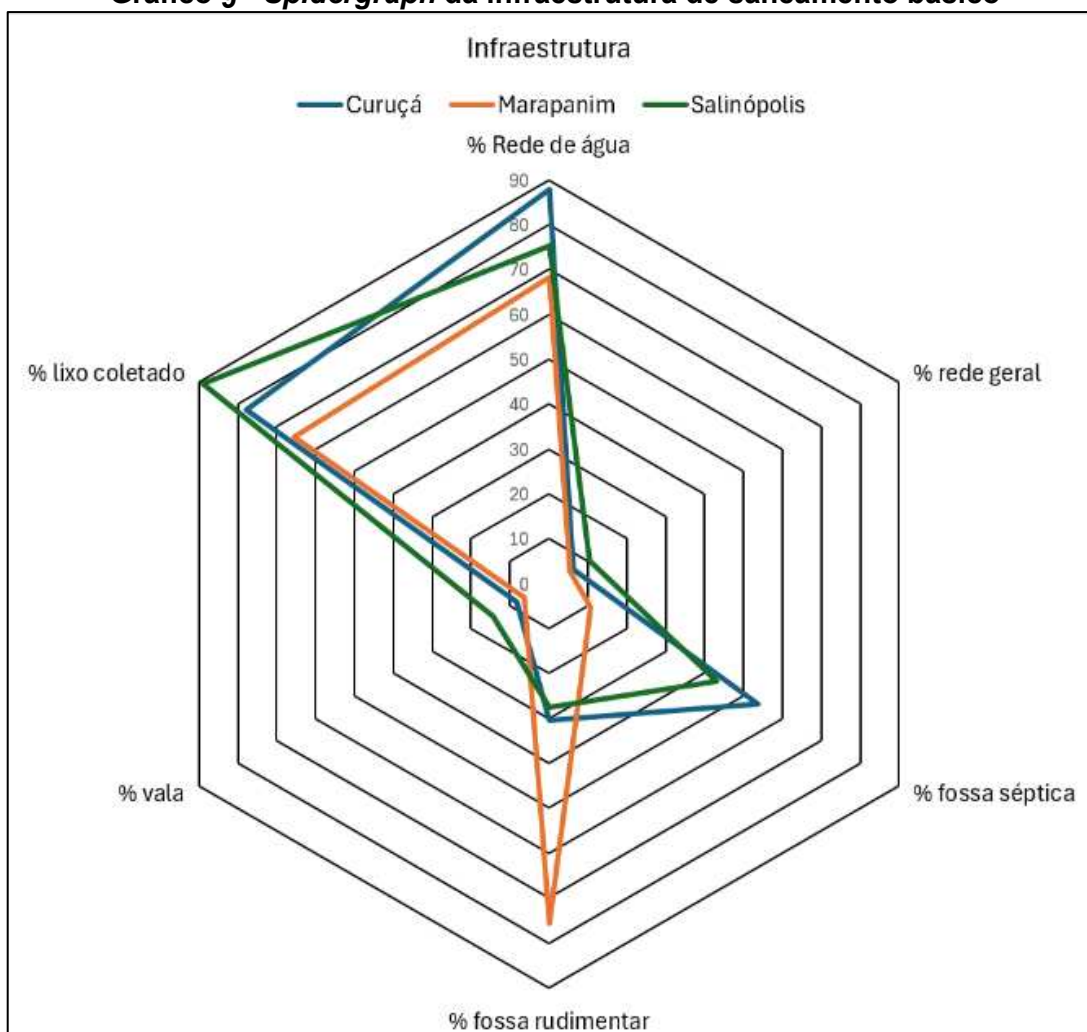
Outra forma de fazer a comparação entre as três cidades e analisar as infraestruturas que são importantes para o turismo, foi baseada em quatro tipos diferentes de dados: infraestrutura geral e atividades para o turismo. A Tabela 9 e o Gráfico 9 a seguir apontam dados acerca da infraestrutura geral de cada cidade, que foram coletados a partir do último Censo (IBGE, 2022). Ao analisar os dados, no panorama geral, Marapanim é a cidade com os piores índices nesses quesitos de saneamento básico, elemento este que pode tornar a cidade mais atrativa para o turismo ou não.

**Tabela 9 - Infraestrutura de saneamento básico**

	<b>Curuçá</b>	<b>Marapanim</b>	<b>Salinópolis</b>
<b>Abastecimento de água</b>	87,77%	68,34%	75,17%
<b>Lixo coletado</b>	77,65%	65,52%	88,88%
<b>Fossa séptica</b>	53,68%	10,59%	43,21%
<b>Fossa rudimentar</b>	30,31%	75,52%	27,40%
<b>Rede geral de esgoto</b>	6,17%	5,51%	10,39%
<b>Vala</b>	8,26%	6,34%	14,52%

Fonte: IBGE (2022)<sup>30</sup>.

**Gráfico 9 - Spidergraph da infraestrutura de saneamento básico**



Fonte: IBGE (2022).

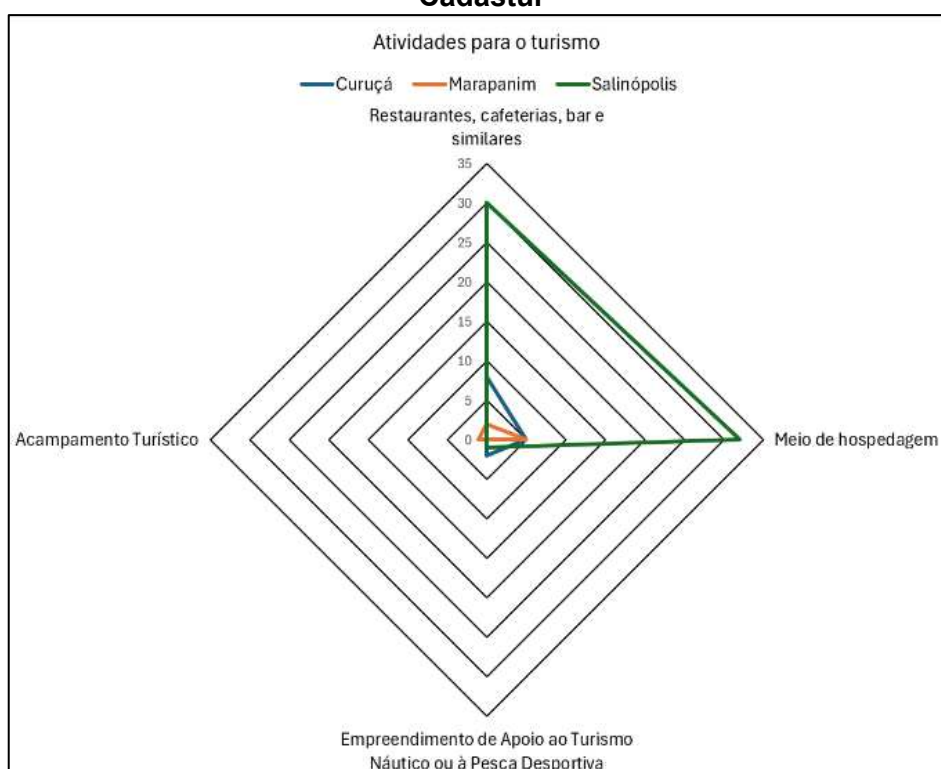
O segundo dado apresenta o levantamento realizado no site do Cadastur (Brasil, 2024), sobre as atividades que estão disponíveis para o turismo em cada cidade, Tabela 10 e Gráfico 10. O destaque de restaurantes e dos meios de hospedagem estão concentradas em Salinópolis, enquanto Curuçá apresenta mais Empreendimentos de Apoio ao Turismo Náutico ou à Pesca Desportiva, e Marapanim sendo o único que possui acampamento turístico cadastrado.

<sup>30</sup> Tabela 6805 - Domicílios particulares permanentes ocupados, por tipo de esgotamento sanitário Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6805>. Acesso em: 29 fev. 2024.

Tabela 10 - Atividades disponíveis para o turismo segundo o Cadastur

	<i>Curuçá</i>	<i>Marapanim</i>	<i>Salinópolis</i>
<b><i>Restaurantes, cafeterias, bar e similares</i></b>	8	2	30
<b><i>Meios de hospedagens</i></b>	5	5	32
<b><i>Empreendimentos de Apoio ao Turismo Náutico ou à Pesca Desportiva</i></b>	2	0	1
<b><i>Acampamento Turístico</i></b>	0	1	0

Fonte: Brasil (2024).

Gráfico 10 - *Spidergraph* das atividades disponíveis para o turismo segundo o Cadastur

Fonte: Brasil (2024).

Também é importante frisar que esses dados mostram um panorama apenas dos empreendimentos que foram cadastrados no site. Não podemos resumir a dinâmica turística dessas cidades apenas por meio desses números, mas conseguimos perceber o quanto cada cidade se conecta com os órgãos reguladores do turismo e, dentro dessa perspectiva, Salinópolis representa com maior ênfase essa participação.

Todo esse processo de categorização e trajetória econômica nos permite pensar a produção, as condições e as consequências diversas da política econômica da cidade, identificando os fatores estratégicos dessa dinâmica. Isso possibilita uma compreensão mais clara do papel que cada agente ou grupo de agentes, bem como suas ações, desempenham no processo de desenvolvimento urbano em diferentes momentos históricos (Santos, 2012).

A economia política da cidade refere-se à maneira como ela se estrutura em relação à produção, e como os diferentes aspectos da vida urbana se posicionam ao longo do tempo (Santos, 2012). A rede econômica criada pelo turismo nessas cidades teve seu desenvolvimento de modo sazonal, movida pelos meses em que o veraneio era mais forte, geralmente em julho, dezembro e janeiro, que coincidem com férias escolares. Essa dinâmica influencia os rendimentos econômicos de hotéis, restaurantes e comércio local, em geral tendo suas rendas alavancadas por conta desses períodos movimentados, em que os turistas estão nas cidades.

Porém, apesar de possuírem as mesmas características de turismo, a dinâmica dessa atividade ocorre de forma distinta em cada uma delas, e, como pudemos perceber, é Salinópolis que possui maior destaque no turismo de veraneio. Esse processo fez parte do desenvolvimento da vida urbana e do crescimento do tecido das cidades, de acordo com cada organização interna nesses centros, modificando-as de modo diferenciado. O próximo capítulo vai apresentar essas mudanças no crescimento urbano de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, em função do turismo de veraneio, discutindo outro elemento importante que caracteriza a atividade turística: as casas de segundas residências.

**3 CAPÍTULO - A INTERFERÊNCIA  
DO TURISMO NOS VETORES DE  
CRESCIMENTO DAS CIDADES DE  
MARÉ**

---

Este terceiro capítulo tem como objetivo responder à seguinte pergunta: A atividade turística tem influenciado a estruturação dos vetores de crescimento das cidades do Salgado? Está organizado em dois tópicos: o primeiro detalha a organização espacial das três cidades estudadas, Curuçá, Marapanim e Salinópolis, e o segundo traz análise dos vetores de crescimento dessas três cidades, a partir do turismo, fazendo a comparação entre elas, para identificar as mudanças e as diferenças existentes em cada uma delas.

Considerando a questão apresentada, a hipótese é de que crescimento urbano das cidades de Curuçá, Marapanim e Salinópolis ocorreu, principalmente, a partir da década de 1960 e 1970. A terceira fase de organização territorial, a rodoviária (Rocha; Soares; Moraes, 2019), influenciou no crescimento e expansão do tecido urbano dessas cidades, motivado por diversos fatores.

Em Salinópolis, Brito (2004) identifica seis fatores que contribuíram para a aceleração da expansão urbana da cidade: o aumento do fluxo de veranistas; a doação de terras públicas pelo governador Alacid Nunes<sup>31</sup>; a construção da segunda residência oficial do governador do estado do Pará; o investimento em infraestrutura, pelo Estado, marcado pelas rodovias; o aumento das segundas residências; e o projeto AGRISAL<sup>32</sup>. Para as duas outras cidades, Marapanim e Curuçá, análises dessa natureza ainda não foram construídas. Entretanto, observa-se que esses fatores tiveram papel importante para a (re)organização socioespacial do município de Salinópolis, processo que não ocorreu da mesma forma em Curuçá e Marapanim, resultando na diferenciação entre as cidades. De modo geral, o crescimento urbano das cidades de maré tem acontecido de forma diferente, reforçando suas singularidades.

Nesse sentido, afirmamos que a atividade do turismo trouxe importante dinâmica econômica e mudanças estruturais nas cidades; também imprimiu uma diferenciação espacial durante esse processo. Diferentemente da atividade da pesca e da agricultura, as estruturas do turismo se tornaram um fator segregador dentro do espaço urbano das cidades. Outro processo que vem ocorrendo, além do impacto social, são as interferências do turismo no ambiente costeiro destas cidades.

Articulações regionais, a partir do turismo de veraneio e da pesca artesanal, se destacam nessas cidades como parte das suas singularidades econômicas, mesmo

---

<sup>31</sup> Governou no período de 1966 a 1971.

<sup>32</sup> Agroindustrial de Salinópolis S/A.

existindo diferenças entre elas. Esses pequenos centros urbanos têm um papel muito importante na dinâmica regional: reforçam as interações com a Região Metropolitana de Belém (RMB), a partir da atividade turística, e abastecem o mercado regional com pescado e frutos do mar. O processo de dispersão metropolitana tem fortalecido ainda mais a conexão desses centros com o mercado global, principalmente em relação a Salinópolis, na qual a dinâmica da reprodução do capital imobiliário e hoteleiro tem ocupado, progressivamente, os espaços que antes simbolizavam o valor de uso, mas que hoje fazem parte da representação do valor de troca.

### **Metodologia**

Para a construção deste terceiro capítulo, foram analisadas variáveis que pudessem explicar a expansão do tecido urbano das cidades, como os incentivos do Estado e a concentração de segunda residência. Além do detalhamento da organização espacial desses centros, foram gerados três tipos de mapeamento: do crescimento da área urbana (1984 a 2022); da densidade de crescimento da área urbana (1984 a 2022); e de porcentagem de domicílios de uso ocasional (2010), sendo que os dados referentes ao Censo de 2022 ainda não haviam sido disponibilizados, na ocasião da construção desta tese. A metodologia para a construção do capítulo se baseou nas seguintes etapas:

1. Referencial teórico: A base teórica deste terceiro capítulo engloba autores que abordam processos, como a urbanização e crescimento urbano, desigualdades espaciais, turismo cultural e de veraneio e condição urbana. Foram utilizados para embasar a compreensão da importância do turismo no crescimento urbano das três cidades e quais são os contrastes e diferenciações intraurbanas que ocorrem nesses centros.
2. Análise dos dados: As variáveis necessárias para essas análises se basearam em: dados primários (resultados das entrevistas realizadas durante trabalho de campo) e dados secundários (crescimento populacional, análise da expansão do tecido urbano das cidades, saneamento e qualidade da expansão urbana).
3. Mapeamento:
  - Crescimento da área urbana (1984 a 2022): Foram gerados os mapas (*shapefiles* no ArcGis) dos crescimentos urbanos de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, para os anos

de 1984 (a partir da imagem do satélite Landsat 5), 2000, 2014 e 2022 (a partir das imagens do satélite Landsat 8).

- Densidade de crescimento da área urbana (1984 a 2022): Para realizar esse mapeamento, foi construído um mapa de densidade Kernel, utilizando-se três polígonos referentes às áreas urbanas das três cidades, sendo o primeiro para os anos de 1984-2000, o segundo para os anos de 2000-2014 e terceiro para os anos 2014-2022. Cada polígono foi transformado em pontos, de acordo com o tamanho de sua área do polígono. Os pontos gerados se concentraram nas zonas de crescimento. Com a ferramenta Kernel, foi gerado um padrão que mostra os sentidos dos vetores de expansão do tecido urbano, com o raio de 1.000 m<sup>2</sup>, nesses três recortes temporais para as três cidades.

- Porcentagem de domicílios de uso ocasional (2010): Foi calculada a porcentagem de domicílios de uso ocasional para cada setor censitário, disponibilizado pelo censo de 2010, das três cidades, e elaborado um mapa com essa porcentagem no ArcMap, por setor censitário. Pretende-se atualizar esse mapa assim que os dados do Censo 2022 estiverem disponíveis.

### **3.1 A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DAS CIDADES DE CURUÇÁ, MARAPANIM E SALINÓPOLIS**

#### **3.1.1 Curuçá**

A pequena cidade de Curuçá, antiga freguesia de Nossa Senhora do Rosário de Curuçá, é um dos cinco territórios que deram origem à microrregião do Salgado. Por se localizar na costa do oceano Atlântico, a fundação da cidade foi um ponto estratégico para controle e conectividade marítima com o entorno. A influência da maré na organização do seu tecido urbano deixou e ainda deixa marcas até os dias de hoje.

Segundo Cunha (1987 *apud* Aguiar; Santos, 2012), a primeira ocupação em Curuçá ocorreu à margem esquerda do rio Muriá, onde hoje é o distrito de Abade. A mudança de sede ocorreu como forma de proteção para a atual região central do município, onde àquela época existia uma aldeia dos índios Andirás. A localização é estratégica para a proteção do território em caso de invasão, pois situa-se em um braço do rio Curuçá que oscila com a maré, então o acesso ficaria limitado a alguns períodos do ano. Nas imagens da Figura 17, observam-se elementos centrais de cidades pequenas da Amazônia: o trapiche, a igreja, a praça e o prédio onde funciona a

prefeitura do município e algumas secretarias da administração pública, e, por serem tiradas em épocas diferentes, é possível notar também a oscilação da maré.

**Figura 17 - Visão aérea da orla e do rio Curuçá**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022 e 2024).

É possível notar a relação de proximidade que Curuçá tem com o meio ambiente, pois está localizada em uma região privilegiada em termos de paisagem natural. Isso explica o fato de grande parte das atividades econômicas da cidade dependerem do mar, florestas e mangues da região (Ferreira, Lima; Cardoso, 2012), como a pesca e o turismo.

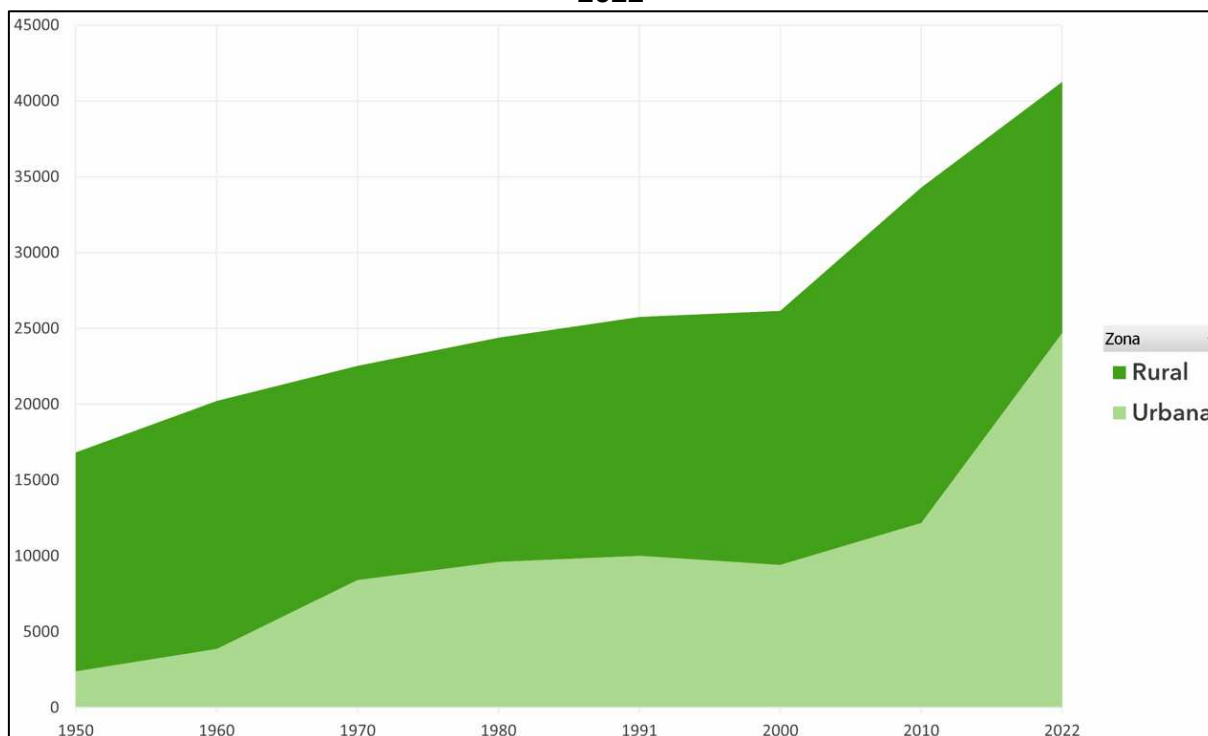
Atualmente, o município de Curuçá é dividido em quatro polos: a cidade, Abade, São Pedro e Araquaim (Lameira, 2019), sendo que neste estudo apenas os dois primeiros são analisados. Segundo o último censo do IBGE (2022), o município possui uma população de 41.262 habitantes e uma estimativa de 44.413 habitantes para o ano de 2024, com uma densidade demográfica de 61,01 hab./km<sup>2</sup>, em um território de 676,32 km<sup>2</sup>.

O Gráfico 11 demonstra a dinâmica do crescimento populacional e sua situação domiciliar<sup>33</sup>. A queda no número de habitantes, entre os anos de 1991 e 2000, diz respeito à perda de parte do território de Curuçá para a criação do município de Terra

<sup>33</sup> Tabela 9960 – Moradores, total e indígenas, em domicílios, por espécie, localização e situação do domicílio. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/9960>. Acesso em: 25 janeiro 2025.

Alta. Porém, mesmo com esse desmembramento, o município segue apresentando um significativo ritmo de crescimento populacional. Entre 2000 e 2010, a população total cresceu 24%; e, entre 2010 e 2022, 17%.

**Gráfico 11 - Curuçá: Crescimento Populacional nas zonas rural e urbana, entre 1950 e 2022**



Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades (2025).

É possível notar que até 2010, majoritariamente, a população de Curuçá residia na zona rural, mas o novo censo de 2022 apresentou mudanças nesse padrão, com 59,90% residindo na área urbana e 40,10% situados na área rural do município. Não houve perda da população, o que houve foi a transição dessa parcela para o ambiente da cidade, fator que implica mudanças na expansão do tecido urbano de Curuçá, que se divide entre a sede e o distrito de São João do Abade, como mostra a Figura 18, que apresenta a divisão em setores censitários.



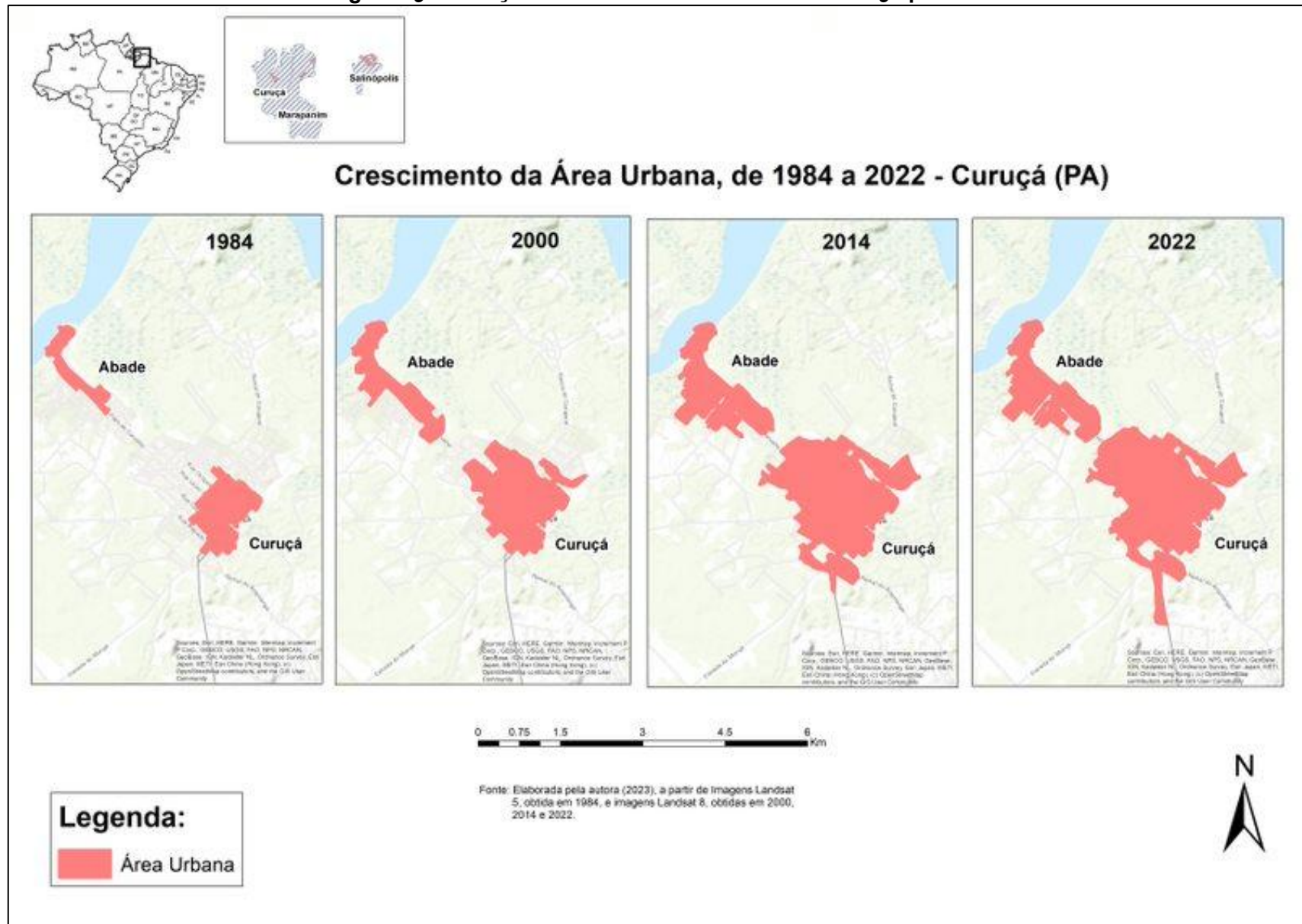
Atualmente, o tecido urbano de Abade e da sede de Curuçá são separados pelo furo<sup>34</sup> Maripanema e pela mata ciliar ao seu entorno, com uma proximidade maior, se comparada com o mapa de 1984.

Essa dinâmica do crescimento urbano pode ser representada no mapeamento da Figura 20, que apresenta a densidade desse processo, demonstrando os vetores de crescimento e expansão desse tecido. As cores demonstram a densidade menos intensa de crescimento (azul) até a mais intensa (vermelho). Entre os anos de 1984 e 2000, é possível perceber um crescimento incipiente do distrito do Abade e mais concentrado na expansão da sede. Esse crescimento se intensifica entre os anos de 2000 e 2014, em que o tecido urbano do Abade apresenta um prolongamento mais intenso para as bordas da avenida principal e no eixo em direção à sede. Essa tendência se confirma ao analisar a densidade do crescimento, entre 2014 e 2022, tanto para a sede de Curuçá quanto para o distrito do Abade.

---

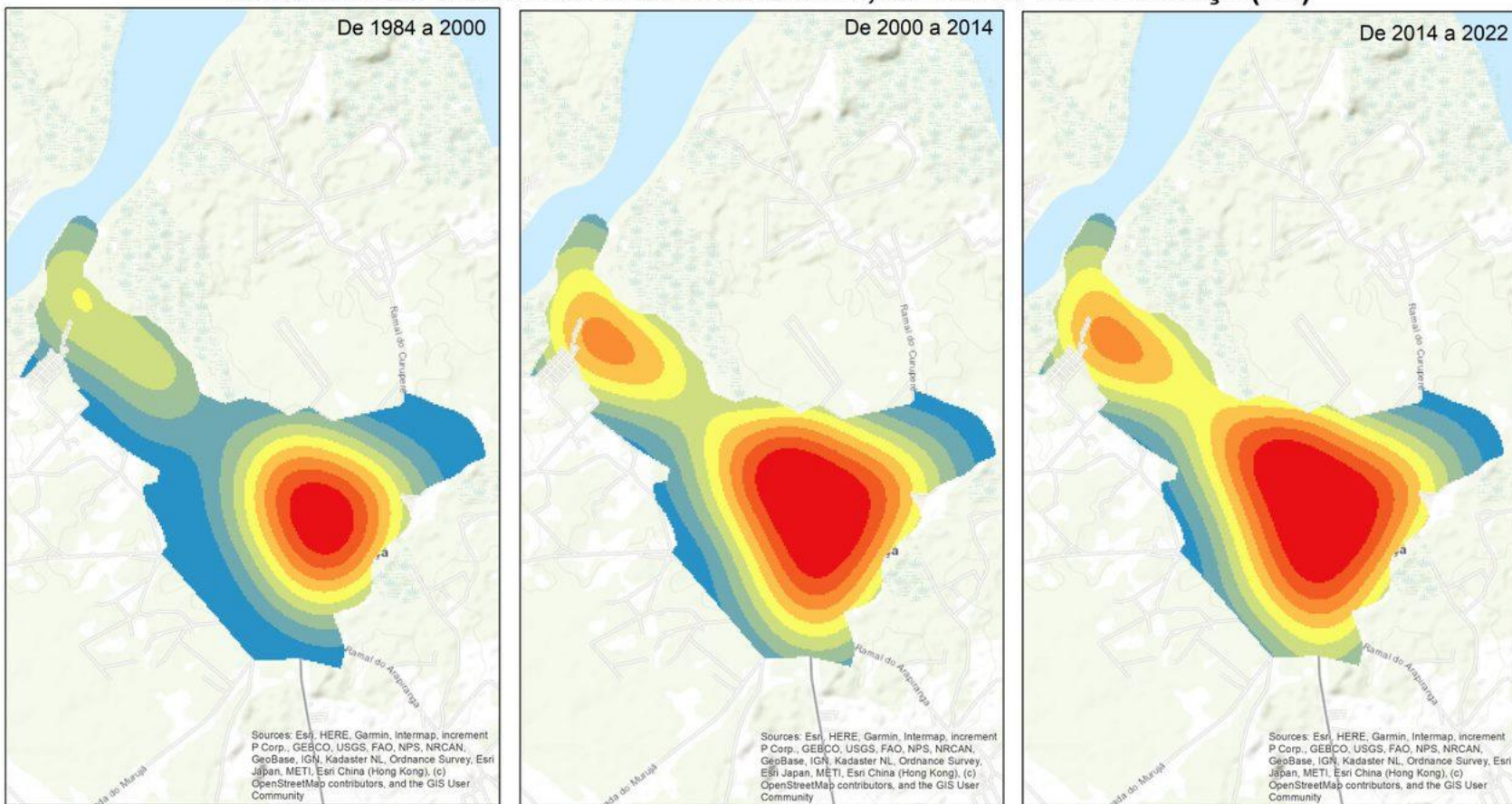
<sup>34</sup> Denominação dada a um córrego, um pequeno afluente de um rio.

Figura 19 - Curuçá: Crescimento da Área Urbana – 1984 a 2022



Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades (2023).

**Figura 20 - Curuçá: Densidade de Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022**  
**Densidade de Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022 - Curuçá (PA)**



**Legenda:**

**Densidade Kernel**

0 - 4,000

4,000.000001 - 8,000

8,000.000001 - 12,000

12,000.000001 - 16,000

16,000.000001 - 20,000

20,000.000001 - 24,000

24,000.000001 - 28,000

28,000.000001 - 32,000

32,000.000001 - 36,671.42969

0 0.5 1 2 3 4 Km



Fonte: Elaborada pela autora (2023), a partir de Imagens Landsat 5, obtida em 1984, e imagens Landsat 8, obtidas em 2000, 2014 e 2022.

Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades (2023).

A sede de Curuçá apresenta arruamento no padrão tabuleiro de xadrez (Marx, 1980), de forma bem simples. Chegando pela rodovia Pa-136, acessa-se o centro comercial, que se localiza na entrada da cidade, onde se concentram o comércio, restaurantes e feiras. A maior parte das vias do centro urbano de Curuçá são pavimentadas, as principais têm meio-fio e calçadas, mas poucas são sinalizadas e raras são aquelas que apresentam semáforos e placas de sinalização (Lameira, 2019), em função de uma dinâmica bem particular de cidade pequena. A Figura 21 demonstra essa característica.

**Figura 21 - Curuçá: a) Rua pavimentada e com meio fio; b) Feira Coberta; c) Rua recém-pavimentada; d) Comércio local**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2021 e 2022).

As áreas para além das avenidas principais da cidade apresentam mais precariedades estruturais, como falta de pavimentação, calçadas e tubulação para o esgoto (Figura 22), problemas esses que também afetam o meio ambiente, pois o esgoto fica exposto “a céu aberto” e escoar, com a água da chuva, para o mangue (Ferreira; Lima; Cardoso, 2012).

**Figura 22 - Curuçá: Ruas sem pavimentação e sem tubulação de esgoto adequada**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022).

Uma das áreas centrais é o centro histórico (Figura 23), próximo à orla da cidade, onde se localiza o prédio da prefeitura, algumas secretarias, a câmara municipal, o Palacete Barbosa de Lima<sup>35</sup>, a Praça Coronel Horácio e algumas casas antigas que fazem parte desse patrimônio histórico. Na Figura 24, observa-se a Barraca do Pescador, inaugurada em 2024, a praça vista a partir de imagem aérea, o monumento com o nome da cidade na orla, o píer do trapiche, o complexo com o Ponto de Informação Turística (PIT), com a praça e a Igreja Nossa Senhora do Rosário. O centro histórico mencionado é um dos principais pontos turísticos da sede, onde acontecem alguns eventos e apresentações culturais durante o ano.

<sup>35</sup> Construído em 1895 em estilo neoclássico e hoje faz parte do Patrimônio municipal e foi tombado pela Lei nº 1871 de 24.09.2002 (SETUR, 2012).

**Figura 23 - Curuçá: a) Prefeitura Municipal; b) Câmara Municipal; c) Palacete Barbosa de Lima e Praça Coronel Horácio; d) Conjunto de casas históricas**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

**Figura 24 - Curuçá: a) Barraca do Pescador; b) Praça Coronel Horácio; c) Monumento da orla; d) Pier do trapiche; e) Ponto de Informação Turística (PIT) e a praça da igreja; f) Igreja Nossa Senhora do Rosário**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

A Avenida Paes de Carvalho, que liga a sede da cidade até o distrito de Abade, assume uma forte centralidade comercial, com a presença de hotéis, comércios, agência bancária, escolas, o terminal rodoviário etc. A sede da cidade concentra algumas das principais atrações culturais, como o Festival do Folclore e o Carnaval, em especial o Bloco Pretinhos do Mangue, que tem a concentração no mangue em que o

abadá é a própria lama do local. O bloco é tradicional e reconhecido como "Patrimônio Cultural do Município de Curuçá", pela Lei nº 1.981, de 12 de fevereiro de 2010, e como "Patrimônio Cultural do Estado do Pará", por meio da Lei nº 7.383, de 16 de março do mesmo ano. O "Pretinhos do Mangue" enfatiza a preservação dos recursos naturais da região, contribuindo para tornar o Carnaval uma festa singular de Curuçá e do Salgado Paraense (SETUR, 2017a).

O distrito de São João do Abade (Figura 25), popularmente conhecido como Abade, concentra sua atividade econômica na pesca e é considerado um dos principais polos pesqueiros do Nordeste do Pará e dá acesso a todas as praias do município (SETUR, 2017a). A partir do mapeamento realizado e apresentado na Figura 18, foram calculadas as taxas de crescimento desse distrito, as quais foram de 132,6%, entre os anos de 1984 e 2000; de 44%, entre 2000 e 2014; e um crescimento menor, de 4,9%, entre 2014 e 2022.

**Figura 25 - Distrito São João do Abade**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

No distrito encontra-se o Mercado Municipal; a Secretaria de Pesca; o porto onde atracam os barcos, que revelou seu destaque para a atividade pesqueira na zona do

Salgado e na economia do município de Curuçá (Aguiar; Santos, 2012); praça onde ocorre a venda de comidas típicas, à noite e nos dias de festa, próximo a uma pequena faixa de areia onde barcos atracam e algumas pessoas tomam banho (Figura 26). A orla do distrito concentra, além das dinâmicas pesqueiras, dinâmicas turísticas, pois é onde ocorrem os eventos, como o Garota Verão e a queima de fogos no Réveillon, entre outras comemorações.

**Figura 26 - Curuçá-Abade: a) Orla; b) Porto; c) Praça; d) Praia; e) Mercado de peixe**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

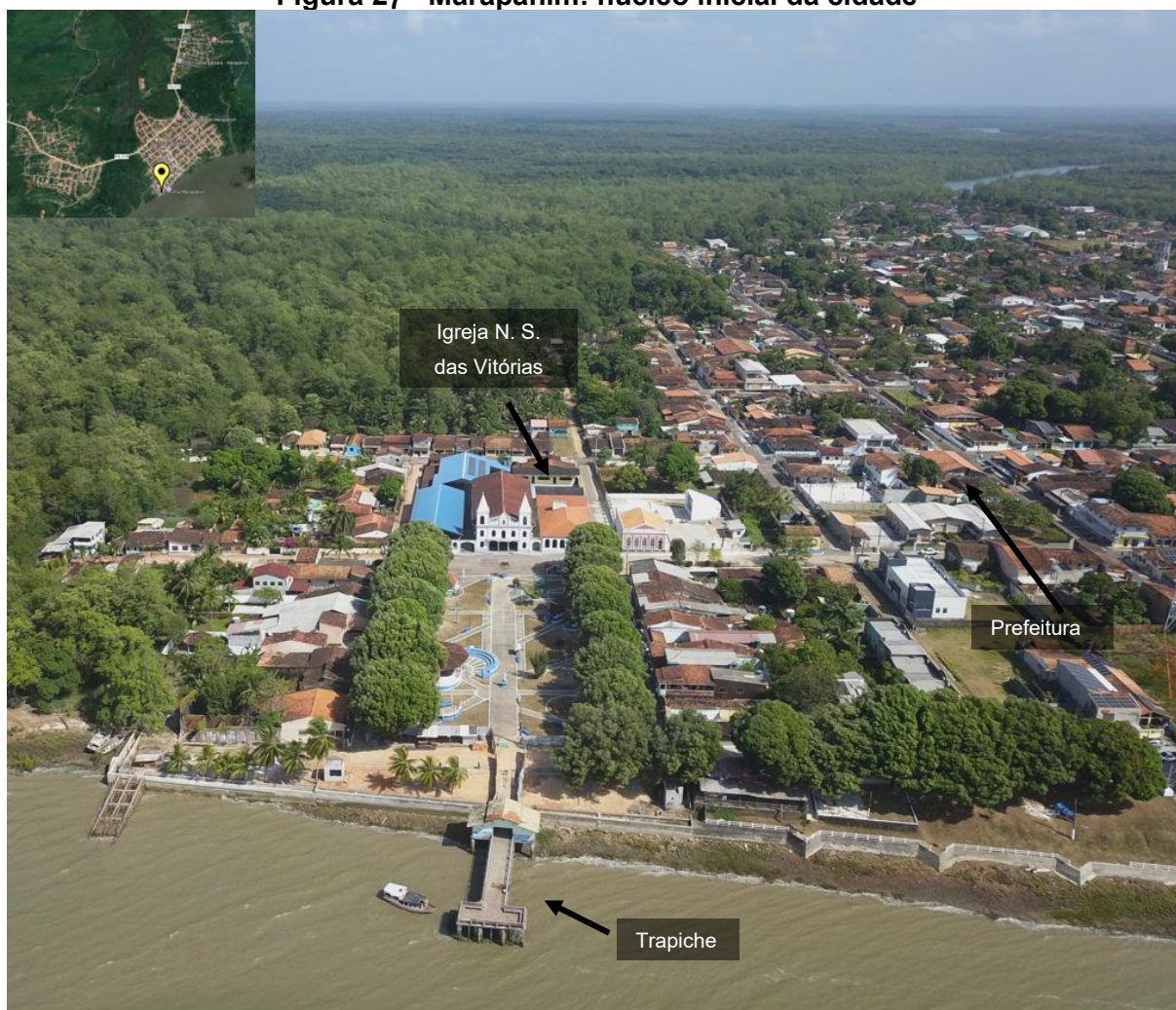
Além do espaço urbano, da sede e do Abade, Curuçá tem ilhas com belíssimas praias, tais como Romana, Areuá, Arrombado, Ipomonga, Sino, Pregro, Marinteua, Cai n'água, Rato, Tucumateua, Espadarte e Paxicu. A logística de passeio para essas praias pode ser realizada com orientação do Posto de Informações Turísticas ou com a negociação direta com os barqueiros atravessadores, que realizam esse trajeto de levar e buscar os turistas. A orla do Abade foi reformada recentemente e possibilita atividades de lazer tanto para turistas quanto para moradores locais.

### 3.1.2 Marapanim

O município de Marapanim faz fronteira ao oeste com o de Curuçá; também foi um dos cinco núcleos que deram origem à microrregião do Salgado. A cidade teve seu núcleo fundado às margens do rio homônimo, próximo à foz, com o encontro do

Atlântico, e foi um território utilizado pelas missões jesuíticas — conhecida como fazenda Bom Intento, localizada na zona fisiográfica do Salgado, fundada em fins do século XVIII. A cidade de Marapanim passou por diversas mudanças em seu território, como é possível perceber no fluxograma da Figura 8, apresentado no 1º Capítulo. Após a fundação da vila, o município foi extinto em 1930 e anexado ao território de Curuçá<sup>36</sup>; porém, um mês depois, o decreto foi revogado e sua extinção foi anulada (Estatísticas Municipais — FAPESPA, 2021b). Na imagem aérea da Figura 27, observa-se o trapiche e a igreja, próximos ao rio Marapanim, e o prédio onde funciona a prefeitura do município, próximo ao complexo histórico.

**Figura 27 - Marapanim: núcleo inicial da cidade**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Segundo o IBGE, o município de Marapanim atingiu um total de 26.573 habitantes no último censo (2022), e uma estimativa de 28.105 habitantes para o ano

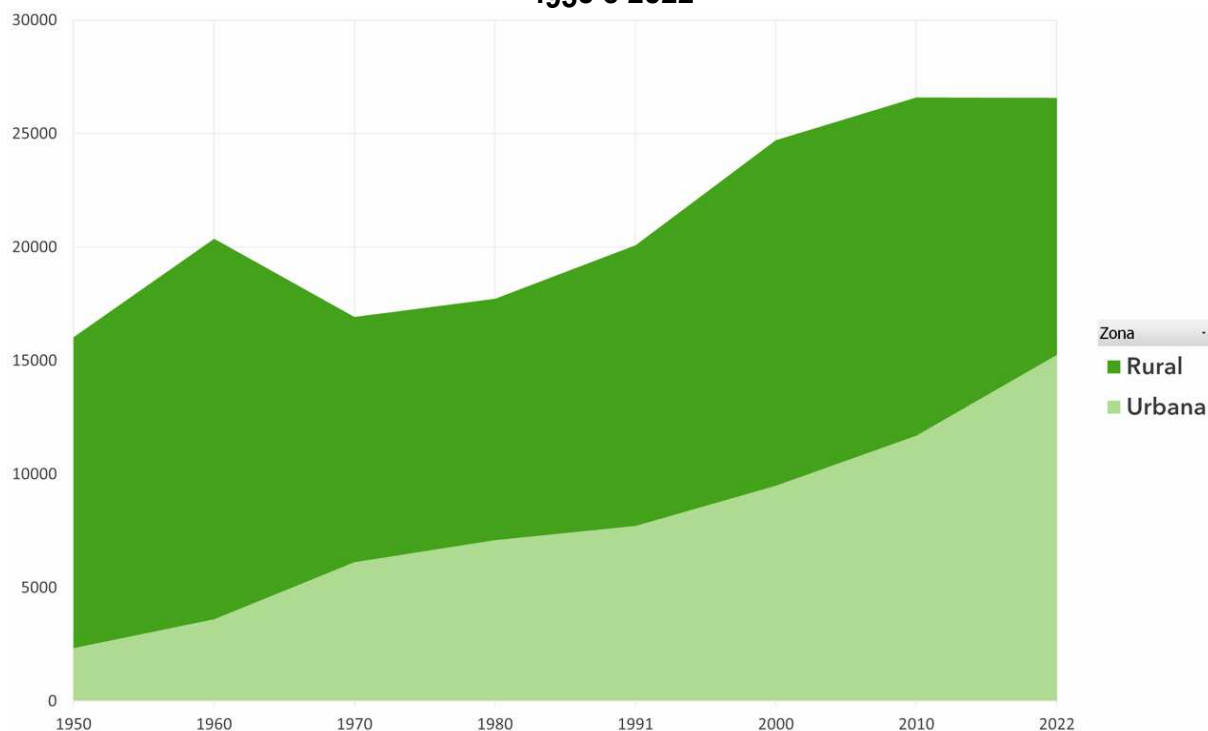
---

<sup>36</sup> Pelo decreto n° 78.

de 2024. Com a menor densidade demográfica, em comparação com Curuçá e Salinópolis, de 33,03 hab./km<sup>2</sup>, numa área territorial de 804,62 km<sup>2</sup>.

O Gráfico 12 apresenta o crescimento populacional de Marapanim com as divisões entre zona urbana e rural. Entre as cidades, Marapanim apresentou o menor crescimento populacional entre 2000 e 2010, de 7%; e entre 2010 e 2022 a população total se manteve na faixa dos 26 mil habitantes, com um leve decréscimo de -0,12%. Sobre a situação domiciliar, até 2010 a população rural predominava sobre a urbana, mas o último censo (IBGE, 2022) constatou mudanças nesse padrão. O mesmo ocorreu em Curuçá, com 57,39% residindo na área urbana (que corresponde à sede e ao distrito de Marudá) e 42,61% na área rural de Marapanim.

**Gráfico 12 - Marapanim: Crescimento Populacional nas zonas rural e urbana, entre 1950 e 2022**



Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades (2025).

Marapanim apresenta um modo de vida influenciado diretamente por duas unidades de paisagem, que são a terra firme e a costa marítima, por isso Furtado (1978) caracteriza o município em duas importantes microáreas<sup>37</sup>: a da água doce e a praiana. A primeira está ligada às atividades produtivas, como o cultivo e a produção da farinha de mandioca, e outros cultivos, que estavam próximos à rodovia e próximos

<sup>37</sup> Furtado (1978) utiliza o termo “microárea” para determinar espaços que possuem grupos de comunidades que partilham de um mesmo ambiente natural e desempenham certas atividades específicas como um meio para subsistência.

aos rios e igarapés; a segunda mantinha forte relação com as atividades voltadas ao mar, como a pesca, e para o mangue, com a coleta de moluscos e crustáceos, principais fontes de subsistência da população.

A área de pesquisa deste estudo engloba a área urbana do município de Marapanim, a sede e o distrito de Marudá, que fazem parte da microárea praiana, que corresponde à linha costeira cuja dinâmica está diretamente ligada à maré. O crescimento do tecido urbano de Marapanim foi expressivo e ocorre de forma progressiva e sem planejamento, como muitas cidades na Amazônia, afetando as áreas de mangue, tanto em desmatamento quanto em aterramento, dando espaço às novas edificações (Alves *et al.*, 2023).

A Figura 28 apresenta o mapeamento do crescimento urbano de Marapanim. Na sede da cidade, é possível notar um crescimento pouco expressivo entre os anos de 1984 e 2000, se comparar com os outros anos. A maior intensidade desse processo ocorreu no distrito de Marudá, mas o tecido urbano de Marapanim teve um crescimento de 102,7% entre esse período.

Entre 2000 e 2014, foi observado um espraiamento ao oeste da sede do município, no bairro Santo Antônio do Abacate, próximo à PA-318 (Setor Censitário 11, da Figura 29) em direção ao Portal da cidade, uma significativa área de expansão do tecido urbano de Marapanim. Em Marudá, o eixo de expansão abriu caminho em direção à praia do Recreio, apresentando um crescimento, nesse período, de 63,9%. Esse processo reflete o aumento da população do município, a partir de 2000, como demonstra o Gráfico 12. Entre 2014 e 2022, as tendências do espraiamento do tecido urbano apenas são reforçadas, com 16,9% de crescimento, a menor porcentagem entre os períodos mencionados.

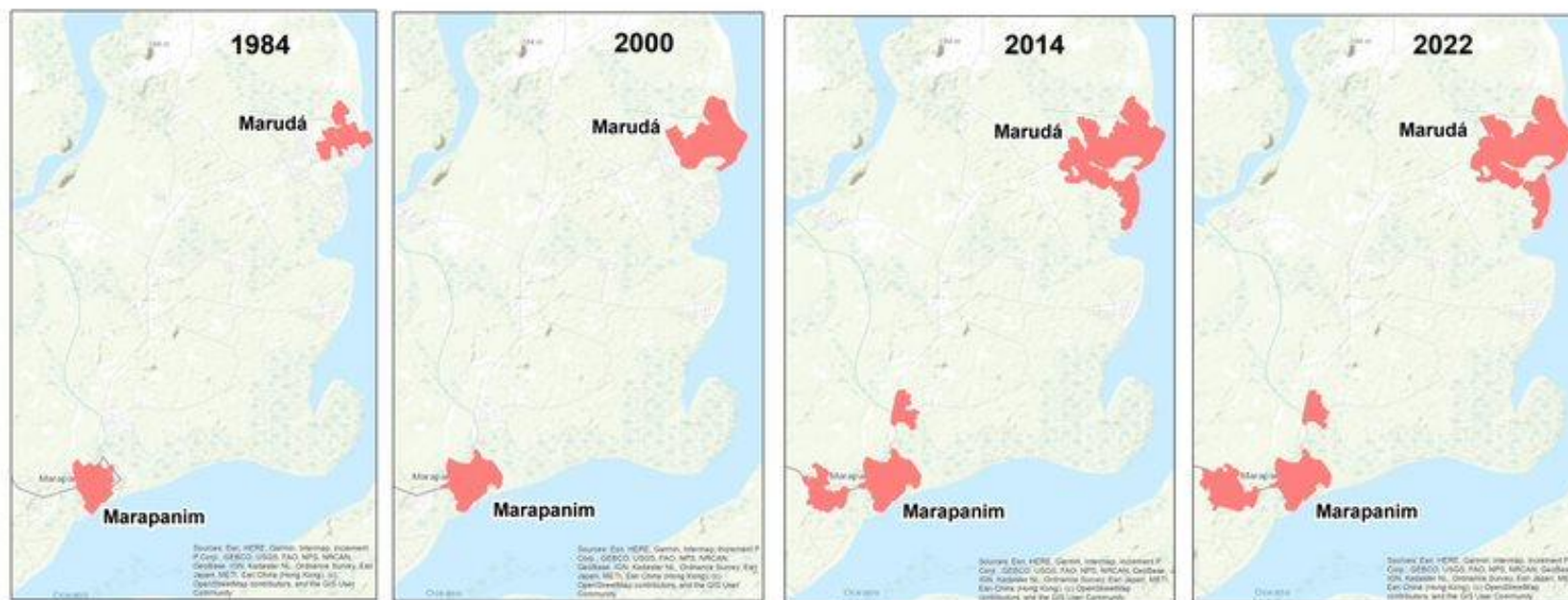
Os primeiros impactos na área de mangue ocorreram pelo prolongamento das rodovias e pela pavimentação asfáltica da Rodovia PA-318, que fragmentou as florestas de mangue e, atualmente, pela construção de ocupações espontâneas e áreas periféricas, sem infraestrutura urbana adequada (Alves *et al.*, 2023).

Mesmo localizada na área de influência de Castanhal, a cidade recebe grandes fluxos populacionais da região metropolitana de Belém. A sua sede possui malha urbana pequena, se comparada às outras cidades em destaque na presente pesquisa, mas é nela onde se concentram os serviços essenciais, como o comércio, a feira, os bancos, as escolas etc.

Figura 28 - Marapanim: Crescimento da Área Urbana – 1984 a 2022



Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022 - Marapanim (PA)



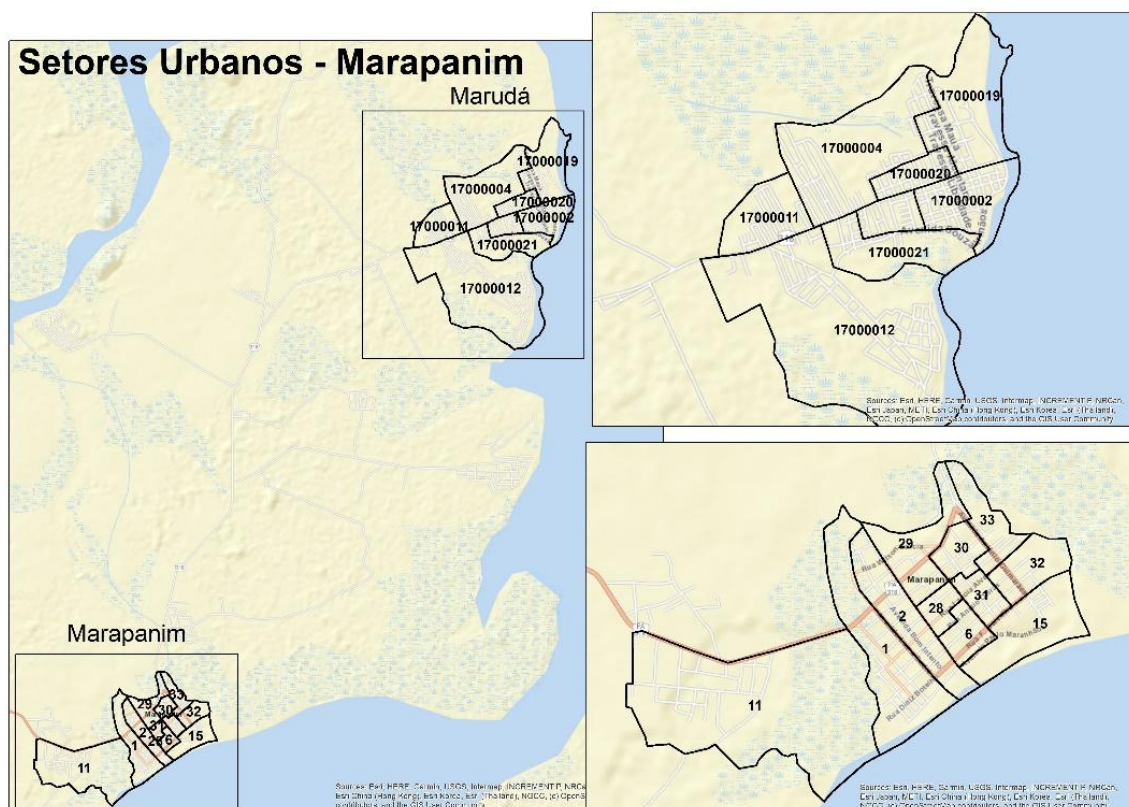
**Legenda:**  
 Área Urbana

Fonte: Elaborada pela autora (2023), a partir de imagens Landsat 5, obtida em 1984, e imagens Landsat 8, obtidas em 2000, 2014 e 2022.



Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades, 2023.

**Figura 29 - Marapanim: setores censitários**



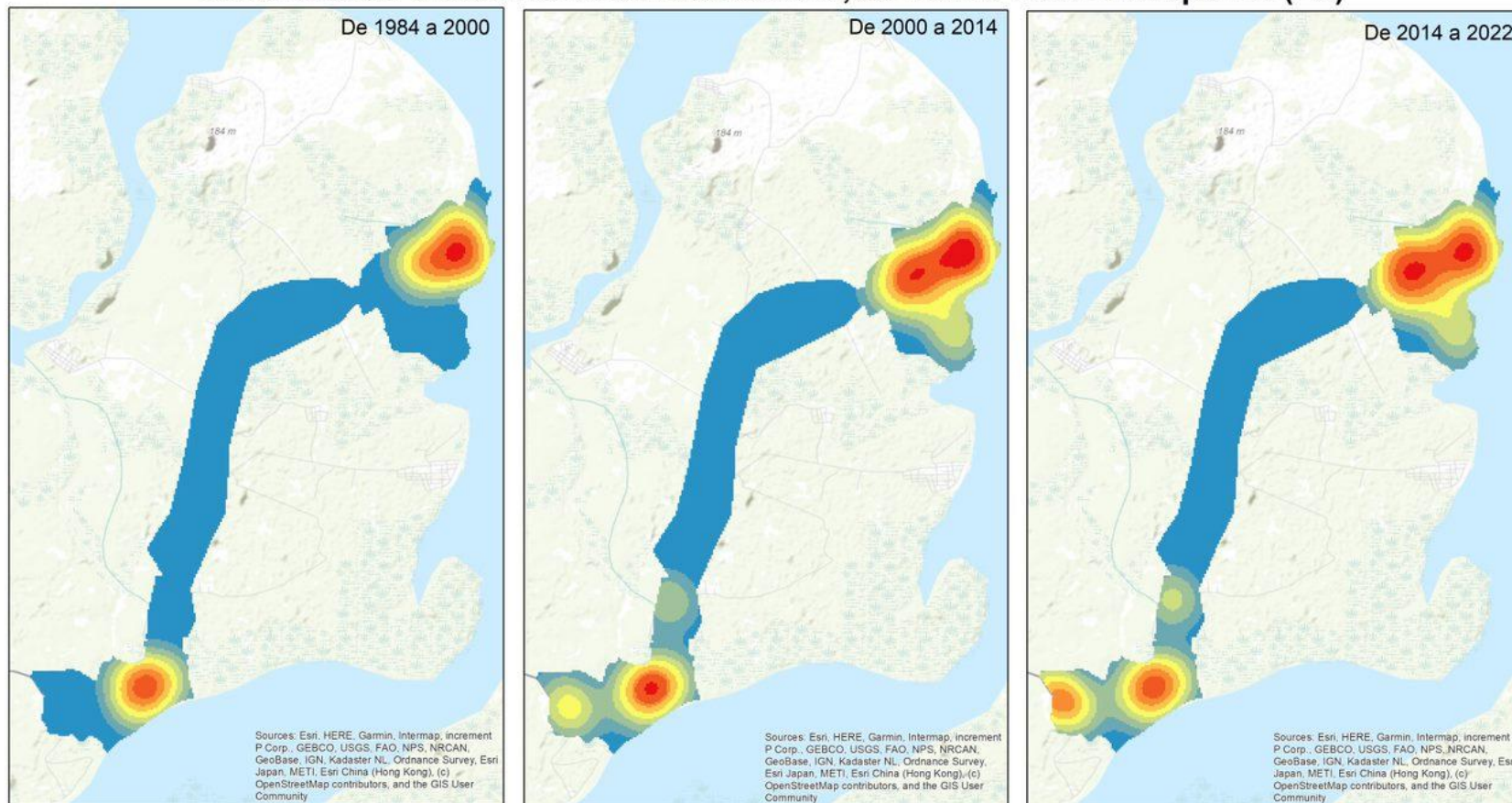
Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades, 2021.

A partir das análises do mapeamento da Figura 27, nota-se que o crescimento do tecido urbano de Marudá ocorreu com uma grande intensidade, sendo de 172,7% entre os anos de 1984 e 2000. Um dos principais fatores que impulsionaram esse crescimento foi a intensa construção de segundas residências destinadas ao veraneio no distrito. Por ser um dos polos praieiros no Salgado, o distrito de Marudá recebe um grande volume de turistas, tanto aos finais de semana quanto em altas temporadas.

Entre os anos de 2000 e 2014, a porcentagem de crescimento do tecido urbano de Marudá foi de 58,6%; e entre 2014 e 2022 foi de 13,5%, em menor intensidade, mas ainda seguindo as vias de expansão já consolidadas.

A Figura 30 a seguir mostra um mapa da densidade de crescimento das áreas urbanas de Marapanim, sendo possível verificar que em Marudá essa densidade de expansão do tecido urbano se apresentou com grande intensidade. Nesse viés, a sede da cidade também passou por esse processo, com espraiamento para as bordas, principalmente a partir das vias próximas às rodovias, onde é possível visualizar os pontos de crescimento no mapeamento.

**Figura 30 - Marapanim: Densidade de Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022**  
**Densidade de Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022 - Marapanim (PA)**



**Legenda:**

**Densidade Kernel**

0 - 4,000

4,000.000001 - 8,000

8,000.000001 - 12,000

12,000.000001 - 16,000

16,000.000001 - 20,000

20,000.000001 - 24,000

24,000.000001 - 28,000

24,000.000001 - 28,000

28,000.000001 - 32,000

32,000.000001 - 36,671.42969

0 1.25 2.5 5 7.5 10 Km

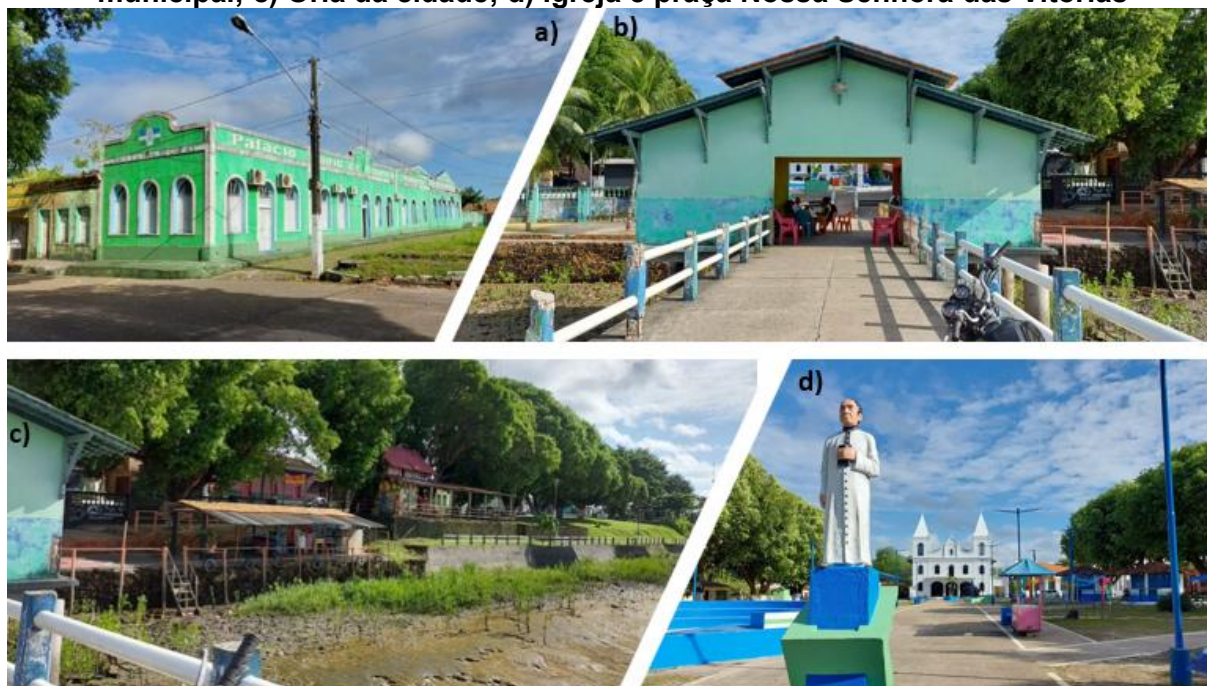


Fonte: Elaborada pela autora (2023), a partir de Imagens Landsat 5, obtida em 1984, e imagens Landsat 8, obtidas em 2000, 2014 e 2022.

Fonte: Laboratório de Estudo das cidades, 2023.

O centro de Marapanim possui uma organização simples, com os arruamentos em formato de tabuleiro de xadrez. No complexo do centro histórico (Figura 31), encontra-se a igreja Nossa Senhora das Vitórias, em frente à praça homônima e do trapiche municipal, alguns prédios históricos e a orla arborizada da sede de Marapanim.

**Figura 31 - Marapanim: a) Prédio histórico e câmara dos vereadores; b) Trapiche municipal; c) Orla da cidade; d) Igreja e praça Nossa Senhora das Vitórias**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022).

O centro comercial concentra-se em uma das avenidas principais, Av. Barão do Rio Branco, com a disponibilidade de agências bancárias, lotérica e mercado municipal nos arredores (Figura 32). Assim como Curuçá, os padrões urbanísticos de Marapanim são bem característicos de cidades pequenas da Amazônia, com a carência de infraestrutura e saneamento básico de baixa qualidade, principalmente nas áreas periféricas. Segundo os dados do IBGE (2022), apenas 3,36% dos domicílios situados na área urbana de Marapanim estão ligados à rede geral ou pluvial de esgoto; em contrapartida, 77,63% desses mesmos domicílios ainda usam fossa rudimentar ou buraco<sup>38</sup>, um número alarmante para os padrões de qualidade de uma urbanização de qualidade.

<sup>38</sup> Esses dados podem ser encontrados na Tabela 9957 - Moradores, total e indígenas, em domicílios particulares permanentes ocupados, por tipo de domicílio, tipo de esgotamento sanitário, localização e situação do domicílio. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/9957>. Acesso em: 25 jan. 2025.

**Figura 32 - Marapanim: a) Centro comercial; b) Agência do Banco do Brasil; c) Agência do Bradesco; d) Mercado Municipal**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022).

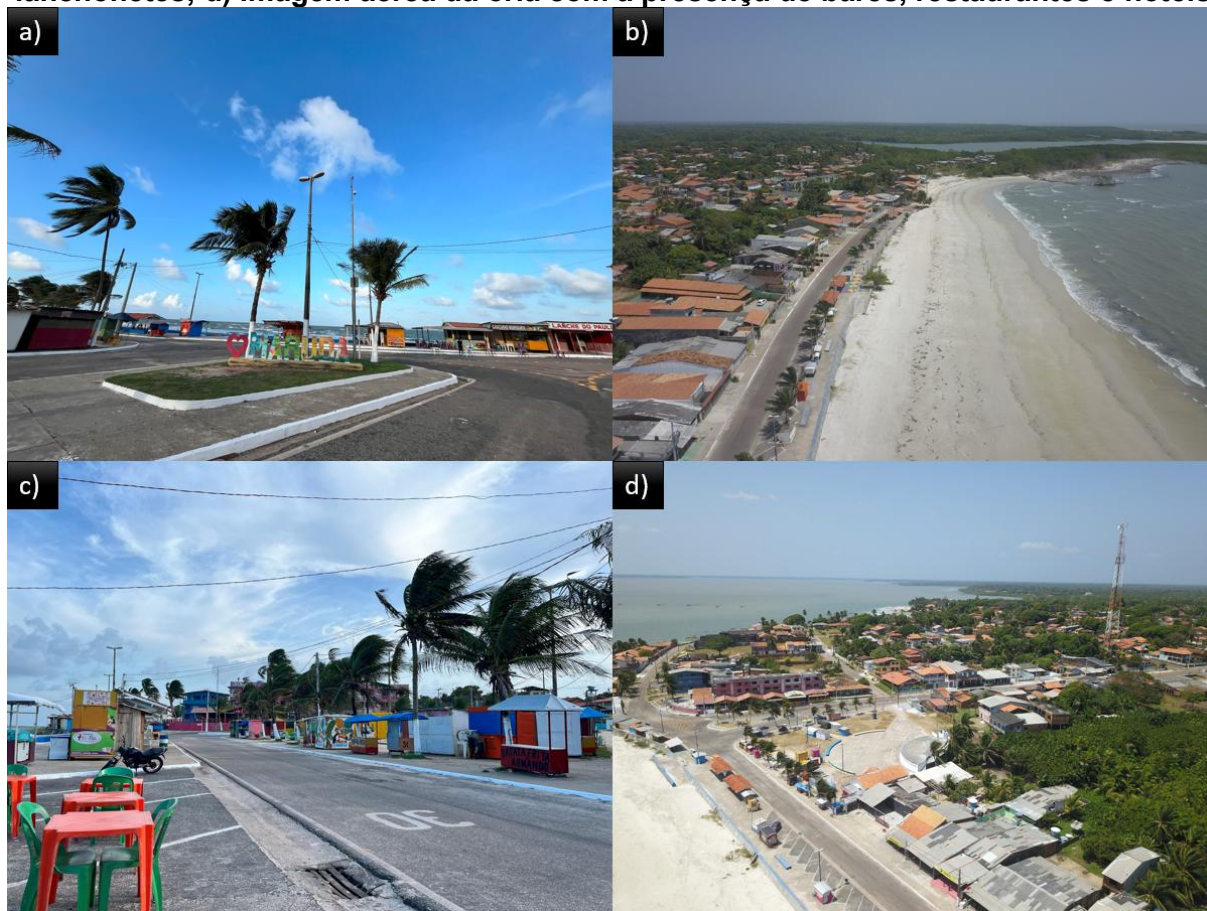
O crescimento populacional e o aumento do número de imóveis vêm causando alterações ambientais, principalmente nas áreas de expansão, sendo alguns desses espaços impróprios para ocupação, apresentando infraestrutura precária e áreas alagadas pela água da maré que acabam se misturando com o esgoto doméstico (Alves *et al.*, 2023).

A rota turística que leva até as praias e vilas pesqueiras, a PA-316, não cruza o centro de Marapanim. Por esse motivo, a sede não recebe o mesmo volume de visitantes, assim como as outras duas cidades estudadas, pois a grande demanda turística está concentrada nas praias, que se localizam distantes do centro urbano. Essa é a principal causa para que a transformação e a expansão do tecido urbano ocorram com maior impacto no distrito de Marudá, considerado um polo turístico de destaque no Salgado e onde é possível perceber a concentração de segundas residências.

Além da orla e da praia, bares e restaurantes (Figura 33), em Marudá localiza-se o porto que realiza a travessia dos turistas até a Ilha de Algodoal, que pertence ao município de Maracanã, outro destino muito procurado entre os veranistas, pela tranquilidade e paisagem exuberante das praias. Por esses motivos, o distrito é mais

frequentado do que a própria sede do município, recebendo uma concentração maior de turistas.

**Figura 33 - Marapanim-Marudá: a) Canteiro de boas-vindas; b) Orla; c) Barracas de lanchonetes; d) Imagem aérea da orla com a presença de bares, restaurantes e hotéis**

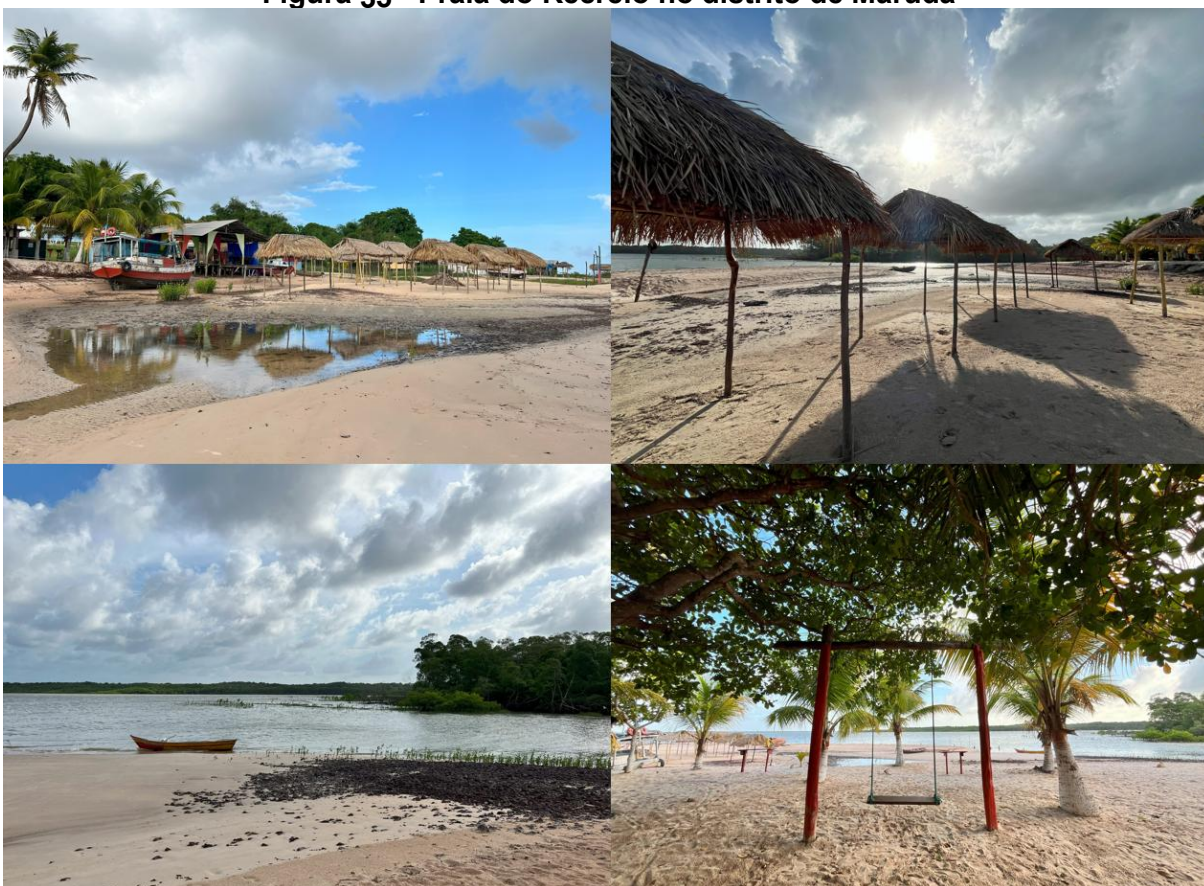


Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022).

Com o crescimento populacional e o aumento da concentração de segundas residências, o distrito tem ganhado novas vias e habitações. Na Figura 34, é possível visualizar alguns modelos de segunda residência no distrito de Marudá, fruto da produção imobiliária no distrito, que impulsionou o crescimento do tecido urbano, e na Figura 35 é possível ver algumas imagens da praia do Recreio, situada no sul distrito, considerada uma nova área de expansão para aquisição de sítios, chácaras e segunda residência.

**Figura 34 - Padrões de segunda residência em Marudá**

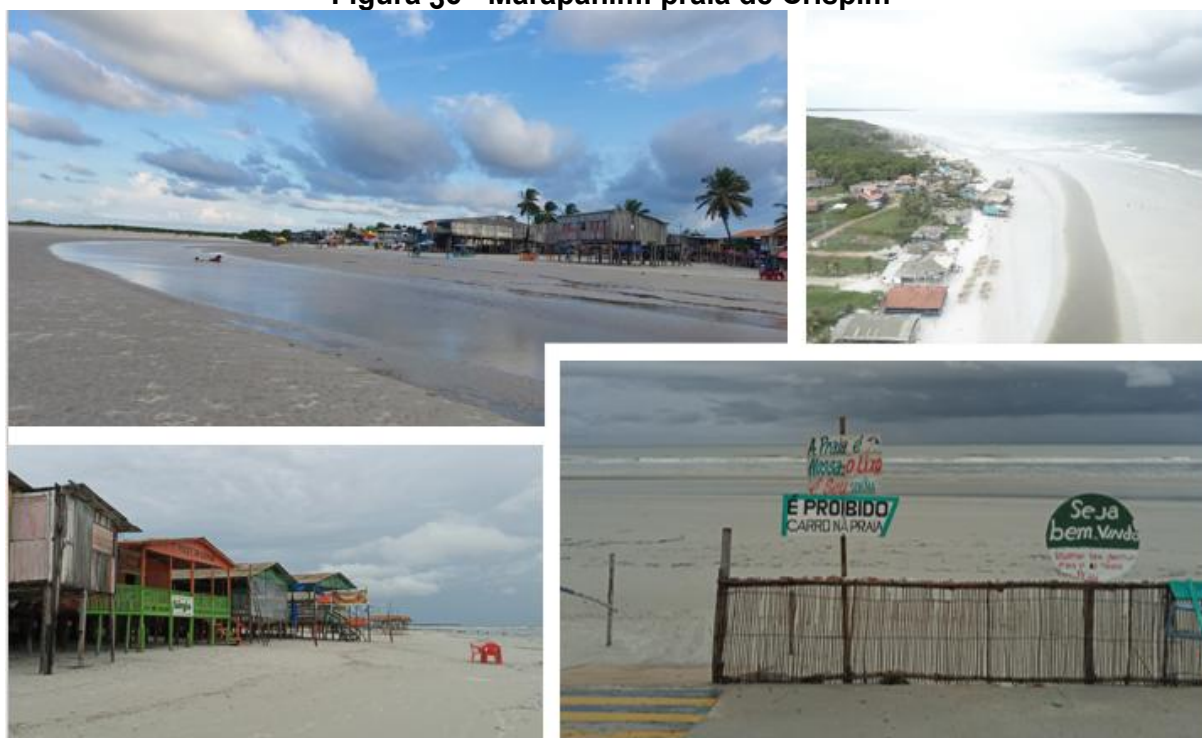
Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022).

**Figura 35 - Praia do Recreio no distrito de Marudá**

Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Marudá e as vilas pesqueiras têm nas atividades da agricultura e da pesca o alicerce para a economia local/regional e de subsistência. A sua relevância turística se deve, essencialmente, à demanda por suas praias oceânicas — entre as quais se destacam Marudá, Crispim (Figuras 36) e Camará —, e às buscas por igarapés ou balneários (SETUR, 2017b). Por esses motivos, o município faz parte de rede de turismo de veraneio na microrregião do Salgado.

**Figura 36 - Marapanim: praia de Crispim**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022).

Mesmo Marapanim sendo um polo turístico praieiro e Curuçá um polo pesqueiro e turístico cultural da microrregião do Salgado, as infraestruturas urbanas de ambas as cidades correspondem aos padrões de organização de pequenas cidades da Amazônia. Os equipamentos e a estruturas desses centros não se comparam aos de um grande centro turístico, com a presença de grandes estabelecimentos hoteleiros, por exemplo.

Em contrapartida, Salinópolis apesar de ter características que a classifiquem como pequena cidade, possui padrões urbanísticos e um desenvolvimento acelerado em função da atividade turística, processos que serão descritos no próximo subtópico.

### 3.1.3 Salinópolis

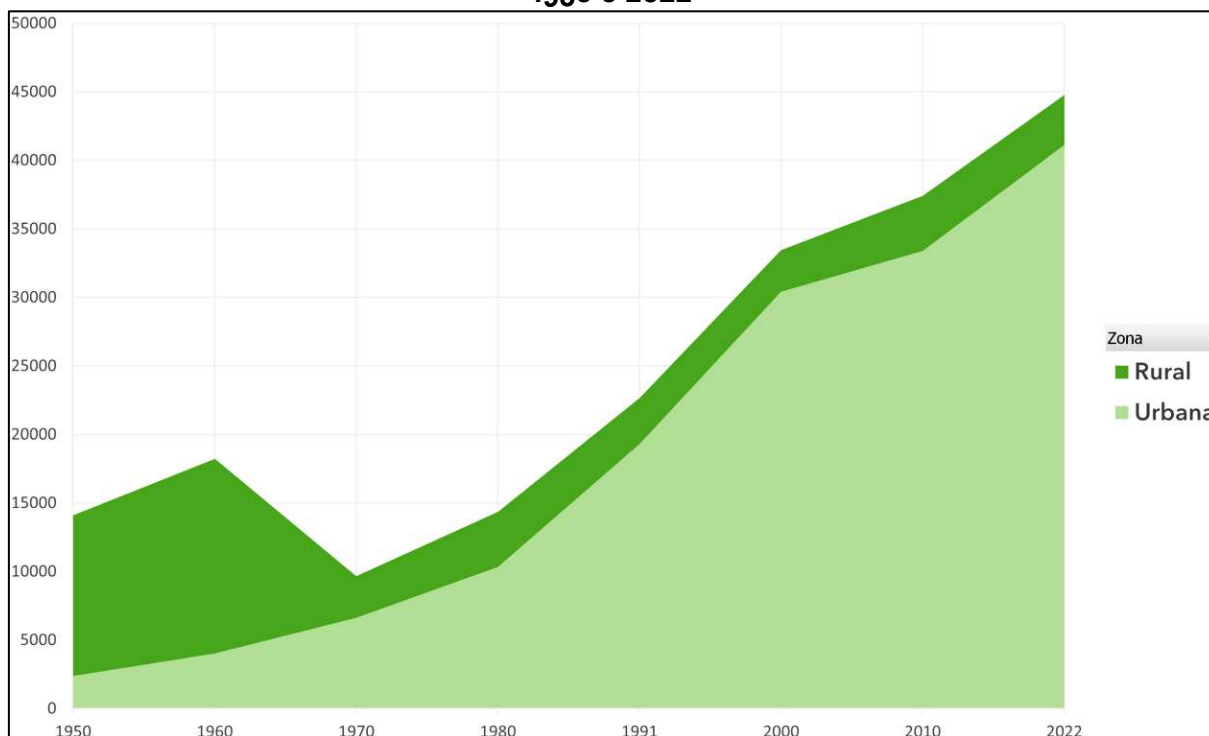
O município de Salinópolis, que também é um dos cinco territórios que compõem a região do Salgado, e desde o século XVIII, possui 44.772 habitantes, segundo último censo do IBGE (2022), com uma estimativa populacional de 48.168 habitantes. A densidade demográfica é de 198 hab./km<sup>2</sup>, que representa uma densidade maior do que o dois municípios em destaque nesta pesquisa, sendo que 91,89% dos moradores residem na área urbana e apenas 8,11% na área rural, um padrão bem incomum, considerando as pequenas cidades da Amazônia. Porém, Salinópolis tem uma área municipal de 226,12 km<sup>2</sup>, bem menor do que área de Curuçá (676,322 km<sup>2</sup>) e Marapanim (804,625 km<sup>2</sup>), mas com um número de habitantes superior à dessas cidades, o que justifica uma densidade demográfica bem maior.

O Gráfico 13 demonstra o crescimento demográfico da cidade<sup>39</sup>, no qual é possível perceber o aumento populacional e principalmente a predominância de residentes na área urbana, como já mencionado. Entre 2000 e 2010, o município teve um crescimento populacional equivalente a 11%, e entre 2010 e 2022 a população aumentou 16%.

---

<sup>39</sup> A queda da população observada no Gráfico 13 no censo de 1970 é devida à perda do então distrito de São João de Pirabas para compor o novo município de Primavera, conforme Lei Estadual 2.460/1961 (IBGE).

**Gráfico 13 - Salinópolis: Crescimento Populacional nas zonas rural e urbana, entre 1950 e 2022**



Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades (2025).

Esses dados demonstram que Salinópolis apresenta um perfil diferente do padrão de pequena cidade da Amazônia, pois possui um cotidiano íntimo ligado à vida urbana, uma vez que as principais atividades econômicas circulam no setor terciário, como foi possível analisar a partir dos dados do PIB no capítulo anterior. Isso implica em um centro mais denso e com mais equipamentos urbanos que atenda às necessidades dessas dinâmicas.

A trajetória de formação da cidade contribuiu para esse cenário. Foi fundada como freguesia, em 1781, e era conhecida como Nossa Senhora do Socorro de Salinas, situada na costa do Atlântico. Em uma parte do seu território, foram instalados canhões para que seus tiros avisassem sobre os perigos dos baixos e rochedos. Atualmente, existe um farol para facilitar a navegação (Montenegro, 1908), que exerce a mesma função e que também virou um ponto turístico.

Desde o seu início, o povoamento se concentrou às margens do oceano e a expansão do tecido urbano seguiu em direção à PA-124, como é possível perceber no mapeamento da Figura 37. De 1984 a 2000, Salinópolis teve um crescimento de 153,1%, sendo observado um crescimento desse tecido da cidade para além da orla, no eixo rodoviário,

A intensificação da expansão urbana de Salinópolis, principalmente, ocorreu por volta da década de 1960. Segundo Brito (2004), esse processo foi reforçado a partir de alguns fatores, como aumento do fluxo de veranistas, a doação de terras públicas pelo governador Alacid Nunes, a construção da segunda residência oficial do governador do Estado do Pará, o desenvolvimento da infraestrutura pelo Estado, marcado pelas rodovias, o aumento das segundas residências e do projeto AGRISAL.

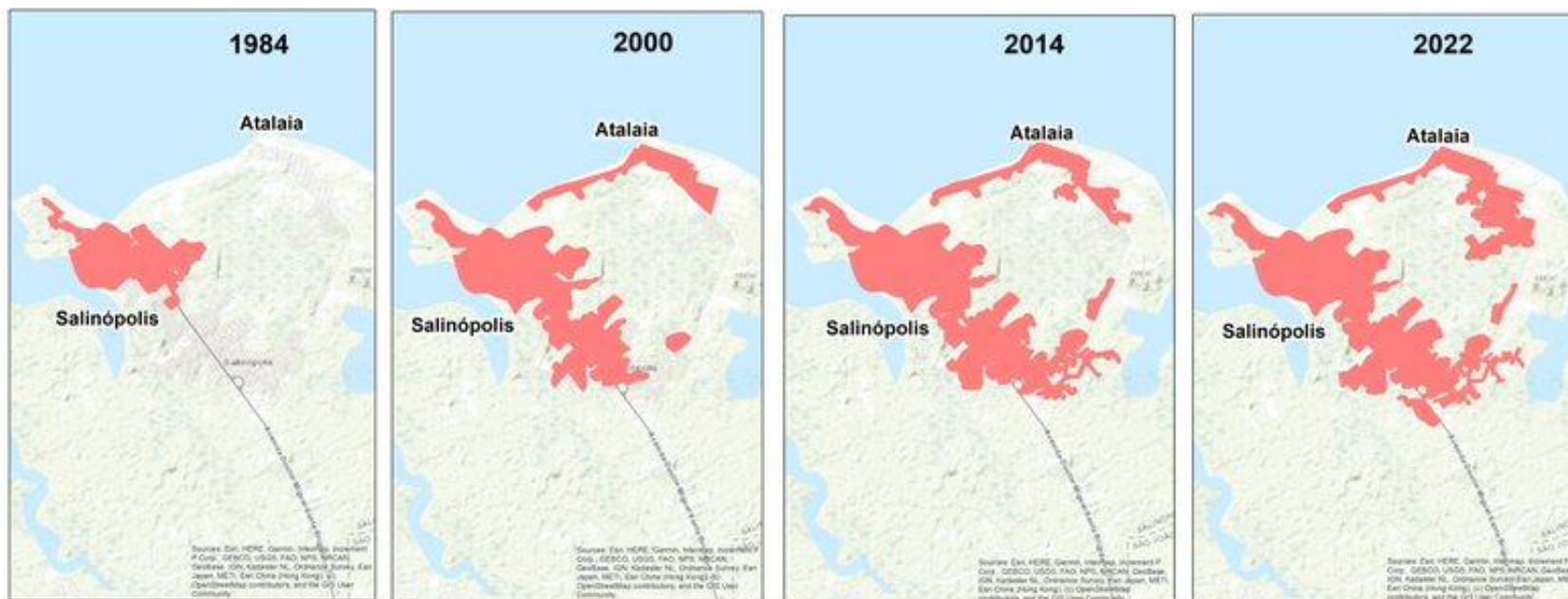
De 2000 e 2014, esses dois eixos principais continuaram se intensificando, crescendo com uma porcentagem de 13%, apresentando novos loteamentos para a população, o que corresponde ao crescimento populacional apresentado no Gráfico 13.

Essa expansão também é resultado da intensificação da atividade turística, pois Salinópolis se (re)estruturou em função do turismo, com infraestruturas providas pelo capital imobiliário e hoteleiro, destinadas a atender às necessidades desse setor.. É possível perceber essa intensidade entre os anos de 2014 e 2022, quando a área da cidade cresceu 22,4%, maior do que o último período referente a 2000-2014.

Figura 37 - Salinópolis: Crescimento da Área Urbana – 1984 a 2022



Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022 - Salinópolis (PA)



**Legenda:**  
 Área Urbana

Fonte: Elaborada pela autora (2023), a partir de imagens Landsat 5, obtida em 1984, e imagens Landsat 8, obtidas em 2000, 2014 e 2022.



Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades (2023).

A ilha do Atalaia representa boa parte desse crescimento de Salinópolis, como mostra o mapeamento, a seguir, da Figura 36, pois essa área passou por um intenso processo de urbanização a partir da construção de empreendimentos ligados ao turismo: hotéis, casas de segunda residência, resorts, restaurantes etc. O percentual de crescimento dessa zona urbana da ilha foi de 100%<sup>40</sup> entre 1984-2000, demonstrando um espaço propício para a reprodução do capital imobiliário na ilha, de 10,1% entre 2000-2014 e de 83,6% entre 2014-2022, que é resultado da expansão desses diferentes padrões de assentamentos na ilha.

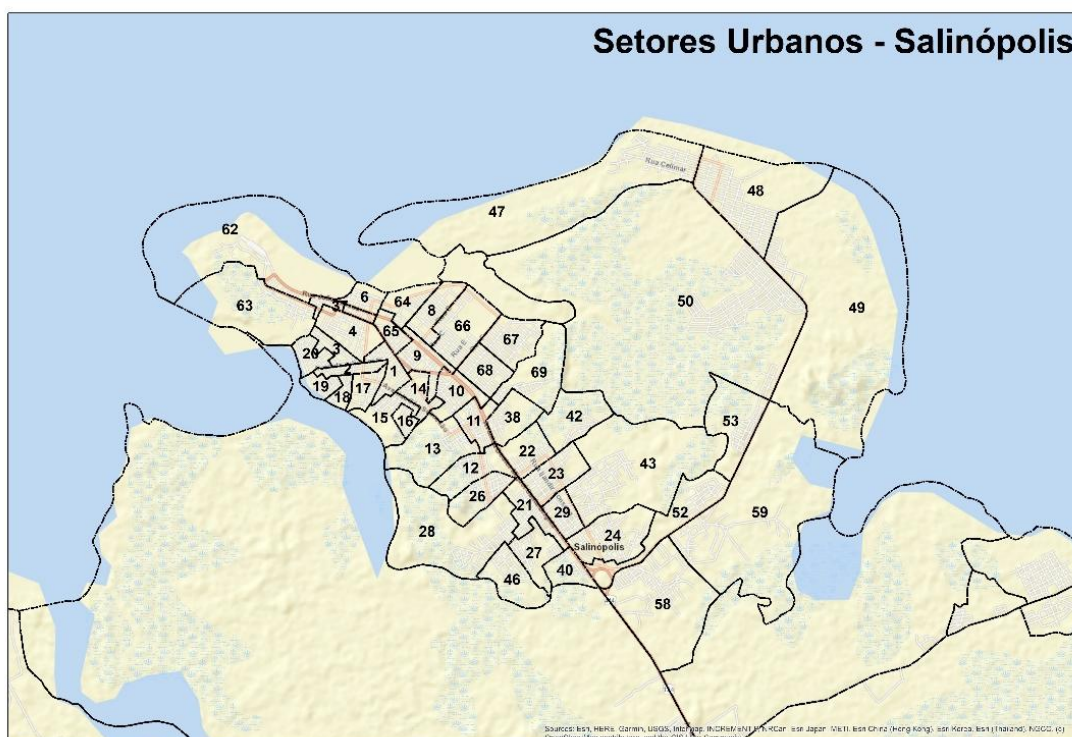
A cidade possui um padrão urbanístico bem atrativo para o turismo, com melhor infraestrutura de saneamento básico do que o das outras duas cidades, como apresentados pelos dados do *Spidergraph* do Gráfico 9, do capítulo anterior, mas ainda com áreas precárias. Dos domicílios situados na área urbana de Salinópolis, 6,66% estão ligados à rede geral ou pluvial de esgoto e 24,47% desses mesmos domicílios ainda usam fossa rudimentar ou buraco (IBGE, 2022).

Os setores censitários (Figura 38) são mais densos principalmente no centro de Salinópolis, outro padrão distinto de Curuçá e Marapanim, e os setores censitários da ilha do Atalaia (47, 48, 49, 50 e 53) são mais espaçados, e menos densos. Apesar de todos os atrativos que a cidade possui, ainda assim ocorrem em seu território problemas socioambientais e urbanísticos.

---

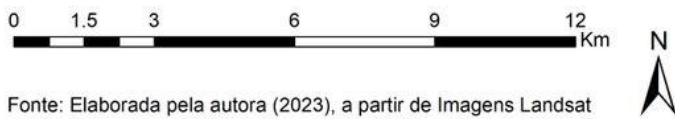
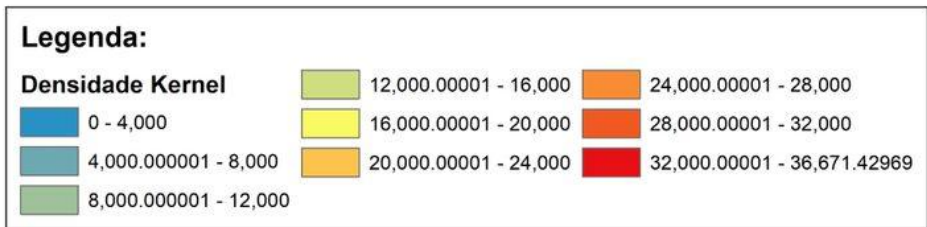
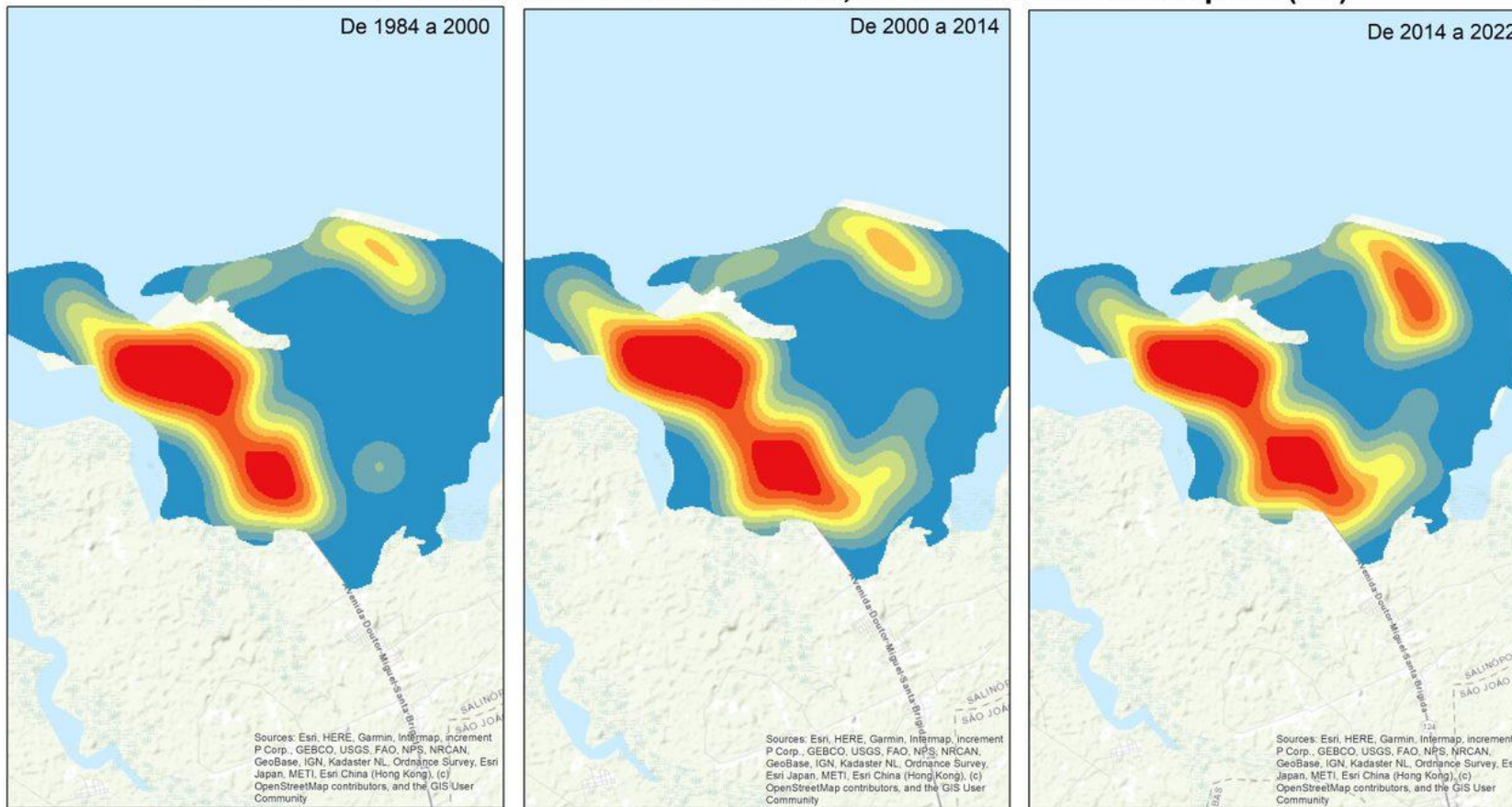
<sup>40</sup> Dado que a área de Atalaia ainda não havia sido consolidada em 1984, como visto no mapa da Figura 36, a porcentagem de crescimento entre 1984-2000 seria indefinida, pois o crescimento seria dividido por 0, se considerarmos a área desse primeiro período em questão. Assim, aderimos à ideia de que a expansão foi de 100%, pois tomamos como referência a área nova de 2000.

Figura 38 - Salinópolis: setores censitários



A Figura 39 apresenta um mapeamento da densidade de crescimento da área urbana, no qual é possível visualizar o espraiamento do tecido urbano, principalmente próximo às vias principais e em direção à ilha do Atalaia. O crescimento na ilha foi expressivo, e a expansão movida pela construção de hotéis e empreendimentos turísticos foi a principal fator para o desenvolvimento desse processo, que se intensificou, principalmente, entre 2014 e 2022, como é possível notar no mapa, nas tonalidades de vermelho em direção a Atalaia.

**Figura 39 - Salinópolis: densidade de Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022**  
**Densidade de Crescimento da Área Urbana, de 1984 a 2022 - Salinópolis (PA)**



Fonte: Elaborada pela autora (2023), a partir de Imagens Landsat 5, obtida em 1984, e imagens Landsat 8, obtidas em 2000, 2014 e 2022.

Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades, 2023.

Sobre a organização espacial da cidade, a avenida Dr. Miguel Santa Brígida, porta de entrada da cidade, concentra grande parte do comércio, o que facilita o acesso ao consumo para os turistas. O comércio varejista é localizado no centro da cidade (Figura 40) e composto, em grande parte, por comércio local; em contrapartida, a presença da filial de uma grande rede de supermercado do Nordeste Paraense, o Líder, e uma franquia da loja de departamento, as Americanas, demonstram uma centralidade diferenciada para Salinópolis, se comparado com Curuçá e Marapanim.

**Figura 40 - a) Supermercado Líder; b) Agência do Banpará; c) Lojas Americanas, d) Meio fio da av Dr. Miguel Santa Brígida**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2021).

Outro fator que reforça essa centralidade é a presença do aeroporto (Figura 41), construído pelo governo do estado com o papel de facilitar e fortalecer as interações do turismo na costa atlântica<sup>41</sup>, visto que foi preparado para receber voos comerciais. Um empreendimento desse porte em uma “cidade pequena” demonstra quão fortes e estruturadas estão as interações espaciais que envolvem a cidade e as influências dos agentes capitalistas.

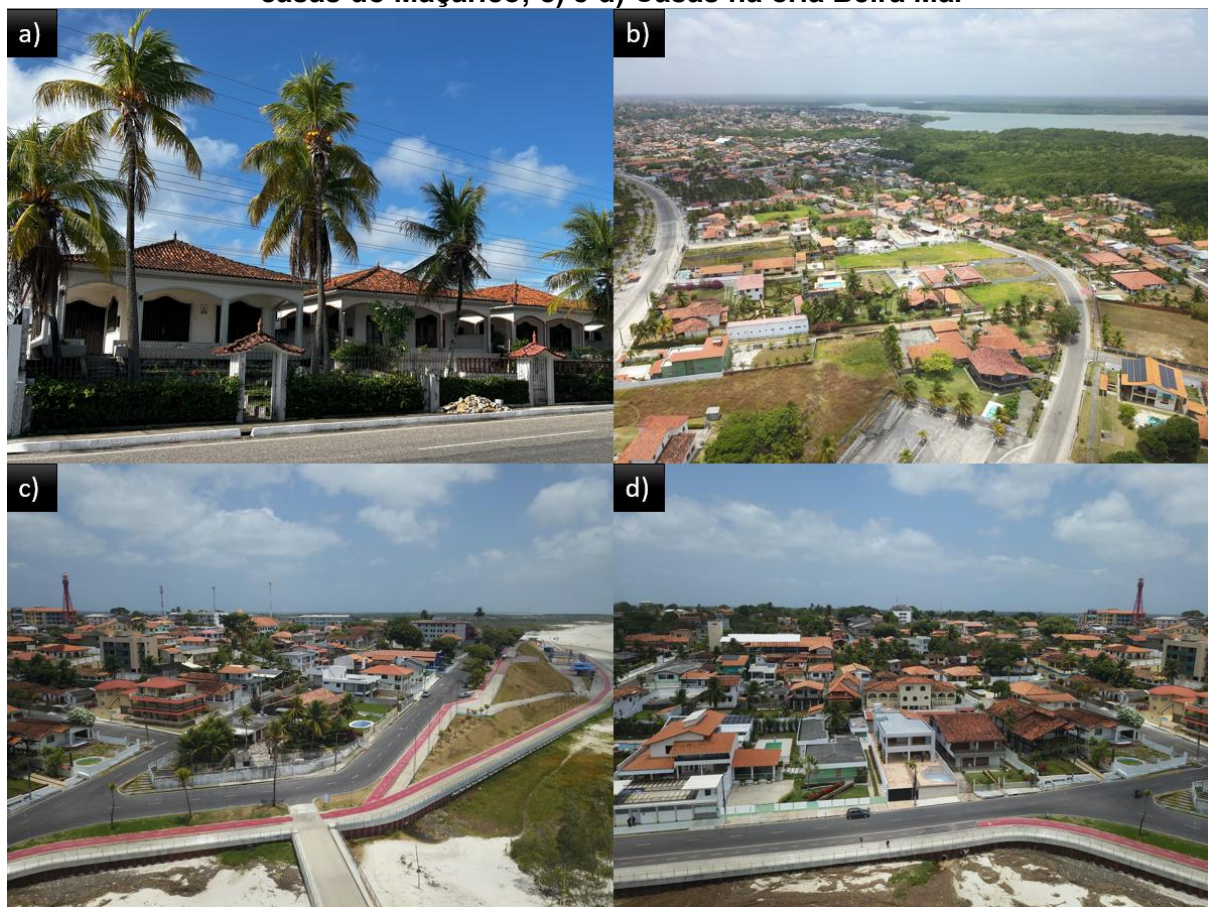
<sup>41</sup>Acesso à matéria pelo link: <https://agenciapara.com.br/noticia/29922/>.

**Figura 41 - Aeroporto de Salinópolis**

Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Ao andar pela cidade, é possível notar a forte presença das casas de veraneio, nos bairros mais antigos e, principalmente, nas novas áreas de ocupação urbana, todas no estilo alto padrão. Existem aqueles padrões mais antigos e os mais novos. A Figura 42 apresenta alguns desses padrões descritos, em áreas centrais de Salinópolis, como a orla do Maçarico e a orla Beira Mar, onde é nítida a visão dos altos padrões das segundas residências, diferente do que se encontra em Curuçá e Marapanim, incluindo Marudá.

**Figura 42 - a) Casas de veraneio padrão dos anos 1960 ou 1970; b) Imagem aérea das casas do Maçarico; c) e d) Casas na orla Beira Mar**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Ao chegar à entrada da cidade, notam-se os anúncios de comercialização de lotes para a venda (Figura 43), área que simboliza a expansão do tecido urbano, e que confirma os padrões de crescimento destacados no mapeamento da Figura 38.

**Figura 43 - Cruzamento de acesso entre Salinópolis e Atalaia e lotes para venda na entrada da cidade**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022 e 2024).

Marinho (2009) postula que o urbano em Salinópolis é marcado por esse processo, e um exemplo são os diferentes padrões de moradia, o local que cada agente ocupa na cidade, a disponibilidade de serviços presentes no local (público ou privado). O mercado imobiliário possui uma variedade de construções, como os grandes residenciais, loteamentos e condomínios fechados (Figuras 44), voltados para atender os turistas, seja no aluguel por temporada, contrato de multipropriedade ou aquisição de segunda residência.

**Figura 44 - Área central de Salinópolis e alguns novos padrões de segunda residência**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022).

As atividades urbano/mercantis, como o mercado imobiliário, expandiram-se na cidade, voltadas ao atendimento aos veranistas (Santos; Costa, 2021). Os novos padrões das redes hoteleiras surpreendem pelo tamanho e pelo formato luxuoso, estratégias para atrair os turistas.

A ilha do Atalaia é outra área de alto padrão de moradia, empreendimentos e complexos imobiliários. A Figura 45 mostra algumas imagens de parte desses empreendimentos urbanos, presentes na ilha, e voltados para os turistas. É possível notar padrões como hotéis, pousadas, casas em condomínios fechados, segundas residências com piscina, e alguns deles ainda em construção.

**Figura 45 - Complexo de assentamentos de alto padrão no Atalaia**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022 e 2024).

O desenvolvimento voraz da produção capitalista do espaço, ao longo dos anos, foi imprimindo forma e conteúdo de caráter segregador nas cidades. É possível perceber a intensidade e a velocidade desse processo em lugares estratégicos para a sua reprodução, principalmente no bairro do Atalaia. A ocupação dos melhores espaços na cidade é destinada aos moradores de segunda residência, que se deslocam para a cidade aos finais de semana, feriado ou no período de férias. A paisagem e os aspectos naturais de Salinópolis reforçam o interesse de investimentos no local, e o valor contido no espaço sugere diversos usos sociais, o que vem a ser de grande interesse para o setor do turismo (Marinho, 2009).

Em contrapartida a esse processo de produção do capital imobiliário, existe a população local de Salinópolis, que vive, predominantemente, em bairros mais afastados do centro turístico e em moradias mais simples. São moradores que trabalham com a pesca artesanal, no comércio da cidade, na construção civil, como caseiros, zeladores ou domésticas nas segundas residências etc. A simplicidade do bairro permite perceber o contraste entre as áreas da produção imobiliária e a autoconstrução.

Segundo Adrião (2006), essa população periférica está abandonando suas ocupações tradicionais para se envolver com trabalhos eventuais, sem segurança trabalhista e que acompanha o fluxo dos veranistas. Essas famílias vivenciaram as mudanças no crescimento urbano da cidade, sendo reféns do processo de

urbanização e da especulação imobiliária, conseqüentemente vivendo a expulsão e deslocamento do centro para a periferia. Um exemplo desse processo é o bairro da Prainha:

Os moradores da Prainha são os mais antigos pescadores da região salinopolitana, que viveram o processo de deslocamento centro-periferia em função da urbanização balnear iniciada a partir das décadas de 1960 e 1970 com a implantação da Estância Hidromineral. São pequenos pescadores que venderam suas propriedades para a construção de 'segunda residência' dos veranistas e se deslocaram para a periferia da cidade, ocupando regiões de mangue a terrado, muitas vezes em condições insalubres (Adrião, 2006, p. 18).

Alguns desses moradores ainda mantêm relação com a pesca, outros abandonaram a profissão para se tornarem caseiros dos veranistas. Adrião (2006) comenta que houve uma transformação na solidariedade que ocorria através da pesca, pois a organização social do trabalho sofreu uma mudança significativa que interferiu em todo o sistema de troca e cooperação que envolvia a vizinhança do bairro através da pesca.

As imagens da Figura 46 são exemplos da realidade do conjunto de moradias de palafitas no bairro da Prainha, que foram construídas em área de mangue, em condições precárias e sem esgoto. Pela proximidade com a maré, os moradores usufruem da pesca em período de necessidade para o sustento da família, como foi relatado por alguns participantes durante as entrevistas.

**Figura 46 - Salinópolis: Vila de palafitas no bairro da Prainha**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022).

As imagens na Figuras 47 são de outro bairro em Salinópolis, o Caranãzinho, uma outra vila de pescadores também situada na periferia da cidade. Apesar de apresentar rua asfaltada, a maioria das casas são de madeira no estilo palafitas, localizadas em área de mangue e em condições precárias de saneamento básico.

**Figura 47 - Salinópolis: Estrutura precária do bairro do Caranãzinho**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

A partir dessas imagens, é possível notar que uma parte da cidade de Salinópolis possui uma realidade distante da dinâmica que engloba o turismo, situação que resulta das mazelas decorrentes do processo de urbanização, em que “parte da população está excluída do mercado residencial privado legal e da produção formal da cidade” (Maricato, 2011, p. 39), e o saneamento básico acaba por ser um dos principais padrões de diferenciação.

O destino das águas servidas e do esgoto, assim como de boa parte do lixo sólido produzido, fica evidente no desastroso comprometimento das redes hídricas dos mananciais de água, das praias, dos mangues, ou de qualquer outra localização nos arredores das cidades que não seja de interesse do mercado imobiliário (Maricato, 2011, p. 40).

Os cuidados com o planejamento urbano e com as infraestruturas beneficiam apenas as áreas estratégicas e turísticas da cidade, onde ocorre intenso uso do espaço voltado para uma lógica de valor de troca. O descaso com áreas periféricas também é uma característica do avanço da dispersão metropolitana, e esse

crescimento, muitas vezes desordenado, causa severos impactos sociais e ambientais, como será tratado no próximo capítulo.

### **3.2 OS VETORES DE CRESCIMENTO DE CURUÇÁ, MARAPANIM E SALINÓPOLIS A PARTIR DO TURISMO**

O espaço urbano na Amazônia apresenta uma complexidade de dinâmicas, o que torna o estudo de seu processo de urbanização uma fonte de novos quadros conceituais e modelos que permitem compreender outras regiões do mundo (Carmo; Costa; Brondizio, 2023). No Salgado, a realidade da configuração urbana teve muita influência da atividade do turismo, processo característico de cidades costeiras. Como o processo de formação das cidades de maré iniciou-se pelo litoral, às margens do mar, os primeiros núcleos, que antes serviam como ponto estratégico de proteção e apoio para as navegações, hoje são centros bastante procurados para o lazer e o veraneio.

A partir de um longo período e de diferentes fases de organização territorial<sup>42</sup>, os espaços dessas cidades foram se estruturando sob influência de diversos agentes essenciais. Assim como as cidades ribeirinhas, as cidades de maré têm fortes enraizamentos socioeconômicos e culturais com a escala geográfica local e regional, que se traduzem no cotidiano e no modo de vida da população com a natureza (Trindade Jr., Silva; Amaral., 2008).

As cidades tendem a se estruturar de acordo com os processos socioespaciais que as envolvem. Em uma determinada região, essa organização se dá pelo papel econômico, influenciado pelo seu percurso histórico. A análise socioespacial de uma cidade requer que se compreenda a dinâmica regional em que ela se insere, fator que influencia a estruturação urbana e a estruturação da cidade (Sposito, 2004). O urbano nas cidades de maré da microrregião do Salgado sofreu intensas mudanças com a estruturação dessa rede de interações, e podemos analisar essa dinâmica como etapas do processo de transformações desse urbano, analisadas a partir do Quadro 9.

---

<sup>42</sup> As fases flúvio-marinha, ferroviária e rodoviária (Rocha; Soares; Moraes, 2019).

**Quadro 9 - Processos prioritários de desenvolvimento e de mudança espacial no Salgado**

	<b>Fatores</b>	<b>Resultados</b>
<b>Urbanização</b>	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.
<b>Litoralização, turismo e lazer</b>	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.
<b>Reestruturação produtiva</b>	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: Santos; Montoia, 2022.

Essas reestruturações ocorrem porque existe um modelo economicista em nosso 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. De acordo com Trindade Jr. (2015), se assim fosse, quando um lugar passasse por 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 por sua condição (Trindade Jr., 2015).

Além de pensar na singularidade do urbano, é importante pensar nas relações em rede, o papel da cidade na divisão social do trabalho dentro do global e nas relações locais também, em que as formas físicas e os legados históricos exercem influência. A dinâmica regional da costa do Pará está muito ligada ao turismo praieiro, o que intensifica a produção espacial das cidades do Salgado, de forma diferenciada, a partir da concentração em áreas estratégicas para o lazer.

As centralidades das cidades de maré na microrregião do Salgado são distintas entre si, apesar de esses centros urbanos apresentarem singularidades que se aproximam. Dentro de um contexto regional, os investimentos, equipamentos e acesso à infraestrutura se modificam. O setor do turismo é uma das principais atividades que estabelece essa centralidade, setor que exige um tipo de instalação

que atenda às necessidades de flexibilização, por isso o Planejamento Urbano revela o projeto que supra a cidade como esquema prático de circulação (Carlos, 2016); nesse caso, circulação ligada ao lazer.

As ações do Estado reforçam esse processo de diferenciação espacial, pelo fato de implementar investimentos em áreas concentradas e estratégicas, como aconteceu com os incentivos para Salinópolis mencionadas por Brito (2004), o que não ocorreu em outras cidades do Salgado. Essa relação entre Estado e espaço faz parte da produção espacial. Carlos (2016) menciona que esse agente é capaz de atuar na cidade por meio de políticas, criando a infraestrutura necessária para a consolidação de um novo ciclo econômico, ou seja, redirecionando as políticas urbanas para a construção de um ambiente, necessário para que esse capital possa se realizar.

Na realidade podemos afirmar que a produção dos espaços de turismo e de lazer se realiza como consequência do desenvolvimento do mundo mercadoria, que num determinado momento da história, produz o espaço enquanto valor de troca, numa sociedade em que todos os momentos da vida cotidiana se encontram penetrados e dominados pela realização da mercadoria. O turismo e o lazer entram nesse contexto histórico como momento de realização da reprodução do capital, enquanto momento de reprodução do espaço — suscitadas pela extensão do capitalismo. Assim, a atividade turística captura o espaço, tornando-o mercadoria de desfrute, passível de ser consumida (Carlos, 2016, p. 119).

Compreende-se que os territórios das cidades do Salgado, com forte vínculo com o turismo de veraneio, fazem parte desse espaço como mercadoria, conforme assinala a autora supracitada, em que o lazer se torna uma condição, meio e produto da reprodução do capital. Essa noção é também válida a partir da hipótese de que as pequenas cidades também são como fragmentos das cidades maiores, ou são até mesmo realidades sócio-geográficas residuais e de resistência aos ritmos de vida metropolitano (Trindade Jr., Silva; Amaral, 2008).

A relação com o mar possibilita particularidades ao território e, a partir dessa relação, torna-se possível reconhecer os elementos que fazem parte da produção socioespacial. O mar se torna um “espaço fundamental para a compreensão das relações econômicas e socioculturais, ou seja, apresenta-se indispensável na compreensão do processo de formação socioespacial da Amazônia litorânea” (Marinho, 2017, p. 388).

Os traçados urbanos das cidades ribeirinhas na Amazônia, por exemplo, começam e terminam no rio, não há um padrão uniforme de crescimento entre elas

(Carmo; Costa; Brondizio, 2023). Entretanto, é possível observar que todas as formas, ou traçados urbanos, seguem um padrão em que o rio e outros atributos geográficos são mais importantes (Trindade Jr., Silva; Amaral, 2008; Trindade Jr., 2013).

Trindade Jr., Silva e Amaral (2008) elaboraram um estudo identificando esses padrões nas formas das cidades ribeirinhas, que pode servir como ponto de partida metodológico para analisar a estruturação das cidades de maré, representado no Quadro 10, a seguir.

**Quadro 10 - Padrões encontrados nas cidades ribeirinhas**

<b>A beira</b>	Seria o ponto de contato importante entre o rio e a pequena concentração urbana da cidade.
<b>O trapiche ou o porto</b>	Estrutura que faz o elo entre o rio e o interior da cidade, estando em uma área central, com características bastante precárias.
<b>Setor principal de comércio e serviço</b>	Onde está a igreja principal; onde há a presença de outras atividades, como os pequenos restaurantes e botecos.
<b>Áreas de assentamento</b>	Sendo de dois tipos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas próximas do pequeno centro da cidade, que pertencem à população local de melhor poder aquisitivo;</li> <li>• Áreas mais afastadas que estão ligadas ao processo de expansão e crescimento das cidades.</li> </ul>

Fonte: Elaborado a partir de Trindade Jr., Silva; Amaral (2008).

Os autores destacaram a centralidade tanto material quanto simbólica desses elementos: da beira (ou orla), dos portos, das feiras e dos trapiches, e do setor principal de comércio e serviço. Isso em função da importância das trocas — de experiências, e econômicas — que diversos grupos sociais promovem nesses locais. Essas estruturas são encontradas e compõem a organização das cidades ribeirinhas, mostrando suas particularidades dentro do contexto regional amazônico. Segundo os autores, a localização absoluta desses elementos assume o caráter funcional, de subsistência, lúdica e simbólico-cultural. Ao analisar o padrão de organização das cidades litorâneas do Salgado, tendo como referência Curuçá, Marapanim e Salinópolis, percebemos a presença forte de cinco elementos espaciais estruturadores: a rodovia, o trapiche, a maré, a orla e a segunda residência.

A rodovia representa o principal meio de acesso até as cidades, desde a terceira fase de organização territorial (Rocha; Soares; Moraes, 2019), que permitiu

uma maior conectividade da RMB, e outros espaços, até esses centros, e tendem a expressar o crescimento da sua malha urbana ao longo das principais estradas de acesso, fator que acentuou mudanças nesses centros (Trindade Jr.; Silva; Amaral, 2008). O trapiche representa a chegada do pescado à cidade, o ato dos barqueiros de aportarem na terra firme, a retirada da mercadoria onde quase sempre a feira e/ou mercado estão próximos, e onde o consumidor tem acesso ao pescado fresco.

A maré, que nas cidades do Salgado pode ser representada pelo rio, mas, principalmente, pela praia, fornece a via mais procurada para o lazer desses centros, sendo um grande potencializador do turismo. Atrelada à maré, existe a orla, espaço imediato de interação entre terra e a água (Trindade Jr., Santos; Ravena, 2005), que exerce a funcionalidade de apreciação da natureza, lazer e socialização, sendo um espaço em que ocorrem vários eventos promovidos pelas prefeituras ao longo do ano. E por fim as segundas residências, que são a manifestação concreta da procura e do desejo dos turistas de estabelecer, no espaço ideal de lazer, uma opção de fuga e descanso do cotidiano urbano, em um espaço que possibilite a interação com a areia da praia, a água salgada, a brisa do mar e a culinária local.

Ao analisar a expansão das segundas residências, é possível perceber o destaque que esses padrões de moradia exercem nas cidades, e como esse processo se reflete na dinâmica do crescimento urbano desses centros. A Tabela 11 e o Gráfico 14 apresentam o total de domicílios particulares permanentes de uso ocasional<sup>43</sup>, que representam a quantidade de segunda residência nas cidades, em comparação com o total de domicílio<sup>44</sup>.

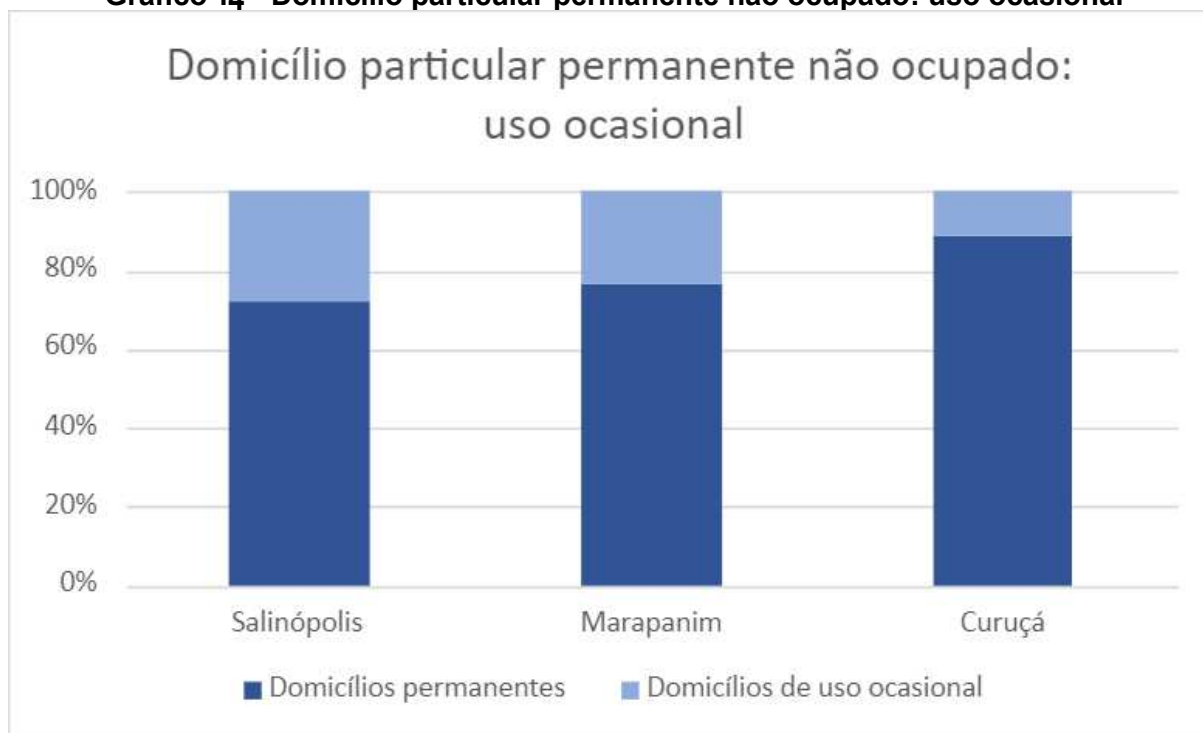
	<i>Curuçá</i>	<i>Marapanim</i>	<i>Salinópolis</i>
<i>Total de Domicílios</i>	15.589	14.439	25.145
<i>Uso Ocasional</i>	2.036	4.447	9.745
<i>% do Uso Ocasional</i>	13,06%	30,80%	38,76%

Fonte: Censo IBGE (2022).<sup>45</sup>

<sup>43</sup> É um tipo de domicílio particular permanente que, na data da entrevista, servia ocasionalmente de moradia, sendo usado para descanso de fins de semana, férias ou outro fim, mesmo que, na data de referência, seus ocupantes ocasionais estivessem presentes (IBGE, 2023b).

<sup>44</sup> É a definição de um local estruturalmente separado e independente que tem como objetivo servir de habitação a uma ou mais pessoas (IBGE, 2023b).

<sup>45</sup> Tabela 4711 – Domicílios recenseados, por espécie –. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/4711>. Acesso em: 9 out. 2024.

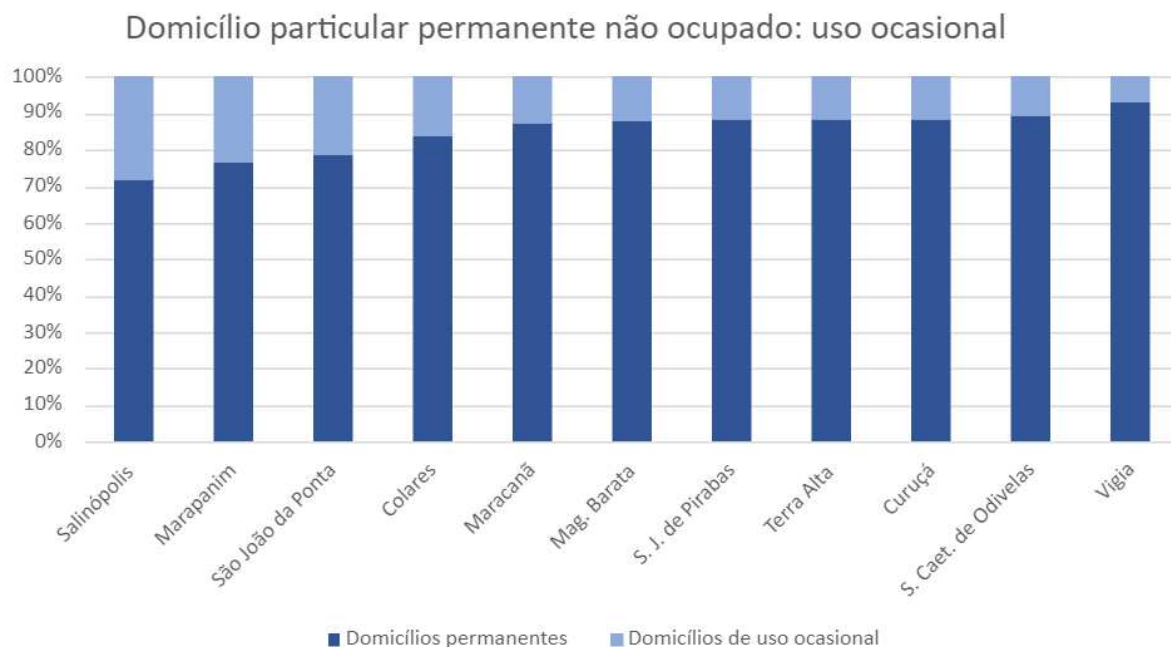
**Gráfico 14 - Domicílio particular permanente não ocupado: uso ocasional**

É possível perceber a porcentagem de segundas residências entre as cidades, sendo que Salinópolis dispara, com 38,76%, seguida por Marapanim, com 30,80%, e Curuçá, com 13,06%. Os dados mostram a concentração desse padrão com mais ênfase nas duas primeiras cidades que possuem um turismo de sol e praia mais estruturado.

No Gráfico 15, pode-se fazer uma comparação da porcentagem do padrão de segunda residência em todas as cidades do Salgado Paraense. A cidade de Vigia, mesmo sendo a que tem o maior número de habitantes (50.823 hab.) da região, é a que possui a menor porcentagem de segundas residências, por apresentar uma dinâmica turística diferente de Salinópolis e Marapanim, que ocupam as primeiras

colocações no que diz respeito à concentração desse padrão de residências, dado o intenso fluxo dos veranistas, atraídos principalmente por suas praias.

**Gráfico 15 - Domicílio particular permanente não ocupado: uso ocasional nas cidades do Salgado**



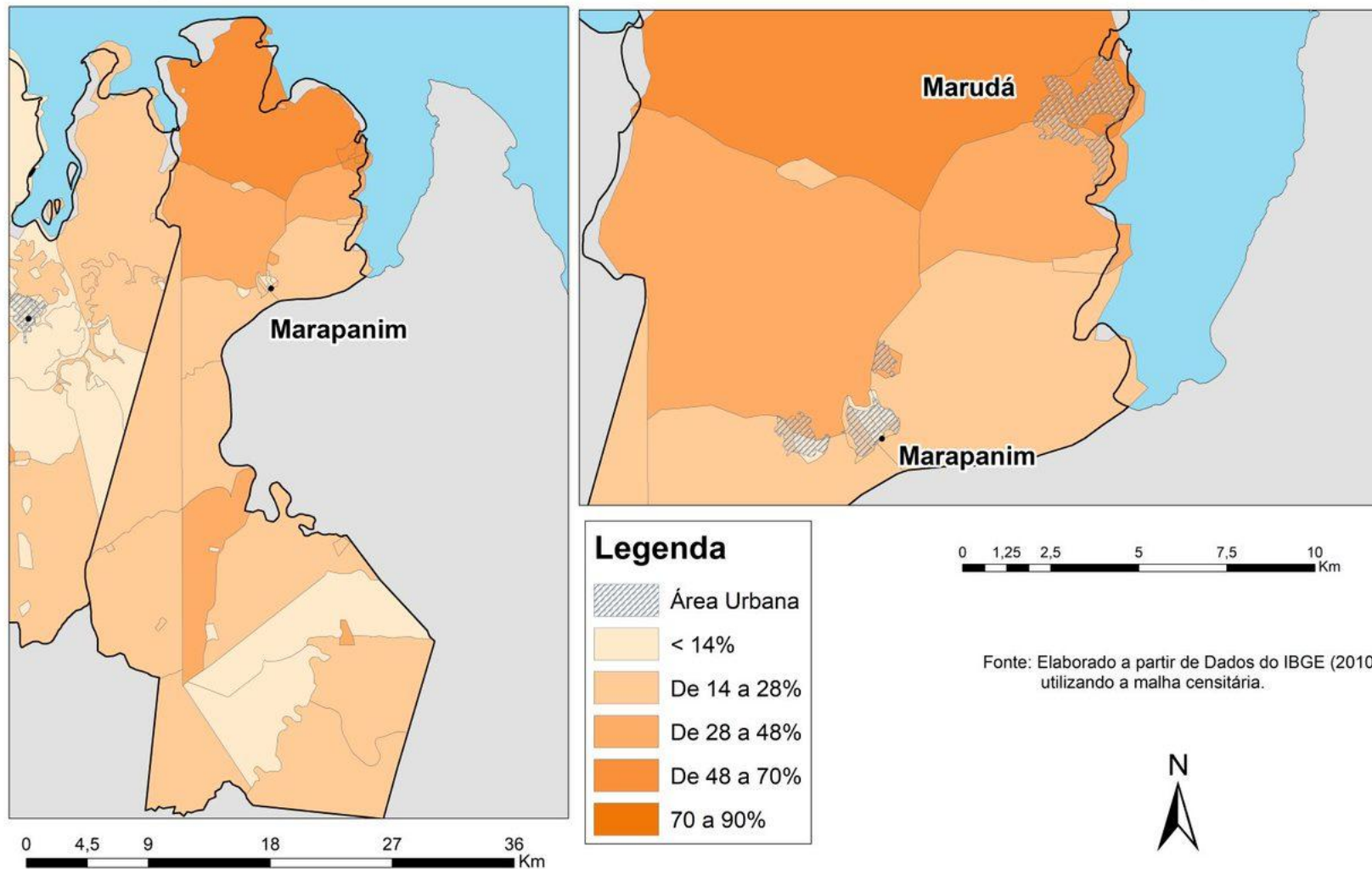
Fonte: Censo IBGE (2022).

Essa porcentagem de segunda residência em Salinópolis e Marapanim representa a relevância do turismo de veraneio, forma de turismo na qual os visitantes mantêm as casas para passear em finais de semana e feriados; alguns deles aproveitam a alta temporada para alugar seus imóveis. O principal atrativo são as praias de água salgada, tipo de lazer muito procurado nessas cidades do litoral paraense.

Nesse *ranking*, Curuçá fica na 9ª colocação, possuindo uma das menores porcentagens de segundas residências, em comparação a Marapanim e Salinópolis, e demonstra um ritmo de crescimento urbano menos influenciado pelo turismo. Os mapas das Figuras 48, 49 e 50 apresentam a concentração das segundas residências nos três municípios. O mapeamento ocorreu a partir dos números de domicílios de uso ocasional em cada setor censitário dos municípios (IBGE, 2010), como foi pontuado na metodologia.

Figura 48 - Marapanim: Porcentagem de Domicílios Particulares de Uso Ocasional, 2010.

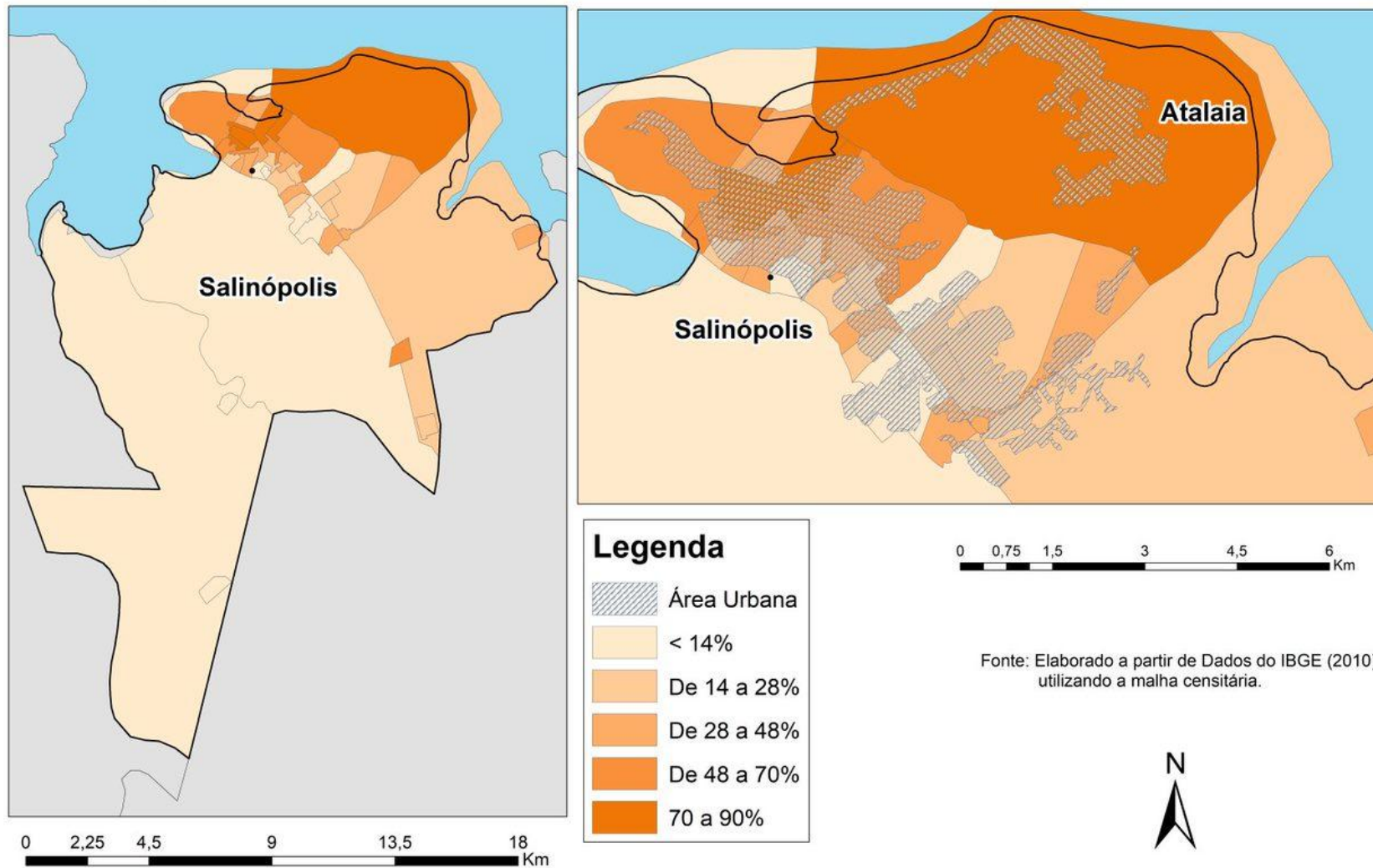
## Porcentagem de Domicílios Particulares de Uso Ocasional - Marapanim 2010



Fonte: Elaborado a partir dos dados do Censo do IBGE, 2010.

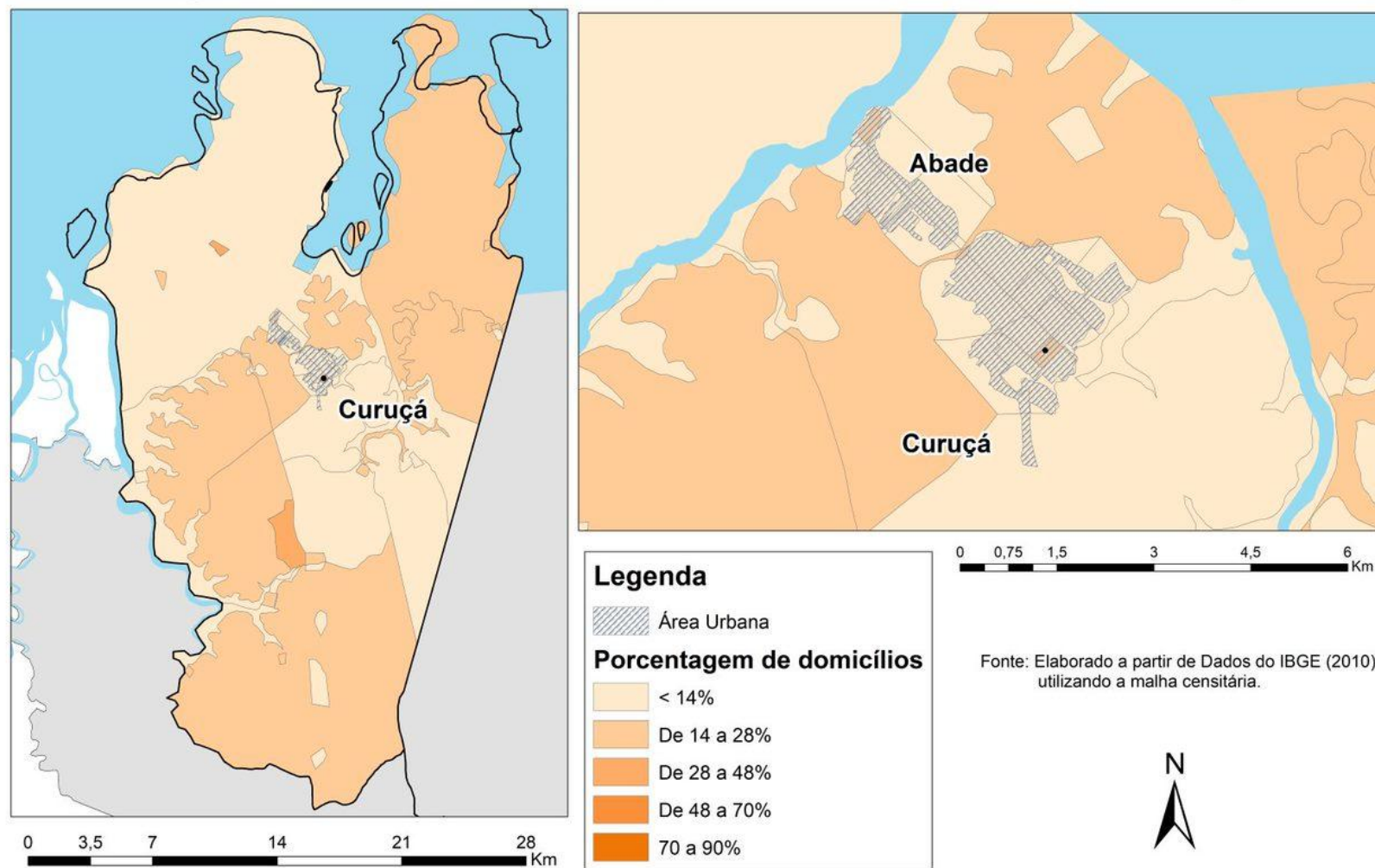
Figura 49 - Salinópolis: Porcentagem de Domicílios Particulares de Uso Ocasional, 2010

## Porcentagem de Domicílios Particulares de Uso Ocasional - Salinópolis 2010



Fonte: Santos e Costa (2024).

Figura 50 - Curuçá: Porcentagem de Domicílios Particulares de Uso Ocasional, 2010  
**Porcentagem de Domicílios Particulares de Uso Ocasional - Curuçá 2010**



Fonte: Santos e Costa (2024).

É possível notar que em Marapanim e Salinópolis a concentração maior ocorre nas áreas em que o turismo de veraneio é mais forte, próximo às praias. Marapanim (Figura 47) apresenta uma concentração entre 70 e 90% de segundas residências em Marudá e na área costeira, onde há a maior concentração da atividade turística, em comparação com a sede da cidade, em que uma parte dos setores censitários apresenta uma concentração abaixo de 14% e outra parte entre 14 e 28%, pois são as áreas que concentram os domicílios permanentes particulares dos moradores locais.

Em Salinópolis (Figura 48), a maioria dos setores censitários concentram entre 28 e 90% desse padrão de moradia, tendo uma forte presença no centro da sede da cidade (que representa as primeiras casas de veraneio próximas à orla do Maçarico e os novos condomínios residenciais) e na ilha do Atalaia, que apresenta entre 70 e 90%. Grande parte dessas áreas de segunda residência representam as zonas de expansão urbana, as tendências de crescimento do tecido urbano de Salinópolis.

Em Curuçá (Figura 49), as maiores concentrações estão presentes fora da área urbana, a qual possui uma porcentagem que varia entre 14 e 48%, um panorama diferente de Marapanim e Salinópolis, que apresentam maiores porcentagens. A maior parte da área urbana possui uma concentração de menos de 14% de segundas residências, a não ser por uma pequena área no Abade e no centro da sede, que possuem entre 14 e 28%, mas que não representam área de expansão de crescimento da cidade de Curuçá.

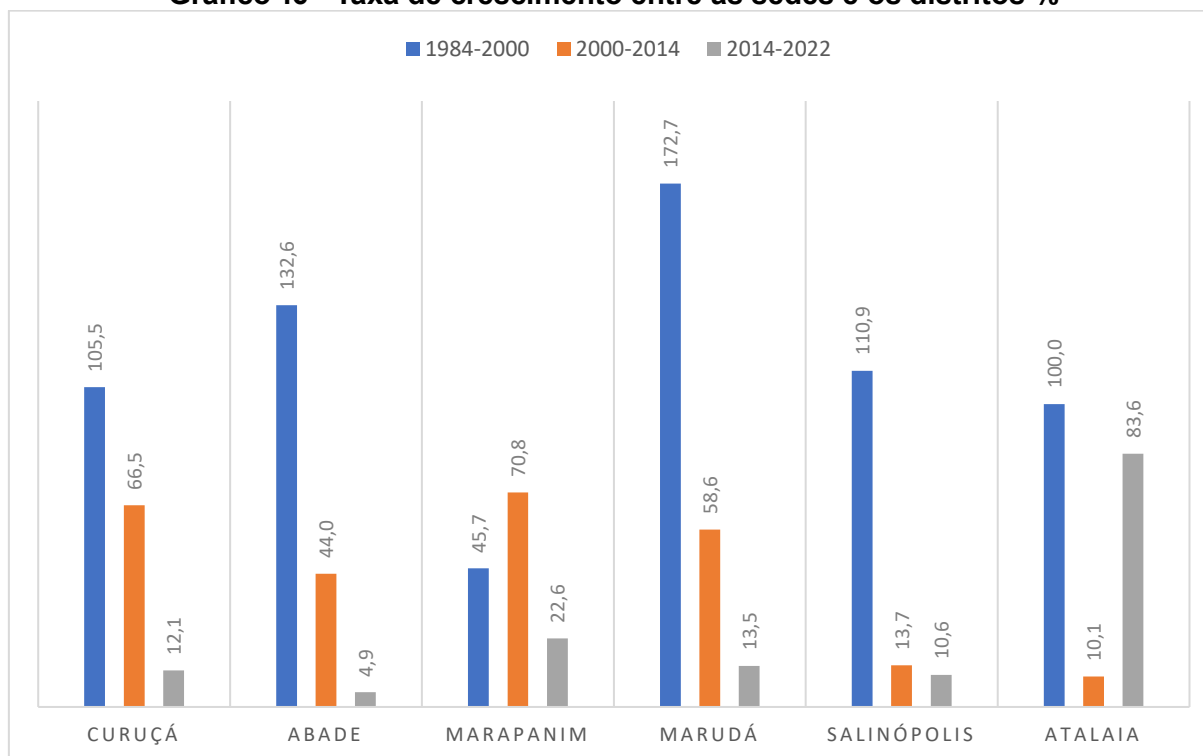
Essa diferenciação na concentração de segundas residências entre as três cidades faz parte do processo da distinta trajetória dos vetores da produção capitalista, e a atuação nas cidades costeiras segue o viés de atender ao turismo. Assim, contribuem para a inserção do espaço litorâneo de Salinópolis e Marapanim no contexto urbano-mercantil de uso e apropriação do espaço, o que resulta num elevado ritmo de crescimento urbano (Marinho, 2009).

A Tabela 12 e o Gráfico 16 organizam os dados do crescimento das áreas urbanas das três cidades, como já apresentados, mas agora distinguindo essas taxas de expansão entre as sedes e os seus respectivos distritos, Abade, Marudá e Atalaia, nos períodos destacados: 1984-2000, 2000-2014 e 2014-2022.

**Tabela 12 - Crescimento das áreas urbanas das cidades**

<i>Município</i>	<i>Núcleos/distritos</i>	<i>1984-2000</i>	<i>2000-2014</i>	<i>2014-2022</i>
<i>Curuçá</i>	Sede	105,5%	66,5%	12,1%
	Abade	132,6%	44,0%	4,9%
<i>Marapanim</i>	Sede	45,7%	70,8%	22,6%
	Marudá	172,7%	58,6%	13,5%
<i>Salinópolis</i>	Sede	110,9%	13,7%	10,6%
	Atalaia	100%	10,1%	83,6%

Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades, 2023.

**Gráfico 16 - Taxa de crescimento entre as sedes e os distritos %**

Fonte: Laboratório de Estudo das Cidades, 2023.

Ao fazer a comparação nas taxas de crescimento, considerando apenas os distritos, é possível notar que Abade, por ser um distrito pesqueiro, apresenta menor porcentagem de expansão da malha urbana em comparação com Marudá e Atalaia, que são essencialmente áreas turísticas e com maior tendência de possuírem segundas residências.

A sede de Marapanim teve seu pico de crescimento no segundo período destacado, com 70,8%, entre 2000-2014, e logo em seguida apresentou uma

desaceleração no último período, com 22,6% entre 2014-2022. Isso reflete que a sede desse município tem um crescimento urbano mais orgânico a partir do seu crescimento populacional, sem ter grande concentração de segundas residências. Esse fator também ocorre com a sede de Curuçá, que teve seu auge de crescimento urbano no primeiro período, de 1984-2000, com 105,5%; e depois seguiu com taxas menores, 66,5% entre 2000-2014 e com 12,1% entre 2014-2022.

É possível notar o intenso crescimento da ilha do Atalaia, que em 1984 ainda não apresentava malha urbana alguma, mas até 2000 houve grandes interferências na ilha, por isso consideramos seu crescimento como 100% nesse primeiro intervalo de 1984-2000. No segundo período, 2000-2014, houve pequenas alterações nessas taxas, de apenas 10,1%. Entre 2014-2022, é possível verificar que foi no Atalaia a significativa expansão, com 84,13%, e a sede de Salinópolis apenas com 10,6%. A partir dessas análises, percebemos que Atalaia segue sendo palco dessas práticas socioespaciais, “marcadas pela complexidade e conflitos inerentes ao processo de reprodução espacial das cidades capitalistas” (Marinho, 2009, p. 73).

A Tabela 13 mostra os tipos de domicílios em cada uma das três cidades. Salinópolis concentra a maior parte dos domicílios, seguida por Curuçá. Quanto a Marapanim, fica em último lugar no total de domicílios.

**Tabela 12 - Domicílios particulares permanentes ocupados por tipo de domicílio, 2022**

	<b>CURUÇÁ</b>	<b>MARAPANIM</b>	<b>SALINÓPOLIS</b>
<b>Total</b>	12.131	8.375	13.482
<b>Casa</b>	11.980	8.337	12.969
<b>Casa de vila ou em condomínio</b>	95	26	330
<b>Apartamento</b>	7	10	97
<b>Habitação em casa de cômodos ou cortiços</b>	36	1	25
<b>HABITAÇÃO INDÍGENA SEM PAREDES, OU MALOCA</b>	0	0	1
<b>Estrutura residencial permanente degradada ou inacabada</b>	13	1	60

Fonte: IBGE (2022)<sup>46</sup>.

A partir das análises populacionais, de domicílios, segunda residência, taxa de crescimento urbano e características urbanas, Salinópolis apresenta aspectos de

<sup>46</sup> Tabela 6326 - Características dos Domicílios: Resultados do Universo -. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6326>. Acesso em: 9 out. 2024.

centralidade, motivada principalmente pela atividade do turismo, que a caracteriza como uma cidade intermediária. Segundo o último estudo da Região de Influência das Cidades - REGIC (IBGE, 2018), Curuçá, Marapanim e Salinópolis são consideradas como “Centro Local”, que exerce influência restrita aos seus próprios limites, tendo a possibilidade de atrair alguma população de outras cidades para temas específicos, como turismo cultural e de veraneio, que ocorrem nesses centros estudados.

Os centros locais representam o equivalente a 82,4% das unidades urbanas do país e, segundo a definição do IBGE (2020), apresentam fraca centralidade nas atividades do ramo empresarial e de gestão pública. Por esse motivo, a sua população recorre a centros próximos dentro da hierarquia urbana de maior referência para as atividades cotidianas, que podem variar entre compras, serviços públicos de saúde e educação, atividades empresariais etc.

Curuçá, Marapanim e Salinópolis se enquadram nessa definição, dentro da área de abrangência de outras cidades, fazendo parte da área de influência da cidade de Castanhal (como apresentado no mapa da Figura 7 – Região Intermediária de Castanhal). Porém, Salinópolis apresenta uma dinâmica urbana com mais centralidade que as outras cidades, por isso é possível enquadrá-la como uma pequena cidade que possui centralidade de porte intermediário, em função da influente rede turística que a envolve.

Vale ressaltar que Salinópolis ainda não é uma cidade intermediária, pois, segundo a definição do termo, essas cidades são entendidas como espaços de relações entre os centros e regiões estruturadas em nós e fluxos, caracterizando-se como ponto de encontro e passagem obrigatória. A atuação dessas cidades ocorre como uma unidade de atração dos pequenos centros urbanos, sendo a intermediação entre o seu entorno e os grandes centros, recebendo e emanando fluxos materiais e imateriais, e fornecendo serviços e atividades de que os centros locais e as pequenas cidades não dispõem (SUDAM, 2020).

Em uma análise do contexto regional, as cidades intermediárias na Amazônia não devem ser definidas e analisadas pela mesma óptica de cidades médias, que levam em consideração aspectos quantitativos, relacionados diretamente à dimensão demográfica, associada com uma lógica funcional.

Na Amazônia, as cidades e o urbano apresentam contornos e características (sociais, econômicas, demográficas) que diferem do restante do País. A frequência e a intensidade dos fluxos sejam eles fluviais, rodoviários e informacionais, também se espacializam de forma diferenciada e as escalas

espaciais da região são bastante distintas. Portanto, entender o urbano na Amazônia, que muitas vezes, não apresenta uma clara distinção do rural (inclusive muitos municípios concentram a maior parte de suas populações na área rural), perpassa pela consideração de toda esta heterogeneidade (SUDAM, 2020, p. 9).

Por isso não podemos ainda considerar Salinópolis como um centro intermediário, mas uma pequena cidade de porte intermediário, pois apenas a dinâmica do turismo lhe fornece essa centralidade com um intenso fluxo de veranistas, com aeroporto e grandes empreendimentos imobiliários e hoteleiros. Os serviços públicos e outras atividades caracterizam a dinâmica de um centro local, pela necessidade de a população buscar centros mais próximos para ter acesso a esses benefícios.

**4 CAPÍTULO – A DINÂMICA  
URBANA E O MEIO AMBIENTE  
NO SALGADO: IMPLICAÇÕES DA  
URBANIZAÇÃO NA  
DEGRADAÇÃO AMBIENTAL**

---

Este capítulo se debruça sobre uma das perguntas elaboradas para a presente tese: De que maneira o crescimento urbano vem afetando a configuração socioambiental das cidades de maré?

De modo geral, o crescimento urbano das cidades de maré tem acontecido de forma diferente, reforçando suas singularidades. A atividade do turismo trouxe importante dinâmica econômica e mudanças estruturais nas cidades, porém também imprimiu uma segregação socioespacial durante esse processo. Diferente da atividade da pesca e da agricultura, as atividades do turismo se tornaram um fator segregador dentro do espaço urbano das cidades.

Como hipótese, proponho que essas mudanças na expansão do tecido urbano têm implicações para o meio ambiente das cidades do Salgado. A transição do setor econômico afetou de maneira diferente cada uma dessas cidades, sendo possível perceber essa distinção ao comparar Curuçá, Marapanim e Salinópolis. Este capítulo segue com as análises de impactos nas áreas de mangue, uma análise de uso e cobertura do solo, cruzando os dados do crescimento urbano com os dos possíveis impactos ambientais.

### **Metodologia**

Para a construção deste quarto e último capítulo, buscaram-se referenciais teóricos que abordassem questões sobre segregação e fragmentação socioespacial, e sobre os impactos ambientais em áreas urbanas e costeiras. Além disso, foi realizado o mapeamento das áreas de mangue e de Resex e unidade de proteção ambiental, cujos dados foram cruzados com o mapeamento do crescimento das malhas urbanas de Curuçá, Marapanim e Salinópolis. Desse cruzamento foi realizado o cálculo do quanto que os assentamentos urbanos avançaram sobre esse ecossistema costeiro e sobre as Resex.

#### **4.1 CRESCIMENTO URBANO DAS CIDADES DE MARÉ E OS ASPECTOS SOCIOAMBIENTAIS**

São muitas as questões que norteiam o processo de crescimento urbano, independentemente de serem cidades de países ricos ou de países em desenvolvimento, até mesmo do seu tamanho, como metrópole, médias ou pequenas cidades. As transformações que ocorrem nas estruturas urbanas interferem na

instância social e ambiental, sendo que as mudanças podem trazer melhorias no cotidiano de uma parcela da população e ao mesmo tempo ocasionar graves impactos para uma outra parcela.

A produção do espaço reflete um enorme esforço de construção urbana, essencial para acomodar a população e atender suas diversas necessidades, como moradia, emprego, abastecimento, transporte, saúde, energia e água. E mesmo não atendendo a todas as demandas, o território foi ocupado e foram criadas as condições necessárias para viver nesse ambiente urbano (Maricato, 2011).

Diante da construção e produção do espaço urbano, alguns processos vão sendo materializados não apenas no ambiente, mas na própria população. A segregação socioespacial, por exemplo, engloba as duas instâncias: espacial e social. Segundo Corrêa (2016), esse é um dos mais expressivos processos espaciais que geram fragmentação do espaço urbano, estando intrinsecamente vinculada às classes sociais em seus espaços de existência e reprodução.

A segregação da cidade capitalista emerge a partir da localização diferenciada no espaço urbano dessas distintas classes sociais e suas frações, por isso quanto mais intensa a fragmentação social, mais complexa será a segregação residencial (Corrêa, 2016). É esse processo do crescimento das cidades, muitas vezes de forma desordenada, junto com a significativa desigualdade de renda entre a população brasileira, que resulta em espaços segregados, definidos pelo poder econômico das classes sociais que os habitam (Pimentel, 2007).

A fragmentação, portanto, é o resultado que está intrínseco ao processo de produção do espaço urbano, que é constituído por áreas distintas, na sua gênese ou dinâmica, conteúdo econômico e social, paisagem e arranjo espacial de suas formas, que possuem vivências distintas pelos diferentes grupos sociais. Sendo assim, a segregação residencial é caracterizada por estar intrinsecamente vinculada às classes sociais. Um processo que as concentra no espaço urbano e que gera as áreas sociais com tendência à homogeneidade interna e à heterogeneidade entre elas (Corrêa, 2016).

Essas áreas sociais representam o espaço fragmentado, as áreas residenciais destinadas a classes distintas que habitam na cidade ou aquelas áreas voltadas aos turistas como segunda residência ou resorts, classes essas que são dotadas de relativa homogeneidade, que viabiliza a sua existência e manutenção (Corrêa, 2016). Em cidades pequenas, é possível ver esses aspectos com menos intensidade, porém,

quanto mais a cidade vai crescendo, mais intenso vai se tornando esse mosaico social heterogêneo.

E como um reflexo para além da instância espacial, que seria a fragmentação do espaço, a sociedade e o indivíduo também ficam segregados, como são representados os espaços de moradia em uma cidade. Separar as classes sociais no espaço urbano não é uma novidade da atualidade. Essa dinâmica ocorre desde a era pré-industrial, em que havia um sistema de classes difusas formado por pessoas de elite privilegiadas e classes mais baixas. Nessa época, a distribuição dessa população acontecia associada ao poder e à riqueza, pois no centro moravam aqueles que tinham esses tais requisitos e os mais pobres moravam mais longe, fora dos muros das cidades (Clark, 1985).

Após a revolução industrial, esses padrões se reforçaram e o crescimento urbano das cidades deu pauta para que estudiosos analisassem esse processo e elaborassem teorias para explicar a estrutura interna da cidade, lançando modelos para as diferentes organizações ao longo do tempo (Clark, 1985).

Alvarez (2016) comenta que a urbanização se insere como processo geral de valorização do capital e no reforço da universalização da forma mercadoria. Ou seja, segundo a autora, a mercadoria como resultado do capitalismo ultrapassou os muros das fábricas e hoje abarca diversos outros aspectos da vida urbana: como o direito à água e ao saneamento básico, e momentos e lugares de realização da vida. Sendo assim, qualquer uso no e do espaço, na perspectiva da propriedade privada, deve ser mediana sobre a lógica do valor de troca.

Nesse sentido, essa diferenciação leva a identificar a segregação urbana como um conteúdo intrínseco à formação e construção do espaço urbano capitalista, que se fundamenta na propriedade privada da terra e na valorização do capital dentro da reprodução social.

A paisagem urbana revela desigualdades que são socioespaciais, porque fundamentadas num processo contraditório de produção social do espaço, no qual a valorização/circulação de capitais de diferentes níveis (locais, regionais e globais) pressupõe a produção da cidade (da metrópole, do urbano) como condição e meio de sua própria realização, o que implica a adoção de estratégias e alianças (no plano econômico e político) que buscam viabilizar seus objetos, qual seja, a reprodução ampliada (Alvarez, 2016, p. 113).

Essas desigualdades que se materializam na paisagem da cidade revelam o conteúdo segregador da produção capitalista do espaço. A apropriação e o uso dos espaços dentro do urbano passam a ser regidos por essa lei, ou seja, para ter acesso

a um pedaço da cidade, é preciso pagar por ele (Alvarez, 2016). Porém, a população local que possui outra forma de habitar e conviver no espaço, a partir do valor de uso, não está inserida nesse grande avanço do capital, pois a produção é voltada para o público de fora, para os turistas, que possuem condições para consumir e desfrutar do espaço de Salinópolis.

Dessa forma, a segregação urbana se manifesta, por exemplo, na grande desigualdade das moradias, na dificuldade ou impossibilidade de acesso aos centros urbanos e aos serviços essenciais, e, atualmente, na quase total exclusão de uma parte significativa dos habitantes da vida na cidade (Alvarez, 2016).

Para além dos espaços residenciais, as atividades econômicas também estão relacionadas à segregação socioespacial na medida que podem se tornar um reflexo dela ou podem impulsionar esse processo. Corrêa (2016) observa que em espaços segregados surgem atividades e serviços específicos que atendem a uma determinada demanda daquela classe social. Mas, em outro viés, a própria atividade econômica pode se tornar um reforço a segregação, como ocorre com o turismo.

Para pensar sobre essa perspectiva, é importante ter consciência de que cada lugar dentro da cidade exerce uma vocação diferente, sob o ponto de vista capitalista, refletindo na divisão interna do trabalho, e que passam por um processo de valorização seletivo de acordo com interesses dos agentes dominantes (Santos, 2012). Por isso, os espaços com a presença do potencial turístico em uma cidade apresentam atividades econômicas que são direcionadas para um público-alvo, em que os valores de custo e consumo acabam segregando aqueles que não têm condições financeiras para determinado serviço.

O processo de ocupação e apropriação do espaço pelo capital é cada vez mais mundial, o produto (as formas) faz parte de uma mobilidade espacial. Segundo Carlos (2007), esses elementos apontam para uma mudança do sentido do lugar, mas sem esconder o fato de que o processo de globalização realiza-se aprofundando as contradições entre o local e o mundial, reafirmando e aprofundando a desigualdade espacial gestada no seio da produção capitalista.

As cidades de maré, no Pará, que se localizam em áreas costeiras da Amazônia, são perpassadas por essas dinâmicas do crescimento urbano e segregação socioespacial impulsionadas pelo turismo. Por serem áreas que apresentam cada vez mais concentração populacional, a produção do espaço na costa amazônica passa por diversos processos de reprodução, que ocasionam

problemas referentes à dinâmica natural, social e econômica, que repercutem nas contradições sociais (Souza, 2021). Esse tópico serão analisadas as contradições espaciais e os impactos ambientais que o crescimento urbano de Curuçá, Marapanim e Salinópolis causa nos ambientes costeiros.

#### **4.1.1 A segregação socioespacial e os limites de acesso na cidade**

Nos capítulos anteriores, o potencial turístico de Curuçá, Marapanim e Salinópolis foi comparado e analisado a partir de dados, PIB, valores, relatório e categorias, junto com a disponibilidade de infraestrutura básica que cada uma delas possui para atender a esta atividade, e como que as segundas residências foram essenciais para o crescimento dessas cidades. Entretanto, é importante também considerar a perspectiva do morador local e como os membros da comunidade consegue ter acesso ao turismo e de que modo desfruta do lazer, diante da lógica turística que é implementada em cada uma dessas cidades.

As atividades turísticas da cidade envolvem festa e festivais, que atraem turistas da RMB e do Nordeste Paraense, como o Festival do Folclore e o Garota Verão, que ocorrem nos meses de julho; o Círio, que acontece depois do terceiro final de semana de setembro; e a tradicional queima de fogos no dia 1º de janeiro, que é comemorado na orla do Abade.

Dentro desse contexto de atrações, é impossível falar de Curuçá e não citar o Carnaval. Segundo a Secretaria de Turismo do Pará (Pará, 2019), o Carnaval de Curuçá é uma festa que, desde 1930, reúne famílias, jovens, adultos, crianças e idosos, sendo considerada uma importante manifestação da cultura e um elemento essencial de fortalecimento da identidade local.

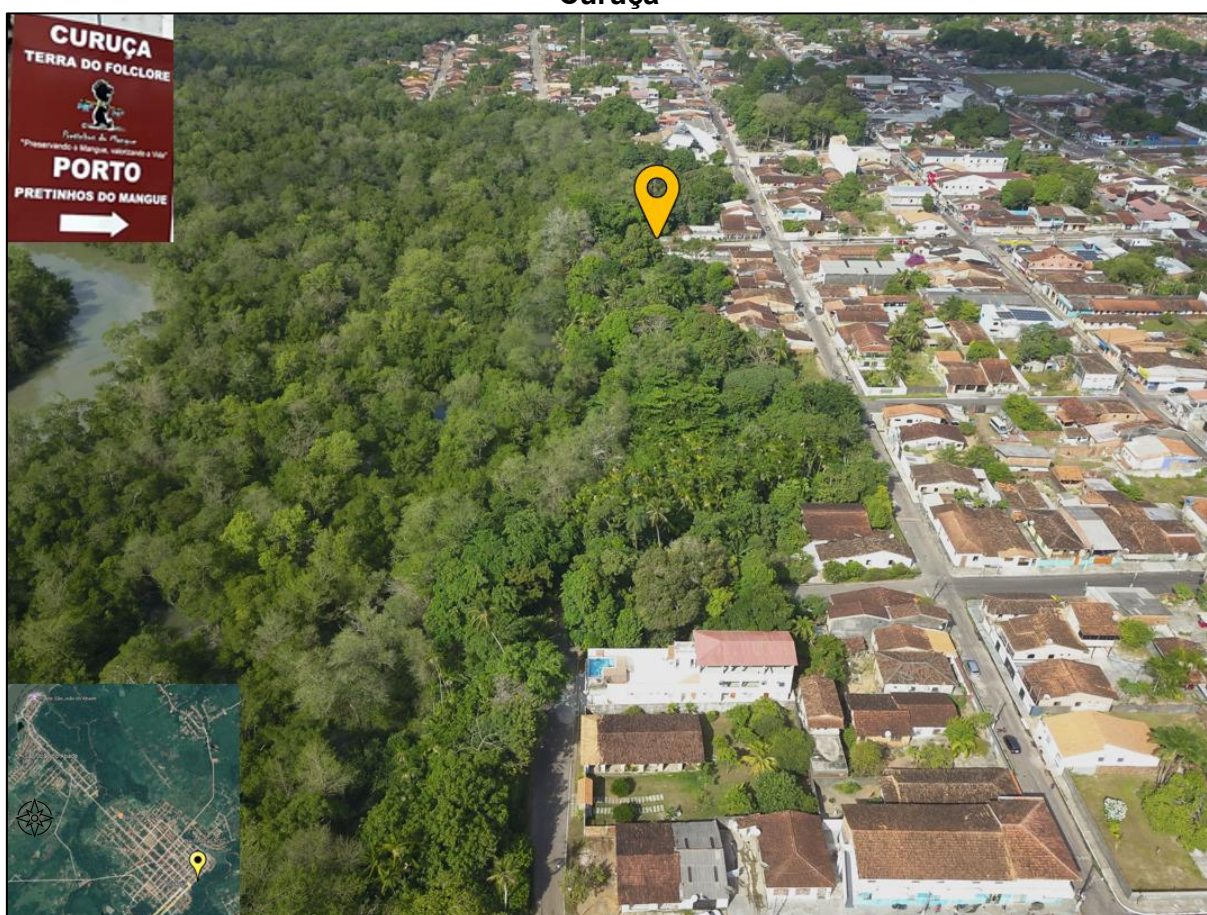
São várias as atrações que ocorrem nesses quatro dias de festa, que são comemorados em todo o país, mas tem uma em especial muito famosa em Curuçá: o Bloco Pretinhos do Mangue. Este envolve os aspectos naturais que compõem a identidade da Amazônia Atlântica, que aborda os temas de sustentabilidade ambiental e cultural, além de promover a conscientização sobre os problemas ambientais, sendo um deles a depredação das áreas estuarinas (Pará, 2019). Sobre as festas culturais que ocorrem na região, Castro, Rossini e Costa (2024, p. 228) comentam que:

No contexto amazônico, o carnaval, o pré-carnaval e as manifestações culturais entrelaçam-se com a formação regional histórica e cultural, com

presença marcante de vínculos rurais que permeiam o modo de vida da população, no urbano Amazônico, associado a festas populares, como Boi Bumbá, Carimbó e Cordões de Pássaro Juninos. O carnaval amazônico traz características acerca do respeito e conservação dos recursos naturais. Neste sentido, o carnaval do Município de Curuçá, no nordeste do Pará, tem a proposta de carnaval ecológico e oferece, além de atrativos culturais, a conservação dos mangues a partir do desfile do Bloco Pretinhos do Mangue.

O abadá desse bloco é basicamente a lama do próprio mangue, sendo que os foliões ficam concentrados no porto e saem desfilando pela cidade, que também conta com shows e apresentações de cantores nacionais durante todos os dias de festa. A Figura 51 mostra a localização do Porto do Pretinhos do Mangue, em que é possível perceber essa densa vegetação às margens de Curuçá.

**Figura 51 - Localização do Porto Pretinho do Mangue, saída do bloco de Carnaval em Curuçá**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

O Carnaval é um elemento do turismo cultural, em que as festas e festivais constituem a base para atrair turistas, sendo um ponto importante para a nossa sociedade de consumo (Marujo, 2015). Além do aspecto identitário, a festa é uma das principais atrações turísticas de Curuçá, sendo responsável por um dos períodos de maior fluxo turístico do Polo Amazônia Atlântica (tendo um aumento entre 20% a 30%),

e apresenta como benefícios: a promoção da dinamização da economia local, impactos diretos na arrecadação municipal, geração de postos de trabalho no evento (formal e informal) e mobilização do comércio local (bares, lanchonetes, restaurantes, hotéis e outros serviços relacionados ao turismo) (Pará, 2019).

Além dos aspectos culturais, o município investe no ecoturismo, que envolve passeios pela praias e mangues, realiza festivais gastronômicos de iguarias como a ostra e o turu<sup>47</sup> nas vilas e comunidades rurais. Na entrevista com o secretário de turismo da cidade (Trabalho de campo, julho de 2022), ele comentou sobre alguns projetos promovidos pela sua gestão, como as “janelas para o rio”, com as construções de orlas em lugares estratégicos pelo município, sendo uma sede na cidade, outra no Abade, e outras espalhada pelo interior. Esse projeto, segundo ele, possibilitou — além do lazer e contemplação da paisagem — a promoção de atividades autônomas para que os moradores pudessem implementar atividades econômicas em alguns desses espaços, como: passeio de barcos para os turistas, o desembarque e a venda de produtos extraídos da floresta, da pesca e da coleta de mariscos, entre outros.

Em sua gestão, foram implementados cursos para a população, com temáticas voltadas para o setor do turismo, envolvendo aprimoramento dos garçons, de camareiras, atendimento ao cliente, artesanato, de produção de licor, vinho e vinagre. Ao ser questionado se os moradores estão sendo incluídos nas propostas municipais para o turismo, o secretário respondeu que esse é o foco maior: fazer com que os empresários e pequenos empreendedores acreditem no potencial turístico da cidade e invistam nas atividades, para que seja possível desenvolver uma rede econômica mais fortalecida ligada ao turismo.

Sobre outras perspectivas, em um olhar mais acadêmico, Silva *et al.* (2019) comentam que o turismo ainda é pouco explorado em Curuçá, mesmo sendo considerado como uma alternativa chave para a construção de um modelo de desenvolvimento pautado na sustentabilidade, considerando que existe uma política de preservação do patrimônio cultural da cidade que oferta as diretrizes para a associação entre cultura, meio ambiente e desenvolvimento.

Um fator muito forte em Curuçá, além dos elementos da religiosidade, festas, danças, ritmos e artesanato, é que a cultura da cidade é marcada pela influência do

---

<sup>47</sup> Um tipo de molusco encontrado em ambientes de mangue, extraído de troncos apodrecidos. Possui importância tanto ecológica quanto cultural na culinária.

meio ambiente natural. Os passeios que ocorrem nas praias de Curuçá objetivavam apresentar as belezas naturais aos turistas, para que observassem aspectos do cotidiano da pequena cidade, como: a pesca artesanal, a catação de caranguejos, a agricultura familiar e a criação de abelhas (Silva *et al.*, 2019).

O Relatório Técnico de Infraestrutura e Saneamento Básico (Lameira, 2019) aponta os importantes segmentos turísticos de Curuçá, que incluem a pesca, turismo de aventura, turismo sol e praia, turismo religioso, turismo rural e turismo histórico-cultural. Quanto aos turistas, a maioria vem de Belém, Castanhal, Ananindeua e outras cidades paraenses, além daqueles que se originam de outros estados.

Esse tipo de turismo envolve mais a população, tanto economicamente, quanto pela possibilidade de desfrutar de todas as oportunidades disponíveis para o lazer em Curuçá. Quando perguntamos aos moradores sobre os atrativos oferecidos por Curuçá aos turistas, as principais respostas podem ser visualizadas na nuvem de palavras da Figura 52, com destaque para elementos culturais como o Carnaval, o Festival do Folclore, Garota Verão, Círio, festas, e elementos como a praia, igarapés e orlas.

**Figura 52 - Nuvem de palavras sobre os principais atrativos turísticos em Curuçá**



Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

Sobre os elementos culturais, perguntamos quais as atrações culturais presentes nas cidades (Figura 53), e as respostas foram diversas, mas novamente trazendo à tona o destaque para os festivais citados na figura anterior, o que fortalece a ideia de que os elementos culturais de Curuçá são os principais atrativos que movimentam o turismo na cidade.

Figura 53 - Nuvem de palavras sobre as principais atrações culturais voltadas para o lazer em Curuçá



Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

Uma outra pergunta feita foi se os participantes desfrutavam do turismo local, e 85% dos participantes disseram que sim, e 15% disseram que não (Trabalho de Campo, 2022 e 2024), o que demonstra a grande participação desses moradores na dinâmica turística de Curuçá. Neste sentido, também indagamos sobre o que eles faziam para se divertir, de modo geral, para investigar se a população desfrutava do próprio turismo da sua cidade (Figura 54), destacando-se várias atividades, como o lazer nos igarapés, praias, festa e festivais, esporte etc.

Figura 54 - Nuvem de palavras sobre as principais formas de lazer/divertir da população de Curuçá

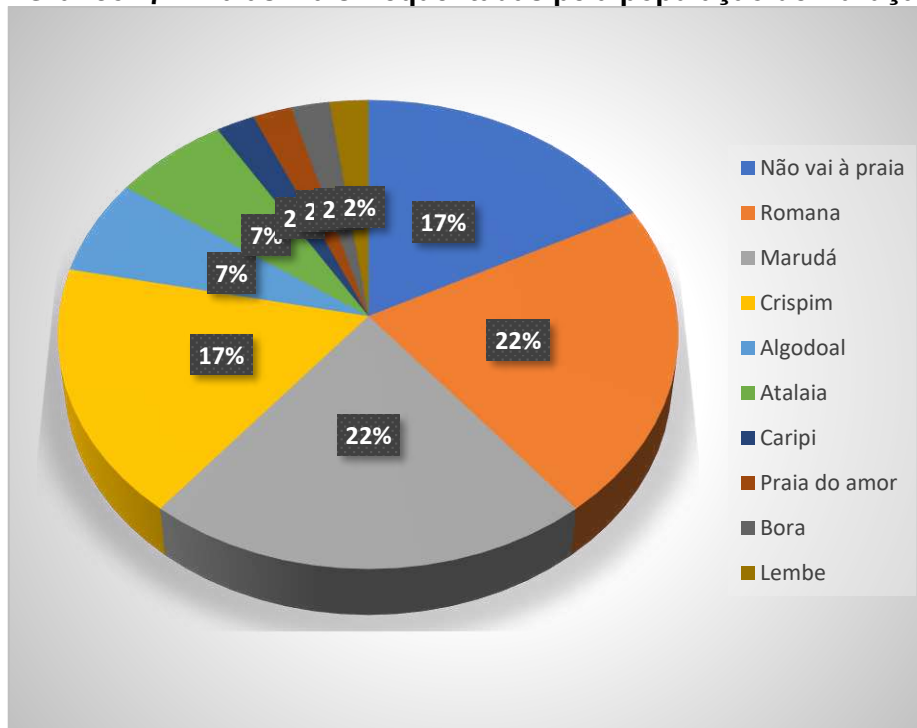


Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

Outra pergunta apresentada durante as entrevistas foi sobre qual praia era a mais frequentada pelos moradores. O Gráfico 17 mostra a relação das respostas em

que as praias da Romana e Marudá foram as mais citadas pelos participantes, seguidas por Crispim, Algodual e Atalaia, entre outras. Percebe-se que, pela proximidade com Marapanim, as praias do município são bastante procuradas pelos moradores de Curuçá.

**Gráfico 17 - Praias mais frequentadas pela população de Curuçá**



Fonte: Trabalho de campo, 2022 e 2024.

Sobre o aspecto econômico, foi perguntado aos entrevistados se eles e/ou sua família eram beneficiados economicamente pelo turismo, e 52% dos entrevistados responderam que sim. Nas respostas gerais, os entrevistados comentaram que a atividade melhora a renda e as vendas ou que tinham familiares que trabalhavam em restaurante e/ou hotel; e os outros 48% disseram que não possuíam relação econômica com o turismo (Trabalho de Campo, 2022 e 2024). Os elementos do turismo vividos e presenciados pela população local são mais agregadores do que segregadores em Curuçá, sendo possível afirmar, a partir dos dados coletados em entrevistas, e pela percepção espacial, analisada no mapeamento sobre a concentração de segundas residências no capítulo anterior, que a urbanização e a expansão urbana da cidade são resultadas de uma dinâmica mais orgânica do crescimento dessa pequena cidade.

Inclusive, nos padrões urbanos de Curuçá, é possível notar esse crescimento orgânico e padrões de assentamentos típicos de pequenas cidades, sem uma grande percepção de espaços fragmentados. As áreas residenciais se diferenciam

principalmente pelo padrão centro *versus* periferia, o que não define necessariamente a condição social dos moradores, pois os padrões de assentamento seguem mais o padrão antigos *versus* novos, respectivamente. Algumas casas apresentam construção mais sofisticada, podendo ser um sobrado ou uma boa fachada, mas há ainda aquelas mais simples, que também se localizam nas áreas centrais por serem antigas (Figura 55), não havendo uma divisão por condição econômica das famílias.

**Figura 55 - Padrões residenciais do centro de Curuçá**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Nas imagens da Figura 56, é possível perceber os padrões simples da periferia, sem grandes prédios, condomínios fechados, sem a presença de segundas residências de médio e alto padrão, como é possível verificar em Salinópolis e em algumas áreas de Marudá. Tanto na sede de Curuçá como no distrito pesqueiro do Abade, essas estruturas se repetem, mas ainda assim é possível ver as diferenças a partir dos assentamentos precários de autoconstrução e principalmente pela falta de pavimentação.

**Figura 56 – Padrões residenciais da periferia de Curuçá**

Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das cidades, 2024.

Em Marapanim, a presença do turismo cultural e balnear são dois elementos que fortalecem essa atividade em todo o município. Sobre os aspectos culturais, acontecem as famosas festividades religiosas como o Dia de São Sebastião, que ocorre em janeiro, o Círio de Nossa Senhora das Vitórias, padroeira da cidade, em agosto, a Festa de São Benedito, dezembro ou janeiro, entre outras (FAPESPA, 2021b).

Considerada como a terra do carimbó, Marapanim possui vários grupos locais que manifestam nas suas letras e no seu ritmo o cotidiano popular, sendo uma das atrações do município. Um evento bem conhecido e mencionado durante as entrevistas é o Festival do Carimbó, geralmente realizado no final de novembro ou início de dezembro, sendo maior e mais formal por reunir muitos grupos de carimbó de diversas partes do Pará e até de outros estados. É uma celebração extensa, com uma programação que inclui apresentações de dança e música, exposições de artesanato e gastronomia, e uma estrutura para receber um público significativo. O festival é o ponto alto da celebração do carimbó em Marapanim e é amplamente divulgado.

Outro evento que é celebrado no mês de julho é o Encontro de Carimbó e Cultura Popular. É uma programação menor e mais local, porém também muito estimada pelos moradores e visitantes, sendo menos formal que o Festival do

Carimbó, mas igualmente animada, com apresentações de grupos regionais e atividades culturais ligadas ao carimbó, oferecendo uma experiência mais intimista, e é uma boa opção para quem quer aproveitar o carimbó no meio do ano.

Segundo Amaral e Silva (2019), existe em Marapanim uma grande quantidade de grupos de carimbó, com maior concentração na sede da cidade, mas também com a presença nos interiores. Esses grupos, que circulam por outros municípios e nas próprias comunidades do município, geram uma rede de relações afetivas e políticas que constroem uma relação de territorializações a partir desse importante elemento cultural.

Através do carimbó de Marapanim é possível assinalar duas regiões [Salgado e água doce] que são ainda redes territoriais de trocas intensas, mesmo porque as funções territorializadas fazem com que haja idas e voltas, as relações de amizade e parentescos são frequentes, antigas movimentações de acordo com o período do ano para o trabalho. Nesse sentido os festivais que ocorrem majoritariamente no final de novembro, dezembro e início de janeiro marcam uma temporalidade, período de mudanças: do sol mais ao sul, de estação climática, do início das chuvas, maior vazão dos rios, de mudanças de relações com a terra e as águas, das suas relações de trabalho, plantios e colheitas, peixes de água doce (Amaral; Silva, 2019, p.143).

As dinâmicas que permeiam a territorialidade do carimbó são essenciais para fortalecer as relações do indivíduo com o próprio espaço, sendo não apenas um lazer acessível, mas uma forma de demonstrar proximidade com o território através das letras das músicas, que exaltam características físicas, e dos eventos que acontecem e fortalecem essa rede afetiva e política.

Indagados sobre o que Marapanim oferece de mais atraente para os turistas, os participantes citaram as praias, o carimbó e a cultura como os três atrativos principais, como pode ser visualizado na nuvem de palavras da figura 57, tendo um destaque tanto para elementos naturais, praia e igarapés, quanto culturais, carimbó, festivais e carnaval.

Figura 57 - Nuvem de palavras sobre os principais atrativos turísticos em Marapanim



Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

Sobre os elementos culturais, perguntamos quais eram as atrações culturais presentes em Marapanim, e as respostas foram principalmente o Festival do Carimbó, Círio, regata e quadrilha entre outros (Figura 58). Algumas pessoas também relataram que deveria haver mais atrações culturais no município.

Figura 58 - Nuvem de palavras sobre as principais atrações culturais voltadas para o lazer em Marapanim



Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

Quando questionado se os próprios participantes desfrutavam do turismo local em Marapanim, 75% disseram que sim, 20% disseram que não e 7% disseram que apenas algumas vezes (Trabalho de Campo, 2022 e 2024). Também perguntamos sobre o que eles faziam para se divertir, de modo geral, para investigar se a população desfrutava do turismo da sua cidade. As opções sobre praia e igarapés ganharam mais destaques que os próprios elementos culturais (Figura 59).

Figura 59 - Nuvem de palavras sobre as principais formas de lazer/divertir da população de Marapanim



Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

Além dos elementos culturais, Marapanim possui várias praias que são destinos bastante procurados pelos veranistas. A concentração de segundas residências evidencia o destaque do turismo de veraneio. O município é o terceiro<sup>48</sup> do estado do Pará com maior concentração de segunda residência (Gusmão *et al.*, 2021), ou domicílio de uso ocasional, com objetivo de desfrutar o lazer e o descanso.

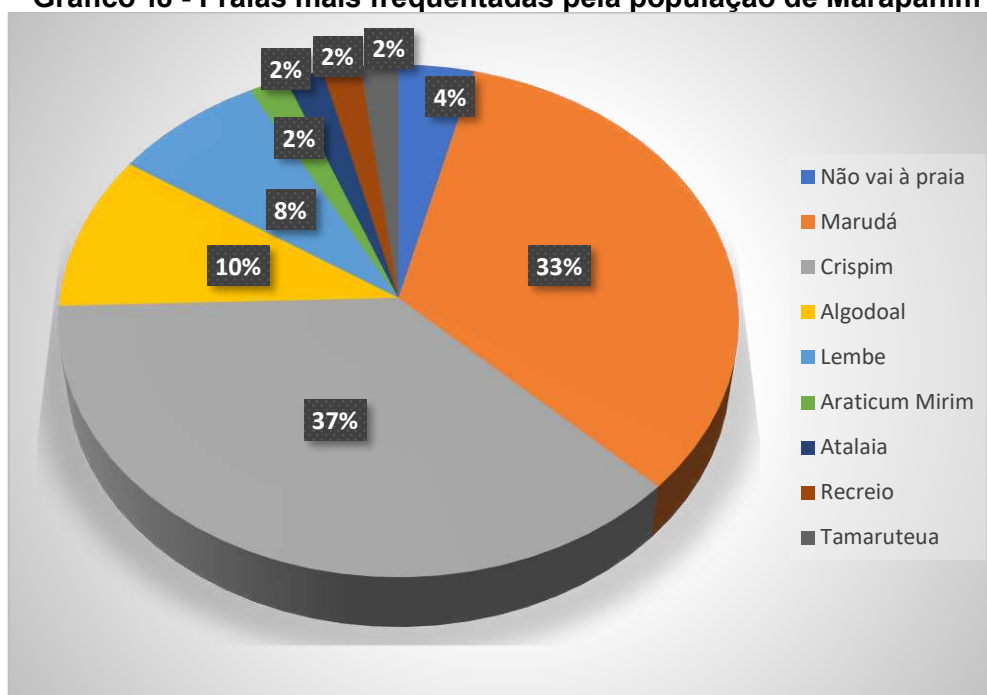
O Gráfico 18 destaca as praias mais frequentadas, de acordo com os participantes da pesquisa. Crispim e Marudá, de Marapanim, foram as praias mais citadas, seguidas por Algodual<sup>49</sup>, Lembe, Araticum-Mirim, Atalaia<sup>50</sup>, Recreio e Tamaruteua. Nota-se uma predominância do uso das praias do município, e a preferência por Crispim em vez de Marudá.

<sup>48</sup> Depois de Belém e Salinópolis, respectivamente (Gusmão *et al.*, 2021).

<sup>49</sup> Localizada no município de Maracanã.

<sup>50</sup> Localizada no município de Salinópolis.

**Gráfico 18 - Praias mais frequentadas pela população de Marapanim**



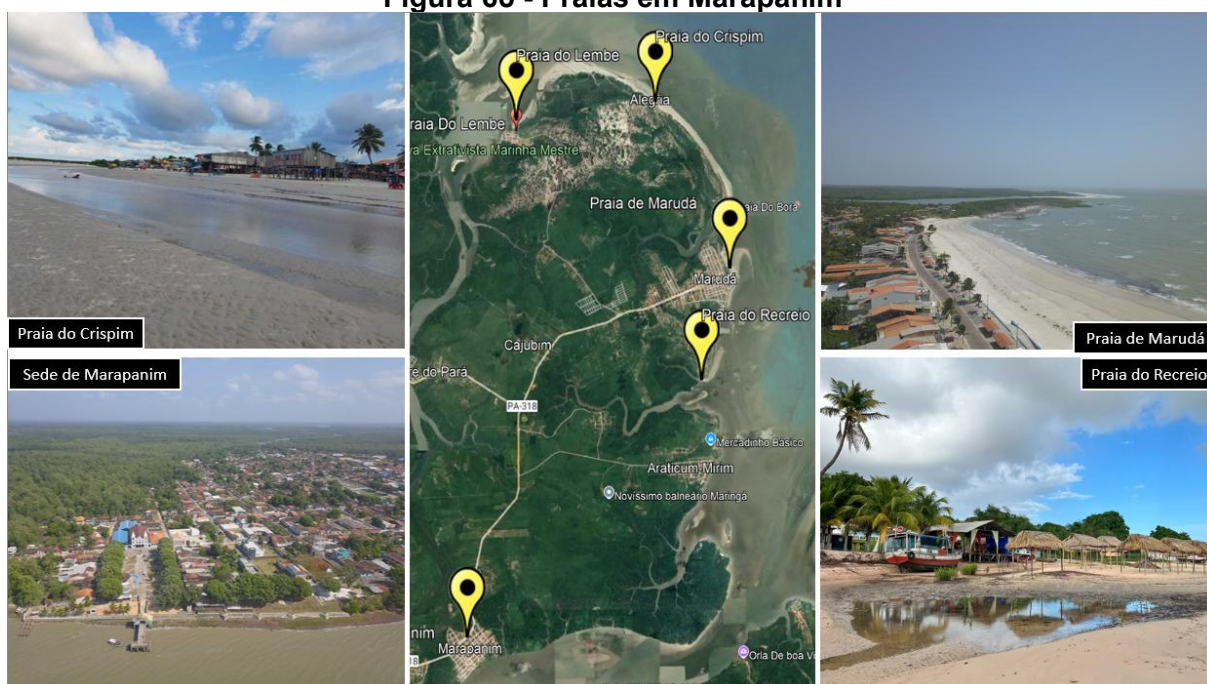
Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

Segundo Gusmão *et al.* (2021), o município se destaca pela quantidade de igarapés e balneários, que fazem parte da bacia do rio Marapanim, assim como seus elementos culturais. Porém, o

grande destaque [...] é a praia de Marudá, vila que dista 25 km da cidade de Marapanim, e que concentra boa oferta de meios de hospedagem, serviços destinados ao turismo e segundas residências (68,87% do total), segundo o IBGE (2010). Vilas menores como Crispim e Camará também possuem imóveis de uso ocasional e serviços voltados ao turismo, mas em nível complementar a Marudá (Gusmão *et al.*, 2021, p. 294).

Na Figura 60, é possível ver a localização das praias de Marudá, Recreio, Crispim e do Lembe, localizada na vila do Camará, mencionadas pelos participantes nas entrevistas. Com uma linha costeira extensa, que representa a microárea praiana (Furtado, 1978), Marapanim possui muitas vilas pesqueiras e áreas de bolsões de areia, que possibilitam o lazer nas praias e nos igarapés, pela abundância de furos e rios.

**Figura 60 - Praias em Marapanim**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Em Salinópolis, o turismo não tem como viés a apreciação cultural, como ocorre em Curuçá e Marapanim. O turismo de veraneio que ocorre na cidade é focado no lazer e no descanso, que pode ser desfrutado nas praias e se tornou um importante polo turístico, sendo um exemplo de como políticas públicas podem trazer melhorias à infraestrutura municipal. Nas entrevistas, ao indagarmos sobre os aspectos existentes em Salinópolis para atrair turistas, os participantes citaram as praias, orlas e hotéis/resorts como os atrativos principais, como pode ser visualizado a partir da nuvem de palavras (Figura 61).

**Figura 61 - Nuvem de palavras sobre os principais atrativos turísticos em Salinópolis**



Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

Sobre os possíveis elementos culturais, perguntamos quais seriam as atrações presentes em Salinópolis, e as respostas variaram entre o carimbó e Festa Junina (Figura 62). Mas as respostas marcantes foram sobre o fato de que antigamente havia muito mais atrações que hoje. Nesse sentido, os moradores pontuaram que na década de 1920 havia um cinema na cidade, sendo uma das principais atrações para o lazer dos munícipes, mas que fora desativado décadas depois.

**Figura 62 - Nuvem de palavras sobre as principais atrações culturais voltadas para o lazer em Salinópolis**



Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

As atrações culturais eram mais recorrentes em Salinópolis, e a percepção que ficou após as entrevistas foi de que o avanço da modernidade e da voracidade do turismo de veraneio e produção imobiliária fizeram com que esses elementos perdessem força na cidade. Trindade Jr. (2021) relata memórias da sua infância na cidade, onde eram comuns costumes tradicionais e a vivência típica de um cotidiano praieiro, em que se podia desfrutar da culinária local, das frutas regionais como o ajiru<sup>51</sup>, a presença do carimbó e do boi-bumbá, que eram dançados em famílias e em comunidade. Atualmente, segundo o autor, a dinâmica presenciada no cotidiano em Atalaia não é mais de tranquilidade em apreciar o banho de mar e da paisagem, mas é uma espécie de extensão da vida metropolitana.

É por essa razão que praias como a do Atalaia, nos feriados e veraneios nortistas, tornam-se sobretudo territórios de máquinas e não propriamente de pessoas. Estas que, com seus automóveis, parecem se esvaziar de sentimentos de humanidade e de abertura para com a vida local e do outro, marcada em momentos pretéritos por ritmos mais lentos e por tempos

<sup>51</sup> Também chamado popularmente como guajuru, guajiru, ariu, abajiru e bajiru e ajuru, é uma fruta encontrada em regiões costeiras, nas restingas de manguezais (Souza *et al.*, 2016).

redundantes mais humanos das pessoas, mas também da natureza (Trindade Jr., 2021, p. 114).

O autor relata sobre o uso de automóvel na praia do Atalaia e o quanto essa permissão, apesar de causar comodidade ao veranista, pode ocasionar incidentes em um momento de lazer. A Figura 63 apresenta algumas fotografias da dinâmica no Atalaia em um final de semana de alta temporada, mostrando a pista de acesso até a praia, o volume de carros entre as mesas e a pista destinada à passagem desses carros, sinalizada por bandeiras.

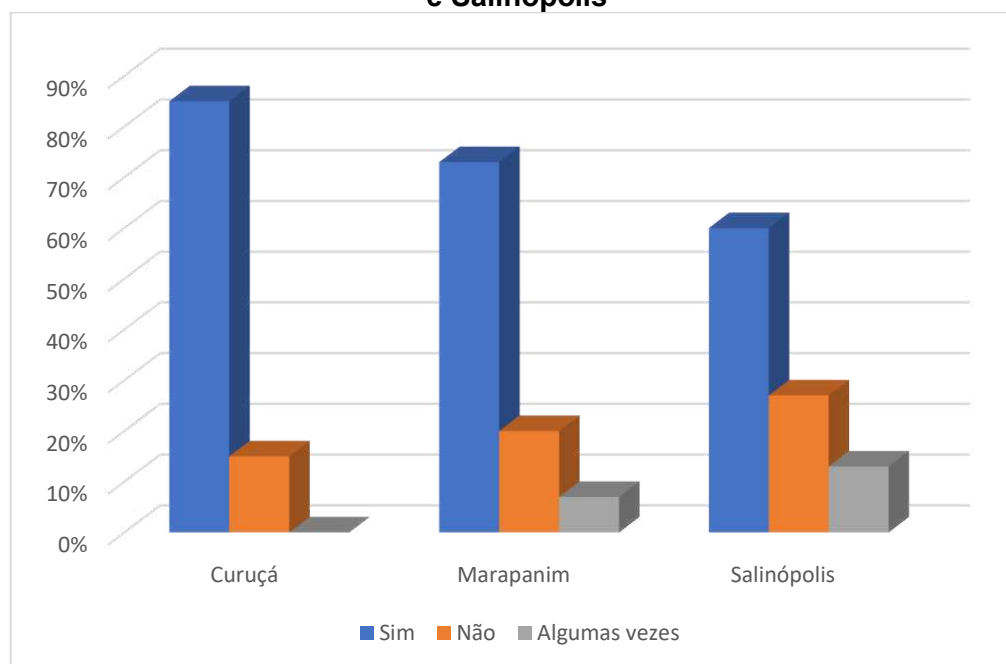
**Figura 63 - a) Rampa de acesso à praia. b) e c) Carros ao lado das mesas na praia. d) Pista destinada ao deslocamento de carros**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Quando perguntado aos participantes se eles próprios desfrutavam do turismo local de Salinópolis, 60% disseram que sim; 27% disseram que não; e 13% disseram que apenas algumas vezes (Trabalho de Campo, 2022 e 2024). Ao comparar o resultado das três cidades, é possível afirmar que os moradores de Curuçá aproveitam mais do turismo local da própria cidade, seguido pelos moradores de Marapanim, e por último aqueles de Salinópolis (Gráfico 19).

**Gráfico 19 - Aproveitamento do turismo local pelos moradores de Curuçá, Marapanim e Salinópolis**



Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

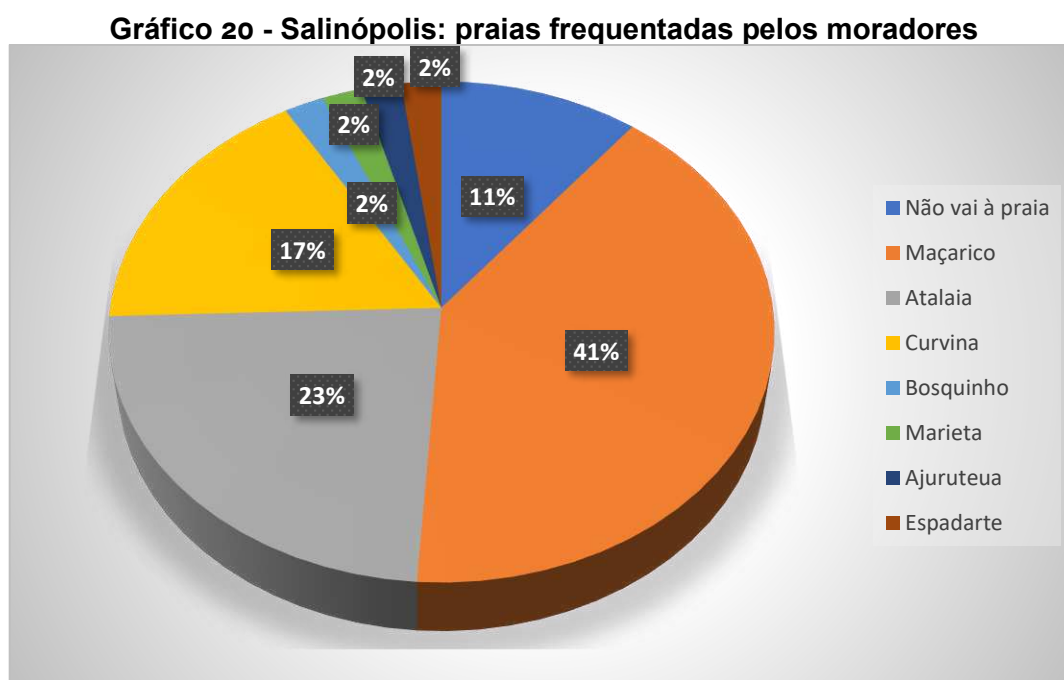
Esse dado reforça a percepção de um turismo mais segregador, em comparação com as outras cidades, fato que corrobora os limites de acesso a esse turismo pela população local. Para mais investigação sobre o assunto, perguntamos sobre o que os moradores de Salinópolis faziam para se divertir. De modo geral, as respostas variaram entre praia, orla, balneário e atrações culturais como shows (Figura 64).

**Figura 64 - Nuvem de palavras sobre as principais formas de lazer/divertir da população de Salinópolis**



Fonte: Trabalho de Campo, 2022 e 2024.

O Gráfico 20 representa a relação das praias usualmente frequentadas pelos participantes entrevistados, moradores de Salinópolis. A praia do Maçarico segue como tendo a preferência da população, seguida pelas praias do Atalaia, Curvina, Bosquinho, Marieta, Ajuruteua (no Município de Bragança) e Espadarte, respectivamente. Todas essas são praias do próprio município de Salinópolis.



Fonte: Trabalho de campo, 2022 e 2024.

Até mesmo o uso das praias reflete o processo de segregação espacial. O Atalaia foi citado em entrevistas como um dos lugares mais caros para frequentar em Salinópolis, além de a ilha se localizar distante da sede da cidade com aproximadamente 10km de distância. Por esse motivo, a maioria dos participantes da pesquisa, moradores da cidade, preferem desfrutar da praia do Maçarico e Curvina, sendo mais acessíveis pelo fato de se localizarem próximo ao centro da cidade. A Figura 65 mostra um compilado de fotografias e a localização dessas praias na cidade de Salinópolis, em que é possível ver a extensa orla do Maçarico, considerada uma área atrativa para o lazer e contemplação da paisagem.

**Figura 65 - Praias mais populares de Salinópolis**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Assim como já fora tratado no capítulo anterior, foi possível perceber a lógica intensa no uso do espaço voltado para o valor de troca em Salinópolis, uma característica do avanço da dispersão metropolitana atraída pela atividade do turismo, tanto nas áreas mais antigas da cidade como na ilha do Atalaia.

Porém, essa intensa produção do capital acarreta uma significativa segregação urbana, com um conteúdo intrínseco à formação e construção do espaço urbano capitalista, que se fundamenta na propriedade privada da terra e na valorização do capital dentro da reprodução social. Os diferentes vetores da produção capitalista, voltados para atender ao turismo, contribuem para a inserção do espaço litorâneo de Salinópolis ao contexto urbano-mercantil de uso e apropriação do espaço, e resultam num elevado ritmo de crescimento urbano (Marinho, 2009).

Isso afeta não apenas a questão de acesso à moradia da população em Salinópolis, mas também a possibilidade de acesso às estruturas de lazer, já que os grandes empreendimentos estão voltados para atender ao público de fora e resultou na segregação desses pontos turísticos, como foi possível perceber no trabalho de campo a partir das entrevistas.

A população, em geral, não consegue desfrutar das estruturas presentes no Atalaia, em função dos elevados valores de consumo em bares e restaurantes, por exemplo, reforçando o poder de potencializar a segregação socioespacial do turismo como atividade econômica, além de causar grandes transformações no espaço, como

podemos analisar nas discussões acerca do espaço intraurbano de cada uma das cidades, no capítulo anterior.

Além disso, uma consequência direta do veraneio no cotidiano da população é o aumento dos preços dos produtos de primeira necessidade, que ocorre nas altas temporadas. Em entrevistas de campo, em Salinópolis, alguns moradores comentaram que os valores das compras nos supermercados aumentam consideravelmente nos meses de férias e de alto fluxo de veranistas, e o preço do pescado também segue a mesma lógica.

Esse aumento afeta até mesmo frutas e derivados da roça. A produção agrícola acaba por direcionar suas vendas para os consumidores veranistas, afetando o abastecimento local, e os “produtos passam a ser frequentes e outros nem sempre, em virtude da possibilidade de comercialização mais rentável com os veranistas” (Adrião, 2006, p. 16). Essa situação não foi relatada em Curuçá e em Marapanim, pois os preços dos produtos básicos do comércio local não tendem a variar de acordo com a temporada de veraneio.

A dinâmica no Atalaia é a representação do não lugar, que segundo Augé (2012) são os espaços da supermodernidade que criam uma tensão solitária, liberto de suas determinações habituais. Inexiste no não lugar uma realidade orgânica, mas sim a programada; e, no caso desses espaços planejados pelo capital imobiliário, é o que chamamos de espaço concebido, segundo Lefebvre (2013), pensado e planejado por agentes como o Estado ou o capital privado, com formas e estruturas direcionadas para sujeitos específicos, selecionados, como os turistas.

Em uma perspectiva filosófica, o não lugar não cria uma identidade singular do espaço (Augé, 2012), pois é uma reprodução de outras lógicas espaciais, como a da metrópole. A tendência que ocorre em Salinópolis, principalmente na ilha do Atalaia, é da homogeneização do espaço, que o torna semelhante a outros espaços costeiros e cidades litorâneas de forte turismo praieiro, fazendo com que a cidade tenha os mesmos aspectos e elementos, que levam o turista a perceber a semelhança entre Salinópolis com as cidades do Nordeste brasileiro, por exemplo. Esse processo compõe a ideia de modernidade do espaço, sinais de progresso e do crescimento, em que as temporalidade e espacialidade ficam alheias ao lugar, pois a produção e a riqueza são projetadas para os de fora (Oliveira, 2004), não colocando em vista de prioridade as necessidades básicas da população local.

Mas, apesar da homogeneização tornar essas áreas semelhantes, esses espaços também se fragmentam, pelas diferenças que existem entre os outros setores urbanos das cidades. O resultado maior dessa dinâmica é a ocorrência de níveis de hierarquias espaciais dentro da cidade, em que se reestruturam as relações de subordinação e dominação, por isso a existências de espaços homogêneos, fragmentados e hierárquicos (Lencioni, 2010). Sobre a perspectiva do espaço metropolizado de Salinópolis, Trindade Jr. (2021, p. 113) comenta que:

Tido hoje como uma espécie de extensão da vida metropolitana, nele pouco se busca de diferente e de não trivial, que evidentemente lá permanecem, ainda que arredios e retraídos. Em vez disso, o que se quer, fundamentalmente, é estender e transportar a vida agitada e programada do dia a dia da metrópole para um espaço que, na maior parte do ano, simplesmente continua à sua margem, no sentido metafórico mais profundo que se pode atribuir a esse termo, com suas populações esquecidas e cujos vínculos de empregos são para elas quase sempre sazonais e com pouca, ou mesmo nenhuma garantia de direitos sociais e trabalhistas de que seriam merecedoras.

Essa extensão da vida metropolitana em Salinópolis a descaracteriza como pequena cidade, e o principal elemento impulsionador desse processo é a atividade turística, que estrutura áreas e espaços que atendam aos benefícios e necessidades do cotidiano metropolitano desse turista, mas o diferencial é a possibilidade de estar na praia. Um detalhe interessante que foi coletado durante as entrevistas de campo é a de que alguns turistas que possuem casa de veraneio no Atalaia (Figura 66), com vista para o mar, muitas vezes nem chegam a ir até a praia, pela praticidade de ter piscina, área com churrasqueira e podendo socializar com família e amigos no conforto da sua residência, ou seja, em alta temporada eles evitam o fluxo e congestionamento de carros na praia mais movimentada de Salinópolis.

**Figura 66 - Casarões de veraneio na praia do Atalaia**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Os grandes padrões hoteleiros também oferecem essa comodidade e a oportunidade de aproveitar um espaço mais privativo, sem o intenso fluxo de carros e da multidão na praia. O complexo da GAV Resorts<sup>52</sup> (Figura 67) é um grande destaque para o ramo hoteleiro em Salinópolis. O grupo surgiu em 2014, na cidade, com o lançamento do Salinas Park Resort<sup>53</sup>, depois foi Salinas Exclusive Resort<sup>54</sup> e por último foi Salinas Premium Resort<sup>55</sup>, e o próximo está sendo construído no mesmo complexo: o Salinas Beach Resort, como é possível ver nas imagens da Figura 66. Cada resort possui sua própria área de lazer, com parque aquático, piscinas aquecidas, saunas, restaurantes, salão de jogos, espaços de massagem etc., sendo mais privativo e completo do que o espaço da praia. O grande diferencial desse grupo de construção é o ramo voltado para a multipropriedade, que consiste no compartilhamento do imóvel a partir das vendas das cotas, com os apartamentos já mobiliados, em que o cliente se torna um dos donos por uma determinada época do ano e, ao adquirir uma cota, pode usufruir do complexo ou até mesmo alugar para terceiros, de acordo com a sua temporada específica.

<sup>52</sup> A Gav Resorts foi pioneira nesse sistema de multipropriedade na região Norte, e já se espalhou pelo Sul, Nordeste e Centro-Oeste.

<sup>53</sup> Inaugurado em 2018 e consta com 320 apartamentos.

<sup>54</sup> Inaugurado em 2021 e consta com 360 apartamentos.

<sup>55</sup> Inaugurado em 2022 e consta com 528 apartamentos.

**Figura 67 - Complexo da GAV Resort no Atalaia**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades, 2024.

Outro exemplo de grande empreendimento construído na ilha do Atalaia é o Aqualand Park & Resort, considerado o maior parque aquático da região Norte. Foi lançado no início de 2023, com torres de apartamento e com a possibilidade da compra do passe de um a dois dias. A área do parque aquático já funcionava antes da construção das torres, com área total de 70.000m<sup>2</sup> e incluindo várias atrações, como a maior piscina de ondas da América Latina<sup>56</sup>. Na Figura 68, é possível verificar o tamanho do complexo, os detalhes da piscina de onda, a frente do resort e um banner de propaganda e divulgação do parque, exposto no aeroporto de Belém.

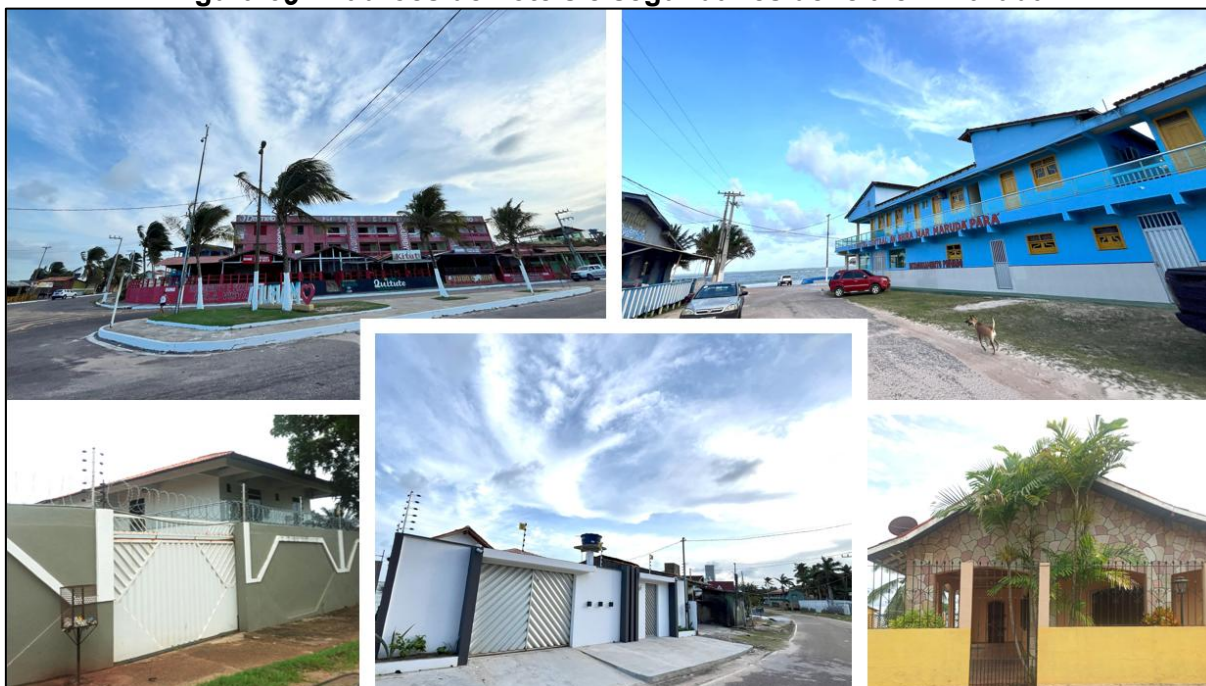
<sup>56</sup> Informações coletadas do site do parque. Disponível em: <https://www.aqualandresort.com.br/#top>. Acesso em: 18 nov. 2024.

**Figura 68 - Complexo do Aqualand Park & Resort**

Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades, 2024.

Em Marudá, a presença dessas estruturas é mais intimista, definida em grande maioria por pequenos e médios padrões das segundas residências, como podem ser vistos na Figura 69, que mostra diferentes casas dos veranistas e dois padrões de hotel e pousada, sem a presença de luxuosos condomínios, hotéis e grandes prédios de vários andares, ou mesmo com parque aquático e equipada área de lazer. Na Figura 70, é possível ver esses padrões nas duas imagens aéreas da orla de Marudá, sendo possível constatar a diferença entre os grandes padrões de construção.

**Figura 69 - Padrões de hotéis e segunda residência em Marudá**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2022 e 2024).

**Figura 70 - Perfis de empreendimentos turísticos de médio e baixo padrão em Marudá**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Como resultado dessa produção massiva do capital privado hoteleiro, Atalaia não tem tido espaço para uma realidade orgânica, o que o torna um não lugar (Augé, 2012), aspecto que ainda não atingiu as cidades de Curuçá e Marapanim. Apesar de Marudá ter a terceira maior concentração de segundas residências do estado do Pará (Gusmão *et al.*, 2021), as relações que lá se impõem não se comparam à intensidade

e às relações de exclusão ocorridas no Atalaia, pois ainda não há uma lógica do valor de troca que interesse a esse mercado voraz dos grandes grupos hoteleiros ou empreiteiras de construções imobiliárias. E Curuçá, que possui baixas porcentagens em segunda residência, não apresenta padrões de atividades turísticas que desestruturarem seu espaço urbano e que segreguem sua população.

#### **4.1.2 Os reflexos do crescimento urbano no meio ambiente das cidades de maré**

O Capítulo 3 nos mostrou o potencial de crescimento urbano de Curuçá, Marapanim e Salinópolis e suas respectivas áreas de expansão, e os principais eixos que impulsionam esse crescimento, sendo uma dela o turismo. Porém, é importante pensar, além dos problemas sociais mencionados no tópico anterior, quais são os problemas ambientais causados por esse crescimento.

O ambiente costeiro em si é um espaço vulnerável aos agentes físicos que controlam a dinâmica litorânea, pois esta atua como um receptor da energia proveniente do mar, manifestando-se por meio de diversos impactos. Dado que seus ecossistemas são intrinsecamente sensíveis, qualquer modificação nos fatores físicos pode gerar efeitos de diferentes intensidades (Braga, *et al.*, 2019). E, quando ocorre a ação humana em conjunto, com atividades que afetam a dinâmica desses ambientes, os impactos podem ser intensificados.

De acordo com Braga *et al.* (2019), o mar é um potencial impulsionador energético que causa vulnerabilidade às áreas costeiras da Amazônia, sendo necessário, segundo os autores, políticas públicas que considerem o equilíbrio dinâmico das diferentes paisagens, valorizando e levando em consideração as pesquisas sobre os impactos que a ação energética do oceano pode provocar na Zona Costeira Amazônica.

A qualidade de vida da população está ligada ao bem-estar físico, mental e social, que depende diretamente da qualidade ambiental do espaço em que vivem. É necessário haver um equilíbrio entre as necessidades sociais básicas — emprego, habitação, escola, lazer. Porém, essas necessidades parecem estar sempre em oposição: “o processo de urbanização desorganizado coloca em risco a dinâmica da paisagem natural e, por consequência, a própria sobrevivência da população” (Pimentel, 2007, p. 110).

Nessa área costeira da região amazônica, os ecossistemas de dunas e restingas têm sido alvos de ocupações e intervenções diversas, resultando em significativas alterações no equilíbrio dinâmico dessas áreas e na sua descaracterização ambiental. Embora alguns desses limites sejam protegidos por legislação, a situação evidencia as dificuldades do poder público em implementar uma gestão ambiental e territorial que esteja alinhada às normas vigentes (Souza, 2021).

O processo de desflorestamento é perceptível ao longo dos anos em muitas regiões da Amazônia. Quaresma *et al.* (2022) afirmam que, no Salgado, as florestas naturais tiveram um potencial movimento de redução da sua área de cobertura, o que demonstra, porém, que houve um crescimento nos padrões de agropecuária e pastagem, o que evidencia, segundo os autores, um elemento de vulnerabilidade natural nesses municípios costeiros do Salgado, imersos em um processo de geração de novos usos, o que representa um risco eminente.

Segundo Dawson *et al.* (2018), nas áreas costeiras de baixa renda, as condições econômicas são importantes não apenas para a acessibilidade às medidas de adaptação, mas também para a vulnerabilidade social causada pela pobreza e pela desigualdade.

The challenge to urban planners and designers in coastal cities is to find positive solutions to adapt, resist, or mitigate coastal climate risks while being sensitive to the coastal environment and adding value to the development. [...] Central to these are use of new building design approaches, multifunctional flood defense infrastructures that benefit local people and businesses, and planning systems that enable integrated and long-term local strategies (Dawson *et al.*, 2018, p. 347)<sup>57</sup>.

Essa vulnerabilidade de áreas precárias nas cidades contribui para intensificar ações que prejudicam o meio ambiente, como o descarte de resíduos sólidos e o despejo de esgoto em áreas de mangue, fator que afeta as três cidades de estudo. Além disso, algumas instalações de pequeno e médio porte, como restaurantes e hotéis na beira ou na orla da praia, também contribuem para essa degradação do ecossistema.

---

<sup>57</sup> O desafio para planejadores e designers urbanos em cidades costeiras é encontrar soluções positivas para adaptar, resistir ou mitigar riscos climáticos costeiros, ao mesmo tempo em que são sensíveis ao ambiente costeiro e agregam valor ao desenvolvimento. [...] Essencial para isso é o uso de novas abordagens de projeto de construção, infraestruturas multifuncionais de defesa contra inundações que beneficiam pessoas e empresas locais, e sistemas de planejamento que permitem estratégias locais integradas e de longo prazo (Dawson *et al.*, 2018, p. 347).

As áreas de expansão de Curuçá refletem a produção da cidade, que ocorre por meio da autoconstrução, da invasão e ocupação de terrenos desocupados, em estruturas precárias. Isso porque a urbanização também resulta em um processo de produzir favelas e agredir o meio ambiente (Maricato, 2011).

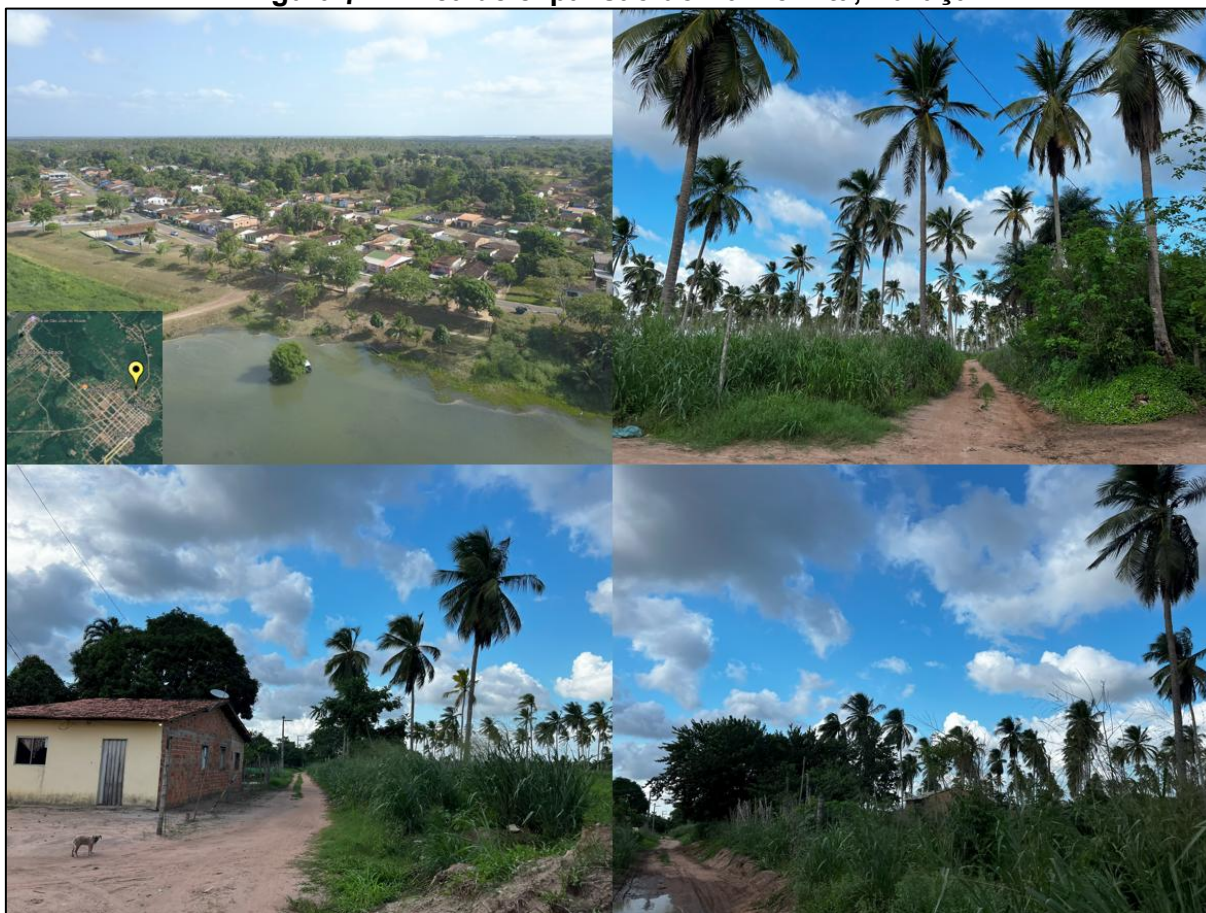
Em Curuçá, por exemplo, as áreas de expansão do tecido urbano ocorrem nos locais indicados pelos mapas da Figura 71, fornecidos pelo Departamento de Habitação da cidade, que coincide com áreas de mangue, floresta e áreas privadas, como a conhecida fazenda de plantação de coqueiros (Figura 72).

**Figura 71 - Mapa dos bairros e indicações de áreas de expansão da sede de Curuçá**



Fonte: Trabalho de campo, 2024.

**Figura 72 - Área de expansão do Bairro Alta, Curuçá**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades, 2024.

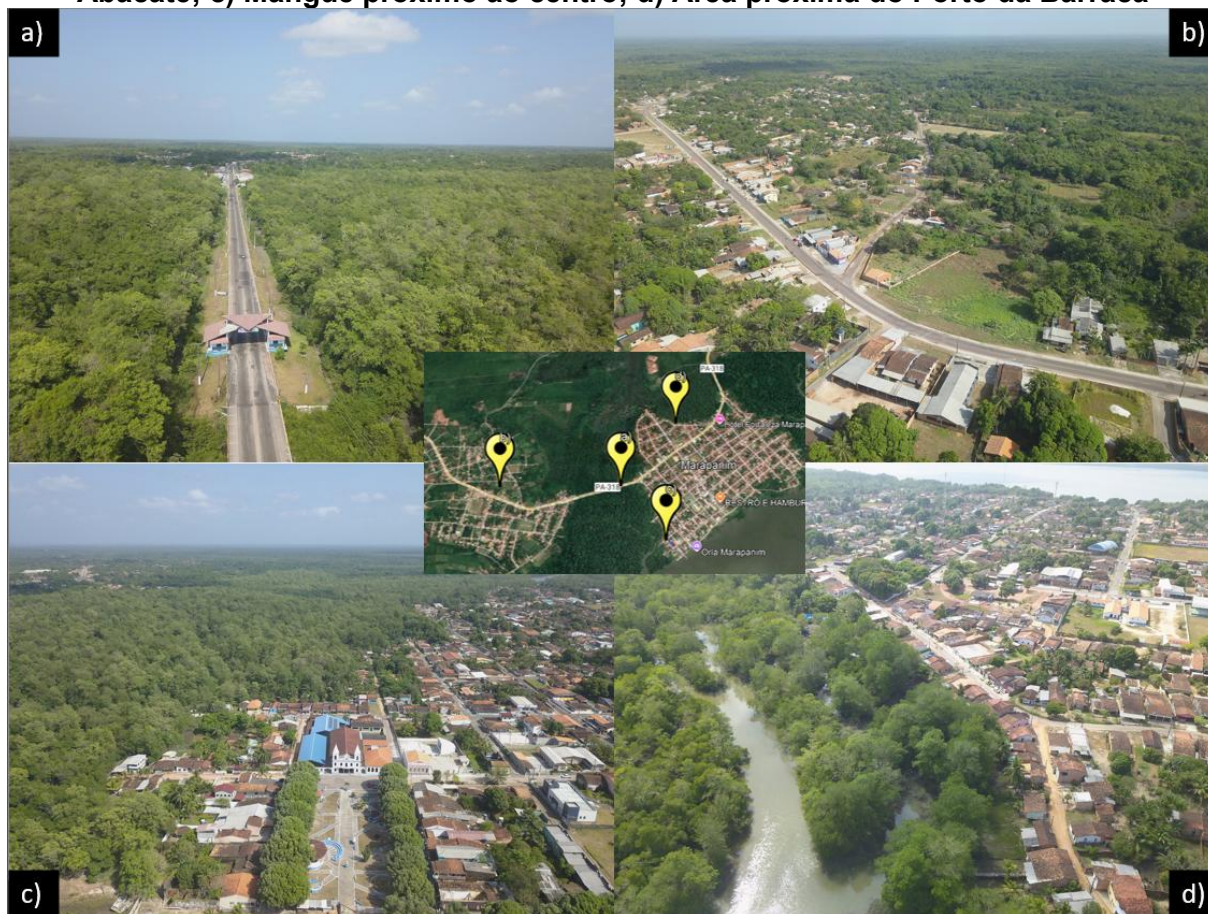
No Abade, por estar mais próximo da maré, as áreas de mangue circundam o distrito e é possível notar na Figura 73 as habitações bem próximas da vegetação, muitas delas compostas por residências precárias, sem sistema de esgoto, ocasionando um grave impacto para essa vegetação, além do descarte de resíduos sólidos em lugares inadequados.

**Figura 73 - Habitações próximas ao mangue no Abade, Curuçá**

Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Em Marapanim, notou-se o mesmo padrão de impacto. As áreas de expansão da sede da cidade, as áreas que estão próximas do mangue e que circundam a vegetação causam impacto direto com relação ao descarte de esgoto e resíduos sólidos. Nas imagens aéreas da Figura 74, percebe-se o quanto a sede de Marapanim está rodeada pelo mangue, tanto que em algumas áreas não é possível haver expansão justamente em função dessa limitação natural; por isso os locais que exibem níveis de crescimento são aqueles paralelos à PA-318.

**Figura 74 - a) Rodovia de entrada do município; b) Área de expansão do bairro do Abacate; c) Mangue próximo ao centro; d) Área próxima do Porto da Barraca**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Nas imagens da Figura 75, é possível ver que é comum os fundos das casas estarem direcionados para o mangue, que recebe também o despejo desse esgoto residencial, além da grande concentração de lixo, padrão que confirma os dados do IBGE (2023).

Segundo o censo do IBGE (2022), em Marapanim apenas 0,9% dos domicílios possuíam saneamento adequado, 84,8% semiadequado e 14,3% inadequado. Ao fazer uma comparação com Curuçá (13% adequado, 77,2% semiadequado e 9,8% inadequado) e Salinópolis (29,4% adequado, 62,2% semiadequado e 8,4% inadequado), percebemos que Marapanim apresenta os piores índices de saneamento e Salinópolis fica à frente dos dois municípios nesse quesito. Os dados revelam o quanto o urbano de Marapanim apresenta condições de precariedade, que ficam evidentes quando vemos imagens que mostram os padrões de assentamento periféricos sendo um dos principais focos de impactos.

**Figura 75 - Habitações próximas ao mangue em Marapanim**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Em Marudá, os focos de preocupação também envolvem as questões de moradias em áreas de risco, por se localizarem na beira da encosta da praia sobre influência da ação do mar. Em contrapartida, Negrão, Sousa e Ranieri (2022) apontam que, entre 2010 e 2020, houve o recuo costeiro de 42m na praia de Marudá, representando um avanço da faixa da areia da praia e envolvendo dinâmicas maiores, como a aumento de sedimentos e mudanças nos níveis de maré. Segundo os autores, esse processo é causado pelo assoreamento ou deposição, tornando-se muito extenso.

Mas, considerando os desastres acontecidos a partir da expansão do tecido urbano, os mesmos autores reiteram que as áreas com maior ocorrência de erosão e instabilidade são aquelas com ocupação humana mais intensa. Quando essas áreas estão próximas à linha de costa, há grandes interferências da maré, fazendo com que que patrimônios naturais estejam bastante modificados pela ação antrópica (Negrão; Sousa; Ranieri, 2022), como Marudá, que teve sua expansão urbana baseada na construção de segundas residências de veraneio.

A praia de Marudá destaca-se por possuir a melhor infraestrutura, o que também a torna a mais vulnerável à erosão, devido à presença de construções próximas à linha costeira ao longo de quase toda sua extensão (Figura 69), além da instalação de estruturas rígidas de concreto, como o calçadão, que visam tanto oferecer opções de lazer quanto proteger contra o avanço da erosão costeira (Negrão, Sousa; 2022).

Além disso, outro detalhe que preocupa a comunidade é a presença do lixão da microárea praiana, que se localiza em Marudá (Figura 76). Com o avanço da mancha urbana cada vez mais intensa para essa área, as habitações estão começando a se aproximar do entorno. Brito *et al.* (2019) frisam que esses resíduos sólidos são descartados de forma inadequada, potencializando a degradação ambiental, pois ocorre a poluição do solo, do ar, dos recursos hídricos e da biodiversidade nativa.

Com relação aos moradores do entorno do vazadouro, muitos percebem os riscos que essa forma de destinação dos resíduos ocasiona tanto para o meio ambiente quanto para a população, pois eles percebem os problemas sociais e de saúde que os cercam como discriminação, preconceito e possíveis doenças veiculadas pelos resíduos como foram mencionadas nos questionários e ratificadas nas informações do Ministério da Saúde sobre o município. Portanto, observa-se a total falta de comprometimento do poder público municipal em dispor corretamente os resíduos e mostra também o descumprimento legal desde a Constituição Federal até a PNRS que obriga os órgãos a se adequarem com a elaboração do PMGIRS e instalação de aterros sanitários prevendo o fim dos lixões (Brito *et al.*, 2019, p. 138).

Mesmo que a atividade de coleta de resíduos sólidos seja rentável para os catadores de resíduos recicláveis, alguns moram em barracões improvisados no próprio local, em condições insalubres. O espaço não recebe nenhum tipo de manutenção ou logística. Segundo os autores mencionados, esses resíduos são depositados diretamente no solo, formando grandes pilhas, não há a compactação, aterramento e nem o controle sobre origem, classificação ou periculosidade do que é descartado (Brito *et al.*, 2019).

**Figura 76 - Lixão da microárea praiana em Marudá**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Em Salinópolis, o padrão de crescimento do tecido urbano foi bem mais intenso do que nas outras cidades do Salgado, mas os padrões de impactos ambientais resultantes desse processo são os mesmos. As áreas de moradias precárias revelam a necessidade de sobrevivência da população ao ocupar o espaço da cidade, o que na maior parte das vezes ocorre de modo precário e com grandes enclaves, considerando-se a falta de infraestrutura.

O que se tem observado no salgado paraense é uma ocupação sem a infraestrutura suficiente ou adequada do ponto de vista do saneamento básico, assim como do uso responsável dos recursos naturais, implantadas de forma, muitas vezes, a contrariar a legislação ambiental e incentivando a especulação imobiliária. Todos esses fatores resultam na degradação paisagística e ambiental desse espaço, o que é decorrente, principalmente, da falta de políticas públicas de planejamento do uso do solo (Souza, 2021, p. 63).

Souza, (2021) frisa a preocupação com o avanço das ocupações nessa área litorânea sem o planejamento urbano básico que envolva condições necessárias de saneamento básico. Por esse motivo, é necessário haver políticas públicas que manejem essas áreas de ocupações destinadas à moradia e aquelas voltadas ao turismo.

Os bairros periféricos de Salinópolis, como a Prainha (Figura 77) e o Caranãzinho (Figura 78), são exemplos de bairros de pescadores com pouca infraestrutura urbana. Algumas casas de palafitas despejam o esgoto diretamente no

mangue, além da presença de grande concentração de resíduo sólido, como é possível notar nas imagens a seguir.

**Figura 77 - Bairro da Prainha**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

**Figura 78 - Bairro do Caranãzinho**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Segundo Souza, (2021), em Salinópolis, essas áreas de ocupações próximas aos manguezais são associadas apenas à população de baixa renda, porém são observados esses padrões também em regiões onde se instalam residências de alto poder aquisitivo próximas ou até mesmo sobre partes de manguezais. Um exemplo dessa realidade pôde ser visto nas áreas destinadas a segundas residências e nas construções no Maçarico.

O uso indevido do solo, baseado nas atividades turísticas sem planejamento adequado, representa a falta de saneamento básico para a população, consequência da ocupação urbana dos manguezais junto com a ocupação da área de praia e de espaços que deveriam ser destinados à proteção ambiental (El-Robrini *et al.* 2006; Souza, 2021).

É de fundamental importância a análise dessa expansão imobiliária diante dessas áreas de proteção ambiental. Na microrregião do Salgado Paraense, é possível encontrar diferentes territorialidades dentro desse contexto, com atividades econômicas ligadas diretamente ao meio ambiente, como extração de caranguejo, de mariscos, a própria pesca artesanal, envolvendo as comunidades tradicionais, que

são dependentes direta e indiretamente do uso desses recursos naturais para sua sobrevivência e subsistência (Prost *et al.*, 2005). Curuçá e Marapanim são cercadas por Resex – Reservas Extrativistas; e, na praia do Atalaia, em Salinópolis, foi oficializado o monumento natural, tardiamente por sinal, conhecido como o morro da Coca-Cola, como mencionado. O Quadro 11 lista essas áreas com as suas respectivas categorias, de acordo com a FAPESPA (2021).

**Quadro 11 - Áreas Protegidas de Curuçá, Marapanim e Salinópolis - 2020**

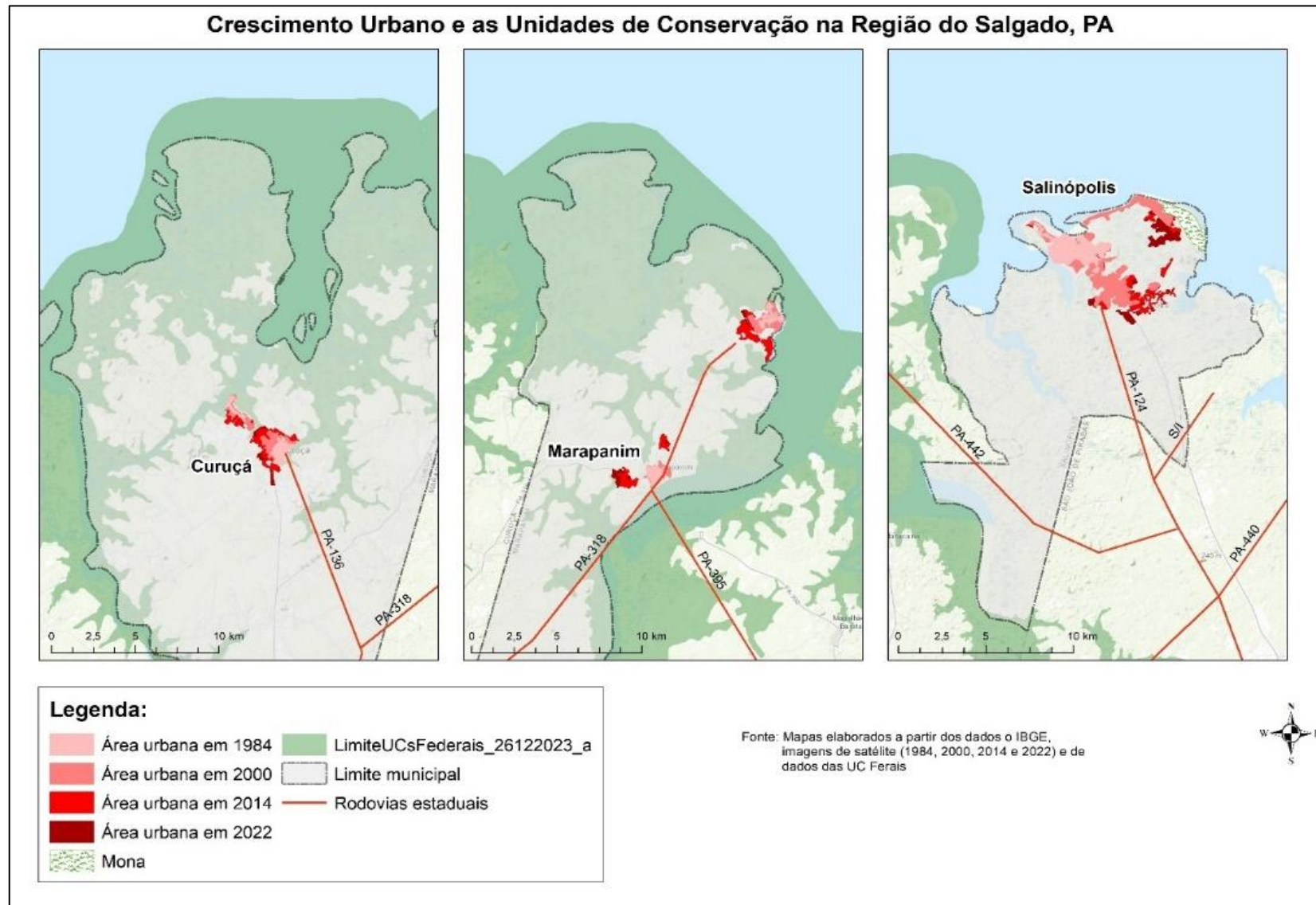
	<b>Grupo</b>	<b>Esfera administrativa</b>	<b>Nome da unidade</b>	<b>Categoria de manejo</b>	<b>Ano da Criação</b>
<i>Curuçá</i>	Uso sustentável	Federal	Resex Mãe Grande de Curuçá	Reserva extrativista	2002
<i>Marapanim</i>	Uso sustentável	Federal	Resex Marinha Mestre Lucindo	Reserva extrativista	2014
<i>Salinópolis</i>	Proteção integral	Estadual	Monumento Natural Atalaia (Mona)	Monumento natural	2018

Fonte: Anuário Estatístico do Pará (FAPESPA, 2021).

A trajetória do crescimento urbano dessas cidades atingiu essas áreas de preservação. Considerando que apenas a Resex de Curuçá foi instituída no início da década de 2000, é possível comparar as diferenças nas políticas de preservação da Resex de Marapanim e da Mona, em Salinópolis, que só foram instituídas mais de uma década depois.

O mapa da Figura 79 mostra os limites das áreas urbanas e dessas áreas protegidas, formadas por mangue, vegetação rasteira e dunas. E é nesses moldes de uma urbanização sem planejamento ambiental que se tem histórico do quanto essas áreas de mangue e Resex foram ocupadas pela malha urbana ao longo dos anos. A Tabela 14 e o Gráfico 21 mostram esses dados de forma mais organizada, em porcentagens.

Figura 79 - Crescimento urbano e áreas de conservação em Curuçá, Marapanim e Salinópolis

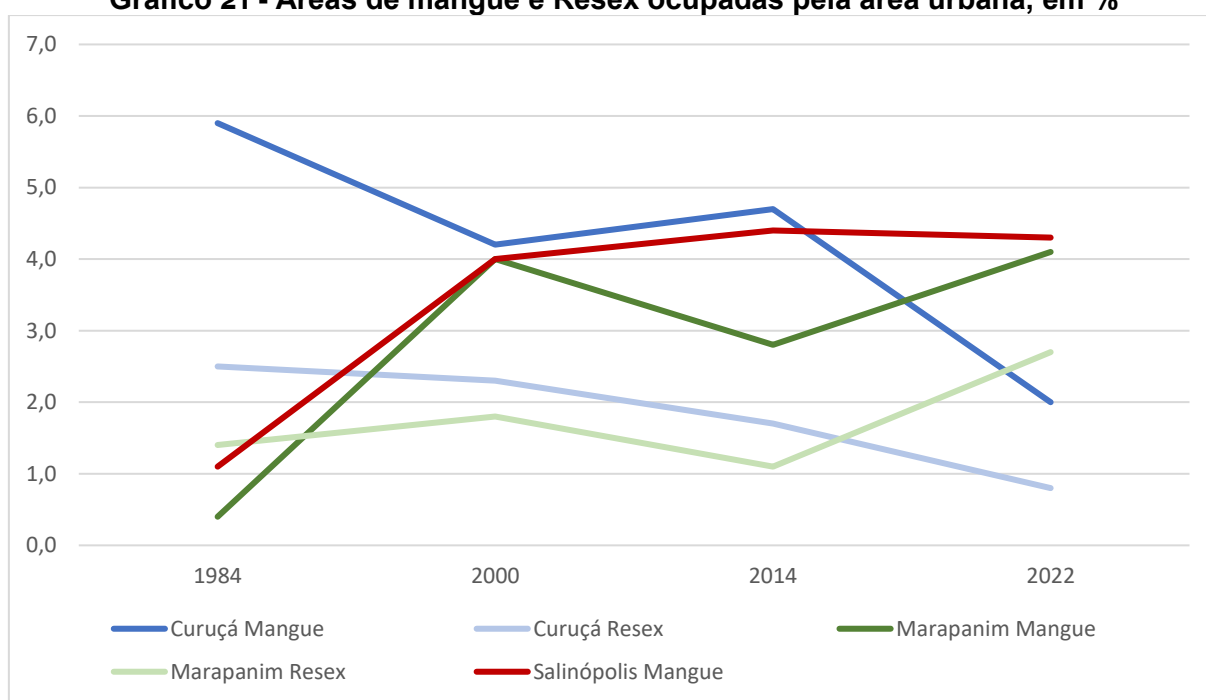


Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

**Tabela 13 - Área de mangue e Resex ocupadas pela área urbana, em %**

		1984	2000	2014	2022
<i>Curuçá</i>	Mangue	5,9%	4,2%	4,7%	2%
	Resex	2,5%	2,3%	1,7%	0,8%
<i>Marapanim</i>	Mangue	0,4%	4%	2,8%	4,1%
	Resex	1,4%	1,8%	1,1%	2,7%
<i>Salinópolis</i>	Mangue	1,1%	4%	4,4%	4,3%
	Resex	0	0	0	0

Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

**Gráfico 21 - Áreas de mangue e Resex ocupadas pela área urbana, em %**

Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

As Resex de Curuçá e Marapanim são bem extensas, circundando grandes porções do território. É interessante perceber a presença da vegetação ao redor da área urbana dessas duas cidades. A partir do mapeamento realizado, foi possível contabilizar a porcentagem de ocupações que avançaram sobre essas áreas de proteção.

A malha urbana de Curuçá avançou 5,9% na área de mangue em 1984, 4,2% em 2000, 4,7% em 2014 e 2% em 2022. A linha azul escura do Gráfico 21 representa essa trajetória, tendo um decréscimo ao longo do tempo. E o que corresponde à área de Resex, a malha urbana de Curuçá avançou 2,5% em 1984; 2,3% em 2000; 1,7% em 2014; e 0,8% em 2022, representado pela linha azul clara do mesmo gráfico já citado, de modo que também apresentou uma queda nesses números.

Em Marapanim os números foram em média menores em relação a Curuçá. A malha da cidade avançou no mangue 0,4% em 1984, 4% em 2000, 2,8% em 2014 e 4,1% em 2022. Números que podem ser explicados pela diferença na quantidade populacional, já que Marapanim possui 26.573 e Curuçá, 41.262 habitantes (IBGE, 2022), e, ao comparar os Gráficos 11 e 12<sup>58</sup>, é possível ver que Curuçá segue sendo mais populoso do que Marapanim.

Mas, entre os anos de 2014 e 2022, Marapanim foi o município que teve maior avanço do tecido urbano do que Curuçá<sup>59</sup>, em função das construções das segundas residências, o que indica maior interferência nas áreas de mangue, segundo a Tabela 13 e a linha verde-escura do Gráfico 21, que mostram aumento nos anos de 2000 e 2022. E o que representa a intervenção desse tecido urbano na área de Resex em Marapanim são porcentagens menores, tendo avançado 1,4% em 1984, 1,8% em 2000, 1,1% em 2014 e 2,7% em 2022, correspondendo à linha verde-clara do gráfico já citado.

Em Salinópolis, as áreas de proteção ambiental se restringem apenas ao Mona, localizado na ilha do Atalaia. As outras áreas do município não estão inseridas nas unidades de conservação, mesmo apresentando vegetação de mangue, que também simboliza o berço da reprodução da vida marinha de áreas costeiras. O mapa da Figura 78 mostrou esse cenário, em que, na área do município em questão, não há a cobertura dessas unidades federais de conservação.

Nos dados apresentados, só obtivemos os cálculos do avanço da área urbana nos mangues, pois Salinópolis não tem área de Resex. Dentro desse panorama, esse aumento foi de 1,1% em 1984, 4% em 2000, 4,4% em 2014 e 4,3% em 2022, representando um acréscimo considerável nos anos 2000 e mantendo até os dias atuais as interferências nessas áreas de vegetação, verificadas no Gráfico 21 pela linha vermelha.

Por isso, considera-se que as políticas costeiras são muito economicistas e acabam priorizando atividades como o turismo e a expansão da urbanização (Souza, 2021), enquanto o cuidado com o meio ambiente não se torna prioridade diante da produção capitalista do espaço. A Mona, por exemplo, é composta pelas dunas e restingas conhecidas como o morro da Coca-Cola, mas ela só foi instituída como área de proteção integral em 2018.

---

<sup>58</sup> Ambas do Capítulo 3 desta tese.

<sup>59</sup> Como foi apresentado na Tabela 11, também do capítulo anterior.

Relatos da representante da Secretaria do Meio Ambiente e da própria população que trabalha na ilha apontaram que a verticalização dos prédios interferiu na dinâmica dos ventos, fazendo com que as dunas diminuíssem. Quem conhece ou conheceu o morro da Coca-Cola pode confirmar que, há alguns anos, ele tinha uma altura considerável, e ao pé do morro havia o lago conhecido com a mesma toponímia.

No campo, realizado em setembro de 2024, pudemos perceber, pelas imagens aéreas, que as dunas estão bem mais baixas, e que o próprio lago estava seco naquele momento, o que pode ser resultado de vários fatores, mas certamente entre eles está a degradação ambiental ocasionada pelo avanço imobiliário (Figura 80).

**Figura 80 - Mona: Monumento Natural do Atalaia**



Fonte: Acervo do Laboratório de Estudo das Cidades (2024).

Para entender um pouco desse processo, é importante destacar algumas pesquisas que já mencionaram o uso indevido do solo na ilha, como a de Souza, Rocha e Vasconcellos Sobrinho (2016), que relatam sobre os diferentes atores sociais que se especializam na ilha e fazem uso indevido do espaço, conforme as leis que regulam o uso do solo nas zonas costeiras. Segundo os autores, o local da ilha faz parte das terras da união, mas as titulações dos empreendimentos são dos proprietários, como restaurantes, hotéis e segunda residência.

Diante da intensa produção do mercado imobiliário, os proprietários fundiários, que desencadearam as produções irregulares, foram os impulsionadores da

construção e comercialização de segunda residência. E essas ocupações de âmbito privado estão em desacordo com os “princípios constitucionais socioambientais, da supremacia do interesse público sobre o privado, assim como com o princípio da igualdade de uso, o que contraria o artigo 10, da Lei 7.661/88” (Souza; Rocha; Vasconcellos Sobrinho, 2016, p. 123-124), que nega a urbanização e utilização do solo na Zona Costeira que dificulte a livre circulação e o acesso da população.

Esses dados mostram um viés de desenvolvimento dessas cidades de maré da área costeira do Pará de modo bem agressivo em relação ao meio ambiente, além de, em muitos casos, também ser um desenvolvimento excludente na perspectiva social, como foi discutido. É importante pensar em um planejamento urbano e regional que, além de incentivar o avanço das atividades econômicas, também inclua questões sociais, culturais e ambientais nesse contexto.

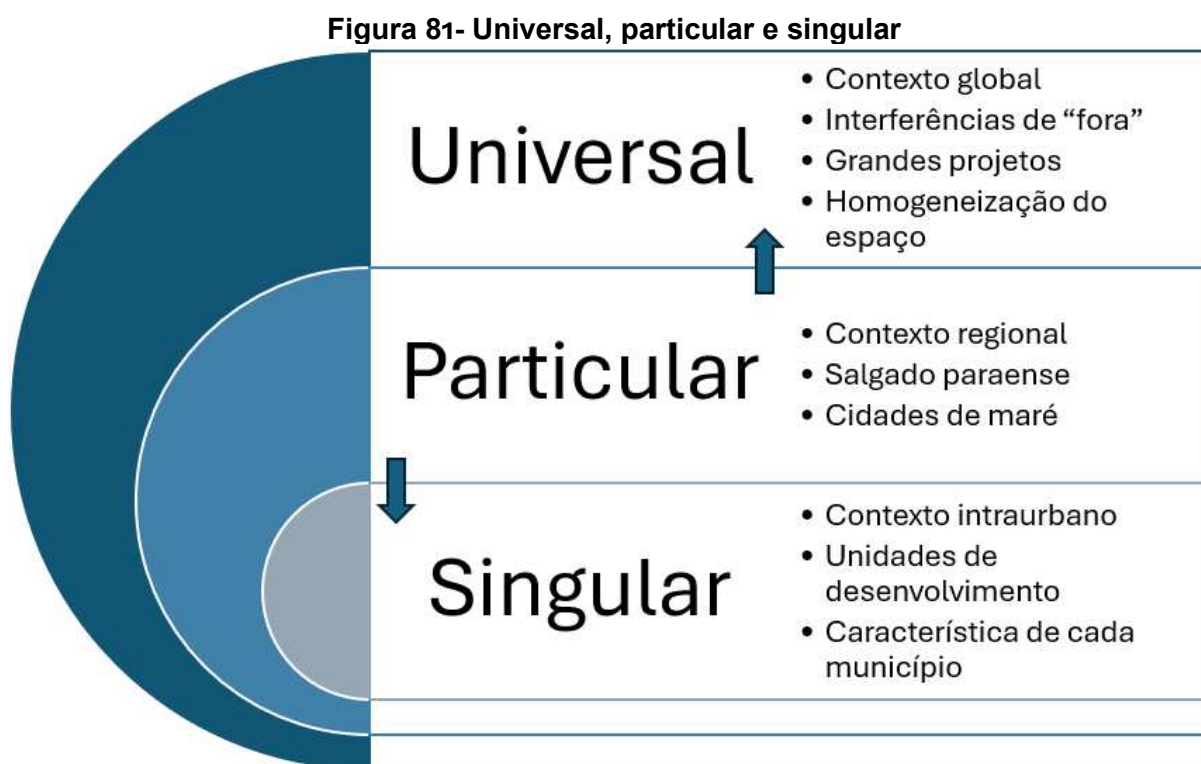
As áreas costeiras proporcionam uma riqueza de possibilidades de lazer, diversidades gastronômicas, contemplação da natureza, contato com o meio ambiente e qualidade de vida, como mencionado pela maioria dos entrevistados. É necessário caminhar para uma rota de elaboração de políticas públicas que interliguem essas particularidades das áreas costeiras, para que o percurso do desenvolvimento dessas cidades de maré possa transmitir a essência das suas respectivas singularidades, e não serem apenas a reprodução de outros espaços planejados para aqueles de fora (*outsiders*).

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS: breves perspectivas para o futuro**

### Conectando as discussões sobre as cidades de maré

Na compreensão das especificidades das cidades de maré no Salgado Paraense, a tríade do universal, particular e singular foram utilizadas como base para categorizar os processos por meio dos quais esses centros urbanos podem ser compreendidos. O universal, neste caso, caracterizado pelas dinâmicas globais que envolvem as pequenas, médias e grandes cidades (Lukács, 1968).

Oliveira (2004) evidenciava essa importância analítica ao afirmar que as pequenas cidades da Amazônia vivem uma contradição por serem articuladas às relações pretéritas em função da “inércia”, e ao mesmo tempo serem articuladas pelas dinamicidades contemporâneas que as ligam ao global, pelos elementos da biodiversidade e ou da sociobiodiversidade. Ou, como é o caso das cidades de maré, por disporem de atributos naturais como as praias, que atraem relações capitalistas ligadas ao turismo de veraneio. Na Figura 81, organizamos essa distinção entre as três instâncias e a realidade dessas pequenas cidades.



Fonte: Elaboração própria, 2025.

O singular representa os aspectos únicos e distintos, que tornam cada cidade única. As singularidades das cidades de maré se fortalecem a partir dos processos e das dinâmicas que nelas acontecem, pois, apesar das particularidades que as cidades

do Salgado apresentam, como a beleza cênica vinculada às praias oceânicas, por exemplo, os processos relacionados a essa existência paisagística ocorrem de modo diferente em cada uma delas, em função de características próprias. Nesse sentido, buscamos o aporte metodológico elaborado por Sposito (2016), utilizando o “Esquema 1: Comparação entre elementos semelhantes que pertencem a conjuntos diferentes”, para pensar os elementos como turismo, pesca, os setores econômicos, o crescimento do espaço urbano e os impactos socioambientais nos conjuntos diferentes, ou seja, no espaço urbano de cada uma delas.

Cada conjunto urbano pensado, representado pelas cidades de Curuçá, Marapanim e Salinópolis, possui singularidades, mesmo apresentando elementos semelhantes. Curuçá, por exemplo, dispõe de um turismo praieiro menos mercadológico, mas os aspectos culturais são mais fortalecidos e atraem volume intenso de turistas em diferentes épocas do ano. O número reduzido de segundas residências na cidade evidenciou esse aspecto, refletindo-se também no seu crescimento urbano, que resulta diretamente do crescimento da sua própria população, como mostraram os dados populacionais expostos no Capítulo 3. A pesca, outra atividade que possui grande participação na economia local, também é algo singular de Curuçá, que tem seu distrito pesqueiro, São João do Abade, bem articulado com a sede administrativa, até mesmo pela proximidade, e é onde se concentram a descarga do pescado e os caminhões-frigoríficos que o levam para diversos destinos e para o mercado de peixe.

Marapanim possui singularidades distintas de Curuçá, pois a sede administrativa conserva os aspectos, cotidiano e as formas de pequenas cidades, apresentando a expansão dos bairros próximos diretamente ligada ao aumento de moradia da população ao longo dos anos. O processo mais transformador do turismo de veraneio se concentra no distrito de Marudá, por isso a sede administrativa não teve mudanças significativas em seu espaço urbano, como ocorreu em Salinópolis. Isso porque a rodovia que conecta Marudá aos outros centros passa tangente à entrada da cidade e não apresenta aspectos que despertem no turista a vontade de conhecer o centro de Marapanim, como, por exemplo, a existência de informações sobre o turismo local. Os polos turísticos do município se concentram em áreas longe da sede administrativa, como Marudá, Recreio, Lambe, Crispim entre outras, sendo algumas delas também importantes vilas de pescadores (Figura 60).

Por esse motivo, a concentração de segundas residências representa a expansão do urbano em Marudá ao longo dos anos. Assim, o crescimento da sede de Marapanim (Tabela 11) também pode ser resultado da transição da população rural para a área urbana, mesmo que os dados de população total do município tenham apresentado um leve decréscimo, entre 2010 e 2022 (Gráfico 12).

Dos três municípios, a singularidade que mais se distancia das características discutidas, no capítulo sobre pequenas cidades, é a de Salinópolis. Envolvida em uma rede influenciada pela metropolização de Belém, a cidade reflete as dinâmicas globais, pensadas sob a lógica do capital, motivada pelo turismo de veraneio, que segrega espaços e exclui seus moradores da vivência desse urbano. Com uma trajetória de formação impulsionada pelo apoio do Estado (Brito, 2004), Salinópolis manteve uma população concentrada, predominantemente, na cidade (Gráfico 13). Isso reforçou a dinâmica urbana, a partir do aproveitamento das características físicas com a presença de praias na sede da cidade e na ilha do Atalaia<sup>60</sup>, tornando-a um polo turístico do Salgado, bem estruturado.

É possível perceber que, ao mesmo tempo que identificamos a cultura, a pesca, o turismo como elementos semelhantes que compõem a particularidades dessas cidades e reforçam suas características regionais, esses próprios elementos são vivenciados de modo distinto em cada uma delas, compondo suas singularidades.

O particular, nessa dinâmica, funciona como a mediação entre o singular e o universal, em processos conexos e dialéticos, expressando formas e conteúdos (Lukács, 1968). O particular evidencia as relações e semelhanças que as cidades de maré possuem entre si, como a trajetória de formação, atividades econômicas, as questões culturais, a partilhas dos mesmos aspectos físicos e naturais, e o fato de pertencerem à mesma microrregião. Por isso, os municípios partilham aspectos semelhantes que os unem, além da proximidade.

A denominação de cidades de maré foi elaborada ao longo da pesquisa, considerando as análises sociais, espaciais e ambientais realizadas com foco nessas pequenas cidades. É a proposição de uma categoria de análise que ajuda a pensar as particularidades da região do Salgado e da singularidade dessas cidades, a partir de uma trajetória de formação semelhante, envolvendo a dinâmica regional e o pertencimento à microrregião.

---

<sup>60</sup> Além da presença de praias nas comunidades fora do espaço urbano, como Cuiarana.

O termo “maré” faz alusão ao contato físico que esses centros possuem com o oceano, pois fazem parte do ambiente costeiro da Amazônia, uma área em que ocorre o encontro das águas do oceano com as águas dos rios, que formam mangues, e é berço de uma biodiversidade muito particular. Essa porção do território tem uma vasta vegetação de mangue e áreas de proteção ambiental, que possibilitam atividades como pesca, coleta de mariscos e de outros frutos do mar. Portanto, as particularidades das cidades de maré perpassam por esses aspectos físicos e sociais.

Do mesmo modo que a maré influencia a vida nos manguezais e nos estuários dos rios, a maré também influencia o cotidiano da vida em sociedade, seja pelas relações de trabalho, lazer ou contemplação do meio ambiente. Oliveira (2004, p. 1) menciona que, na Amazônia, a “vida nas(das) pequenas cidades está ligada ao rio e à floresta”, pois, em um contexto amazônico, é comum as pequenas cidades refletirem o tempo da natureza em comunidades ribeirinhas. O autor explica que as pequenas cidades da Amazônia não se resumem apenas aos produtos do nosso tempo, mas é o resultado dos tempos pretéritos cristalizados na paisagem (Oliveira, 2004). Assim, as cidades de maré carregam essas características do seu processo de formação, do seu tempo pretérito, materializado no espaço, como os resquícios da sua organização territorial pautada nos moldes de deslocamento (Rocha: Soares; Moraes, 2019), que interferiram na estruturação do espaço dessas pequenas cidades, além da experiência, da vivência e da cultura que também estão enraizadas nos lugares (Oliveira, 2004).

Essas áreas de encontro do rio e do mar ganham ondas e correntes específicas, que interferem no relevo do fundo do mar. A população local, que costuma navegar nessas áreas, tem conhecimento desses aspectos singulares. É essa população que se conecta ao ambiente natural e que sabe os horários de maré alta e de maré baixa, sabe o melhor momento do dia para aproveitar a praia e qual é a hora em que a maré sobe. São também esses moradores que conhecem os caminhos laterais formados sobre os bancos de areia, que o próprio movimento da água constrói, tornando-se um perigo para banhistas desavisados, que se distraem e acabam encontrando dificuldade para voltar à superfície da praia.

Um exemplo de desinformação e desconhecimento da natureza é um evento que ocorre todos os anos na praia do Atalaia, em Salinópolis, principalmente nos meses de férias, que são os carros atolados. Nesse período, em que o local ganha muito tráfego de veículos na areia da praia, os turistas aproveitam a comodidade de

terem seus automóveis ao lado das suas barracas onde param para almoçar e desfrutar do ambiente, aproveitando a maré baixa para circular. O trágico ocorre no final do dia, quando os veranistas não se atentam ao retorno da maré e acabam tendo seus veículos atolados e envoltos pela água da praia.

Assim, as cidades da maré do Salgado são singulares em suas características específicas e se conectam pelas particularidades da região à qual pertencem. Esses aspectos precisam ser mais discutidos, para darmos mais visibilidade a esses contextos urbanos, da Orla Paraense.

### **Outras Considerações Finais**

Além das discussões apresentadas, na seção anterior, cabem ainda algumas outras, voltadas ao contexto geral da tese. A análise do desenvolvimento de uma cidade é uma tarefa árdua quando se pretende estudá-la profundamente, pois são muitos os caminhos que podem ser tomados para investigar diferentes aspectos. Quando pensamos em trabalhar com as cidades do Salgado Paraense, a primeira justificativa foi dar visibilidade a realidades ainda pouco estudadas dentro das análises sociais e urbanas das pequenas cidades da Amazônia. Optamos por escolhermos três cidades que tivessem destaque dentro do contexto local e regional, por diferentes fatores. Assim, Curuçá, Marapanim e Salinópolis foram selecionadas, cada uma com singularidades distintas, mas que compartilham das particularidades das quais estão inseridas.

Citando Rocha; Soares e Moraes (2019), contextualizamos a organização territorial de Curuçá, Marapanim e Salinópolis dentro do dinâmica da costa do Pará, que ocorreu segundo três fases principais: a fluviomarinha, a ferroviária e a rodoviária, e que implicou diretamente no arranjo espacial do urbano das cidades em destaque, e até mesmo econômico. Por isso, buscou-se compreender como as mudanças na transição econômica influenciaram o crescimento urbano e as configurações socioambientais dessas pequenas cidades, inseridas em uma região de rica diversidade cultural e ambiental.

A transição econômica do setor primário para o terciário foi identificada como um dos vetores centrais das transformações urbanas. Esse processo foi acompanhado por mudanças significativas no uso do solo, na densidade populacional e na organização espacial das cidades. O turismo emergiu como um dos principais

agentes modeladores do espaço urbano, impulsionando o crescimento de segundas residências e o avanço da infraestrutura voltada ao lazer.

Nas duas primeiras fases, a economia desses centros era voltada para o setor primário da produção, com uma base solidificada na agricultura, que era estratégica para o consumo próprio e para o comércio, e na pesca, que se beneficiava da proximidade com a maré. Com a terceira fase, a rodoviária, essa trajetória econômica passou por mudanças. É importante destacar que as atividades primárias ainda seguem como essenciais para a economia desses municípios, porém um novo impulsionador dessas mudanças foi a ampliação da atividade turística no litoral paraense, que ajudou a concentrar a arrecadação econômica no setor de serviços. Por isso, foi necessário atrelar a análise do desenvolvimento de cada uma delas ao contexto regional, pois, diante das semelhanças nos processos históricos que elas vivenciaram, elas mantêm relações particulares, reforçando o caráter regional.

Com relação às atividades econômicas, os municípios de Curuçá e Marapanim apresentam maior arrecadação na área de administração pública, característica forte da dinâmica econômica de uma pequena cidade, principalmente no contexto amazônico, caracterizado pela dependência dos repasses de fundos públicos com uma base produtiva pouco diversificada (Macedo; Porto, 2017).

Salinópolis apresenta dados distintos com relação ao PIB das outras duas cidades, com maiores arrecadações na área do terceiro setor da economia, o que demonstra maior centralidade nas atividades de comércio e serviço. O turismo foi o principal fator para essa dinamização, reforçando a necessidade de atendimento e serviço voltados aos turistas.

Por conta da falta de dados mais concretos sobre a arrecadação e contribuição da atividade da pesca na economia dessas cidades, não foi possível uma comparação mais exata do percentual de acúmulo financeiro entre dessa atividade em relação aos demais serviços que envolvem o turismo. Mas não descartamos a contribuição dessa atividade como um importante alicerce econômico para os pescadores artesanais, que dedicam seu tempo nos barcos em alto-mar por longo período para a coleta do pescado, para fins de abastecimento dos mercados e férias das cidades do Salgado Paraense, e também para a exportação, como ganhou destaque a cidade de Curuçá, representado pelo seu distrito pesqueiro de Abade.

Desse modo, conseguimos apenas afirmar que a pesca teve pouca interferência no crescimento urbano de cada uma das cidades; em contraponto, o

turismo teve participação essencial na produção do espaço urbano, principalmente em Salinópolis e Marapanim. Esses centros apresentaram um forte potencial de crescimento do tecido urbano em áreas próximas às praias e áreas turísticas, a partir da construção de segundas residências, hotéis, resorts etc.

Em Marapanim foi possível notar uma porcentagem menor de expansão do tecido urbano na sede administrativa do município, pois esse processo se concentra no distrito de Marudá, onde ocorrem com mais intensidade as relações do turismo, e como resultado há um maior número de segundas residências.

A sede do município de Salinópolis e a ilha do Atalaia foram áreas estratégicas para a construção de segundas residências, como os dados demonstraram. A cidade passou, e passa, por processos de valorização do capital imobiliário, que, atrelado aos interesses do capital privado hoteleiro, imprime grandes modificações ao espaço, que como resultado, se desconecta da realidade dos moradores locais, sendo produzidos e destinados apenas para “os de fora”.

Curuçá, em contraposição, apresenta um potencial turístico cultural mais forte do que o turismo praieiro. Isso implica em uma movimentação maior de turistas em datas festivas, não havendo a mesma demanda por segundas residências como há nas outras duas cidades, que apresentaram uma grande concentração desse padrão de moradia.

Nessa perspectiva, o crescimento do tecido urbano de Curuçá, até o momento de finalização desta tese, teve pouca influência da atividade do turismo, em comparação com o distrito de Marudá e a cidade de Salinópolis, mantendo preservada suas características de pequena cidade. Assim como a sede de Marapanim, que mantém traços e relações de centro local, pois a densidade turística ocorre nas vilas pesqueiras e no referido distrito de Marudá.

Esses centros refletem o modelo de colonização espontânea (Becker, 2015) que foi pensado para essa parte do território da Amazônia, desde o século XVII, sem a presença de grandes projetos de mineração, energético ou agropecuário, e, como muitas pequenas cidades, ainda têm seu crescimento influenciado por dinâmicas orgânicas. Salinópolis também tem essa trajetória na sua produção do espaço, mas, desde a segunda década do século XXI, a cidade tem sido palco de um crescimento estratégico, incentivado pelo Estado e conduzido pelo mercado privado, motivado pelo turismo.

Paradoxalmente, a pesca teve e tem importância para a economia de subsistência dessas três cidades, porém não foi uma atividade que teve potencial de contribuir com o crescimento e expansão do tecido urbano das referidas localidades. As relações da pesca existem e fortalecem o comércio local e a sobrevivência de boa parte da população, mas as estruturas espaciais de troca e comercialização se concentram nos trapiches, nas feiras, nos mercados e entre vizinhos, em relações locais de solidariedade.

Diante de todo esse processo e da influência do turismo em Curuçá, Marapanim e Salinópolis, foi necessário analisar as mudanças ambientais que as cidades têm experimentado em função dessas transformações. As áreas costeiras têm sido afetadas pela expansão da urbanização, o que pode ocasionar severos impactos sociais.

A intensificação das atividades econômicas e do crescimento urbano também trouxeram desafios, entre eles, a segregação socioespacial, com limitações de acesso a áreas valorizadas pela população local e o aumento dos impactos ambientais. O crescimento urbano desordenado, aliado à falta de planejamento adequado, contribuiu para a degradação de ecossistemas costeiros, como os manguezais, fundamentais para a sustentabilidade ambiental da região.

Segundo Acselrad (2009), quando o crescimento urbano ocorre sem o devido investimento em infraestrutura, a oferta de serviços urbanos não consegue atender à demanda crescente. Essa falta de investimentos na manutenção dos equipamentos urbanos agrava o déficit de serviços, gerando uma segmentação socioterritorial que divide as populações em grupos que têm ou não acesso a esses serviços.

As questões ambientais em áreas costeiras são diversas: além dos processos físicos naturais que ocorrem, como mencionados por Braga *et al.* (2019), as cidades costeiras têm sido submetidas a alterações ambientais, desde o início da urbanização. O aumento do nível do mar e o rápido desenvolvimento urbano têm sido alguns dos efeitos que estão ampliando o desafio de gerenciar os riscos para essas cidades, sem considerar que a expansão urbana e a intensificação no uso do solo estão exercendo uma pressão adicional sobre os ecossistemas costeiros (Dawson *et al.*, 2018).

Os elementos que circundam o processo da urbanização, como a expansão da malha urbana, a intensificação e as mudanças no uso do solo, aumentam a pressão sobre os sensíveis ambientes costeiros. Por esse motivo, é necessária uma análise específica sobre como as cidades costeiras serão afetadas e de que forma irão

responder aos riscos ambientais agravados pelas mudanças climáticas (Dawson *et al.*, 2018).

As áreas urbanas costeiras de modo geral são espaços estratégicos para portos, instalações militares de proteção e pesca, e o turismo é o maior componente da rede econômica. Assim, uma das principais preocupações é sobre como as mudanças climáticas vão impactar futuramente nos fluxos turísticos (Dawson *et al.*, 2018).

Por estarem localizadas no litoral e sofrerem os efeitos comuns da urbanização desses espaços costeiros, foram identificados problemas ambientais comuns que resultam dessa dinâmica do crescimento urbano. As áreas de mangue estão sendo afetadas ao longo dos anos por falta de planejamento urbano adequado que vise a preservação desse ecossistema.

As áreas de preservação de Resex de Curuçá e Marapanim não foram suficientes para conter a degradação, mas, ainda assim, segundo os dados apresentados, essas áreas são as menos desmatadas. A Mona, no Atalaia, tem sido impactada com o avanço dos assentamentos na ilha, em seu entorno, pois a intensificação da verticalização influenciou na direção dos ventos, os quais afetam de modo significativo a dinâmica dos bancos de areia e causam a diminuição da altura das dunas.

É necessária a abordagem integrada de Planejamento Urbano e gestão ambiental, com políticas públicas voltadas para o ordenamento territorial. Nesse contexto, a preservação ambiental e a inclusão social são cruciais para mitigar os impactos negativos das atividades econômicas e promover um desenvolvimento mais equitativo e sustentável.

Por fim, é importante destacar que as cidades de maré do Salgado Paraense representam uma expressão única da relação entre o homem e o meio ambiente. Compreender suas dinâmicas é fundamental não apenas para o planejamento regional, mas também para a formulação de uma agenda que valorize a diversidade cultural e ambiental da Amazônia como um todo. Nesse sentido, o estudo das cidades de maré é uma contribuição significativa para a compreensão das transformações urbanas na região, evidenciando a necessidade de políticas que conciliem desenvolvimento econômico, inclusão social e sustentabilidade ambiental.

### **Olhares e perspectivas para o futuro**

Nas últimas quatro décadas, a Amazônia passou por um acelerado processo de urbanização, que gerou diversos problemas ambientais e afetou a qualidade de vida de muitos moradores das cidades e vilas da região. Nesse contexto, a gestão ambiental desempenha um papel essencial para promover a inclusão social dos grupos mais vulneráveis (Lobo, 2007).

Investigações mais aprofundadas sobre o papel das políticas públicas, a participação das comunidades locais na tomada de decisões e o uso de tecnologias para monitoramento ambiental podem contribuir para soluções inovadoras e adaptadas às especificidades da região.

Essas ideias podem ser integradas ao turismo local, que incentive a preservação das culturas locais e promova a valorização das identidades culturais, ajudando na sua disseminação global. Com o aumento do interesse pela cultura, cresce a pressão para que o setor público invista em infraestrutura cultural voltada ao turismo; por isso, o turismo cultural é considerado uma estratégia importante para o desenvolvimento em diferentes níveis, refletindo uma maior conscientização e valorização do patrimônio cultural pela sociedade (Marujo, 2015).

Para Curuçá, existe um projeto de construção de um terminal hidroviário denominado “Porto Espadarte” que será construído na Ilha dos Guarás, na Ponta da Romana, a 10km da sede do município, e visa o escoamento dos principais produtos de exportação do Pará, como os grão de soja e os minérios (Rosa, Rocha; Cordeiro, 2006). O projeto está em discussão desde o final do século XX, envolvendo parceria pública e privada que, por questões ambientais, principalmente, ainda não foi concretizado.

Um empreendimento dessa proporção, que visa principalmente questões econômicas, tem a capacidade de transformar profundamente as estruturas e o cotidiano dessa pequena cidade. A partir do momento da construção, ocorrerá o aumento populacional procedente do deslocamento dos trabalhadores envolvidos nas obras, além do aumento do fluxo de transportes e mercadorias até o porto, que vai impactar o modo de vida da população.

Esse é um exemplo do que seria a influência do universal sobre as pequenas cidades, sendo considerado um elemento externo a elas, pois essas cidades se caracterizam pelas formas presentes “nas” cidades de maré, e não “das” cidades de maré (Santos, 2014b). Diante desses cenários globais, inúmeros relatos e estudos

que envolvem os grandes projetos na Amazônia trazem as análises dos cenários que resultam desses empreendimentos, e muitos deles envolvem graves problemas sociais e ambientais ocasionados por um crescimento desordenado e sem planejamento necessário. Se o projeto do Porto Espadarte for aprovado, grandes transformações e mudanças ocorrerão em Curuçá, que irão impulsionar o crescimento urbano e, conseqüentemente, os impactos ambientais.

Outro grande projeto voltado para a microrregião é a exploração de petróleo na Bacia da Foz do Amazonas (que abrange o estado do Amapá e a ilha do Marajó-PA) e na Bacia do Pará-Maranhão (que abarca a microrregião do Salgado e parte do estado do Maranhão). Entre os planos do projeto está a construção de uma plataforma de exploração offshore (em alto-mar), a 270km da costa de Salinópolis. Estudos da Petrobrás estão avaliando a viabilidade da extração de gás natural e petróleo na Amazônia e, se for concretizado, o Salgado, em especial Salinópolis, ganhará mais centralidade e visibilidade, agora para além do turismo.

Resta esperar pelas próximas fases, que causarão transformações na microrregião do Salgado e possivelmente a mudança no porte de algumas dessas cidades. Tais etapas serão fundamentais na trajetória econômica e, principalmente, para a reconfiguração estrutural do espaço urbano desses centros. Por enquanto, esses projetos inspiram o desenvolvimento de novas pesquisas, que podem dar visibilidade a essas questões e ampliar a discussão com os atores locais.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Sobre a memória das cidades. **Revista da Faculdade de Letras**, Porto, v. 14, p. 77-97, 1998.

ACSELRAD, Henri. Sentidos da sustentabilidade urbana. *In*: ACSELRAD, Henri. (org.). **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

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. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas**, [s. l.], v. 1, n. 2, p. 11–21, ago. 2006. DOI 10.1590/S1981-81222006000200002. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1981-81222006000200002&lng=pt&lng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1981-81222006000200002&lng=pt&lng=pt). Acesso em: 24 set. 2024.

AGUIAR, Andréa Farias do Nascimento. SANTOS, Marcos Antônio Souza dos. Percepções socioambientais de pescadores artesanais do distrito de São João do Abade, município de Curuçá, estado do Pará. **Amazônia: Ci. & Desenv.**, Belém, v. 8, n. 15, jul./dez. 2012. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/303404056\\_PERCEPCOES\\_SOCIOAMBIENTAIS\\_DE\\_PESCADORES\\_ARTESANAIS\\_DO\\_DISTRITO\\_DE\\_SAO\\_JOAO\\_DO\\_ABADE\\_MUNICIPIO\\_DE\\_CURUCA\\_ESTADO\\_DO\\_PARA](https://www.researchgate.net/publication/303404056_PERCEPCOES_SOCIOAMBIENTAIS_DE_PESCADORES_ARTESANAIS_DO_DISTRITO_DE_SAO_JOAO_DO_ABADE_MUNICIPIO_DE_CURUCA_ESTADO_DO_PARA). Acesso em: 24 set. 2024.

ALVAREZ, Isabel Pinto. A segregação urbana como conteúdo da produção do espaço urbano. *In*: VASCONCELOS, Pedro de Almeida. CORRÊA, Roberto Lobato. PINTAUDI, Silvana Maria (org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2016. p. 113.

ALVES, Alvaro Marcel. Método materialismo dialético. **Revista de Psicologia da Unesp**, [s. l.], v. 9, n. 1, p. 1–13, 2010. Disponível em: <https://revpsico-unesp.org/index.php/revista/article/view/103>. Acesso em: 25 set. 2024.

ALVES, Raynon Joel Monteiro, PINHEIRO, Diego da Silva, TEIXEIRA, Jean Michel Jorge, ALVES, Reynan Jorge Monteiro; TAVARES-MARTINS, Ana Cláudia Caldeira. Expansão urbana e percepção ambiental: uma análise sobre a relação homem-manguezal na cidade de Marapanim, Pará. **Mundo Amazônico**, v. 14, n. 1, p. 154-179, 2023. Disponível em: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/imanimundo/article/view/98187>. Acesso em: 25 set. 2024.

AMARAL, Marcio Douglas Brito. SILVA, Felipe Giordano Azevedo da. Para pensar terra e territórios: os processos de des-re-territorializações a partir do carimbó de Marapanim e do platô Guamá-Atlântico, “terra do carimbó” e “carimbó da terra. **Nova Revista Amazônica**, [s. l.], v. 7, n. 3, p. 129, 25 dez. 2019. DOI 10.18542/nra.v7i3.7939. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/nra/article/view/7939>. Acesso em: 29 out. 2024.

AMARAL, Márcio Douglas Brito; BARBOSA SILVA, Luiz; SILVA, Felipe Giordano Azevedo da. O urbano no Salgado Paraense: a pequena cidade de Marapanim nas redes da pesca. **GOT - Journal of Geography and Spatial Planning**, [s. l.], n. 19, p. 29–56, 30 jun. 2020. DOI 10.17127/got/2020.19.002. Disponível em: <http://cegot.org/ojs/index.php/GOT/article/view/2020.19.002/pdf>. Acesso em: 25 set. 2024.

ANDRADE, Rômulo de Paulo. “Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta”: Getúlio Vargas e a revista “Cultura Política” redescobrem a Amazônia (1940-1941). **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**, Série de Ciências Humanas, Belém, v. 5, n. 2, p. 453-468, maio-ago. 2010.

ARAGÃO, José Augusto Negreiros; SILVA, Sônia Maria Martins de Castro e. **Censo estrutural da pesca coleta de dados e estimação de desembarques de pescado**. Brasília: Ibama, 2006.

AUGÉ, Marc. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 2012.

BAENA, Manoel. **As comarcas da província do Pará**. Belém: Typografia Francisco da Costa Junior, 1885.

BARTOLI, E. **O retorno ao território a partir da cidade**: sistemas territoriais urbano-ribeirinhos em Parintins (AM). 2017. Tese (Doutorado em Geografia) — Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017. p. 47, 269.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. São Paulo: Editora Ática, 2001, p.9.

BECKER, Bertha K. **A urbe amazônica**: a floresta e a cidade. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BECKER, Bertha K. MACHADO, Lia O. MIRANDA, Mariana. Fronteira amazônica: questões sobre a gestão do território. *In*: VIEIRA, Ima Célia Guimarães (org.). **As Amazônias de Bertha K. Becker: ensaios sobre geografia e sociedade na região amazônica**. Rio de Janeiro: Garamond, 2015.

BECKER, Bertha K. Geopolítica da Amazônia: a nova fronteira de recursos. *In*: VIEIRA, Ima Célia Guimarães (org.). **As Amazônias de Bertha K. Becker: ensaios sobre geografia e sociedade na região amazônica**. Rio de Janeiro: Garamond, 2015.

BRAGA, Ronaldo da Cruz. PIMENTEL, Márcia Aparecida da Silva. COELHO, Carlos. SZLAFSZTEIN, Claudio Fabian. ROLLNIC, Marcelo. Vulnerabilidade diante da ação energética do mar: Estudo de caso no Município de Salinópolis, Zona Costeira Amazônica, Brasil. **Revista de Gestão Costeira Integrada**, v. 19, n. 4, p. 245-264, 2019. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/340242617\\_Vulnerabilidade\\_diante\\_da\\_acao\\_energetica\\_do\\_mar\\_Estudo\\_de\\_caso\\_no\\_Municipio\\_de\\_Salinopolis\\_Zona\\_Costeira\\_Amazonica\\_Brasil](https://www.researchgate.net/publication/340242617_Vulnerabilidade_diante_da_acao_energetica_do_mar_Estudo_de_caso_no_Municipio_de_Salinopolis_Zona_Costeira_Amazonica_Brasil). Acesso em: 15 set.2024.

BRANDÃO, Paulo B. Velhas aplicações e novas possibilidades para o emprego do método comparativo nos estudos geográficos. **GeoTextos**. Salvador, v. 8. n. 1, p. 167-185, 2012.

BRASIL. Ministério do Meio da Ambiente. **Estatística da pesca 2001**. Tamandaré-PE: MMA, 2003.

BRASIL. Ministério do Meio da Ambiente. **Estatística da pesca 2007**. Brasília-DF: MMA, 2007.

BRASIL. Ministério da Pesca e da Agricultura. **Boletim estatístico da pesca e Aquicultura**. Brasília: MPA, 2011.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. **Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)** Brasília, DF: MTE, 2021.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Categorização dos Municípios Turísticos - 2019**. Disponível em: <https://dados.gov.br/dados/conjuntos-dados/categorizacao>. Brasília: MT, 2019. Acesso em: 29 fev. 2024.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Cadastur: Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos**. Brasília: MT, 2024. Disponível em: <https://cadastur.turismo.gov.br>. Acesso em: 29 fev. 2024.

BRITO, Francinete Maria Oliveira de . **Salinópolis-PA: (Re)Organização Sócio-Espacial de um Lugar Atlântico Amazônico**. 2004. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal De Santa Catarina, Florianópolis, 2004. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/87919>. Acesso em: 9 dez. 2024.

BRITO, Fábio Sérgio Lima.; PIMENTEL, Bruna Andrade; MORAIS, Mateus Souza; ROSÁRIO, Karla Karoline Leite do; CRUZ, Rosa Helena Ribeiro. Impactos socioambientais provocados por um vazadouro a céu aberto: uma análise no distrito de Marudá/PA. **Revista Ibero Americana de Ciências Ambientais**, v.10, n.5, p.128-139, 2019. Disponível em: <https://sustenere.inf.br/index.php/rica/article/view/CBPC2179-6858.2019.005.0012>. Acesso em: 9 dez. 2024.

BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. **Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira**. Manaus, Editora a Universidade Federal do Amazonas, 2006.

CALETRÍO, Javier. “De veraneo en la playa”: pertencimento e o familiar no turismo de massa no Mediterrâneo. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 24, n. 47, p. 119-140, jan./jun. 2011. Disponível em: [https://www.academia.edu/102847218/De\\_veraneo\\_en\\_la\\_playa\\_pertencimento\\_e\\_o\\_familiar\\_no\\_turismo\\_de\\_massa\\_no\\_Mediterr%C3%A2neo](https://www.academia.edu/102847218/De_veraneo_en_la_playa_pertencimento_e_o_familiar_no_turismo_de_massa_no_Mediterr%C3%A2neo). Acesso em: 9 dez. 2024.

CANINDÉ, Francisco. **História do município de Curuçá no estado do Pará: tomo I, período pré-colonial (1612/15-1653)**. Curuçá: Francisco Canindé, ©2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2016, p.119.

CARMO, Monique Bruna Silva do. **Pequenas cidades do delta do Rio Amazonas: caracterização e tipologias urbanas**. 2020. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) — Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2020. Disponível em: <https://repositorio.univap.br/items/7fb38f57-1501-4db8-9b1c-c590905771d4/full>. Acesso em: 12 jan. 2025.

CARMO, Monique Bruna Silva do; COSTA, Sandra Maria Fonseca da; BRONDIZIO, Eduardo S. Singularities and Similarities of Amazonia's Small Towns: A Comparative Analysis of Urban Categorizations and Typologies of the Amazon Estuary-Delta Region= Singularidades e semelhanças das pequenas cidades amazônicas: uma análise comparativa das categorizações e tipologias urbanas da região do estuário-delta amazônico. **Journal of Latin American Geography**, v. 22, n. 1, p. 116-142, 2023. Disponível em: <https://repositorio.univap.br/items/374b9aec-0790-4627-8b32-5c14eef1dd17/full>. Acesso em: 12 jan. 2025.

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 maio 2022

CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. *In*: CASTRO, Edna. (org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008, p. 9.

CASTRO, Milena de Cássia Santos de; ROSSINI, Diva de Mello; COSTA, Maria Augusta Freitas. Pré-Carnaval: A visualização do invisível. **Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade**, v.16, n.2, p. 227-245, 2024. Disponível em: <https://sou.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/13036>. Acesso em: 22 out. 2024.

CLARK, David. **Introdução à geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1985.

COELHO NETO, Agripino Souza. SANTOS, Edinusia Moreira Carneiro. LIMA, Jamille da Silva, RODRIGUES, Maria da Paz. SILVA, Onildo Araujo da. A cidade pequena na interface urbano-rural: demarcando conceitos necessários à investigação. *In*: SILVA, Onildo Araujo da. (org.). **A cidade pequena na interface urbano-rural: um olhar sobre o Território do Sisal**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2021.

CORDEIRO, Iracema Maria Castro Coimbra; ARBAGE, Marcelo José Cunha; SCHWARTZ, Gustavo. Nordeste do Pará: configuração atual e aspectos identitários. *In*: CORDEIRO, I. M. C. C.; RANGEL-VASCONCELOS, Livia Gabrig Turbay; SCHWARTZ, Gustavo; OLIVEIRA, Francisco de Assis (org.). **Nordeste Paraense:**

panorama geral e uso sustentável das florestas secundárias. Belém, PA: EDUFRA, 2017.

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

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, p. 30.

CORRÊA, Roberto Lobato. Segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. *In*: VASCONCELOS, Pedro de Almeida. CORRÊA, Roberto Lobato. PINTAUDI, Silvana Maria (org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2016.

CUNHA, Tuylla Rayane Tavares da. Dos sertões nordestinos aos seringais amazônicos: trabalho, exploração e resistência. *In*: ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA, 13., 2020, Guarabira, PB. **ANAIS [...]**. Recife: ANPUHPB, 2020. Disponível em: [http://www.anpuhp.org/anais\\_xiii\\_eeph/autores.htm](http://www.anpuhp.org/anais_xiii_eeph/autores.htm) Acesso em: 27 set. 2024.

DAWNSON, R.J.; KHAN, M.S.A.; GORNITZ, V.; LEMOS, M. F.; ATKINSON, L.; PULLEN, J., OSORIO, J. C. Urban Areas in Coastal Zones. *In*: ROSENZWEIG, C. W.; SOLECKI, P.; ROMERO-LANKAO, S.; MEHROTRA, S.; DHAKAL, S. ALI IBRAHIM (org.). **Climate Change and Cities: Second Assessment Report of the Urban Climate Change Research Network**. Cambridge University Press. New York. 2018. p.319-362. Disponível em: <https://uccrn.ei.columbia.edu/sites/default/files/content/pubs/ARC3.2-PDF-Chapter-9-Urban-Areas-in-Coastal-Zones-wecompress.com.pdf>. Acesso em: 27 set. 2024.

ÉGLER, E. G. A zona bragantina no estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia**, n.3, p. 74, jul./set/, 1961.

EL-ROBRINI, Maamar; TORRES, Admilson Moreira, M. A. M.; SOUZA FILHO, P. W. M. E.; EL-ROBRINI, M. H. Erosão e progradação do litoral brasileiro- Pará. *In*: MUEHE, Dieter. (org.). **Erosão e progradação do litoral brasileiro**. Brasília: MMA, 2006. p. 41-46. Disponível em: [https://erosioncostera.furg.br/images/PDFs/livro\\_dieter\\_2006.pdf](https://erosioncostera.furg.br/images/PDFs/livro_dieter_2006.pdf). Acesso em: 27 set. 2024.

ENDLICH, Angela Maria. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades**. São Paulo: Ed. UNESP, 2009.

ENDLICH, Angela Maria. A relevância das pequenas cidades/localidades para o desenvolvimento regional (e vice-versa). *In*: MANFIO, Vanessa. BENADUCE, Gilda Maria Cabral (org.). **A geografia das pequenas cidades estudos teóricos e práticos**. Rio de Janeiro: Libroe, 2021, p. 98-125.

FAPESPA. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. **Estatística Municipais Paraenses: Curuçá**. Belém: FAPESPA, 2021a.

FAPESPA. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. **Estatísticas Municipais Paraenses: Marapanim**. Belém: FAPESPA, 2021b.

FAPESPA. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. **Estatísticas Municipais Paraenses: Salinópolis**. Belém: FAPESPA, 2021c.

FAPESPA. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. Mapa: Território. Belém: FAPESPA, 2016. Disponível em: <https://www.fapespa.pa.gov.br/sistemas/anuario2017/mapas.html>. Acesso em: 19 fev. 2024.

FERREIRA, Marcilene Dantas. LIMA, Fernanda Imada de. CARDOSO, Enildo Charles Mendes. Percepção ambiental dos moradores do município de Curuçá, Pará, Brasil. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE GESTÃO AMBIENTAL, 3. 2012, Goiânia. **Anais [...]**. Goiânia: PUC/Goiás, 2012. Disponível em: <https://www.ibeas.org.br/congresso/Trabalhos2012/VII-040.pdf>. Acesso em: 19 fev. 2024.

FURTADO, Lourdes Gonçalves. Aspectos históricos e econômicos de Marapanim – Nordeste Paraense. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Nova Série Antropologia**, Belém, n. 67, p. 1-32, 1978. Disponível em: <https://repositorio.museu-goeldi.br/handle/mgoeldi/450>. Acesso em: 19 fev. 2024.

FURTADO, Lourdes Gonçalves. Pesca artesanal: um delineamento de sua história no Pará. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Nova Série Antropologia**, Belém, n. 79, p. 1-50, abr. 1981. Disponível em: <https://repositorio.museu-goeldi.br/handle/mgoeldi/699>. Acesso em: 19 fev. 2024.

FURTADO, Lourdes Gonçalves. Alguns aspectos do processo de mudança na região do Nordeste Paraense. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Série Antropologia**, Belém, v. 1, n. 1, p. 67-123, jun. 1984. Disponível em: <https://repositorio.museu-goeldi.br/handle/mgoeldi/439>. Acesso em: 19 fev. 2024.

GOMES, Paulo César da Costa. O conceito de região e sua discussão. *In*: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 10ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

GUSMÃO, Luiz Henrique Almeida; LOBO, Marco Aurélio Arbage. . Dinâmica geográfica dos domicílios de uso ocasional no estado do Pará. **Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, Macapá, v. 14, n. 3, p. 281–298, 2021. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/524520804.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso em: 24 ago. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2017a.

Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html>. Acesso em: 24 ago. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Agropecuário**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/agricultura-e-pecuaria/21814-2017-censo-agropecuario.html>. Acesso em: 24 ago. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de Influência das Cidades: 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101728>. Acesso em: 28 abr. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/22827-censo-demografico-2022.html>. Acesso em: 23 nov. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022: População e domicílios, primeiros resultados**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023b. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102011>. Acesso em: 23 nov. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados: Dados de 2021**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/18/16459?localidade1=15&ano=2021>. Acesso em: 23 nov. 2024.

LAMEIRA, Joyce A. S. (org.) **Relatório técnico de infraestrutura e saneamento básico**. Belém: Governo do Estado do Pará, 2019, 57 p.

LEFEBVRE, Henri. *Arquitetura espacial*. In: LEFEBVRE, H. **La producción Del espacio**. Madrid: Capitán Sawing, 2013.

LENCIONI, Sandra. O processo de metropolização do espalho: uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, S. R. **Globalização e estrutura urbana**. São Paulo: Editora Hucitec, 2004.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009, p. 194.

LENCIONI, Sandra. Redes, coesão e fragmentação do território metropolitano. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, v. 15, n. 331, ago. 2010. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-69.htm>. Acesso em: 24 set. 2024.

LOBO, Marco Aurélio Arbage. Amazônia, meio ambiente urbano e o estatuto da cidade. In: ROCHA, Gilberto Miranda (org.). **Gestão ambiental: desafios e experiências municipais no estado do Pará**. Belém: EDUFPA, 2007.

LUKÁCS, Georg. **Introdução a uma Estética Marxista**: sobre a categoria da particularidade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

MACEDO, Fernando César de. PORTO, Leonardo Rodrigues. Dinâmica regional brasileira: uma análise com base nos dados do PIB municipal (2002-2015). **Revista de Economia Regional, Urbana e do Trabalho**, v. 6, n. 2, p. 52–69, 2 mar. 2018. DOI 10.21680/2316-5235.2017v6n2ID16703. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/rerut/article/view/16703>. Acesso em: 16 out. 2024.

MACHADO, Lia Osório. **Mitos e Realidades da Amazônia brasileira no contexto geopolítico internacional (1550-1912)**. Tese (Doutorado) – Universidade de Barcelona, Barcelona 1989. Disponível em: [https://bibcentral.ufpa.br/arquivos/35000/39400/19\\_39476.htm](https://bibcentral.ufpa.br/arquivos/35000/39400/19_39476.htm). Acesso em: 16 out. 2024.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e Mercado de Trabalho na Amazônia Brasileira. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, ano 13, n. 1, p. 109-138, 1999. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/322831750\\_Urbanizacao\\_e\\_mercado\\_de\\_trabalho\\_na\\_Amazonia\\_Brasileira](https://www.researchgate.net/publication/322831750_Urbanizacao_e_mercado_de_trabalho_na_Amazonia_Brasileira). Acesso em: 16 out. 2024.

MAIA, Breno Portilho de Sousa. FREITAS, Leandro Maciel. BRABO, Marcos Ferreira. SANTANA, João Vicente Mendes. HOLANDA, Francisco Carlos Alberto Fonteles. A atividade pesqueira no município de Salinópolis, estado do Pará. **Informações Econômicas**, SP, v. 46, n. 5, set./out. 2016, p.59-60. Disponível em: <http://www.iea.sp.gov.br/ftpiea/publicacoes/IE/2016/tec4-1016.pdf>. Acesso em: 16 out. 2024.

MALHEIRO, Bruno Cezar Pereira; TRINDADE JR, 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. Disponível em: <http://www.revistas.ufg.br/index.php/historia/article/view/9517> Acesso em: 16 out. 2024.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2011. p. 39-40.

MARINHO, Rogério Souza. Faces da expansão urbana em Salinópolis, Zona Costeira do Estado do Pará. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Federal do Pará, Belém, 2009. Disponível em: <https://ppgeo.propesp.ufpa.br/ARQUIVOS/dissertacoes/2007/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20ROG%C3%89RIO%20MARINHO.pdf>. Acesso em: 16 out. 2024.

MARINHO, Rogério Souza. **Pequenas cidades do nordeste do Pará**: maritimidades da Amazônia. Tese (Doutorado em Geografia) — Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017, p. 157-158, 235, 388-389. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/entities/publication/aa008b23-ea61-4730-91d9-ba6d94babe20>. Acesso em: 16 out. 2024.

MARUJO, Noémi. O estudo académico do turismo cultural. **TURyDES: Revista Turismo y Desarrollo Local**, v. 8, n. 18, jun./jul. 2015. Disponível em: <https://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/16716/1/NOEMI%202015%20-%20O%20ESTUDO%20ACAD%20c3%89MICO%20DO%20TURISMO%20CULTURAL.pdf>. Acesso em: 22 out. 2024.

MARX, Murilo. **Cidade brasileira**. São Paulo: Melhoramentos, 1980.

MILANI, Patricia Helena. GOÉS, Eda Maria. Metodologia qualitativa na análise de práticas espaciais. *In*: SPOSITO, M. E. B.; SPOSITO, E. S. (org.). **A construção de uma pesquisa em ciências humanas**. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2022.

MONTENEGRO, Augusto. **Álbum do Estado do Pará**. Paris: Haponet, 1908, p. 157.

NASCIMENTO, Ivete T. Tempo de fartura e tempo de famitura no litoral do Pará. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas**, v. 1, n. 2, p. 23–33, ago. 2006. DOI 10.1590/S1981-81222006000200003. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1981-81222006000200003&lng=pt&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1981-81222006000200003&lng=pt&tlng=pt). Acesso em: 16 out. 2024.

NEGRÃO, Yago de Souza. SOUSA, Herilene Chaves de. RANIERI, Leilanne Almeida. Vulnerabilidade à erosão costeira em praias amazônicas e a ocupação populacional em áreas de riscos. **Revista Brasileira de Geomorfologia**, v.23, n.2, abr-Jun 2022. Disponível em: <https://rbgeomorfologia.org.br/rbg/article/view/1951>. Acesso em: 9 dez. 2024.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. A Amazônia brasileira em três escalas: a região, o rural e o urbano. *In*: LEOPOLDO, Eudes. LIMA, Marcos Castro de. SOUZA, Isaque dos Santos (org.). **A produção do espaço urbano e regional na Amazônia**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2022.

OLIVEIRA, José Aldemir. A cultura (das) pequenas cidades da Amazônia Brasileira. *In*: CONGRESSO LUSO-AFROBRASILERO DE CIÊNCIAS SOCIAIS: A questão social no novo milênio., 8., 2004, Coimbra. **Anais [...]**. Coimbra: Universidade de Coimbra; Centro de Estudos Sociais, 2004. Disponível em: <http://www.ces.uc.pt/lab2004/inscricao/pdfs/painel74/JoseAldemirdeOliveira.pdf>> Acesso em: 26 mar. 2025.

OLIVEIRA, José Aldemir de. A cultura, as cidades e os rios na Amazônia. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v.58, n. 3, p. 2, jul./set., 2006. Disponível em: [http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0009-67252006000300013&lng=en&nrm=iso](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252006000300013&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 26 mar. 2025.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo Do Pará - SETUR. **Inventário da oferta turística do município de Salinópolis – PA**. Belém1: SETUR, 2012.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo Do Pará – SETUR. **Inventário da oferta turística do município de Curuçá – PA**. Belém: SETUR, 2017a.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo Do Pará – SETUR. **Inventário da oferta turística do município de Marapanim– PA**. Belém: SETUR, 2017b.

PARÁ. Secretaria de Estado do Turismo do Pará - SETUR **O ordenamento turístico do estado do Pará**. Belém: SETUR, 2021.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo - SETUR. **Carnaval de Curuçá – Máscaras e Fantasias na Festa do Mangue**. Belém: SETUR, 2019. Disponível em: <https://setur.pa.gov.br/eventos/carnaval-de-curuca-mascaras-e-fantasias-na-festa-do-mangue-0>. Acesso em: 22 out. 2022.

PIMENTEL, Marcia Aparecida da Silva. Planejamento da paisagem urbana: uma contribuição para a elaboração do plano diretor. *In*: ROCHA, Gilberto Miranda (org.). **Gestão ambiental: desafios e experiências municipais no estado do Pará**. Belém: EDUFPA, 2007.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Ed. Contexto, 2008, p.79.

PROST, Catherine; LOPES, Lucileide G.; BAHIA, Fraderico; CASTRO, Marcony R. P. Interações Homem-Meio Ambiente na Pesca Artesanal do Salgado Paraense. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, série Ciências Humanas**, Belém, v. 1, n. 2, p. 51-65, maio-ago. 2005.

QUARESMA, Helena Doris de Almeida Barbosa; CAMPOS, Raul Ivan Raiol de. Turismo como instrumento de ação coletiva turismo como instrumento de ação coletiva em áreas pesqueiras do litoral da Amazônia. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas**, Belém, v. 1, n. 2, p. 139-147, maio/ago. 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/bgoeldi/a/fYSMsLs77dDhHFSLbDzsNND/>. Acesso em: 5 nov. 2024.

QUARESMA, Luis Augusto Barbosa, MAIA, Maíra Oliveira. A Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB): memórias e usos para além da integração. **Revista Iberoamericana de Turismo- RITUR**, Penedo, v. 9, Número Especial, p. 62-79, mar. 2019. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/index.php/ritur/article/download/7091/5214>. Acesso em: 6 nov. 2024.

QUARESMA, Milena de Nazaré Santos. SANTOS, Viviane Côrrea. SOBRERO Jeane da Silva. PIMENTEL, Marcia Aparecida da Silva. Focos de calor na microrregião do salgado paraense: análise multitemporal dos municípios de Marapanim, Maracanã e Magalhães Barata-PA. **GEOAMBIENTE**, Jataí-GO, n 42, jan-abr. 2022. Disponível: <https://revistas.ufj.edu.br/geoambiente/article/view/70184>. Acesso em: 24 set.2024.

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, p. 5, 2019. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/24132>. Acesso em: 22 out. 2022.

ROCHFERT, Michel. **Redes e sistemas**: ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998. p. 14,16,19.

RODRIGUES, Fernando Mariano. **Saudades da minha aldeia**: tributo a Salinas de ontem. São Paulo: Faculdade Paulista de Serviço Social, 2003. p.38.

ROSA, Jacqueline Santana Cordeiro da. ROCHA, Dalton Davis Favacho. CARNEIRO, André Luiz Torquato. O super porto do espadarte no imaginário da população do município de Curuçá no estado do Pará. *In*: REUNIÃO ANUAL DA SBPC, 58., 2006, Florianópolis, SC. **Anais [...]**. São Paulo: SBPC, 2006. Disponível em: [https://www.sbpnet.org.br/livro/58ra/SENIOR/RESUMOS/resumo\\_2548.html](https://www.sbpnet.org.br/livro/58ra/SENIOR/RESUMOS/resumo_2548.html). Acesso em: 2 jan. 2025.

SALINÓPOLIS DA AMAZÔNIA. **De Belén a Salinas, de automóvel**. Salinópolis, 26 nov. 2014. 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>. Acesso em: 16 ou. 2024.

SANTOS, João Pablo dos; ALMEIDA, Maria Soares de. A experiência do planejamento urbano em cidades pequenas: análise da expansão urbana a partir dos planos diretores. **PIXO: Revista de Arquitetura, Cidade E Contemporaneidade**, v. 19, n. 5, 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/20906>. Acesso em: 15 out. 2024.

SANTOS, Karina Pimentel dos. COSTA, Sandra Maria Fonseca da. Turismo de veraneio no salgado paraense e as transformações socioespaciais nas pequenas cidades. **Revista Univap**, v. 30, N. 69, 2024. Disponível em: <https://revista.univap.br/index.php/revistaunivap/article/view/4630/2336>. Acesso em: 4 jan. 2025.

SANTOS, Karina Pimentel dos; COSTA, Sandra Maria da Fonseca. Os efeitos da dispersão metropolitana na cidade de Salinópolis/PA. *In*: SEMINÁRIO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL DA UNIVAP, 6., 2021, São Jose dos Campos. **Anais Eletrônico [...]**. São José dos Campos: Univap, 2021. Disponível em: <https://congressos.univap.br/soac/index.php/VISemPPGPlur/VISemPPGPlur/paper/viewFile/99/143>. Acesso em: 15 out. 2024.

SANTOS, Karina Pimentel dos. MONTAIA, Gustavo Rodrigo Milaré. A organização socioespacial das cidades de maré do Salgado paraense: uma análise até meados do século XX. *In*: SIMPURB, 17., 2022. Curitiba. **Anais Eletrônico [...]**. Curitiba: SIMPURB, 2022. Disponível em: [https://www.sisgeenco.com.br/anais/simpurb/2022/arquivos/GT7\\_COM\\_1114\\_1135\\_20220906232042.pdf](https://www.sisgeenco.com.br/anais/simpurb/2022/arquivos/GT7_COM_1114_1135_20220906232042.pdf). Acesso em: 15 out. 2024.

SANTOS, Marcos Antônio Souza dos. A cadeia produtiva da pesca artesanal no estado do Pará: estudo de caso no nordeste paraense. **Amazônia: Ci. & Desenv.**, Belém, v.1, n.1, jul. /dez. 2005. Disponível em:

<https://repositorio.ufra.edu.br/jspui/bitstream/123456789/764/1/Cadeia%20produtiva%20da%20pesca%20artesanal%20Par%c3%a1.o.pdf>. Acesso em: 15 out. 2024.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**. São Paulo: HUCITEC, 1978.

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

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. 2. ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2003. p. 126.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. p. 91,92.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014a, p.67.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado**. 6. ed. Editora da Universidade de São Paulo, 2014b. p.53.

SCHOR, Tatiana; OLIVEIRA, José Aldemir. Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia brasileira. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, p.15-30, 2011. Disponível em: <https://revista.ufr.br/actageo/article/view/539>. Acesso em: 15 out. 2024.

SCHOR, Tatiana; OLIVEIRA, José Aldemir; MORAES, André O.; SANTANA, Paola Verri. Apontamentos metodológicos sobre o estudo de cidades e de rede urbana no Estado do Amazonas, Brasil. **PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, Macapá, v. 9, n. 1, p. 09-35, jan./jun. 2016. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/305454560\\_APONTAMENTOS\\_METODOLÓGICOS\\_SOBRE\\_O\\_ESTUDO\\_DE\\_CIDADES\\_E\\_DE\\_REDE\\_URBANA\\_NO\\_ESTADO\\_DO\\_AMAZONAS\\_BRASIL](https://www.researchgate.net/publication/305454560_APONTAMENTOS_METODOLÓGICOS_SOBRE_O_ESTUDO_DE_CIDADES_E_DE_REDE_URBANA_NO_ESTADO_DO_AMAZONAS_BRASIL). Acesso em: 15 out. 2024.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PESCA DE CURUÇÁ. **Produção de pescado em 2021**. Curuçá: Secretaria Municipal de Pesca, 2024. [Arquivo Excel]. Dados não publicados.

SILVA, Ana Cristina Rocha. ANSCHAU, Andréia. PEREIRA, Pablo Vitor Viana. SIMONIAN, Ligia Terezinha Lopes. Turismo, cultura, patrimônio cultural e desenvolvimento em Curuçá (Pará, Brasil): uma relação possível? **Amazônia investiga**, v. 8, n. 18 jan./fev. 2019. Disponível em:

<https://amazoniainvestiga.info/index.php/amazonia/article/view/303>. Acesso em: 15 out. 2024.

SILVA, Cátia Antonia da. Economia da pesca artesanal na metrópole do Rio de Janeiro. In: SILVA, Cátia Antonia da (org.). **Pesca artesanal e produção do espaço**: desafios para a reflexão geográfica. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2014, p. 27.

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 maio 2022.

SOUZA, Roseane Silveira De. Teatro da Paz: histórias invisíveis em Belém do grão-Pará. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, [s. l.], v. 18, n. 2, p. 93–121, dez. 2010. DOI [10.1590/S0101-47142010000200003](https://doi.org/10.1590/S0101-47142010000200003). Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-47142010000200003&lng=pt&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142010000200003&lng=pt&tlng=pt). Acesso em: 14 out. 2024.

SOUZA, Geisa Bethânia Nogueira de. ROCHA, Gilberto de Miranda. VASCONCELLOS SOBRINHO, Mário. O público e o privado na apropriação do espaço na zona costeira da Amazônia brasileira: o caso da Ilha do Atalaia, estado do Pará. **GeoTextos**, v. 12, n. 1, p. 105-131, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/14607>. Acesso em: 5 nov. 2024.

SOUZA, Geisa Bethânia Nogueira de. **Dinâmicas territoriais no município de Salinópolis/PA**: unidades espaciais, ações públicas e a conservação ambiental. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/15391>. Acesso em: 5 nov. 2024.

SOUZA, Samara Bianca Pereira. LAMEIRA, Osmar Alves. ASSIS, Rafael Marlon Alves de. MOURA, Raíssa Couteiro. ALMEIDA, Lorena da Silva Souza de. FERNANDES, Vanessa Santos. Aspectos fenológicos do ajirú, *Chrysobalanus icaco* L. (*chrysobalanaceae*). In: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA E 4º SEMINÁRIO DE PÓS-GRADUAÇÃO DA EMBRAPA AMAZÔNIA ORIENTAL, 20., 2016, Belém. **Anais Eletrônico [...]**. Belém, PA: Embrapa, 2016. Disponível em: <https://www.embrapa.br/busca-de-publicacoes/-/publicacao/1053840/aspectos-fenologicos-do-ajiru-chrysobalanus-icaco-l-chrysobalanaceae>. Acesso em: 5 nov. 2024.

SPOSITO, Eliseu Savério; JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades Pequenas**: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais. Jundiá: Paco Editorial, 2013, p. 25, 29.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SPOSITO, Maria. Encarnação Beltrão. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. *In*: FIRKOWSKI, O. L. C. F. *et al.* (org.). **Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América Latina**. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016, p. 33, 48.

SPOSITO, Maria. Encarnação Beltrão. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. *In*: SPOSITO, M. E. B. SPOSITO, E. S. (org.). **A construção de uma pesquisa em ciências humanas**. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2022.

SUDAM - Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. Cidades Intermediárias: caracterização socioeconômica e área de influência. 2ª Ed. rev. ampl. Belém: SUDAM, 2020. p. 9. Disponível em: [http://repositorio.sudam.gov.br/sudam/biblioteca/publicacoes-institucionais/cidades\\_intermediarias\\_versao\\_ampliada-26\\_12\\_2020.pdf](http://repositorio.sudam.gov.br/sudam/biblioteca/publicacoes-institucionais/cidades_intermediarias_versao_ampliada-26_12_2020.pdf). Acesso em: 5 nov. 2024.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. **O município no Pará: a dinâmica territorial municipal do município de São João do Araguaia**. Rio de Janeiro: Trabalho de Conclusão de Curso (Pós-graduação em Geografia) -Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1993.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI. **GEOUSP: espaço e tempo**, São Paulo, n° 29, p. 107-121, 2011. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74209>. Acesso em: 6 nov. 2024.

TRIBO CULTURAL. **O Teatro Amazonas na Belle Époque**. 2011. Disponível em: <https://tribocultural.wordpress.com/2011/09/04/o-teatro-amazonas-na-belle-epoque/>. Acesso em: 14 out. 2024.

TRINDADE JR., S. C.; SANTOS, E. R. C.; RAVENA, N. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. *In*: TRINDADE JR, S. C.; SILVA, M. A. P. (org.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005. p.12-43.

TRINDADE JR., S. C.; SILVA, M. AL. P.; AMARAL, M. D. B. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. *In*: TRINDADE JR., S. C.; TAVARES, M. G. C. (org.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 7, n. 12, p. 49-77, jul.-dez., 2010. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12587>. Acesso em: 6 nov. 2024.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. **Papers do NAEA**, Belém, v. 1, n. 1, p. 1–22, 2013. Disponível em: <https://www.periodicos.ufpa.br/index.php/pnaea/article/view/11281>. Acesso em: 15 mai. 2023.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. Pensando a Modernização do Território e a Urbanização Difusa na Amazônia. **Mercator** (Fortaleza), Fortaleza, v. 14, n. spe, p. 93–106, dez. 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/WC3RHVY58mRxtYB9p857TQv/>. Acesso em: 29 abr. 2024.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. **Vilas e cidades da Amazônia**: paisagens, memórias e pertencimentos. Belém: Paka-Tatu, 2021, p. 113.

## APÊNDICE A

PROJETO "O SINGULAR NA AMAZÔNIA: A DINÂMICA DAS CIDADES DE MARÉ NA MICRORREGIÃO DO SALGADO – PA"

FINANCIAMENTO: FAPESP- 2019/23903-2

LOCALIZAÇÃO DA RESIDÊNCIA: \_\_\_\_\_

DATA \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ ENTREVISTADOR: \_\_\_\_\_

SETOR: \_\_\_\_\_ QUESTIONÁRIO: N° \_\_\_\_\_

1. Código: \_\_\_\_\_

### 2. CARACTERÍSTICAS SÓCIO-ECONÔMICAS

2.1 Quantas pessoas moram nesta casa?

( ) até 3                      ( ) de 4 a 6                      ( ) de 7 a 10                      ( ) mais de 10

2.2 Onde Nasceu o(a) Chefe de família? \_\_\_\_\_ Fem ( ) Masc ( )

2.3 Onde nasceu o(a) cônjuge? \_\_\_\_\_ Fem ( ) Masc ( )

2.4 Qual a principal ocupação do chefe da família? \_\_\_\_\_

2.5 Qual a principal ocupação do cônjuge? \_\_\_\_\_

2.6 Qual a principal ocupação dos outros membros da família? \_\_\_\_\_

### 3. ATIVIDADES ECONÔMICAS

3.1 Qual o rendimento médio da família?

( ) até 1 salário                      ( ) de 1 a 2 salários                      ( ) de 2 a 3 salários                      ( ) de 3 a 5 salários

( ) de 5 a 10 salários                      ( ) mais de 10 salários

3.2 Quais as atividades/trabalho são mais importantes para a renda da família?

Obs: colocar de 1 a 10, se tiver todas, sendo 1 a mais importante e 10 a menos

Açaí:	Pescas:	Roça:	Comércio local: _____ Em qual área ou função do comércio?	Turismo: _____ Em qual área/setor?	Serviço público (funcionário da prefeitura e/ou Estado):	Outros:
-------	---------	-------	---	--	--	---------

3.3 A pandemia da Covid-19 interferiu no seu emprego?

( ) Perdeu o emprego                      ( ) O rendimento diminuiu                      ( ) Não afetou o meu emprego

3.4 A família recebe algum benefício do Governo? ( ) Sim ( ) Não

<b>Bolsa família</b> ( ) Sim ( ) Não Valor: _____	<b>Seguro defeso</b> ( ) Sim ( ) Não Valor: _____	<b>Aposentadoria</b> ( ) Sim ( ) Não Valor: _____	<b>Pensão</b> ( ) Sim ( ) Não Valor: _____	<b>Auxílio emergencial (Covid-19)</b> ( ) Sim ( ) Não Valor: _____
---	---	---	--	--

### 4. HABITAÇÃO

4.1 Em relação a sua residência, o (a) Sr/Sra: É proprietário ( ) Sim ( ) Não

Ou a casa é alugada? ( ) Sim ( ) Não Valor R\$: \_\_\_\_\_

4.2 Caso seja proprietário, como adquiriu essa casa? Quando: \_\_\_\_\_ ( ) Não sou proprietário

( ) Compra ( ) Herança ( ) Ocupação/posse ( ) Outro \_\_\_\_\_

4.3 Tem outra Propriedade ou terreno? ( ) Sim, Onde? ( ) Cidade ( ) Interior ( ) Não

4.4 Onde morava antes? \_\_\_\_\_

4.5 Por que mudou para este local? \_\_\_\_\_

4.6 Sua casa é de: ( ) Madeira ( ) Alvenaria ( ) Barro ( ) Mista

### 5. BENS DE CONSUMO NA MORADIA

- 5.1 Na sua casa tem celular? ( ) Sim Quantos: \_\_\_\_\_ ( ) Não
- 5.2 Telefone fixo? ( ) Sim ( ) Não
- 5.3 Acesso à Internet? ( ) Discada ( ) Pré pago/celular ( ) Wifi ( )  
Outros: \_\_\_\_\_
- 5.4 Caso não tenha internet, quando necessita, acessa onde? ( ) Lan house ( ) Casa de amigo ( )  
Trabalho ( ) Escola ( ) Praça da cidade – banda larga ( ) Outro: \_\_\_\_\_
- 5.5 Computador? ( ) Sim ( ) Não
- 5.6 Tablet: ( ) Sim ( ) Não
- 5.7 Televisão? ( ) Sim ( ) Não Qual tipo/modelo? \_\_\_\_\_
- 5.8 Antena parabólica ou TV a cabo? ( ) Sim ( ) Não
- 5.9 Geladeira? ( ) Sim ( ) Não
- 5.10 Máquina de lavar? ( ) Sim ( ) Não
- 5.11 Tanquinho? ( ) Sim ( ) Não
- 5.12 Fogão? ( ) Sim ( ) Não Qual tipo: ( ) Gás ( ) Lenha/carvão
- 5.13 Qual o preço (a média) do botijão? \_\_\_\_\_

### 6. INFRAESTRUTURA

- 6.1 A sua casa possui água: ( ) Sim: ( ) Cosanpa ( ) Rio ( ) Poço ( ) Emprestada - ( ) Não
- 6.2 Qual água você utiliza para beber? ( ) Torneira ( ) Filtrada ( ) Poço ( ) Rio
- 6.3 Essa água é de boa qualidade? ( ) Sim ( ) Não
- 6.4 Essa água precisa ser tratada? ( ) Sim, ( ) Ferve e coa ( ) Hipoclorito ( ) Outro ( ) Não
- 6.5 Qual água você utiliza para as atividades diárias (lavar louça, roupa, limpar a casa, tomar banho)?  
( ) Torneira ( ) Filtrada ( ) Poço ( ) Rio
- 6.6 Na sua casa tem filtro? ( ) Sim ( ) Não
- 6.7 A casa possui esgoto? ( ) Sim ( ) Não  
( ) Rede pública ( ) Fossa séptica ( ) Fossa seca ( ) No igarapé
- 6.8 A casa possui energia? ( ) Sim ( ) Não  
( ) iluminação pública ( ) Lampião ( ) gerador ( ) nenhuma
- 6.9 O que você faz com seu lixo? ( ) Coleta da Prefeitura ( ) Enterra ( ) Queima ( ) Joga no  
igarapé/rio

### 7. POLÍTICAS PÚBLICAS

- 7.1 A residência recebe o carnê do IPTU?  
( ) Sim, desde quando? \_\_\_\_\_ Quanto paga de IPTU? R\$ \_\_\_\_\_ ( ) Não
- 7.2 Você sabe por que paga o IPTU? ( ) Sim ( ) Não  
Explique \_\_\_\_\_
- 7.3 Você sabe qual o tamanho da sua casa ou terreno? ( ) Sim ( ) Não Quanto: \_\_\_\_\_

### 8. PESCA

- 8.1 Alguém na casa é pescador/pescadora? ( ) Sim, quem? \_\_\_\_\_ ( ) Não
- 8.2 A sua família obtém algum tipo de rendimento dessa atividade? ( ) Sim, quanto? \_\_\_\_\_ ( ) Não
- 8.3 Tem barco próprio? ( ) Sim ( ) Não
- 8.4 O barco é alugado? ( ) Sim, valor R\$: \_\_\_\_\_ ( ) Não
- 8.5 O barco é emprestado? ( ) Sim ( ) Não
- 8.6 Há quanto tempo o senhor(a) trabalha nessa atividade? \_\_\_\_\_
- 8.7 Qual o tipo do pescado faz parte da sua produção?  
Peixe ( ) Camarão ( ) Mexilhão ( ) Caranguejo ( ) Outros ( ) \_\_\_\_\_

- 8.8 Onde costuma vender sua produção? \_\_\_\_\_
- 8.9 O senhor(a) sabe para onde vai esse pescado, onde é comercializado? \_\_\_\_\_
- 8.10 Na sua opinião, a atividade da pesca que é realizada na sua cidade é importante para o abastecimento do Nordeste do Pará? ( ) Sim, por que? \_\_\_\_\_ ( ) Não

#### 9. TURISMO

- 9.1 Em qual temporada ou período do ano a cidade é mais movimentada pelo turismo?  
\_\_\_\_\_
- 9.2 Qual(s) a(s) atividades(s) a cidade possui para atrair turistas?  
\_\_\_\_\_
- 9.3 Sua família é beneficiada economicamente pelo turismo local? Como?  
\_\_\_\_\_
- 9.4 Você e sua família desfrutam do turismo local? De que forma?  
\_\_\_\_\_
- 9.5 Na sua percepção/avaliação houve muitas mudanças ou melhorias na infraestrutura da cidade, ou de algum distrito, por conta do turismo?  
\_\_\_\_\_
- 9.6 Teve novos investimentos (comércios/construção civil) que ajudaram na sua renda ou no seu trabalho?  
\_\_\_\_\_
- 9.7 Você tem notado a presença de estrangeiros como turistas? ( ) Sim ( ) Não
- 9.8 Como você observa essa mudança, com a vinda de estrangeiros para a cidade?  
\_\_\_\_\_

#### 10. REDES SOCIAIS

- 10.1 Tem parente morando no interior? ( ) Sim, onde? \_\_\_\_\_ ( ) Não
- 10.2 Tem parente morando em outra cidade? ( ) Sim, onde? \_\_\_\_\_ ( ) Não
- 10.3 Recebe visita desses parentes do interior?  
( ) Sim, Para que? ( ) Consulta médica ( ) Escola ( ) Trabalho ( ) outros \_\_\_\_\_ ( ) Não
- 10.4 Qual a frequência? ( ) Diariamente ( ) Semanalmente ( ) Mensalmente ( ) Raramente
- 10.5 Sua família envia recursos para os parentes do interior? ( ) Sim ( ) Não
- 10.6 Caso sim, quais? ( ) Dinheiro ( ) Mantimentos ( ) Roupas
- 10.7 Sua família recebe recursos dos parentes do interior? ( ) Não ( ) Sim
- 10.8 Caso sim, quais? ( ) Dinheiro ( ) Mantimentos ( ) Roupas ( ) Produtos agrícolas

#### 11. SAÚDE E AMBIENTE

- 11.1 Quando precisa de atendimento médico de urgência, você e sua família são atendidos onde?  
( ) Cidade onde mora ( ) Castanhal ( ) Capanema ( ) Belém
- 11.2 Se for na cidade onde mora, são atendidos em qual unidade? ( ) Hospital municipal ( ) UPA
- 11.3 Quando precisa de atendimento médico especializado, você e sua família são atendidos onde?  
( ) Cidade onde mora ( ) Castanhal ( ) Capanema ( ) Belém
- 11.4 Você e sua família utilizam o Posto de Saúde do seu bairro (ou de algum bairro próximo)?
- 11.5 Alguém da sua família faz tratamento de saúde? Quem: \_\_\_\_\_
- 11.6 Qual(is) as doenças mais comuns que você, ou seus familiares têm ou já tiveram?  
\_\_\_\_\_
- 11.7 Como você tem tratado suas doenças e de sua família?  
( ) Indo ao médico e seguindo a receita ( ) Remédio caseiro ( ) Outros
- 11.8 Você, ou alguém de sua família, já contraiu alguma doença por ter ingerido água do rio/igarapé?  
( ) Sim, Qual? \_\_\_\_\_ Preciso fazer tratamento? ( ) Sim, qual? \_\_\_\_\_ ( ) Não
- 11.9 O Que poderia ser feito para que as pessoas não ficassem doentes em sua casa?

### 12. PANDEMIA - COVID 19

12.1 Você ou alguém da sua família contraíram o vírus da Covid-19? ( ) Sim ( ) Não

12.2 Você sabe como foi contaminado? ( ) Sim, como? \_\_\_\_\_ ( ) Não

12.3 Você ou alguém da sua família precisou ir ao hospital, ficou internado? ( ) Sim ( ) Não

12.4 Você ou alguém da sua família precisou ficar entubado? ( ) Sim ( ) Não

12.5 Em que unidade de saúde foram?

No hospital da própria cidade ( ) Qual: _____	No hospital de outra cidade ( ) Qual: _____	No hospital de campanha de Belém ( )
--	--	---

12.6 Quanto tempo ficou internado? \_\_\_\_\_

12.7 Alguém da família veio a óbito por causa do COVID-19? ( ) Sim ( ) Não

12.8 Você acredita que as pessoas da sua cidade aderiram aos protocolos de saúde para a prevenção da Covid-19? \_\_\_\_\_

### 13. PERCEPÇÃO DA SINGULARIDADE

13.1 A sua cidade apresenta algo singular ou único, diferente de outros lugares na sua percepção?

( ) Sim, o quê? \_\_\_\_\_

( ) Não

13.2 O que você acha que tem de diferente entre a sua cidade e as outras cidades da microrregião do Salgado?

13.3 O que você acha que tem de parecido/similar entre a sua cidade e as outras cidades da região do salgado?

13.4 Qual(s) elemento(s) você considera como identitário(s)/representativo na sua memória ou que faça parte do patrimônio (físico/cultural/memória coletiva) da sua cidade?

13.5 A relação da cidade com o mar possibilita quais atividades (lazer, trabalho, turismo, outros)?

13.6 Na sua opinião, o que faz com a sua cidade pertença à microrregião do Salgado?

### 14. QUALIDADE DE VIDA

14.1 Houve mudanças na sua vida e família em função do seu trabalho? ( ) Sim ( ) Não

14.2 O que é ter qualidade de vida para você?

14.3 Você gosta da cidade onde mora? ( ) Sim, por que? \_\_\_\_\_ ( ) Não

14.4 O que falta na sua cidade? \_\_\_\_\_

14.5 Que tipo de serviço falta na sua cidade, na sua opinião? \_\_\_\_\_

14.6 O que deve ser feito na sua comunidade para aumentar a qualidade de vida?

### 15. LAZER/CULTURA

15.1 O que você faz para se divertir na sua cidade? \_\_\_\_\_

15.2 Você ou alguém de sua casa já foi ao cinema? ( ) Sim ( ) Não

Se sim, onde: \_\_\_\_\_

15.3 Você ou alguém de sua casa gosta de músicas regionais (brega, tecnobrega, carimbó)?

( ) Sim ( ) Não

15.4 Você ou alguém de sua casa costuma ir à praia? ( ) Sim ( ) Não Qual? \_\_\_\_\_

15.5 Você ou alguém de sua casa costuma ir a algum balneário? ( ) Sim, qual? \_\_\_\_\_ ( ) Não

15.6 Qual atração cultural sua cidade apresenta para o lazer?

## APÊNDICE B

PROJETO "O SINGULAR NA AMAZÔNIA: A DINÂMICA DAS CIDADES DE MARÉ NA MICRORREGIÃO DO SALGADO – PA"

FINANCIAMENTO: FAPESP- 2019/23903-2

CIDADE: \_\_\_\_\_ DATA \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

ENTREVISTADOR: \_\_\_\_\_ QUESTIONÁRIO: N° \_\_\_\_\_

SETOR: \_\_\_\_\_

### 1. Identificação

1.1 Código: \_\_\_\_\_

### 2. INFORMAÇÕES SOBRE A CARREIRA POLÍTICA

2.1 Qual seu cargo público? \_\_\_\_\_

2.2 Há quanto tempo está no cargo atual? \_\_\_\_\_

2.3 Já possuiu outros cargos públicos na cidade? ( ) Não ( ) Sim, Qual? \_\_\_\_\_

2.4 Quando começou sua carreira política? \_\_\_\_\_

### 3. INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO

3.1 Qual o destaque na sua proposta de gestão da cidade?

\_\_\_\_\_

3.2 O que facilita e o que dificulta a sua gestão?

\_\_\_\_\_

3.3 Quais as políticas/propostas dentro do setor do Turismo que podem gerar renda à população?

\_\_\_\_\_

3.4 Quais as propostas para ampliar ou melhorar a estrutura da cidade dentro dos projetos da secretaria?

\_\_\_\_\_

3.5 A população local é beneficiada diretamente com as propostas direcionadas ao setor do Turismo?

\_\_\_\_\_

### 4. SETOR - TURISMO

4.1 Qual a porcentagem de geração de emprego no setor do turismo?

\_\_\_\_\_

4.2 Dentro da microrregião do Salgado, qual município mais se destaca na atividade turística?

\_\_\_\_\_

4.3 Em qual temporada ou período do ano a sua cidade é mais movimentada pelo turismo?

\_\_\_\_\_

4.4 Qual(s) a(s) atividade(s) ou atração a cidade possui para atrair turistas?

\_\_\_\_\_

4.5 Quais foram as mudanças ou melhorias na infraestrutura da cidade, ou de algum distrito, por conta do turismo? \_\_\_\_\_

4.6 Quais novos investimentos (comércios/construção civil) vieram para a cidade para movimentar o mercado de trabalho? \_\_\_\_\_

4.7 Você tem notado a presença de estrangeiros como turistas? Não ( ) Sim ( ), Como você observa essa mudança? \_\_\_\_\_

#### 5. INTERAÇÕES ESPACIAIS

5.1 Como o turismo colabora para manter as interações espaciais da cidade com outras localidades? \_\_\_\_\_

5.2 Essas interações são estratégicas para o município? Não ( ) Sim ( ), De que maneira: \_\_\_\_\_

5.3 Como o mercado externo tem visto as vantagens para investir na cidade e quais ramos mais se destacam na atuação? \_\_\_\_\_

#### 6. PERCEPÇÃO DA SINGULARIDADE

6.1 A cidade apresenta algo singular ou único, diferente de outros lugares na sua percepção? ( ) Não ( ) Sim, o que? \_\_\_\_\_

6.2 O que você acha que tem de parecido/similar entre a sua cidade e as outras cidades que compõem a microrregião do Salgado? \_\_\_\_\_

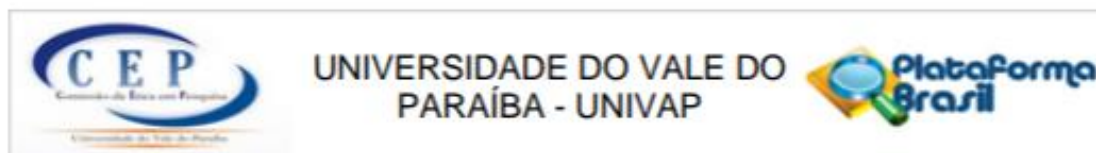
6.3 Qual(s) elemento(s) você considera como identitário(s)/representativo na sua memória ou que faça parte do patrimônio (físico/cultural/memória coletiva) da sua cidade? \_\_\_\_\_

6.4 A relação da cidade com o mar possibilita quais atividades (lazer, trabalho, turismo, outros) e quais relações? \_\_\_\_\_

6.5 Na sua opinião, o que faz com a sua cidade pertença à (micro)região do Salgado? \_\_\_\_\_

## ANEXO A

### PARECER CONSUBSTANCIADO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA



#### PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

##### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** O SINGULAR NA AMAZÔNIA: A DINÂMICA DAS CIDADES DE MARÉ NA MICRORREGIÃO DO SALGADO - PA

**Pesquisador:** KARINA PIMENTEL DOS SANTOS

**Área Temática:**

**Versão:** 3

**CAAE:** 50934121.9.0000.5503

**Instituição Proponente:** Universidade do Vale do Paraíba - UNIVAP

**Patrocinador Principal:** FUNDAÇÃO DE AMPARO A PESQUISA DO ESTADO DE SÃO PAULO

##### DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 5.176.327

##### Apresentação do Projeto:

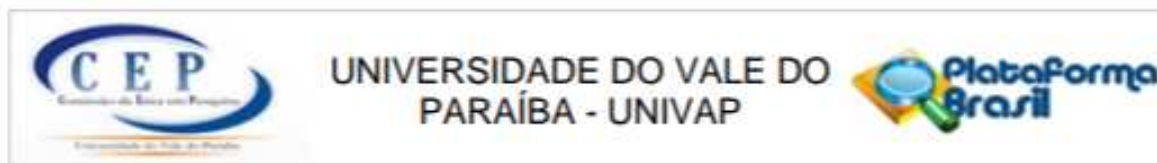
Trata-se da terceira versão em resposta ao Parecer 5.087.187 emitido em 08 de Novembro de 2021. O projeto é uma pesquisa de doutorado do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Univap, intitulado "O SINGULAR NA AMAZÔNIA: A DINÂMICA DAS CIDADES DE MARÉ NA MICRORREGIÃO DO SALGADO – PA".

Esta pesquisa, de caráter quanti/qualitativa, tem como objetivo compreender o processo de expansão urbana das cidades de maré na microrregião do Salgado-PA e suas relações com o local e global, em busca de propor uma tipologia urbana que consiga captar as singularidades dessas cidades, com forte predomínio das atividades de turismo, que provoca a concentração de segundas residências em algumas dessas cidades e, por sua vez, o forte avanço do mercado imobiliário e das grandes redes de hotelaria. Em meio a todo esse processo, que é particular à microrregião do Salgado, procura-se analisar e propor uma tipologia que abarque as singularidades e o cotidiano dessas cidades de maré, ainda pouco estudadas.

Além de pesquisa em literatura e dados secundários, o estudo terá três Trabalhos de campo, realizados na microrregião do Salgado:

a) Trabalho de campo I (com início em 03/01/2022) – Aplicação dos questionários à população urbana e levantamento de Dados nas Prefeituras Municipais, totalizando 783 amostras, assim distribuídas: 150 Turistas, 600 moradores, 30 Representantes de Associações; 3 Representantes das Secretarias de Turismo.

**Endereço:** Av. Shishima Hifumi, 2911 - Bloco 11 (IP&D), Sala 33  
**Bairro:** Urbanova **CEP:** 12.244-000  
**UF:** SP **Município:** SÃO JOSÉ DOS CAMPOS  
**Telefone:** (12)3947-1111 **Fax:** (12)3947-1149 **E-mail:** cep@univap.br



Continuação do Parecer: 5.176.327

Os questionários serão aplicados para levantar o perfil socioeconômico da população urbana, a faixa salarial, fonte de renda, escolaridade, procedência, gênero, histórico migratório-caso aplicado; as características urbanas em termos de equipamentos e serviços urbanos disponíveis no local de moradia, entre outros aspectos.

- b) Trabalho de Campo II – levantamento de dados em Belém, sobre o processo de ocupação da Sub-região do Salgado;
- c) Trabalho de campo III – trabalho de campo para complementar o levantamento dos dados, já obtidos.

As informações elencadas nos campos apresentação do projeto, objetivo de pesquisa e avaliação dos riscos e benefícios foram retiradas do arquivo Informações Básicas do Projeto (formulário online da Plataforma Brasil).

#### **Objetivo da Pesquisa:**

**Objetivo Primário:** A pesquisa tem como objetivo geral, compreender o urbano das cidades de maré na microrregião do Salgado-PA e suas relações com o local e global, em busca de propor uma tipologia urbana que consiga captar as singularidades do local.

**Objetivo Secundário:** 1. Identificar as singularidades do urbano nas cidades do litoral do Pará; 2. Investigar e propor uma tipologia que abranja as características dessas cidades; 3. Compreender o papel das cidades na divisão territorial do trabalho no nordeste paraense; 4. Avaliar o processo de urbanização dessa microrregião do Salgado para avaliar as suas especificidades; 5. Analisar a relação dessas cidades com o local e o global para compreender a (des)ordem do capital no lugar.

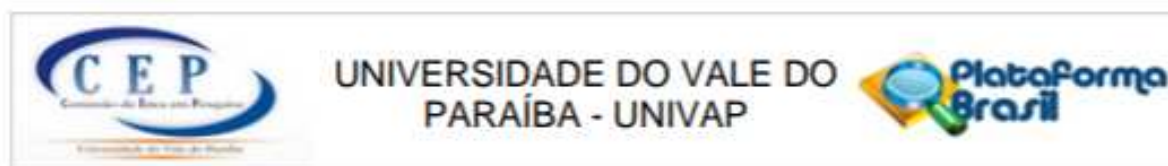
#### **Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

Riscos apontados:

Risco de constrangimento, dificuldades para preservar imagem dos representantes públicos, quebra de sigilo e confidencialidade dos participantes.

Para minimizar os riscos, a pesquisadora registrou no TCLE o seguinte trecho: "a entrevista será realizada em um ambiente reservado à sua escolha e, se caso o (a) senhor (a) não se sinta à vontade para responder, ou continuar a responder ao questionário, a entrevista será suspensa, ou mesmo cancelada, imediatamente ao seu pedido, e o questionário e este TCLE será rasgado na sua frente. Para o caso de entrevista gravada, a gravação será apagada na frente do participante.

**Endereço:** Av. Shishima Hifumi, 2911 - Bloco 11 (IP&D), Sala 33  
**Bairro:** Urbanova **CEP:** 12.244-000  
**UF:** SP **Município:** SAO JOSE DOS CAMPOS  
**Telefone:** (12)3947-1111 **Fax:** (12)3947-1149 **E-mail:** cep@univap.br



Continuação do Parecer: 5.176.327

Garantimos o sigilo e a confidencialidade das informações que você fornecer e a privacidade do participante da pesquisa, que será identificado por um código. A qualquer momento, você pode se recusar a participar e se retirar da pesquisa, sem constrangimentos, penalidades ou qualquer prejuízo (caso esteja em acompanhamento ou tratamento, este permanece como está, nada muda). As informações e materiais obtidos nesta pesquisa não poderão ser utilizados para outras finalidades que não sejam a desta pesquisa científica\*.

**Benefícios:**

Com relação aos benefícios, destaca-se a importância da pesquisa para fins sociais e acadêmicos, com uma contribuição para o possível desenvolvimento regional das cidades destacadas na pesquisa, e também ganhos para a comunidade científica.

**Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

Trata-se de estudo acadêmico para obtenção de título de doutorado em Planejamento Urbano e Regional do Programa de Pós-graduação da UNIVAP.

Em Parecer n. 5.087.187 emitido em 08 de Novembro de 2021, foram solicitados ajustes, que foram atendidos nesta versão.

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Vide 'Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações'.

**Recomendações:**

Ver 'Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações'.

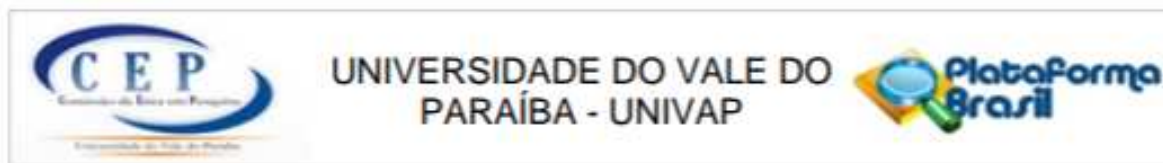
**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

Trata-se de análise de resposta ao parecer pendente n.5.087.187 emitido em 08 de Novembro de 2021, que apontou que:

- Assumir compromisso de indenização e ressarcimento de responsabilidade do pesquisador.

Carta-Resposta: "O trecho "pela FAPESP" foi retirado, ficou claro que em caso de eventual dano ou gasto o participante será ressarcido pelo pesquisador".

Endereço: Av. Shishima Hiromi, 2911 - Bloco 11 (IP&D), Sala 33  
 Bairro: Urbanova CEP: 12.244-000  
 UF: SP Município: SAO JOSE DOS CAMPOS  
 Telefone: (12)3947-1111 Fax: (12)3947-1149 E-mail: cep@univap.br



Continuação do Parecer: 5.176.327

Análise: ATENDIDA

- Em todos os questionários, retirar "Nome do Participante" e substituir por código. Para preservar identidade do participante, não arquivar dados pessoais junto com as demais informações.

Carta-resposta: "O "nome" e a "idade" do participante foram retirados de todos os questionários (moradores, secretários de turismo e turistas). Foram substituídos por "Código" para identificação".

Análise: ATENDIDA

Este CEP considera o projeto de pesquisa APROVADO.

#### **Considerações Finais a critério do CEP:**

Segundo a Resolução 466/12 (item XI), cabe ao pesquisador "elaborar e apresentar os relatórios parciais e final", sendo esta uma responsabilidade "indelével e indeclinável e compreende os aspectos éticos e legais". A Resolução 510/16, no art. 28, V, reforça que cabe ao pesquisador "apresentar no relatório final que o projeto foi desenvolvido conforme delineado, justificando, quando ocorridas, a sua mudança ou interrupção." Segundo a carta circular n. 0226/CONEP/CNS, de 2010, o relatório final deve incluir (veja modelo no site do CEP-Univap):

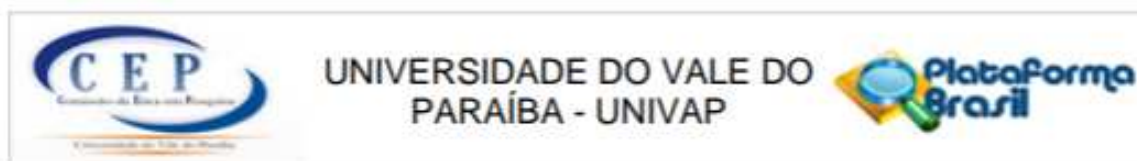
- Dados do projeto: Registro CONEP e
- Título do Projeto e Dados dos participantes: total de participantes recrutados, incluídos, selecionados, excluídos, retirados/descontinuados, concluintes (em cada centro, se for o caso, e no total). Ocorrendo participantes retirados/descontinuados, indicar principais razões disto. Ocorrendo "eventos sérios", indicar as condutas adotadas. Se houve pedido de indenização por danos causados por este estudo, indicar qual o dano e conduta tomada.

CEP-Univap - (12) 3947-1111

[www.univap.br/cep](http://www.univap.br/cep)

**Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:**

Endereço: Av. Shishima Hifumi, 2911 - Bloco 11 (IP&D), Sala 33  
 Bairro: Urbanova CEP: 12.244-000  
 UF: SP Município: SAO JOSE DOS CAMPOS  
 Telefone: (12)3947-1111 Fax: (12)3947-1149 E-mail: [cep@univap.br](mailto:cep@univap.br)



Continuação do Parecer: 5.176.327

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1800548.pdf	09/11/2021 23:54:43		Aceito
Outros	Segunda_carta_resposta_CEP.pdf	09/11/2021 23:49:55	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito
Outros	Questionario_Secretaria_Turismo.pdf	09/11/2021 23:47:27	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito
Outros	Questionario_Turistas.pdf	09/11/2021 23:46:49	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito
Outros	QUESTIONARIO_MORADORES.pdf	09/11/2021 23:45:10	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	termo_consentimento_livre_esclarecido_TCLE.pdf	09/11/2021 23:44:16	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito
Outros	Carta_resposta_CEP.docx	28/10/2021 20:49:51	Mauricio Martins Alves	Aceito
Outros	Carta_anuencia_Salinopolis.pdf	26/10/2021 13:39:28	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito
Outros	carta_anuEncia_MARAPANIM.pdf	23/09/2021 15:01:19	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	PROJETO_DOC_DETALHADO.pdf	13/08/2021 11:57:56	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito
Outros	Carta_anuencia_Curuca.pdf	13/08/2021 11:53:35	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito
Folha de Rosto	Folha_de_Rosto_Karina_Pimentel.pdf	09/08/2021 09:22:16	KARINA PIMENTEL DOS SANTOS	Aceito

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

SAO JOSE DOS CAMPOS, 17 de Dezembro de 2021

Assinado por:  
**Mauricio Martins Alves**  
 (Coordenador(a))

Endereço: Av. Shishima Hifumi, 2911 - Bloco 11 (IP&D), Sala 33  
 Bairro: Urbanova CEP: 12.244-000  
 UF: SP Município: SAO JOSE DOS CAMPOS  
 Telefone: (12)3947-1111 Fax: (12)3947-1149 E-mail: cep@univap.br