

URBANIZAÇÃO, DISPERSÃO URBANA E ESTRUTURA INTRAURBANA DE CIDADES INTERMEDIÁRIAS DA AMAZÔNIA: O CASO DE ALTAMIRA (PA)

Urbanization, Urban Sprawl and Intra-Urban Structure of Intermediate Cities of Amazon: the case of Altamira (PA)

Marco Aurélio Arbage Lobo*
Helena Lúcia Zagury Tourinho**
Ériko Fabrício Nery da Costa***

***Universidade da Amazônia - UNAMA / Município de Belém**
lobo2502@yahoo.com.br

****Universidade da Amazônia - UNAMA / Município de Belém**
helenazt@uol.com.br

*****Universidade da Amazônia - UNAMA / Município de Belém**
erikonery@yahoo.com.br

RESUMO

A Amazônia brasileira, mesmo sendo internacionalmente conhecida pela exuberância de seus ecossistemas naturais e por suas populações tradicionais, vem passando por intenso processo de urbanização, que tem como consequência o expressivo crescimento populacional das cidades intermediárias da rede urbana regional, dentre outras. O presente trabalho tem como objetivo principal investigar se esta urbanização, a exemplo de outras cidades do Brasil, está promovendo, ou não, a dispersão urbana num importante centro sub-regional da região amazônica, Altamira, buscando identificar fatores que contribuem para a ocorrência do fenômeno. Também tem o propósito de verificar se, nesse processo, ocorreu alguma transformação significativa na configuração da estrutura intraurbana da cidade. A revisão da literatura constatou que a investigação sobre a dispersão urbana já é significativa em cidades de grande porte, mas ainda é escassa em cidades intermediárias da rede urbana, daí a relevância da contribuição deste trabalho para a literatura sobre o tema. A análise empírica foi baseada na construção de um sistema de informações geográficas (SIG), que integrou informações espaciais com dados estatísticos dos censos demográficos de 2000 e 2010, além de pesquisa de campo. O trabalho conclui que houve intenso processo de dispersão física do espaço urbano em Altamira entre 2000 e 2010, sem modificações importantes na configuração da estrutura intraurbana, e que a ênfase dada aos empreendimentos imobiliários horizontais voltados para famílias de alta renda, como principal causa da dispersão urbana, precisa ser revista no caso das cidades intermediárias. É necessário também dar importância a outros fatores, tais como: a implantação de assentamentos humanos na periferia urbana para classes de rendas baixas e médias-baixas; as novas modalidades de mobilidade urbana que estão sendo utilizadas pelas famílias que residem nesses locais; e, os efeitos da redução da média de pessoas por domicílio.

Palavras-chave: Urbanização. Dispersão urbana. Estrutura intraurbana. Amazônia brasileira.

ABSTRACT

Brazilian Amazon, even though internationally known for the exuberance of its natural ecosystem and its traditional communities, has been undergoing intense urbanization process, which is leading to significant population growth of intermediate cities of regional urban network, among other consequences. This study aims to investigate whether this urbanization, like other cities in Brazil, is promoting urban sprawl or not in an important sub-regional center in the Amazon region, Altamira, seeking to identify factors that contribute to the occurrence of the phenomenon. It also aims to determine whether, in this process, there is some significant change in the configuration of intra-urban structure of the city. The review of literature found that the research on urban sprawl is already significant in large cities, but it is still scarce in intermediate cities in the urban network, hence the importance of the contribution of this work to the literature

on the subject. The empirical analysis was based upon the construction of a geographic information system (GIS), which integrated spatial information with statistical data from demographic censuses of 2000 and 2010, as well as field research. The paper concludes that there was intense process of urban sprawl in Altamira between 2000 and 2010 without significant changes in the configuration of intra-urban structure, and that the emphasis on horizontal real estate projects aimed at high-income families as the main cause of urban sprawl, needs to be reviewed in the case of intermediate cities. It is also necessary to give importance to other factors such as: the implementation of human settlements in the outskirts for classes of low and medium-low incomes; the new forms of urban mobility that are being used by families residing in these locations; and the effects of reducing the average number of people per household.

Keywords: Urbanization. Urban sprawl. Intra-urban structure. Brazilian Amazon.

1 INTRODUÇÃO

Como é sobejamente sabido, o Brasil vem passando por um processo de intensa urbanização verificado, sobretudo, a partir de 1960. Nesse ano, a população urbana representava 44,7% da população total do Brasil, percentual que passou para 84,4% em 2010, de acordo com dados dos censos demográficos do IBGE realizados nesses anos. Tal crescimento, que até a década de 1980, ocorreu principalmente nas grandes cidades do País, posteriormente, alcançou também as cidades intermediárias da rede urbana brasileira. Concomitantemente a esse rápido crescimento populacional, observa-se, sobretudo nas grandes cidades, dentre outros fatores: a ampla difusão do uso do automóvel privado; o lançamento de produtos imobiliários voltados às classes de renda alta, como condomínios fechados, nas periferias urbanas ou em áreas isoladas a elas conectadas por amplos sistemas de circulação; o crescimento de assentamentos humanos periféricos de baixa renda, como loteamentos populares e conjuntos habitacionais; a tendência à redução da média de pessoas por domicílio. A associação desses fenômenos tem resultado no processo que a literatura acadêmica vem denominando de dispersão urbana e que tem sido identificado em várias cidades brasileiras (REIS, 2006).

A Amazônia brasileira, mesmo sendo internacionalmente conhecida pela exuberância de seus ecossistemas naturais e por suas populações tradicionais, também vem passando por intenso processo de urbanização. De acordo com dados censitários do IBGE, a taxa de urbanização da Região Norte - onde a quase totalidade da Amazônia brasileira encontra-se inserida - saltou de 37,4% em 1960, para 73,6% em 2010. Mas, como este processo vem repercutindo na configuração espacial das cidades, nesta região, em especial nas suas cidades intermediárias?

Este artigo investiga, a partir do estudo de caso de Altamira, se o processo de dispersão urbana que vem sendo apontado em grandes cidades, inclusive em Belém (TRINDADE JUNIOR, 1998), também está ocorrendo em cidades intermediárias da Amazônia, bem como, procura apontar possíveis repercussões que ele tem na sua estrutura intraurbana.

Localizada no estado do Pará, sede do maior município do Brasil em extensão territorial, Altamira é um exemplo de cidade intermediária que, por seu papel histórico no processo de urbanização e ocupação humana regional, pode ser caracterizada como um centro de apoio à constituição do que Becker (2005) denominou de “fronteira móvel” dessa região. Nos últimos anos a cidade experimentou um importante incremento demográfico, decorrente da implantação ou dos preparativos para implantação de dois grandes empreendimentos: a UHE Belo Monte e a pavimentação da Rodovia BR-230 (Transamazônica).

A população da sede municipal, que passou de 62.265 em 2000 para 77.193 pessoas em 2010, tem população estimada em 108.382 para o ano 2015. Se no período 2000-2010, a taxa de 2,2% ao ano de crescimento da população urbana foi inferior as taxas observadas para a Região Norte (2,6% ao ano) e o Estado do Pará (2,3%), este quadro provavelmente mudou a partir sobretudo de 2011, quando efetivamente se iniciaram as obras de construção da usina, que atraiu um grande número de migrantes mesmo antes do início da construção (OBRA..., 2010), que ocorreu em 2011.

O presente artigo parte da hipótese de que o crescimento populacional da cidade de Altamira,

no período pós 2000, vem sendo acompanhado de processos de dispersão urbana repercutindo em importantes alterações nas densidades e na organização do espaço intraurbano. Isso porque, com os preparativos para a construção da UHE-Belo Monte e a pavimentação da Transamazônica, foram introduzidos e/ou se ampliaram, nesta cidade, os fatores que promovem a dispersão urbana.

Após apresentar os métodos utilizados para análise empírica e discorrer sobre o conceito de dispersão urbana, o artigo: descreve e analisa os principais aspectos físico-territoriais que caracterizaram a expansão da malha urbana da sede de Altamira, no período 2000-2010; identifica descontinuidades, nas formas espaciais de dispersão urbana; investiga alterações recentes na configuração da estrutura intraurbana altamirense; e, apresenta evidências sobre os fatores relacionados à dispersão urbana e a transformações na estrutura intraurbana da cidade.

2 MÉTODOS E TÉCNICAS

A abordagem empírica deste trabalho baseia-se na análise comparativa de cartogramas e imagens de satélite contendo a representação da distribuição espacial de elementos relevantes da organização espacial da cidade de Altamira (população residente, renda domiciliar per capita, densidade demográfica bruta e aglomeração de estabelecimentos econômicos), relativos aos anos de 2000 e 2010. Para isso, foi estruturado um sistema de informações geográficas (SIG) com o uso do programa gvSIG, composto por quatro camadas de informação:

- a) Imagem do satélite Landsat 5 da área urbana e proximidades em 2003 (NASA LANDSAT PROGRAM, 2003), que possibilitou a delimitação aproximada da área efetivamente urbanizada no ano 2000;
- b) Imagem do satélite Landsat 5 do ano 2011 (NASA LANDSAT PROGRAM, 2011), pela mesma razão do item anterior, no ano 2010;
- c) Malha de setores censitários urbanos de 2000 [IBGE, 2000c] recortada com a área urbanizada nesse ano, bem como informações socioeconômicas censitárias como número de domicílios e população residente [IBGE, 2000a], com base na interpretação da imagem do item “a”;
- d) Idem em 2010 [IBGE, 2010a; 2010d], com base na interpretação da imagem do item “b”.

As imagens de satélite foram obtidas no sítio do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), e as malhas de setores censitários e os dados estatísticos a elas associados no sítio do IBGE.

Na sequência, procedeu-se à composição colorida das imagens pela combinação de bandas R3G2B1, seguida de aumento de contraste, recorte e georreferenciamento com base em coordenadas geográficas disponíveis no sítio Google Earth. Os limites dos setores censitários situados na borda das áreas urbanizadas de 2000 e 2010 foram revistos a partir da interpretação das imagens de satélite de 2003 e 2011, além de imagens do sítio Google Earth, considerando que alguns desses setores, originalmente, abrangem áreas ainda não efetivamente urbanizadas.

Para estimar o crescimento populacional por setor censitário ocorrido entre os anos de 2000 e 2010, foi utilizado o método proposto por Lobo (2009), por possibilitar a comparação de dados entre malhas censitárias de diferentes configurações espaciais, como é o caso das duas malhas mencionadas.

Adicionalmente, usaram-se ilustrações de um estudo realizado para subsidiar o Plano Diretor Municipal (ALTAMIRA; PROJECTUS, 2003), além de informações da prefeitura local. Ressalte-se que, como a Prefeitura não possuía cadastro imobiliário atualizado nem sistema de cartografia consolidado no momento da realização da pesquisa, foi necessário fazer observações e anotações em campo, inclusive com vistas à checagem de elementos geográficos duvidosos nas imagens de satélite.

Também foram usados dados agregados em nível municipal disponibilizados pelos censos demográficos do IBGE de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010, os quais permitiram captar a dinâmica populacional do município.

3 URBANIZAÇÃO E DISPERSÃO URBANA

Analisando o processo de expansão urbana, ocorrido em São Paulo desde os anos 1980, Reis (2006) se refere a áreas que se estendem pelo território e que, embora separadas fisicamente, mantêm vínculos entre si, como partes de um único sistema urbano. Utiliza o termo “urbanização dispersa” para identificar o processo que apresenta as seguintes características:

- a) Esgarçamento crescente da malha das áreas urbanas periféricas;
- b) Formação de “constelações” ou “nebulosas”, compostas por núcleos urbanos e/ou bairros de diferentes tamanhos, isolados entre si no campo, mas integrados em uma área metropolitana ou em um conjunto ou sistema de áreas metropolitanas;
- c) Difusão ampla de modos metropolitanos de vida e de consumo, caracterizados pela “regionalização do cotidiano”, no qual aquisição de bens e serviços é feita em estabelecimentos espalhados pelo território, inclusive em diferentes municípios, o que é possibilitado pelo grande crescimento da frota veículos individuais, como o automóvel;
- d) Mudanças no transporte diário de passageiros, resultando na transformação de vias de transporte inter-regional em vias expressas de caráter inter e intrametropolitano, como resultado do citado aumento dos deslocamentos por veículos individuais, em detrimento do transporte coletivo.

O processo de dispersão urbana está estreitamente relacionado às novas dinâmicas do mercado imobiliário. Ao estudar a lógica de reprodução do capital imobiliário, Abramo (2007) chama a atenção para o papel das inovações espaciais – como os condomínios fechados direcionados aos estratos de alta renda localizados nas periferias das grandes cidades latino-americanas – no processo de “extensificação da cidade” formal e na formação de uma estrutura urbana que nomeia de “difusa”. Acrescenta que, para esta estrutura urbana difusa, contribuem também formas de produção imobiliária relacionadas às famílias de baixa renda, tais como: o tradicional processo de periferização via autoconstrução da moradia; e, a oferta de loteamentos populares ou de unidades habitacionais em espaços periurbanos ou periféricos, muitos dos quais financiadas por programas habitacionais governamentais, cujo exemplo mais recente é o programa Minha Casa, Minha Vida (SILVA; TOURINHO, 2015; FREITAS; PEQUENO, 2015).

Para Ojima (2008) – que prefere o uso do termo “dispersão urbana” para a traduzir *urban sprawl* em vez de difusão – o conceito de dispersão está relacionado a um padrão de ocupação urbano de baixa densidade, com presença de domicílios unifamiliares de maior área. Segundo este autor, embora haja controvérsias, existe um consenso no debate sobre o conceito de dispersão, o de que é o descompasso entre as dimensões do crescimento populacional e da expansão física do espaço urbano que caracteriza o fenômeno de dispersão urbana.

Ojima (2008, p. 56) ressalta que o entendimento do *urban sprawl*, ou seja, da dispersão urbana “[...] vai além da mera analogia do crescimento urbano no estilo dos subúrbios norte-americanos”. Para ele, o conteúdo do termo se direciona, primeiramente, ao crescimento extensivo não conurbado (*leapfrog development*), ou seja, a um processo de “urbanização em saltos”, no qual há vários núcleos distantes entre si, ocupados por população com alta mobilidade espacial. A “relativa autonomia nos deslocamentos urbanos diários” é permitida pela construção de grandes eixos de circulação e pela disseminação e intensificação do transporte individual, além de mudanças nos padrões de consumo.

Em termos de tipologias de assentamentos este processo se manifesta de diferentes maneiras. Na escala regional Reis (2006) cita: os conjuntos de cidades médias organizadas de maneira integrada com uma área metropolitana; o surgimento de novos polos suburbanos isolados frutos da dinamização de antigos distritos e bairros rurais, da implantação de megaempreendimentos fechados e de áreas autônomas de reurbanização dentro da malha tradicional (REIS, 2006).

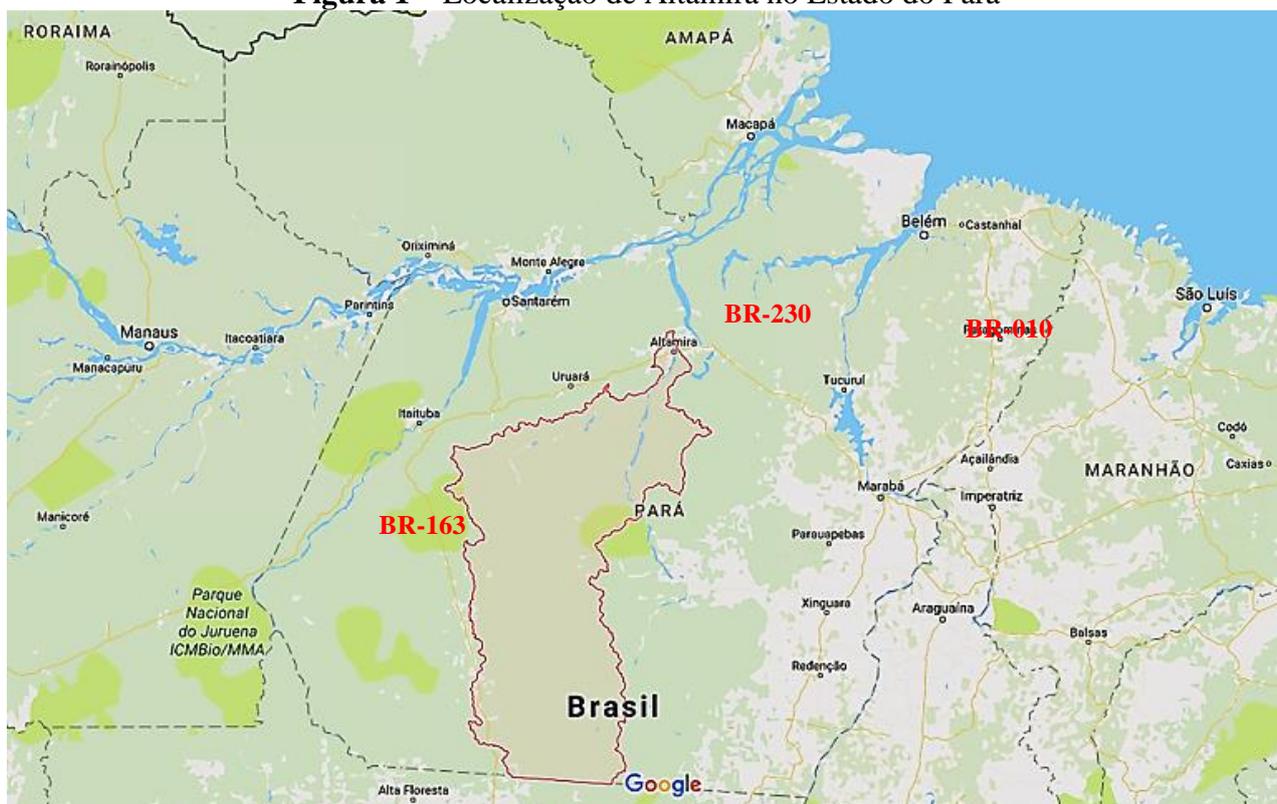
Ribeiro e Lago (1994), Monte-Mór (1994), Sposito (2004), Ojima (2007), Abramo (2007) e vários outros autores que vêm estudando o processo de dispersão apontam para a formação de tecidos periféricos mais heterogêneos, numa espécie de pluralização das formas e dos conteúdos espaciais. Na prática, os rearranjos espaciais detectados por esses autores demonstram que na periferia não há mais apenas assentamentos precários. A “pluralidade” das novas formas e conteúdos da periferia, contudo, não representa uma tendência à diminuição ou ao fim da segregação socioespacial.

Do exposto percebe-se, claramente, a existência de duas escalas principais e articuladas de urbanização dispersa. Uma mais ampla, situada no âmbito da reprodução do grande capital, de alcance espacial regional, na qual a urbanização toma as proporções de aglomerações e das redes regionais e nacionais. Outra, mais estrita, operada no âmbito o espaço intraurbano, que é a escala da dispersão que se pretende avaliar e discutir no presente trabalho.

4 INSERÇÃO REGIONAL, EVOLUÇÃO URBANA E ESTRUTURA INTRAURBANA DE ALTAMIRA

A cidade de Altamira, localizada no estado do Pará (Figura 1), sede do município do mesmo nome, conforme o estudo de Regiões de Influência das Cidades - REGIC, realizado em 2007, está inserida na rede urbana polarizada por Belém (PA), ocupando a posição de centro sub-regional, tendo sob sua área de influência os municípios paraenses de Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Pacajá, Porto de Moz, Senador José Porfírio, Uruará e Vitória do Xingu. (IBGE, 2008).

Figura 1 – Localização de Altamira no Estado do Pará



Fonte: Google Maps (2016); Autores (denominação de rodovias federais).

Três momentos principais marcaram a evolução populacional e o crescimento urbano do município de Altamira. O primeiro teve como pano de fundo a exploração econômica da borracha. Na época, o município era eminentemente rural, a cidade apresentava pequena dimensão demográfica e a malha urbana, também reduzida, desenvolvia-se seguindo o vetor do rio, principal meio de deslocamento das mercadorias e de passageiros. O segundo, iniciado a partir da década de 1970, foi

marcado pela abertura da rodovia Transamazônica e pelas tentativas de implantação de projetos de colonização agrícola. Nesta fase, o crescimento demográfico do núcleo urbano foi impulsionado pelas estratégias de ocupação da Amazônia levadas a cabo pelos governos militares, e a população urbana suplantou a rural. O terceiro momento, verificado a partir da década de 2000, caracteriza-se pela implantação de grandes empreendimentos de infraestrutura de abrangência nacional, particularmente a pavimentação de trechos da rodovia BR-230 e a implantação do canteiro de obras da UHE Belo Monte.

No âmbito intraurbano, nas décadas de 1910 e 1920, o crescimento do povoado se deu ao redor do centro político, religioso e comercial, no bairro Catedral, onde foram construídos os prédios mais importantes da elite local, composta por comerciantes, autoridades políticas e religiosas do período. Na década de 1940, Altamira experimentou impulso de crescimento, destacando-se como núcleo de uma vasta região produtora de borracha. Nesta época, surgiram novos bairros (Centro e Recreio), com uso do solo predominantemente residencial e alguns comércios locais de pequeno porte. Nestes bairros, vivia a população de baixa renda, ocupando habitações de padrão construtivo inferior, configurando o embrião de processos de segregação socioespacial.

Em linhas gerais, a estrutura intraurbana altamirense até então, embora com um século de atraso, lembrava o modelo da “cidade compacta”, proposto por Borsdorf (2003) para retratar a cidade colonial latino-americana do período de 1550 a 1820. Segundo este modelo, a praça atuava como o principal núcleo da vida social, em torno do qual ficavam as principais instituições públicas e privadas, bem como as moradias das elites, ao redor da qual se localizavam as residências das camadas mais pobres. Ressalte-se que a “estrutura circular” proposta pelo autor, no caso de Altamira, se alongou, em função da própria característica ribeirinha do sítio e do papel do rio enquanto principal meio de articulação regional e com o espaço rural (TOURINHO, 2011).

A partir da década de 1950, iniciou-se período de diminuição na taxa de crescimento populacional do núcleo urbano, acompanhando o declínio do valor da borracha vegetal amazônica no mercado internacional e de seu ciclo de exploração, situação que perdurou até a década de 1960.

Conforme Altamira e Projectus (2003), até a primeira metade do século XX, o processo de apropriação e de expansão do espaço urbano de Altamira se caracteriza por ser uma “reprodução do modelo oligárquico e centralizador”, marcado pelo controle fundiário das maiores extensões e das melhores localizações de terras, ao redor e dentro da área urbana, pelas elites. No âmbito urbano, as “terras altas” - assim chamadas por estarem situadas acima das cotas de inundação periódica provocada pelas grandes cheias do Rio Xingu e dos Igarapés Altamira e Ambé - localizadas na orla do rio Xingu eram as mais valorizadas, sendo dominadas por famílias tradicionais de comerciantes e seringalistas.

Com a construção da BR-230 (Transamazônica) e a instituição dos programas de colonização dirigida ao longo desta rodovia, a promessa de acesso a lotes e de oferta de crédito rural, o reforço da implantação das agrovilas, agrópolis e rurópolis, e a implantação de instituições de apoio financeiro, técnico e de extensão rural, iniciou-se o segundo ciclo migratório para a área, que chegou à média de 250 pessoas por dia.

Neste contexto, a partir da década de 1970, a cidade de Altamira tornou-se um importante núcleo de apoio ao projeto do governo federal de ocupação econômica da Amazônia. Planejada para assumir o papel de rurópolis, conforme o modelo de urbanismo rural concebido pelo INCRA, a cidade se expandiu com a chegada dos migrantes de várias regiões do país, atraídos pelos projetos de colonização dirigida.

A Tabela 1 mostra que, nessa década, a população municipal saltou de 15,3 mil para 46,5 mil pessoas, sendo que a maior parte desse incremento de 31,1 mil moradores ocorreu nas áreas urbanas (26,9 mil). Como resultado, a população urbana tornou-se majoritária, pois a taxa de urbanização saltou de 38,5% em 1970 para 57,9% em 1980.

Tabela 1 – Evolução populacional, município de Altamira, 1970/1980/1991/2000/2010

Situação do domicílio	1970	1980	1991	2000	2010
População absoluta					
Total	15.345	46.496	72.408	77.439	99.075
Urbano	5.905	26.905	50.145	62.285	84.092
Rural	9.440	19.591	22.263	15.154	14.983
Varição absoluta					
Total	–	31.151	25.912	5.031	21.636
Urbano	–	21.000	23.240	12.140	21.807
Rural	–	10.151	2.672	-7.109	-171
Varição percentual					
Total	–	203,0	55,7	6,9	27,9
Urbano	–	355,6	86,4	24,2	35,0
Rural	–	107,5	13,6	-31,9	-1,1
Participação percentual					
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Urbano	38,5	57,9	69,2	80,4	84,9
Rural	61,5	42,1	30,8	19,6	15,1

Fonte: IBGE (2015). Elaboração: Autores.

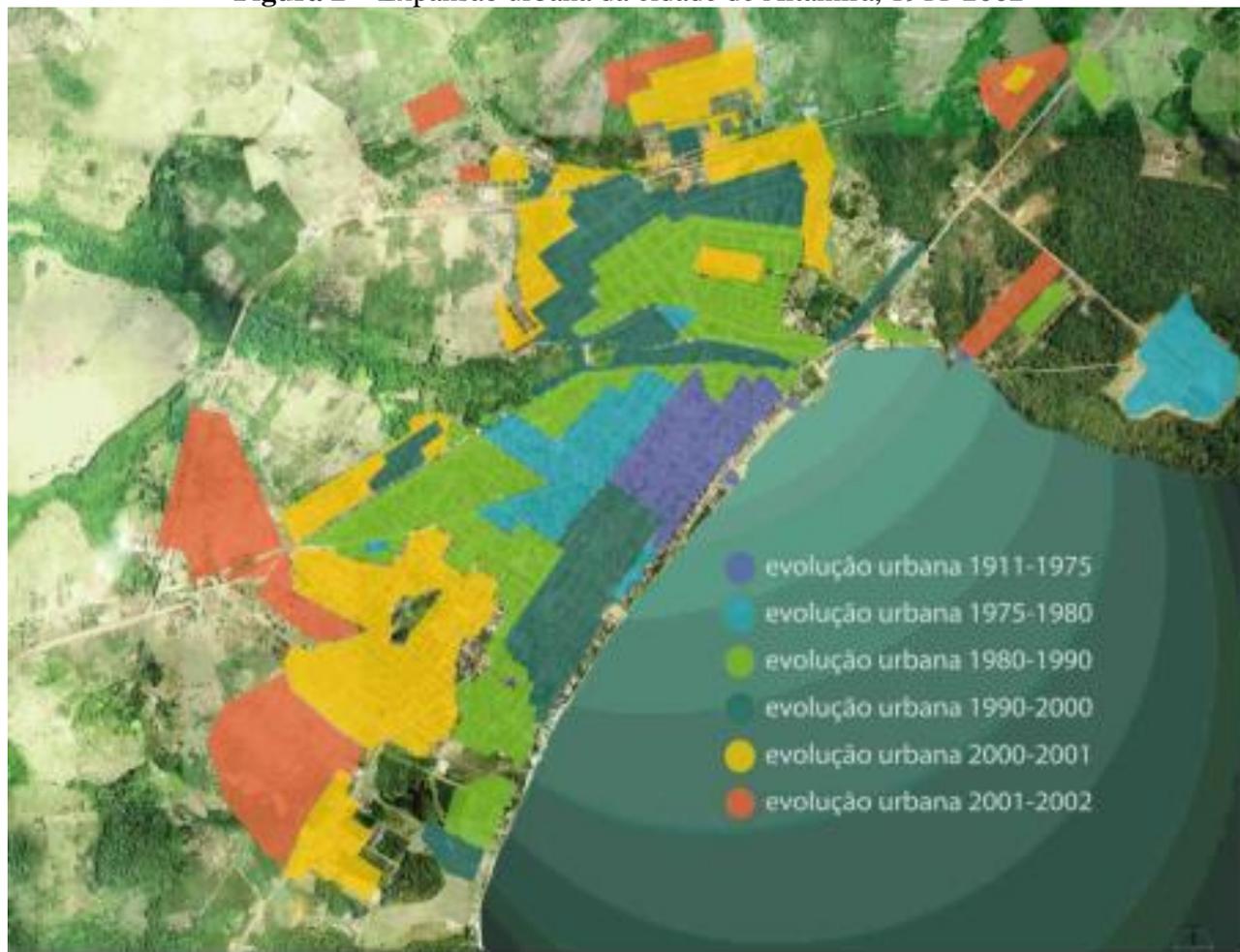
A Figura 2 apresenta a expansão da malha urbana da cidade de Altamira até o ano 2002. No período de apenas cinco anos, compreendido entre 1975 e 1980, a área de ocupação urbana praticamente duplicou de tamanho. Dada desta época a primeira grande ruptura de continuidade na malha urbana, ocorrida com a implantação de áreas militares (51º Batalhão de Infantaria de Selva).

A Tabela 1 mostra que a população municipal continuou crescendo de forma significativa na década de 1980, ainda que num ritmo menor, com um acréscimo absoluto 25,9 mil moradores. A quase totalidade desse crescimento – 23,2 mil pessoas – ocorreu nas áreas urbanas, sendo apenas 2,7 mil no meio rural. Se no conjunto do município o crescimento absoluto foi menor do que na década anterior, o inverso ocorreu nas áreas urbanas.

Ainda vinculadas às políticas nacionais, seguidas por ações da Prefeitura Municipal, foram implantadas, na cidade de Altamira, instituições federais de apoio técnico agrícola, instituições sociais, de segurança e financeiras, além de obras de infraestrutura de saúde, saneamento, drenagem e pavimentação de ruas, a construção do cais na orla do rio Xingu, novo aeroporto, terminal rodoviário, escolas de ensino fundamental e médio, além de outras obras de infraestrutura (ALTAMIRA; PROJECTUS, 2003).

A abertura da rodovia associada a instalação de instituições públicas nas suas proximidades resultaram no deslocamento da centralidade principal de comércio e serviços das margens do rio, para áreas mais próximas aos eixos rodoviários (TOURINHO; CORRÊA, 2009).

É importante ressaltar que o referido crescimento urbano já começava a ser alimentado pela falência dos projetos de colonização e pelo êxodo rural da população, constituída por ribeirinhos, indígenas expropriados de terras, colonos do interior do município e até de outras regiões do estado e do país. A demanda por lotes urbanos e habitações aumentou de forma significativa. Porém, a expansão urbana era restringida pela presença de propriedades tradicionais periurbanas, que limitavam a produção de novos espaços e a oferta de moradias.

Figura 2 – Expansão urbana da cidade de Altamira, 1911-2002

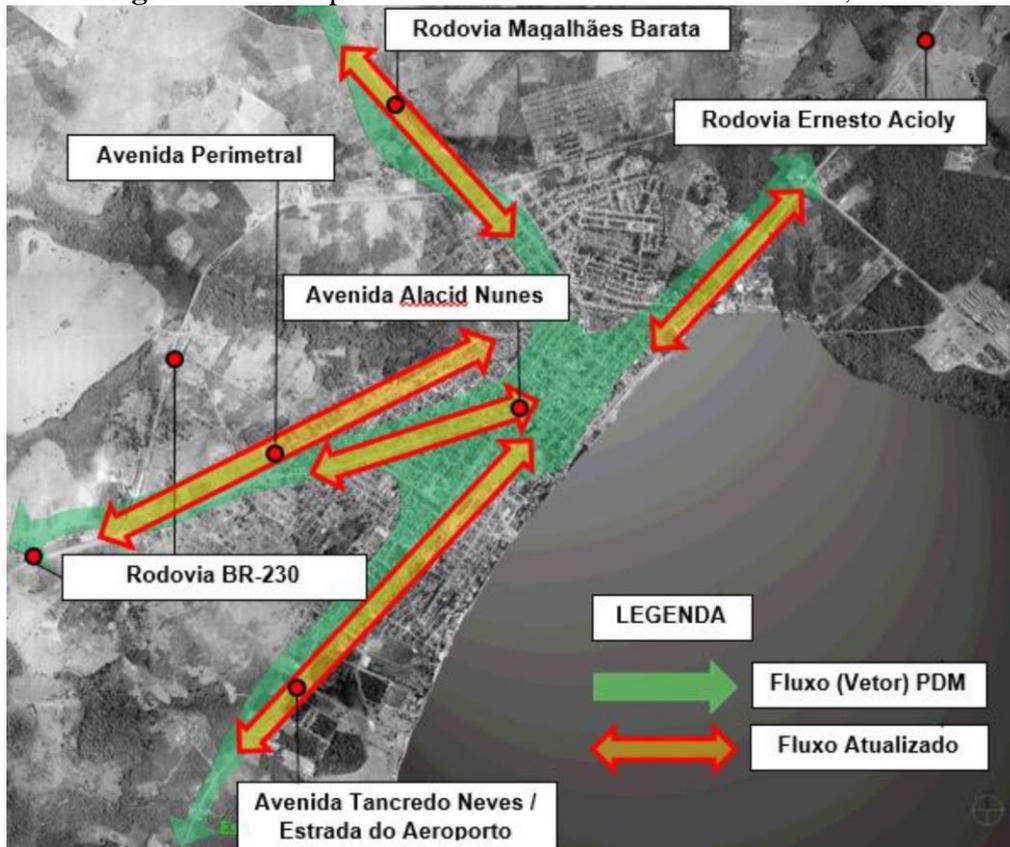
Fonte: Altamira e Projectus (2003).

Na década de 1990, o incremento absoluto do número de moradores urbanos reduziu pela metade (12.140 novos habitantes), em grande parte pelo insucesso das ações dos I e II Planos de Desenvolvimento da Amazônia e da incapacidade da economia local de atrair investimentos e população. A cidade só voltou a crescer de maneira expressiva na década seguinte, desta vez em razão dos preparativos para as obras da UHE de Belo Monte.

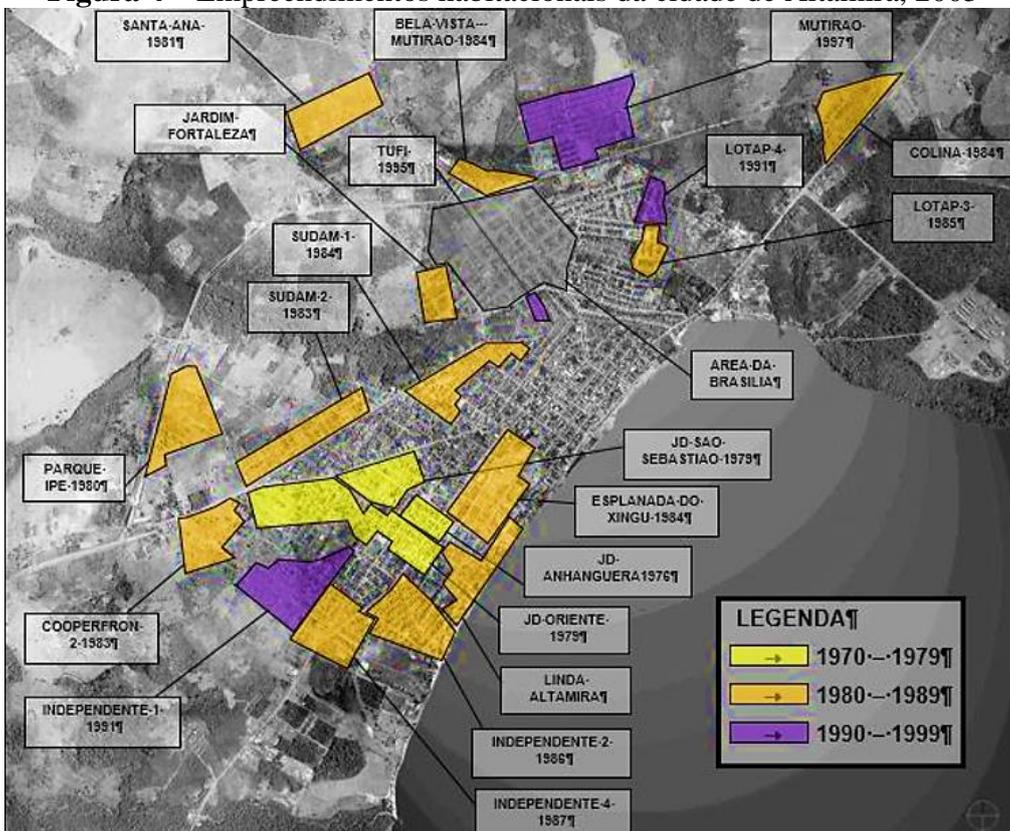
Esta dinâmica demográfica repercutiu na expansão da malha urbana. Nos anos 1980, o tamanho da cidade duplicou novamente. Na década seguinte, o crescimento arrefeceu, só voltando a acelerar após 2000. Vale destacar o intenso aumento territorial urbano ocorrido em apenas três anos (2000 a 2002) (Figura 2).

A Figura 3 mostra os principais vetores de crescimento urbano até 2002. Pode-se constatar a importância das vias de transporte interregional nesse processo, que ocorre principalmente na direção das seguintes vias: Av. Djalma Dutra / Tancredo Neves, Av. Alacid Nunes e Av. Perimetral e rodovias Magalhães Barata e Roberto Acioly, que são eixos importantes para a articulação da cidade com o espaço regional, revelando, assim o papel que a acessibilidade terrestre passa a ter nos fluxos regionais de mercadorias e passageiros (TOURINHO, 2011).

Grande parte da expansão da cidade, especialmente nas décadas de 1970 e 1980, ocorreu por meio da promoção de loteamentos públicos e privados, conforme pode ser visualizado na Figura 4, que mostra os empreendimentos implantados no período 1970-1999.

Figura 3 – Principais eixos viários da cidade de Altamira, 2003

Fonte: Altamira e Projectus (2003). Nota: informações atualizadas pelos autores.

Figura 4 – Empreendimentos habitacionais da cidade de Altamira, 2003

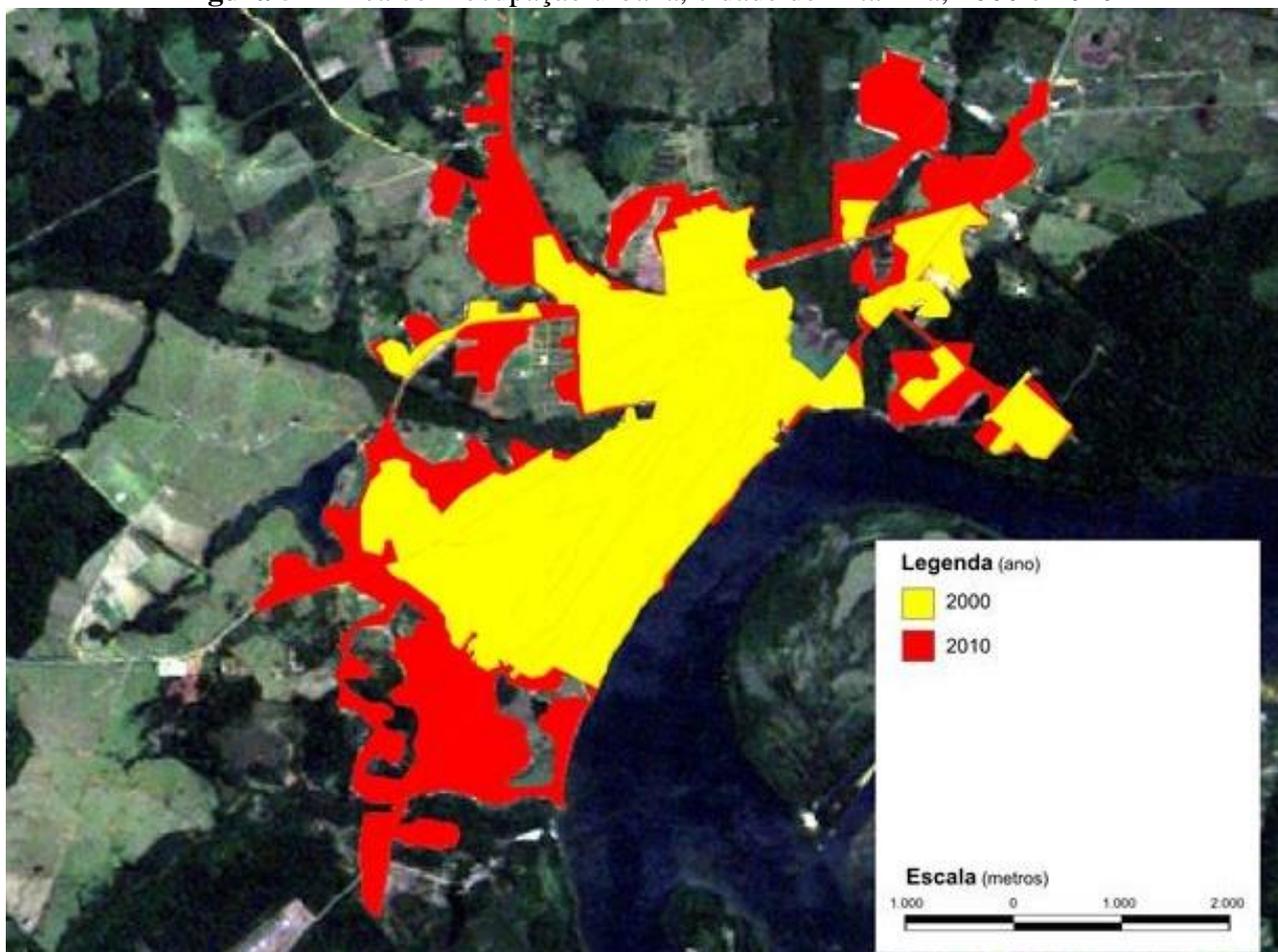
Fonte: Altamira e Projectus (2003). Nota: informações complementadas pelos autores.

5 DISPERSÃO URBANA E ESTRUTURA INTRAURBANA EM ALTAMIRA

A Figura 5 compara os contornos das áreas efetivamente urbanizadas nos anos 2000 e 2010. A área urbana cresceu de 1.122,58 hectares em 2000 para 1.966 hectares em 2010, o que implica um incremento absoluto de 843,42 hectares, ou de 75,1%, algo bastante significativo. Em outras palavras, houve um acréscimo de cerca de três quartos em relação à área existente.

Nesse período, a população urbana na sede municipal, considerando os moradores dos dois recortes de setores censitários apresentados na Figura 5, saltou de 60.903 pessoas, em 2000, para 76.628 em 2010, equivalente a um aumento de 25,8%. Dessa forma, a taxa de crescimento da área física da cidade foi bem superior à taxa de evolução demográfica, demonstrando o forte descompasso existente entre o crescimento populacional e a expansão física da urbe. Por conta disso, a densidade média caiu de 55,5 para 39,3 habitantes por hectare. Vale lembrar que a redução da densidade demográfica é uma das características mais importantes do processo de dispersão urbana (OJIMA, 2008).

Figura 5 – Área com ocupação urbana, cidade de Altamira, 2000 e 2010



Fonte: IBGE [2000c; 2010d]; NASA Landsat Program (2011). **Elaboração:** Autores.

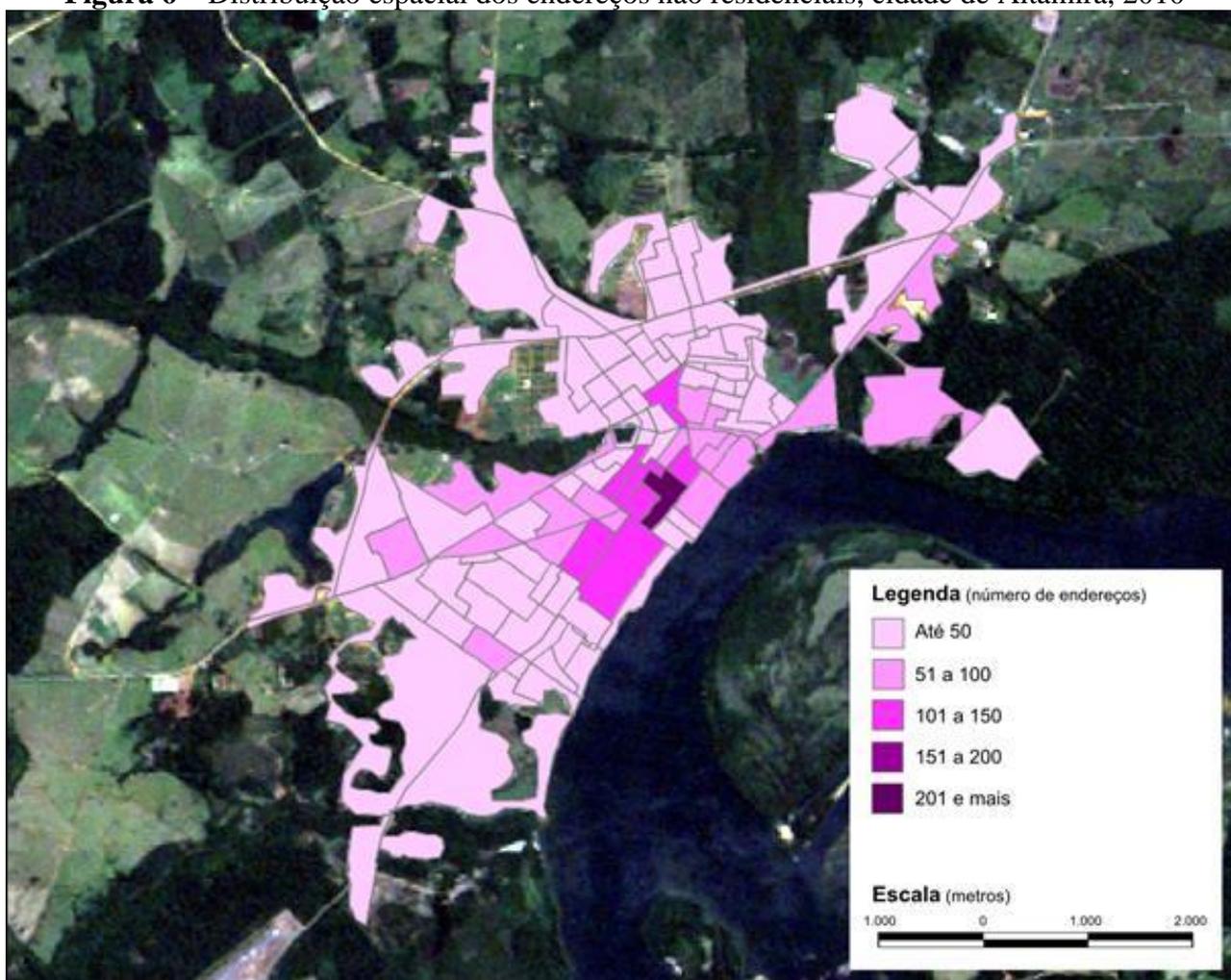
A baixa densidade demográfica da cidade de Altamira fica mais evidente quando comparada com três outras cidades ribeirinhas de porte populacional semelhante localizadas em território paraense: Abaetetuba, com população 80.762 pessoas; Itaituba, com 68.483; e Bragança, com 65.827 (IBGE, 2010b). Segundo a mesma fonte, considerando a soma das áreas de todos dos setores censitários urbanos originais, a densidade de Altamira era de 11,1 habitantes por hectare; a de Itaituba, 14,7; a de Bragança, 44; e a de Abaetetuba, 56,5; menor, portanto, que as três e bem menor do que as duas últimas. Mesmo que sejam excluídos os 10% de setores censitários com as maiores áreas

territoriais – procedimento que se justifica porque muitos desses setores maiores situam-se na franja da cidade e têm apenas uma pequena parte de sua área ocupada por assentamentos urbanos, o que causa grande distorção no valor da densidade demográfica média – o número de Altamira, 35,7 habitantes por hectare, permanece abaixo ou bem abaixo das demais cidades: Itaituba, 36,6; Bragança, 59,4; e Abaetetuba, 85,8.

Para a melhor compreensão dos efeitos dessa expansão da área urbana sobre a organização do espaço interno da cidade de Altamira, torna-se necessário apresentar, em linhas gerais, as principais características da estrutura intraurbana dessa urbe, conforme o delineamento dado por Villaça (2001) a este conceito¹.

A Figura 6 mostra a distribuição dos endereços não residenciais no interior do espaço urbano de Altamira no ano 2010 (IBGE, 2010b), o que possibilita identificar as aglomerações de atividades econômicas, especialmente de estabelecimentos de comércio e serviços. A aglomeração comercial mais importante da cidade está situada próxima ao Rio Xingu, o que é uma herança do papel de entreposto comercial fluvial historicamente exercido pela urbe. Contudo, o setor censitário com maior incidência de estabelecimentos de comércio e serviços não está mais localizado na margem do rio, e sim um pouco mais para o interior, no ponto de menor distância entre as avenidas Tancredo Neves e Alacid Nunes, esta última situada no antigo trajeto da Rodovia BR-230. Mais uma vez constata-se o deslocamento do centro comercial principal, revelando a crescente importância econômica do modal de transporte rodoviário em detrimento do modal fluvial, assim como da instalação de instituições públicas pelo governo federal iniciada ainda na segunda metade dos anos 1970.

Figura 6 – Distribuição espacial dos endereços não residenciais, cidade de Altamira, 2010

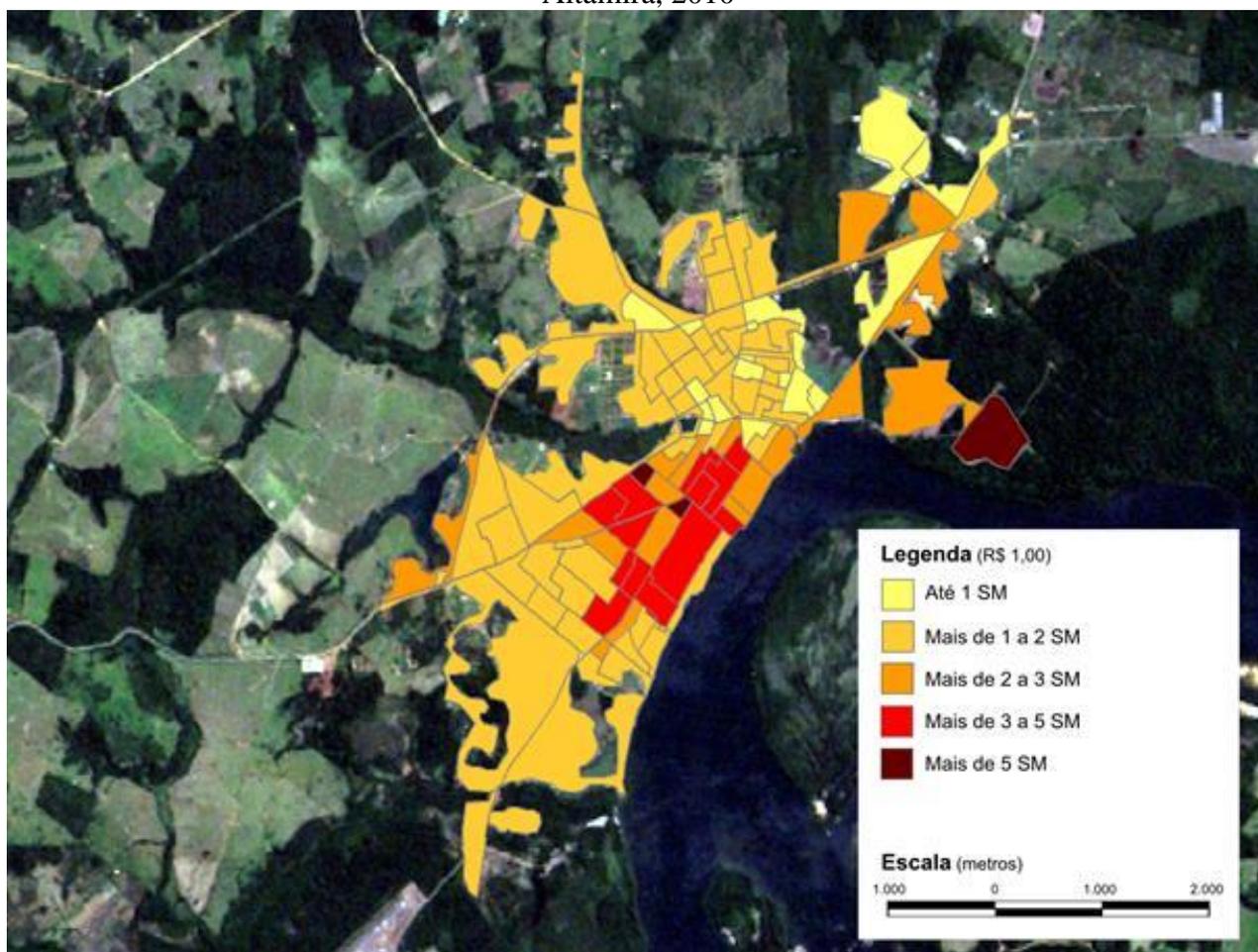


Fontes: IBGE (2010a; 2010d); NASA Landsat Program (2011). **Elaboração:** Autores.

Também se pode notar uma aglomeração comercial menor no bairro Brasília e a distribuição linear de endereços não residenciais ao longo das rodovias Ernesto Acioly e BR-230, parte dos quais constituídos por indústrias e armazéns atacadistas.

A distribuição espacial da renda é outro componente fundamental na análise da estrutura intraurbana, de acordo com Villaça (2001). A Figura 7 mostra a distribuição, em Altamira, da renda média mensal dos responsáveis por domicílios. Nela se observa que a quase totalidade dos setores censitários pertencentes aos dois estratos mais elevados de renda se encontram espacialmente concentrados, aglomerando-se em torno do centro comercial principal. Dos 17 setores situados nos dois estratos superiores de renda, os quais abrigam 2.879 domicílios e 9.637 pessoas, 16 estão localizados próximos ao centro comercial principal, perfazendo o total de 2.808 domicílios e 9.415 moradores.

Figura 7 – Distribuição espacial da renda mensal dos responsáveis por domicílios, cidade de Altamira, 2010



Fontes: IBGE (2010a; 2010d); NASA Landsat Program (2011). **Elaboração:** Autores.

O único setor censitário situado nos dois estratos superiores de renda que foge a essa lógica está localizado no extremo leste da malha urbana, que corresponde à área de residências de militares. Vale destacar que, apesar de ser de dimensão expressiva, esta área abriga apenas 71 domicílios e 222 pessoas. Trata-se, portanto, de poucos moradores de renda elevada (em relação aos padrões locais) cuja localização não tem relação com o tradicional padrão locacional dessas classes.

Observa-se, então, um ainda reduzido deslocamento das classes de alta renda do seu tradicional local de moradia, em torno do núcleo comercial mais importante da cidade. Houve apenas alguma expansão física para os setores vizinhos onde essas famílias estavam localizadas no ano 2000

e uma redução de população nos setores mais próximos ao centro principal, provavelmente em razão da transformação de domicílios em estabelecimentos comerciais ou de prestação de serviços. Em outras palavras, em Altamira, a grande expansão urbana com redução de densidade demográfica, ocorrida no período 2000-2010, pouco tem a ver com a implantação de empreendimentos de alta renda na periferia urbana e a formação de subcentros de comércio e serviços, ao contrário de outras cidades, onde os segmentos de alta renda têm papel relevante no processo de dispersão urbana. Trata-se, portanto, de uma dispersão essencialmente física, ainda não associada ao deslocamento de camadas de alta renda para a periferia. Tampouco houve a formação de aglomerações importantes de estabelecimentos comerciais e de serviços. Portanto, o componente socioeconômico da dispersão urbana estava ausente em Altamira até o ano 2010. Mesmo sem esse componente, os autores deste trabalho entendem ser válido continuar denominando esse processo de “dispersão urbana”, tendo em vista que estão presentes duas características fundamentais deste: a expansão muito rápida da malha urbana e a constituição de áreas residenciais de baixa densidade.

Por seu turno, a localização dos setores de baixa renda obedece a duas tendências locacionais. A primeira está representada pelo assentamento precário que forma no bairro Brasília, situado em terras alagáveis próximas ao centro comercial, que constitui outro padrão locacional tradicional nas cidades brasileiras, cujo exemplo regional são as baixadas das cidades de Belém e Manaus, dentre outras. A segunda se manifesta na localização desses setores na parte periférica do núcleo urbano. Configura-se então, em linhas gerais, a permanência do tradicional modelo de segregação socioespacial do tipo centro-periferia. Tal distribuição espacial da renda tem grande semelhança à existente no ano 2000; portanto, o processo de expansão urbana não trouxe repercussões importantes na estrutura intraurbana da cidade, especialmente no que diz respeito à configuração da segregação socioespacial. Nota-se, então, que a complexificação socioeconômica da periferia, associada à presença de locais de moradia com grande variedade de estratos de rendas, com ocorrência de segregação física, e à formação de subcentros de comércio e serviços, ainda não havia ocorrido em Altamira até o ano 2010. A exceção fica por conta do setor censitário onde moram famílias de militares, antes mencionados, cuja lógica locacional não está relacionada ao mercado imobiliário.

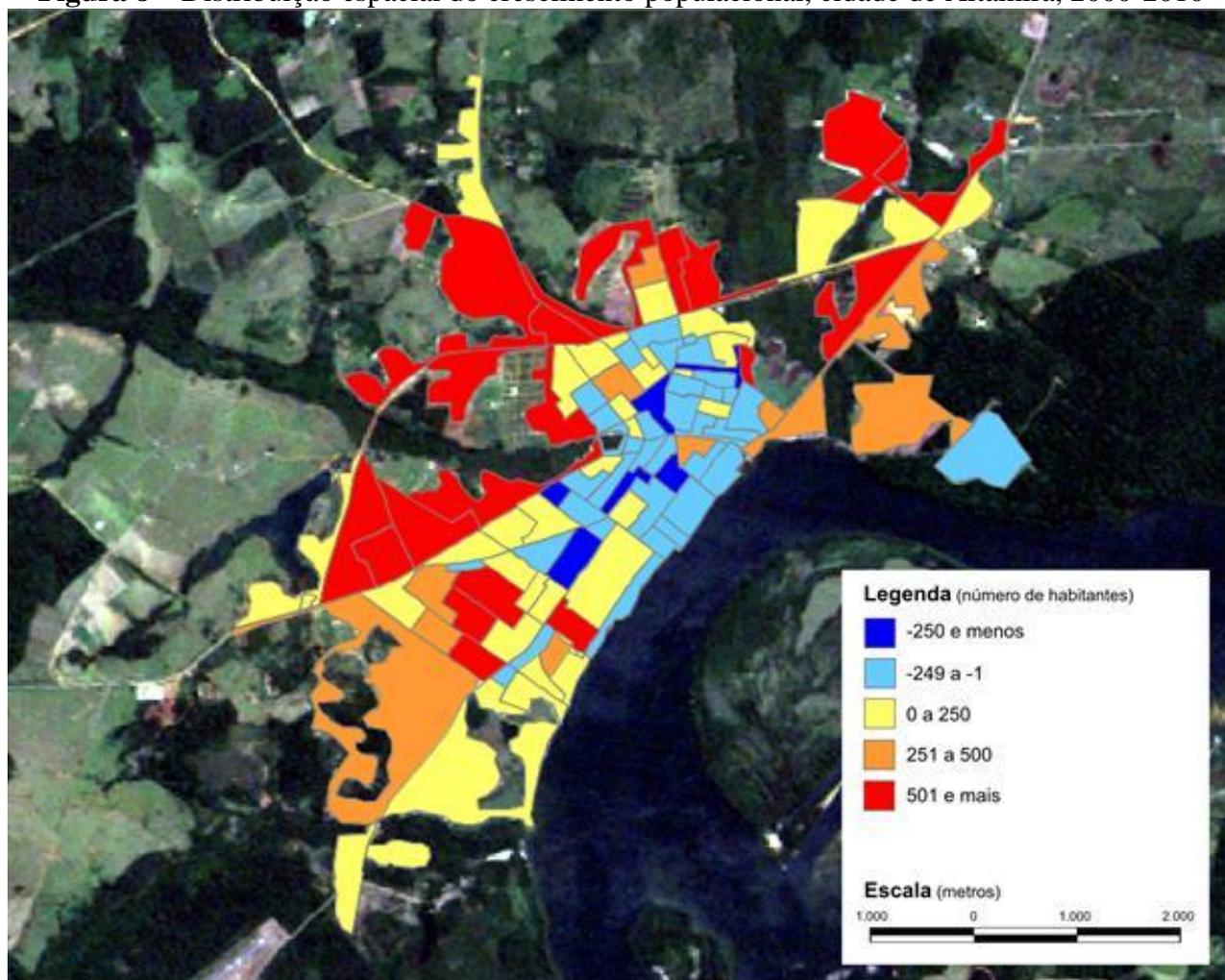
Em relação à variação populacional intraurbana, a Figura 8 mostra que os setores censitários com maiores acréscimos de população situam-se em áreas periféricas, particularmente aqueles situados ao longo das rodovias, com destaque para os localizados ao longo da Avenida Perimetral e das rodovias BR-230, Magalhães Barata e Ernesto Acioly. Verifica-se que os setores censitários com maior crescimento populacional se situam nos dois estratos inferiores de renda. Por seu turno, os setores censitários localizados nas proximidades do centro comercial principal, incluindo os do bairro Brasília, experimentaram decréscimo absoluto de população. É provável que parte deste decréscimo seja explicada por um padrão de migração intraurbana cada vez mais comum nas cidades brasileiras, pelo qual, por motivos diversos, famílias de baixa renda saem de assentamentos precários próximos ao centro principal para constituir assentamentos precários na periferia urbana. Também houve perda de população em vários setores de alta renda.

Ressalte-se que a grande maioria desses setores próximos ao centro comercial principal, de todas as faixas de renda, já fazia parte da área urbanizada da cidade em 1980 (Figura 2), caracterizando-se, portanto, como uma área urbana consolidada.

O deslocamento de moradores de baixa renda para a periferia urbana é algo bastante antigo nas cidades do mundo não desenvolvido e já bastante estudado na literatura especializada. Davis (2006) faz uma revisão de estudos realizados em diversas partes do mundo e destaca que a maioria dos pobres do mundo reside em assentamentos precários periféricos, provenientes tanto de áreas próximas ao centro da cidade quanto do êxodo rural. No Brasil, dentre os vários trabalhos sobre a periferização, destaca-se o clássico estudo de Kowarick (1979), que denomina esse processo de “espoliação urbana”, pelas consequências adversas sobre as famílias que residem a grandes distâncias dos locais de trabalho. Abramo (2007) enfatiza a atuação de dois segmentos da produção/mercado imobiliário na formação de assentamentos humanos periféricos de baixa renda: o mercado imobiliário

informal, por meio do submercado dos loteamentos, e a “lógica da necessidade”. Esta última tem como principal manifestação as ocupações de terrenos por famílias pobres, enquanto o submercado de loteamentos é responsável pela oferta de locais periféricos para comercialização, constituindo um importante vetor de expansão da área urbana, conforme mostra a Figura 4.

Figura 8 – Distribuição espacial do crescimento populacional, cidade de Altamira, 2000-2010



Fontes: IBGE (2000a; 2000c; 2010a; 2010d); NASA Landsat Program (2011). **Elaboração:** Autores.

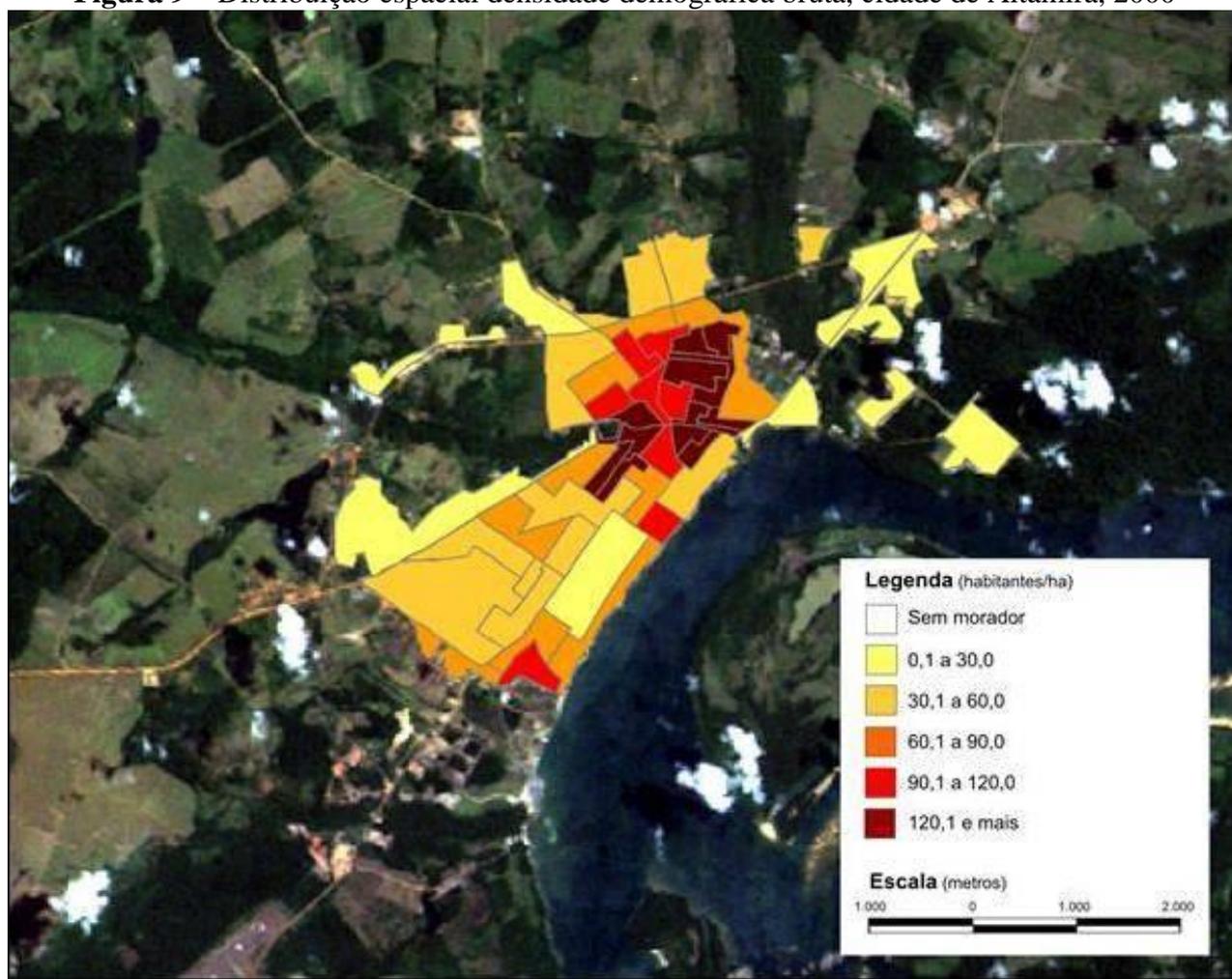
Este trabalho defende o argumento de que a grande expansão da área urbanizada da cidade de Altamira – e, possivelmente, em outras cidades intermediárias – decorre da intensificação do tradicional processo de periferização das famílias de rendas baixas e médias-baixas, facilitado pela melhoria das condições de mobilidade dessas famílias em decorrência da crescente aquisição de veículos para deslocamentos individuais ou familiares – automóveis ou, principalmente, motocicletas –, bem como pela maior oferta de serviços de transporte público de baixo custo, seja individual (mototáxis) ou coletivo com reduzido número de passageiros (vans), que possuem capilaridade bem maior que a dos ônibus tradicionais e, dessa forma, têm maior flexibilidade de trajeto e podem alcançar áreas com reduzida densidade populacional.

De acordo com dados dos censos demográficos de 2000 e 2010 [IBGE, 2000b; 2010c], o número de automóveis de propriedade das famílias residentes nas áreas urbanas do município de Altamira cresceu de 1.782 para 3.590, ou seja, um incremento de 101,5%, enquanto o número de domicílios urbanos passou de 14.326 para 22.557, o que significou um aumento de 57,5% na década, bem menor, portanto, que o percentual de incremento dos automóveis. Com isso, a participação percentual do número de automóveis no total de domicílios cresceu de 12,4% para 15,9%.

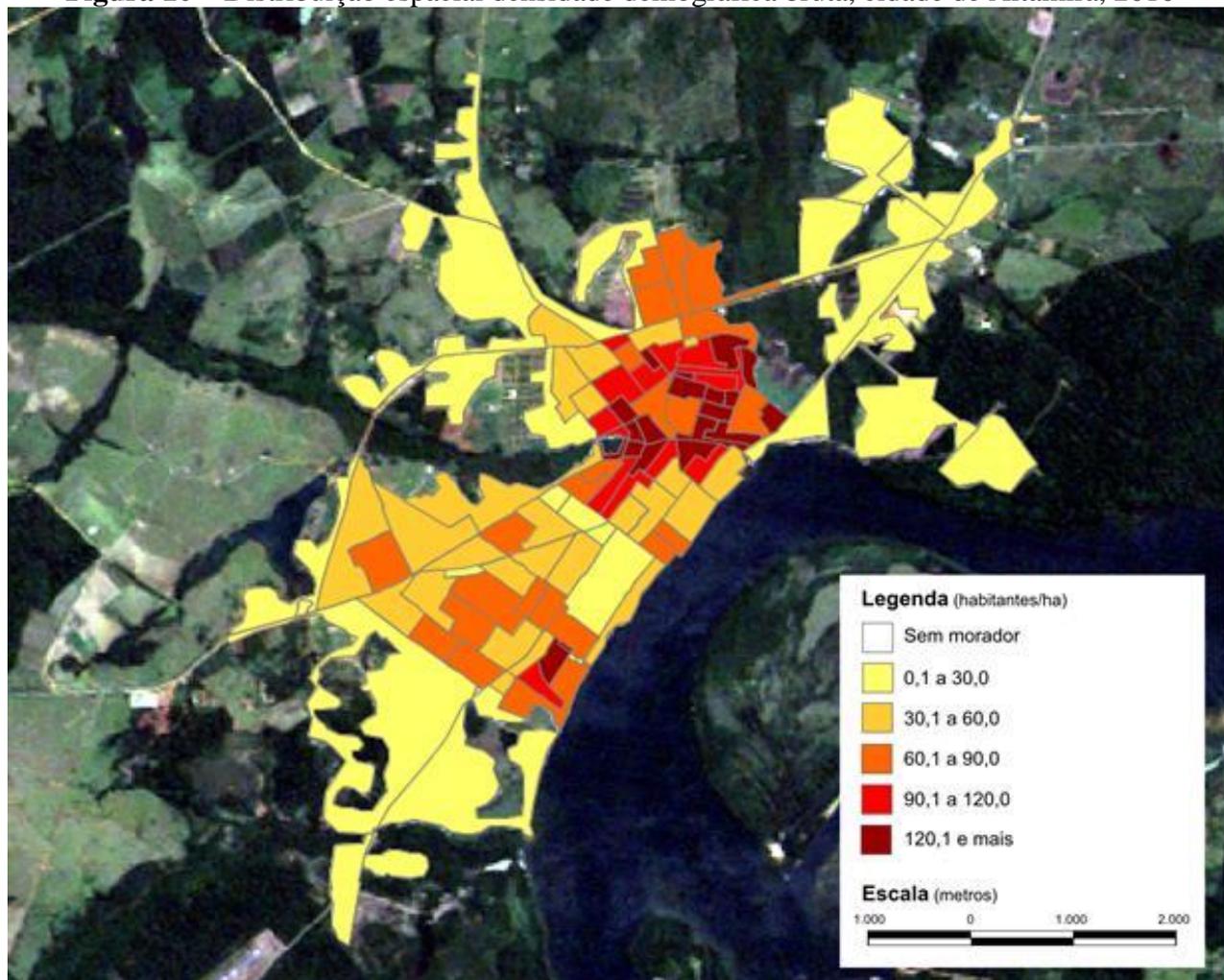
O censo demográfico do ano 2000 não levantou a posse de motocicletas, o que inviabiliza o cálculo do crescimento percentual da propriedade desse tipo de veículo pelas famílias. Mas dados de outras fontes indicam que o crescimento da frota de motocicletas foi bem maior que o de automóveis. Dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2002; 2010) revelam que, no município em questão, o número de motocicletas saltou de 3.762 em 2002² para 12.631, o que corresponde ao elevadíssimo crescimento de 235,8% em apenas oito anos; ou seja, o número desses veículos mais do que triplicou no período. Ainda segundo a mesma fonte, a frota de automóveis também evoluiu de forma significativa, mas bem menos expressiva do que a de motocicletas: 1.815 para 3.855 no mesmo período, ou seja, 112,4%. Dessa forma, o maior acesso das camadas de rendas baixas e médias-baixas a veículos individuais estimula, ainda mais, o tradicional processo, promovido pelo mercado imobiliário, de deslocamento dessas camadas em direção a áreas cada vez mais distantes – e, portanto, de menor preço – do centro comercial.

O número de setores censitários situados no estrato de densidade até 30 habitantes/hectare cresceu de 6, em 2000 (Figura 9), para 23, em 2010 (Figura 10), enquanto o total da área formada pelo conjunto desses setores de baixíssima densidade incrementou de 340 hectares para 1.056 hectares. Diante de tais números, entende-se que existiu na cidade de Altamira, no período analisado, um processo de dispersão urbana, que resultou principalmente pela implantação de assentamentos populacionais de baixa densidade demográfica predominantemente habitados por famílias de rendas baixas e médias-baixas.

Figura 9 – Distribuição espacial densidade demográfica bruta, cidade de Altamira, 2000



Fontes: IBGE (2000a; 2000c); NASA Landsat Program (2003). **Elaboração:** Autores.

Figura 10 – Distribuição espacial densidade demográfica bruta, cidade de Altamira, 2010

Fontes: IBGE (2010a; 2010d); NASA Landsat Program (2011). **Elaboração:** Autores.

As figuras 11 e 12 ajudam a explicar como o processo de expansão urbana resultou na acentuada redução da densidade demográfica de Altamira. É possível notar que novos assentamentos urbanos são implantados na área de expansão da cidade, ao mesmo tempo em que ainda há muitos lotes vazios na malha urbana consolidada. Isso acontece tanto na porção sudoeste da cidade (Figura 11), quanto na parte nordeste (Figura 12).

As grandes discontinuidades da área urbana estão fundamentalmente relacionadas à presença dos cursos d'água que cortam a cidade. Contudo, essa discontinuidade é relevante na medida em que acontece paralelamente à ocorrência de várias porções da malha urbana consolidada com baixas densidades demográficas e muitos terrenos vazios, como visto.

Figura 11 – Área de expansão urbana, parte sudoeste, cidade de Altamira, 2005

Fonte: Google Earth (2017).

Figura 12 – Área de expansão urbana, parte nordeste, cidade de Altamira, 2005

Fonte: Google Earth (2017).

6 CONCLUSÕES

O município de Altamira experimentou uma expressiva urbanização após 1970, a exemplo de diversos outros municípios amazônicos, como resultado da política de ocupação da região promovida pelos governos militares.

Isso resultou numa forte expansão da sua área urbana, inclusive no período 2000-2010, a despeito de um crescimento populacional bem menos expressivo nessa década. Referida expansão ocorreu principalmente por meio da implantação de assentamentos populacionais com baixas densidades demográficas, a grande maioria dos quais destinados a famílias de rendas baixas ou

médias-baixas. Tal fenômeno pode ser interpretado como sendo a intensificação do tradicional processo de segregação socioespacial do tipo centro-periferia.

A redução observada na densidade populacional em diversas partes da área urbana consolidada, por sua vez, leva a supor que houve uma migração de residentes de bairros próximos ao centro para áreas mais distantes. Dessa forma, os assentamentos humanos da periferia urbana de Altamira receberam, além de pessoas que já residiam na cidade, migrantes da área rural do município e de outros locais que foram se instalar na periferia urbana.

Considerando-se que a combinação desses fenômenos provocou significativa redução na densidade populacional da área urbana como um todo, especialmente nas áreas periféricas da urbe, pode-se concluir que a expansão urbana em Altamira ocorreu de forma dispersa. Trata-se, contudo, de uma dispersão de caráter meramente físico, sem que houvesse uma alteração importante na estrutura intraurbana, isto é, sem ocorrência uma dispersão socioeconômica, mantendo-se a velha estrutura centro-periferia. Portanto, uma dispersão urbana de natureza restrita, parcial, o que demanda uma discussão mais aprofundada sobre o próprio significado desse conceito e sua aplicação em realidades como a de Altamira.

A literatura sobre dispersão urbana tem privilegiado a investigação de grandes aglomerações urbanas, dando ênfase à promoção imobiliária voltada às classes de alta renda, a exemplo dos condomínios fechados, como causa do fenômeno.

O presente trabalho sugere, com base no estudo de caso de Altamira, que isso pode não ocorrer na região, e que é necessário considerar também outras causas da dispersão urbana, especialmente no caso das cidades intermediárias amazônicas, tais como: a implantação de assentamentos humanos de rendas baixas e médias-baixas; e as novas modalidades de mobilidade urbana que estão sendo utilizadas por estas camadas.

NOTAS

¹ A estrutura viária básica, outro componente da estrutura intraurbana na concepção de Villaça (2001), foi vista na seção anterior.

² Ano inicial em que a fonte apresenta dados desagregados por município.

³ Resultado da diferença entre 20.600 e 17.958 domicílios.

REFERÊNCIAS

ABRAMO, P. A cidade COM-FUSA: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 9, n. 2, 2007. Disponível em: <<http://unuhoospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/181>>. Acesso em: 02 jan. 2014.

ALTAMIRA. Prefeitura Municipal; PROJECTUS. **Relatório do plano diretor**. Altamira, 2003.

BECKER, Bertha K. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24081.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2012.

BORSODORF, Axel. Cómo modelar el de desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. **Eure**, Santiago, v. 29, n. 86, p.7-49, mayo 2003. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=fo205-v1612003008600002&acript=sci_artpext>. Acesso em: 12 nov 2012.

DAVIS, Mike. **Planeta favela**. São Paulo: Boitempo, 2006.

FREITAS, C. S.; PEQUENO, L. R. B. Produção habitacional na Região Metropolitana de Fortaleza na década de 2000: avanços e retrocessos. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 17, n. 1, p.45-59, abril 2015. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/4843> >. Acesso em: 18 dez. 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 2000: agregado de setores censitários - PA**. Rio de Janeiro, [2000a]. Disponível em: <http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?u=ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2000/Dados_do_Universo/Agregado_por_Setores_Censitarios/Agregado_de_setores_2000_PA.zip>. Acesso em: 12 jul. 2013.

_____. **Censo demográfico 2000: amostra - famílias e domicílios**. Rio de Janeiro, [2000b]. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/cd/cd2000fd.asp?o=29&i=P> >. Acesso em: 13 nov. 2015.

_____. **Censo demográfico 2000: malha digital de setores censitários, setores urbanos, Altamira - PA**. Rio de Janeiro, [2000c]. Disponível em: <http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?u=geofp.ibge.gov.br/malhas_digitais/censo_2000/setor_urbano/pa/1500602/1500602.zip>. Acesso em: 12 jul. 2013.

_____. **Regiões de influência das cidades - 2007**. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=264110>. Acesso em: 22 ago. 2011.

_____. **Censo demográfico 2010: agregados por setores censitários - PA**. Rio de Janeiro, [2010a]. Disponível em: <http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?u=ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/Resultados_do_Universo/Agregados_por_Setores_Censitarios/PA_20150527.zip>. Acesso em: 12 jul. 2013.

_____. **Censo demográfico 2010: Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos - PA**. Rio de Janeiro, [2010b]. Disponível em: <http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?u=ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/Cadastro_Nacional_de_Enderecos_Fins_Estatisticos/PA/15006020500.zip>. Acesso em: 12 jul. 2013.

_____. **Censo demográfico 2010: resultados da amostra - famílias e domicílios**. Rio de Janeiro, [2010c]. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/cd/cd2010FD.asp?o=15&i=P>>. Acesso em: 13 nov. 2015.

_____. **Censo demográfico 2010: malha digital de setores censitários - PA**. Rio de Janeiro, [2010d]. Disponível em: <http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?u=geofp.ibge.gov.br/malhas_digitais/censo_2010/setores_censitarios/pa/pa_setores_censitarios.zip>. Acesso em: 12 jul. 2013.

_____. **Censo demográfico: séries temporais**. Rio de Janeiro, [2015]. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/cd/cd2010Serie.asp?o=2&i=P>>. Acesso em: 15 jun. 2013.

KOWARICK, L. **Espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LOBO, M. A. A. Método para compatibilizar setores censitários urbanos de 1991 e 2000 aplicado ao estudo da dinâmica populacional da região metropolitana de Belém (PA). **Urbe**. Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, v. 1, n. 1, p. 71-84, jan./jun. 2009. Disponível em: <<http://www2.pucpr.br/reol/index.php/urbe?dd99=pdf&dd1=2649>>. Acesso em: 26 dez. 2012.

MONTE-MÓR, R. L. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, Milton et. al. (Orgs.). **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994, p. 169-181.

NASA LANDSAT PROGRAM. **Landsat TM L5TM22606220030822**. 2003. Disponível em: <http://www.dgi.inpe.br/CDSR/manage.php?INDICE=L5TM22606220030822&DONTSHOW=0&satellite_verifica=Landsat>. Acesso em: 16 jun. 2012.

_____. **Landsat TM L5TM22606220110727**. 2011. Disponível em: <http://www.dgi.inpe.br/CDSR/manage.php?INDICE=L5TM22606220110727&DONTSHOW=0&satellite_verifica=Landsat>. Acesso em: 16 jun. 2012.

OBRA nem começou, mas já atrai migrantes e investimento para Altamira. **G1**, Rio de Janeiro, 06 abr. 2010. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL1547975-9356,00-

OBRA+NEM+COMECOU+MAS+JA+ATRAI+MIGRANTES+E+INVESTIMENTO+PARA+ALTAMIRA.html>. Acesso em 18 jan. 2016.

OJIMA, Ricardo. Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? O conceito de *urban sprawl* e os desafios para o planejamento regional e ambiental. **GEOgraphia**. Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, Niterói, v. 10, n. 19, p. 46-59. 2008. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/issue/view/ISSN%201517-7793>>. Acesso em 28 dez. 2012.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RIBEIRO, L. C. Q.; LAGO, L. C. Reestruturação nas grandes cidades brasileiras: o modelo centro/periferia em questão. **Observatório das Metrôpoles**, Rio de Janeiro, p. 10-15, 1994. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrosoles.ufrj.br/download/reestruturacao_cidades.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2012.

SILVA, M. L.; TOURINHO, H. L. Z. O Banco Nacional de Habitação e o Programa Minha Casa Minha Vida: duas políticas habitacionais e uma mesma lógica locacional. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 17, n. 34, p. 401-417, nov. 2015. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962015000200401&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 30 dez. 2015.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas**. Boletín del Instituto de Geografía-UNAM, México, n. 54, 2004, p. 114-139. Disponível em:

<<http://www.revistas.unam.mx/index.php/rig/article/download/30185/28046>>. Acesso em: 15 dez. 2012.

TOURINHO, H. L. Z. **Estrutura urbana de cidades médias amazônicas**: análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011. Disponível em: <http://repositorio.ufpe.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/3154/arquivo6652_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 12 jun. 2015.

TOURINHO, H. L. Z.; CORRÊA, A. J. L. A cidade do rio e a rodovia: transformações e permanências na estrutura intra-urbana de Altamira-PA. In: ENANPUR - ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 13, 2009, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: ANPUR, 2009.

_____. Cidades intermediárias na Amazônia: uma breve caracterização. In: TOBIAS, M. S. G.; LIMA, A. C. M. (Orgs.). **Urbanização & meio ambiente**. Belém: UNAMA, 2012. p. 119-140. Disponível em: <<http://www.unama.br/editoraunama/attachments/article/142/LIVRO%20URBANIZACAO%20E%20MEIO%20AMBIENTE%202013%20baixa%20resolucao.pdf>>. Acesso em: 20 dez. 2012.

TRINDADE JR, Saint-Clair. **A cidade dispersa**: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana. 1998. 395 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

YUJNOVSKY, Oscar. **La estructura interna de la ciudad**. El caso latinoamericano. Buenos Aires: SIAP, 1971.

Data de submissão: 20.01.2016

Data de aceite: 26.01.2017

License information: This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.