

FAMÍLIA E GERAÇÕES DE CIDADES DA REGIÃO DO SALGADO PARAENSE*

KARINA PIMENTEL DOS SANTOS

Universidade do Vale do Paraíba

kasantos1105@gmail.com

CILENE GOMES

Universidade do Vale do Paraíba

cilenegomes2011@gmail.com

SANDRA MARIA FONSECA DA COSTA

Universidade do Vale do Paraíba

sandracostaunivap@gmail.com

RESUMO

Durante o período do Brasil Colônia, o número de vilas e cidades evoluiu, de forma gradual. Estas localidades, muitas vezes, se tornavam distritos de um município, ou originavam outros municípios. Considerando a raiz dessas localidades, estabelece-se uma relação quase geracional, ou seja, de vínculo familiar ou histórico entre os lugares. Neste sentido, este artigo tem como objetivo discutir os vínculos entre os lugares e sua influência na formação de novos lugares, em uma conexão quase parental. A abordagem centra-se na formação da Região do Salgado Paraense, localizada no litoral Atlântico do estado do Pará. Esta análise teve como base uma das discussões de Milton Santos, Murillo Marx, Roberto Lobato Corrêa, entre outros autores, utilizando-se, também, dados disponibilizados por Manoel Baena em 1885, no Atlas Geográfico Escolar do Estado do Pará, na Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas e nos Censos Demográficos de 2000 e 2010. Com o passar dos anos, o processo de desmembramentos territoriais e criação de novos municípios evidenciou, no Salgado Paraense, os vínculos geracionais entre os lugares, relações e interdependências que podemos chamar de parentais. Essa foi a variável significativa para a compreensão inicial das gerações urbanas, configuradas em famílias de cidades.

PALAVRAS CHAVE: Famílias e gerações de cidades; Salgado paraense; Pequenas cidades

*A pesquisa que resultou neste artigo tem financiamento da Fapesp - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo e do CNPQ - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.



Esta revista está licenciada sob a Creative Commons Attribution 4.0 License.

FAMILY AND GENERATIONS OF CITIES IN THE SALGADO PARAENSE REGION

ABSTRACT

During the Colonial period in Brazil, the number of towns and cities gradually increased. These localities often became districts of a municipality or gave rise to other municipalities. Considering the origins of these places, an almost generational relationship is established, that is, a familial or historical connection between them. In this sense, this article aims to discuss the connections between places and their influence on the formation of new places, in an almost parental relationship. The focus is on the formation of the Salgado Paraense region, located on the Atlantic coast of the state of Pará. This analysis is based on discussions by Milton Santos, Murillo Marx, Roberto Lobato Corrêa, among other authors, as well as data available from Manoel Baena in 1885, the Atlas Geográfico Escolar do Estado do Pará, the Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas, and the Censuses from 2000 and 2010. Over the years, the process of territorial divisions and the creation of new municipalities in Salgado Paraense has highlighted the generational ties between places, relationships, and interdependencies that can be described as parental. This was the significant variable for the initial understanding of urban generations, configured as families of cities.

KEYWORDS: Family and generations of cities; Salgado paraense; Small towns.

FAMILIA Y GENERACIONES DE CIUDADES EN LA REGIÓN DEL SALGADO PARAENSE

RESUMEN

Durante el período colonial en Brasil, el número de pueblos y ciudades aumentó gradualmente. Estas localidades a menudo se convertían en distritos de un municipio o daban origen a otros municipios. Considerando los orígenes de estos lugares, se establece una relación casi generacional, es decir, una conexión familiar o histórica entre ellos. En este sentido, este artículo tiene como objetivo discutir las conexiones entre los lugares y su influencia en la formación de nuevos lugares, en una relación casi parental. El enfoque se centra en la formación de la región de Salgado Paraense, ubicada en la costa atlántica del estado de Pará. Este análisis se basa en discusiones de Milton Santos, Murillo Marx, Roberto Lobato Corrêa, entre otros autores, así como en datos disponibilizados por Manoel Baena en 1885, el Atlas Geográfico Escolar do Estado do Pará, la Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas y los Censos de 2000 y 2010. Con el paso de los años, el proceso de divisiones territoriales y la creación de nuevos municipios en Salgado Paraense ha destacado los vínculos generacionales entre los lugares, las relaciones y las interdependencias que pueden describirse como parentales. Esta fue la variable significativa para la comprensión inicial de las generaciones urbanas, configuradas como familias de ciudades.

PALABRAS CLAVE: Generaciones y familias de ciudades; Salgado paraense. Pequeñas ciudades.

1 | INTRODUÇÃO

1.1 | Apresentação da temática

O processo de constituição de cidades e municípios no Brasil passou por diferentes fases. De acordo com Paula *et al.* (2021, p. 8), ao longo deste processo é possível caracterizar três períodos distintos: o primeiro, se estendeu até 1828, quando foi publicada a Lei de 1º de outubro de 1828, por meio da qual surge o vocábulo “município” no Brasil, com sentido próximo da concepção atual; o segundo, de 1828 a 1889, durante o qual existiam três modelos de organização territorial: administrativo, eclesiástico e jurídico; o terceiro, após 1889, com a instauração da república, veio o fim da perspectiva eclesiástica na organização do território nacional. Na linha administrativa, eram criadas vilas, cidades, municípios, distritos, mas não em uma estrutura linear, pois muitas vezes essas estruturas não se sobreponham (Paula *et al.*, 2021, p. 9).

Quando os portugueses chegaram ao Brasil, uma das formas de estabelecer a posse sobre o novo território foi a criação de vilas. A necessidade de afirmar a soberania da coroa portuguesa na colônia levou a um amplo esforço de reterritorialização com base no instrumento político administrativo de “elevação de villa”. Ainda nos anos finais do reinado de Dom João VI, no contexto das negociações preliminares ao tratado de Madrid, a necessidade de legitimar a posse de regiões fronteiriças e defender territórios impulsionou ações no campo da urbanização (Derntl, 2010, p. 34).

Santana (2016, p. 27-28) afirma que a construção dos núcleos urbanos no Brasil não foi a preocupação inicial, dado o caráter exploratório do projeto de colonização, mas se tornou necessária. O processo resultou na elaboração de diversificados planos e estratégias de urbanização que atendessem às exigências específicas de cada localidade (Santana, 2016, p. 28). Um exemplo é a formação de freguesias, a partir da construção de capelas para o exercício religioso, e que, com tempo, poderiam ser elevadas à situação de vilas (Marx, 1991).

Para a Coroa Portuguesa, as vilas e as cidades cumpriam funções diferenciadas. De acordo com Bandecchi (1972), como o Brasil pertencia à Ordem de Cristo, da qual o Rei era Grão-Mestre, salvo algumas exceções, apenas vilas foram criadas nos tempos coloniais, considerando que as cidades deveriam se assentar em terras alodiais, ou seja, livres e que podiam ser vendidas sem constrangimentos legais. A questão era mais de ordem eclesiástica, pois “o Vaticano não consentia que bispados fossem instalados em Vilas, por serem os bispos nobres de primeira grandeza e príncipes titulares, e sim em Cidades” (Bandecchi, 1972, p. 514). Assim, sempre que se criou bispados, as vilas foram elevadas à categoria de cidade, “mas no sentido político-administrativo pouco ou nenhum significado tinha” (*Idem*).

Ribeiro (2011) destaca que a obrigação de prover as vilas com terrenos próprios era da província. Assim, estas terras, utilizadas para custear as câmaras municipais, eram de propriedade das Câmaras das vilas, às quais tinham sido concedidas.

A concessão
de uma gleba

considerável, de uma s e s m a r i a

para a entidade que surgia [no caso, o município], gleba que, à diferença das sesmarias, entretanto, seria para eventual rendimento da municipalidade e gozo comum, afeita a outras exigências. Daí, por ser de uso coletivo, o nome logradouro público que frequentemente se dava ao *rossio* (Marx, 1991, p. 70).

Assim, durante o período do Brasil Colônia, “o número de vilas e cidades, e seus termos, evoluiu de forma gradual” (Nunes, 2019, p. 9). Como nos

explica Marx (1991, p. 82), “vão aumentar as questões relativas à convivência do chão público com o concedido, aos próprios critérios de concessão, a abusos de toda ordem, originando conflitos entre o poder público e os concessionários, assim como destes entre si”.

Em termos judiciários, naquele período, o território dividia-se em comarcas, julgados e termos (Paula *et al.*, 2021, p.13). As comarcas englobavam, até 1828, vilas, cidades e arraiais (*Idem*), e estavam sob o poder legal de juízes de direito (Paula, Almeida, 2016). Chaves (2013) acrescenta que cabia às comarcas o encargo jurídico de zelar pela gestão dos recursos financeiros e pela administração executada nas câmaras, localizadas em cidades ou vilas que exerciam papel de destaque. Paula *et al.* (2021, p.13) explicam que “julgados foram criados em alguns arraiais com autonomia jurídica”, submetidos a uma vila próxima, dada a extensão territorial desta vila. Os autores explicitam que o termo designava a “extensão

territorial” subjugada às decisões da câmara (*Idem*), que foi sucedido pelo município.

O município, como unidade administrativa, começou a ser citado, na legislação brasileira, na Constituição do Brasil Império, de 1824 (Brasil, 1824). Neste documento, no Capítulo II, menciona-se, nos artigos 167 a 169, que as câmaras seriam parte importante das vilas e cidades, responsáveis pelo governo desses lugares, compostas por vereadores e responsáveis pelos códigos de postura. Apenas em 1828, por meio da Lei Geral de 1º de outubro, “foi introduzido e reforçado o conceito de Município. Definiu-se que as cidades ou vilas seriam as sedes dos municípios” (Paula *et al.*, 2021, p. 14).

Apesar dos limites do termo serem considerados os limites do município, ainda não havia sido instituída a sua função na lógica do Estado. Por esta ausência de regulação, as localidades eram fundidas e separadas, ao bel prazer dos interesses locais ou mesmo em função de vínculos históricos existentes entre as localidades.

Instalado o Regime Republicano, quando o País deixou de ser denominado Império do Brasil (organizado em províncias e estados), para se chamar República dos Estados Unidos do Brasil, o território foi organizado em estados e municípios. De acordo com a Constituição Brasileira, de 1891, artigo 68: “Os estados organizar-se-ão de forma que fique assegurada a autonomia dos Municípios em tudo quanto respeite ao seu peculiar interesse” (Brasil, 1891).

Foi a objetividade do artigo 68 da Constituição Republicana de 1891, que procurou restituir a autonomia local, quando estatuiu que os Estados deviam se organizar de forma que ficasse assegurado aos Municípios a autonomia em tudo que fôsse de seu peculiar interesse (Bandecchi, 1972, p. 497).

Não havia normativas em relação à criação e dissolução dos municípios (Cigolini, 2015), entretanto, percebe-se que a sua definição, como limite físico, atendia aos interesses das elites locais e à histórica conexão existente entre as localidades. Estas localidades (vilas e cidades), muitas vezes, se tornavam distritos de um município, ou originavam outros municípios e se tornavam suas sedes administrativas. Estes lugares ora estavam agregados sob um mesmo município ou se separavam em diferentes municípios. Esta relação, considerando a raiz destas localidades, estabelece uma relação quase geracional, ou seja, de vínculo familiar, ou histórico, entre os lugares. Santos (1986) apresentou este vínculo quando ministrou a disciplina “Introdução ao Estudo da Urbanização no Terceiro Mundo – FFLG638”, no Departamento de Geografia, da Universidade de São Paulo. No contexto da disciplina, Santos (1986) explicava que o desenvolvimento de uma rede de cidades, em dado contexto da formação socioespacial de um país, pode ser retratado a partir da noção de gerações e famílias de cidades: na compreensão de fatores relacionados à fundação e urbanização, que dão origem a configurações de cidades; além de relações de interdependência (entre elas) e que, em constante

transformação, perduram em determinado período de tempo com características definidas.

Considerando tais aspectos da história territorial, este artigo tem como objetivo discutir os vínculos entre os lugares e sua influência na formação de novos lugares, em uma relação quase “parental”, estabelecendo o que Milton Santos (1986) denominou de famílias e gerações de cidades. A análise foi realizada a partir da formação da Região do Salgado Paraense, localizada no litoral Atlântico do estado do Pará. Esta região foi selecionada em função da experiência de pesquisa das autoras em relação à área e, também, por serem exemplos deste processo apresentado pelo Professor Milton Santos e que precisava ser mais discutido. Metodologicamente, para identificar gerações e famílias de cidades, foi preciso estabelecer uma periodização da formação socioespacial do Brasil, o contexto geral de nossa análise e, particularmente, da Amazônia e região do Salgado (PA), uma região de cidades de maré (Santos, 2022).

1.2 | Área de estudo

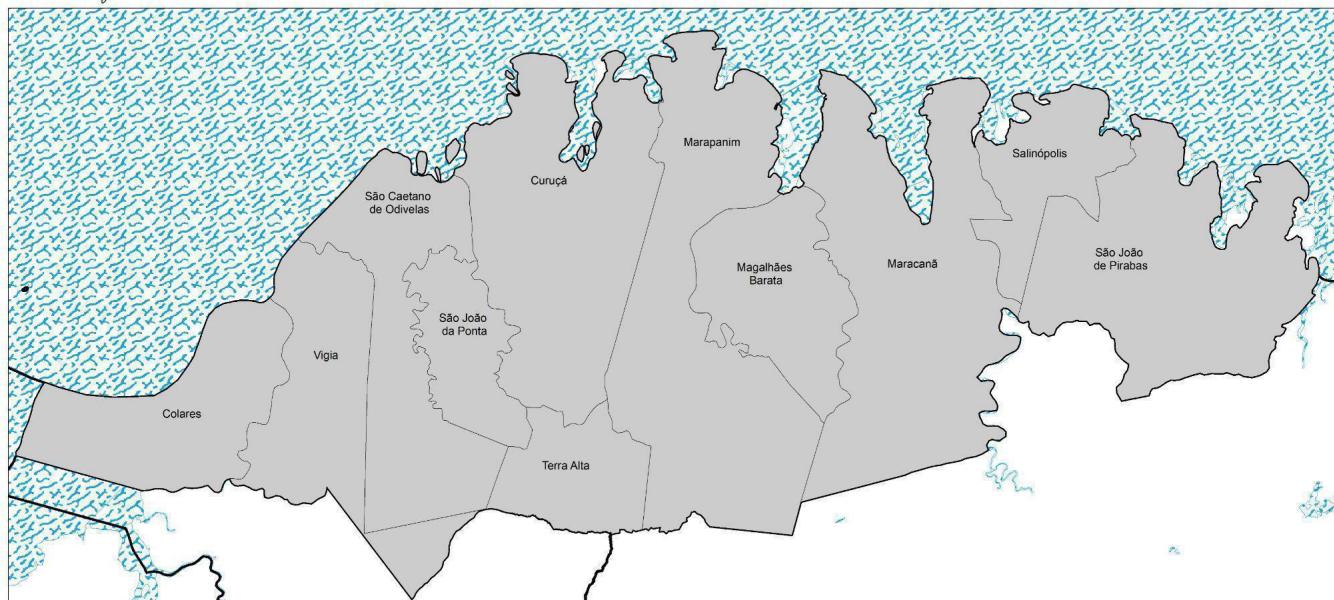
A microrregião do Salgado Paraense faz parte do território da costa do estado do Pará (Figura 1), conhecida também como Amazônia Atlântica (Brito, 2004). A mesma está inserida na mesorregião do Nordeste Paraense e apresenta uma dinâmica costeira, de íntima relação com o mar, baseada, principalmente, nas atividades de pesca artesanal, coleta de mariscos e turismo.

Atualmente, a região do Salgado é composta por onze pequenas cidades, sendo elas: Santo Antônio do Tauá, Colares, Vigia, São João da Ponta, São Caetano de Odivelas,

Figura 1 – Localização do Salgado Paraense.



Microrregião do Salgado



Legenda:

- Microrregião do Salgado
- Limite das Microrregiões
- Corpos d'água

20 10 0 20 Km

Fonte: Elaborado a partir de dados do IBGE (2010).



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE (2010)

Curuçá, Terra Alta, Magalhães Barata, Maracanã, Salinópolis, São João de Pirabas. Os núcleos mais antigos são voltados para o mar, como Vigia, Curuçá, Marapanim, Maracanã e Salinópolis, em função do seu processo histórico de formação, os quais deram origem aos outros municípios que hoje compõem a região, a partir de um processo de desmembramentos.

Atualmente, a região do Salgado é composta por onze pequenas cidades, sendo elas: Santo Antônio do Tauá, Colares, Vigia, São João da Ponta, São Caetano de Odivelas, Curuçá, Terra Alta, Magalhães Barata, Maracanã, Salinópolis, São João de Pirabas. Os núcleos mais antigos são voltados para o mar, como Vigia, Curuçá, Marapanim, Maracanã e Salinópolis, em função do seu

processo histórico de formação, os quais deram origem aos outros municípios que hoje compõem a região, a partir de um processo de desmembramentos.

Dos onze municípios, 91% (10) possuem população menor que 50 mil habitantes. De acordo com o IBGE (2022), os municípios mais populosos são Vigia (50.832 habitantes), Salinópolis (44.772 habitantes) e Curuçá (41.262 habitantes), e os menores são Terra Alta (10.400 habitantes), Magalhães Barata (8.115 habitantes) e São João da Ponta (4.430 habitantes). A população do Salgado teve um crescimento de 14,10% entre os anos de 2000 e 2010, e de 6,24% entre os anos de 2010 e 2022. Entre os municípios, 5 (45,45%) possuem menos de 20 mil habitantes, e 6 (54,55%) entre

20 mil e 51 mil habitantes. Vigia e Salinópolis são as maiores cidades (sedes administrativas, com mais de 30 mil moradores urbanos).

Um dos principais destaques econômicos das cidades do Salgado é a atividade pesqueira, caracterizada, principalmente, pela pesca extrativa marinha, que foi beneficiada de diversas maneiras, por exemplo, pela fertilidade das águas da zona costeira associada à ação do rio Amazonas, pois ao desembocar arrasta resíduos orgânicos e micro-orgânicos que concorrem para a fertilidade das águas (Furtado, 1981). Atualmente, além da pesca, o turismo é uma atividade essencial para a organização do espaço dessas cidades.

O processo de formação destas cidades é muito correlacionado, ou seja, evidencia-se momentos em que pertenceram, territorialmente, aos limites de um mesmo município, ou da mesma comarca. Esta situação reforça o nosso argumento de que são cidades/municípios que tiveram uma mesma “raiz” de formação, originando o que neste artigo denominamos como uma família de cidades, situação esta que não necessariamente permanece na contemporaneidade.

2013), e no “Ensaio corográfico sobre a província do Pará” (Baena, 1885), publicações históricas que ajudaram a captar o processo de fragmentação do território estudado. Estas informações possibilitaram construir mapas sobre o surgimento dos municípios e a condição das cidades, ao longo do tempo. Informações disponíveis em Fapespa (2021a; 2021b; 2021c) e nos Censos (2000; 2010) e no IBGE Cidades também foram utilizadas para compreender a divisão do Salgado Paraense e as características populacionais, associadas à dinâmica do território.

1.3 | Métodos

Este artigo foi construído a partir de literatura que discute a importância do município na organização do espaço nacional, assim como das vilas e cidades, tendo como eixo norteador as discussões de Milton Santos (1986), Murillo Marx (1991), Roberto Lobato Corrêa (1987), entre outros autores.

Foram levantados dados disponíveis no Atlas Geográfico Escolar do Estado do Pará (Luz *et al.*,

2 | FAMÍLIAS E GERAÇÕES DE CIDADES: DISCUSSÃO A PARTIR DA PROPOSTA DE SANTOS (1986)

Santos (1986) explicou que a formação do espaço urbano de uma dada região em determinado período da história se dá de acordo com fatores que originam o que ele considerou “famílias de cidades”. Para o autor, em função de diferentes períodos históricos, as famílias de cidades apresentam fatores que determinam similaridades entre elas, mas que também constroem singularidades.

Estas cidades se definem, em seu caráter único, original ou diferencial, pela pluralidade dos grupos sociais e dos atores e sujeitos (da história) que habitam e constituem o ente federado municipal, todos partícipes (de um modo ou de outro) da promoção do desenvolvimento das condições reais de vida e do crescimento das cidades. Milton Santos (*idem*) também afirmou que esses fatores seriam: sua localização geográfica (no meio físico e contexto de inserção social); padrões de provisão – de oportunidades, renda, bens, serviços, informações; espaços de vida condizentes com a dignidade humana e a cidadania; padrões de acessibilidade. Tais condições socioespaciais também são variáveis que constituem a realidade de uma cidade a outra, embora possam ser igualmente similares em dado contexto geral ou particular da formação socioespacial.

Assim, considerando as influências socioculturais e os embates aí implícitos, bem como as determinações econômico-produtivas, desde a colonização, adota-se a periodização proposta por Milton Santos para analisar a história territorial do país. Portanto, reconhece-se nessas influências e determinações, “as heranças e, ao mesmo tempo, as intencionalidades e a busca de sentido pela sociedade” (Santos; Silveira, 2001, p. 11), em acordo aos diferentes momentos históricos, demarcadores de novos e sucessivos fatores de transformação do meio geográfico e, aqui em foco, o espaço urbano.

Com o objetivo de reaver fundamentos para vislumbrar tendências, Santos e Silveira (2001, p. 12) afirmam que:

O território já usado pela sociedade ganha usos atuais, que se superpõem e permitem ler as descontinuidades nas feições regionais. Certas regiões são, num dado momento histórico, mais utilizadas e, em outro, o são menos. Por isso, cada região não acolhe igualmente as modernizações nem seus atores dinâmicos, cristalizando usos antigos e aguardando novas rationalidades.

Nesse sentido, frente às diversidades regionais, e para melhor entendê-las no contexto histórico e geográfico da formação social brasileira, é necessário reconhecer as “variáveis-chave que, em cada pedaço do tempo, irão comandar o sistema de variáveis, esse sistema de eventos que denominamos período” (Santos; Silveira, 2001, p. 23). Em razão dessa busca de reconhecimento, o geógrafo propõe que a história do território brasileiro subentende um transcurso de tempo que, das origens até o presente, conduz a transformação socioespacial do meio natural ao meio técnico-científico-informacional, a partir de estágios e mudanças de sistemas técnicos, “entendidos como objetos e também como formas de fazer e de regular” (Santos; Silveira, 2001, p. 11).

A análise deve objetivar o todo social em movimento no espaço tempo que lhe é devido, o que supõe interação entre variáveis sociais, “interação (que) se faz segundo um controle que assegura uma reprodução ordenada das características gerais, isto é, segundo uma organização” (Santos; Silveira, 2001, p. 24). A entrada de um novo período se daria pela evolução de um ou mais fatores que desmantelam este comando ou organização, vigente em dado período (de análise).

Na periodização adoptada em Santos e Silveira (2001), o território assume a primazia como “a fala privilegiada da nação”, de forma que, na busca de apresentar a sucessão dos meios geográficos no Brasil, os autores propõem três grandes momentos nos quais podem ser identificados os meios “naturais”, os meios técnicos e o meio técnico-científico-informacional. No primeiro período dos meios naturais (também denominado de período pré-técnico), que se estende desde o início da história do país, sobretudo durante o século XVI, quando teríamos a unidade dada pela natureza, pelos “tempos lentos da natureza comandando as ações humanas de diversos grupos indígenas e pela instalação dos europeus, empenhados todos, cada qual a seu modo, em amansar esses ritmos” naturais (Santos; Silveira, 2001, p. 27). Os grupos sociais buscavam se adaptar aos sistemas da natureza.

Um segundo período é o dos meios técnicos — atenuantes dos imperativos da natureza —, edificados por meio de dois sistemas de técnicas que se sucedem, o das técnicas pré-máquinas (desde o século XVII, aproximadamente) e das técnicas da máquina (de início apenas na produção), definindo o Brasil, respectivamente, como “um arquipélago da mecanização incompleta”, e após a incorporação das máquinas ao território (ferrovias, portos, telégrafo), a partir da segunda metade do século XIX, um meio técnico da circulação mecanizada e dos primórdios da industrialização, da urbanização interior e da formação da Região Concentrada. Este período incluiria ainda a integração do território nacional, no pós-segunda guerra, graças à construção das estradas de rodagem, e também de novas ferrovias, a uma nova industrialização e integração de mercado, e a uma hegemonia do estado paulista (Santos; Silveira, 2001, p. 27-28).

No que se refere ao terceiro período, temos a construção e difusão do meio técnico-científico-informacional, com uma fase inicial caracterizando o Brasil dos anos de 1970, quando o meio técnico-científico realmente se difunde, e em etapa seguinte, com a globalização, quando a informação e as finanças tendem a configurar uma nova geografia, e quando as diferenças regionais se agravam e o aumento da importância da Região Concentrada se dá em paralelo à ocupação de áreas periféricas com produções modernas (Santos; Silveira, 2001, p. 28), como é o caso da Amazônia.

Em recorrência a essa ordem do tempo histórico, em busca de também contribuir para uma geografia urbana retrospectiva, como propunha Azevedo (1992), pode-se então indagar, para além da repartição geográfica dos aglomerados urbanos em território brasileiro, em que consiste a urbanização nestes três grandes períodos, identificando os fatores determinantes de gerações e famílias de cidades no país e, na Amazônia, particularizados à região de cidades do Salgado, no estado do Pará. Nesse decurso do tempo, e com essa identificação de fatores das gerações urbanas, busca-se compreender diferenças de fisionomia

e organização interna que distinguem as famílias de cidades, com o intuito de reunir elementos contributivos para um esboço tipológico definido pelos níveis de complexidade da atividade local e territorial das cidades.

3. FAMÍLIAS E GERAÇÕES DE CIDADES NA AMAZÔNIA: PRIMEIRAS OBSERVAÇÕES

Pode-se retratar a questão histórica da formação e “gestação” territorial durante os primeiros séculos, tomando como ponto de partida uma rápida compreensão acerca da política urbanizadora de Portugal e suas bases representativas, como explicado em Reis (1968, p. 66-77). Simultaneamente, tal fato insere-se na releitura do processo de transformação das determinações institucionais e/ou normativas e dos instrumentos fundiários que incidiam nos fatores geradores da formação dos núcleos urbanos, até 1850, quando a Lei de Terras institui a apropriação das terras (agora tornadas mercadorias), pela relação de compra e venda (Marx, 1991).

Neste marco de ordenações e regulamentações do estado colonialista, teve início o processo de controle da organização do espaço urbano brasileiro, como parte importante das políticas de exploração econômica e ocupação territorial da colônia. Nesse sentido, iniciativas do poder régio ou delegado, com suas políticas, normativas e instrumentos de colonização e organização territorial são aqui entendidos em seu estatuto de fatores primordiais da geração de cidades coloniais, ainda que projetos territoriais concorrentes, a exemplo do caso dos jesuítas, devessem ser igualmente tomados, ao seu modo, a título de fatores geradores de diversos núcleos urbanos coloniais. Um exemplo foi a instalação da fazenda Bom Intento, fundada pelos Jesuítas em fins do século XVIII, que originou a cidade de Marapanim, da região do Salgado Paraense.

A instituição do regime das Capitanias Hereditárias visava não apenas a divisão administrativa e territorial para a ocupação das novas terras, mas também para sua urbanização, “como a solução mais eficaz de colonização e domínio” (Reis, 1968, p. 66). O poder de fundar vilas e cidades e empreender as tarefas da urbanização (cabíveis aos donatários e aos governadores gerais) constituíram um meio para o controle da dispersão das populações. Arquitetos e engenheiros militares eram enviados da metrópole para assistir aos governadores e demais autoridades coloniais no que se refere ao cumprimento de desígnios reais em obras de maior importância, respondendo pelo desenvolvimento das técnicas de construção arquitetônica e urbanística e o controle da organização espacial (Reis, 1968, p. 68-70).

Esse poder de controle combina seus efeitos em pontos referenciais, a exemplo das primeiras vilas fundadas – São Vicente, Olinda, Porto Seguro – a sede do Governo Geral em Salvador e, ainda, as regiões da produção agrícola, no Recôncavo Baiano, em Pernambuco e na proximidade de Santos (Gomes, 2022, p. 12).

Dessa forma, no século XVII importava reaver o povoamento direcionado ao nordeste, com alguma integração com o centro-sul do país e, ainda, a ocupação militar na embocadura do rio Amazonas e a afluência do percurso fluvial a novos aposseamentos do território, com a fundação de São Luís (1615), Belém (1616),

Macapá (1636) e Manaus (1665), e em outras paragens da região norte. Neste aspecto, é preciso distinguir as vilas de cidades (com função de centro regional), tal como explica Reis:

até meados do século XVII, Portugal aplica no Brasil uma política urbanizadora que consistia em estimular, indiretamente, a formação de vilas nos territórios pertencentes aos donatários e a expensas desses, reservando-se as tarefas correspondentes à fundação, em seu território, de cidades com função de centros de controle regional. Deixando a organização espacial daquelas a critério dos donatários e seus representantes, orientados apenas pelas Ordenações, procurou, porém, exercer uma influência mais direta e [um] controle mais eficaz sobre as cidades reais, para cuja fundação e desenvolvimento procurou fornecer, quase sempre, pessoal e recursos (Reis, 1968, p. 73).

Depois, no contexto de uma política comercial e administrativa centralizadora, “tornou-se necessária a ampliação da ação urbanizadora da Metrópole e do Governo Geral” (Reis, 1968, p 73-74) quando, então, submeteram-se “ao controle mais direto da Coroa não apenas as povoações de menor importância, mas todas as aglomerações, em todos os níveis e regiões” (Reis, 1968, p. 73-74).

Ainda segundo Reis (1994, p. 9), “os procedimentos adotados pelo governo português nos últimos anos do século XVII e na primeira metade do século XVIII, para fundação de vilas e cidades no Brasil, foram consolidados no período Pombalino, de forma a constituir uma linha de suporte técnico para uma sólida política urbanizadora”, para o controle territorial.

Desde o século XVIII, à medida que os núcleos urbanos cresciam, conflitos fundiários, mais frequentes, também constituíam um marco para novas medidas legais do governo imperial, “como a Carta de Lei de 1º de outubro de 1828, verdadeira lei orgânica dos municípios brasileiros”, que determina a necessidade de “atenção das câmaras para com seu patrimônio”, no sentido de cuidar “da defesa do *rossio*, de seus limites e utilização, bem como zelar pelas vias e largos, sua regularidade e seu desimpedimento” (Marx, 1991, p. 84).

Até 1850, o antigo sistema de concessão de terras já havia sido suspenso, mas sem que outro o substituisse, legitimando a posse de fato como a única forma de obtenção de terras, o que agrava ainda mais o problema da concentração de terras na mão de poucos, terminando por desencadear a vigência da nova lei das terras. Junto à sua aplicação, irrompem, de modo premente e, sobretudo, no meio urbano, as exigências de outra precisão, medição e demarcação dos limites das terras (espaços públicos e privados, bairros, loteamentos, quadras e lotes, alinhamentos e nivelamentos das ruas), o que imprimiu, ao desenho urbano, a racionalidade dos novos tempos (Marx, 1991, p. 104-105), e de um Estado que se separa da Igreja e se moderniza, adequando-se aos ideais do mundo liberal, e da nascente sociedade industrial.

Nesse contexto, o processo de municipalização, na acepção trazida por Tavares (2011), de formação de municípios, tende a se dar não apenas pela necessidade de fundar vilas ou pelo enriquecimento das populações locais, mas

por um conjunto complexo de fatores. Na Amazônia se destacam: a localização isolada (Risério, 2013) e a expansão de atividades econômicas e do povoamento, a existência ou implantação de vias de circulação terrestre, as alianças políticas, e ainda, o processo de distribuição e estruturação fundiária¹.

Com essa identificação de processos e fatores básicos da formação territorial e da urbanização, assenta-se uma base para que, a seu tempo, em outros estudos, se possa reconhecer, de forma mais circunstanciada, diferenças de organização interna e fisionomia dos centros urbanos que ajudem a melhor distinguir famílias de cidades, com o intuito de reunir elementos para contribuir a um esboço tipológico definido pelos níveis de complexidade da atividade local e territorial das cidades.

Para essa incursão futura de distinção de famílias de cidades, deve-se destacar, primordialmente, a origem militar da fundação urbana colonial, que remete à classificação de Santos (2008, p. 83), ao se referir às “cidades de afirmação de posse e defesa”, cuja localização obedeceu a necessidades estratégicas. Incluem-se aqui, também, os povoados que, ao longo dos rios da Amazônia, ora estabeleciam o marco das expedições de caça aos indígenas, ora escalonavam o aprovisionamento em madeira para o transporte a vapor, assim como ocorreu nas proximidades do rio São Francisco. Pode-se também cogitar - em outra família de cidades coloniais – as cidades portuárias; e, ainda, deve-se mencionar a identificação a que chegou Pierre Deffontaines (1938), dos tipos principais de cidades do “Brasil arquipélago” – considerando o desarticulado ou fraco sistema de comunicação entre os primeiros centros urbanos – do século XVIII às primeiras décadas do século XX: cidades do ouro e cidades do diamante. Assim, não apenas aqui, é inúmera a geração de vilas e cidades a partir das estações do trem e também significativa a região nucleada por colônias europeias. A estrada de ferro Belém-Bragança, no estado do Pará, é um exemplo desse processo.

Desse outro lado extremo, a região Amazônica estenderia ainda mais a sua área de núcleos de povoamento e de cidades em função da extração vegetal, e então, da riqueza advinda com a borracha, como na região das ilhas, inclusive Marajó e no estado do Pará, em regiões de maior navegabilidade e acessibilidade terrestre.

Da ausência de elementos de uma urbanização concentrada até, aproximadamente, meados do século XX, chega-se aos novos fatores de gerações urbanas e famílias de cidades, que podem ser reconhecidos no modelo de desenvolvimento e formação territorial, com o protagonismo do Estado e base na industrialização, integração territorial e no adensamento urbano, incluindo novas ramificações da rede urbana ao redor das principais capitais do país.

Sob o influxo de um ideal de modernização da economia e da vida social e na ação de novos agentes hegemônicos, como o Estado e as empresas multinacionais, o curso de processos da história do país concerne ao comprometimento com o progresso técnico e científico do pós-guerra, aos nexos integradores e a complementariedades sociais e funcionais que terminam por engendrar, na

¹ Conforme explica Tavares (2011), é somente a partir da Constituição Federal de 1946 que a criação de municípios fica condicionada a certas exigências, sobretudo ligadas à possibilidade de progresso com recursos para manutenção de serviços públicos, em uma tendência clara de busca de fortalecimento da autonomia municipal, que se legitimou de fato com a Constituição Federal de 1988, mas configurando um trajeto que alterna restrições e surtos de municipalização.

contraparte ou defasagem de espaços não integrados, uma nova medida de “integração desarticulada” (Santos, 1980, p. 143) e as contradições de uma política social menos generosa, residual.

Vejamos o rebatimento dessa reorientação histórica no desenvolvimento e ocupação da Amazônia, e na sequência as particularidades da região do Salgado Paraense.

Conforme relatam Loureiro (1992) e Tavares (2011), a integração da Amazônia se potencializou, a partir de meados dos anos 1960, por razões econômico-produtivas, de criação e expansão de mercados, segurança nacional e colonização. O Estado promoveu um projeto de desenvolvimento para a região, por meio de planos nacionais de desenvolvimento; construção de rodovias e outras infraestruturas (energia e comunicação); incentivos fiscais a empresas agropecuárias e vantagens ao grande capital nacional e internacional; projetos de colonização, políticas de financiamento predadoras; exploração de potenciais hidroelétricos, minerários, madeireiros e pesqueiros, com a implantação de grandes empreendimentos na década de 1970, de caráter centralizador e ao modo de “enclaves”. Isto convergiu para uma ampla remodelação e desorganização da economia e vida social local e regional (Loureiro, 1992, p. 45-46), com migrações espontâneas e induzidas e intensa mobilidade populacional para o mercado de trabalho urbano; “inchaço” de centros urbanos consolidados e surgimento de povoados, vilas e cidades; deterioração das relações sociais e culturais, pobreza urbana e rural e comprometimentos ambientais, acompanhados de questões fundiárias, conflitos e movimentos de resistência; violência e ilegalidade com legitimação do Estado (Loureiro, 1992; Tavares, 2011).

Nesse contexto, tornam-se claros os fatores de criação de novos municípios, urbanização intensificada, crescimento de cidades pré-existentes, e então, de novas gerações urbanas e famílias de cidades. Dois padrões de organização espacial da Amazônia já são bem conhecidos: o padrão Rio-Várzea-Floresta, predominante até os anos de 1950, com uma organização às margens dos rios e exploração econômica da floresta, e o padrão Rodovia-Terra Firme-Subsolo, a partir da construção da rodovia Belém-Brasília, em 1955, com uma organização orientada pelas rodovias, ligada às atividades econômicas da terra firme, a partir da expansão da agricultura, pecuária e atividade minerária (Tavares, 2011).

Particularizam tais padrões as cidades ribeirinhas, cidades da floresta, cidades da maré, cidades das colonizações, cidades das rodovias, cidades-empresas e outras. Todas são configurações do mundo urbano organizado e em expansão que, se provêm de uma “fonte” comum, isto é, fatores similares de ordem natural, técnica, sociocultural ou político-econômica, não deixam de se diferenciar entre si, em razão de suas localizações e contextos regionais, estrutura social e produtiva e dinâmicas singulares de interdependência (globais, regionais ou locais).

4 | O SALGADO PARAENSE E O PROCESSO DE GERAÇÃO DE CIDADES

A partir da discussão apresentada, nesta seção, desenvolve-se a discussão sobre as famílias e gerações de cidades na região do Salgado paraense. Para isso, apresenta-se a história regional, à luz do surgimento destas cidades, e a forma como ocorreu o processo de fusão e separação das terras municipais.

4.1 | A origem das cidades e as fases de organização territorial

Na análise sobre cidades é importante não as desconectar do contexto político, em nível estadual e nacional. É necessário também reconhecer as “variáveis-chave” que comandaram, ou irão comandar, o processo de organização do território nos diferentes momentos, na ideia de que a história do território brasileiro se relaciona a um percurso temporal, das origens até o presente, começando pela transformação (socioespacial) do meio natural ao meio técnico-científico-informacional (Santos; Silveira, 2001). Com essa perspectiva, o processo de formação da costa litorânea do Pará vivenciou três momentos-chave de organização (Quadro 1), em que a microrregião do Salgado esteve inserida, sendo crucial para a reconfiguração dos seus municípios (Figura 2).

Quadro 1 – Períodos no processo de constituição do Pará.

Fase	Características	Estrutura espacial
Flúvio-marinha (Séculos XVI a XVIII)	Marcada por controle territorial: esferas de circulação dos produtos e da força de trabalho.	Devido ao controle territorial dos rios e da várzea, se formou uma estrutura urbana dendrítica.
Ferroviária (Século XIX à primeira metade do século XX)	Período de maior interesse da atividade extrativista da borracha que influenciou outras atividades (pesca, comércio e outros produtos extrativistas).	Construção da ferrovia Madeira-Mamoré e Modernização do Porto em Belém; modernização da cidade de Belém fortalecendo sua importância regional.
Rodoviária (Segunda metade do século XX)	A ideologia do período militar de ocupar “vazios demográficos”, conter conflitos no campo com a migração e o projeto de integração nacional por meio das rodovias (I PND).	Construção de grandes rodovias como Belém-Brasília e Transamazônica; ampliação das estradas de ferro com as rodovias; políticas de financiamento da SUDAM.

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

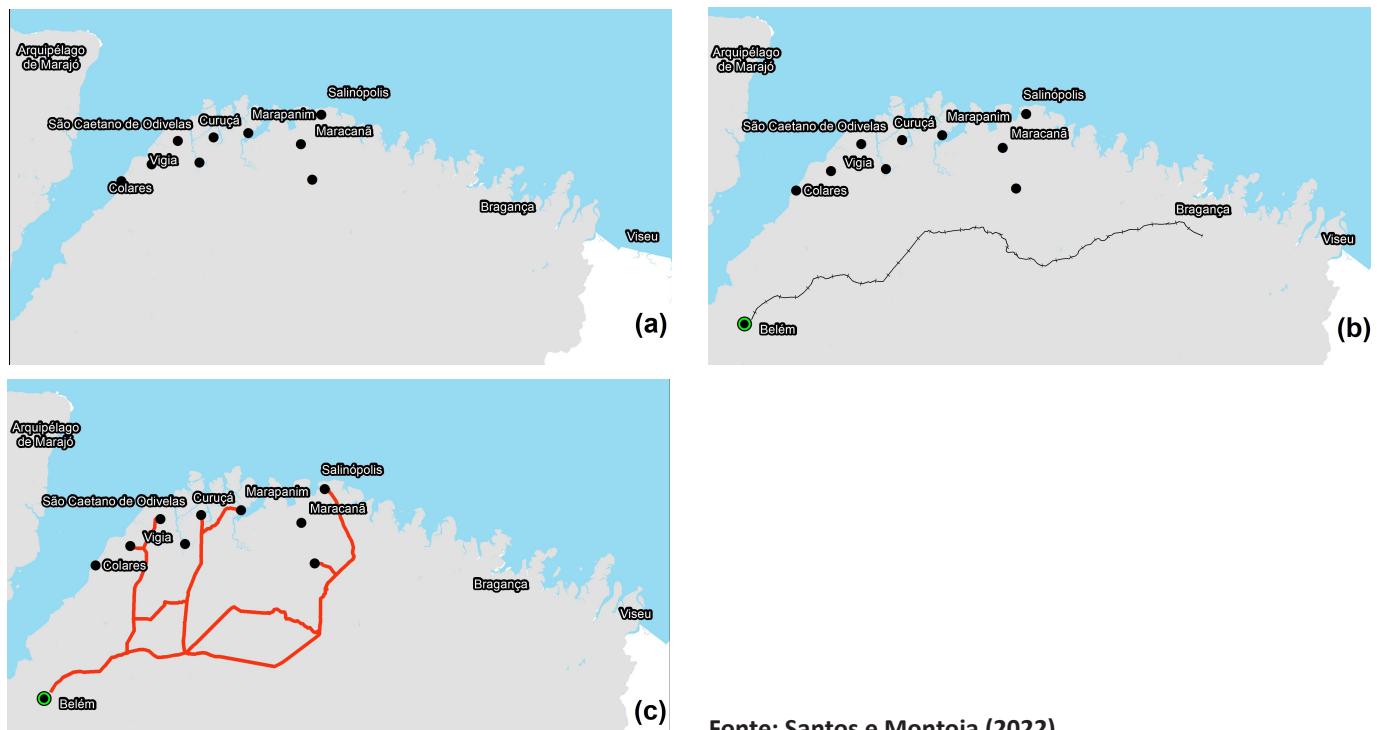
A origem do Salgado paraense remete ao processo de colonização, a fase flúvio-marinha, com predomínio das relações sociais ligadas diretamente ao ambiente natural, em que o surgimento de núcleos de povoamento acompanhou a hidrografia da região, formando-se um sistema urbano dendrítico, ou seja que se ramifica, como ramos de árvores, acompanhando a rede de drenagem (Quadro 1). A fase ferroviária (do final do século XIX à primeira metade do século XX), por outro lado, esteve ligada ao momento dos meios técnicos, das técnicas das máquinas, período em que a atividade extrativista da borracha influenciou outras atividades, como a pesca, o comércio e outros produtos extrativistas (Amaral Brito; Barbosa Silva; Silva Azevedo, 2020). A fase Rodoviária (segunda metade do século XX) também está relacionada ao período dos meios técnicos, proposto por Santos e Silveira (2001), considerando que esta estrutura é importante para a circulação mecanizada, facilitando o acesso da população oriunda da Região Metropolitana de Belém ao litoral.

A variável “infraestrutura técnica” envolve as estruturas espaciais que ligam essas famílias de cidades. No caso da microrregião do Salgado sobressai a transição das instalações espaciais que ao longo do tempo conectaram essas cidades entre si e com outros espaços. Na fase flúvio-marinha os destaques eram

a navegação e os portos; na fase ferroviária foi a Estrada de Ferro de Bragança e na fase rodoviária foram as rodovias que deram dinamismo para a região (ROCHA *et al.*, 2019).

Alguns núcleos das cidades de maré do Salgado já existiam antes da instalação da ferrovia ou da rodovia (Figura 2a). Entretanto, sem dúvida, essa infraestrutura técnica teve relação entre o surgimento de outras cidades e a implantação desses fixos que aumentaram as conexões entre a costa e a cidade de Belém, capital do estado (ou província) do Pará.

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



Fonte: Santos e Montoia (2022).

A função de entreposto comercial que a costa paraense exercia reforçou a dinâmica das vilas existentes, que também davam acesso ao interior do continente por meio dos rios que próximo delas desaguavam. A base econômica era voltada, principalmente, para a pesca, apresentavam um cotidiano intensamente ligado ao mar, e assim essa porção do litoral ganhou a denominação de região do Salgado (Égler, 1961).

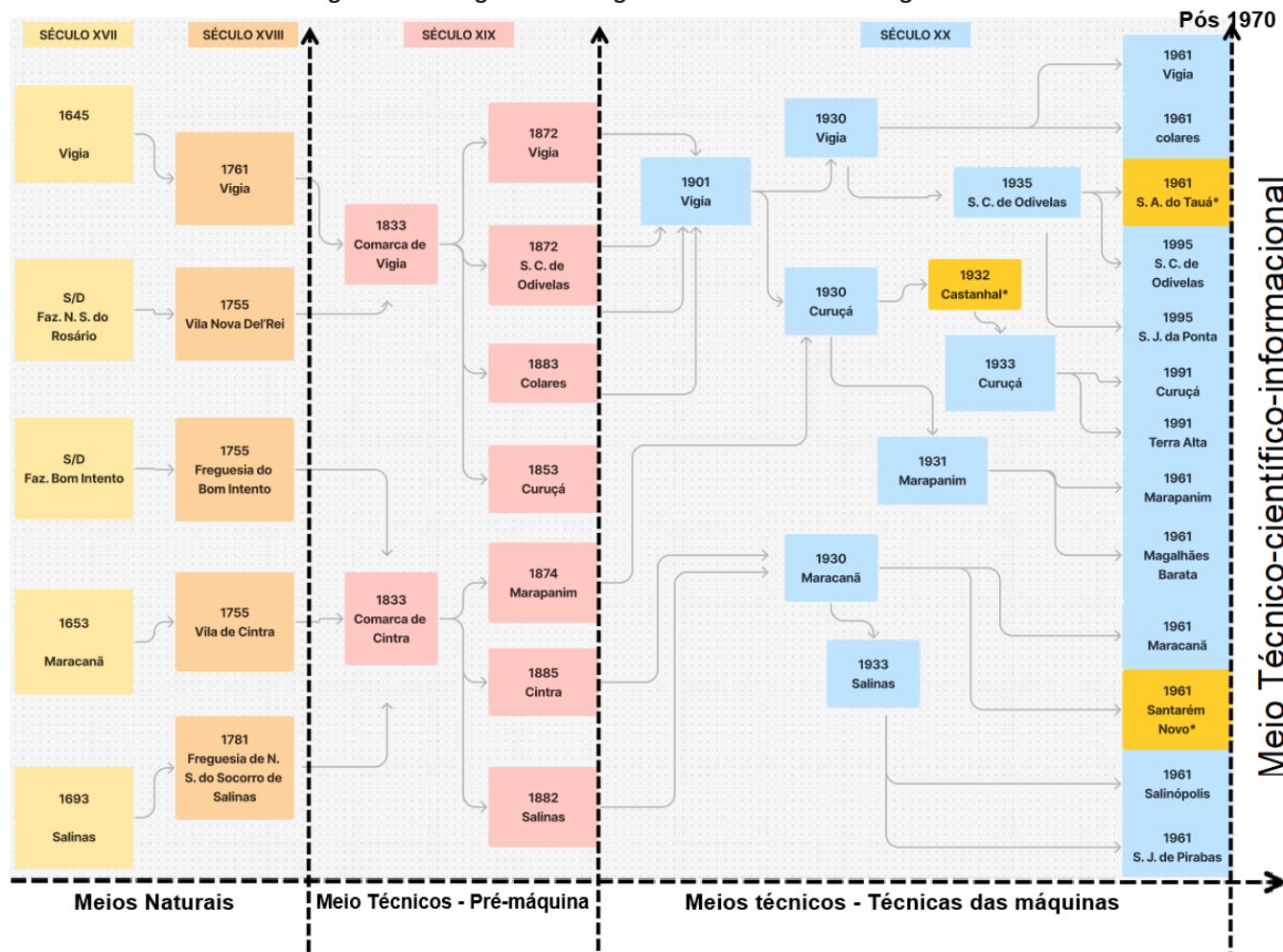
O caráter artesanal foi muito importante para o desenvolvimento da pesca no Pará, voltada tanto para a subsistência quanto para a comercialização. O Salgado, segundo Furtado (1981), ocupava o primeiro lugar na produção de pesca marítima, e foi por meio dessa atividade que o fluxo de comercialização do pescado se estabeleceu, fortalecendo as relações sociais e econômicas entre os centros produtores de peixe e a área metropolitana de Belém. Segundo a autora, além dos pesqueiros da costa da ilha do Marajó, a zona do Salgado tinha um grande manancial de peixe. 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 enviada para os seringais (Furtado, 1981).

A partir da reconstrução do processo de formação dos núcleos de povoamento, é possível perceber a relação entre cidades neste processo. As discussões de Santos (1986), sobre as conexões que se estabelecem entre cada

fator gerador da formação do espaço urbano de uma região e uma família de cidades, permitem compreender, de um lado, o que estas cidades possuem em comum, a exemplo dos fatores históricos (determinações político-institucionais e econômicos), culturais e geográficos da gênese territorial de uma região; e de outro lado, de determinações político-institucionais e econômicas particulares, sem levar à perda das singularidades do lugar, em razão de condições socioespaciais específicas das cidades e do contexto regional em que se inserem.

Neste aspecto, a região do Salgado teve sua origem no século XVII, a partir de cinco núcleos iniciais. Esses núcleos consistiam em fazendas de catequização, administradas por Jesuítas, localizadas às margens da Baía do Marajó e do oceano Atlântico, sendo eles: Vigia, Fazenda Nossa Senhora do Rosário², Fazenda Bom Intento³, Maracanã e Salinas⁴ (Pimentel dos Santos; Fonseca da Costa, 2024). Este processo está representado no fluxograma de surgimento das cidades, organizado entre os séculos XVII, XVIII, XIX e XX (Figura 3).

Figura 3 – Fluxograma do surgimento das cidades do Salgado.



Fonte: Adaptado de Pimentel dos Santos e Fonseca da Costa (2024).

*Cidades que não pertencem à microrregião do Salgado.

2 Atual cidade de Curuçá.

3 Atual cidade de Marapanim.

4 Atual cidade de Salinópolis.

O primeiro século em destaque, XVII, foi marcado pelos cinco núcleos de catequização mencionados. No século XVIII, na administração do Marquês de Pombal, conhecido como período pombalino, as ordens religiosas foram expulsas da região amazônica e as fazendas foram elevadas a Vilas. Ocorreram algumas mudanças de título: a Fazenda Nossa Senhora do Rosário ganhou o nome de Vila Nova Del' Rei, Maracanã foi denominada 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; Fapespa, 2021a; 2021b; 2021c). O século XIX foi marcado pela criação das comarcas de Vigia e Cintra, que em algumas décadas depois tiveram o desmembramento de territórios que a elas tinham sido anexados e o século XX seguiu com anexações e divisão dos limites municipais.

As mudanças políticas que ocorreram no País e nas províncias se refletiram no processo de ordenamento desses núcleos e surgimento de novos, a partir do desmembramento daqueles existentes, até chegar na organização atual. Os cinco núcleos originais foram essenciais para o domínio e a “catequização” dos indígenas e para a proteção do território. A partir do século XVIII, as missões passaram à condição de vilas com a denominação de cidades portuguesas (Tavares, 2011).

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 capitanias privadas à Coroa (Tavares, 2011, p. 110-111).

No ano de 1833, Vigia e Cintra foram elevadas à categoria de Comarca (Baena, 1885) e consequentemente os outros núcleos foram anexados em seus territórios. No final desse mesmo século ocorreu o desmembramento de alguns territórios e comunidades que se tornaram cidades, o último desmembramento dessa região ocorreu no final do século XX, em 1991, quando Terra Alta surge de uma parte do território de Curuçá.

Colares (1883) e São Caetano de Odivelas (1872) se desmembraram de Vigia. Mas também houve perda desse título e anexação entre núcleos, que antes eram autônomos, como o caso de Curuçá, que foi anexada a Vigia, e Bom Intento (Marapanim) e Salinas que foram anexadas à Cintra (Maracanã), todas em 1833.

Nesse período, Baena (1885) descreveu que existiam duas principais comarcas nesta região: Cintra e Vigia. A primeira era composta por quatro municípios: Cintra, Marapanim e Salinas, além das freguesias de São Miguel de Cintra (1757), N.S. da Victoria de Marapanim (1869), Santarém-Novo (1868) e Salinas (1781). Suas áreas próximas à costa eram propícias à plantação de algodão, mandioca, arroz etc., e as áreas mais ao interior eram boas para café, cacau, cana, milho e feijão. “Sua população se entrega quasi exclusivamente à pesca, a que se presta abundante” (Baena, 1885, p. 7), pela facilidade e abundância de rios e da maré; os principais gêneros comercializados com a capital eram farinha de mandioca e milho. Nesse período, não existia navegação a vapor que ligasse Cintra até a capital, sendo o trajeto feito por pequenas embarcações e canoas de pescadores.

A vila de Marapanim tinha “commercio próspero e já importante pela grande exportação de farinha, peixe salgado, milho, aves, frutas, etc” (Baena, 1885, p. 8). Possuía algumas fazendas de gado, pequenas indústrias de louça de barro, fábrica

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 fazia duas viagens mensais, a partir de Belém. 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 desde 1852, e auxiliava os navegantes com a estação de práticos que tinha na vila (Baena, 1885, p. 8). Possuía clima saudável, terreno fértil, bastante vento, extensas praias de areia branca, com vegetação frutífera. A população vivia da pesca e comunicava-se com a capital por meio de pequenos barcos e canoas, e de embarcações a serviço dos práticos, pois não tinha navegação a vapor. As outras duas vilas próximas que pertenciam à Cintra eram São João de Pirabas, que se destacava com a pesca, e Santarém Novo, que era conhecida pelo cultivo da mandioca e pela pesca (Baena, 1885).

A comarca de Vigia, naquela época, tinha um centro de comunicação a vapor entre a capital e o Maranhão. A pesca era o seu principal gênero de indústria e comércio, sendo que exportava muito peixe salgado, grude, ovos, laranja e cocos, banana etc., e eram notáveis o gosto e a habilidade dos seus habitantes para a construção de canoas (Baena, 1885).

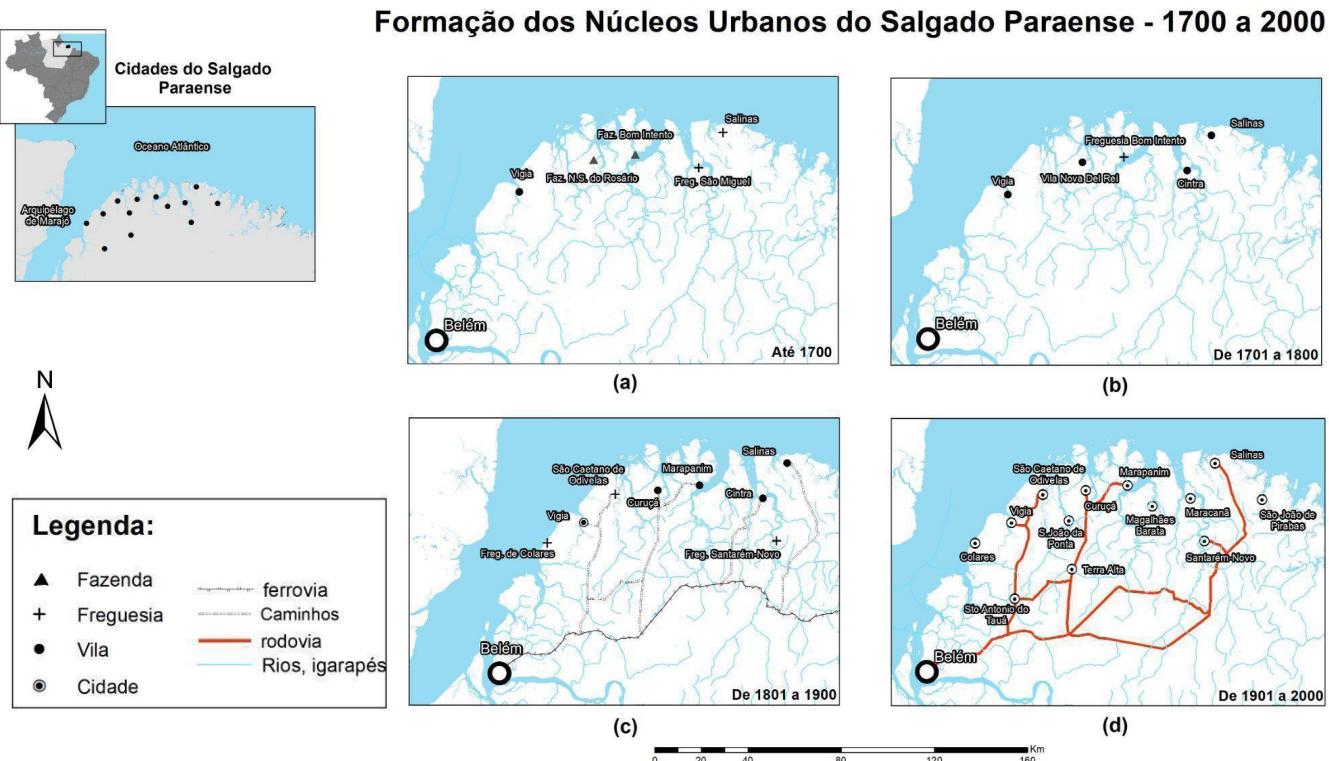
A vila de Colares possuía forte produção de mandioca para consumo e grande parte da população trabalhava com pesca e exportava peixe salgado e defumado, caranguejos e alguma fruta. A vila de São Caetano de Odivelas possuía uma cultura agrícola diversificada: mandioca, milho, feijão e arroz, em pequena escala. A mesma exportava para a capital farinha, peixe salgado, ostras, abacate, laranja, e ainda possuía um ponto de escala para as embarcações a vapor da costa do Salgado, subvencionada pela província (Baena, 1885).

A vila de Curuçá tinha excelente água potável e excelente pesca. Na agricultura destacava-se a produção de mandioca, milho, feijão, arroz, aves, porco, laranjas, abacate, melancia, ananás. A vila possuía um ponto de escala da lancha a vapor, que fazia a navegação pela costa duas vezes por mês (Baena, 1885).

Na primeira fase da organização territorial do Salgado, a flúvio-marinha, o cotidiano da região incorporava a dinâmica das marés, do oceano e dos rios, pois era o principal meio de deslocamento e uma fonte rentável para a atividade da pesca e coleta de mariscos. Ou seja, nos relatos de Baena (1885), a economia regional do pescado perpassava por todas as vilas, sendo que a economia das cidades se destacava por esta atividade, a pesca, e pela agricultura, que também tinha grande representatividade na produção e comercialização, ao menos para o consumo local.

Entre os séculos XVIII e XIX a ligação terrestre entre Belém e a vizinha província do Maranhão não ocorria de forma dinâmica, havia uma comunicação rudimentar com Bragança, na época 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).

Figura 4 – Surgimento das cidades e formação da proto-rede 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.



Fonte: Elaboração própria, a partir de Baena (1885).

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 sendo insuficiente 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.

Para solucionar tal problema foi iniciada 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 as necessidades de abastecimento e de acesso até a cidade de Belém, foi a Estrada de Ferro de Bragança (EFB), fator fundamental para reorganizar a rede urbana local, que não abandonou de vez o modelo dendrítico, mas elevou o destaque e dinamismo regional.

Rocha *et al* (2019) acentuam que Castanhal e Capanema passaram a exercer grande destaque na dinâmica regional, fugindo do padrão da rede dendrítica guiada pelo curso dos rios. Esse período trouxe uma nova dinâmica para as cidades da região do Salgado, conhecida como a fase ferroviária (Rocha *et al*, 2019). Pela distância até o trecho da estrada de ferro, foram criados rotas e caminhos desses centros litorâneos até às estações ferroviárias, facilitando o acesso até a capital. Após a construção da ferrovia, surgem algumas vilas e freguesias que facilitaram a conexão com o litoral (Figura 4c).

Rodrigues (2003), em sua obra dedicada às memórias de Salinas, detalha essa conexão do Salgado até a capital nesse período. O autor retrata que existiam três maneiras de sair de Salinas para chegar à Belém (e vice-versa): a primeira

seguia pela estrada de 70 km até Capanema, e de lá tomava-se o trem até a capital; a segunda era ir de barco até Icoaraci, antigamente conhecida como Pinheiro, e de lá pegar uma caminhonete até Belém; a terceira era mais complicada, mas foi usada até 1940, seguia até a Vila de Nazaré, pela estrada que ligava a Capanema, esperar uma embarcação até Maracanã, e de lá seguir até Igarapé-Açú por caminhonete, onde iria esperar o trem passar. A cidade de Capanema encontrava-se no entroncamento entre Salinas e a ferrovia (Figura 4c).

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

Outro exemplo dessa dinâmica é relatado na citação do periódico “Mensagem do Governador do Pará”, que demonstra a importância da 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 ferrovia, este ultimo tendo sido muito aumentado. Não ha negar que a estrada de ferro em construção, destinada a ligar a esta capital toda a região chamada do Salgado, onde tantas cidades e villas 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 sistema adoptado para remata-lo (Sodré, 1896, p. 51, digitação respeitando a grafia original).

Nesse 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 colonização, e apenas preparada no primeiro trecho de seu desenvolvimento, assume importância notável pelos seus pontos terminais e pela natureza do solo fértilíssimo que atravessa, convindo incontestavelmente dispô-la inteiramente em condições de 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, desde o processo de formação das suas vilas e cidades e, a partir da EFB, esses centros passaram a ter maior interação com outros centros, principalmente para comercialização da sua produção.

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

A partir da metade do século XX, 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, 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).

Neste sentido, a partir das décadas de 1950 e 1960, o governo brasileiro buscou implantar projetos de integração da Amazônia ao resto do país, reforçando a política rodoviária 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). Como mencionado, Santos e Silveira (2001) denominam este período como “meio técnico”, das técnicas das máquinas, considerando a rodovia como um elemento da circulação mecanizada.

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, a fase rodoviária (Rocha *et al*, 2019). A rede rodoviária estabelecida a partir dos anos 1960, foi circundada de investimentos que priorizaram a estrada em detrimento da circulação hidroviária (Amaral Brito; Barbosa Silva; Silva Azevedo, 2020), que ainda é usada por pescadores, no rio e no alto mar, e comunidades ribeirinhas.

Essas mudanças espaciais, que permitiram maior conexão entre a costa do Pará e a capital, trouxeram outro dinamismo para as pequenas cidades do Salgado, reforçando as dinâmicas urbanas em cada uma delas. A partir desse processo idêntico de formação, esses centros ganharam particularidades, o que está sendo apresentado na perspectiva de famílias e gerações de cidades, pois além de terem o processo de formação semelhantes, ainda hoje mantêm relações e conexões entre si. Na figura 4d observa-se esta dinâmica, a partir da construção das rodovias BR-316 e da PA-124.

As cidades do Salgado Paraense se conectam pela sua ascendência cultural a partir das comunidades tradicionais que partilham costumes do modo de vida com atividades artesanais, alimentação, grupos de carimbó etc. (Chagas Jr.; Rodrigues, 2013; Cordeiro, 2020), e também se conectam pelo fator locacional e econômico. A produção de pescado, os padrões de acessibilidade, por terra, que fez estes lugares se vincularem fortemente aos rios (até 1900), e a proximidade do

litoral deram a estas cidades similaridades e singularidades que as diferenciam de outras pequenas cidades, que gerou laços geracionais, como discorrido ao longo do texto.

4.2 | Variáveis-força e variáveis-suporte no Salgado Paraense

Variável-força e variável-suporte são expressões utilizadas por Milton Santos (1980) ao se referir à passagem do conceito para a análise e confrontação com a realidade empírica dos estudos de cidades. Por meio de um sistema de variáveis, agindo de forma concentrada, poderíamos compreender um período histórico e, nele, nosso objeto em processo de transformação.

No conjunto de variáveis ascendentes (Santos, 2000), isto é, aquelas que ascendem historicamente e revelam a produção de um novo período e um novo espaço, pode-se depreender de algumas obras do autor (Santos, 2013; 2014) que as variáveis-força são os vetores de modernização. Esses vetores, via de regra, são ainda, muitas vezes, de uso exclusivo dos atores hegemônicos, que os concebem e produzem, sendo elementos determinantes dos processos de transformação socioespacial, nas gerações urbanas, nos padrões de urbanização e organização espacial interna das cidades.

No caso das variáveis-suporte, subentende-se as condições necessárias para essas transformações e dinâmicas, a partir da incidência de variáveis-força em dado lugar, para que seu uso se difunda pela sociedade e espaço, por meio de processos de reprodução ampliada. Na análise espacial a forma é o aspecto visível das realidades socioespaciais, em arranjo ordenado de objetos presentes no espaço em um determinado instante no tempo. À sua vez, a função refere-se à tarefa ou à atividade que se espera de uma forma, pessoa, instituição ou empresas (Santos, 2014).

Para avançarmos no reconhecimento das gerações urbanas e família de cidades da região do Salgado Paraense, tais variáveis-força e variáveis-suporte podem ser progressivamente reconhecidas para melhor compreensão da história e dinâmica geográfica urbano-regional. Assim, é necessário pensar em variáveis que relacionam as onze cidades/municípios do Salgado e que consigam abranger similitudes (elementos comuns) e particularidades (elementos diferenciais). Tendo como referência as considerações de Santos (1986), pode-se pensar em possibilidades de análise apoiadas em três grupos de variáveis comuns às estruturas das cidades: a base territorial, a base funcional e a infraestrutura técnica.

As particularidades podem ser comparadas a partir da análise regional. As microrregiões se caracterizam por serem aquele conjunto de municípios contíguos que, além de fazerem parte de uma mesorregião, apresentam especificidades em sua organização do espaço (IBGE, 1990). Sobre particularidade e singularidade, Sposito (2016, p. 46) afirma que

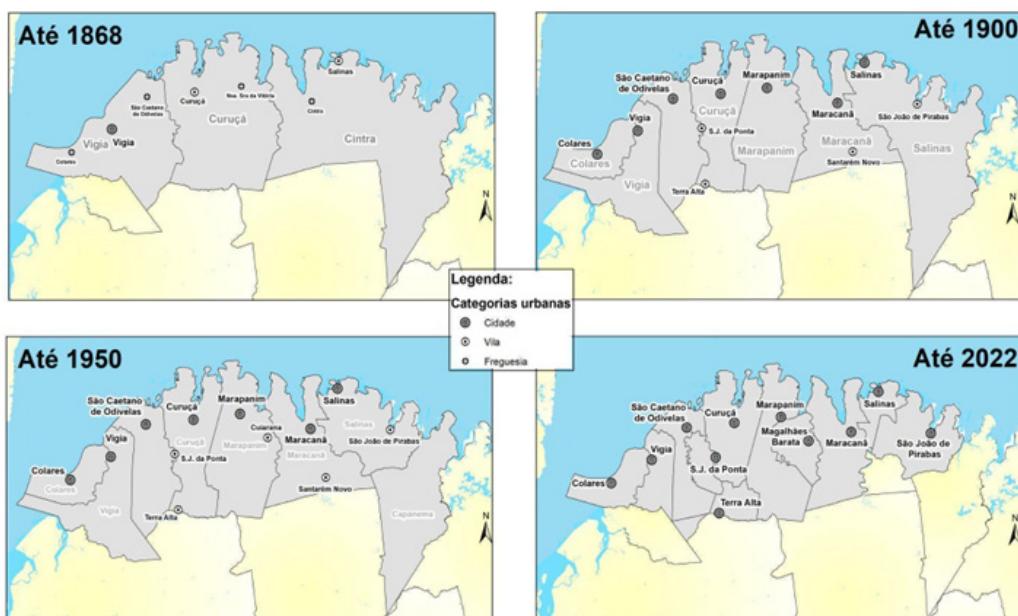
Assim, as cidades não podem ser entendidas fora das redes urbanas que conformam, uma vez que cada estrato de uma rede urbana expressa particularidades relativas a um conjunto que desempenha papéis semelhantes,

e a singularidade de cada cidade fica resguardada pela comparação que fazemos com o conjunto a que ela pertence (o particular) e a totalidade compreendida por uma rede ou sistema urbano, ou mesmo a totalidade compreendida como a urbanização contemporânea – totalidades que são estabelecidas conforme se elabora o pensamento e reconhecidas como o geral.

A particularidade não significa uniformidade de atributos, mas semelhança no seu conjunto regional, em que a estrutura de produção pode resultar da presença de elementos do quadro natural ou das próprias relações sociais e econômicas. Com base no foco desta pesquisa, a base territorial da microrregião do Salgado, comum às cidades, respeita praticamente à mesma formação inicial, envolvendo a força política que culminou na emancipação da unidade socioterritorial e constituição de novos municípios. Esse processo é summarizado na Figura 5, ao apresentar a divisão dos municípios no Salgado Paraense.

Figura 5 – Croqui da evolução do processo de divisão municipal do Salgado Paraense.

Processo de Divisão Municipal - Salgado Paraense



Fonte: Pimentel dos Santos e Fonseca da Costa (2024).

Esse mapeamento, que começa em 1868, retrata, na primeira divisão territorial, as comarcas de Vigia, Curuçá e Cintra. Vigia possuía certa importância, ao menos política, considerando que em 1868 era a única cidade da região e sua comarca abarcava as freguesias de São Caetano de Odivelas e Colares. A fazenda Nossa Senhora da Vitória (Marapanim) e a vila de Curuçá congregavam o território da comarca de Curuçá, a vila de Salinópolis compunha o território da comarca de Cintra, em conjunto com a vila de Cintra.

Entre 1868 e 1900, a região possuía sete cidades e quatro vilas, o que demonstra a importância dessas localidades, principalmente em relação ao poder das elites locais. De três comarcas, sete municípios surgiram, com suas respectivas sedes estabelecidas (Colares, Vigia, Odivelas, Curuçá, Marapanim, Maracanã e Salinas). As vilas de São João da Ponta, Terra Alta, Santarém Novo e São João de Pirabas se tornaram cidades no final do século XX.

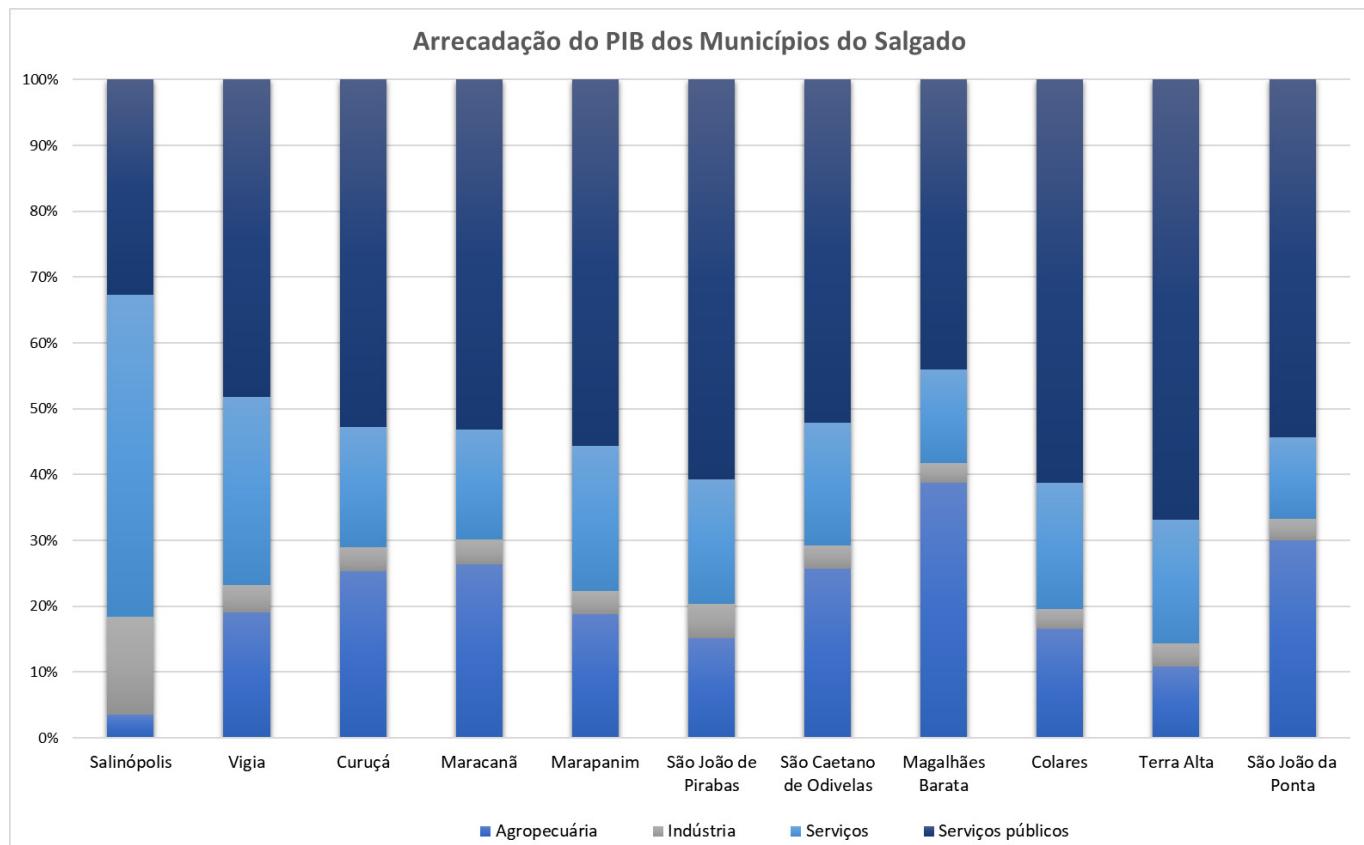
Entre 1900 e 1950, Terra Alta, Santarém Novo, São João de Pirabas e São João da Ponta se mantiveram vilas, tendo surgido a vila de Cuiarana, no município de Marapanim. Terra Alta e São João da Ponta, que não são banhadas pelo oceano, se tornaram municípios, a partir do desmembramento de Curuçá e São Caetano de Odivelas, respectivamente, na década de 1990. Entre 1950 e 2022, o município de Salinópolis é desmembrado em dois, tendo sido originado o município de São João de Pirabas, assim como Marapanim, que originou Magalhães Barata.

Essa situação geográfica condicionou o povoamento em áreas distantes da maré, sobretudo após a década de 1960, quando ocorreu uma expansão de atividades econômicas ao longo da rodovia, sendo esta uma variável-suporte que integra a infraestrutura técnica da região. Essa dinâmica diferencia esses centros daqueles que estão às margens da maré, pois eles apresentam um cotidiano mais íntimo com as rodovias. Porém, essa dinâmica diferenciada não anula as conexões e relações que Terra Alta e São João da Ponta têm com Curuçá e São Caetano de Odivelas, cidades das quais foram respectivamente desmembradas, ao contrário, a conectividade intermunicipal é relevante. As conexões de destino, estabelecidas pelo REGIC (IBGE, 2018), demonstram que a cidade de São João de Pirabas utiliza os serviços de lazer de Salinópolis e para ensino superior, assim como as cidades de Colares e São Caetano de Odivelas se conectam com Vigia, para ter acesso ao setor de comércio e serviços. O REGIC ainda menciona que para os atendimentos de saúde, de média e alta complexidades, a Região Metropolitana de Belém é a principal receptora de todos os municípios do Salgado (IBGE, 2018).

A base funcional das cidades do Salgado permite entender a vinculação das áreas urbanas com as principais atividades econômicas. De modo geral, os elementos que revelam a função de cada uma delas se materializam através de formas, adquirindo uma expressão territorial nas cidades (Santos, 2014). Assim, as cidades do Salgado paraense se conectam por atividades econômicas com dinâmicas parecidas, a exemplo da pesca artesanal em alto mar, a agricultura e o turismo, sendo que esta última atividade, apesar de ocorrer de forma distinta em cada cidade, não deixa de ser um atrativo essencial para esses centros, por possuírem elementos que proporcionam o lazer.

Essa base funcional rebate nos valores do PIB (Produto Interno Bruto) dos onze municípios do Salgado, que são bem variados, dependendo do tamanho populacional e da arrecadação de cada atividade. O Gráfico 1 apresenta os valores dos PIB (série revisada, por atividades econômicas, em porcentagem) dos onze municípios.

Gráfico 1 – Arrecadação do PIB das cidades do Salgado por setores de atividade.



Fonte: IBGE (2022).

Salinópolis, com o maior PIB, possui a sua arrecadação concentrada no setor de serviços, enquanto São João de Pirabas, com o menor PIB, concentra mais de 50% de sua arrecadação proveniente do setor público. Mesmo pertencendo à mesma família de cidades, cada centro teve seu desenvolvimento econômico segundo sua própria trajetória, apresentando cada uma, suas particularidades.

A propósito, Salinópolis é o único município não dependente, fortemente, dos repasses de recursos públicos. Isso se reflete na economia urbana, vinculada aos serviços, constituindo essa independência financeira e dinâmica dos serviços urbanos, variáveis-força ligadas à sua condição de centralidade destacada do conjunto regional. Além disso, é importante observar que Salinópolis apresenta o maior PIB ligado às atividades industriais da região. Magalhães Barata, o segundo município com menor dependência de repasses da União, possui uma arrecadação com forte influência do setor agropecuário e do setor público.

A última variável aqui analisada é a base de infraestrutura técnica. Esse elemento é resultado do trabalho humano no espaço, é a materialidade do mesmo, sendo o grupo de variáveis que melhor pode revelar as formas-conteúdo do espaço construído e como têm servido de suporte ou condição às novas dinâmicas de funcionamento da economia e sociedade local (Santos, 2014).

Um dos elementos da infraestrutura técnica, que liga a família de cidades do Salgado, perpassa pelas vias de acesso que as conectam, as rodovias, que são um aspecto chave para compreender as comunicações terrestres entre esses centros, como discutido no tópico anterior. Outros suportes, a serem destacados como infraestrutura similar, é a presença de portos e orlas nas cidades. Em função da proximidade com o mar e das atividades realizadas diretamente na maré,

esses elementos são fundamentais para a compreensão da dinâmica dessas cidades costeiras, e os portos, que serviam de conexão desde a primeira fase da organização territorial (Rocha *et al*, 2019), constituindo pontos estratégicos para a navegação e os fluxos de interdependência entre localidades, vilas e cidades nos primeiros séculos da formação territorial da região.

As três variáveis discutidas são os elementos que permitem compreender a dinâmica espacial da região e as conexões existentes entre as cidades, que se conectam também pelas suas trajetórias históricas similares. Além dos laços culturais, que são um elemento importante para compreender o cotidiano dessas cidades, as variáveis elencadas fortalecem os laços parentais existentes entre essas cidades do Salgado paraense, e contribuíram para a formação da rede urbana no Nordeste Paraense.

5. | CONSIDERAÇÕES FINAIS

A motivação desse estudo se firmou a partir da ideia de gerações urbanas e famílias de cidades, considerada de grande interesse para prosseguir com os esforços antecedentes ligados à definição de tipologias urbanas da região amazônica e à formação histórica do espaço brasileiro e suas diferentes regiões. O caso da região do Salgado Paraense tornou-se amostra significativa para alarmos à compreensão teórico-metodológica dessas categorias da geografia histórica a disponibilidade de fontes adequadas para reconstituição de tempos e espaços, processos e formas espaciais, fatores e condições da origem e desenvolvimento de cidades e municípios.

A trajetória da formação e produção das cidades no Brasil envolveu um longo processo de políticas e planos territoriais desde o período colonial. A ocupação de pontos estratégicos no espaço serviu de proteção contra invasão, entreposto para trocas comerciais, circulação e exportação de produtos, e base territorial para a concentração populacional e a gestão político-administrativa que, pouco a pouco, fundaram vilas e cidades e criaram municípios.

O processo de desmembramento territorial e criação de novos municípios evidenciou os vínculos geracionais entre os lugares, relações e interdependências que podemos chamar de parentais. Essa foi a variável significativa para a compreensão inicial das gerações urbanas, configuradas em famílias de cidades. Outro recurso complementar foi a adoção da periodização proposta por Milton Santos — fundada em um estudo geográfico das técnicas, em suas relações indissociáveis com as instâncias sociais —, para orientar a identificação de fatores geradores das dinâmicas de organização e transformação do espaço urbano e a configuração de cidades, em suas similaridades e singularidades.

Nesse sentido, abordamos a microrregião do Salgado, no litoral do Pará, formada por onze municípios e cidades, para compreender as relações entre famílias e gerações de cidades, que historicamente passaram por um processo de formação a partir das dinâmicas territoriais de cinco núcleos originários e outras variáveis que revelam, na sucessão dos períodos históricos.

Compreendendo a ideia do tempo e da forma espacial em sua condição de categorias da ciência do espaço humano e, particularmente, dos estudos de história urbana e geografia histórica, esse esforço analítico inicial de confrontação

teórico-empírica para uma identificação mais circunstanciada de gerações urbanas e famílias de cidades levou ao reconhecimento preliminar de variáveis-força e variáveis-suporte que podem ser agrupadas para analisar as estruturas urbanas das diferentes cidades paraenses (tomadas aqui como objetos), a partir de sua base territorial, base funcional e base de infraestruturas técnicas, distinguindo suas similaridades e sua identidade singular de cidades da maré, com suas dinâmicas cotidianas em meio a orlas, praias e trapiches.■

Recebido em: 13-10-2023

Aceito em: 11-03-2025

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. Sobre a memória das cidades. In: *Revista da Faculdade de Letras*, Porto, v. 14, p. 77-97, 1998.
- AMARAL BRITO, M.; BARBOSA SILVA; L.; SILVA AZEVEDO, F. O urbano no Salgado Paraense: a pequena cidade de Marapanim nas redes da pesca. In: *Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)*, n. 19 (junho), p. 29-56, 2020. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/342620523_O_urbano_no_Salgado_Paraense_a_pequena_cidade_de_Marapanim_nas_redes_da_pesca. Acesso em: 30 abr. 2024.
- AZEVEDO, Haroldo. Vilas e cidades do Brasil colonial. *Terra Livre*, São Paulo, n. 10, p. 23-78, jan.-jul. 1992.
- BAENA, Manoel. *Informações sobre as comarcas da província do Pará organizadas em virtude do Aviso circular do Ministério da Justiça de 20 de setembro de 1883*. Pará: Typ. de Francisco da Costa Júnior, 1885.
- BANDECCHI, Brasil. O município no Brasil e sua função política (I). *Revista de História - USP*, n. 90, p. 495-530, 1972. Disponível em: <<https://revhistoria2.webhostusp.sti.usp.br/wp-content/uploads/revistas/090/A006N090.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2022.
- BRASIL. *Constituição (1824)*. Lex: Constituição Política do Império do Brazil, de 25 de março de 1824. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao24.htm>. Acesso em: 10 maio 2023.
- BRITO, Francinete Maria Oliveira de. *Salinópolis-PA: (Re)Organização Sócio-Espacial de um Lugar Atlântico Amazônico*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal De Santa Catarina, Florianópolis, 2004.
- CARVALHO, José Paes de. *Mensagem dirigida ao congresso do Estado do Pará pelo Dr. José Paes de Carvalho, Belém – PA*, n. 2, p. 88, 1 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.
- CHAGAS Jr, Edgar Monteiro; RODRIGUES, Carmem Izabel. Fronteiras do imaterial: perspectivas dos inventários culturais a partir de uma manifestação cultural amazônica. In: *Vivência - Revista de antropologia*, v. 1, n. 42, 2013.
- CHAVES, Edneila Rodrigues. Criação de vilas em Minas Gerais no início do regime monárquico: a região Norte. *Varia Historia*, v. 29, p. 817-845, 2013.
- CIGOLINI, Adilar Antônio. Ocupação do território e a criação de municípios no período imperial brasileiro. *Mercator*, Fortaleza, v. 14, n. 1, p. 7-19, jan./abr. 2015. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/mercator/a/GPZRz7gnx97fWqPVbVf7d3c/?format=pdf&lang=pt#:~:text=Quando%20foi%20promulgada%20a%20Constitui%C3%A7%C3%A3o,como%20se%20criavam%20tais%20unidades>>. Acesso em: 25 abr 2024.
- CORDEIRO, Raimundo Paulo Monteiro. “*Carimbó pau e corda*”: Antropização e cultura negra na região do Salgado Paraense. Dissertação (Mestrado em Estudos Antrópicos na Amazônia) – Universidade Federal do Pará, Castanhal, 2020.
- 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.
- DE PAULA, Maria Helena; DE ALMEIDA, Mayara Aparecida Ribeiro. Entre arraiais, vilas, cidades, comarcas e províncias: terminologia das representações do espaço no Sudeste goiano no século XIX. *Revista*

(Con) *Textos Linguísticos*, v. 10, n. 17, p. 153-167, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/contextoslinguisticos/article/view/14797>. Acesso em: 4 maio 2022.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a Rede das Cidades I e II. *Bulletin de la Société de Géographie de Lille*, Lille, ano 59, tomo 82, n. 9, dez., 1938.

DERNTL, Maria Fernanda. *Método e arte: criação urbana e organização territorial na capitania de São Paulo, 1765-1811*. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Doi:10.11606/T.16.2010.tde-09062010-143444. Acesso em: 21 jun. 2022.

ÉGLER, Eugênia Gonçalves. A zona bragantina no estado do Pará. In: *Revista Brasileira de Geografia*, jul./set. 1961.

Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (FAPESPA). Estatísticas Municipais Paraenses: Curuçá. Belém, 2021a.

Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (FAPESPA). Estatísticas Municipais Paraenses: Marapanim. Belém, 2021b.

Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (FAPESPA). Estatísticas Municipais Paraenses: Salinópolis. Belém, 2021c.

FURTADO, Lourdes Gonçalves. Pesca artesanal: um delineamento de sua história no Pará. In: *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*, Antropologia, nº 79, Belém, abr., 1981.

GOMES, Cilene. *Recorrências do Olhar: Por uma história do espaço no Brasil*. São Paulo, 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Divisão do Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas*. v. 1. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Regiões de influência das cidades: 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. 192 p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101728>. Acesso em: 30 abr. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo demográfico*, 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/index.html>. Acesso em: 30 abr. 2024.

LOUREIRO, Violeta R. *Amazônia: Estado, homem, natureza*. Belém: Cejup, 1992.

LUZ, Luziane Mesquita da; RODRIGUES, José Edilson Cardoso; DA PONTE, Franciney Carvalho; SILVA, Christian Nunes da. *Atlas Geográfico Escolar do Estado do Pará*. 1. ed. Belém: GAPTA/UFPA, 2013. 64 p. Disponível em: https://www.livroaberto.ufpa.br/jspui/bitstream/prefix/127/1/Livro_AtlasGeograficoEscolar.pdf. Acesso em: 4 jun. 2022.

MARINHO, Rogério Souza. *Pequenas cidades do nordeste do Pará: maritimidades da Amazônia*. Tese (Doutorado em Geografia) — Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017.

MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: Terra de Quem?* São Paulo: Nobel, 1991.

NUNES, Marcos Antônio et al. O Município no Brasil Colônia e sua transição para o Império: o primeiro “surto emancipacionista”. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, n. 21, 2018, Caxambú/MG, *Anais Eletrônicos*. Campinas: ABEP, p. 1-21, 2019. Disponível em: <<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/3082>>. Acesso em: 3 jan. 2023.

PAULA, L. P. de.; ZAIDAN, R. T.; CARRARA, A. A. Ordering territory of the Municipality of Visconde do Rio

Branco. *Research, Society and Development*, [S. I.], v. 10, n. 2, p. e50710212720, 2021. DOI: 10.33448/rsd-v10i2.12720. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/12720>. Acesso em: 25 abr. 2024.

PIMENTEL DOS SANTOS, K.; FONSECA DA COSTA, S. M. Turismo de veraneio no salgado paraense e as transformações socioespaciais nas pequenas cidades. In: *Revista Univap*, v. 30, n. 69, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.18066/revistaunivap.v30i69.4630>. Acesso em: 11 fev. 2025.

REIS, Nestor Goulart. A política urbanizadora. *Contribuição ao Estudo da Evolução urbana do Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Livraria Pioneira Editora, p. 66-77, 1968.

REIS, Nestor Goulart. Notas sobre o urbanismo barroco no Brasil. *Cadernos de pesquisa do LAP* – n. 3. Série Urbanização e Urbanismo. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, nov./dez., 1994.

RIBEIRO, Fernando V. Aguir. A terra urbana colonial: o exemplo da vila de São Paulo. *Anais (Eletrônicos) do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/conteudo/view>.

RISÉRIO, Antônio. *A cidade no Brasil*. 2. ed. São Paulo, Editora 34, 2013.

ROCHA, Gilberto Miranda; SOARES, Daniel Araújo Sombra; MORAES, Sérgio Cardoso. Dinâmicas Territoriais na Zona Costeira do Estado do Pará, Amazônia Brasileira. In: *Confins: Revista Franco-Brasileira de Geografia*, n. 42, 2019.

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

SANTANA, Marilda. O Surgimento das Vilas e Cidades na América Portuguesa: as Particularidades da Criação das Vilas na Capitania Mineira. *Revista Trajetos*, v. 4, n. 7, 2016.

SANTOS, Karina Pimentel dos. *O Singular na Amazônia: A Dinâmica das Cidades de Maré na Microrregião do Salgado, PA*. Primeiro relatório de qualificação apresentado ao Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Universidade do Vale do Paraíba. São José dos Campos: UNIVAP, abril, 2022.

SANTOS, Karina Pimentel; MONTOIA, Gustavo Rodrigo Milaré. A organização socioespacial das cidades de maré do Salgado paraense: uma análise até meados do século XX. In: *ANÁIS XVII SIMPURB*, Curitiba, 2022.

SANTOS, Milton. Do espaço sem nação ao espaço transnacionalizado. In: RATTNER, Henrique. *Brasil 1990*. São Paulo: Brasiliense, 1980, p. 143-161.

SANTOS, Milton. *Introdução ao Estudo da Urbanização no Terceiro Mundo*. 1986. Notas de aula da disciplina FLG638, FFLCH-USP.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2000.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

SANTOS, Milton. A Forma e o Tempo: A História da Cidade e do Urbano. In: *Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2013.

SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: EDUSP, 2014.

SANTOS, Paulo. *Formação de cidades no Brasil colonial*. 2^a ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/UPHAN, 2008.

SODRÉ, Lauro. *Mensagem dirigida ao congresso do Estado do Pará pelo Dr. Lauro Sodré*. Belém – PA, 1. ed., p. 51, 1 fev. 1896. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873586&Pesq=Curu%c3%a7%c3%a1&pagfis=269>. Acesso em: 12 mai. 2022.

SPOSITO, M. E. B. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. In: FIRKOWSKI, O. L. C. F. et al (orgs). *Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América Latina*. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, n. 29, São Paulo, p. 107 - 121, 2011.