

PLANEJAMENTO URBANO FUNCIONALISTA EM ALTAMIRA-PA: UM RETRATO HISTÓRICO DE SUAS PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES E PERSPECTIVAS

FUNCTIONALIST URBAN PLANNING IN ALTAMIRA-PA: A HISTORICAL PORTRAIT OF ITS MAIN TRANSFORMATIONS AND PERSPECTIVES

Cleyton Alves Candeira Pimentel¹
Nírvia Ravena²

Resumo: Ao longo da história, as cidades da região do Xingu sofreram grandes transformações econômicas, demográficas, ambientais, sociais e políticas que modificaram seu desenvolvimento territorial e urbano. No contexto da Amazônia Brasileira, Altamira e suas cidades de influência passaram por duas macro configurações: a construção da rodovia BR-230 (Transamazônica) e a construção da Usina Hidrelétrica (UHE) de Belo Monte. O objetivo deste trabalho é sintetizar estas transformações considerando que o planejamento urbano, nesse caso, calcado na dirigibilidade de grandes infraestruturas econômicas, ordenou o espaço do Xingu sob uma ótica racional-físico-territorial, sendo, portanto, a forma de planejamento que levou essa região a ser o que é atualmente. Para o alcance desse objetivo foi utilizado o método explicativo-analítico com foco na observação histórica da *práxis* do planejamento urbano no território, e, de forma complementar, realizada uma pesquisa bibliográfica sistematizada de trabalhos notórios na temática. Observa-se que ao longo destas experiências, o planejamento urbano funcionalista foi instrumental na reorganização desse espaço durante os impactos dessas enormes infraestruturas na região do Xingu. Logo, a partir disso, espera-se que a forma funcionalista de ordenar o espaço urbano propague tendências de continuidade com as tentativas de implementação do Projeto Belo Sun.

Palavras-chave: BR-230; Usina Hidrelétrica de Belo Monte; Planejamento Urbano; Altamira; Infraestruturas.

Abstract: Throughout history, cities in the Xingu region have undergone major economic, demographic, environmental, social and political transformations that have modified their territorial and urban development. Altamira and its cities of influence underwent, in the context of the Brazilian Amazon, two macro configurations: the construction of the BR-230 highway (Transamazônica) and the construction of the Belo Monte Hydroelectric Power Plant (UHE). The objective of this article is to synthesize these transformations considering that urban planning, in this case, based on the manageability of large economic infrastructures, ordered the Xingu space from a rational-physical-territorial perspective, being, therefore, the form of planning that led to this region to be what it is today. In order to reach this objective, the explanatory-analytical method was used, focusing on the historical observation of the praxis of urban planning in the territory, and, in a complementary way, a systematic bibliographical research of notorious works on the subject was carried out. It is observed that throughout these experiences, functionalist urban planning was

¹ Mestrando na Universidade Federal do Pará/UFPA. E-mail: cleytonacandeira@gmail.com.

² Professora Titular e Pesquisadora na Universidade Federal do Pará/UFPA. E-mail: nirvena@gmail.com.

instrumental in the reorganization of this space during the impacts of these enormous infrastructures in the Xingu region. Therefore, based on this, it is expected that the functionalist way of ordering the urban space will propagate trends of continuity with the attempts to implement the Belo Sun Project.

Keywords: BR-230; Belo Monte Hydroelectric Power Plant; Urban planning; Altamira; Infrastructures.

Data de submissão: 30.05.2022

Data de aprovação: 18.11.2022

Identificação e disponibilidade:

(<https://revista.univap.br/index.php/revistaunivap/article/view/4383>,
<http://dx.doi.org/10.18066/revistaunivap.v28i60.4383>).

1 INTRODUÇÃO

Ao longo da história, as cidades da região do Xingu sofreram grandes transformações econômicas, demográficas, ambientais, sociais e políticas que modificaram seu desenvolvimento territorial e urbano. No contexto da Amazônia Brasileira, Altamira e suas cidades de influência passaram pelo tempo das Missões Jesuítas de colonização, pelo auge e queda da economia da borracha e por duas grandes mudanças socioeconômicas-espaciais: a construção da Rodovia BR-230 (Transamazônica) e a implementação do Projeto Belo Monte (Freire et al., 2018).

O objetivo deste estudo de caso é reconstituir essas grandes mudanças, considerando que o planejamento urbano, calcado na dirigibilidade de grandes infraestruturas econômicas, ordenou o espaço do Xingu sob uma ótica racional-físico-territorial, sendo esta, portanto, a forma de planejamento que levou essa região ser o que é atualmente (Miranda Neto, 2016; Rego, 2016; Neves et al., 2016). Para o alcance desse objetivo, foi realizada ampla pesquisa bibliográfica dos trabalhos notórios na temática, nas plataformas Periódicos Capes, e de forma complementar, no Google Acadêmico®. Ainda em referência de Camargo (1973), as agrópolis compunham um pequeno centro urbano ao qual atendessem a demanda das agrovilas socioeconomicamente. No ideal planejado, estimava-se que uma agrópolis atenderia a 8-9 agrovilas, equipada com agroindústria, comércio e infraestrutura urbana desenvolvida.

Observando a historicidade, considera-se que essa região foi alvo de grandes empreitadas pelo governo federal sem considerar os estudos populacionais locais, a vulnerabilidade socioambiental e suas particularidades econômicas setoriais, o que ocasionou impactos profundos sobre os núcleos urbanos e zoneamentos rurais (Trevisan et al., 2021; Rodrigues & Aguiar Cavalcante, 2022).

Nesse sentido, argumenta-se que a ocupação por grandes infraestruturas nessa região decorreu de uma racionalidade físico-territorial do planejamento urbano, tendo em vista que os seus efeitos de atração de capital, imigrantes e força de trabalho obedeceram a uma lógica de prioridades para o maior controle social em função do crescimento econômico (Estronioli & Miranda Neto, 2021). Observa-se, assim, que ao longo destas experiências essa categoria de planejamento urbano foi instrumental na reorganização do espaço com a instalação dessas enormes infraestruturas na região do Xingu (Rodrigues & Aguiar Cavalcante, 2022). Logo, para atualizar a história aos dias atuais, a experiência apresenta perspectiva de

continuidade com as tentativas de implementação do Projeto Belo Sun³.

Além desta breve introdução, o artigo segmenta-se em I) metodologia, onde é descrito o objeto e o método de abordagem; II) a leitura histórica dirigida dos impactos da Rodovia BR-230 (Transamazônica), durante o Governo Militar, no final da década de 1970, e da implementação do Projeto Belo Monte⁴, em que as negociações e início das obras ocorreram no governo Dilma Rousseff (2011-2016) e governo Temer (2016-2018); e ainda, como subseção de resultados, discute-se a correlação entre o Planejamento Urbano Rural e a Requalificação Urbana como expressões práticas do ordenamento físico-territorial funcionalista; iii) as principais considerações finais sobre a temática e suas perspectivas; e por fim, iv) as referências bibliográficas.

2 METODOLOGIA

2.1 MÉTODO EXPLICATIVO-ANALÍTICO NAS CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS: O MÉTODO HISTÓRICO

O método explicativo-analítico busca inferir análises nos elementos que explicam e impulsionam fenômenos observáveis (Lakatos & Marconi, 1982; Martins & Theóphilo, 2009). Nas Ciências Sociais Aplicadas, esse método de observação pode se dar na sua dimensão qualitativa, sendo um dos seus campos a própria observação da história. Para Lakatos e Marconi (1982) e Postan (2014), o método histórico tem o foco nos acontecimentos, nas consequências desses acontecimentos e na relação de novos com antigos elementos da realidade. Nas Ciências Sociais Aplicadas o método histórico busca acompanhar as tendências gerais dos fenômenos econômicos, sociais e ambientais, sua base material no passado em confluência com o tempo presente.

A não-linearidade da história demonstra que as relações no espaço urbano não obedecem a uma regra clara de “causa” e “efeito”, e que a sua constituição racional não é imediata, mas mediada, e, em situações específicas, ocasional, também envolvendo uma dinâmica de trajetórias e acompanhamentos (Postan, 2014; Lakatos & Marconi, 1982). Em outra perspectiva, a partir desse método, a pesquisa traça as raízes motivacionais, as tomadas de decisão, a natureza propriamente dita das condições atuais e do que foi produzido e está realizado.

Assim, na RIA constata-se a existência de elementos estruturais pertinentes, que tomam novos formatos conforme as mudanças político-institucionais e os objetivos do planejamento urbano. Desse modo, as redes urbanas, cuja densidade é complexa, só podem ser abstraídas, organizadas e filtradas no campo analítico por meio de uma leitura histórica que possa elucidar elementos estruturais dos dois momentos mais proeminentes de produção do espaço nessa localidade.

2.2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

³ O Projeto Belo Sun diz respeito ao projeto de exploração mineral da empresa canadense Belo Sun Mining Ltda., localizado no município de Senador José Porfírio, no estado do Pará, a cerca de 50 km da UHE de Belo Monte.

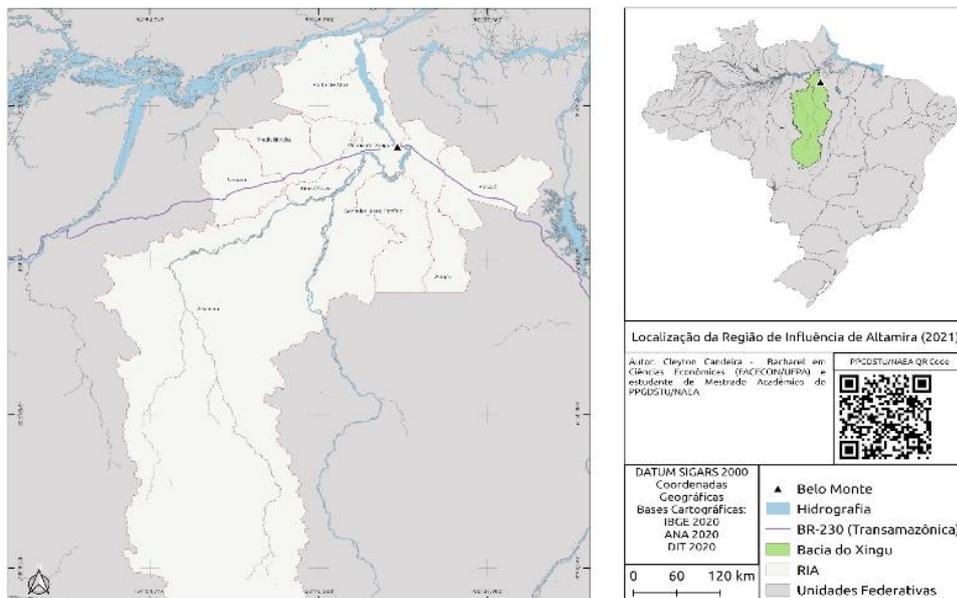
⁴ O Projeto Belo Monte diz respeito à construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, localizada na Bacia do Rio Xingu, próximo ao município de Altamira, no estado do Pará, onde teve suas obras iniciadas em 2011 e finalizadas em 2019.

Aliada ao método histórico, foi realizada uma revisão bibliográfica sistematizada dos principais trabalhos na temática, relacionando as seguintes palavras-chave: Planejamento Urbano; Rio Xingu; Planejamento Urbano Rural; Requalificação Urbana, Altamira; Belo Monte, BR-230; Belo Sun. Esse levantamento considerou os trabalhos produzidos nos últimos dez anos, e deu ênfase para a produção científica oriunda da região da Amazônia brasileira. A principal plataforma utilizada como mecanismo de pesquisa foi a Periódicos Capes⁵, e de maneira complementar, o Google Acadêmico⁶®.

2.3. Objeto de estudo

Toma-se para esse estudo de caso a definição de Região de Influência de Altamira (RIA), utilizada por Miranda Neto (2016). A definição de Região de Influência considera os centros urbanos na confluência entre o Rio Xingu (hidrografia) e a Rodovia Transamazônica (BR-230) (modal rodoviário), ver Figura 1, para o efeito de compreender a integralização das escalas entre cidade e região. Assim, consolidam-se os seguintes municípios paraenses como objetos de estudo: Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Pacajá, Senador José Porfírio, Uruará, Vitória do Xingu e Porto de Moz, com ênfase no centro urbano de Altamira.

Figura 1 - Localização da Região de Influência de Altamira.



Fonte: Elaboração própria com base em Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022).

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.1 RODOVIA TRANSAMAZÔNICA: A LÓGICA POR TRÁS DO PLANEJAMENTO URBANO RURAL

Os fenômenos desse momento histórico incluem mudanças radicais no espaço

⁵ <https://www-periodicos-capes-gov-br.ez1.periodicos.capes.gov.br/index.php>

⁶ <https://scholar.google.com.br/?hl=pt>

da RIA, pois remetem a uma posição ativa do Estado sobre a economia, consagrando um modelo de urbanização vetorizada pela instauração de uma grande massa de infraestrutura na terra, no caso presente, as obras da Rodovia Transamazônica (BR-230) (Moran, 2016). Marcando 4.260 quilômetros, a BR-230 é a terceira maior rodovia do país, com o contorno de um corte rodoviário transversal ligando a região Norte ao Nordeste. Sua proposta e execução se deram ainda no governo militar, no final da década de 1970, com a ideia de ocupação da Amazônia e a missão de promover acessibilidade a áreas de difícil acesso (Kohlhepp, 1979).

Em Altamira, um novo afluxo de trabalhadores, configurando uma imigração mais densa que a do período da borracha, frente a uma terra destituída de institucionalidade e sujeita à especulação fundiária, instaurou um ambiente anárquico, visto que configurou movimentos de expansão via despossessão territorial (Moran, 2016). Nisso, o campestre, expressão do tradicional *contra* o motor do moderno, trouxe uma gama de novas controvérsias e mazelas socioeconômicas e socioambientais na RIA.

Em Altamira, foi o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), órgão vinculado ao Ministério da Agricultura, que na sua ocupação organizou as agrovilas⁷, as agrópolis⁸ e as rurópolis⁹, centros urbanos para suprir as demandas populacionais dos trabalhadores que se deslocavam para a rodovia e das pessoas que fugiam da seca do Nordeste (Moran, 2016; Kohlhepp, 1979).

As habitações improvisadas, acampamentos que aguardavam o loteamento e os aglomerados em alojamentos, compunham a paisagem junto às agrovilas, pela proximidade das obras em atividade. Os altamirenses, espantados com o barulho das máquinas, dos aviões e do tumulto de indivíduos desconhecidos que ali passavam, como “manadas de pessoas”, viam-se afrontados (Moran, 2016). Afrontados com o preço das moradias que subiam repentinamente; com as casas domiciliares que viravam comércios; com o dinheiro que comprava o sossego da economia agro-pesqueira e do extrativismo (Moran, 2016; Godar *et al.*, 2012).

Nas relações socioespaciais das cidades, o Planejamento Urbano decidido para esta “colonização direcionada” pelo INCRA foi o Planejamento Urbano Rural, ou Urbanismo Rural, baseado na formação de um esquema de polígonos hierarquizados e integrados, que definiriam uma ruralização urbana, ou uma “urbanização rural”, definindo-se assim o formato ideal para ocupação de cidades de beira de estrada (Rego, 2015; Godar *et al.*, 2012).

Essa estruturação do espaço foi alicerçada pelo urbanismo funcionalista do *garden city*, conforme a noção de “cidade social” de Ebenezer Howard, ao qual uma região urbanizada com hierarquia de cidades deve ser conectada ao campo (Rego, 2015, 2016). Esta ideia também se mesclou com o ideário do urbanismo pós-Brasília e fertilizou experiências mistas no espaço. Com isso, o INCRA teve como missão

⁷ De acordo com Camargo (1973), as agrovilas são núcleos satélites de uma concentração urbana maior ao qual suas necessidades são complementadas por uma agrópolis, em outras palavras, entendia-se no Urbanismo Rural as agrovilas como “bairros rurais”.

⁸ Ainda em referência de Camargo (1973), as agrópolis compunham um pequeno centro urbano ao qual atendessem a demanda das agrovilas socioeconomicamente. No ideal planejado, estimava-se que uma agrópolis atenderia a 8-9 agrovilas, equipada com agroindústria, comércio e infraestrutura urbana desenvolvida.

⁹ A rurópolis seria o nível hierárquico superior às duas formas urbanas anteriores. Configurada como o centro principal de uma grande comunidade rural (formada de agrovilas e agrópolis), a rurópolis tinha como característica acoplar mais infraestrutura urbana de transporte, meios de comunicação, comércio, indústria, hospitais, rede de ensino, e assim, ser definida como um “polo de desenvolvimento” orientador e de suporte para a rede de agrópolis e agrovilas (Camargo, 1973).

colonizar e organizar o espaço da Região de Influência de Altamira para os novos atores sociais no sentido de estimular o “progresso de uma nova civilização” (*Ibidem*, 2015).

Para compreender melhor esse modelo, a cidade era o epicentro, em um nível hierárquico mais elevado, suportando até 50.000 habitantes, chamada de rurópolis, enquanto nas suas extremidades residia o segundo nível hierárquico urbano, as agrópolis, que poderiam ser centros urbanos com economia agroindustrial, influência administrativa e socioeconômica e uma população de 1.500 a 3.000 habitantes (Rego, 2015). Por fim, como destino dos trabalhadores rurais, as agrovilas (ou bairros rurais) eram polos satélites, variando de 300 a 1.500 habitantes, contendo uma ou duas escolas, um posto de saúde, uma sede municipal e determinados equipamentos recreativos (*Ibidem*).

O ajuste dessa racionalidade urbana à realidade se deu no assentamento de 1.551 famílias no polígono de Altamira e Itaituba, numa área de 64.000 km² (de 2.300.000 km²) (Brasil, 1972a, p. 83; Brasil, 1972b, item 5.9 apud Rego, 2015), com uma densidade de aproximadamente 6,5 hab/km² de área rural (Brasil, 1972a, p. 85 apud Rego, 2015). Atualmente, os “frutos” desse Urbanismo Rural “estacaram” que nem a construção da rodovia. Este eixo logístico de circulação e propagação de atividades e mercadorias promoveu o adensamento do município de Pacajá, Anapu (com a construção do trecho Marabá-Altamira), Brasil Novo, Medicilândia¹⁰ e Uruará. De todo o planejamento urbano previsto, somente uma agrópole (Brasil Novo) e uma rurópolis (Medicilândia) foram construídas (Rego, 2015; Moran, 2016), porém, nesse decorrer, o que houve com as 30 agrovilas e 7 agrópolis que estavam em fase de implantação?

A crise do Petróleo em 1973 trouxe uma das interrupções mais graves na construção da rodovia, logo em seu primeiro estágio, por subir os níveis inflacionários e inviabilizar a terraplanagem das estradas que davam acesso às fazendas. Todavia, foi nesse processo de descontinuidade, que as agrovilas deixaram de ser interessantes pelo próprio isolamento urbano, e indesejadas: foram sendo habitadas por trabalhadores temporários, o que formou desse modo uma classe de pequenos agricultores (Moran, 2016).

Como é de se perceber, a história da BR-230 é longa, de cunho processual, e não cabe aqui estendê-la. Porém, suas consequências sobre a RIA englobaram tais elementos de reprodução apresentados, configurando, assim, uma camada histórica para o território, que organizou uma fixação urbana de pequenos agricultores que se constituíram com o abandono das agrovilas e um ilegal mercado madeireiro.

3.2 PROJETO BELO MONTE: A REQUALIFICAÇÃO URBANA COMO FUNÇÃO DISFUNCIONAL NO XINGU

Apesar de o empreendimento de Belo Monte ter sua instalação física no município de Vitória do Xingu, seus efeitos mais profundos foram percebidos na área urbana de Altamira. Durante a construção de Belo Monte, este “grande objeto”¹¹ percebido, sentido e vivido, o afluxo de imigrantes, a participação de empresas

¹⁰ Um fato curioso a ser comentado é que o nome dessa cidade diz respeito à visita do ex-presidente do Brasil, na época do governo militar, Emílio Garrastazu Médici, em sua visita inaugural das obras em 1970. Por isso “Medicilândia”.

¹¹ “Grande Objeto” no sentido de que Belo Monte se configura uma edificação socialmente produzida (artificial, e não natural) para atender às necessidades da sociedade e do território, isto é, forma essa tipicamente capitalista de produção em massa do espaço.

terceirizadas (subsidiárias do contrato) na prestação de serviços complementares e a movimentação da mão-de-obra redimensionaram a malha técnica da cidade com a criação de Reassentamentos Urbanos Coletivos (RUC) (Trindade Júnior, 2010; Carvalho, Conceição, et al., 2019). Se na transformação durante o governo militar houve incapacidades funcionais demográficas, nesse segundo momento o alagamento do reservatório submergiu bairros inteiros, como aqueles que se constituíram ao redor dos igarapés Panela e Ambé (Carvalho, Amaral, et al., 2019).

Esta redefinição urbana teve dois fatores atuantes, decisivos na requalificação e reassentamento de populações do solo urbano: a Norte Energia S.A. (NESA), grupo responsável pelo empreendimento, e o Estado (na esfera municipal) (Altamira, 2010). O Plano de Requalificação Urbana procurou sanar o problema das enchentes em períodos de chuva, em Áreas Diretamente Afetadas (ADA), segundo o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do Projeto Belo Monte, estipuladas na classificação de cota 100, de áreas permanentemente alagadas, em geral, habitadas por famílias de baixa renda (Carvalho, Amaral et al., 2019; Altamira, 2010; Ministério de Minas e Energia, 2009).

Vale comentar que, de modo distinto dos impactos da Transamazônica, o paradigma da *práxis* de “planejar” se desloca para o que ficou conhecido como “requalificação urbana”. Por influência da Carta de Lisboa de 1995, esta definição significa *ressignificar a função* de determinado espaço urbano no intuito de planificar e conservar urbanisticamente equipamentos e com direção para espaços não residenciais (Peixoto, 2009). Requalificar, portanto, é mais uma forma físico-territorial de planejar visando o embelezamento da paisagem e a reurbanização de determinadas áreas, no caso de Altamira, principalmente, a re-urbanização de orlas e implantação de projetos de saneamento (Neves et al., 2016; Rodrigues & Aguiar Cavalcante, 2022).

É importante denotar que nesse quesito, diferentemente das ações históricas de urbanização e realojamento realizadas por órgãos do governo, aqui a infiltração das ações público-privadas se manifestou no sentido de que a Norte Energia tomou iniciativa e participação ativa no reassentamento. Uma das características mais pertinentes desses Reassentamentos Urbano Coletivos (RUC) foram: I) a sua equidistância em relação ao centro urbano da cidade, onde a dificuldade de tráfego e a falta de transporte público ainda é um problema crônico (Carvalho, Amaral et al., 2019); e II) as condições de vulnerabilidade socioeconômica, como a falta de escolas e ensino médio, de mercados para comércio e a falta de acesso aos serviços de saúde (Rodrigues & Aguiar Cavalcante, 2022).

Na descrição da Norte Energia (2017) foram propostos dois modelos de unidade habitacional, o tipo Classe I, com três quartos, uma suíte, um banheiro social, sala e cozinha conjugada, no formato de loteamento unifamiliar, e o tipo Classe II, com loteamento multifamiliar e tamanhos maiores. Nesse caso, essa ação instituída pela empresa, lado a lado ao Programa de Negociação e Aquisição de Terras em Áreas Urbanas, ofertou três alternativas aos impactados que, em diversos aspectos, fracassaram ou não foram plenamente satisfatórias:

I) a *construção de novas residências* na área a serem reassentadas a partir do programa (em áreas precárias e alagadiças) (Estronioli & Miranda Neto, 2021);

II) a *obtenção da carta de crédito* para a aquisição de uma nova moradia (Miranda Neto, 2016); e

III) a *indenização em valores monetários*, consoante os critérios da Norte Energia, insuficiente para a aquisição de novas moradias frente a forte elevação dos preços da terra (Carvalho, Amaral et al., 2019).

As construções irregulares em áreas de risco, a grilagem de propriedades, o uso indevido do solo urbano, e em suma, a marginalização dessas áreas, somada à dificuldade de mobilidade e isolamento, pela falta de bancos, comércio, escolas e posto de saúde, e pela vulnerabilidade socioeconômica, levaram à estabilidade de elevados níveis de violência urbana e precariedade da qualidade de vida na cidade e região (Herrera & Moreira, 2015). De maneira contraditória, esta “integração” revela que a forma de planejamento urbano adotada re-funcionalizou o espaço a partir de uma segregação socioespacial conduzida, conforme denominam Estronioli & Miranda Neto (2021).

3.3 A NATUREZA FÍSICO-TERRITORIAL FUNCIONALISTA DO PLANEJAMENTO URBANO DIRIGIDO PELA IMPLEMENTAÇÃO DE GRANDES INFRAESTRUTURAS

O caráter físico-territorial, ou funcionalista do espaço, define a abordagem do planejamento urbano em Souza (2002), e no campo do território, em Brandão (2007). No planejamento urbano, o funcionalismo tem como léxico central a *forma-objeto*, substancializada pela execução de um espaço racional e ordenado, em função dos seus aspectos físicos e materiais. Esta abordagem integra uma práxis apriorística de planejar (Souza, 2002), e sua filiação de conhecimento se assenta nas disciplinas de arquitetura e engenharia. De modo análogo, no campo do território, esta racionalidade e hiper-valorização da tecnicidade se expressa nos “localismos” das ciências da localização e da “economia espacial”, ignorando fatores sociais e ambientais enraizados no campo do tradicional e do simbólico (Brandão, 2007).

Em relação à Rodovia BR-230, o ordenamento do Planejamento Urbano Rural teve como premissa a total desconsideração de qualquer sociabilidade histórica tradicional, considerando, de forma epistêmica, o espaço Amazônico ainda no mito do “vazio”, “retrógrado”, “caboclo”, inevitavelmente passivo de ser “desenvolvido” por colonizações dirigidas. Desinteressado de seu magma antropológico, cultural e biodiverso, os conflitos territoriais, a luta pela moradia e a expressão de violência experimentada na RIA e, ainda, seus centros urbanos expuseram as consequências dessa contradição latente entre o total desprezo aos aspectos socioambientais (no campo do que foi “planejado”) e o espaço altamente biodiverso e socialmente complexo (a própria realidade) (Fearnside, 2012).

Quanto ao “tratamento” das consequências do Projeto Belo Monte, a Requalificação Urbana não teve como premissa uma “mudança estrutural”, funcional a toda organização do espaço, mas, somente mudanças pontuais que meramente configuraram qualitativamente o espaço urbano em “recursos econômicos” e conduziram a população à desigualdade. Fortemente influenciada pelas parcerias público-privadas, a diferença dessa abordagem reside na minimização da presença do Estado como coordenador do planejamento, focando em ações de curto prazo, de gestão, que delegou ao consórcio Norte Energia a função de criar parques e equipamentos de lazer e também realizasse negociações entre os diretamente atingidos e os reassentamentos em localidades de intensa vida social (Souza, 2002; Norte Energia, 2011).

Desse modo, os impactos da implementação de grandes infraestruturas na RIA correspondem, historicamente, às respostas a um planejamento urbano de enfoque funcionalista. “Modernizar”, ainda no sentido de que estas grandes infraestruturas trazem o desenvolvimento urbano, denota um discurso já superado, mas que atua de forma estratégica para reclassificar formas espaciais necessárias de controle

social e de garantia de crescimento econômico a qualquer custo, seja esse custo de cunho ambiental ou social. Contudo, vale ressaltar as distinções entre o Planejamento Urbano Rural e o Plano de Requalificação: na primeira abordagem, a visão colonizadora, estrutural, é predominante, trazendo consequências que produziram disfunções urbanas e territoriais; e na segunda, a requalificação transforma o espaço em mercadoria, e integra a malha urbana por meio da produção de novas desigualdades.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na construção da rodovia, o impacto causado pelos tratores, descompactando a matéria inorgânica do solo, foi uma ação desprovida de ordenamento, de natureza regular-fiscal, e sujeita à especulação fundiária, atraiu uma atividade familiar à literatura das hidrelétricas na Amazônia: a comercialização ilegal de madeira e, seu paralelo, o desmatamento da Floresta (Neves et al., 2016; Estronioli & Miranda Neto, 2021). Do mesmo modo, o alagamento, esse dilúvio artificial¹², produzido pela barragem de Belo Monte, abriu novas contradições e intensificou outras do passado, derrubando barreiras legais e institucionais para fazer prevalecer a continuidade da produção de grandes infraestruturas.

De modo distinto de outras urbanidades/territorialidades brasileiras, a pobreza de formas de pensar o planejamento urbano na RIA, onde o corte longitudinal se cruza com a barragem, formando um “eixo”, ainda se inspira numa lógica estritamente disciplinar, isto é, unívoca, que valoriza (se de fato valoriza), predominantemente, aspectos físicos do território, tirando da agenda a complexidade tradicional e biodiversa do território. Ainda que reformulada, a visão funcionalista acompanhou o processo de construção de grandes empreendimentos, apresentando-se como um *modus operandi* danoso para além das escalas na RIA.

Mais recentemente o projeto Belo Sun, em Volta Grande do Xingu, procura dar continuidade a essa dinâmica utilizando esse tipo de favorecimento por localização. Isto é, engrandecendo o espaço como recurso econômico. A proposta da empresa mira nos potenciais de minério de ouro e, segundo Tófoli *et al.* (2017), desconsidera no seu Estudo de Impacto Ambiental (EIA) o risco de contaminação do Rio Xingu, e não considera os estudos de risco sísmico de rompimento da barragem na sua proposta. Além disso, a falta de consulta à comunidade local e as polêmicas de que a empresa adquiriu terras ilegais na região demonstram a real faceta desse casamento perigoso entre mineração e hidrelétricas, já conhecido na história da Amazônia Brasileira.

REFERÊNCIAS

- Altamira. Prefeitura Municipal. (2010). *Plano Diretor Relatório Final vol. II*. TECHNUM Consultoria SS.
- Brandão, C. (2007). *Território & desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. Ed. Unicamp.

¹² Nesse caso, apesar de não se referir à presença de chuvas excessivas, o termo “dilúvio” faz analogia à inundação cataclísmica, enquanto o termo “artificial” seria porque tal inundação não foi produzida por certa Ordem Divina, como apontado no livro de Gênesis, mas pela ordem sistêmica da lógica econômica.

- Ministério de Minas e Energia (2009). *Relatório de Impacto Ambiental – Rima: Aproveitamento Hidrelétrico Belo Monte*. Eletrobras; Andrade Gutierrez; Camargo Corrêa, Odebrecht.
- Camargo, J. G. da C. (1973). *Urbanismo rural*. Ministério da Agricultura; INCRA.
- Carvalho, G. B., Conceição, R. S. da. & Amaral, M. D. B. (2019). Reestruturação urbana da cidade de Altamira (Pará) a partir da implantação da UHE Belo Monte. *InterEspaço: Revista de Geografia E Interdisciplinaridade*, 5(18), e16154. <https://doi.org/10.18764/2446-6549.2019.16154>
- Carvalho, G. B., Amaral, M. D. B. & Herrera, J. A. (2019). A reprodução urbana em Altamira-Pará: uma análise dos reassentamentos urbanos coletivos-2016. *Geografia (Londrina)*, 28(2), 101-121.
- Estronioli, E. M., & Miranda Neto, J. Q. (2021). A Hidrelétrica de Belo Monte como fator de segregação socioespacial: uma análise a partir da cidade de Altamira-PA. *Novos Cadernos NAEA*, 24(3).
- Freire, L. M., de Lima, J. S., & da Silva, E. V. (2018). Belo Monte: fatos e impactos envolvidos na implantação da usina hidrelétrica na região Amazônica Paraense. *Sociedade & Natureza*, 30(3), 18-41.
- Fearnside, P. M. (2012). Belo Monte Dam: A spearhead for Brazil's dam building attack on Amazonia. In *Global Water Forum*. <https://globalwaterforum.org/2012/03/19/belo-monte-dam-a-spearhead-for-brazils-dam-building-attack-on-amazonia/>
- Godar, J., Tizado, E. J., Pokorny, B., & Johnson, J. (2012). Typology and characterization of Amazon colonists: a case study along the Transamazon highway. *Human Ecology*, 40(2), 251-267.
- Herrera, J. A., & Moreira, R. P. (2015). Espacialidade do medo e insegurança pública: ensaio sobre os efeitos da UHE Belo Monte na cidade de Altamira no Pará. *Revista Políticas Públicas & Cidades*, 3(3), 2359-1552.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2022). *Organização do Território. Malhas Territoriais*. <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais.html>
- Kohlhepp, G. (1979). Brasiliens problematische Antithese zur Agrarreform: Agrarkolonisation. In H. Elsenhans (ed.). *Agrarreform in der Dritten Welt* (pp.471-504). Campus. 471-504.
- Lakatos, E. M., & Marconi, M. D. A. (1982). *Metodologia do trabalho científico*. São Paulo: Atlas.
- Martins, G. D. A., & Theóphilo, C. R. (2009). *Metodologia da investigação científica para Ciências Sociais Aplicadas*. Atlas.

- Moran, E. F. (2016). Roads and dams: infrastructure-driven transformations in the Brazilian Amazon. *Ambiente & Sociedade*, 19(2), 207-220. <https://doi.org/10.1590/1809-4422ASOC256V1922016>
- Miranda Neto, J. Q. (2016). *Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana: o papel da Usina Belo Monte nas transformações espaciais de Altamira-PA e em sua região de influência*. [Tese de doutorado, Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia] Repositório Institucional UNESP. <http://hdl.handle.net/11449/147134>
- Miranda Neto, J. Q., & Herrera, J. A. (2016). Altamira-PA: novos papéis de centralidade e reestruturação urbana a partir da instalação da UHE Belo Monte. *Confins. Revista franco-brasileira de geografia* (28).
- Miranda Neto, J. Q., & Herrera, J. A. (2017). Expansão urbana recente em Altamira (PA): novas tendências de crescimento a partir da instalação da UHE Belo Monte. *Ateliê Geográfico* 11(3), 34-52.
- Neves, I. C., Carvalho, B., & Cornélio, G. S. (2016). Expansão urbana e segregação sócio-espacial: uma análise da cidade de Altamira Pará face ao empreendimento Hidrelétrico de Belo Monte. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará*, 3(2), 99-116. <https://core.ac.uk/download/pdf/233889565.pdf>
- Norte Energia. (2011). *Plano Básico Ambiental da Usina Hidrelétrica de Belo Monte*.
- Norte Energia. (2017). *Relatórios de Monitoramento Socioambiental Independente do Projeto UHE Belo Monte: 2014-2017*.
- Peixoto, P. (2009). Requalificação urbana. In C. Fortuna, R. Proença Leite (Orgs.). *Plural de cidade: novos léxicos urbanos* (pp.41-52). Almedina.
- Postan, M. M. (2014). *The historical method in social science*. Cambridge University Press.
- Rego, R. L. (2015). A integração cidade-campo como esquema de colonização e criação de cidades novas: do norte paranaense à Amazônia Legal. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 17(1), 89-89.
- Rego, R. L. (2016). Utopia e urbanismo funcionalista na Transamazônica. In Anais do XIV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. "Cidade, Arquitetura e Urbanismo: visões e revisões do século XX. IAU, USP. <https://www.iau.usp.br/shcu2016/anais/wp-content/uploads/pdfs/10.pdf>
- Rodrigues, M. M. B. & Aguiar Cavalcante, M. M. (2022). Longe do rio, longe da cidade: UHE Belo Monte, deslocamentos compulsórios e segregação em Altamira (PA). *Revista Ciência Geográfica*, 26(01), 497-522.
- Souza, M. J. L. (2002). *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Bertrand Brasil.

Trevisan, R., Brandão, S. B., Costa, L. F., da Silva Moraes, R. T., Reis, T. R., Vilela, N. B. T., & Teixeira, C. G. (2021). Transamazônica trans: cinco leituras possíveis. *Revista Cadernos do Ceom*, 34(55), 151-174.

Trindade Júnior, S. C. C. (2010). Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, (51), 113-137.

Tófoli, R. M., Dias, R. M., Alves, G. H. Z., Hoesinghaus, D. J., Gomes, L. C., Baumgartner, M. T., & Agostinho, A. A. (2017). Gold at what cost? Another megaproject threatens biodiversity in the Amazon. *Perspectives in Ecology and Conservation*, 15(2), 129-131.

AGRADECIMENTOS

O autor agradece à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) (Código de Financiamento 001) e ao Instituto Escolhas pelo financiamento, apoio e suporte. Agradece também ao professor Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, pelas aulas da disciplina de Planejamento Urbano no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos e o debate acalorado em cima da miríade de abordagens dessa disciplina, à biblioteca do mesmo núcleo pela tolerância e amparo, e à minha queridíssima orientadora Nírvia Ravena que não se cansa de me fornecer novas janelas.