

VILA DOS CABANOS: GESTÃO URBANA E DESENVOLVIMENTO LOCAL NA AMAZÔNIA BRASILEIRA¹

Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr. (*)

INTRODUÇÃO

Um breve mapeamento de qualquer fração do espaço amazônico nos mostra, de imediato, uma diversidade de formas espaciais e de conteúdos que evidenciam a complexidade das relações responsáveis pela dinâmica regional, revelando o espaço como uma acumulação de tempos e de técnicas diferentes. Perpassa nessa dinâmica uma estreita relação que se estabelece entre o geral e o particular e que, no período histórico atual, é marcada por alguns atributos essenciais.

A idéia da globalização e da fragmentação discutida atualmente parece assentar-se no entendimento dessa dialética, que articula o particular ao geral e vice-versa, uma vez que discute a relação existente entre os lugares. Tal relação só é possível porque a sociedade estabelece sentidos e interações entre os lugares e porque ela mesma tem uma expressão territorial, por meio de fixos e de fluxos, que também lhe permite a reprodução de suas relações. Nesse sentido, o espaço - expressão territorial da sociedade -, contém em si e está contido em um conjunto de relações; o que nos possibilita inferir que sua existência se dá na medida em que contém e representa dentro de si essas mesmas relações.

A inserção da região amazônica no espaço global se dá hoje através de um processo que tem na técnica, na ciência e na informação os elementos essenciais de integração dos diversos espaços e que, por sua vez, os insere definitivamente no mundo e ao mesmo tempo o revela, ainda que esses mesmos espaços se configurem como particularidades diante do todo.

A correspondente espacial desse estágio pelo qual passa a humanidade é, conforme nos propõe Santos (1994), o meio técnico-científico-informacional. É ele que "cristaliza os momentos anteriores e é o lugar de encontro entre passado e futuro, mediante as relações sociais do presente que nele se realizam" (Santos, 1994, p.122).

A repercussão disso tudo ao nível do lugar e do regional não se faz sem conflitos. A convivência de uma acumulação de técnicas e de tempos diferentes culmina com a existência de conflitos de tecnologias e de temporalidades diversas, que são frutos da inserção gradativa e da transformação do espaço regional em espaço global. Esse atributo essencial do atual período histórico é também responsável pelas transformações locais, capazes de interferir na vida cotidiana (Souza, 1994).

Em se tratando do espaço amazônico, tal dinâmica não tem se mostrado de maneira diferente. O presente trabalho, procura captar alguns elementos desse processo, em especial no tocante ao espaço regional da Amazônia Oriental², que tem vivenciado nos últimos anos a intensidade do mesmo, revelando, com isso, a dialética dessa relação que se dá entre o particular e o geral, sendo as Company Towns (cidades das empresas), uma de suas expressões.

Nesse sentido, a implantação dessas cidades planejadas como componentes do meio técnico-científico-informacional imposto à Amazônia e a sua inserção na rede urbana regional é a preocupação central do presente trabalho, que busca estabelecer a compreensão da gestão urbana e territorial que perpassam a organização espacial de uma dessas cidades, Vila dos Cabanos, no Município de Barcarena (Pa) e que se constitui a principal infra-estrutura para assentamento populacional de fins urbanos integrante do Projeto Albrás/Alunorte.

Com base nessa problemática de análise, algumas questões se apresentam para o estudo de Vila dos Cabanos, a saber: a) Qual a relação estabelecida pela Albrás/Alunorte com a cidade da companhia e o seu entorno, b) Qual o papel do poder local face às novas funções do Estado e às perspectivas de manutenção e expansão da infra-estrutura urbana local? c) Qual a relação entre o espaço concebido, percebido e vivido face às perspectivas de produção econômica e de aproveitamento da força de trabalho na área de influência da Albrás/Alunorte? ? d) Que perspectivas de desenvolvimento local e de gestão urbana se apresentam face às mudanças nas políticas de desenvolvimento sócio-espacial para a região amazônica?

(*) Departamento de Geografia – Universidade Federal do Pará/Brasil

¹ O presente trabalho constitui parte do projeto de pesquisa, ainda em andamento, intitulado "As Company Towns na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local".

² Estamos considerando como Amazônia Oriental, para efeito desta análise, a porção leste da Amazônia Legal, incluindo os Estados do Pará, Amapá, Tocantins e o oeste do Estado do Maranhão.

Os Grandes Objetos e a Reestruturação do Espaço

A dinâmica imposta à Amazônia nos últimos tempos imprime uma reorganização da região na qual as solidariedades organizacionais substituem as solidariedades orgânicas de outrora. Em outros termos, os nexos de energia são substituídos por nexos de informação, em que se definem recortes horizontais - espaços contínuos, formados de partes agregadas, condição e resultado das relações de produção propriamente dita -, e verticais - pontos separados uns dos outros que asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia, e que resultam das novas necessidades de intercâmbio e de regulação. "Os arranjos espaciais, nessas condições, não se dão apenas como as regiões do passado, figuras formadas de pontos contínuos. Hoje, também, ao lado dessas manchas, ou por sobre essas manchas, há, também, constelações de pontos descontínuos, mas interligados, que definem um espaço de fluxos reguladores" (Santos, 1994, p. 104).

A malha técnica de maior expressão, entretanto, talvez esteja ligada principalmente aos projetos minero-metalúrgicos, nos quais empresas organizadas em *joint ventures*, ou mesmo isoladamente, implantaram na região verdadeiros espaços de produção e gestão articulados ao mercado externo. Essas verticalizações só se tornaram possíveis por meio de horizontalizações, da qual o exemplo mais evidente foi o PGC (Programa Grande Carajás), uma opção pós-fordista de produção que concebeu a formação de economias de escala no sentido de integração de projetos (Castro; Marin, 1993).

A resposta da região a esse novo período se dá sem dúvida pela fragmentação de seu espaço. A nova regionalização em curso na Amazônia, representa a superposição de ações e de fluxos que acabam por diferenciar o território. A Amazônia Oriental, em especial o espaço definido para a atuação do então PGC, parece ser um exemplo disso. As bases técnicas da globalização parecem aí se expressar por meio de sistemas de objetos - na maioria deles, grandes objetos - e de ações, que respondem às exigências de uma nova divisão do trabalho que se impõe a partir das regulações empreendidas pelas estruturas de poder global. Isso porque a existência de processos que se colocam à escala mundial possuem conseqüências de integração, de tensão e de fragmentação. Esses processos são interativos, integrativos, mas também antagônicos e fragmentativos. Como depositário das técnicas, o espaço aparece, assim, como uma funcionalização da totalidade, e, portanto, do processo de globalização. A mutação, supressão e acréscimo de formas vai revelar no espaço conteúdos diversos (de trabalho, capital, tempo, objetos e pessoas).

O outro lado dessa questão está representado pela seqüência de acontecimentos que vive a região e pela superposição de sistemas técnicos, que selecionam, suprimem e/ou substituem configurações territoriais, relações e processos sociais que aí se estabeleceram. Um exemplo claro dessa dinâmica é, sem dúvida alguma, a alteração da rede urbana regional, na qual um papel decisivo foi assumido pelas cidades das empresas - as "Company Towns".

Sob a justificativa de oferecer condições de vida atraentes à população migrante, considerou-se, desde o início, o urbano e o processo de urbanização da Amazônia como elementos indispensáveis para a valorização econômica que se buscava implementar na região.

Os esforços nesse sentido foram múltiplos, assentados em objetivos também diversificados: assegurar as relações com centros distantes, facilitando o fluxo de bens, capital e informação; organização do mercado de trabalho local; ponto de atração e residência de migrantes, inclusive de sua ressocialização; ponto de circulação intra-regional da força de trabalho; base de operações para os grandes projetos industriais da década de 80, etc. (Becker, 1990).

Apesar das taxas se apresentarem inferiores aos totais do País, em 1991, a Sinopse Preliminar do Censo Demográfico (realizado pelo IBGE) registrou uma população urbana correspondente a 55% da população total da região, bem superior ao que foi registrado, por exemplo, em 1960 (29,7%). O interessante nisso tudo, entretanto, é observar o ritmo em que se processou essa urbanização. No tocante à população urbana total e à população urbana na sede municipal, a Amazônia apresentou taxas de crescimento superiores àquelas registradas em nível nacional.

Um aspecto importante a ser destacado na Amazônia em relação ao processo verificado à escala nacional, é o período em que a urbanização se faz mais intensa. Segundo o IBGE, o período de 70 a 80 é o de maior crescimento (90,2%), seguindo-se o período de 80 a 91 (83,7%). Em contraponto, o Brasil como um todo, nesses dois períodos, registrou um crescimento populacional urbano de 83,7% e 38,6%, respectivamente (Ribeiro, 1994).

Conforme afirma Becker (1990), em grande parte, os núcleos urbanos da Amazônia Oriental configuram-se como bases para as operações dos projetos econômicos dos anos 80, participando da produção de um espaço transnacional não apenas como portos e centros industriais, mas também como os lugares onde a comunicação de base eletrônica se efetua, e também como sedes de gerência dos diversos

projetos. De um lado, todos os grandes projetos, ou grandes objetos (Santos, 1994), possuem cidades planejadas - as "*Company Towns*" -, base de seus territórios auto-suficientes.

Nesse processo, a participação do Estado foi decisiva, contribuindo para sua instalação, a exemplo do que aconteceu em Vila dos Cabanos, que foi construída juntamente com o Porto de Vila do Conde, ambos no município de Barcarena, tendo em vista o atendimento das necessidades do Complexo Industrial Albrás/Alunorte. Além desse, seguem-se outros exemplos como as Vilas Residenciais de Tucuruí, construída pela Eletronorte e o Núcleo Urbano de Carajás, construído pela Companhia Vale do Rio Doce.

Por outro lado, nas periferias de muitos desses centros planejados verifica-se a existência de outros núcleos urbanos, surgidos espontaneamente, e que crescem com a chegada de mão-de-obra, não qualificada e móvel, e mesmo com a força de trabalho dispensada após o término das instalações desses projetos. Essas cidades representam a outra face dos grandes empreendimentos econômicos e são marcadas pela precária qualidade de vida que caracteriza os grandes centros urbanos.

Torna-se importante, então, compreender não só os elementos espaciais relacionadas à implantação das mesmas, como também as repercussões desses elementos para a dinâmica urbana regional e para o desenvolvimento local, tendo em vista uma perspectiva geográfica de análise; esta última definida levando-se em conta o espaço socialmente produzido.

A importância das cidades das companhias para o processo de ordenamento territorial da Amazônia parece ter sido devidamente considerada nas diversas análises que tratam da dinâmica recente de estruturação do espaço amazônico. Após os primeiros momentos do funcionamento dos grandes projetos na região, parece-nos de extrema importância avaliar não só as repercussões desses empreendimentos para a organização do espaço regional, como também situar a forma de inserção dos novos elementos do arranjo espacial no que diz respeito à assimilação e convívio dos mesmos nas dinâmicas locais.

A instalação de cidades de empresas na região não é recente. Antes mesmo do processo de integração regional estimulada a partir da década de sessenta, algumas experiências já tinham sido vivenciadas, a exemplo da implantação de cidades como Fordlândia e Belterra, no rio Tapajós.

Em grande parte, tais experiências redundaram em fracasso, seja pela falência dos empreendimentos (Fordlândia, Belterra), seja pela lógica que comandava a sua existência, haja vista que as mesmas funcionavam como verdadeiros enclaves no interior da região (Serra do Navio, Vila Amazonas, Monte Dourado).

O acúmulo dessas experiências muito pouco tem contribuído para uma reavaliação e para avanços nas políticas de urbanização de cidades planejadas na Amazônia. Um segundo momento da histórias dessas cidades parece já se mostrar bem claro, quando se presencia, por exemplo, as mudanças nas políticas de desenvolvimento regional para a Amazônia.

Face a essas preocupações é que se coloca a necessidade de uma análise histórico-espacial das *Company Towns* na região com base na discussão da importância das mesmas nos diversos momentos de suas existências, de maneira a compreender mesmo o sentido desse tipo de cidade para a políticas regionais, a sua forma de inserção na rede urbana da região e principalmente o seu significado para o desenvolvimento local, retirando das próprias experiências desenvolvidas proposições que poderiam levar a repensar a gestão e as políticas urbanas para o espaço regional amazônico.

As *Company Towns* e as dimensões do urbano

O encaminhamento dessa questão pressupõe considerar as diversas dimensões que nos permitem enfocar a dimensão espacial das relações que têm lugar no espaço urbano, a saber: a prática espacial, a representação do espaço e o espaço da representação, considerados por Lefebvre (1974), respectivamente, como espaço percebido, espaço concebido e espaço vivido.

A prática espacial corresponde à materialização das formas construídas, envolvendo uma reunião de usos distintos, ao passo que a representação do espaço é o espaço concebido, representações mentais ligadas principalmente ao planejamento e a gestão. Em geral, este último expressa uma organização que define uma vida pragmática, como aqueles concebidos pelos planejadores, urbanistas e tecnocratas. O espaço da representação ou espaço vivido, relaciona, por sua vez, a prática cotidiana dos sujeitos; prática esta repleta de significados e que contém a dimensão do "irracional", das emoções, do subterrâneo, das obras e dos símbolos, recobertos de códigos subjetivos, linguagens e resíduos, que vão além do concebido e do imediatamente percebido.

Os espaços urbanos criados pelas companhias, a exemplo de Vila dos Cabanos, para viabilizar os projetos econômicos na Amazônia, guardam essas três dimensões acima definidas. A implantação das

cidades para a realização das estratégias das empresas no contexto do Programa Grande Carajás, traz a dimensão do percebido. Por outro lado, é importante considerar como as práticas espaciais relacionadas aos propósitos das empresas se configuram no plano da organização interna desses núcleos urbanos e como estabelecem relações com o entorno, seja ele formado pelas cidades próximas, seja também a rede urbana regional. Aqui buscamos enfatizar o significado dessas cidades para o desenvolvimento local e regional.

Por fim, torna-se interessante compreender além do espaço concebido e das práticas espaciais percebidas, a dimensão do espaço vivido que perpassa a organização espacial dessas cidades e a sua relação com o entorno, no sentido de investigar as alterações verificadas após sua implantação; alterações essas que fogem ao esquema do que foi concebido.

Vila dos Cabanos: a cidade e o entorno

Criada para atender às necessidades de instalação e funcionamento do Complexo industrial da Albrás-Alunorte (empresas produtoras de alumínio e alumina, respectivamente), Vila dos Cabanos está situada a 7 quilômetros do setor industrial e a 40 km de Belém, no Município de Barcarena (Pará).

Inserida no processo de constituição da fronteira econômica amazônica e definida como base logística de um dos grandes projetos componentes do Programa Grande Carajás, coube ao Estado, através da CODEBAR (Companhia de Desenvolvimento de Barcarena) - uma empresa estatal constituída para dar apoio logístico ao grande empreendimento, criada em 1979 - executar e administrar as obras e serviços de urbanização de Vila dos Cabanos, destinada ao assentamento e apoio de funcionamento do complexo industrial.

A definição do arranjo espacial necessário à implantação do Projeto, exigiu um processo de desapropriação e remanejamento dos moradores residentes na área definida para a instalação das obras de infra-estrutura do complexo industrial. Para tanto, uma considerável parcela dessa população residente anteriormente à instalação desse complexo industrial teve sua vida reestruturada, sendo que parte dela veio a incrementar, posteriormente, o entorno imediato da planta industrial, especialmente de Vila dos Cabanos, constituindo os assentamentos urbanos espontâneos hoje existentes no Município de Barcarena, com destaque para os bairros Novo, Pioneiro e Laranjal. Esses tipos de assentamentos urbanos, conforme sustenta Piquet, "ainda que espacialmente possam ser núcleos separados, funcionalmente constituem um único núcleo urbano. Embora essa interdependência seja real, não se traduz em uma tendência à equalização quanto à disponibilidade dos bens de consumo coletivo" (1988, p.36).

Conforme anteriormente mencionado, o núcleo urbano definiu-se como um componente básico da infra-estrutura do complexo alumina/alumínio. Sua implantação objetivou assegurar uma base logística ao grande projeto, pois serviria de moradia aos funcionários das fábricas e de suporte técnico para algumas operações da empresa. Inicialmente foi concebido para atender às necessidades residenciais, comerciais e de serviços dos funcionários ligados a Albrás-Alunorte e ao Porto de Vila do Conde (também construído em função do projeto), e, posteriormente, deveria atender a todo o Distrito Industrial de Barcarena, de acordo com as propostas de dinamização econômica para a micro-região na qual se insere.

Uma arrojada integração cidade-empresa estava prevista na concepção do plano urbanístico de Vila dos Cabanos, que foi elaborado pelo escritório de consultoria Arquiteto Joaquim Guedes & Associados, nos moldes de outras cidades-empresas construídas para fins semelhantes: "a proximidade da produção e da reprodução assegura a assiduidade dos operários, assim como sua pontualidade. Esse duplo processo de subordinação da força de trabalho é, ainda, um elemento importante no estado de prontidão permanente do operariado, principalmente nas profissões relacionadas com a manutenção e os reparos das máquinas" (Piquet, 1998, p. 22).

Essa clássica integração cidade-empresa, entretanto, procurou ser amenizada com uma espécie de filosofia que resguardaria a concepção da cidade do alumínio e que tornou-se um elemento de destaque no plano urbanístico: a concepção de "cidade aberta". Esta deveria se contrapor a outras concepções de cidades de empresas até então instaladas na Amazônia, caracterizadas pelo seu aspecto de cidades fechadas, altamente controladas e auto-segregadas, da qual o exemplo mais típico pode ser visualizado no núcleo urbano de Carajás, da Companhia Vale do Rio Doce.

Não seria essa a concepção de cidade pensada para Vila dos Cabanos. Tratar-se-ia, então, de uma cidade com possibilidades diversas de inserção e de integração, que não estaria reduzida ao apoio logístico da empresa motivadora de sua existência. Com capacidade de comportar cerca de 70.000 habitantes até o ano de 1988, ocuparia uma posição de destaque em relação às cidades próximas. O Plano Urbanístico previa, ainda, os mais variados equipamentos urbanos, de serviços e comerciais.

Em análise que confronta o plano urbanístico com a organização atual do espaço, Chagas (1999) destaca

alguns elementos para entender a dimensão espacial da *company town* de Vila dos Cabanos.

Mostra, por exemplo, que grande parte do que foi concebido no plano acabou não sendo posto em prática. A Vila conta hoje com uma população aproximada de 8.000 habitantes, bem abaixo do esperado, levando, assim, a não implantação dos equipamentos urbanos inicialmente previstos. Este é um aspecto da realidade do núcleo urbano, que, ainda que apresente uma satisfatória infra-estrutura, carece de determinados serviços e equipamentos que foram considerados no plano urbanístico, mas que não foram implementados na prática.

Analisa, igualmente, que a área ocupada hoje pelo núcleo urbano sugere a existência de um espaço segregado, negando a tendência de “cidade aberta”, conforme foi pensada, pois no entorno do núcleo proliferam as ocupações espontâneas, com precária infra-estrutura, contrastando com a realidade daquela Company Town. A demanda para a ocupação do núcleo, conforme previsto no plano, existe de fato, entretanto, não se trata de uma demanda populacional que atenda diretamente aos interesses das empresas para as quais foi concebido o plano urbanístico.

Por outro lado, as imensas áreas existentes, sem funções urbanas definidas, decorrem do pequeno número de pessoas assentadas no núcleo; fato este que pode ser explicado por uma série de exigências que a CODEBAR passou a estabelecer para a construção de novas residências e pela própria situação sócio-econômica da força de trabalho que se instalou na área de influência do grande projeto. Estes são fatores que justificam o processo de segregação espacial, definindo, na prática, a existência de uma “cidade fechada”. A Vila pouco se integra numa possível rede de localidades centrais de sua micro-região, sua capacidade instalada responde tão somente aos interesses da empresa e pouco tem atendido, com seus equipamentos urbanos, ao entorno imediato, ratificando, portanto, o seu caráter excludente.

Conforme previsto no plano, o zoneamento e a infra-estrutura seriam capazes de satisfazer, em grande parte, a uma significativa demanda populacional. Entretanto, as limitações referentes à expansão do empreendimento e a não formação do distrito industrial previsto, associado à política de demissões do grande projeto, acabaram alterando substancialmente, na prática, as concepções do plano; o que, de certa forma, limita a dotação de equipamentos no núcleo.

À GUIA DE CONCLUSÃO: PERSPECTIVAS DE GESTÃO E DE DESENVOLVIMENTO LOCAL

Mais que uma fronteira econômica, conforme definida a partir da década de 60, a caracterização da Amazônia como fronteira tecno-ecológica hoje define também a sua inserção atual na divisão do trabalho em nível mundial. Resguardada pelo discurso da sustentabilidade ambiental, este novo momento repercute decisivamente na política de desenvolvimento sócio-espacial para a região.

No caso das cidades das empresas, no passado, estavam diretamente ligadas a uma ação explícita do Estado na dotação e manutenção de uma infra-estrutura urbana regional necessária a ocupação da fronteira econômica vista como uma fonte inesgotável de recurso. O fomento às atividades dos grandes empreendimentos fazia-se necessário, o que justificava até então os investimentos e os gastos com a infra-estrutura urbana. No momento atual essa preocupação parece ganhar novos rumos relacionados, por sua vez, a diversos fatores que repercutem na organização do espaço regional.

Um deles está associado ao arrefecimento da política de desenvolvimento regional posta em prática nas últimas décadas. Conforme pondera Carvalho (1997), com o agravamento da crise econômica nacional, no começo dos anos noventa, expresso através da tendência à hiperinflação e da elevação do déficit na balança de pagamentos, o governo brasileiro tomou um conjunto de medidas de política econômica, que incluía a suspensão dos benefícios fiscais regionais. Esperava-se, com isso, transformar o déficit fiscal orçamentário em superávit; meta esta que pressupunha a alteração da política dos incentivos. A insensível reação da inflação levou o governo a dar continuidade a austeridade fiscal, completando-se a reforma fiscal, pelo lado das despesas, através de medidas como a redução da renúncia fiscal. Na região amazônica, a suspensão dos incentivos regionais e a desindexação dos débitos tributários, contribuiu decisivamente para que não fossem proporcionadas condições de financiamento de novos investimentos no espaço regional.

Criada sob a condição do incremento dessa política de desenvolvimento regional, cidades de companhias, como Vila dos Cabanos, perdem o sentido para a qual foram criadas se pensarmos, por exemplo, na dificuldade de dinamização do distrito industrial de Barcarena face à esse novo momento da história regional.

Outro elemento está mais diretamente ligado à redefinição do papel do Estado quanto à instalação e manutenção da infra-estrutura urbana na Amazônia. É o que presenciamos em Barcarena com a extinção da CODEBAR. Se no passado a existência de órgãos do Estado para apoiar a infra-estrutura dos projetos econômicos revelava uma forte tendência de canalização de recursos públicos para interesses privados,

hoje o direcionamento dado com a transferência de responsabilidades da esfera federal e estadual para a municipal revela uma outra dimensão relacionada ao acesso aos recursos públicos, uma vez que o ônus de manter uma infra-estrutura como a de Vila de Cabanos significa o reforço, ainda maior, de exclusão e de não investimentos em espaços pauperizados em decorrência do grande projeto ali instalado.

Esta parece ser uma das graves conseqüências da transferência de gestão do núcleo urbano para a esfera municipal, desobrigando, igualmente, qualquer responsabilidade por parte das empresas ali instaladas em dar conta da manutenção da cidade e/ou de expandir sua infra-estrutura. Aliado a isso está o interesse de formação de um novo município que teria como sede Vila dos Cabanos, desobrigando o orçamento oriundo do grande projeto e do núcleo urbano a atender às demandas do entorno imediato.

Um terceiro elemento para pensarmos a inserção de Vila dos Cabanos na micro-região na qual está localizada, diz respeito à política de demissão praticada pelas empresas do alumínio. Acompanhando uma tendência mundial, há uma política expressa dessas empresas no sentido de diminuição do seu quadro funcional, fato que, de maneira direta ou indireta, trará repercussões imediatas, não só do ponto de vista da dificuldade de reinserção da força de trabalho em outras atividades, como também do ponto de vista espacial. É o que se pode constatar, por exemplo, na paisagem urbana do entorno de Vila dos Cabanos, onde se visualiza, em áreas de ocupações espontâneas, a existência de moradias produzidas por funcionários demitidos por essas empresas, a exemplo do que acontece no bairro Pioneiro.

Por fim, cabe mencionar a proliferação de demandas sociais ligadas à infra-estrutura urbana no entorno imediato da Company Town, que se coloca como uma decorrência da lógica de exclusão do grande projeto e tende a se agravar pela perspectiva de não consolidação do distrito industrial, pela redução dos quadros funcionais das empresas do alumínio e pela inexistência de uma política explícita de desenvolvimento local à maneira como vem sendo discutida atualmente em formas mais democrática de gestão municipal.

É nesse sentido que se torna pertinente uma análise que proporcione a discussão do papel de Vila dos Cabanos não só como base logística do Projeto Albrás/Alunorte, mas também a sua relação com as possibilidades de desenvolvimento local, atentando para a sua organização espacial interna e de seu entorno como parte de um todo e considerando as estratégias de gestão do espaço local, tendo em vista as perspectivas do poder local, seja ele o econômico (empresas), político (legislativo e executivo) e social (elites e movimentos sociais), conforme destaca Daniel (1988).

Este tipo de análise nos permite avaliar a experiência de implantação de company towns como Vila dos Cabanos, ao mesmo tempo em que nos orienta a estabelecer proposições às políticas urbanas na Amazônia, considerando as diversas dimensões que definem as práticas espaciais do urbano.

REFERÊNCIAS BLIOGRÁFICAS

- BECKER, Bertha K. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990. (Série Princípios).
- CASTRO, Edna M. R.; MARIN, Rosa E. A. Amazônia Oriental: territorialidade e meio ambiente. In: LAVINAS, Lena et alii (Orgs). *Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1993. p. 121-48.
- CARVALHO, David. F. A queda da renúncia fiscal e a crise do padrão de financiamento da Amazônia. In: XIMENES, Tereza (Org.). *Perspectivas do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para a Amazônia XXI*. Belém: NAEA, 1997. p. 115-75.
- CHAGAS, Clay Anderson N. *Vila dos Cabanos*: representações do espaço e práticas espaciais em uma company town da Amazônia. Belém, 1999. Monografia (Graduação em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará.
- DANIEL, Celso. Poder local no Brasil urbano. *Espaço & Debates*: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Número 24. 1988. p. 27-39.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.
- PIQUET, Roselia. *Cidade-empresa*.: presença na paisagem urbana brasileira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 1998.
- RIBEIRO, Miguel Ângelo C. *Amazônia*: a dinâmica do urbano e a qualidade ambiental. Rio de Janeiro: IBGE, [1994?]. (mimeo.)
- SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo*: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994. (Col. Geografia: Teoria e Realidade, 25).
- SOUZA, Maria Adélia A. de. Geografia da desigualdade: globalização e fragmentação. In: SANTOS, M. et alii. *Território*: globalização e fragmentação. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, 1994. p.21-28.