UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

MICHEL DE MELO LIMA

A RIBEIRA & A ORLA:

espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação



BELÉM/PA
2013

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

MICHEL DE MELO LIMA

A RIBEIRA & A ORLA:

espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, como requisito à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Organização e Gestão do Território.

Orientador: Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior.

Co-orientadora: Profa. Dra. Glória da Anunciação Alves.

BELÉM/PA
2013

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca de Pós-Graduação do IFCH/UFPA, Belém-PA)

Lima, Michel de Melo
A ribeira & a orla: espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação / Michel de Melo Lima. - 2013.

Orientador (a): Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior
Co-orientador (a): Glória da Anunciação Alves
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2013.

1. Geografia urbana - Marabá (PA). 2. Marabá (PA) - Condições econômicas. 3. Espaço em economia. 4. Vida ribeirinha - Marabá (PA). I. Título.

CDD - 22. ed. 307.76098115

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

NOME: MICHEL DE MELO LIMA

TÍTULO – A RIBEIRA & A ORLA: espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, como requisito à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovado em: _____/_____/_____.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior (Orientador – PPGEO/UFPA)

Assinatura: _____

Profa. Dra. Glória da Anunciação Alves (Co-orientadora – PPGGH/USP)

Assinatura: _____

Prof. Dr. José Júlio Ferreira Lima (Examinador Interno – PPGEO/UFPA)

Assinatura: _____

Profa. Dra. Ana Fani Alessandri Carlos (Examinadora Externa – PPGGH/USP)

Assinatura: _____

Dedico este trabalho, primeiramente, a Deus; depois à minha família, pelo apoio incondicional; à minha namorada, pela compreensão; e ao meu querido amigo Fábio do Amaral Vieira, *in memoriam,* um grande companheiro/irmão cuja vida foi interrompida precocemente no ano de 2012. A todos, obrigado por tudo!

AGRADECIMENTOS

De início agradeço a Deus por todas as experiências adquiridas, sejam elas boas ou más, por permitir que eu me levante com saúde todos os dias e pelas inúmeras possibilidades que têm aberto em meu caminho.

À minha família, que me "atura" e me faz crescer como pessoa, sempre dando força e apoio em todos os momentos de minha vida. Obrigado Maria Luzia Antonia de Melo, minha querida e amada mãe, uma pessoa a quem devo tudo o que tenho e o que sou até hoje. Agradeço à minha irmã, Michelle de Melo Lima, uma pessoa que não tem os mesmo pensamentos que os meus, mas que nem por isso deixa de torcer por mim, você sempre estará em meu coração! Obrigado também ao meu pai, Miguel dos Santos Lima, mais conhecido como "Índio", por ser a força inspiradora que me move, devo tudo o que tenho/sou ao senhor, que é o verdadeiro super-herói desta família. E, por fim, agradeço ao anjo de nossa casa, minha querida sobrinha Ana Beatriz Milhomens Nogueira, uma verdadeira princesa, que num dos momentos mais difíceis dos tempos recentes, quando perdi um amigo muito próximo e de forma trágica, foi a minha maior força, obrigado por ser a minha luz, querida e amada sobrinha.

Lembro-me também daqueles familiares e amigos que não estão mais entre nós, mas que foram fundamentais na minha vida. Obrigado Mônica dos Santos Corrêa, *in memoriam*, pelo apoio que sempre deu ao meu pai e minha mãe. À minha avó, Joaquina dos Santos Lopes, *in memoriam*, obrigado por ter me acolhido tantas e tantas vezes em sua casa, serei eternamente grato à senhora. Ao meu avô, José Teixeira de Lima, *in memoriam*, uma pessoa essencial para mim em todos os sentidos, e a quem, pela falta de tempo e de amadurecimento pessoal, não dei o devido valor, principalmente, em seus momentos finais nesta terra. Amados avô e avó, serei sempre grato a vocês e os levarei comigo aonde eu for. Por fim, agradeço ao meu amigo/irmão Fábio Amaral Vieira, que teve sua vida interrompida de forma trágica no ano de 2012. Grande amigo TED (Terror das Empregadas Domésticas), aonde quer que esteja, espero que fique em paz.

Ainda me referindo aos familiares, agradeço a força dada pelos meus tios Eduardo Henrique Sodré, Sebastião Melo e Sônia Melo. Também não posso me esquecer de prestar uma pequena homenagem ao meu primo Paulo Ronaldo Melo que, do seu jeito, sempre acreditou em mim e me deu muita força, inclusive me fazendo pagar uma

promessa por uma vitória alcançada. A vocês, obrigado por tudo e por me fazerem entender o significado de “fazer parte de uma família”.

Como não poderia deixar de ser, agradeço à minha namorada, Débora Aquino Nunes, que é, junto com a pequena Ana Beatriz, outro anjo em minha vida. Uma namorada/amiga/amante/confidente que sempre está por perto quando necessário, me apoiando, brigando e, acima de tudo, me amando do jeito que eu sou. Tenho absoluta certeza de que eu não teria chegado aqui sem você. Obrigado meu amor, és tudo pra mim! Minha geógrafa “gordinha” do vídeo game.

Agradeço também à Deuzalina Aquino, que além de me “aguentar” e me ajudar direta e indiretamente nestes últimos dois anos, me deu um dos maiores presentes, ao trazer a minha companheira de todos os dias ao mundo (a sua filha Débora Aquino).

Quero também agradecer ao meu orientador, Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, por ter me dado a chance de ingressar na pesquisa e por ter tido uma paciência imensa comigo nestes últimos cinco anos. Agradeço por tudo que aprendi, não só no que diz respeito à pesquisa e aos conhecimentos geográficos, mas também por ter me mostrado como uma pessoa séria e idônea consegue vencer na vida sem ter que se render aos associativismos mesquinhos existentes no âmbito acadêmico. Obrigado por tudo, grande mestre, e, por favor, me desculpe pelas falhas e pela “rebeldia”. Admiro muito seu trabalho e tenho muito apreço por sua pessoa.

Aos amigos e colegas de graduação e pós-graduação, que souberam relevar os meus defeitos e sempre estiveram comigo: Antônio Carlos, Bruno Angelim, Leiliane Barros e Priscilla Flores. Também quero agradecer de forma especial a duas pessoas. O primeiro é o amigo/irmão Juan Dias Barros, pelas boas conversas e pela força que tem me dado durante todos estes anos. A segunda é a companheira de pesquisa Gleice Kelly Gonçalves da Costa, uma grande amiga que, de uma forma ou de outra, sempre esteve presente em minha vida. Agradeço a todos vocês pela paciência e por acreditarem, uns mais e outros menos e cada um ao seu jeito, no fato de que minhas qualidades superam os meus defeitos. Peço desculpas se algum dia fui pouco sensível ao jeito de vocês ou se os ofendi em qualquer momento. Obrigado por tudo, grandes companheiros, vocês me ajudaram a crescer muito como pessoa.

Aos amigos que estiveram próximos desde a graduação e que também ajudaram, por meio de conversas formais e informais, no andamento/desenvolvimento da

pesquisa. Obrigado Bruno Malheiro, Tatiane Costa, Estevão Barbosa e Hugo Rogério Hage Serra.

Também devo destacar de forma especial o casal Rovaine Ribeiro e Márcio Douglas Amaral, amigos muito próximos e com os quais me sinto muito à vontade para falar sobre geografia e sobre qualquer outro assunto. Obrigado pelos livros emprestados e pelos conselhos dados. Sempre considerei vocês um ponto de referência em minha trajetória acadêmica e pessoal.

Ainda no âmbito dos colegas e amigos geógrafos, também gostaria de agradecer ao amigo e parceiro de "nerdisses" Marcos Alexandre Pimentel da Silva. Uma pessoa que me ajudou muito, inclusive indo fazer visitas de campo comigo na orla de Marabá. Nossas conversas sobre o que seria um bom geógrafo e sobre as possibilidades de meu trabalho foram fundamentais para o meu amadurecimento pessoal e acadêmico. Muito obrigado, meu grande amigo/irmão, e saiba que sempre poderás contar comigo.

Um agradecimento especial ao Grupo de Pesquisa "Geourbam", coordenado pelo professor Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr., do qual eu sinto imenso orgulho de fazer parte desde a graduação.

Agradeço aos professores que passaram por minha graduação e pós-graduação. Estes que, de uma forma ou de outra, contribuíram para a minha formação como geógrafo. Ao Professor Saint-Clair, meu mestre e orientador, e aos professores Genylton Rocha, Maria Goretti Tavares e José Júlio Lima; pessoas que muito me inspiraram e ensinaram sobre o que é ser um pesquisador/geógrafo sério e comprometido. Muito obrigado a todos!

À Professora Glória Anunciação Alves, agradeço por aceitar ser co-orientadora do meu trabalho e por suas valiosas contribuições. A senhora, que em todos os momentos foi muito atenciosa e gentil, ajudou muito no desenvolvimento desta pesquisa.

Quero, ainda, agradecer à Universidade Federal do Pará, ao Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPA, instituições que muito ajudaram e das quais sinto orgulho de pertencer e de ter desenvolvido atividades. Agradeço também ao CNPq e à FAPESPA. O primeiro por financiar meus dois anos de iniciação científica e o segundo por conceder a bolsa que muito ajudou na realização da minha pesquisa de mestrado.

Obrigado também aos meus amigos/irmãos/companheiros de "branquinha": Marcos Paulo Ferreira de Albuquerque, Wellington Ramos de Carvalho, Daniel Lima

Monteiro e Fábio Marmith, pessoas que sempre estiveram ao meu lado, dando força e acreditando em mim.

Obrigado também ao meu cunhado, Rafael Milhomens, e a sua irmã, Rafaela Milhomens. Tenho muito apreço por vocês e por sua família.

Um obrigado especial também aos grandes camaradas, conhecidos e amigos de infância Gerson Carlos Glória, Raiza Macambira, Malco Moraes da Luz, Kézia Almeida da Luz, Brenda de Sena Maués e Antonio Maués Júnior. Estes que, de uma forma ou de outra, acreditaram e incentivaram o meu desenvolvimento pessoal e acadêmico.

Por fim, quero agradecer a cidade de Marabá, urbe pela qual desenvolvi um grande carinho ao longo desses anos. Uma terra acolhedora e de boas pessoas que gentilmente cederam parte de seu tempo para me atender e para responder os formulários e as entrevistas empreendidas. Aprendi muita coisa ao desenvolver a minha pesquisa neste espaço, que já considero uma espécie de segunda casa.

É difícil reconhecer que haja desenvolvimento quando seus benefícios se acumulam longe da massa da população. Assim como é difícil reconhecer a legitimidade de um modelo de desenvolvimento que exclui legiões de seres humanos das oportunidades de participação não só dos frutos dessa riqueza, mas até mesmo na produção de riqueza.

José de Souza Martins

RESUMO

LIMA, M. M. **A RIBEIRA & A ORLA:** espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação. 2013. 256 f. Dissertação (mestrado em geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

Tendo por base a teoria do espaço socialmente produzido, as reflexões deste trabalho vão ao encontro do tema referente à relação cidade-rio na Amazônia, a partir de um estudo de caso: a orla fluvial da cidade de Marabá. O objetivo é analisar a produção social do espaço e os conflitos de territorialidade existentes em face da dinâmica recente da Amazônia, levando em conta as especificidades locais da relação/interação econômica, política e simbólica dos diferentes agentes com o rio. Para tanto, utilizou-se como instrumental teórico-metodológico o materialismo histórico e dialético, e os seguintes procedimentos metodológicos de pesquisa: a) revisão bibliográfica de temas pertinentes ao desenvolvimento do trabalho, relacionados à geografia urbana e à geografia da Amazônia, e assentados na teoria do espaço socialmente produzido; b) levantamento bibliográfico de caráter histórico-geográfico sobre a orla e a cidade de Marabá; c) levantamento de dados primários, secundários e de fontes documentais da área de estudo; d) observação sistemática de campo sobre a interação cidade-rio em Marabá, com inventário (identificação, comparação e análise de elementos) da paisagem urbana e de suas dinâmicas espaciais, temporais e territoriais; e) levantamentos através da aplicação de formulários com base na relação cidade-rio na orla; f) realização de entrevistas individuais gravadas com questões semiestruturadas com os principais agentes (representantes do poder público, moradores, grandes empresas, comerciantes etc.) existentes na orla fluvial da Marabá. A partir dos dados levantados e analisados, constatou-se, mesmo diante dos processos modernizantes pelos quais passa a cidade, a permanência, de forma residual, do modo de vida ribeirinho na orla fluvial de Marabá. Por outro lado, essa permanência se dá através de uma relação conflituosa com os agentes/grupos que têm na orla um referencial predominantemente econômico, como o Estado, os comerciantes locais e regionais, as grandes empresas, os proprietários fundiários e os promotores imobiliários. Tal contexto ratifica a importância de atentar para as especificidades de como se desenvolve a vida nas "ribeiras" amazônicas, o que significa entender, também, a forma complexa, diversificada e desigual com a qual se desenvolve as relações existentes entre a cidade, espaço complexo, contraditório, obra por excelência, e o rio, elemento que define ritmos, signos, saberes e dinâmicas sócioespaciais urbanas no contexto regional.

Palavras-Chave: Relação Cidade-Rio. Orla Fluvial. Modo de Vida Ribeirinho. Amazônia. Marabá-Pa.

ABSTRACT

LIMA, M. M. **THE RIVERSIDE & THE WATERFRONT**: urban riverine specificities and territorialities in a city in transformation of the Amazon. 2013. 256 p. Dissertation (master's degree) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

Based on the theory of spaces socially produced, the reflections of this study are in line with the theme: the relationship city-river in the Amazon developed through of a case study, the waterfront of Marabá city. The goal is to analyze the social production of the space and the territorial conflicts existing in face of recent Amazonian dynamics, taking into account local specificities of the economic, political and symbolic relationship/interaction among different agents with the river. For this, the historical and dialectical materialism was used as theoretical-methodological instrumental and the following procedures methodological of research: a) bibliographic review of relevant themes to the development of this work related to the urban geography and the geography of the Amazon, settled on the theory of the space socially produced; b) bibliographic research about the process historical and geographical of the waterfront and the city of Marabá; c) survey of the primaries and secondaries data and documentary sources of the study area; d) systematic field observation about the city-river relationship in Marabá, with inventory of the urban landscape (identification, analysis and comparison of the elements) and its spatial, temporal and territorial dynamics; e) application forms based on the relationship among city and rivers in the waterfront; f) recording of individual interviews using semi-structured questions realized with the main agents (government representatives, residents, corporations, traders etc.) present in the waterfront of Marabá. Based on the collected and analyzed data, it was found a residual permanence of the riverine way of life in waterfront of Marabá, in spite of the modernization processes which passes the city. Moreover, the riverine permanence is under a conflictual relationship with agents/groups that understands the waterfront as a predominantly economic space, such as the State, the regional and local businesses, the large businesses, landowners and property developers. This context reinforces the importance of to pay attention to the specificities of the process to how the life is developed in "riverside" Amazon. Enables also to understand the complex, diverse and unequal form which it develops the relationship among cities – complex and contradictory space, use value par excellence – and rivers – an element that defines rhythms, signs, knowledge and socio-spatial urban dynamics in the regional context.

Key-words: Relationship City-River. Waterfront. Riverine Way of Life. Amazon. Marabá-Pa.

LISTA DE TABELAS

TABELA 01 – USOS DOS IMÓVEIS LOCALIZADOS NA ORLA DE MARABÁ 98
TABELA 02 – DATA DE AQUISIÇÃO DOS TERRENOS NA ORLA 99
TABELA 03 – FORMA DE AQUISIÇÃO DOS TERRENOS NA ORLA DE MARABÁ..... 100
TABELA 04 – PRINCIPAIS USOS DOS RIOS PARA OS INFORMANTES 102
TABELA 05 – FREQUÊNCIA DE USO DO TRANSPORTE FLUVIAL DOS INFORMANTES..... 106
TABELA 06 – PRINCIPAIS USOS DA ORLA PARA OS INFORMANTES..... 107
TABELA 07 – IMPORTÂNCIA DOS RIOS PARA OS INFORMANTES..... 111
TABELA 08 – IMPORTÂNCIA DA ORLA PARA OS INFORMANTES 111
TABELA 09 – PRINCIPAIS VANTAGENS EM MORAR/SE LOCALIZAR NA ORLA PARA OS INFORMANTES. 112
TABELA 10 – PRINCIPAIS DESVANTAGENS EM MORAR/SE LOCALIZAR NA ORLA PARA OS INFORMANTES 113
TABELA 11 – INTENÇÃO OU DISPOSIÇÃO DOS INFORMANTES DE MUDAR PARA OUTRA ÁREA DA CIDADE QUE NÃO SEJA A ORLA 119
TABELA 12 – SOBRE A INFRAESTRUTURA DA ORLA ATENDER ÀS NECESSIDADES DOS INFORMANTES 120
TABELA 13 – PRINCIPAIS AÇÕES A SEREM TOMADAS PELO PODER PÚBLICO PARA MELHORAR A ORLA SEGUNDO OS INFORMANTES. 121
TABELA 14 – PRINCIPAIS POSSIBILIDADES DE UTILIZAÇÃO DAS ÁREAS DA ORLA AINDA NÃO ALTERADAS PARA OS INFORMANTES..... 123

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01 – A IMPORTÂNCIA DOS RIOS E DA ORLA PARA OS AGENTES/GRUPOS NO PASSADO 128
QUADRO 02 – A IMPORTÂNCIA DOS RIOS E DA ORLA PARA OS AGENTES/GRUPOS ATUALMENTE 133
QUADRO 03 – MUDANÇAS/TRANSFORMAÇÕES OCORRIDAS NA ORLA DE MARABÁ APÓS A CONSTRUÇÃO DAS ESTRADAS E DAS PONTES 141
QUADRO 04 – PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES OCORRIDAS NA ORLA DE MARABÁ APÓS A CONSTRUÇÃO DA USINA HIDRELÉTRICA DE TUCURUÍ 147
QUADRO 05 – SOBRE A EXISTÊNCIA DE CONFLITOS DE TERRITORIALIDADE NA ORLA DE MARABÁ 153
QUADRO 06 – PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS/ELEMENTOS DO MODO DE VIDA RIBEIRINHO EXISTENTE NA ORLA DE MARABÁ. 164
QUADRO 07 – PRINCIPAIS E MAIS RECENTES INTERVENÇÕES/OBRAS REALIZADAS E PROJETADAS PARA A ORLA DA CIDADE DE MARABÁ-PA 186
QUADRO 08 – PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS/PENSADAS PELO PODER PÚBLICO PARA VALORIZAR A IMPORTÂNCIA DOS RIOS E DA ORLA DE MARABÁ-PA 207
QUADRO 09 – ESPAÇOS DE IDENTIDADES/VIVÊNCIAS RIBEIRINHAS NA ORLA DOS RIOS TOCANTINS E ITACAIÚNAS (MARABÁ-PA). 221

LISTA DE MAPAS

MAPA 01 – A CIDADE DE MARABÁ E OS SEUS NÚCLEOS URBANOS 43
MAPA 02 – NÚCLEOS URBANOS BEIRA-RIO DE MARABÁ-PA E A VILA ESPÍRITO SANTO. 50
MAPA 03 – LOCALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS DE IDENTIDADE E DE VIVÊNCIA RIBEIRINHA DE MARABÁ-PA 220

LISTA DE FOTOS

FOTO 01 – ORLA DA MARABÁ PIONEIRA 52
FOTO 02 – AVENIDA TRANSMANGUEIRA 53
FOTO 03 – PORTO DO TACHO 54
FOTO 04 – ORLA DE MARABÁ NO NÚCLEO SÃO FÉLIX 55
FOTO 05 – RIBEIRA DA COMUNIDADE DO GELADINHO – NÚCLEO SÃO FÉLIX 56
FOTO 06 – RIBEIRA DA VILA ESPÍRITO SANTO. 57
FOTO 07 – BURGO AGRÍCOLA DO ITACAIÚNAS 73
FOTO 08 – CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS NA RIBEIRA DE MARABÁ 76
FOTO 09 – ENCHENTE DE 1926. 78
FOTO 10 – "PORTO" DE MARABÁ. 81
FOTO 11 – RAMPA DO SÃO FÉLIX 90
FOTO 12 – ORLA DE MARABÁ (BAIRRO FRANCISCO COELHO) 93
FOTO 13 – ANTIGO DEPÓSITO DE CASTANHA NA ORLA DE MARABÁ. 101
FOTO 14 – USO DOMÉSTICO DAS ÁGUAS DO RIO TOCANTINS (BAIRRO FRANCISCO COELHO) 103
FOTO 15 – BARCOS E CANOAS APORTADOS NA ORLA DE MARABÁ (BAIRRO CENTRO) 105
FOTO 16 – BALNEÁRIO DA VILA ESPÍRITO SANTO 109
FOTO 17 – PESCA NA ORLA DA MARABÁ PIONEIRA 110
FOTO 18 – A COMUNIDADE DO GELADINHO 115
FOTO 19 – ORLA DA MARABÁ PIONEIRA (BAIRRO SANTA RITA) 117
FOTO 20 – OBRAS INACABADAS NA ORLA DA MARABÁ PIONEIRA (CABELO SECO) 118
FOTO 21 – USO DOMÉSTICO DA ÁGUA DO RIO TOCANTINS (NÚCLEO SÃO FÉLIX). 170
FOTO 22 – ORLA DA MARABÁ PIONEIRA NO PERÍODO DE CHEIA DO RIO TOCANTINS. 173
FOTO 23 – UM DOS PONTOS DE CONCENTRAÇÃO DOS ATINGIDOS PELA ENCHENTE EM MARABÁ 174
FOTO 24 – PONTE MISTA RODOFERROVIÁRIA DE MARABÁ 190
FOTO 25 – ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA NO BAIRRO SANTA RITA I 193

FOTO 26 – NAÚTICA NO BAIRRO SANTA RITA 194
FOTO 27 – ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA NO BAIRRO SANTA RITA II..... 195
FOTO 28 – OBRAS DO PAC NO CABELO SECO 204
FOTO 29 – UM DOS BLOCOS RESIDÊNCIAIS DO PAC NO CABELO SECO..... 205
FOTO 30 – "PORTO" DAS CANOINHAS..... 225
FOTO 31 – SOCIABILIDADES NA RAMPA DO SÃO FÉLIX..... 226

LISTA DE SIGLAS

ALBRAS - Alumínio Brasileiro S/A

ALPA - Aços e Laminados do Pará

ALUNORTE - Alumina do Norte do Brasil S/A

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

CENTUR - Centro Cultural Tancredo Neves

CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina

CDP - Companhia Docas do Pará

CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

CVRD - Companhia Vale do Rio Doce

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

ELETRONORTE - Centrais Elétricas do Norte do Brasil

FAPESPA - Fundação Amazônia Paraense de Amparo à Pesquisa

IFCH - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

NAEA - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PDUM - Plano Diretor Urbano de Marabá

PEUM - Plano de Expansão Urbana de Marabá

PIBIC - Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica

PIC - Projeto Integrado de Colonização

PIN - Programa de Integração Nacional

PPGEO - Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará

SEOP - Secretaria do Estado de Obras Públicas

SEPOF - Secretaria de Planejamento, Ordenamento e Finanças do Estado

SHERFHAU - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SUDAM - Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

UFPA - Universidade Federal do Pará

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 19

CAPÍTULO 1 – O URBANO, A CIDADE E O RIO NA AMAZÔNIA: REFERENCIAIS TEÓRICOS E EMPÍRICOS PARA O ENTENDIMENTO DA RELAÇÃO CIDADE-RIO EM MARABÁ 40

1.1 – O espaço socialmente produzido e a relação cidade-rio na orla fluvial de Marabá 41

1.2 – Encontros e (des)encontros na orla fluvial da cidade de Marabá: o uso ribeirinho e o aproveitamento de potencialidades econômicas 59

1.3 – As territorialidades múltiplas e o modo de vida ribeirinho na orla fluvial de Marabá 64

CAPÍTULO 2 – PELOS CAMINHOS E (DES)CAMINHOS DA RIBEIRA: MUDANÇAS, PERMANÊNCIAS E (CO)EXISTÊNCIAS DA RELAÇÃO CIDADE-RIO NO SUDESTE PARAENSE 69

2.1 – A perspectiva histórico-geográfica da cidade de Marabá 70

2.2 – A Marabá dos rios Tocantins e Itacaiúnas 71

2.3 – A Marabá "moderna" das iniciativas desenvolvimentistas 83

CAPÍTULO 3 – CONFLITOS, (CO)EXISTÊNCIAS E VIVÊNCIAS NA ORLA FLUVIAL DE MARABÁ 96

3.1 – A orla fluvial de Marabá como um mosaico de relações cidade-rio: usos, vivências e (co)existências 97

3.2 – A orla fluvial de Marabá: espaço de múltiplas territorialidades ou de modernização extensiva? 126

CAPÍTULO 4 – AS INTERVENÇÕES URBANAS E SUA INFLUÊNCIA NA DINÂMICA SOCIOESPACIAL DA ORLA FLUVIAL DE MARABÁ 176

4.1 – O consumo no/do espaço e o planejamento estratégico de cidades 177

4.2 – A produção do espaço da orla fluvial de Marabá no contexto do empreendedorismo urbano e do planejamento estratégico de cidades 184

4.3 – O percebido, o concebido e o vivido: o direito à cidade como possibilidade do reconhecimento da dimensão ribeirinha existente na orla fluvial de Marabá 216

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....230

REFERÊNCIAS 240

APÊNDICES 248

INTRODUÇÃO

A importância de corpos hídricos como os grandes rios, baías e igarapés para o início do povoamento da Amazônia é algo difícil de ser contestado. Isso porque foi principalmente por meio deles que se iniciou o desenvolvimento da circulação de pessoas e do comércio de mercadorias extraídas e produzidas na região (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005).

Assim, os primeiros aglomerados populacionais, embriões dos atuais núcleos urbanos, surgiram ao longo dos rios, principalmente pela importância estratégica que estes desempenhavam tanto no que diz respeito ao processo de defesa contra invasores, quanto por serem elementos essenciais que possibilitaram a circulação de fluxos regionais (pessoas e mercadorias) (TRINDADE JR.; SILVA; AMARAL, 2008). Dessa forma, o início do povoamento da Amazônia, a exploração das "drogas do sertão" e, posteriormente, a agricultura comercial e a exploração da borracha, foram expressões socioeconômicas que fizeram surgir povoados, vilas e cidades ao longo dos cursos fluviais (TRINDADE JR., 2008).

É em face desse contexto que destacamos o fato de grande parte desses aglomerados, vilas, povoados e cidades apresentarem íntima relação e interação, funcional e simbólica, com a floresta e com os rios. Situação que levou Tocantins (1961) a afirmar que nesse período, a natureza, apesar do lento e contínuo esforço para humanizá-la, absorvia e envolvia o homem em suas malhas. Daí o(s) rio(s), uma das mais poderosas forças do meio, "dominar/comandar" a vida, que nesse momento era marcada profundamente por "fatores geográficos" (naturais).

Embora não concordemos com essa perspectiva por seu conteúdo notadamente determinista, ela serve para confirmar e mostrar o quanto a vida na Amazônia esteve ligada aos rios e à floresta, importantes elementos naturais que mesmo em relação aos cânones urbanos da sociedade capitalista, segundo Fraxe (2004), ainda perduram, consolidam e fecundam o imaginário e a vida na região.

Desse modo, entender a forma como se apresenta a relação cidade-rio frente aos novos processos de exploração dos recursos naturais oriundos da intensificação da inserção da Amazônia brasileira na economia nacional e internacional, o que se intensifica após a década de 1960, consiste em uma análise fundamental para a compreensão da urbanodiversidade regional (TRINDADE JR., 2010b), isto é, da diversidade de formas de como se manifesta o fenômeno urbano na região; um processo

que é produto das transformações urbanas mais gerais pelas quais passou o território nacional.

O processo de urbanização extensiva[1], que se iniciou no Brasil na década de 1970, em 30 anos atingiu praticamente todo o país. Desenvolveu-se a partir das regiões metropolitanas, articulando-se aos centros industriais, às fontes de matérias-primas, seguindo a infraestrutura de transportes, energia e comunicações, criando as condições de produção e estendendo os meios de consumo coletivo necessários ao consumo da produção industrial fordista que se implantava no território nacional (MONTE-MÓR, 2004).

Ao final do século XX, esse processo ocorria em grande parte do território nacional, com destaque para a fronteira amazônica, onde a produção do espaço já se dava a partir da base urbano-industrial que emanava dos centros metropolitanos e de seus desdobramentos sobre as regiões agrárias articuladas à base agroindustrial brasileira (MONTE-MÓR, 2004).

É em face desse contexto que se intensifica na Amazônia brasileira a modernização do território através dos "novos objetos"[2] inseridos na região, quais sejam: as modernas plantas industriais, o novo sistema de circulação, estabelecido pelas rodovias e ferrovias; as modernas redes de telecomunicações; os novos sistemas portuários; a expansão da rede de energia elétrica, apoiadas na instalação de modernas hidrelétricas; a presença de grandes projetos econômicos e de infraestrutura, e igualmente, as suas modernas cidades (TRINDADE JR., 2010a).

Esses elementos contribuem para a difusão do urbano na região, assim como são responsáveis pelo aparecimento de perfis diferenciados de cidades. Essas que agora tanto apresentam dinâmicas de intensa relação e interação, funcional e simbólica, com a floresta e com os rios (cidades da floresta), quanto se articulam mais as lógicas externas à região (cidades na floresta). As *cidades da floresta* são aquelas que até a década de 1960 predominavam na Amazônia. Suas características de pequenas cidades,

[1] É definida como a forma socioespacial que expande as condições urbano-industriais de produção (e reprodução) por sobre o espaço regional articulando o urbano e o rural em uma única e (virtualmente) integrada forma urbana, carregando também consigo as especificidades de *polís* e da *civitas*: a práxis urbana, a política, a cidadania (MONTE-MÓR, 2004).

[2] Grandes objetos artificiais que também são expressões do meio técnico-científico informacional que se rebate sobre a Amazônia. Desse modo, estes objetos respondem à necessidade de modernização da sociedade e do território, especialmente com vistas a atender as demandas de produção associadas ao mercado nacional e internacional. Sua difusão no espaço regional ocorre especialmente a partir da década de 1960 (TRINDADE JR., 2010a).

frequentemente associadas à circulação fluvial, conferiam a elas fortes ligações com a dinâmica da natureza, com a vida rural não moderna e com o ritmo da floresta ainda pouco explorada e/ou devastada. São cidades que apresentavam uma forte interação com o seu entorno e com localidades próximas (vilas, povoados, comunidades ribeirinhas etc.). Por outro lado, as *cidades na floresta* são aquelas que ao se articularem principalmente às demandas externas da região, fazem da floresta um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana, sendo, até mesmo, a sua negação. Na perspectiva desse tipo de urbe, a região seria vista principalmente como fonte de recursos, como espaço de exploração econômica (madeiras, minérios, fragrâncias, espécies de animais e vegetais, turismo etc.) (TRINDADE JR., 2010a).

Para entender esse processo, é fundamental destacar que no modo de produção capitalista moderno, o espaço inteiro e em toda a sua complexidade é tomado por esta racionalidade mercadófila (ou pelo menos ela tenta tomá-lo, dominá-lo, subjugá-lo). Dessa forma, ele é utilizado para a produção de mais-valia, e assim a terra, o subsolo, o ar entram nas forças produtivas e nos produtos como mercadoria. O tecido urbano, aquele das redes múltiplas de comunicação e de trocas, acaba, então, fazendo parte dos meios de produção. A cidade e as instalações diversas (correios, estradas de ferro, depósitos e entrepostos, transportes de serviços diversos etc.) são capital fixo. A divisão do trabalho penetra o espaço inteiro (e não somente o espaço do trabalho, aquele das empresas, das indústrias). O espaço inteiro é consumido, da mesma forma que os edifícios e os locais industriais, as máquinas, as matérias-primas e a própria força de trabalho (LEFÈBVRE, 1974).

Por conta disso, o espaço torna-se o *lócus* da reprodução das relações sociais de produção e não apenas dos meios de produção (FERREIRA, 2011). Torna-se mercadoria a ser aproveitada e potencializada para geração de lucro, o que tende a esvaziar, negar, deturpar e destruir todas as outras possibilidades e usos nele contido.

A Amazônia brasileira e seu conjunto de cidades estariam, assim, sofrendo uma rápida e ativa transformação, principalmente nas últimas três décadas, através da intensificação do processo de produção social do espaço regional e da sua inserção na dinâmica capitalista moderna. Esse processo leva à rápida passagem de espaço natural (organização humana condicionada às leis naturais, biológicas) para espaço socialmente construído (organização espacial condicionada principalmente às leias e processos sociais) (MONTE-MÓR, 2004).

Considerar o atributo da diversidade, da desigualdade e as diferentes formas de inserção e de apropriação do espaço urbano da Amazônia no período recente é importante, então, para se pensar a sociedade e a sua dinâmica complexa, desigual e conflitante, e isso tanto na escala nacional quanto na escala regional. Isso porque permite entender as diferenças espaciais brasileiras (articulação de diferentes temporalidades, espacialidades e territorialidades) e a manifestação diferenciada do fenômeno urbano em diferentes escalas (TRINDADE JR., 2010b).

É nesse contexto que a cidade de Marabá, cuja atual dinâmica socioespacial está intimamente associada ao processo de modernização capitalista, e o seu espaço de orla fluvial, que está ligado aos rios e a uma temporalidade ribeirinha do passado, emergem enquanto recorte analítico de estudo, pois permitem entender a articulação recente destes diferentes tempos, territorialidades e ritmos sociais.

Os rios Tocantins e o Itacaiúnas, por possibilitarem o início da circulação de mercadorias e pessoas, foram fundamentais para a formação do aglomerado populacional que deu origem à cidade de Marabá, em 7 de julho de 1898 (VELHO, 1972). Ademais, pela importância que eles ainda hoje apresentam para o desenvolvimento da vida no espaço de orla fluvial marabaense, estes cursos fluviais configuram elementos fundamentais para os agentes/grupos que desenvolvem práticas ligadas às águas, como a utilização dos rios para a obtenção de recursos (água e o pescado), como meio de circulação (transporte fluvial) e como referencial simbólico e cultural (identificação dos agentes com o tempo lento do rio e da dinâmica da natureza); situação que lembra muito a dinâmica socioespacial ribeirinha de outrora (LIMA, 2010)[3].

Por outro lado, atualmente, atribuir a orla da cidade apenas a característica de espaço que espelha um "mundo das águas" é insuficiente para entender a complexidade e a multiplicidade de dinâmicas sociais (espacialidades, temporalidades e territorialidades) ali existentes. Isso porque após a realização de melhorias infraestruturais na frente fluvial da cidade, que tiveram início da década de 2000, boa

[3] O autor deste trabalho estudou a orla fluvial da cidade de Marabá na condição de bolsista da iniciação científica (PIBIC-CNPq), no período compreendido entre agosto de 2009 a julho de 2010, no projeto de pesquisa intitulado "Interfaces da cidade com o rio no Sudeste Paraense: estudo sobre a orla fluvial de Marabá", sob a orientação do professor Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior. Após a realização do estudo, constatou-se que o espaço urbano de Marabá, notadamente a sua orla fluvial, ainda guarda íntima ligação com os cursos fluviais (LIMA, 2010).

parte desta ribeira assumiu o posto de principal alternativa de lazer e turismo em Marabá (LIMA, 2010).

O projeto de melhorias infraestruturais, que se iniciou através de uma parceria entre o governo municipal e o governo federal e que ainda está em andamento por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), prevê várias ações, como a construção de um muro de arrimo para conter as águas das enchentes, a pavimentação de ruas, a realização de melhorias habitacionais (esgoto sanitário e abastecimento de água), a regularização fundiária, a construção de áreas de lazer e a construção de 80 (oitenta) novos imóveis para beneficiar famílias que moram na área de maior vulnerabilidade às enchentes (MARIN; TRINDADE, 2009). Essas obras, mesmo inacabadas, transformaram esse espaço em área "nobre", disputada por visitantes, turistas e por toda a população da cidade, tanto pelas amenidades naturais relacionadas aos rios, quanto pela concentração de usos ligados ao entretenimento, ao lazer e ao turismo (MARABÁ, 2006).

Ademais, também estão previstas outras grandes intervenções na orla de Marabá, que são: a) a implantação de um porto na margem esquerda do rio Tocantins para dar suporte as atividades siderúrgicas da Aços Laminados do Pará (ALPA), o que também transformará a orla em espaço de escoamento de produtos industrializados (MARIN; TRINDADE, 2009); b) a construção da Hidrelétrica de Marabá; c) a implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins. São intervenções de grande porte e que vão imprimir mudanças profundas na morfologia material e social deste espaço, estando associadas a um modelo de urbanização empreendedor e mercadófilo que se desenvolve nesta orla.

O processo que ocorre nas frentes marítimas e fluviais, principalmente de cidades de importância regional (como Marabá), nacional e internacional, está ligado ao que Harvey (2005) denominou de empreendedorismo urbano, que seria o processo de amoldamento/adequação dos espaços das cidades às necessidades do mercado e do capital no atual contexto de globalização. Trata-se de um modelo de urbanização de cidades que se baseia na lógica da competitividade e do mercado e cuja ideologia dominante ressalta que as modernas cidades "necessitam", para "sobreviver" na selvageria de um mundo globalizado, competir pelo investimento de capital, de tecnologia e de competência gerencial; atrair novas indústrias e negócios (a exemplo do turismo); ser competitivas no preço e na qualidade dos serviços; atrair força de trabalho adequadamente qualificada etc. (VAINER, 2002).

Assim, de forma geral e levando em consideração esse tipo de urbanismo empreendedor, estratégico (SÁNCHEZ, 2003), diversas cidades passaram e passam por reconversões nas atividades das suas zonas portuárias marítimas ou fluviais, em que basicamente mesclam habitação, comércio, serviço e lazer. Alterações que são estimuladas pelo grande volume de benefícios e de dinheiro investido pelos governos (locais e nacionais) e pela iniciativa privada, no que diz respeito à instalação e incrementos infraestruturais (FERREIRA, 2011).

Na Amazônia, tal processo pode ser identificado na orla de Belém do Pará, pois, como destacam Trindade Jr., Santos e Ravena (2005), dentre as obras mais recentes que ocorreram na orla da capital paraense, têm grande ênfase aquelas voltadas para o entretenimento, para o lazer e para a espetacularização do espaço. Impulsionadas e realizadas pelo governo municipal e estadual, essas intervenções estão preocupadas principalmente em definir uma nova imagem de cidade através do urbanismo espetáculo, que cria e/ou reforça valores culturais e representações sociais, estando diretamente associadas ao marketing urbano e ao planejamento estratégico de cidades.

É claro que estas transformações devem ser relativizadas ao pensarmos o processo que tem ocorrido na orla fluvial de cidades médias[4] como Marabá, uma realidade muito diferente de uma metrópole como Belém. Desse modo, normalmente associadas à modernização econômica e à boa qualidade de vida, na Amazônia, uma cidade média tende a se diferenciar de outras onde as relações capitalistas já se mostram mais consolidadas e não se apresentam como espaços de expansão das novas relações capitalistas. É nesse sentido que os fixos modernos de Marabá parecem assumir menos importância que a sua capacidade de gerar e de possibilitar a dinâmica dos fluxos regionais e até mesmo nacionais (TRINDADE JR., 2011).

Assim, uma cidade média amazônica chama atenção pelo fato de desempenhar funções que servem de mediação entre as pequenas cidades da região e as metrópoles regionais e extrarregionais, definindo seu dinamismo em função da forte centralidade

[4] Estamos considerando como cidades médias aquelas urbes que assumem um determinado papel na estrutura urbana regional: o de centro sub-regional. São cidades capazes de polarizar um número significativo de centros menores e articular relações de toda ordem, como anteparo e suporte das metrópoles regionais, não compondo com estas uma unidade funcional contínua ou contígua (SPOSITO, 2001). Ademais, é importante destacar que a cidade média de Marabá, que desenvolve uma forte centralidade econômica em seu contexto sub-regional (o sudeste paraense), também desempenha um importante papel político nesse espaço (TRINDADE JR., 2011).

econômica e política exercida em determinado contexto sub-regional, e isso muito mais por conta dos fluxos do que dos fixos existentes na cidade (TRINDADE JR., 2011).

Nessa perspectiva, não é por intermédio da materialização de fixos modernos (grandes armazéns, complexos de exposições e de grandes feiras, hotéis luxuosos e que dispõem de diversos serviços, grandes lojas de marcas internacionais etc.) que podemos constatar a tendência de apropriação do espaço voltada principalmente para o uso econômico (industrial e turístico) na orla de Marabá, mas sim por uma urbanização com modificações menos chamativas e arrojadas do ponto de vista arquitetônico; urbanização esta que também acaba por negar elementos próprios da dinâmica socioespacial da sua frente fluvial, como a dimensão ribeirinha que lá existe (LIMA, 2010).

É nesse momento que diversas temporalidades e territorialidades, contrárias e conflitantes, ligadas tanto ao modo de vida ribeirinho, quanto às novas formas de apropriação da orla, que estariam assentadas principalmente no desenvolvimento de atividades econômicas neste espaço (comerciais, industriais e turísticas), (des)encontram-se na diferença, negam-se e articulam-se na produção social desta ribeira.

Com base nesse conjunto de elementos definidores de nossa problemática, destacamos as seguintes questões-problema:

- Como os principais agentes/grupos (os ribeirinhos, os turistas, o Estado, as grandes empresas etc.) presentes na orla fluvial da Marabá (co)existem e articulam a produção social desse espaço?
- Existem conflitos de territorialidades entre os agentes/grupos presentes na orla de Marabá em face do processo de urbanização recente da cidade?
- O poder público, no que diz respeito às intervenções urbanas e à elaboração de políticas públicas, tem levado em conta a complexidade e a diversidade das demandas e dinâmicas sociais ali presentes?

O presente trabalho[5], posta a problemática que lhe dá sentido, tem por objetivo analisar a produção social do espaço e os conflitos de territorialidade existentes na orla fluvial de Marabá em face da dinâmica regional recente da Amazônia, levando em conta, ademais, as especificidades locais da relação e da interação multidimencional (econômica, funcional, simbólica) dos diferentes agentes/grupos com o rio.

Esse objetivo geral se subdivide em três outros específicos, são eles:

- Analisar a produção social do espaço na orla fluvial da Marabá com base na relação/interação (econômica, funcional e simbólica) dos diferentes agentes/grupos com o rio e com a orla;
- Identificar os principais conflitos de territorialidades existentes entre os agentes/grupos em face do processo de urbanização recente da cidade;
- Analisar as intervenções e políticas públicas urbanas desenvolvidas na orla levando em conta as dinâmicas e demandas sociais ali presentes.

Com efeito, neste trabalho, procuramos entender a relação da cidade de Marabá com os rios, principalmente através da análise da sua orla fluvial, e as principais alterações socioespaciais ocorridas nessa relação, sendo elencados, por conseguinte, os principais elementos de mudança e de permanência materializados no modo de vida, na paisagem, na organização e na produção desse espaço da cidade.

Esta análise nos possibilitará aprofundar o entendimento da atual dinâmica urbana de Marabá, que condensa uma multiplicidade de espacialidades, temporalidades e territorialidades distintas, contrárias, conflitantes e desiguais associadas ao uso do rio e da orla tanto como meio de subsistência e como referencial simbólico-cultural ligado à dinâmica social ribeirinha, quanto como espaço de desenvolvimento de novas atividades econômicas.

Dessa forma, pela quantidade de usos e formas diferenciadas de apropriação e produção da orla, entendê-la apenas como um espaço de lazer, de escoamento de

[5] Este trabalho é parte integrante dos projetos de pesquisa intitulados "A cidade e o rio na Amazônia: mudanças e permanências face às transformações sub-regionais", "Cidades médias e reordenamento territorial na Amazônia: da centralidade econômica à centralidade política sub-regional" e "Cidades na/da floresta: horizontalidades e verticalidades na produção social do espaço e nas políticas de desenvolvimento urbano e regional na Amazônia". Todos coordenados pelo Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior e financiados pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Pará (FAPESPA).

produtos, de potencial energético e de turismo, seria negar, no âmbito do planejamento e da gestão, demandas sociais urbanas como aquelas dos grupos que ainda apresentam íntima relação com as águas, e, por consequência, subtrair deles o *direito à cidade* (LEFÈBVRE, 2006). Este que é o direito à liberdade, à individualização na socialização, é o direito ao *habitat* e ao habitar, é o direito à urbe e à sua frente fluvial enquanto obra (à atividade participante), é o direito à sua apropriação das mais diversas formas (econômica, lúdica, simbólica-cultural) (LEFÈBVRE, 2006).

O método com o qual buscamos trabalhar na pesquisa foi o materialismo histórico e dialético. Isso porque este método analisa as contradições existentes dentro da sociedade moderna, capitalista (DEMO, 1981). Em linhas gerais, ele compreende a noção dialética de movimento da história, na qual o homem pode antes moldá-la a ser por ela moldado. Ele refuta opiniões do senso comum, levando-as à contradição, para se chegar a uma verdade, fruto da razão (SPOSITO, 2004).

Sobre esse método, Demo (1981) destaca:

> É fácil ver que as categorias gerais da dialética se aplicam convenientemente ao pensamento marxista: historicidade, processo, mutação, conflito etc. É uma visão muito dinâmica da história e levantou um instrumental importante de interpretação do capitalismo. A despeito das críticas, é de reconhecer que, na interpretação do fenômeno capitalista, é inevitável pelo menos um diálogo com Marx (DEMO, 1981, p. 156).

Este autor, mesmo reconhecendo a importância desta vertente da dialética, apresenta várias críticas a este método, dentre as quais destacamos o determinismo econômico (primazia do econômico em detrimento de outros níveis da realidade social) e a aplicação, em seus fundamentos, de uma dialética finalista que não admitiria a existência de conflitos após a superação daquele existente no modo de produção capitalista (proprietários dos meios de produção x proletariado). Embora consideremos esta análise contundente, destacamos que ela se refere a um tipo de marxismo tradicional, messiânico, fetichizado e dogmático, muito criticado por Lefèbvre (1974, 2006, 2008a e 2008b), por Gottdiener (2010) e por Martins (1996). Sendo que o primeiro autor, grande pensador e estudioso das proposições de Marx, realizou um retorno crítico à dialética existente no materialismo histórico, apontando tanto seus limites, como muitas de suas possibilidades, conforme bem destaca o segundo e o terceiro autores. E são justamente as proposições de Lefèbvre, como a do espaço socialmente produzido, que edificam a análise aqui desenvolvida.

O espaço socialmente produzido está vinculado à prática social e, por isso, serve tanto como instrumento de pensamento, como de ação. Apresenta um conteúdo sensível, material, vivido e prático. Trata do conjunto da sociedade e não apenas de um grupo ou classe, reconhecendo a existência de conflitos em uma perspectiva dialética (ideia de tese, antítese e síntese). Desse modo, é condição (CARLOS, 2001), produto e meio de produção e reprodução das relações sociais (LEFÈBVRE, 1974; 2006; 2008a e 2008b).

Para a realização dos objetivos apresentados nesta pesquisa, dispusemos dos seguintes procedimentos metodológicos de investigação:

- Revisão bibliográfica de temas pertinentes à realização da pesquisa, relacionados à geografia urbana e à geografia da Amazônia, assentados na teoria do espaço socialmente produzido de Lefèbvre (1974, 2006, 2008a e 2008b), com destaque também para as teorias de multiterritorialidade de Haesbaert (1995, 2009 e 2010), e de modo de vida de Wirth (1973) e de Seabra (2003 e 2004). Além desses, outros autores também foram revisados, dentre os quais destacamos: Tocantins (1961); Martins (1996, 1997, 2008 e 2011); Sánchez (1999, 2001 e 2003); Oliveira (1999); Carlos (2001); Vainer (2002); Fraxe (2004); Trindade Jr., Santos e Ravena (2005); Harvey (2005 e 2012); Oliveira e Schor (2008); Cruz (2008); Trindade Jr., Silva e Amaral (2008); Trindade Jr. e Ribeiro (2009); Marin e Trindade (2009); Trindade Jr. (2010ª e 2010b); Gottdiener (2010) e Ferreira (2011);
- Levantamento bibliográfico de caráter histórico-geográfico sobre a orla e a cidade de Marabá. Baseado em análise de várias fontes de pesquisa (artigos científicos, jornais, revistas etc.), esse procedimento consistiu na análise dos processos e fatos que ocorreram ao longo do tempo e de seus rebatimentos no espaço geográfico de Marabá;
- Levantamento de dados primários e secundários e de fontes documentais sobre a orla e a cidade de Marabá. Os dados primários são dados coletados a partir de fontes primárias e originais. Os dados secundários são aqueles originados de fontes secundárias, que, de alguma forma, já foram sistematizados. Por sua vez, a análise documental possibilita algum tipo de reconstrução através da análise crítica e sistemática de documentos (identificando o contexto, os autores, a autenticidade e a confiabilidade, a natureza do texto, os conceitos-chave e a

lógica interna do texto) contemporâneos ou retrospectivos, fontes potenciais de informação (CELLARD, 2008);

- Observação sistemática de campo sobre a interação cidade-rio na área de estudo, com inventário (identificação, comparação e análise de elementos) da paisagem urbana e suas dinâmicas espaciais, temporais e territoriais. Esse procedimento não foi feito através de uma abordagem de *fora e de longe* (que não leva em consideração as especificidades e a dinâmica local), mas de um olhar etnográfico de *perto e de dentro*, capaz de apreender os padrões de comportamento e de práticas, não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de grupos sociais, cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos (MAGNANI, 2002). Ela nos possibilitou a identificação e o mapeamento dos usos e das práticas desenvolvidas na orla. Ademais, o levantamento fotográfico também fez parte desse procedimento, pois a fotografia auxiliou a demonstrar, esclarecer e explicar algum tipo de elemento ou fenômeno. Ele oferece aquilo que pode ser visto, tocado, observado pelos olhos (SAMAIN,1995), isto é, auxiliou a tornar visível aquilo que se desejava mostrar.
- Levantamentos, por meio da aplicação de formulários com base na relação cidade-rio na orla. Dados quantitativos serão apresentados em tabelas, sistematização estatístico-matemática que mostra e destaca elementos para entender os usos e a importância do rio e da orla para os agentes que residem ou desenvolvem algum tipo de atividade econômica nesse espaço;
- Realização de entrevistas individuais gravadas com questões semiestruturadas, com agentes existentes na orla fluvial da Marabá e com técnicos e representantes do poder público local. A entrevista em profundidade (individual) permite entender a cosmovisão do informante. Nela, o mundo da vida pessoal do entrevistado é explorado com detalhes (o entrevistado possui o papel central). Esse tipo de entrevista refere-se a experiências individuas detalhadas, escolhas e biografias pessoais. O objetivo foi procurar os sentidos e a compreensão do texto obtido do informante. Para isso, o primeiro passo foi produzir uma transcrição de boa qualidade, que incluísse todas as palavras faladas, mas não as características paralinguísticas; a análise foi além da aceitação do valor aparente do que foi falado; e era importante garantir que toda a interpretação fosse

enraizada nas próprias entrevistas, de forma que se pudesse trazer o *corpus* do texto para justificar a análise desenvolvida (GASKELL, 2008);

- Análise e sistematização de todos os dados coletados e redação da dissertação.

Para entender a relação cidade-rio, levando em conta a diversidade urbana da Amazônia e as diversas e desiguais formas de apropriação do espaço regional, é importante destacar que as cidades ribeirinhas amazônicas emergem enquanto espaços que apresentam singularidades e particularidades que as definem como tal, e isso não apenas por conta da sua localização absoluta, fisiográfica – estar à beira rio. Tal elemento, embora constitua um importante ponto de partida para a análise, não deve, de maneira alguma, ser tomado como determinante ou mesmo como principal referência explicativa do real conteúdo socioespacial desses espaços, posto que, há cidades localizadas à beira do rio que, dadas as suas caracterizações socioespaciais, não podem ser tratadas como ribeirinhas (TRINDADE JR.; SILVA; AMARAL, 2008).

Ademais, ao levar em consideração a relação/interação existente entre os agentes/grupos que produzem o espaço recente da Amazônia, Oliveira (1999) destaca que, para alguns, a natureza, o rio e a floresta são tratados enquanto necessidade para uso, pois deles é retirado, principalmente, o necessário para a sua sobrevivência, para a construção de seu abrigo, ou ainda eles são tidos como referencial de vida, de festa e de encontro. Por outro lado, para outros, tais elementos são vistos somente como recurso a serem aproveitados através dos mais variados tipos de empreendimentos econômicos (minerais, hídricos, vegetais, turísticos etc.).

Esse contexto nos leva a ressaltar a importância de pensar não em uma Amazônia homogênea e una, mas em um espaço construído socialmente a partir de uma diversidade – que é também produto de apropriações desiguais – de processos e de agentes, e que apresenta suas características urbanas próprias, pois, como destaca Porto-Gonçalves (2001), ao se tratar de Amazônia, é preciso estar atento para saber de qual Amazônia se está falando.

Isso porque cada sociedade, cada modo de produção, com as especificidades/diversidades que engloba, produz o seu próprio espaço. Por isso a importância de desenvolver uma abordagem que o apreenda como tal, na sua gênese e em sua forma, com o seu ou os seus tempos específicos (os ritmos da vida cotidiana), com seus centros e os seus policentrismos (LEFÈBVRE, 1974).

Tendo por base essa perspectiva, destacamos que os espaços citadinos amazônicos e suas características tendem a se diferenciar e a apresentar elementos de mudança e permanência, tanto em suas formas espaciais, quanto em seus conteúdos sociais; o que ocorreu, do ponto de vista de sua estruturação interna e de suas relações inter-regionais, de acordo com a difusão de modelos de urbanização e com a maior ou menor inserção das políticas territoriais que (re)estruturaram o espaço regional no período mais recente.

Como já destacado, a cidade tomada como referência empírica, assumida aqui como representativa de sua respectiva sub-região, é classificada para efeito de análise como sendo uma cidade média e também intermediária[6]. Nesse sentido, Marabá, localizada no sudeste do Pará, configura-se enquanto um espaço que vem sendo *lócus* de grandes investimentos na região. Por conta disso, emerge como a principal referência comercial e política do sul/sudeste paraense. Ademais, constitui-se também em um importante nó da rede urbana, viária e elétrica na Amazônia oriental, com destaque para a sua base produtiva assentada na agropecuária, na indústria minerometalúrgica e no extrativismo vegetal e mineral (TAVARES, 1999).

Atualmente, além de sua importância econômica para o sudeste paraense, é notável o papel desta cidade como entroncamento aeroviário e rodoferroviário para as cidades menores de sua sub-região. Além disso, a articulação da cidade de Marabá com regiões vizinhas (inclusive fora da Amazônia) por meio das novas vias de circulação, fez desta uma das principais cidades do Estado do Pará e da Amazônia brasileira (TRINDADE JR.; RIBEIRO, 2009).

Nesse contexto de novas redes de circulação e de modernização regional, os rios Tocantins e Itacaiúnas, elementos de importância funcional, econômica e simbólico-cultural para a formação da sub-região do sudeste paraense e da cidade de Marabá, parecem ter o seu papel econômico relativizado em face das novas estratégias de ordenamento territorial (TRINDADE JR.; RIBEIRO, 2009). A substituição do padrão de ocupação *rio-varzea-floresta*[7] para o padrão *estrada-terrafirme-subsolo*[8] (PORTO-

[6] Entende-se enquanto cidades intermediárias aquelas que se colocam num intervalo da hierarquia urbana entre as principais cidades regionais e as cidades locais, podendo ou não assumir importância regional (TRINDADE JR.; PEREIRA, 2007).

[7] Padrão de organização social do espaço que foi se estruturando na Amazônia no interior da floresta e das áreas de várzeas. Nele se deu a combinação do extrativismo de frutos, essências para perfumes, plantas aromáticas, medicinais, madeiras e outros produtos, com a prática da pesca e, ainda, com a agricultura, parte para a subsistência e parte para a comercialização, o que conformou uma paisagem típica do caboclo ribeirinho (PORTO-GONÇALVES, 2001).

GONÇALVES, 2001) parece confirmar a importância dessa cidade para a nova configuração sub-regional e para uma tendência de "negação ao rio", definida pelas novas frentes de expansão econômica que apresentam íntima relação com o tempo das estradas e com a modernidade capitalista.

Com efeito, na cidade considerada pelo estudo, mesmo que se faça presente no modo de vida o predomínio de uma "psicosfera urbana", ou seja, a difusão de um sistema de valores guiados por uma racionalidade predominantemente urbana (SANTOS, 1996), não há como desconsiderar as fortes ligações com o tempo social ligado ao rio, à floresta e à dinâmica da natureza, principalmente em seu espaço de orla fluvial (LIMA, 2010).

Sobre essa diversidade urbana da Amazônia, Trindade Jr. (2010b) destaca que, embora existam cidades onde predominem um ou outro padrão de urbanização, a urbanodiversidade é revelada não somente por diversos tipos de cidades e pela existência de múltiplos tipos de urbanização que decorrem de um único processo, mas também por formas mistas de espaço que indicam a hibridização de relações marcadas por contatos e resistências em face de processos de diferentes naturezas.

Assim, entender o papel/função da cidade de Marabá na nova dinâmica regional pressupõe levar em conta os conteúdos do processo de urbanização que caracterizam o espaço amazônico; este que se encontra inserido num ritmo de crescimento econômico intenso, marcado por processos de exclusão e de segregação sociais associados à expansão da fronteira urbana. Uma fronteira que não se resume à proliferação e ao crescimento das cidades, mas que difunde relações que configuram um novo modo de vida e uma nova lógica de ordenamento espacial voltada, em grande parte, para facilitar a expansão do capital mais dinâmico e de maior porte.

Dessa forma, entender o papel historicamente assumido por esta cidade como cidade ribeirinha amazônica[9], em uma realidade que se inseriu de maneira diferenciada nas políticas de ordenamento territorial das últimas décadas, apresenta-se como

---

[8] Padrão de organização espacial que se instaura a partir dos anos de 1970 na Amazônia, tendo nas estradas o seu eixo de estruturação (de ocupação, circulação e integração ao resto do país). Esse padrão é proveniente da fase de modernização do espaço regional, que se apoia no grande capital e no transporte rodoviário como o meio de obter acessibilidade a recursos naturais, como a terra e os minérios, e a sua consequente exploração (PORTO-GONÇALVES, 2001).

[9] É importante destacar que consideramos cidades ribeirinhas aquelas que apresentam uma forte ligação material e simbólica com os rios, não simplesmente por estarem localizadas às margens destes, mas principalmente pelas relações que definem um conteúdo sócio-geográfico tributário das águas, fortemente associado à dinâmica da natureza (TRINDADE JR.; SILVA; AMARAL, 2008).

fundamental para a compreensão das particularidades sub-regionais existentes, que demarcam diferentes formas de territorialização, e que, por conta disso, sugerem políticas públicas que considerem as especificidades da orla fluvial de Marabá (TRINDADE JR., 2008).

Para trabalhar a questão das relações de dominação e apropriação na orla, enfocamos o território em sua perspectiva geográfica integradora, que vê a territorialização dos diferentes agentes como um processo de domínio (político-econômico) e/ou de apropriação (simbólico-cultural) dos espaços, pelos grupos humanos (HAESBAERT, 1995 e 2009).

Os fatores apresentados demonstram o quanto o estudo da dinâmica urbana na Amazônia é essencial, principalmente pelo fato da linguagem da globalização, do empreendedorismo urbano (HARVEY, 2005) e do planejamento estratégico (SÁNCHEZ, 2003) negar a capacidade individual de cada cidade de buscar possibilidades outras de viver um urbano que não seja nos moldes do padrão "moderno" de cidades; modelos estes que tornam impossível, por conseguinte, vislumbrar saídas e/ou alternativas para a trajetória capitalista da globalização na Amazônia (COSTA; OLIVEIRA; SCHOR, 2009).

Essa necessidade de superação se dá porque em suas consequências sociais adversas, o modelo de desenvolvimento econômico (moderno-capitalista) que se firmou no mundo contemporâneo leva, simultaneamente, a extremos de progresso técnico e de bem-estar para setores, classes e grupos limitados da sociedade, e a extremos de privação, de pobreza e de marginalização social para diversos outros (a grande maioria, na verdade) (MARTINS, 2008).

Um contexto que nos leva a questionar o porquê de não pensar em alternativas para o modo de produção dominante-capitalista tendo como ponto de referência o homem comum, como o ribeirinho. Este que, mesmo em face dos processos de modernização/globalização, vive e (sobre)vive tendo no espaço da orla uma referência não apenas econômica, mas sim de liberdade, de atividade criadora, de prazer, de consumo improdutivo etc. Por que não depositar nele as novas esperanças? Afinal, como destaca Martins (2011), só quem tem necessidades radicais pode querer e fazer a transformação da vida. Só pode desejar o impossível aquele para quem a vida cotidiana se tornou insuportável. Assim, é no instante dessas rupturas do cotidiano, nos instantes de inviabilidade da reprodução, que se instaura o momento da invenção, da ousadia, do

atrevimento, da transgressão. Desse modo, entendemos que dar voz e vez aos que estão silenciados pelo modo de produção dominante é dar vida ao homem em toda a sua historicidade[10].

Por outro lado, na urgência de acelerar a história para nos libertar do que nos aflige, do que nos "atrasa", do que nos sufoca a liberdade criadora do corpo, do desejo, do prazer, do gozo, de nossas pobrezas e de nossas insuficiências, fazemos uma opção compreensível pelos grandes temas e pelos processos decisivos da transformação social a qualquer preço. Essa ideologização do conhecimento tem alcançado as ciências humanas, como a sociologia, a história, a antropologia, a geografia. Ela incide sobre as opções temáticas, tanto na escolha de temas, cuja relevância procede de pautas ideológicas, quanto na censura velada a temas e problemas que não confirmam a relevância das escolhas que tendem a dar precedência e destaque ao que na realidade social exacerbaria o protagonismo e a própria história de determinados grupos sociais (MARTINS, 2011).

A responsabilidade da história e de fazer história é, nesse sentido, dos diferentes agentes/grupos que nela se batem e se debatem. Daqueles que, em sua generalidade (o que engloba os grupos sociais ligados às águas na orla de Marabá), contestam a dominação da sociedade capitalista no movimento comum de cada dia, e não de um só, como muito destaca o marxismo messiânico e dogmático bastante criticado por neomarxistas como Henry Lefèbvre.

Nessa perspectiva, nenhum projeto é verdadeiramente histórico se exclui o outro, o diferente e seus pensamentos; se, apenas, se fecha no protagonismo exclusivo de um grupo restrito e, não raro, sem condições de personificar plenamente (sozinho) o mandato da história (MARTINS, 2008).

Com base na problemática desenvolvida, as hipóteses que se levantam são as seguintes:

- Supõe-se que a dominação/apropriação do espaço da orla pelos agentes/grupos ocorre de forma múltipla (econômica em diversas escalas, funcional e simbólico-cultural), com destaque para a territorialidade ribeirinha. O que significa que a reprodução da vida na orla de Marabá não está ligada apenas à

[10] Dimensão que caracteriza a mobilidade constante da história, o vir-a-ser contínuo das formações sociais. O histórico que vive em tensão dialética (aberta) entre a persistência do(s) tempo(s) e a transcendência para o futuro (DEMO, 1981).

dimensão/uso econômico que é predominantemente atribuído a ela, principalmente, pelos agentes: Estado, comerciantes e grandes empresas;

- Os conflitos de territorialidade se desenvolveriam entre os agentes/grupos empresa, comerciantes e Estado, com aqueles que têm nos rios e na floresta um referencial de vida, principalmente, pelo fato dos primeiros tentarem fazer prevalecer no espaço da orla uma funcionalidade predominantemente econômica ligada ao empreendedorismo urbano e ao planejamento estratégico de cidades. O que não quer dizer que não possa haver conflitos de interesses econômicos e políticos entre o Estado, os comerciantes e as empresas;
- Das demandas existentes na orla, são, principalmente, aquelas ligadas à implementação de infraestrutura para o desenvolvimento de atividades econômicas (industriais, comerciais e turísticas) que estariam sendo contempladas pelo poder público. Isso confirmaria a ênfase das ações do governo municipal, estadual e federal no empreendedorismo urbano e à negação da dimensão ribeirinha existente na orla de Marabá.

Como dito, anteriormente, neste trabalho procuramos empreender uma discussão e fazer uma análise acerca da produção social do espaço e os conflitos de territorialidade existentes na orla fluvial de Marabá em face da dinâmica regional recente da Amazônia.

Com efeito, no primeiro capítulo apresentaremos os elementos referentes ao nosso marco teórico, elencando temas, abordagens e conceitos que dizem respeito ao espaço socialmente construído, à cidade e ao urbano; elementos esses que entendemos serem pertinentes para a melhor compreensão do tema referente às cidades amazônicas e à relação cidade-rio. Nele também será apresentado, por intermédio de uma descrição etnográfica, o nosso recorte analítico de estudo. A proposta é dar subsídios teórico-metodológicos, com discussão da relação cidade-rio do ponto de vista abstrato e apresentar a orla fluvial da cidade de Marabá, de forma concreta. O objetivo é entender as especificidades do urbano e da relação cidade-rio na Amazônia, com ênfase na cidade de Marabá e em sua orla fluvial. O argumento principal é o de que a modernização e a urbanodiversidade (diversidade do fenômeno urbano da região) levou a transformações espaciais que (re)configuram a relação cidade-rio na orla, fazendo com que esta seja apropriada não apenas por agentes que desenvolvem práticas associadas ao modo de vida ribeirinho, mas por diversos outros que veem neste espaço de ribeira os elementos

necessários para o crescimento econômico de suas atividades. Como principais fontes consultadas desse capítulo, destacamos: Tocantins (1961); Lefèbvre (1974, 2006, 2008a e 2008b); Haesbaert (1995, 2009 e 2010); Souza (1995 e 1997); Santos (1996 e 2008); Martins (1996, 1997, 2008 e 2011), Oliveira (1999), Carlos (2001); Vainer (2002), Sánchez (2003); Seabra (2003 e 2004); Monte-Mor (2004); Fraxe (2004); Trindade Jr., Santos e Ravena (2005); Harvey (2005 e 2012); Oliveira e Schor (2008); Cruz (2008); Trindade Jr., Silva e Amaral (2008); Trindade Jr. e Ribeiro (2009); Trindade Jr. (2010ª e 2010b); Gottdiener (2010); Ferreira (2011).

Essa sistematização consistirá em um ponto inicial para, no segundo capítulo, realizarmos uma retomada histórica do processo de formação e de produção do espaço da cidade de Marabá e de sua orla fluvial. A proposta é destacar elementos histórico-geográficos da formação socioespacial de Marabá. Seu objetivo consiste em sistematizar o processo histórico-geográfico da formação e produção do espaço da cidade e de sua orla fluvial, o que nos possibilitará entender como se desenvolveu a relação cidade-rio, assim como permitirá reconstruir descontinuidades que revelam as diferentes espacialidades, temporalidades e territorialidades presentes na orla. O argumento central é de que essas especialidades, temporalidades e territorialidades (ribeirinha, dos grandes projetos, dos agentes ligados à atividade turística, do Estado etc.) existentes se articulam ao longo do tempo e acabam por negar a existência de uma territorialidade residual ribeirinha na orla de Marabá. As principais fontes consultadas são: Tocantins (1961); Yoshioka (1986); Corrêa (1987); Velho (1972); Emmi (1999); Dias (1958); Marabá (2006 e 2008); Silva (2006); Marin e Trindade (2009); instituições como as Bibliotecas na Universidade Federal do Pará: Central, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) e Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA); secretaria de planejamento e de obras estadual e municipal de Marabá; Centro Cultural Tancredo Neves (CENTUR); Arquivo Público Municipal; Casa da Cultura de Marabá; IBGE.

O terceiro capítulo trata da identificação e análise das diferentes espacialidades, temporalidades e territorialidades existentes na orla. A proposta é realizar uma discussão dos resultados empíricos da pesquisa, com a sistematização de dados de caráter quali-quanti levantados e analisados à luz do referencial teórico definido e revisado. Seu objetivo é apresentar os agentes, usos e as diferentes formas de apropriação do espaço na orla fluvial de Marabá, com destaque para as diversas territorialidades e possíveis conflitos existentes. Nele também levantaremos elementos

importantes do modo de vida dos agentes que ainda desenvolvem práticas socioespaciais ribeirinhas. Suas principais fontes são: a observação sistemática da paisagem; a análise, tanto dos formulários de campo aplicados, quanto das entrevistas realizadas junto aos chefes de família, comerciantes, representantes do poder público, donos de pequenas e grandes empresas e usuários do espaço de orla, principalmente, para a realização de atividades físicas, lúdicas e turísticas. Todos na condição de informantes que residem, trabalham e desenvolvem atividades na ribeira marabaense.

O quarto capítulo trata da análise, tanto das intervenções urbanas realizadas na orla de Marabá, como das propostas de desenvolvimento e planejamento postas e pensadas para esse espaço. O objetivo é analisar como está sendo pensado e produzido o espaço da orla pelo poder público em suas diferentes esferas (municipal, estadual e federal), levando em conta, também, as dinâmicas mais gerais da apropriação capitalista pelo qual passa o espaço urbano da Amazônia brasileira. As principais fontes são: Oliveira (1999), Sánchez (1999, 2001 e 2003), Vainer (2002), Harvey (2005 e 2012), as entrevistas realizadas com os representantes do poder público, e os principais planos, projetos e intervenções urbanísticas realizadas na orla da cidade, como o PAC, a construção da Orla Sebastião Miranda, a construção da Avenida Transmangueira, a construção do porto de Marabá e a implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins.

Tendo por base a perspectiva do espaço socialmente produzido, destacamos que para apreender a atual dinâmica socioespacial da cidade de Marabá e de sua orla fluvial, bem como para identificar as temporalidades, espacialidades e territorialidades desencontradas, desiguais e coexistentes nestes espaços, tomamos por elemento estruturador de nossas interpretações o método *regressivo-progressivo* de Lefèbvre *apud* Martins (1996); método que compreende, em linhas gerais, um caminho analítico edificado em três momentos: o descritivo, o analítico-regressivo e o histórico-genético.

No primeiro momento, de natureza descritiva, a complexidade da vida social deve ser reconhecida através da descrição do visível, sendo identificadas, por conseguinte, a diversidade de relações sociais presentes no espaço em foco. O segundo momento, por sua vez, é analítico-regressivo e leva-nos a mergulhar na complexidade vertical da vida social; esta que se traduz através da coexistência de relações sociais datadas, de características (econômicas, políticas, simbólico-culturais etc.) e dinâmicas diferenciadas, que revelam, nesse contexto, as diversas temporalidades, espacialidades e territorialidades inerentes à cidade. Por fim, o terceiro momento é histórico-genético e

nele ocorre o reencontro com o presente, mas um presente (por conta dos dois outros momentos citados) elucidado, compreendido e explicado, cujos desencontros são também desencontros de tempos e, portanto, de possibilidades, de alternativas não consumadas, de necessidades não atendidas e de virtualidades não realizadas (MARTINS, 1996).

Por fim, é importante destacar que esta pesquisa, ao tentar dar voz e vez ao homem comum, que no caso da cidade de Marabá tem como um importante referencial de vida as águas do rio Tocantins, do rio Itacaiúnas e a floresta, busca contribuir no sentido de reconhecer o protagonismo social desse homem e no sentido de dar subsídios à elaboração de políticas públicas mais alinhadas às especificidades urbanas da orla, atentando, assim, para a multiplicidade de dinâmicas sociais, demandas e territorialidades lá existentes.

CAPÍTULO 1 – O urbano, a cidade e o rio na Amazônia: referenciais teóricos e empíricos para o entendimento da relação cidade-rio em Marabá

1.1 – O espaço socialmente produzido e a relação cidade-rio na orla fluvial de Marabá

O início da colonização portuguesa na Amazônia brasileira se deu através da criação de fortins, ao longo dos cursos fluviais, com o objetivo de conquista e defesa do território (OLIVEIRA; SCHOR, 2008). Por conta disso, os primeiros aglomerados populacionais, embriões dos atuais espaços citadinos, surgiram ao longo dos rios devido à importância estratégica que essas vias desempenhavam no processo de circulação de mercadorias e de pessoas na região (TRINDADE JR; SILVA; AMARAL, 2008).

Nesse sentido, a relação e a interação da Amazônia com os cursos fluviais é tão intensa, que até mesmo levou Tocantins (1961) a destacar o domínio das águas sobre os homens no espaço regional:

> Veias de sangue da planície, caminho natural dos descobridores, farnel do pobre e do rico, determinantes das temperaturas e dos fenômenos atmosféricos, amados, odiados, louvados, amaldiçoados, os rios são a fonte perene do progresso, pois sem elês o vale se estiolaria no vazio inexpressivo dos desertos. Êsses oásis fabulosos tornaram possível a conquista da terra e asseguram a presença humana, embelezam a paisagem, fazem girar a civilização – comandam a vida no anfiteatro amazônico (TOCANTINS, 1961, p. 252).

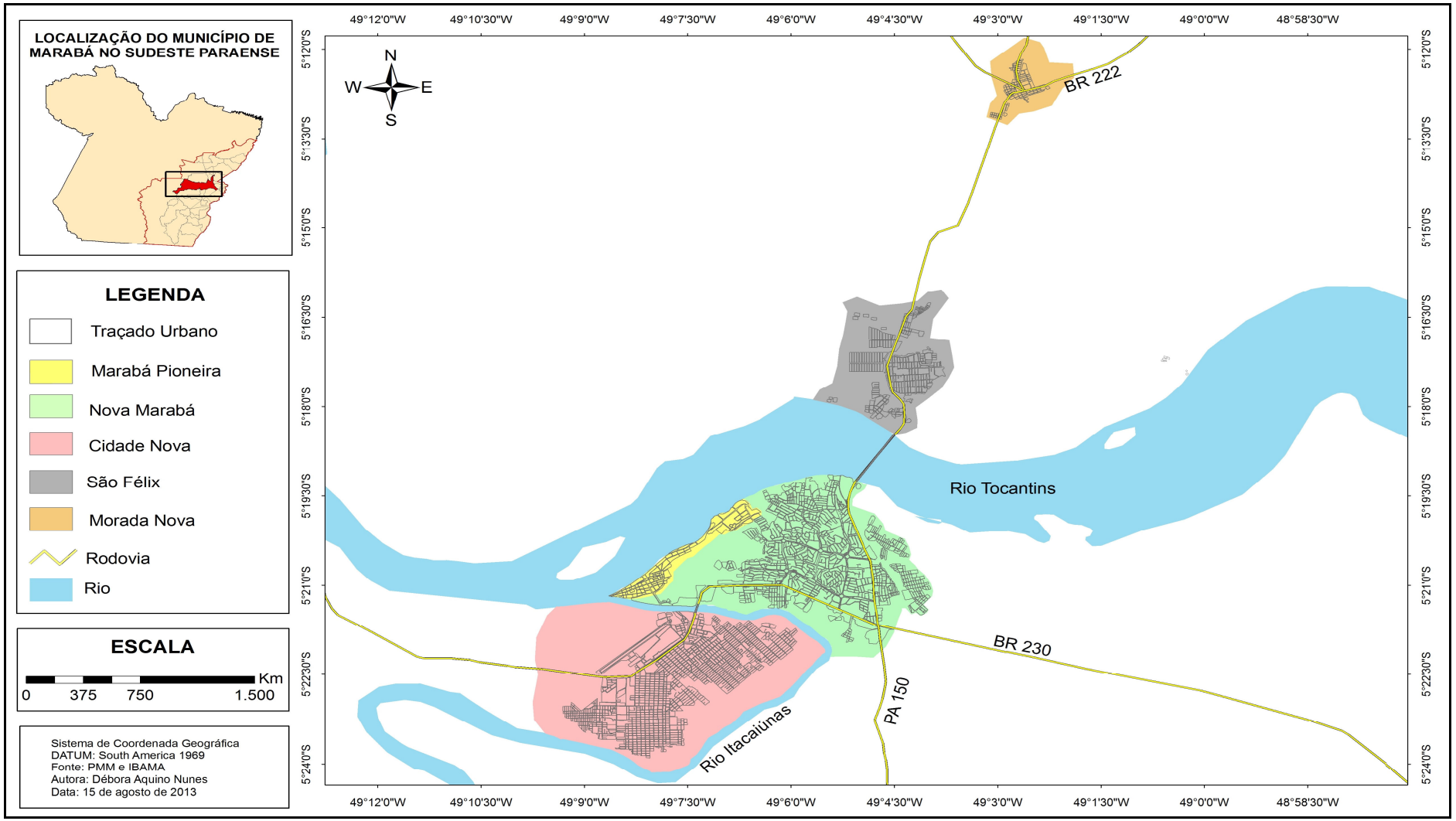
Para este autor, o rio e o homem eram os dois mais ativos agentes da geografia humana da Amazônia. No entanto, em sua análise, o primeiro acaba por prevalecer sobre o segundo, imprimindo à sociedade rumos e tendências e, com isso, cria tipos característicos da vida regional associados às águas (TOCANTINS, 1961). Tal proposição, com a qual não concordamos por seu conteúdo determinista, foi elaborada antes das transformações recentes que se deram sobre a Amazônia, e, muito embora ela apresente elementos que destaquem o domínio da natureza sobre o homem, é importante porque mostra o quanto a região esteve ligada aos rios, lagos, igarapés etc.

Sobre essa importância dos rios para as diversas urbes, assim como para a cidade de Marabá[11] (mapa 01), que é a nossa referência empírica de análise, também discorrem Marin, Pinto e Monteiro (2005). Para estes autores:

[11] Atualmente três núcleos principais (Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova) e dois secundários (São Félix e Morada Nova) formam a estrutura urbana de Marabá, revelando uma cidade média multinucleada e, em alguns casos (Morada Nova), descontínua; configuração pouco comum às cidades médias brasileiras (TRINDADE JR.; LIMA; NUNES, 2013).

> Belém, Manaus, Santarém e Marabá existiram até bem pouco tempo atrás como cidades no marco de um mundo de águas, e os portos e trapiches constituíam o segmento de uma proliferação interessante de significados que surgiam de dentro e se orientavam em relação a uma hinterlândia [...] (MARIN; PINTO; MONTEIRO, 2005, p. 131).

Mapa 01 – A cidade de Marabá e os seus núcleos urbanos



Assim, entender a forma como se apresenta a relação cidade-rio frente aos novos processos de exploração dos recursos naturais oriundos da intensificação da inserção da Amazônia brasileira à economia nacional e internacional, o que se inicia após a década de 1960 (ROCHA, 2008; CORRÊA, 1987), consiste em uma análise fundamental para a compreensão da urbanodiversidade no sentido destacado por Trindade Jr. (2010b), isto é, da diversidade de formas (e conteúdos) como se manifesta o fenômeno urbano na Amazônia brasileira.

O urbano, no próprio seio do processo negativo de dispersão e segregação por que passa a sociedade moderna, é antes de qualquer coisa a forma do encontro e da reunião de todos os elementos da vida social (objetos, pessoas, símbolos, crenças etc.) (LEFÈBVRE, 2006). Ele é um campo de tensões altamente complexo que designa uma realidade em formação, em parte real e em parte virtual. Isto é, ele não só é forma (cidade) como também é conteúdo da sociedade, que não se encontra acabada, fechada, mas que é construída e produzida por diferentes grupos sociais (LEFÈBVRE, 2008a).

Com efeito, o urbano se liga, de um lado, à lógica das formas, e, de outro, à dialética dos conteúdos. Por conta disso, ele também não é e não pode ser considerado apenas acumulação, um reflexo da sociedade capitalista, pois

> [...] o urbano é cumulativo de todos os conteúdos, seres da natureza, resultados da indústria, técnicas e riquezas, obras da cultura, aí compreendidas maneiras de viver, situações, modulações ou rupturas do cotidiano. Todavia, ele é mais outra coisa que a acumulação. Enquanto diversos, os conteúdos (coisas, objetos, pessoas, situações) excluem-se, e se incluem e se supõem enquanto reunidos (LEFÈBVRE, 2008a, p. 110).

A forma cidade, enquanto dimensão material da sociedade, configura a realidade presente, imediata, dado prático-sensível e arquitetônico; ela é forma-conteúdo que sempre manteve relações com a sociedade em seu conjunto e em seu funcionamento, com seus componentes, com a sua história (LEFÈBVRE, 2006).

Nesse sentido, a cidade também não se configura/deve ser entendida como uma expressão da sociedade moderna, capitalista, pois seu espaço não é apenas organizado, normatizado e instituído; ele é também transformado, apropriado e re-apropriado por diversos grupos sociais, segundo suas exigências e demandas, sua ética e estética, por suas ideologias. Ela é um espelho da sociedade e das transformações porque esta passa,

situando-se em um meio termo, através da mediação entre duas ordens, a próxima[12] e a distante[13] (LEFÈBVRE, 2006).

É a mediação entre as mediações, pois, a cidade

> [...] contendo a ordem próxima, ela a mantém: sustenta relações de produção e de propriedade; é o local de sua reprodução. Contida na ordem distante, ela se sustenta; encarna-a; projeta-a sobre um terreno (o lugar) e sobre um plano, o plano da vida imediata; a cidade inscreve essa ordem, prescreve-a, escreve-a, texto num contexto mais amplo e inapreensível como tal a não ser para a mediação (LEFÈBVRE, 2006, p. 46).

Dessa forma, entendemos que uma urbe como Marabá, cuja origem guarda íntima relação com as águas, o espaço socialmente produzido e a sua complexidade diante dos processos recentes que se deram sobre a Amazônia, desenvolve-se através de todas as racionalidades e modos de apropriação existentes, inclusive aqueles de uma *ordem próxima* associada aos rios e à dinâmica da natureza, que existe e persiste nos espaços de orla de Marabá (LIMA, 2010).

O espaço socialmente produzido, categoria geográfica central e base da análise aqui desenvolvida, é aquele dos grupos, dos homens enquanto seres sociais que produzem a sua vida, a sua história, a sua consciência, o seu mundo. É a produção em sentido amplo[14], que abrange obras (o novo, o insubstituível, o único, o gozo, que não estão necessariamente ligados à lógica capitalista da mercadoria) múltiplas e formas (materiais e imateriais) diversas. Ele não é uma coisa entre as coisas, um produto qualquer entre os produtos, pois engloba as coisas produzidas e compreende as suas relações em sua (co)existência e simultaneidade: ordem (relativa) e/ou desordem (relativa). Ele resulta de uma sequência e de um conjunto de operações, não podendo ser reduzido a um simples objeto (LEFÈBVRE, 1974). Todavia, tal espaço não tem nada de ficção, de uma irrealidade ou idealidade apenas, pois está vinculado à prática social. Por conta disso, apresenta um conteúdo sensível, material, vivido e prático (LEFÈBVRE, 1974; 2006 e 2008a), sendo

---

[12] A ordem próxima seria aquela das relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, e as interações que entre eles ocorre (LEFÈBVRE, 2006).

[13] A ordem distante é a da sociedade regida por modelos, grandes e poderosas instituições, um código jurídico formalizado ou não, uma cultura e por conjuntos significantes (LEFÈBVRE, 2006).

[14] Para Carlos (2001), os diversos elementos que compõem a existência comum dos homens inscrevem-se em um espaço, deixando nele as suas marcas. Nesse sentido, como uma dimensão *sine qua non* para a realização da vida, o espaço é condição, meio e produto de realização da sociedade humana em toda a sua multiplicidade e complexidade.

> [...] o resultado e uma história que deve ser concebida como atividade de "agentes" ou "atores" sociais, de "sujeitos" coletivos operando por impulsos sucessivos, projetando e modelando de modo descontínuo (relativamente) extensões de espaço [...] (LEFÈBVRE, 2008a, p. 117).

Para entender o espaço socialmente produzido, também é necessário reconhecer nele a existência tanto de uma morfologia social (sucessão regulamentada de atos e ações, de decisões, de condutas, de mensagens e de códigos) quanto de uma morfologia material (dimensão das coisas, da matéria a ser modelada, da realidade prático-sensível, da natureza, do meio), que estão articuladas de forma dialética (LEFÈBVRE, 2006). Nele estão os planos, as dimensões desencontradas da consciência e da prática, que se manifesta através do percebido (práticas espaciais), do concebido (representações do espaço) e do vivido (espaços de representação) (MARTINS, 2008).

O percebido (prática espacial) engloba a produção e a reprodução, lugares especificados e conjunto de lugares próprios a cada formação social, que assegura a continuidade numa relativa coesão. O percebido está ligado à base prática de percepção do mundo exterior, e nele a reprodução das relações sociais predominam. Intermediário entre o vivido e o concebido, ele está no plano da consciência cotidiana do processo social, e tende a limitar-se ao que confirma a legitimidade das relações sociais estabelecidas. *O concebido* (representações do espaço) liga-se às relações de produção, à "ordem" que elas impõem e, desse modo, aos conhecimentos, aos signos, aos códigos. É representação mental, produto do saber (conhecimento e ideologias misturadas), da razão, e por isso consiste no espaço dos cientistas, dos planificadores, dos urbanistas, dos tecnocratas "retalhadores" da realidade social, de certos artistas próximos da cientificidade. É o espaço dominante em uma sociedade. *O vivido* (espaço da representação), por sua vez, consiste no espaço dos habitantes, dos usadores e do que é vivido sob os termos da apropriação. Nesse tipo de espaço vive-se, fala-se, sonha-se; ele tem um núcleo afetivo, de gozo, que jamais se sujeita à coerência e ao homogêneo. Penetrado de imaginário e de simbolismo, ele tem por origem a história de um povo e de cada indivíduo pertencente a esse povo. O vivido apresenta (com ou sem código) simbolismos complexos, ligados ao lado clandestino e subterrâneo da vida social, mas também à arte, à criação. É o plano da vivência, da práxis ao mesmo tempo repetitiva e inovadora, da realidade social do dia-a-dia, do trabalho, da casa etc. (LEFÈBVRE, 1974; MARTINS, 2008).

Essas dimensões intervêm direta e diferentemente na produção do espaço, levando em conta suas qualidades e propriedades, as sociedades, cada modo de produção e cada época (LEFÈBVRE, 1974). Nesse sentido, a relação entre esses três elementos é complexa e deve ser analisada dialeticamente, pois ajuda a pensar a realidade e as possibilidades de viver o urbano existente na orla fluvial de Marabá.

Para análise da orla e da relação cidade-rio, não optamos, portanto, pela abordagem criticada por Lefèbvre (2008b), que entende o espaço enquanto uma forma pura, vazia, transparente e inteligível; conceito que exclui toda a ideologia, a interpretação e o não saber da análise espacial, considerando-o como algo dado, pleno, coerente ou como modelo de coerência, isolado do contexto das relações sociais que historicamente lhe deram corpo e alma, separando-o, assim, de todo seu conteúdo sensível e prático-social (dimensão do vivido), elementos considerados centrais para o entendimento da realidade urbana da orla de Marabá.

As proposições até aqui apresentadas são complementares e fundamentais, pois consistem em abordagens relevantes para o entendimento das cidades que apresentam espaços e/ou características ribeirinhas na Amazônia, a exemplo de Marabá. Além disso, analisar a relação cidade-rio a partir da teoria do espaço socialmente produzido possibilita desenvolver uma abordagem que difere significativamente de olhares romancistas, homogêneos e generalizantes, quais sejam: a abordagem pautada no *olhar naturalista*; no *olhar tradicionalista*; e no *olhar moderno/colonial*. Definições estas que, segundo Cruz (2008), estão enraizadas no imaginário social através de abordagens/características atribuídas à identidade ribeirinha amazônica e que consideramos estender-se aos espaços citadinos nos quais habitam essas populações, negando, assim, a possibilidade de existência do diverso e de suas múltiplas dinâmicas, tanto espaciais quanto temporais e territoriais.

O primeiro refere-se ao olhar naturalista/naturalizante que vê a região apenas como uma imensa e exuberante floresta, ou, para melhor definir, a partir de uma perspectiva de aproveitamento de seus recursos naturais, ocultando, assim, a sua face humana. A Amazônia seria conhecida e reconhecida, portanto, pela sua grande biodiversidade natural, e não por sua diversidade social e cultural (CRUZ, 2008); isso levaria à formação e/ou consolidação, tanto do ponto de vista espacial quanto do ponto de vista demográfico, da imagem de um vazio urbano regional.

O segundo olhar consiste em uma visão romântica e idealizadora que atribui à identidade das populações ribeirinhas um caráter cultural generalizante daquilo que é o "autêntico", o "original" e o "exótico", ou seja, leva a pensar essas populações à imagem idealizada do "bom selvagem amazônida". Partindo desse princípio, a cultura e a diversidade são consideradas como uma particularidade no sentido de algo intocado e que se isolou, ficando a parte do movimento da história e da dinâmica socioespacial inerente ao próprio espaço regional (CRUZ, 2008).

Por seu turno, o terceiro olhar, o moderno/colonial, vê as populações ribeirinhas através de uma abordagem pautada em uma perspectiva linear que compreende a história a partir de uma sucessão de estágios e etapas, estando estas, as populações ribeirinhas, atrasadas em relação às demais sociedades, que são consideradas "desenvolvidas", "produtivas" e "modernas". Tal olhar também nega a possibilidade de existência do diverso (CRUZ, 2008) e o reconhecimento das diferenças socioespaciais.

Ademais, o conceito do espaço como socialmente produzido é a base e ajuda a entender a definição por nós adotada de orla fluvial, ao qual tomaremos como referência a análise desenvolvida por Trindade Jr., Santos e Ravena (2005), sobre a faixa de orla de Belém. Para esses autores, no senso comum se convencionou empregar o termo "orla" para se referir às margens dos principais cursos fluviais que banham a cidade. No entanto, tal definição dificilmente consegue precisar até aonde vai esta margem, ou mesmo não mostra por que algumas margens de cursos fluviais são identificadas como orla e outras não.

Por conta disso, eles destacam que uma orla diz respeito ao espaço imediato de interação entre terra e a água, seja considerando os rios de maiores ou de menores dimensões. Entretanto, para efeito de análise, a orla a ser considerada consiste na faixa que margeia os principais corpos hídricos da cidade (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005), que no caso de Marabá são os rios Tocantins e Itacaiúnas. Isso porque os usos e práticas socioespaciais ali desenvolvidas, em geral, apresentam um contato, dependência e interação, material e/ou simbólico(a), mais intenso e com maior regularidade em relação a estes rios (LIMA, 2010).

Dessa forma e tendo como base as definições desses autores, uma delimitação aproximada e necessária pode ser feita com base em dois critérios complementares. O primeiro deles seria considerar orla como a faixa de interação entre terra e água, onde os usos e as atividades cotidianas que compõem o sistema de objetos geográficos sejam

mais adensados, como a via de circulação imediatamente paralela aos rios (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005):

> Assim, é comum a situação de que os usos e as atividades localizadas no interregno entre o rio e as ruas apresentem uma maior dependência em relação às águas ou, ainda, estabeleçam um certo grau de complementaridade entre, por exemplo, o transporte fluvial e o transporte terrestre; ao passo que as atividades, para além dessa faixa, tendem a desenvolver uma menor dependência, seja material, seja simbólica, em relação às vantagens proporcionadas pelos rios (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005, p. 14).

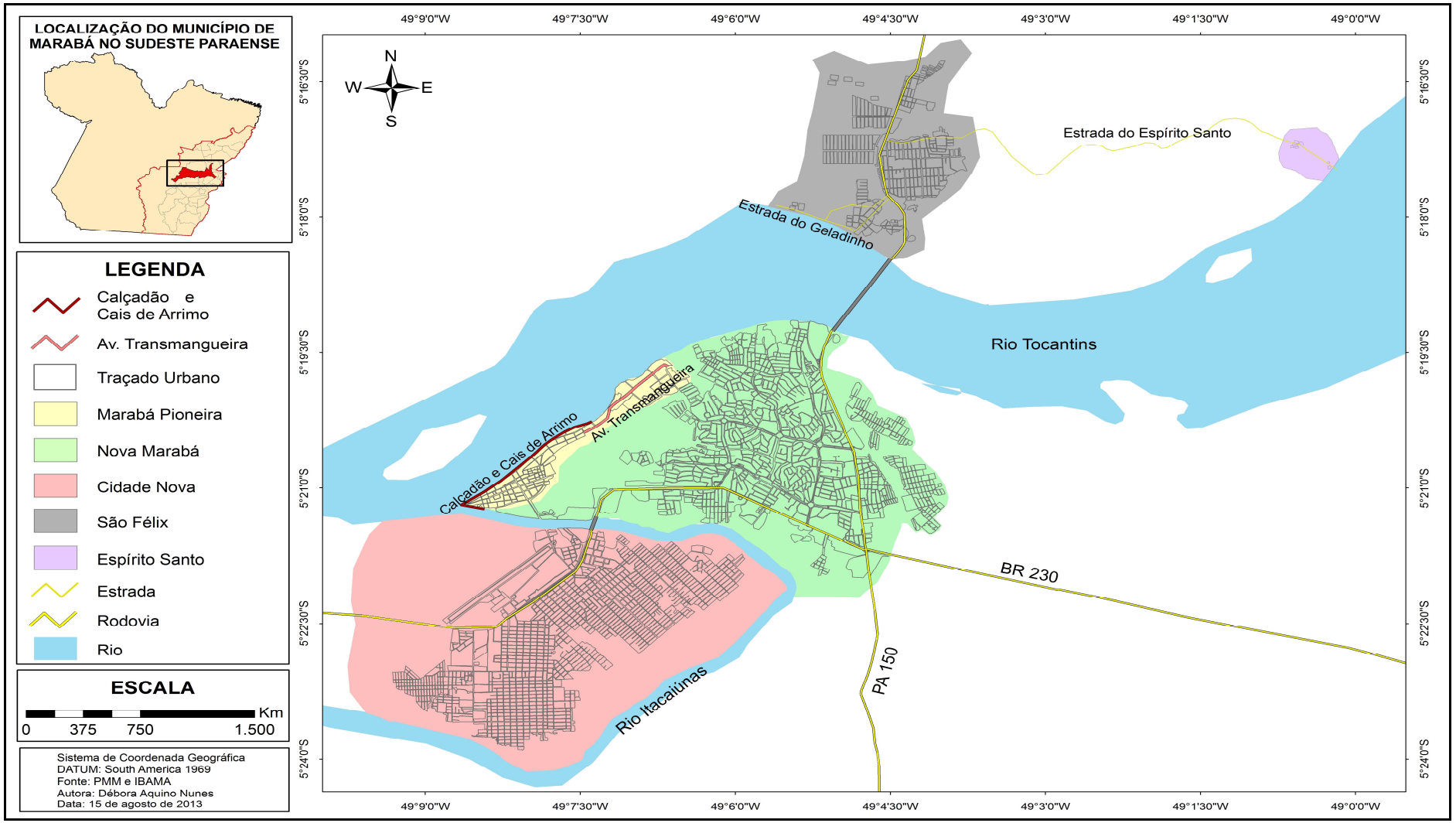
De maneira complementar ao critério anterior, o segundo considera as faixas de terra que margeiam os rios onde há predominância de formas naturais, como é o caso das áreas institucionais preservadas. Nesse caso, o espaço de interação entre terra e água pode ser definido a partir da própria dinâmica da natureza, sendo as áreas de igapó e várzea os elementos definidores da área de orla (TRINDADE JR; SANTOS; RAVENA, 2005).

Com base nos critérios acima destacados, delimitamos a faixa de orla de Marabá, que se encontra nos espaços de contato imediato entre terra e a água dos principais corpos hídricos da cidade, os rios Tocantins e Itacaiúnas. Uma ribeira[15] que abrange parte dos mais importantes núcleos urbanos da cidade, quais sejam: o núcleo Marabá Pioneira, o núcleo Cidade Nova, o núcleo Nova Marabá e o núcleo São Felix (mapa 02). Também é importante destacar que incluímos na análise a comunidade de pescadores da vila Espírito Santo (mapa 02), uma localidade que não faz parte direta do tecido urbano da cidade, mas que será impactada pela construção da Usina Hidrelétrica de Marabá[16].

[15] O termo ribeira, que aqui será utilizado como sinônimo de orla, também se remete à faixa imediata de maior contato e interação entre a terra e a água de Marabá. Mais comumente associado aos espaços de frentes fluviais das pequenas e médias cidades amazônicas, ele designa espaços onde se desenvolvem usos e práticas socioespaciais cotidianas que estão ligados ao tempo lento do rio e da floresta, de forma múltipla (econômica, funcional e simbólico-cultural) e em diferentes escalas.

[16] Em 2001 foi retomado o projeto da Hidrelétrica de Marabá, que foi formulado ainda no Programa Grande Carajás. Essa hidrelétrica está planejada para ser construída a cerca de 4 km a montante da ponte rodoferroviária (MARIN; TRINDADE, 2010).

Mapa 02: Núcleos urbanos beira-rio de Marabá-Pa e a vila Espírito Santo



A orla de Marabá apresenta uma morfologia material e social diversa (foto 01, 02, 03, 04, 05 e 06), e nela estão localizados os espaços de vivência e de identidade ribeirinha da cidade[17] (LIMA; NUNES, 2011). Com relação à morfologia material, em parte deste espaço foram realizadas obras de infraestrutura como a construção do calçadão, do cais de arrimo (mapa 02), de trapiches e de diversas rampas que servem de atracadouro para pequenas embarcações (principalmente no núcleo Marabá Pioneira). Também foram pavimentadas ruas imediatamente paralelas aos rios, como a Transmangueira (mapa 02), e foi melhorado o sistema de iluminação pública; equipamentos urbanos que estão voltados para facilitar a circulação (terrestre e fluvial), a obtenção de recursos e o desenvolvimento de atividades lúdicas. Sua paisagem[18] também é marcada pela existência de antigas rampas como a do São Félix e a da Nova Marabá (que atualmente estão subutilizadas), por galpões que guardam as embarcações mais modernas e de maior porte, por antigos depósitos de castanha, pela existência de pequenas casas de alvenaria, palha e madeira (palafitas) com canoas e pequenas embarcações à beira-rio, assim como por modernos jet-skis, por casas flutuantes, pelos comércios, bares, casas de show, restaurantes de maior porte etc. Ademais, também existem espaços onde predomina um ambiente "natural", de beira-rio, que se aproxima mais da paisagem ribeirinha de outrora, como o bairro Santa Rita (no núcleo Marabá Pioneira), o Amapazinho, o Porto do Tacho e o Balneário Vavazão (no núcleo Cidade Nova), a comunidade do Geladinho e a vila Espírito Santo (no núcleo São Félix); e a beira do rio Itacanúnas, onde está localizado o Porto das Canoinhas, também no núcleo pioneiro de Marabá (LIMA, 2010; LIMA; NUNES, 2011).

[17] Espaços permeados por uma diversidade de práticas sociais ligadas a uma temporalidade lenta, fortemente marcada pela dinâmica do rio e da natureza, onde as relações mais diretas e aproximativas se realizam cotidianamente na cidade de Marabá. Nesses espaços, as necessidades desenham, muitas vezes, diversas relações de vivência e sobrevivência da população das águas, em suas várias dimensões funcionais, lúdicas e simbólico-culturais (LIMA; NUNES, 2011).

[18] Para Santos (1996 e 2008), a paisagem consiste num conjunto de formas, que se materializam no espaço em um dado momento e nos mostram heranças representativas de sucessivas relações existentes entre o homem e a natureza, pois ela é resultado cumulativo de tempos. Isto é, é formada por fatos do passado e do presente, sendo, também, como destacam Oliveira e Schor (2008), depositário de vida, sentimentos e emoções, traduzidas no cotidiano das pessoas.



FOTO 01 – ORLA DA MARABÁ PIONEIRA: espaço onde foram realizadas as obras de infraestrutura (construção do calçadão e do cais de arrimo, melhorias na iluminação pública, pavimentação de vias etc.) e ponto mais movimentado da orla (rio Tocantins) (Foto: Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, janeiro de 2010).



FOTO 02 – AVENIDA TRANSMANGUEIRA: espaço da orla (rio Tocantins) em que recentemente foram realizadas obras de pavimentação com vistas a melhorar a circulação de pessoas e veículos. Essa Avenida faz a ligação entre o núcleo Pioneiro e o Núcleo Nova Marabá. (Foto: Michel Lima, abril de 2010).



FOTO 03 – PORTO DO TACHO: localizado na orla (rio Itacaiúnas) do núcleo Cidade Nova, este ponto de reunião de pescadores, de coleta/uso de água e de aluguel de canoas, é um espaço que demarca a permanência de uma temporalidade ribeirinha na cidade de Marabá (Foto: Marcos Alexandre da Silva Pimentel, novembro de 2012).



FOTO 04 – ORLA DE MARABÁ NO NÚCLEO SÃO FÉLIX: rampa onde atracava a balsa que fazia a ligação do núcleo São Felix com o núcleo Nova Marabá (rio Tocantins) até a década de 1980. Atualmente este espaço é um balneário muito frequentado na cidade. Nele, onde também ficam embarcações de pequeno porte utilizadas em atividades pesqueiras, é possível identificar muitos usos: a lavagem de roupa e louça, os banhos, o lazer etc. (Foto: Débora Aquino Nunes, outubro de 2010).



FOTO 05 – RIBEIRA DA COMUNIDADE DO GELADINHO – NÚCLEO SÃO FÉLIX: casas na comunidade do geladinho, na beira do rio Tocantins; espaço que apresenta grande relação com as águas e cuja maioria das moradias, com quintais, é de palha ou madeira com palafitas, sendo algumas de alvenaria. (Foto: Michel de Melo Lima, maio de 2010).



FOTO 06 – RIBEIRA DA VILA ESPÍRITO SANTO: localizada a 15 Km da cidade de Marabá, essa vila surgiu por conta da exploração de garimpo de diamantes no rio Tocantins. Ela é um dos espaços que serão inundados com a construção da Hidrelétrica de Marabá, pois a barragem será construída justamente onde foi tirada a foto. (Foto: Marcos Alexandre Pimentel, maio de 2012).

No que diz respeito à morfologia social, a orla também apresenta uma diversidade de usos, dinâmicas e formas de apropriação do espaço (diferentes territorialidades).

De uma maneira geral, lá os diversos grupos sociais usam os rios e a orla para obtenção de recursos (peixe e água do rio), para a circulação (fluvial e terrestre), para o lazer, para a realização de atividades físicas (caminhadas matinais, corridas, passeios de bicicleta), para o trabalho[19] etc. (LIMA, 2010). Por outro lado e no âmbito desse uso e apropriação múltipla, outra forma de utilização do espaço da orla que ganha força, atualmente, está relacionada ao desenvolvimento de atividades econômicas em maior escala, ou seja, diz respeito à apropriação mais voltada para a realização de ações com base no empreendedorismo urbano (HARVEY, 2005) na ribeira marabaense. Assim, com vistas à maximização dos lucros locais e regionais, desenvolvem-se ações relacionadas ao uso desse espaço, principalmente, para o entretenimento, para o turismo, para o lazer, para a geração de energia (Hidrelétrica de Marabá[20]), para o desenvolvimento do transporte fluvial em maior escala (Porto da Aços e Laminados do Pará[21] e Hidrovia Araguaia Tocantins[22]) etc.

Tal contexto parece confirmar as observações de Oliveira (1999), que destaca que, para alguns, os rios e a floresta são apropriados enquanto necessidade para uso (deles são retirados o necessário para a sobrevivência, para a construção de abrigo ou ainda os usam como lugar de festa e de encontro), e para outros, estes elementos não passam de potenciais recursos (minerais, hídricos, vegetais, turísticos etc.). Interesses diversos que podem ocasionar estranhamentos, tensões e até mesmo conflitos entre estes agentes/grupos no âmbito da produção do espaço regional.

---

[19] O uso relacionado ao trabalho está ligado a todas as possibilidades de obtenção de renda que a ribeira da cidade oferece, tais como a comercialização do peixe pelos pescadores; a venda feita pelos ambulantes e moradores dos mais diversos produtos para os turistas e visitantes (bebidas, lanches, salgados, sorvetes e os mais variados quitutes); o trabalho (temporário e permanente) nos diversos bares e casas de show; o transporte de pessoas de barco e canoa pelos rios e para a "Praia" do Tucunaré, do Geladinho e do Espírito Santo, o que gera renda durante alguns meses do ano para os moradores que possuem barco etc.

[20] É o empreendimento hidroelétrico que está previsto para ocorrer em Marabá, que está em fase inicial de levantamentos e visa a gerar energia (2.160 MW) e dar suporte e estímulo principalmente às atividades industriais desenvolvidas na cidade (MARIN; TRINDADE, 2009).

[21] Empreendimento ligado ao projeto ALPA e que prevê a implantação de uma infraestrutura para entrada de insumos e escoamento de produtos. Dessa forma, consiste num terminal portuário privado que será construído na margem esquerda do rio Tocantins, com capacidade para receber cargas de granéis sólidos, minérios e derivados e carga geral (ALPA, 2012).

[22] Hidrovia que permitiria o estabelecimento pleno da navegação comercial no trecho da bacia Araguaia-Tocantins. Seu objetivo é maximizar o dinamismo econômico através da criação de um novo eixo de transporte modal fluvial regional, com ênfase na circulação das mais variadas cargas, principalmente *commodities* (agrícolas e minerais: placas metálicas, soja, carvão mineral, manganês, fertilizantes, ferro gusa e milho etc.) (ANTAQ, 2012).

Assim, a apropriação diferenciada, complexa e desigual leva a transformações espaciais que (re)configuram a relação cidade-rio na Amazônia e na ribeira de Marabá. Por conta disso, a orla passa a ser apropriada e usada não apenas por agentes que desenvolvem práticas associadas ao modo de vida ribeirinho, mas por diversos outros que veem nesse espaço a possibilidade de crescimento econômico de suas atividades. E é justamente sobre esse encontro de diferentes e desiguais territorialidades, a ribeirinha e a moderna/capitalista, que trataremos agora.

1.2 – Encontros e (des)encontros na orla fluvial da cidade de Marabá: o uso ribeirinho e o aproveitamento de potencialidades econômicas

A cidade de Marabá, localizada no Sudeste Paraense na confluência de dois rios, o Tocantins e o Itacaiúnas, tem sua gênese ligada a estes cursos fluviais; importantes elementos naturais que influenciaram na formação socioespacial dessa cidade (VELHO, 1972; EMMI, 1999).

Nesse contexto, embora a importância desses rios tenha diminuído ao longo do tempo (TRINDADE JR; RIBEIRO, 2009), eles ainda hoje configuram elementos fundamentais para aqueles que desenvolvem práticas socioespaciais ribeirinhas na faixa imediata de contato entre a terra e a água de Marabá (LIMA, 2010). Agentes/grupos sociais para quem os rios e a orla não são apenas elementos da paisagem, móvel, mutante, mas lugar de trabalho, de sua sobrevivência, e sobre o qual dispõem de grandes conhecimentos acumulados.

Ribeira de homens e mulheres de vida simples, que vivem imersos num cotidiano moderno; este que, para Martins (2011), propõe-se muito mais como estratégia de compreensão e de administração das irracionalidades e contradições da sociedade capitalista do que como disseminação ilimitada dessa racionalidade.

Desse modo, o que se propõem à vida de todos os dias desses grupos ligados aos rios no período contemporâneo não é essa racionalidade ilimitada, mas seus problemas, sua inconclusividade, suas dificuldades, e por isso o homem e a mulher amazônidas, ao produzirem e se (re)produzirem, ao enfrentarem os desafios que lhe são impostos de cima para baixo, têm de inventar e criar caminhos para superar tal situação.

Tendo por base essa perspectiva, destacamos que é na orla que está localizado o Cabelo Seco, atual bairro Francisco Coelho, espaço onde a cidade de Marabá teve a sua gênese, e o Bairro Santa Rosa, onde funciona a colônia de pescadores Z-30. Espaço(s) de lavadeiras, rezadeiras, parteiras, garimpeiros, castanheiros, pedreiros, pescadores, oleiros, agricultores etc. Bairros daqueles grupos sociais ligados aos rios Tocantins e Itacaiúnas, dos que lembram e relembram de suas histórias, estórias, lendas e mitos como o do Nego d'água, da Boiúna e da Matinta Pereira (NOVA CARTOGRAFIA SOCIAL, 2011). Local de referência de vida dos experientes pescadores que dominam a arte de fabricar, consertar redes, canoas e barcos de pesca; um grupo social que ainda depende dos rios para sua sobrevivência (MARIN, TRINDADE, 2009).

A existência (persistência) desses grupos confirma que a dimensão do vivido, que se mescla com os rios e com a floresta, ainda existe na orla, configurando um modo de vida que mesmo em relação/interação com a dinâmica moderna capitalista, não deixou de ser permeado e envolvido pelas águas dos dois rios.

Por outro lado, atualmente, atribuir à orla a característica de espaço que espelha um "mundo das águas" é insuficiente para entender a complexidade e a multiplicidade de dinâmicas sociais (espacialidades, temporalidades e territorialidades) existentes nesta fração do espaço urbano marabaense. Isso pela importância que parte dessa ribeira vem assumindo como a principal alternativa de lazer, de turismo, de escoamento de produtos e de geração de energia na cidade.

Processos modernizantes que se desenvolveram principalmente a partir da construção das pontes sobre os rios Tocantins e Itacaiúnas, assim como após a realização das obras de infraestrutura e de proteção das margens do rio Tocantins, de pavimentação da Avenida Transmangueira (Bairro Santa Rita), e que se intensificarão após a construção do porto da ALPA, da implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins e da construção de uma usina hidrelétrica na ribeira de Marabá.

Para entender a incidência desses processos modernizantes recentes sobre a ribeira marabaense, é importante destacar que esta é uma tendência de cidades que passaram por planos urbanísticos que renovam seus *waterfronts* marítimos e fluviais, como enfatiza Ferreira (2011):

> As transformações nas zonas portuárias tradicionais das cidades têm sido postas em prática. Com algumas especificidades, com maior ou menor destruição de patrimônios históricos, o movimento na direção

> da revitalização das áreas centrais acabou sendo aceito como novo modelo para o desenvolvimento urbano (FERREIRA, 2011, p. 152).

O novo modelo de desenvolvimento urbano destacado por Ferreira (2011) está assentando, sobremaneira, numa perspectiva de "empreendedorismo urbano" das cidades (HARVEY, 2005). Dessa forma, está ligado ao movimento de adequação dos espaços das urbes às tendências do mercado e às necessidades expansivas do capital no contexto da globalização. Seu tipo de planejamento urbano correspondente é inspirado em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na Havard Business School, que é o planejamento estratégico de cidades; este que, segundo os seus defensores, é a "bola da vez" e deve ser adotado pelos governos em razão de estarem às cidades submetidas às mesmas condições de competitividade e de desafios das grandes empresas (VAINER, 2002).

Assim, os espaços pautados, capturados e solapados pelas relações de produção capitalistas, como a cidade média de Marabá, podem destinar-se: a) a produção através de obras de infraestrutura, operações logísticas de otimização de fluxos produtivos e obras de modernização tecnológica que agregam densidade técnica aos lugares para a atração de grandes empresas; b) ao consumo do espaço propriamente dito, por meio de operações vinculadas ao turismo e ao lazer, operações imobiliárias e, finalmente, operações vinculadas ao consumo na/da cidade, estimuladas pela publicidade (SÁNCHEZ, 2003).

É a partir desse contexto que a ideia de revitalização das frentes das cidades é colocada como algo positivo. Por conta disso, os espaços de orla marítima e fluvial passam por reconversões das atividades nas zonas portuárias, em que basicamente mesclam habitação (para grupos de maior poder aquisitivo), comércios, serviços e lazer. Ademais, houve também um grande volume de dinheiro investido por parte dos governos (locais e nacionais), por coalizões de forças empreendedoras e por parcerias público-privadas no que diz respeito à instalação e aos incrementos infraestruturais para atender as demandas do mercado (FERREIRA, 2011).

Nesse sentido, de forma geral e em diversas escalas, essas intervenções buscam revitalizar, reabilitar e requalificar os espaços de frente marítima e fluvial das cidades. Para Ferreira (2011), a revitalização urbana, diferentemente da renovação (que se remete a grandes transformações do tecido urbano com alteração do conjunto de edifícios e usos), tem por objetivo a apropriação do patrimônio histórico edificado,

ligando-se, assim, a um processo de indução de grandes transformações de áreas históricas centrais, em que a recuperação econômica é o objetivo principal. Por trás dessas intervenções e desses investimentos busca-se atrair pessoas, principalmente turistas, ávidos por equipamentos de lazer: bares, restaurantes, lojas de artesanato e de *souvenirs*, galerias de arte, boutiques etc. A reabilitação urbana, por sua vez, enfatiza a gestão voltada para a melhoria da qualidade de vida dos moradores, mantendo a identidade e as características do lugar, com incentivo do uso habitacional. A requalificação está ligada, principalmente, aos locais com funções diferentes da habitação, referindo-se à proposta de uma nova atividade no local, mais condizente com o contexto atual.

Assim, materializam-se processos transformadores e empreendedores que acabam por suscitar conflitos e contradições sociais, como: a atualização técnica do território para o crescimento e para a geração de empregos como uma armadilha que traz ganhos realmente efetivos, principalmente, para alguns segmentos empresariais; operações urbanísticas para o renascimento da cidade como uma dissimulação/mascaramento de grandes negócios imobiliários que produzem o encarecimento do solo urbano e a gentrificação[23] dos espaços; a cultura como mercadoria; a participação consensuada, como o esvaziamento da política e o desprezo pela cidadania substantiva; construção da cidade sustentável como um atributo simbólico a mais para o empresariamento das cidades etc. (SÁNCHEZ, 2003).

Com efeito, discutir esse processo de empresariamento urbano e de mercadificação dos espaços das cidades é importante porque esse modelo também está presente nos espaços de *waterfronts* fluviais da Amazônia, pois, como destacam Trindade Jr., Silva e Malheiro (2005), a orla da cidade de Belém do Pará cada vez mais passa a se transfigurar num território para onde converge um movimento da metrópole em direção ao rio e do rio rumo à metrópole. No primeiro, as práticas socioespaciais tendem a se dirigir rumo à estandartização, espetacularização e mercadificação desse espaço, reforçadas em grande parte por ações diretamente ligadas ao planejamento e à gestão urbana governamental. No segundo, os usos e apropriações se voltam para um

[23] A gentrificação é o processo que envolve a mudança de pessoas de maior renda para um local anteriormente desvalorizado da cidade, deslocando as pessoas de menor renda desse local. Ocorre geralmente quando há reapropriação de espaços pelo mercado através de operações urbanas que lhes confere um novo valor econômico e simbólico, tornando-os, na maioria das vezes, novos *lócus* de consumo (residencial ou de serviços) das camadas médias (HARVEY, 2005; SÁNCHEZ, 2003).

valor de uso da cidade, para temporalidades desencontradas, portadoras de necessidades antropológicas irredutíveis, cuja identidade aponta para outra imagem de cidade.

Assim, das obras/intervenções implementadas na orla da cidade de Belém, destacam-se aquelas voltadas para o entretenimento e o lazer, realizadas pelo governo municipal e estadual, que estão preocupadas principalmente em definir uma nova imagem para a cidade através do "urbanismo espetáculo", que cria e/ou reforça valores culturais e representações sociais diretamente associados ao *marketing urbano*. Dentre elas, destacamos a Estação das Docas[24] (ou das "dondocas", como é popularmente conhecida), cuja concepção se enquadra perfeitamente nas ideias de *waterfronts*, à semelhança de outras práticas já realizadas em outras cidades do mundo, em que as intervenções buscam normalmente a "revitalização" de áreas degradadas, com a incorporação de elementos naturais presentes no espaço, reafirmando a relação cidade-água (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005).

Evidentemente que as obras/intervenções ocorridas na orla da cidade de Marabá não apresentam a grandiosidade daquelas que se deram em Belém e em outras cidades como Barcelona, Lisboa e Rio de Janeiro. Partindo desse princípio, na cidade média de Marabá, não é por intermédio da materialização de fixos modernos (grandes armazéns, complexos de exposições e de grandes feiras, hotéis luxuosos que dispõem de diversos serviços, grandes lojas de marcas internacionais etc.) que podemos constatar a tendência de apropriação do espaço voltada para o uso econômico (comercial, industrial e turístico) na orla, mas sim por uma urbanização com modificações menos chamativas e arrojadas do ponto de vista arquitetônico moderno, mas que também acaba por negar elementos próprios da dinâmica socioespacial daquele espaço, como a vida ribeirinha que lá existe e persiste.

Uma negação que se dá através do não reconhecimento da territorialidade ribeirinha existente na ribeira marabaense. Isto é, do não reconhecimento dos direitos, das demandas e do protagonismo social, no âmbito da produção social do espaço, dos diversos agentes/grupos ligados aos rios e à floresta, sujeitos que, cotidianamente, dão vida ao espaço da orla da cidade. São eles: pescadores, pintores, agricultores, oleiros,

[24] A Estação das Docas é um complexo turístico-cultural que corresponde ao projeto de "revitalização" da área portuária, em que foram aproveitados três grandes galpões pertencentes ao antigo porto de Belém. O complexo abrange uma área de 32 mil m², oferecendo serviços de bar-café, restaurantes, lojas, agências de turismo, bancos, auditório e dois memoriais: o Memorial do Porto e o Memorial da Fortaleza de São Pedro Nolasco. Apresenta, igualmente, uma estação fluvial e uma área externa com vistas para a Baía do Guajará (TRINDADE JR., SANTOS, RAVENA, 2005).

carpinteiros; pessoas comuns, mas que enfrentam privações e dificuldades diárias relacionadas à precariedade de infraestrutura, à carência de serviços básicos (saúde, educação, saneamento, segurança), à supressão da sua liberdade de reprodução socioespacial etc. (LIMA, 2010).

A negação da dimensão ribeirinha se dá, então, pelo privilégio do aproveitamento econômico dos recursos naturais, como os rios e a orla, para geração de energia, para transporte fluvial em maior escala, para o lazer e para o turismo, em detrimento de outros usos e atividades menos dinâmicas do ponto de vista econômico moderno.

É por conta disso que destacamos que a racionalidade econômica e capitalista tende a se estender a toda a sociedade e a todos os espaços, e, com isso, o lugar da reprodução das relações de produção é também o cotidiano, seja no trabalho ou no lazer, que se encontra extremamente ligado ao consumo nos/dos espaços urbanos (LEFÈBVRE, 1974; FERREIRA, 2011).

Assim, na orla, essa (co)existência desigual e conflitiva de tempos sociais distintos, como o ribeirinho e o moderno (pautado numa perspectiva mercadófila do espaço urbano), batem-se e se debatem através de uma intensa inclusão e exclusão de conteúdos sociais, originando novas dinâmicas espaciais e temporais, manifestadas em diversas escalas e em múltiplas combinações e formas de apropriação do espaço de orla fluvial da cidade de Marabá.

1.3 – As territorialidades múltiplas e o modo de vida ribeirinho na orla fluvial de Marabá

Ao entender o espaço como socialmente produzido, é importante atentar paras os diversos agentes/grupos que se apropriam dele. Nesse sentido, a dinâmica territorial emerge como elemento importante a ser inserido na análise, pois se remete às relações de dominação e de apropriação do espaço (SOUZA, 1995).

Enquanto fonte de recursos (recursos naturais vitais e matérias-primas, mas também benfeitorias e toda sorte de valorização realizada, equipamentos, plantas industriais etc.) ou, ele mesmo um recurso (localizações geoeconômicas ou geopoliticamente estratégicas), o espaço é base de sobrevivência, fonte de poder e, por consequência, alvo de cobiça, de desejo de apropriação e de controle. A isso se deve adicionar a importância não apenas instrumental, militar ou econômica, mas também a

sua relevância cultural para um grupo. Por tudo isso o espaço tende a ser objeto de disputa e de apropriação, de territorialização (SOUZA, 1997).

Assim, para Souza (1995 e 1997), o território é definido e delimitado por e a partir de relações de poder. Dessa forma, ele consiste na dimensão política do espaço social. É um campo de forças, uma teia de relações (econômicas, políticas e simbólicas) associada à ideia de controle sobre um espaço que, a partir de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um limite, uma alteridade, isto é, a diferença entre os grupos sociais.

A definição de Souza (1995 e 1997) é importante, no entanto, para entender as dinâmicas diferenciadas de apropriação do espaço na orla de Marabá sem negar ou privilegiar uma ou outra dimensão (como a política no sentido de dominação), enfocaremos o território em sua perspectiva geográfica integradora, que vê a territorialização dos diferentes agentes como um processo de domínio (político-econômico) e/ou de apropriação (simbólico-cultural) dos espaços pelos grupos humanos (HAESBAERT, 2009).

Nesse sentido, Haesbaert (2009) destaca:

> Encontramos aqui um outro debate muito relevante: aquele que envolve a leitura do território como um espaço que não pode ser considerado nem estritamente natural, nem unicamente político, econômico ou cultural. Território só poderia ser concebido através de uma perspectiva integradora entre as diferentes dimensões sociais (e da sociedade com a própria natureza). O território, assim, desempenharia um pouco o papel que cabia à região como o grande conceito integrador na perspectiva da geografia clássica (HAESBAERT, 2009, p. 74).

Assim, o território é entendido enquanto híbrido, seja entre o mundo material e o ideal, seja entre a sociedade e a natureza, em suas múltiplas esferas (natural, econômica, política e cultural). Ele é multiescalar e multidimensional, sendo concebido a partir da imbricação de múltiplas relações de poder, como daquele mais material, das relações político-econômicas, ao poder mais simbólico, das relações de ordem mais cultural (HAESBAERT, 1995 e 2009).

Também é importante enfatizar que os dois extremos, o território material-funcional (econômico-político) e o simbólico, se existem de forma separada, seria apenas como tipos-ideais. Com efeito, destaca-se não ser possível conceber territórios puramente funcionais (já que sempre, por menos evidente que seja, estará neles contida uma dimensão simbólica, um processo de significação), nem territórios puramente

simbólicos (nesse caso alguma referência a um espaço material deve estar presente) (HAESBAERT, 2010).

Essa concepção de território é importante e ajuda a entender a dinâmica socioespacial da orla fluvial de Marabá. Isso porque trata da relação múltipla e conflitante existente entre os diferentes grupos sociais no que diz respeito às diversas formas de uso e apropriação do espaço. Nesse sentido, ela leva em consideração todos os usos existentes em um dado espaço pelos agentes/grupos, que convivem e (co)existem na diferença[25], e não apenas um ou outro. São eles: o ribeirinho, o turista, o Estado, os comerciantes, as grandes empresas etc.

Assim, na análise de um espaço urbano como a orla de Marabá, o reconhecimento das diferenças é fundamental, pois, de acordo com Lefèbvre (2008):

> [...] Os ataques contra o urbano consideram, fria ou alegremente, o desaparecimento das diferenças, não raro identificadas ou confundidas com as particularidades folclóricas. A ideologia industrial, tecnocrática ou individualista, é homogeneizante (LEFÈBVRE, 2008a, p. 90).

A afirmação delas pode retomar (seletivamente, ou seja, no curso de uma verificação crítica de sua coerência e de sua autenticidade) as particularidades étnicas, linguísticas, locais e regionais, mas num outro plano, aquele em que as diferenças são percebidas e concebidas como tais, isto é, nas suas relações, e não mais isoladamente como acontece na sociedade moderna capitalista (LEFÈBVRE, 2008a), pois

> na Amazônia ribeirinha na maioria das vezes as espacialidades foram impostas, o que não significa reconhecer, de um lado, que estas formas não são homogêneas; de outro, que guardam resíduos de relações pretéritas como sinais de resistência. Na verdade, a espacialidade das cidades revela as mais diferentes estratégias dos diversos agentes produtores do espaço urbano que buscam, a partir de condições concretas, defenderem seus interesses [...] (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 19).

O reconhecimento das diferenças e das práticas socioespacias existentes em um espaço como a ribeira de Marabá contribui, então, para o entendimento do modo de vida

[25] Para Nasser e Fumagalli (1996), a diferença é o que não se reduziu ao previsível, ao identificável, ao classificável, assim como, também, às representações banalizadas deste ou daquele grupo social, ou seja, à sua originalidade, à sua diversidade e distinção. Ela se estabeleceria através de uma relação. Considerando o que a precede, o antecedente, a diferença se coloca como sua negação, entretanto, se considerada isolada do contexto das demais relações sociais ela desaparece enquanto possibilidade de criação, da transfiguração do real e da prática social.

dos agentes/grupos que ainda desenvolvem atividades ligadas à floresta e aos rios Tocantins e Itacaiúnas; estes que são importantes referenciais econômicos, identitários e culturais. Por conta disso, são espaços cujo modo de vida dos agentes/grupos é permeado por vivências ribeirinhas (LIMA; NUNES, 2011).

O modo de vida, enquanto categoria analítica, consiste na acentuação cumulativa e complexa de características e de elementos que dão corpo e distinguem os principais/essenciais conteúdos sociais de um grupo (sempre levando em consideração o que tem de comum e de diferente) (WIRTH, 1973). E isso tanto em relação à sua morfologia social, quanto em relação à sua morfologia material. Ele também consiste numa abordagem que trata necessariamente do plano da vida imediata, em que se debatem o viver e o vivido e onde diferentes matrizes socioculturais se defrontam com os imperativos da racionalidade dominante moderna (capitalista), que coloniza e expropria o tempo social (antes apropriado), sujeitando-o aos impulsos lógicos do mercado. Dessa forma, aborda a mediação, conflitante e contrária, existente no plano da vida imediata entre as racionalidades que homogeneízam e tentam dominar o espaço, e aquelas que não sucumbem a este processo (SEABRA, 2003 e 2004).

Na Amazônia, os grupos ligados às águas historicamente construíram um modo de vida integrado pela agricultura e pelo extrativismo vegetal ou animal, vivendo em função dos produtos da floresta, dos rios e das terras de várzea regional. Dessa forma, são agentes com profundas relações com a natureza, sendo que esta perdura, consolida e fecunda o seu imaginário social (FRAXE, 2004).

Nessa perspectiva, no âmbito de uma "cultura híbrida" em relação aos cânones urbanos e à modernidade capitalista, o caboclo ribeirinho (aquele que está ligado aos cursos fluviais) busca desvendar os segredos de seu mundo recorrendo a mitos, lendas, plantas medicinais, rezadeiras, assim como também recorrem a elementos do "mundo moderno". Agentes/grupos que viveram e ainda vivem, em algumas áreas, de forma tradicional, mas não isolada, alimentando-se de pratos típicos, celebrando a vida nas festividades e danças originais, banhando-se prazerosamente nas águas dos rios e das chuvas, curando-se de suas doenças com plantas e ervas da floresta (FRAXE, 2004).

Com efeito, os elementos apresentados mostram que no tocante à relação cidade-rio, os espaços citadinos amazônicos (ou frações/fragmentos destes) e suas características tendem a se diferenciar e a apresentar elementos de mudança e permanência, tanto em suas formas espaciais quanto em seus conteúdos sociais, de

acordo com a maior ou menor inserção das políticas territoriais que (re)estruturaram o espaço regional no período mais recente. Isso porque, como destaca Martins (1997), o tempo do capital não é concretamente o tempo unilinear do "progresso", da modernização, da conduta racional com relação a fins do "desenvolvimento". O tempo da reprodução do capital é o tempo não apenas de interesses opostos, contrários, como o das classes/grupos sociais, mas também de temporalidades desencontradas e, portanto, realidades sociais que se desenvolvem em ritmos diferentes, ainda que a partir das mesmas condições básicas.

Dessa forma, a análise dos espaços ribeirinhos da Amazônia (e das diversas temporalidades e territorialidades existentes), na perspectiva aqui desenvolvida, leva em consideração a floresta e a água principalmente como pontos de partida e não de chegada para o entendimento de seu real conteúdo socioespacial. Evitar essa tendência significa não negar os conflitos sociais e os interesses contrários existentes nas formas de apropriação do espaço regional (OLIVEIRA; SCHOR, 2008).

Os elementos apresentados e que dão corpo a análise mostram, então, como a urbanodiversidade (diversidade do fenômeno urbano na região) levou a transformações espaciais que (re)configuram a relação cidade-rio na orla de Marabá. Nesse sentido, mostra como nesta se territorializam não apenas os grupos que desenvolvem práticas associadas ao modo de vida ribeirinho, mas diversos outros que veem nesse espaço a possibilidade de crescimento econômico de suas atividades e de seus empreendimentos.

CAPÍTULO 2 – Pelos caminhos e (des)caminhos da ribeira: mudanças, permanências e (co)existências da relação cidade-rio no sudeste paraense

2.1 – A perspectiva histórico-geográfica da cidade de Marabá

O espaço geográfico constitui um produto social em constante processo de transformação. Por conta disso, sempre que a sociedade passa por transformações nas mais diversas esferas (econômica, política, social, simbólica etc.), bem como nos meios em que se organiza para se (re)produzir, a morfologia material e a morfologia social (tanto novas quanto antigas) também tendem a sofrer tais mudanças, podendo ou não assumir novos sentidos ou mesmo (re)significar elementos, características e funções anteriores, o que levaria a uma nova organização espacial, pois

> a história é uma totalidade em movimento, um processo dinâmico cujas partes colidem continuamente para produzir cada novo momento. O movimento da sociedade é sempre compreensivo, global, totalizado, mas a mudança ocorre a diferentes níveis e em diferentes tempos: a economia, a política, as relações sociais, a paisagem e a cultura mudam constantemente, cada qual segundo uma velocidade e direção próprias – sempre, porém, inexoravelmente vinculadas umas às outras (SANTOS, 2008, p. 71).

Nessa perspectiva, realizar uma retomada histórico-geográfica constitui um procedimento indispensável para o entendimento da organização do espaço da sub-região do sudeste paraense, da cidade de Marabá e de sua orla fluvial; ribeira cuja complexidade e contradições existentes se manifestam tendo em vista diferentes formas de apropriação e de uso do espaço, que estão associados, respectivamente, tanto ao início da ocupação regional, quanto ao processo de modernização capitalista da Amazônia no contexto recente.

Para entender isso é necessário, então, retornar ao passado e retomar importantes fatos e processos que imprimiram suas marcas na paisagem da orla ao longo do tempo. Elementos que revelam formas diferenciadas de produção social, configurando, assim, realidades onde múltiplas trajetórias coexistem, pois

> [...] na discussão sobre o urbano na Amazônia, entramos em um terreno no qual o espaço-tempo, o lugar e o ambiente não podem ser separados um do outro, nem tratados como meras abstrações, fora das condições concretas da história e da geografia (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 24).

Assim, ao analisar as transformações pelas quais passaram as cidades amazônicas, concordamos com Lefèbvre (2006) quando este destaca que:

> [...] o trabalho correto consiste aqui em ir dos conhecimentos mais gerais aos conhecimentos que dizem respeito aos processos e às descontinuidades históricas, à sua projeção ou refração na cidade, e inversamente, dos conhecimentos particulares e específicos referentes à realidade urbana para o seu contexto global (LEFEBVRE, 2006, p. 53).

Por conta disso, neste capítulo iniciaremos uma retomada histórica a partir do momento atual, o que permitirá reconstruir descontinuidades que revelem espacialidades, temporalidades e territorialidades, desencontradas e desiguais, bem como outros importantes elementos da formação da sub-região do sudeste paraense e da cidade de Marabá, com ênfase, evidentemente, em seu espaço de orla fluvial.

É por meio desse procedimento que poderemos compreender: a) como se desenvolve a relação cidade-rio em Marabá e em seu espaço de ribeira; b) a forma como essa sub-região foi inserida no âmbito das políticas territoriais e de desenvolvimento colocadas para a Amazônia.

O retorno ao passado e da volta ao presente, elucida, então, como as diversas temporalidades e territorialidades, contrárias e conflitantes, ligadas à dinâmica ribeirinha e às novas formas de apropriação da orla de Marabá — que estão voltadas principalmente para o desenvolvimento de atividades econômicas (comerciais, industriais e turísticas) neste espaço —, (des)encontram-se na diferença, negam-se e articulam-se desigualmente na produção social dessa ribeira.

2.2 – A Marabá dos rios Tocantins e Itacaiúnas

Para entender o processo de formação da cidade de Marabá, é necessário retornar ao período de colonização da região amazônica, que tem início em 1616 e está ligado ao processo de conquista do espaço regional com vistas a assegurar os interesses e a defesa do território por parte das metrópoles ibéricas (Portugal, Espanha) (CORRÊA, 1987).

Nesse contexto se iniciam, no sudeste paraense, expedições realizadas por ordens religiosas ao interior, ao longo da rede hidrográfica, com a finalidade de exploração, de coleta de drogas do sertão[26] e de apresamento de índios (VELHO, 1972). É nesse

[26] As drogas do sertão na sub-região do sudeste paraense eram o cravo, a canela, a castanha, a salsaparrilha e o cacau (VELHO, 1972).

momento que surgem os primeiros aglomerados populacionais e entrepostos comerciais ao longo do rio Tocantins e, por conta disso, inicia-se a ocupação desta região.

No entanto, a origem de Marabá está mais atrelada ao contexto do espaço regional amazônico durante o século XIX, período em que desponta a atividade econômica ligada ao extrativismo da goma elástica da borracha (*hevea brasilienses*) (CORRÊA, 1987).

O crescimento econômico e demográfico proporcionado pela atividade extrativista da borracha demandou a expansão da produção agrícola e da pecuária para atender às necessidades alimentares da capital do Estado, Belém. É nesse contexto que, na sub-região do sudeste paraense se dá a fundação, por Carlos Gomes Leitão[27], no ano de 1871, do Burgo Agrícola do Itacaiúnas (foto 07), a 8 quilômetros da foz do rio Itacaiúnas (VELHO, 1972).

[27] As lutas políticas nos últimos anos do século XIX, em Boa Vista de Goiás, tiveram como consequência a emigração de alguns chefes políticos como Carlos Gomes Leitão que, com a permissão do Governo do Estado do Pará, estabeleceu-se na região onde se encontra o atual município de Marabá (DIAS, 1958).

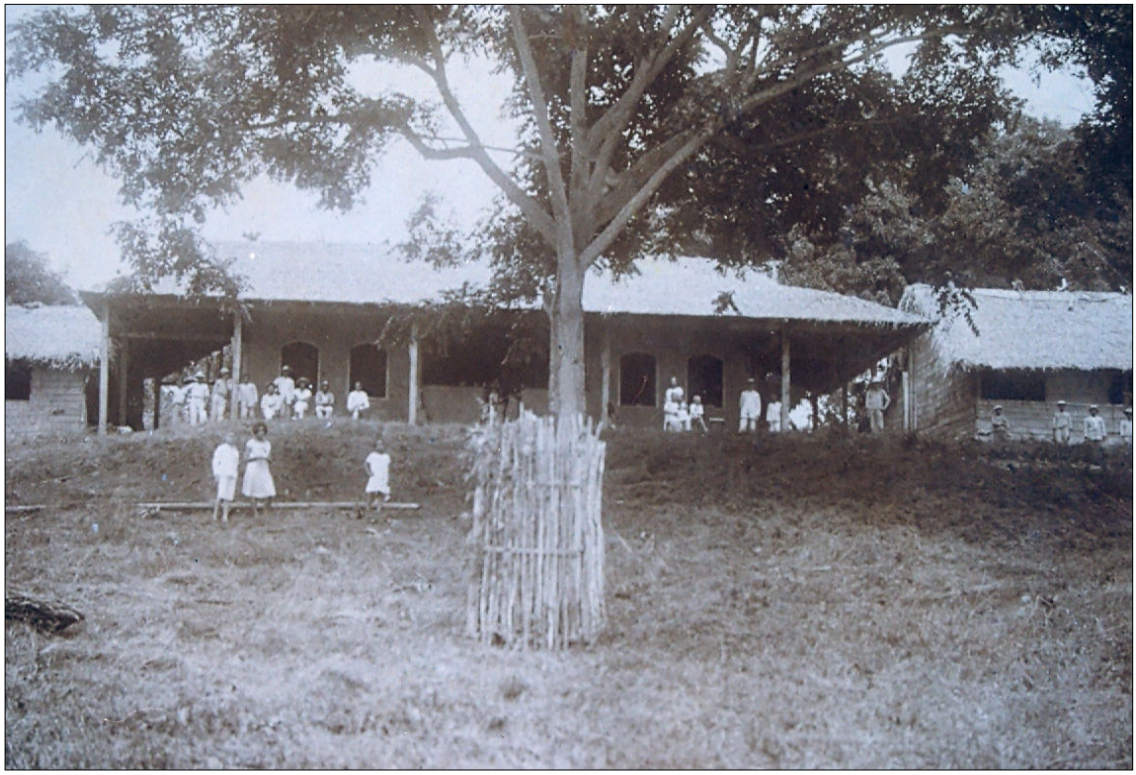


FOTO 07 – BURGO AGRÍCOLA DO ITACAIÚNAS: Criado no final do século XIX, o Burgo Agrícola do Itacaiúnas tinha a função de promover o desenvolvimento da agricultura e da pecuária na região do sudeste paraense (Fonte: MARABÁ, 2012).

A criação do burgo teve como consequência o início do povoamento no sudeste paraense, uma vez que se estabeleceram famílias, casas e, aos poucos, desenvolveram-se povoados à margem esquerda do Tocantins, o que atraiu, inclusive, índios que habitavam as matas próximas e que trabalhavam principalmente como "carregadores de castanha" (EMMI, 1999).

No entanto, desde sua fundação, o burgo passou por dificuldades. Por conta disso, mudou-se para a foz do Itacaiúnas, já que

> no início do estabelecimento do burgo tinham surgidos problemas relacionados com a insalubridade do lugar, o que levou ao deslocamento do povoado para um ponto mais propício ao desenvolvimento da colônia. Nesse momento aconteceu certa dispersão dos colonos que se espalharam beira-rio ou para povoados vizinhos (EMMI, 1999, p. 31).

Assim, as dificuldades pelas quais passaram o burgo e a descoberta do caucho, um tipo de goma elástica provinda da castanheira (*hevea castilhoa*), consistem em fatores que contribuíram decisivamente para o seu despovoamento e para a sua desagregação (EMMI, 1999).

Nesse contexto, por conta de fatores associados às vantagens locacionais como a facilidade na circulação e comunicação por meio das vias fluviais, os caucheiros e comerciantes (responsáveis por fornecer, através do sistema de aviamento[28], as mercadorias necessárias ao internato na mata) concentraram-se na ponta de terra situada na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas (EMMI, 1999). É neste espaço que se forma, em 7 de julho de 1898, o aglomerado que daria origem a cidade de Marabá (VELHO, 1972), iniciando-se, efetivamente, a ocupação da orla através da formação do Cabelo Seco, atual bairro Francisco Coelho.

A Marabá deste período apresentava aspecto urbano miserável, característica que contrastava com a riqueza e esplendor da borracha. Entretanto, sua importância econômica crescente fez com que, posteriormente, mais afastadas da beira-rio surgissem casas melhores e aos poucos se configurasse uma pequena cidade[29] (VELHO, 1972).

---

[28] É importante destacar que toda a infraestrutura que havia sido montada na época da borracha é transferida para a exploração da castanha, sendo mantidas as relações de trabalho baseadas no sistema de aviamento (VELHO, 1972).

[29] No ano de 1913 foi criado o município de Marabá. Posteriormente, em 1922, o município de São João do Araguaia foi extinto e teve seu território anexado ao de Marabá, cuja sede, no ano seguinte (27 de outubro de 1923), foi elevada à categoria de cidade tal a importância comercial que havia adquirido (DIAS, 1958).

A Marabá do início do século XX constituía-se, basicamente, em um grande acampamento de caucheiros em que todas as energias eram canalizadas para a extração e comércio do caucho (foto 08), atividade econômica que convivia com a agricultura de menor porte que se desenvolvia no local (EMMI, 1999).



FOTO 08 – CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS NA RIBEIRA DE MARABÁ: no início do século XX era intensa a concentração de pessoas e de embarcações na ribeira antes da partida para realizar a extração da castanha, a principal atividade comercial desenvolvida na cidade (Fonte: MARABÁ, 2012).

A queda da demanda da borracha no mercado europeu e a consequente estagnação econômica regional, processo que tem início na década de 1920 (CORRÊA, 1987), fez com que as atividades ligadas à exploração da castanha e de seu fruto (ouriço) ganhassem destaque. Por conta disso, a cidade de Marabá tornou-se um dos principais pontos de comercialização deste produto, assim como um importante entreposto comercial no médio Tocantins (VELHO, 1972; DIAS, 1958).

Nesse momento, os rios Tocantins e Itacaiúnas desempenhavam papel fundamental na vida da cidade[30], pois era através deles que se dava a circulação de pessoas e o escoamento da castanha, produto cuja safra coincidia com o período de cheias dos rios. Por outro lado, as corredeiras e os bancos de areia existentes, tanto à montante quanto à jusante, dificultavam a navegação na época de estiagem (DIAS, 1958), o que confirma o quanto a dinâmica dos rios e da natureza influenciava na dinâmica socioespacial marabaense, pois os seus períodos de cheia e de seca acabavam por definir o ritmo do deslocamento de pessoas e de mercadorias na cidade.

Também é importante destacar que por se localizar em um sítio desfavorável, afora as enchentes anuais que inundam a ribeira da cidade de Marabá, aproximadamente, de vinte em vinte anos coincide as cheias dos rios Tocantins, Itacaiúnas e Araguaia; ocasiões em que ocorrem enchentes de maiores proporções[31] atingindo diversas partes da cidade (foto 09) (VELHO, 1972), notadamente, os espaços de orla.

[30] O crescimento de Marabá se fez no sentido de montante dos rios Tocantins e Itacaiúnas. A acomodação do traçado das ruas principais se dava acompanhando os rios pelas facilidades e vantagens econômicas apresentadas pela topografia do sítio. Ademais, a margem do Tocantins ganhou importância pelo estabelecimento das mais importantes casas comerciais e armazéns de depósito de castanha na época (DIAS, 1958).

[31] As grandes enchentes, que contribuíam para a ocupação sazonal do pontal, também marcam fases de melhoramentos infraestruturais e de crescimento urbano em Marabá. Toda vez que a cidade era reconstruída ocorriam melhorias urbanas que levavam gradativamente a fixação da população, como a substituição das casas de palha por casas feitas de taipa, madeira, tijolos e telhas. A maioria das casas não eram construídas com os conhecimentos técnicos mais modernos da época, mas sim com muito instinto e prática rudimentares (DIAS, 1958).



FOTO 09 – ENCHENTE DE 1926: foto que consiste num dos mais importantes registros de uma das maiores enchentes que ocorreram na cidade, pois, nesse ano, boa parte da Marabá Pioneira ficou submersa (Fonte: MARABÁ, 2012).

Embora as enchentes, geralmente, destruíssem as habitações no espaço de orla, estas sempre ressurgiam, pois, de acordo com Dias (1958):

> se a cidade sobrevive, se aparece sempre no mesmo local e em condições mais estáveis é porque ela ocupa posição privilegiada em relação aos elementos extrativos, que constituem a riqueza da região. [...] Se a cidade reaparece no mesmo lugar imprevidente – desfavorável e inseguro sem dúvida – é porque o pontal onde ela se acha construída domina facilmente as duas únicas vias de escoamento da região – o Tocantins e o Itacaiúnas (DIAS, 1958, p. 391).

Assim, por conta do problema das enchentes e, principalmente, da sazonalidade do comércio da castanha, durante toda a década de 1920 não se tomam providências para estabelecer moradias permanentes na orla de Marabá. Por isso as casas acabavam adquirindo um caráter sazonal, pois eram ocupadas somente durante o período de cata da castanha e de cheia dos rios, quando era possível, então, o escoamento da produção através dos trechos encachoeirados existentes no Tocantins (VELHO, 1972; DIAS, 1958).

Para entender o contexto político-econômico de Marabá, que passou por diversas mudanças e ciclos ao longo do tempo, é importante destacar que a partir do ano de 1925 ocorre a passagem de um sistema baseado na livre exploração de castanhais, para o de arrendamento de castanhais para terceiros[32] por parte do governo estadual (EMMI, 1999).

Ademais, em relação aos aspectos econômicos, no final de década de 1930 começa a se desenvolver na cidade uma frente mineradora ligada à extração de cristal de rocha e diamantes; atividade cuja coleta era feita no fundo dos rios durante o período de seca. Por conta disso, essa frente mineradora acabou por se tornar complementar à castanha e levou à fixação da população na cidade (VELHO, 1972; DIAS, 1958).

Com relação ao espaço da cidade e de orla, no ano de 1935, estes não passavam de um acampamento de arrendatários de castanhais, de comerciantes, de garimpeiros e de apanhadores de castanha (MATTOS, 1996). Isso parece estar de acordo com as observações de Júlio Paternostro, que em viagem pelo rio Tocantins descreveu a cidade:

[32] Esses comerciantes acabariam por se firmar e constituir uma oligarquia mercantil local cujo poder iria se consolidar graças à apropriação progressiva da terra, o que sua posição na hierarquia administrativa da cidade lhe facilitaria. Exerceriam uma dominação que se traduziria em relações de exploração do tipo paternalista sobre os caucheiros, castanheiros, barqueiros, tropeiros e trabalhadores de castanha de modo geral (EMMI, 1999).

> Marabá constitui um acampamento de arrendatários de castanhais, de comerciantes e de apanhadores de castanha. É um centro com tôdas as características sociográficas da produção extrativista vegetal. Os arrendatários controlam o produto que desce pelos dois rios, os comerciantes fiscalizam os indivíduos as quais lhes forneceram mercadorias para o trabalho na safra e os apanhadores de castanha encontram em Marabá, aguardente, mulheres e jôgo que não existem nas matas (PATERNOSTRO, 1945, p. 107).

Segundo este autor, Marabá tinha 460 habitações, das quais 75% eram palhoças e sua população variava de acordo com a época de extração da castanha. O comércio desse produto, as fazendas e os gêneros alimentícios estavam nas mãos dos proprietários dos motores, o principal meio de transporte na região. O "porto", que não passava de uma praia rasa (foto 10), era um dos mais movimentados do médio Tocantins; local que com o sol do meio dia ficava quase deserto, pois os habitantes recolhiam-se ao interior das palhoças e se balançam nas suas redes até as duas, três horas da tarde, quando a intensidade do calor diminuía. Nesse momento do dia as ruas começavam a movimentar-se e viam-se os artífices reparando os motores[33] no "porto". Além disso, este autor ainda destaca que a ala das habitações do lado que margeava o rio era habitada por prostitutas, que moravam em palhoças e eram, em geral, filhas menores dos apanhadores de castanha que viviam em "promiscuidade" com os outros habitantes (PATERNOSTRO, 1945).

[33] Os motores eram embarcações pequenas, cujo calado oscilava de 0,8 a 1,2 metros, e o comprimento de entre 15 a 20 metros, sendo equipados com motores a diesel (DIAS, 1958).



FOTO 10 – "PORTO" DE MARABÁ: o porto da cidade de Marabá, na verdade era o espaço beira-rio onde atracava os barcos que transportavam as pessoas, a castanha e os demais tipos de produtos (Fonte: MARABÁ, 2012).

Com base na descrição de Paternostro (1945), podemos perceber como era intensa a vida na ribeira, um espaço cuja dinâmica social estava intimamente ligada aos rios. Isso porque estes eram os principais referenciais de subsistência (deles era retirado o pescado, a água para beber[34] e lavar roupa[35]) de grande parte da população, assim como eram importantes para os grupos mais ligados à atividade extrativista, a exemplo dos comerciantes que deles dependiam para realizar o deslocamento da castanha.

Também é importante ressaltar que até o final da década de 1950, o crescimento da cidade se dava predominantemente acompanhando os rios, pois, no período que se estende de 1920 até 1947, ocorre a ocupação de outros espaços na orla por meio da formação do aglomerado que daria origem ao bairro Centro, e a partir dos anos de 1947 até 1954, do bairro Santa Rosa[36]. Isso sem contar o núcleo São Félix[37] e o Amapá, que também começavam a se formar (MARABÁ, 2008); aglomerados cujo traçado inicial em grande parte acompanha os rios Tocantins e Itacaiúnas. Tal contexto, somado ao uso e a interação multidimensional[38] com estes corpos hídricos, confirma a existência de uma temporalidade ribeirinha na cidade.

A temporalidade ribeirinha na Amazônia está assentada, sobretudo, no valor de uso e consiste num tempo cujas relações configuram modos de vida que desde a sua

---

[34] Marabá não dispunha de qualquer sistema de abastecimento de água. A maior parte da população utilizava as águas retiradas dos rios sem nenhum tratamento prévio. Era carregada por pessoas em latas de querosene presas, cada uma, nas extremidades de um bastão roliço, por uma corda (DIAS, 1958).

[35] Muitas mulheres que permaneciam na cidade eram lavadeiras de roupa no rio. Sobreviviam e ajudavam a sustentar a família lavando roupas para as famílias dos coronéis (donos de castanhais) e outros fazendeiros, enquanto os maridos trabalhavam nos castanhais. Além dessas famílias de coronéis, uma segunda clientela das lavadeiras eram as "moças alegres" que moravam numa casa noturna que existia em Marabá, pois, nesta época, estava começando a imigração para a cidade devido ao seu crescimento econômico. No entanto, por conta do preconceito das esposas dos coronéis, as mulheres que lavavam as roupas das "sinhás" não podiam lavar as roupas das "moças alegres da noite". Os registros sobre as lavadeiras encontrados na Casa da Cultura também afirmam que essas mulheres costumavam cantar para passar o tempo (SILVA, 2006).

[36] Durante o período compreendido entre 1947 a 1954, pela margem esquerda do rio Tocantins, a área urbana da cidade atingiu a fazenda Santa Rosa, um espaço que constituía uma das zonas rurais e parte integrante do distrito de Marabá. A partir deste momento este espaço ficou ligado à cidade e constituiu o bairro chamado de Santa Rosa, conservando o nome da antiga fazenda (DIAS, 1958).

[37] O São Félix Pioneiro surgiu por volta de 1963, com o nome de Geladinho, um espaço de penetração para os castanhais. No local haviam poucas casas devido ao terreno ser de baixada e facilmente inundado nos períodos de cheia dos rios. Posteriormente, com a abertura da PA-70, que ligou Belém a Marabá, a vila foi transferida para o local onde atualmente está localizada, nas margens do rio Tocantins. Ela se dinamizou como ponto de apoio para o porto da balsa, pois havia condições de operar a balsa para a transposição de veículos neste rio. Tal atividade que predominou até a construção da ponte rodoferroviária, na década de 1980. O nome São Félix foi dado em homenagem ao padroeiro São Félix de Valois (MARABÁ, 2006).

[38] Usos diversos dos rios e da orla para: a) circulação fluvial; b) obter alimento (água para beber e o peixe); c) lazer; d) uso doméstico da água (lavagem de roupa e louça); e) identificação dos agentes com o tempo lento dos rios e da natureza.

gênese — associada à ocupação do território — acompanha a dinâmica fluvial, manifestando-se nas mais diversas relações cotidianas que se materializam em conjunto com o tempo do rio. É marcada, também, pela presença de objetos-símbolos como os portos e trapiches, o mercado, a feira e a praça, pontos de encontros da população, sempre próximos ao rio; lugares de sociabilidades mais orgânicas e de um tempo lento, de relações mais diretas permeadas por laços de parentescos e amizades (MALHEIRO; TRINDADE JR., 2009).

Com efeito, as formas de uso e de apropriação do espaço urbano da cidade de Marabá, em específico de sua orla fluvial, mostram como essa temporalidade ribeirinha se fazia presente de forma significativa, principalmente pela ligação e pela interação multidimensional dos agentes/grupos com as águas, assim como pelo crescimento da cidade, que, em grande parte, se deu acompanhando os rios.

2.3 – A Marabá "moderna" das iniciativas desenvolvimentistas

A cidade de Marabá, que até a década de 1960 era conhecida pelas atividades relacionadas ao extrativismo da castanha, do cristal de rocha e diamantes, bem como pela ligação que mantinha com os rios, sofre transformações significativas em sua morfologia material e social a partir das iniciativas desenvolvimentistas postas para a Amazônia no período recente.

Contexto este que, seguindo os princípios e técnicas de planejamento e intervenção governamental, difundidos desde a década de 1950 pelos economistas ligados à Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), foram elaboradas políticas públicas para a região Norte e para a região Nordeste que tinham como principal objetivo encontrar alternativas de desenvolvimento (crescimento econômico) para as duas regiões (ALMEIDA, 2008). A inserção da Amazônia no cenário econômico nacional e internacional se fez, então, em função desses estímulos governamentais dados ao grande capital nacional e estrangeiro ou por meio da associação entre os dois (ALMEIDA, 2008).

É neste momento que a política do governo federal, visando integrar a Amazônia brasileira ao território nacional, fundou-se em interesses geopolíticos (ocupação do "vazio" regional) e econômicos (modernização da Amazônia). Subjacentes a esta política, encontravam-se alguns antigos preconceitos e mitos sobre a Amazônia e sua

população, tais como a visão da mesma como "espaço vazio", a superabundância de suas riquezas naturais e o "primitivismo" dos seus habitantes. Além disso, pressupunha-se que era necessário ocupá-la para garantir o controle do território e suas fronteiras ("integrar para não entregar"), bem como explorá-la economicamente nos termos do desenvolvimento capitalista que era representado pelo Centro-Sul do País (SILVA, 2006).

É em face desse processo que se intensifica a incorporação da Amazônia brasileira à economia nacional e global, por meio da ação do Estado e de empresas que exploram os recursos naturais da região. Um período que se destaca principalmente pela presença de uma racionalidade capitalista, perpetuada pelo Estado Nacional através de incentivos fiscais e pela criação da infraestrutura necessária para as empresas desenvolverem suas atividades. Ademais, destaca-se também a inserção das rodovias como novos eixos de circulação regional (CORRÊA, 1987; ROCHA, 2008).

Com efeito, na sub-região do sudeste paraense inicia-se a construção da estrada pioneira que ligaria o Nordeste à Amazônia (Transamazônica) (VELHO, 1972), assim como ocorre a construção da PA-150 e da BR-222 (antiga PA-70); está última ligaria a rodovia Belém-Brasília à cidade de Marabá, permitindo, mesmo que em precárias condições de infraestrutura de circulação, o desenvolvimento do tráfego rodoviário e a chegada de ônibus interurbano em Marabá (EMMI, 1999).

A abertura dessas estradas e rodovias acentuou a ocupação e o adensamento populacional do sudeste paraense (MATTOS, 1996). Além disso, esse período de inserção do eixo rodoviário demarca o início da presença de uma temporalidade da rodovia/estrada em detrimento da temporalidade ribeirinha marabaense de outrora. Assim, o eixo de circulação rodoviário foi fator fundamental — como caminho — para a entrada de novos migrantes; estes que antes se dirigiam para localizações às beiras dos rios (cidades e aglomerados), mas que nesta nova fase dirigem-se também para as beiras das estradas, formando novos aglomerados populacionais (SILVA, 2006).

A temporalidade da rodovia/estrada implica em relações que configuram um modo de vida marcado por um tempo rápido, de economia mais dinâmica, caracterizada por uma racionalidade mercadológica que influencia diretamente os diversos agentes que animam o espaço da cidade, já que é através das estradas e rodovias que os mais diversos fluxos da produção, relacionados ao extrativismo, à agricultura e à pecuária, de forma geral, realizam-se com maior intensidade.

É nesse contexto desenvolvimentista que também se inicia, na sub-região do sudeste paraense, estudos sobre o potencial mineral da área. Estes levaram a descobertas como a rica província mineral que ficou conhecida como a Serra das Primeiras Descobertas Carajás[39] (EMMI, 1999), cujo minério era explorado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) (MATTOS, 1996).

Outro fator de destaque nesse âmbito de aproveitamento de recursos é a inauguração da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, no ano de 1984. Obra que foi realizada para dar suporte energético à implantação de projetos como Albras/Alunorte e Carajás (ROCHA, 2008), e que levou ao represamento do rio Tocantins e à formação de um lago com 2460 km², inundando parte dos Municípios de Tucuruí e Itupiranga, além de atingir grandes castanhais, duas áreas indígenas, trechos da rodovia Transamazônica e garimpos de diamantes (MATTOS, 1996).

A construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí se deu no contexto de inserção da região em um novo patamar econômico, moderno, em detrimento das atividades locais. Nesse sentido, as populações que dependiam do extrativismo da castanha não foram levadas em consideração: castanheiros, pescadores, tropeiros e caboclos ligados à navegação fluvial; afinal, a construção da usina, por conta do barramento do rio Tocantins, impossibilitou a circulação fluvial e com isso prejudicou todas as atividades a ela associada, como a pesca e o transporte de produtos e pessoas pelo rio (ALMEIDA, 2008). A construção da barragem também sepultou os trechos encachoeirados[40] que dificultavam a navegação fluvial à jusante do rio Tocantins, sobretudo em Itabocas, local onde ocorriam diversos naufrágios, com enormes prejuízos causados pela perda das cargas.

Também a partir dessa nova fase, permeada por processos diferenciados de apropriação dos recursos naturais da região, emerge em Marabá conflitos do poder econômico, em fase de penetração e apoiado pelo Estado Nacional, com o poder das

[39] As prospecções realizadas por iniciativa governamental e por subsidiárias de empresas estrangeiras permitiram um levantamento dos recursos minerais, culminando com a descoberta das reservas de minério de ferro da Serra dos Carajás, no Sul do Pará (ALMEIDA, 2008). Para o transporte do minério da Serra dos Carajás até o litoral, onde era embarcado para outros países, a CVRD construiu a Estrada de Ferro Carajás. Essa estrada entrou em funcionamento em 1984, com transporte de minério de ferro e cargas, com 85 quilômetros de extensão. No trajeto a ferrovia atravessa o rio Tocantins, na altura de São Félix (um núcleo de Marabá), onde foi construída uma ponte rodoferroviária (MATTOS, 1996).

[40] A habilidade dos barqueiros era constantemente testada nesses trechos, além disso, toda uma técnica, inclusive da construção de barcos apropriados em pequenos estaleiros situados em Marabá, foi desenvolvida por eles para superar esses obstáculos que já faziam parte da dinâmica desse grupo social (ALMEIDA, 2008).

elites tradicionais, estas que tinham por base de sustentação a propriedade privada da terra e a atividade extrativista da castanha (EMMI, 1999).

Isso ocorreu porque a economia centrada no extrativismo vegetal passou a se diversificar, pois a mineração industrial, a pequena produção agrícola de proprietários autônomos (colonos), a pecuária (atividade que ganhava cada vez mais destaque) e a construção civil conseguem transpor a quase exclusividade de desenvolvimento da atividade castanheira em Marabá (EMMI, 1999). Assim, agentes extralocais como as multinacionais, os grandes bancos nacionais ou mesmo a Companhia Vale do Rio Doce, acabam por fazer prevalecer os seus interesses na sub-região do sudeste paraense e em Marabá.

Ademais, a fim de viabilizar a implementação dos grandes projetos e dos planos do governo federal destacados, também foram promovidas intervenções que acabaram transformando o espaço urbano de Marabá, como os projetos que pretendiam criar uma nova área de expansão para a parte da cidade que, frequentemente, era atingida pela cheia dos rios Tocantins e Itacaiúnas (ALMEIDA, 2008), o seu espaço de ribeira.

Assim, visando à implantação do Programa de Integração Nacional (PIN), o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SHERFHAU), vinculado ao Ministério do Interior, elaborou planos de desenvolvimento locais para as regiões Norte e Nordeste, como um primeiro passo para a elaboração de planos de desenvolvimento local (YOSHIOKA, 1986). Dentro desse contexto, foi elaborado o Plano Diretor Urbano de Marabá (PDUM), que previa a ocupação de uma nova área pelos moradores atingidos pelas enchentes[41]. No entanto, o seu real objetivo era criar moradias para abrigar grande parte da corrente migratória gerada pela exploração do ouro do garimpo de Serra Pelada, bem como desempenhar o papel de centro de apoio aos grandes projetos que estavam em desenvolvimento (YOSHIOKA, 1986; ALMEIDA, 2008).

Por outro lado, com a extinção do SHERFHAU e a mudança de governo na década de 1970 (transição do governo Médici para Gaisel), foi dada à Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) a incumbência de implantar o PDUM. Porém, este plano foi abandonado e substituído pelo Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM), coordenado pela SUDAM (YOSHIOKA, 1986).

[41] Essas áreas eram o núcleo Pioneiro (Velha Marabá), o São Felix e o Amapá. Quanto ao núcleo Pioneiro, seria dada a função de espaço de realização de atividades não permanentes como feiras e exposições, além disso, também seria construído neste espaço um centro esportivo e residências de fins de semana para atender à população do Projeto Carajás (YOSHIOKA, 1986).

O novo núcleo "planejado" e implantado, denominado Nova Marabá, tinha seu modelo urbanístico com o traçado no formato de uma castanheira, na qual os troncos seriam os eixos viários e periféricos, os galhos seriam o sistema viário principal de penetração e as folhas as superquadras, cada uma com um número variado de quadras e lotes (ALMEIDA, 2002).

A ideia de implantar um novo núcleo urbano, mesmo sob a justificativa de dar solução aos problemas das enchentes, não foi bem recebida pela população. A demora na implantação da mesma, as mudanças no projeto original, a lentidão do processo de assentamento no novo núcleo e a precariedade de infraestrutura fizeram com que parte dos moradores não aderisse ao projeto, por isso:

> a receptividade ao plano não foi das melhores por parte dos moradores. Embora os estudos apontassem vários aspectos da peculiaridade da vida urbana de Marabá, de seus bairros situados nas partes mais baixas junto aos rios, imaginou-se um projeto urbanístico que na prática não considerou essas mesmas peculiaridades, muito pelo contrário. A Nova Marabá, como ficou conhecida, não guarda nenhuma referência do modo de vida dos antigos moradores, tornando-se um típico centro urbano da era pós-industrial com grandes avenidas e ruas, planejadas em função do uso de veículos automotores [...] (ALMEIDA, 2008, p. 24).

Além disso, grande parte dos moradores seriam alojados em blocos residenciais, contrariando, completamente, a condição original dos mesmos, que era de residir em casas térreas que possuíam quintais; residências estas que estavam em contato permanente com a rua, onde os moradores desenvolviam suas relações de vizinhança associadas ao tempo lento do rio e da floresta (ALMEIDA, 2002; ALMEIDA, 2008).

É nesse momento, através da ocupação dos espaços de beira-rio do Tocantins na Nova Marabá, que se dá a formação das Folhas na sua ribeira (MARABÁ, 2008). Ademais, na margem esquerda desse rio também é inaugurado, no ano de 1976, o porto da cidade (COMPANHIA DOCAS DO PARÁ, 2009). A estrutura do cais foi construída com verbas do Programa de Integração Nacional (PIN) para dar apoio à rodovia Transamazônica. No entanto, desde a sua inauguração, a movimentação de carga no porto foi inexpressiva devido à inadequada localização que foi escolhida para a sua implantação e a existência, nas suas imediações, de diversos terminais privados. Atualmente, o porto está em contrato de cessão de direito real de uso não oneroso com o Ministério da Defesa, por intermédio do Comando Militar da Amazônia (COMPANHIA DOCAS DO PARÁ, 2009).

O poder centralizador do Estado Nacional, nesse contexto desenvolvimentista e no âmbito administrativo oficial, também agiu contra o poder local ao criar áreas de prioridade ao longo da rodovia Transamazônica; terras estas voltadas agora para fins de reforma agrária que, por sua vez, seriam incluídas no Programa de Integração Nacional (PIN). Por conta disso, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) estabeleceu o Projeto Integrado de Colonização de Marabá (PIC-Marabá) e, posteriormente, promulgou o decreto-lei nº 1164, de 01 de abril de 1971, que declarava indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacional as terras devolutas situadas na faixa de 100 quilômetros de largura de cada lado dos eixos das rodovias. Uma ação que levou à federalização de boa parte das terras de Marabá, que são cortadas pela rodovia Transamazônica (EMMI, 1999).

O Programa Integrado de Colonização (PIC) tinha por objetivo assentar os colonos, sobretudo do Nordeste, nas terras disponibilizadas às margens das rodovias federais em fase de implantação, inclusive na Transamazônica. Os colonos receberiam lotes de 100 hectares e poderiam instalar as suas famílias nas agrovilas[42] a serem construídas em determinados pontos das rodovias, que deveriam estar integradas à agrópole[43] e à rurópolis[44] que seriam implantadas (ALMEIDA, 2008).

Apesar da falta de apoio e estrutura para o pequeno produtor, o que levou ao insucesso dessa iniciativa, ela contribuiu para atrair famílias de migrantes a este espaço (ALMEIDA, 2008). É nesse momento que se consolida, em terras que estiveram em posse de fazendeiros que promoviam loteamentos, o núcleo urbano Cidade Nova em Marabá; este que se desenvolveu a partir da ocupação rural existente e da presença da agrópole do INCRA (MARABÁ, 2006).

Ademais, por volta do final da década de 1980 também ocorreram eventos importantes para entender a atual formação socioespacial da cidade, que são: o desmembramento de parte do território de Marabá, que daria origem aos Municípios de

[42] Núcleos urbanos de apoio. Eram pequenas vilas de até 70 famílias, espaçadas a intervalos de 10 quilômetros, ao longo da estrada principal e das vicinais. Era caracterizado pelo fato dos parceleiros residirem e trabalharem nos próprios lotes rurais (ROCHA, 2008).
[43] Núcleo administrativo intermediário e de serviços, projetados para abrigar até 600 famílias (ROCHA, 2008).
[44] Principal centro administrativo e comercial, caracterizado pelo fato de os parceleiros residirem em núcleos urbanos e se deslocarem para trabalhar em lotes rurais. Compreendia de 8 a 20 agrópoles, dependendo do projeto, com uma população de 20.000 habitantes (ROCHA, 2008).

Curionópolis e Parauapebas; a instalação de indústrias siderúrgicas[45] em Marabá, cujo objetivo seria a produção de ferro gusa, o que levaria, posteriormente, à instalação do Distrito Industrial na cidade (MATTOS, 1996); a construção, em 1981, da ponte sobre o rio Itacaiúnas, que ligaria diretamente o núcleo Nova Marabá ao núcleo Cidade Nova; e a construção, em 1984, da ponte mista (rodoferroviária) de Marabá sobre o rio Tocantins.

A construção das pontes sobre os rios Tocantins e Itacaiúnas diminuiu significativamente a importância do transporte fluvial neste local, principalmente após a desativação das rampas onde atracavam as balsas (foto 11).

[45] O aumento das indústrias siderúrgicas na cidade de Marabá tem provocado a intensificação do desmatamento, por conta da crescente demanda por carvão vegetal (MATTOS, 1996).



FOTO 11 – RAMPA DO SÃO FÉLIX: intensa movimentação de pessoas, veículos e mercadorias na rampa que era um dos principais pontos de embarque e desembarque da cidade de Marabá, na década de 1980 (Fonte: MARABÁ, 2012).

Assim, dadas as mudanças, como a ligação de Marabá com outras partes do País, a partir das rodovias, a colonização oficial, os incentivos dados aos projetos agropecuários e o desenvolvimento dos grandes projetos, ocorre o aumento da população (migrantes maranhenses, goianos, piauienses, cearenses etc.) (YOSHIOKA, 1986; MATTOS, 1996) e do tecido urbano da cidade.

Também é importante ressaltar que dos denominados "ciclos econômicos", que se referem às principais atividades já desenvolvidas na cidade, destacam-se o extrativismo florestal e mineral: borracha, caucho, castanha-do-pará, cristal, diamante e ouro. Além desses e junto com a exploração da madeira, há o período das fazendas de pecuária. Estes "ciclos" não estiveram necessariamente separados, pois muitos deles foram concomitantes e se complementavam, convivendo com formas paralelas de produção para a subsistência (SILVA, 2006). Somam-se a isso as atividades industriais e é possível ter uma ideia da complexidade inerente ao espaço urbano marabaense no final do século XX.

É nesse contexto que a cidade de Marabá adquire *status* de cidade média, principalmente pela importância que assume para a sub-região do sudeste paraense. Nessa condição, define seu dinamismo em função da forte centralidade econômica e política exercida neste contexto sub-regional, e isso mais por conta dos fluxos do que dos fixos existentes na cidade (TRINDADE JR., 2011).

Impulsionada por esse grande dinamismo econômico e também político recente, cada vez mais se intensificam em Marabá os debates em torno da proposta de emancipação e criação de um novo Estado que se formaria a partir da fragmentação do sudeste paraense. Assim, as elites locais, que não se resumem mais às oligarquias tradicionais ligadas à atividade extrativista da castanha, devendo ser inclusos nesse grupo os novos agentes que chegaram à região (pecuaristas, grandes empresas, madeireiros etc.), têm comandado a proposta de emancipação e difundido a propaganda de criação do Estado de Carajás[46], por intermédio do discurso de que isso traria uma melhor distribuição das arrecadações e um possível redirecionamento do desenvolvimento econômico local (TRINDADE JR.; RIBEIRO, 2009).

Por outro lado, a Marabá moderna das iniciativas desenvolvimentistas e fragmentadoras — espaço onde se intensifica a territorialidade de grupos ligados ao

[46] As iniciativas das elites políticas levaram ao plebiscito que decidiria sobre a criação de novos Estados (Carajás e Tapajós), que seriam emancipados do atual território paraense. No entanto, após a realização deste, em dezembro de 2011, a criação dos novos Estados não se efetivou.

grande capital e ao Estado — não perde seus laços com os rios. Isso porque continua a se intensificar o povoamento na orla através da formação da vila Espírito Santo[47] e do bairro Santa Rita; este último, que consiste numa área de ocupação mais recente em Marabá às margens do Rio Tocantins (MARABÁ, 2006), onde foi construída a Avenida Transmangueira, uma via que liga o núcleo Pioneiro ao núcleo Nova Marabá (LIMA, 2010).

Ademais, no final do ano de 2003 e início do ano de 2004, a orla da cidade sofre profundas transformações em sua morfologia material e social, pois são entregues as obras de infraestrutura de proteção das margens do rio Tocantins[48]. O projeto, cuja continuação faz parte do grupo de 29 obras do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), propostas no Pará, destaca ter como benefícios a melhoria da qualidade de vida de 1.040 famílias que moram no bairro, as que mais sofrem com as consequências das enchentes dos rios Tocantins e Itacaíunas (MARIN; TRINDADE, 2009).

Esse projeto de melhorias no *waterfront* fluvial da cidade, que ainda está em andamento (foto 12), prevê várias ações, como a construção de um muro de arrimo para conter as águas das enchentes, pavimentação de ruas, melhorias habitacionais com esgoto sanitário e abastecimento de água, regularização fundiária, construção de área de lazer e de 80 novos imóveis para beneficiar famílias que moram na área de maior vulnerabilidade às enchentes (MARIN; TRINDADE, 2009).

[47] Localizada na margem direita do rio Tocantins e a 15 Km da cidade de Marabá, essa vila surgiu por volta de 1977 a 1978, por conta da exploração de garimpo de diamantes no Tocantins. O desenvolvimento dessa atividade extrativa impulsionou a construção da estrada vicinal que ligaria essa vila ao núcleo São Félix. Em 2006, a vila tinha aproximadamente 202 habitantes e possuía 72 casas, a maioria de palha (MARABÁ, 2006). O Espírito Santo é um dos espaços que serão inundados com a construção da Hidrelétrica de Marabá, pois a barragem será construída justamente onde hoje se encontra essa vila.

[48] Na parte de orla que abrange o bairro Francisco Coelho (Cabelo Seco) estas obras não foram totalmente concluídas, pois apenas o muro de arrimo foi terminado (LIMA, 2010).



FOTO 12 – ORLA DE MARABÁ (BAIRRO FRANCISCO COELHO): senhora observando atentamente as obras de saneamento e construção do calçadão e do cais de arrimo às margens do rio Itacaiúnas, realizadas pelo governo (estadual e federal) através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (Foto: Michel de Melo Lima, abril de 2010).

É nesse momento que os locais onde foram realizadas essas obras tornaram-se "áreas nobres", disputadas por visitantes e pela população de toda a cidade, principalmente pela vista que oferece do rio e pela concentração de usos ligados ao entretenimento, ao lazer e às alternativas de alimentação, pois, o cardápio existente nos bares, restaurantes e lanchonetes é bastante variado. Por outro lado, essas transformações urbanas tiveram como resultado o aumento de casos de prostituição, de especulação imobiliária e de substituição da população ribeirinha da área por grupos sociais com maior poder aquisitivo, seja para morar, seja para desenvolver algum tipo de atividade comercial e turística (MARABÁ, 2006).

Ainda no âmbito dessas ações e intervenções modernizantes e "revitalizadoras", o Projeto das Cidades Digitais, que compõe o Programa Navega Pará, também foi posto em operação em Marabá e um de seus principais pontos de acesso está localizado na orla da cidade, no núcleo pioneiro. O Projeto, que teve início na segunda metade da década de 2000, consiste na instalação de redes sem fio banda larga ou de fibra óptica para auxiliar a tele-educação e também o desenvolvimento de serviços públicos, como consultas de documentos e inscrições em concursos, realizados através da internet. Cada cidade digital do projeto está conectada através da fibra óptica da Eletronorte, com uma banda mínima de 2.5 GB (NAVEGA PARÁ, 2012).

Além disso, a partir do ano de 2012 estão previstas diversas intervenções/obras para a ribeira de Marabá, como: a) a construção de um porto que dará suporte as atividades siderúrgicas da Aços Laminados do Pará (ALPA), o que transformará a orla em espaço de escoamento de diversos produtos, inclusive industrializados; b) a edificação da Hidrelétrica de Marabá, um empreendimento que tem por objetivo atender as demandas regionais de energia; c) a implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins, que visa ao surgimento de um novo eixo de transporte modal fluvial regional, com ênfase na circulação das mais variadas cargas, principalmente *commodities*. Tais obras/intervenções são reivindicadas, tanto pela administração pública municipal de Marabá, quanto por grande parte dos agentes/grupos empreendedores locais e regionais.

Assim, por conta das transformações destacadas, que são produto das iniciativas desenvolvimentistas e de coalizões de forças empreendedoras locais e regionais, os rios Tocantins e Itacaiúnas e o espaço de orla fluvial, elementos de fundamental importância para a cidade, parecem ter seu papel múltiplo (econômico em diversas escalas, político e simbólico cultural) relativizado e direcionado principalmente para o aproveitamento

capitalista. Por outro lado, esse processo não se dá sem a formação de resistências, pois os espaços de orla da cidade, até hoje guardam elementos da dinâmica socioespacial ribeirinha de outrora, como a utilização dos rios para obtenção de recurso (água e o peixe), para o uso doméstico (lavar roupa e louças), para a circulação fluvial em menor escala e pela identificação de grande parte dos agentes com o tempo lento do rio e da dinâmica da natureza (LIMA, 2010).

É em face desse contexto de territorialidades múltiplas e conflitantes que se desenvolve, então, a relação cidade-rio em Marabá e na sua ribeira; espaço que foi alvo de diferentes formas de apropriação e de uso ao longo do tempo, que estão associados, respectivamente, tanto ao início da circulação regional e a utilização dos rios e da floresta, principalmente, como recurso e referencial de vida, quanto ao processo de modernização e apropriação capitalista do espaço da Amazônia no período recente.

É nesse sentido que podemos falar de uma (co)existência de tempos e formas de apropriação na orla da cidade, que mostra territorialidades diferenciadas e desiguais que se negam e se articulam conflitiva e complementarmente na produção social desse espaço urbano. Ele, que parece ter perdido seu "cordão umbilical" com as águas, resiste às iniciativas e intervenções desenvolvimentistas e empreendedoras mantendo-se ligado aos rios pelas práticas cotidianas e pela interação multidimencional (econômica em diversas escalas, funcional e simbólico-cultural) dos mais diversos agentes/grupos com esses corpos hídricos.

CAPÍTULO 3 – Conflitos, (co)existências e vivências na orla fluvial de Marabá

3.1 – A orla fluvial de Marabá como um mosaico de relações cidade-rio: usos, vivências e (co)existências

Para entender a atual dinâmica socioespacial na orla fluvial de Marabá, iniciaremos a terceira parte do trabalho apresentando reflexões feitas com base nas informações obtidas durante os trabalhos de campo[49] realizados em diferentes momentos neste espaço. Este procedimento proporcionou levantar dados que tratam da relação cidade-rio, e contribuiu no sentido de identificar os diferentes agentes e usos, bem como as diversas espacialidades, temporalidades e territorialidades existentes na ribeira marabaense, levando em consideração a realidade amazônica e as especificidades do espaço em foco.

Os dados que serão apresentados a partir desse momento foram organizados e sistematizados durante e após a realização de diversos trabalhos de campo, através da observação sistemática da paisagem (em diferentes horários, como pela manhã, tarde e noite) e da aplicação de 140 formulários[50] junto aos chefes de família, comerciantes, donos de pequenas indústrias e prestadoras de serviços; todos na condição de informantes que residem, trabalham ou desenvolvem atividades na orla da cidade. As visitas de campo ocorreram de forma intermitente ao longo de três anos (de 2010 a 2012), e geralmente duravam de uma a duas semanas.

Ademais, embora consista numa sistematização quantitativa, as tabelas que serão analisadas apresentam um quadro indicativo inicial da dinâmica intraurbana e das formas de apropriação do espaço da orla de Marabá. Por conta disso, apontam os elementos de mudança e de permanência do modo de vida dos grupos sociais ligados às águas dos rios Tocantins e Itacaiúnas.

---

[49] Os dados das tabelas foram obtidos durante visitas à orla de Marabá em momentos distintos, em fevereiro de 2010 e em maio de 2012. Deu-se assim porque no primeiro momento de aplicação de formulários, na condição de graduando e de bolsista PIBIC, alguns espaços não haviam sido inseridos na análise. Posteriormente, na condição de mestrando e durante a realização da pesquisa, espaços como o Geladinho, o Espírito Santo, o Porto do Tacho e demais locais da ribeira de Marabá foram incluídos.

[50] A aplicação de formulários não seguiu um critério estatístico e quantitativo, mas sim qualitativo. Onde havia maior concentração populacional e uma maior intensidade de usos foram aplicados mais formulários, até que todo o espaço marabaense fosse percorrido e contemplado.

Tabela 01 – Usos dos imóveis localizados na orla de Marabá

Orla da cidade de Marabá		
Uso do imóvel na orla	**Abs.**	**%**
Residencial	107	76,43
Comercial	19	13,57
Serviços	4	2,86
Industrial	3	2,14
Residencial/Comercial	7	5
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

Ao analisar a tabela 01, que trata do uso dos imóveis localizados na orla, percebemos como se destaca o uso residencial neste espaço, pois 76,43% dos informantes utilizam seus imóveis para fins habitacionais. Em segundo lugar ficou o uso comercial, com 13,57%; isso porque grande parte destes comércios estão concentrados em um bairro do núcleo Pioneiro, o bairro Centro, na faixa de contato com o rio Tocantins, espaço onde se encontram os principais e mais badalados bares, casas de show, academias, churrascarias, restaurantes. Por sua vez, o uso misto[51], que neste caso é residencial e comercial, ficou em 5%, e serviços, com 2,86%. O percentual que representa o uso industrial é pouco significativo, com apenas 2,14% das respostas. Por outro lado, isso não quer dizer que este uso não repercutirá na produção do espaço de orla, principalmente se levarmos em consideração a possibilidade de implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins, da ALPA e de seu porto em Marabá; empreendimentos cuja extensão da área de atividade é de aproximadamente 494 km para o primeiro (trecho de Marabá até a foz do rio Tocantins), e de aproximadamente 511 km para o segundo (trecho correspondente ao percurso fluvial que será realizado de Marabá até o porto de Vila do Conde). Além disso, também é importante ressaltar que o porto da ALPA ocupará uma área da orla de Marabá estimada em 370 mil m².

A tabela 01 mostra que mesmo com todas as transformações ocorridas na morfologia material e social (LEFÈBVRE, 2006) da orla, a exemplo dos melhoramentos infraestruturais que se deram com a construção do calçadão e do cais de arrimo, ela

[51] Uso que se atribuiu às pessoas que moram na orla e no mesmo local desempenham algum tipo de atividade comercial.

ainda é muito usada para fins residenciais por grande parte dos grupos sociais que ali vivem. Nesse sentido, essa ribeira não se configura apenas como o principal local de recreação, turismo e lazer da cidade, mas sim como espaço de moradia de diversas pessoas e grupos sociais.

Tabela 02 – Data de aquisição dos terrenos na orla

Orla da cidade de Marabá		
Data	**Abs.**	**%**
Antes de 1950	5	3,57
1951-1960	5	3,57
1961-1970	5	3,57
1971-1980	19	13,57
1981-1990	21	15
1991-2000	30	21,43
2001-2012	50	35,71
Não sabe	5	3,57
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

A data de aquisição dos terrenos utilizados pelos informantes, por sua vez, mostra que há o predomínio de ocupações recentes na orla, como podemos perceber através da análise da tabela 02. Dos informantes, a maioria, 35,71%, adquiriu o seu terreno no período de 2001 a 2012. Em segundo, aparecem aqueles que obtiveram os terrenos no período de 1991 a 2000, com 21,43%, e, em terceiro, os que se deslocaram para a orla no período de 1981 a 1990, com 15% das respostas.

Os dados apresentados parecem confirmar a intensificação da ocupação recente e a substituição da população mais antiga, ribeirinha, por moradores e comerciantes mais novos e de segmentos sociais de maior poder aquisitivo (MARABÁ, 2006), pois os informantes que moram ou utilizam os espaços de orla, das décadas de 1980, 1970, 1960, 1950 e anteriores a elas, juntos, somam apenas 24,28%. Estes estão concentrados em espaços menos movimentados, badalados e privilegiados do ponto de vista da infraestrutura urbana, como a comunidade do Geladinho (núcleo São Félix), a vila

Espírito Santo (zona rural), o bairro Francisco Coelho (núcleo Marabá Pioneira), o Porto do Tacho (núcleo Cidade Nova) etc.

Tabela 03 – Forma de aquisição dos terrenos na orla de Marabá

Orla da cidade de Marabá		
Aquisição	**Abs.**	**%**
Aforamento	2	1,43
Compra	78	55,71
Aluguel	25	17,86
Herança	12	8,57
Posse	9	6,43
Outro	6	4,29
Não sabe	8	5,71
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

A tabela 03 mostra as principais formas de aquisição dos terrenos localizados ao longo da orla. Em primeiro lugar aparece a compra de terrenos, com 55,71%. Tal destaque se dá por conta da valorização[52] que ocorreu nesse espaço, o que levou a mudanças em sua morfologia material e em suas formas de uso, a exemplo da transformação de diversas casas, terrenos e galpões de castanha em bares, boates e restaurantes (foto 13).

[52] Segundo diversos informantes moradores, em face da orla ter se tornado o principal ponto de lazer e turismo na cidade no período recente, e após realização das obras de infraestrutura (construção do calçadão, cais, melhorias na iluminação pública, pavimentação de vias etc.) na Marabá Pioneira, ocorreu a valorização econômica de suas moradias. Segundo os moradores dos bairros Cabelo Seco e Centro (Núcleo Pioneiro), por exemplo, os preços chegaram pelo menos a triplicar. Para se ter uma ideia, um informante destaca que a sua modesta casa, adquirida antes de ocorrerem as melhorias infraestruturais por 8 (oito) mil reais, atualmente está custando 40 (quarenta) mil reais – preço estipulado por ele, que recebeu diversas propostas de compra de sua residência.



FOTO 13 – ANTIGO DEPÓSITO DE CASTANHA NA ORLA DE MARABÁ: elemento de permanência da morfologia material da orla, esse antigo depósito de castanha era propriedade de uma importante família da cidade e está localizado no bairro Centro, no núcleo Marabá Pioneira. Este depósito que foi muito usado no período de dinamismo do extrativismo da castanha, atualmente está sendo reformado e será transformado em um bar (Foto: Michel de Melo Lima, maio de 2012).

O aluguel aparece em segundo lugar, com 17,86%. Atividade que também foi mais identificada nos locais onde ocorreram melhorias urbanas. Por seu turno, a herança é apontada por 8,57% dos informantes; este pouco destaque da passagem da casa ou terreno para algum parente ou amigo mais próximo, prática comum em espaços de vivência ribeirinha, parece dar indícios do processo de substituição da população que ali residia, e, por isso, desponta como um elemento de mudança. Por fim, a posse, forma de aquisição mais recorrente em espaços beira-rio onde não ocorreram melhorias infraestruturais, foi destacada por 6,43% dos informantes.

Em face desse contexto recente, podemos concluir — principalmente com base no fato da orla despontar como um espaço de realização de negócios (LIMA, 2010) — que muitos moradores têm suas casas ou terrenos comprados por agentes/grupos que buscam desenvolver algum tipo de atividade econômica (comercial e turística) nessa ribeira.

Tabela 04 – Principais usos dos rios para os informantes

Orla da cidade de Marabá		
Uso dos rios	**Abs.**	**%**
Recursos (água e peixe)	61	43,57
Lazer	40	28,57
Contemplação da paisagem	25	17,86
Transporte	9	6,43
Turismo	1	0,71
Trabalho	1	0,71
Não vai/usa	3	2,14
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

A tabela 04 mostra como os rios Tocantins e Itacaiúnas têm seus usos relacionados, principalmente, a obtenção de recursos como o peixe e a água, que correspondem a 43,57% das respostas. Água, que é utilizada para beber, tomar banho e lavar roupa e louça (foto 14), e o peixe, que é usado tanto para o próprio consumo, quanto para obter alguma renda através de sua comercialização.



FOTO 14 – USO DOMÉSTICO DAS ÁGUAS DO RIO TOCANTINS (BAIRRO FRANCISCO COELHO): moradores fazendo o uso doméstico da água em uma das rampas de acesso ao rio. Esta é uma prática comum por quase toda a extensão da orla, inclusive, onde foram realizadas as obras de infraestrutura como o calçadão e o cais de arrimo (Foto: Bruno Malheiro, janeiro de 2010).

Outra forma bastante significativa de uso é o lazer, que aparece com 28,57%, e em terceiro a contemplação da paisagem, com 17,86%; percentuais obtidos por conta da beleza natural dos rios Tocantins e Itacaiúnas, importantes elementos que atraem muitos moradores, visitantes e turistas ao espaço de orla.

O transporte fluvial, embora tenha perdido parte da importância que tinha no passado, também aparece como um dos principais elementos relacionados aos usos dos rios, sendo utilizado dessa maneira por 6,43% dos informantes (foto 15). Além disso, com relação a este tipo de transporte, destacamos que a construção das eclusas de Tucuruí, a criação da hidrovia Araguaia-Tocantins e a construção do porto da ALPA, terão como resultado o desenvolvimento do transporte fluvial de maior porte na cidade. Por fim, apenas 2,14% dos informantes não fazem nenhum uso dos rios, o que confirma a importância destes e de suas águas para a cidade.



FOTO 15 – BARCOS E CANOAS APORTADOS NA ORLA DE MARABÁ (BAIRRO CENTRO): alguns dos diversos barcos de pequeno porte e canoas que fazem o transporte de pessoas tanto para a Praia do Tucunaré, do Geladinho e demais balneários, como para as comunidades ribeirinhas ao longo do rio Tocantins e do rio Itacaiúnas (Foto: Michel de Melo Lima, maio de 2012).

Tabela 05– Frequência de uso do transporte fluvial dos informantes

Orla da cidade de Marabá		
Frequência	**Abs.**	**%**
Diariamente	17	12,14
Semanalmente	19	13,57
Mensalmente	10	7,14
Semestralmente	20	14,29
Anualmente	31	22,14
Não usa	43	30,71
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

A tabela 05 mostra a frequência de utilização do transporte fluvial, de uma forma geral, para os informantes. Destes, 69,28%, utilizam o transporte fluvial em algum período. 22,14% se deslocam via barco, canoa ou rabeta, pelo menos uma vez ao ano, geralmente no tempo de veraneio, para os diversos balneários e "praias" (bancos arenosos) como a do Tucunaré[53] e do Geladinho. Em segundo, aparecem os que se deslocam pelo menos de seis em seis meses, com 14,29%, seguidos dos que utilizam os barcos toda semana, 13,57%, e todo o dia, 12,14%. Essa utilização mais regular acontece porque muitos dos informantes, embora trabalhem nos mais variados tipos de emprego, possuem pequenos barcos e rabetas que usam para realizar diversas atividades, como: se deslocar e visitar amigos e parentes em localidades e comunidades próximas, obter renda transportando por algum valor os turistas e visitantes ao longo da orla, fazer o transporte de pessoas e mercadorias (fretes) ao longo dos rios e até as comunidades ribeirinhas e vice-versa.

Através da análise da tabela 05, podemos perceber que a frequência de utilização do transporte fluvial, embora se constitua e se configure em uma prática de permanência, tem diminuído consideravelmente em Marabá. Este processo teve início após a construção das pontes sobre o rio Tocantins e Itacaiúnas. Por conta disso,

[53] No período de seca dos rios é intenso o movimento na orla da cidade para atravessar de barco e chegar às pequenas praias que se formam ao longo do rio Tocantins, como a "Praia do Tucunaré", um banco de areia localizado neste rio em frente à Marabá Pioneira que é utilizado como balneário pela população da cidade e pela maioria dos turistas (MARABÁ, 2006). A movimentação nesse balneário tem como resultado um dinamismo econômico local, pois os donos das barracas que se instalam na praia, os barqueiros, os pescadores e os vendedores ambulantes obtêm renda através da venda de produtos para as pessoas que frequentam esse espaço.

30,71% dos informantes não utilizam mais os rios, em nenhum momento de suas vidas, para se deslocarem, e aqueles que o fazem, singram as águas tanto para matar a saudade dos tempos da Marabá dos rios, quanto para desenvolver alguma atividade e com isso complementar a sua renda familiar.

Tabela 06 – Principais usos da orla para os informantes

Orla da cidade de Marabá		
Uso da orla	**Abs.**	**%**
Lazer	64	45,71
Contemplação da paisagem	37	26,43
Recursos (água e peixe)	17	12,14
Transporte	8	5,71
Turismo	3	2,14
Trabalho	6	4,29
Não vai/usa	5	3,57
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

Para os usos da orla, como mostram os dados da tabela 06, destaca-se o lazer (foto 16), com expressivos 45,71%; um uso que se faz presente de forma tão significativa por conta das diversas atividades realizadas pelos informantes, como os banhos nos rios, as caminhadas de fim de tarde e o entretenimento proporcionado pelas casas de show, boates e bares. A contemplação da paisagem aparece em segundo lugar, com 26,43%, e a obtenção de recursos com 12,14% (foto 17), seguidos por usos relacionados ao transporte (5,71%) e ao trabalho (4,29%). Portanto, com base nesses dados, percebemos a importância do uso lúdico da orla para os informantes.

Ao analisar a tabela 04 e 06, podemos destacar que o rio ainda é muito utilizado de múltiplas formas, principalmente para obtenção de recursos, como o peixe e a água, o que pode indicar a permanência de uma territorialidade (HAESBAERT, 1995; 2009) ribeirinha. Por outro lado, os usos identificados na orla — os espaços imediatos de maior contato e dependência entre a terra e a água (TRINDADE JR; SANTOS; RAVENA, 2005) — mostram o quanto esta assume uma nova funcionalidade associada principalmente ao desenvolvimento de atividades econômicas (lúdicas e turísticas).

A análise desenvolvida com base nos dados das tabelas 01, 02, 03, 04, 05 e 06 confirma a característica do urbano como a forma do encontro e da reunião (desigual e conflituosa) de todos os elementos da vida social (usos, objetos, pessoas, símbolos, crenças) (LEFÈBVRE, 2006). Além disso, é importante destacar que:

> a cidade como obra nasce da história, e, como tal, criação da civilização, assemelha-se a uma obra de arte, tanto em seu processo de produção quanto na necessidade de seu aprendizado, o que significa que é preciso apreendê-la em sua multiplicidade. Sua análise constitui um universo imbricado de situações, contempla necessidades, aspirações e desejos que se realizam como possibilidades. A relação entre o habitante e a cidade é atravessada por modos de apropriação e usos envolvendo uma multiplicidade [...] (CARLOS, 2001, p. 40).

Dessa forma, ao analisarmos as tabelas, percebemos como esse universo urbano imbricado de situações, necessidades, aspirações e desejos, destacado por Carlos (2001), está presente de forma articulada, complexa e desigual, nos espaços de orla fluvial da cidade de Marabá, um espaço urbano da Amazônia brasileira.



FOTO 16 – BALNEÁRIO DA VILA ESPÍRITO SANTO: esse balneário é um dos diversos espaços de lazer da população marabaense dispostos ao longo do rio Tocantins. Assim como o Geladinho, que fica no núcleo São Félix, e o Vavazão, que fica localizado no núcleo Cidade Nova, ele é bastante requisitado por estar mais afastado da agitação da orla da Marabá Pioneira (Foto: Marcos Alexandre Pimentel, maio de 2012).



FOTO 17 – PESCA NA ORLA DA MARABÁ PIONEIRA: mulheres e crianças realizando a pesca de caniço em umas das rampas na orla. Essa prática demarca a existência de usos cotidianos ligados à dinâmica ribeirinha que permanece, como a obtenção de alimento (peixe), mesmo onde foi construído o calçadão e o cais de arrimo. Em outros espaços da orla como o São Félix e a vila Espírito Santo, a pesca e a utilização da água pelos grupos sociais é ainda mais intensa (Foto: Marcos Alexandre Pimentel, janeiro de 2010).

Tabela 07 – Importância dos rios para os Informantes

Orla da cidade de Marabá		
Importância dos rios	**Abs.**	**%**
Grande	123	87,86
Média	8	5,71
Pequena	4	2,86
Nenhuma	5	3,57
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

Tabela 08 – Importância da orla para os informantes

Orla da cidade de Marabá		
Importância da orla	**Abs.**	**%**
Grande	116	82,86
Média	9	6,43
Pequena	7	5
Nenhuma	8	5,71
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

A diversidade de usos, diariamente desenvolvidos nos rios e na orla, confirma o quanto esse espaço é essencial para grande parte da população da cidade, principalmente, para os grupos que vivem e, cotidianamente, desenvolvem algum tipo de atividade nesse local, como mostram as tabelas 07 e 08. Nelas, aparecem como elementos de grande importância tanto os rios, com 87,86%, quanto à orla, com 82,86% das respostas.

Por outro lado, os informantes que disseram que os rios tinham uma média, pequena ou nenhuma importância, juntos, somam 12,14%, e os que destacaram a orla como espaço de pequena, média ou nenhuma importância, representam, agrupados, 17,14% das respostas. Esse destaque das águas para os diversos grupos que, diariamente, dão corpo, som, cheiro e sabor ao espaço de ribeira de Marabá se dá por conta de todas as vantagens existentes em morar ou desenvolver alguma atividade nesse espaço, como poderemos perceber através da tabela 09.

Tabela 09 – Principais vantagens em morar/se localizar na orla para os informantes

Orla da cidade de Marabá		
Principal vantagem de se localizar na orla	**Abs.**	**%**
Paisagem/passeio/lazer	35	25
Amenidades naturais	34	24,29
Localização	24	17,14
Tranquilidade da orla	22	15,71
Recursos (água e peixe)	14	10
Trabalho	6	4,29
Outros	1	0,71
Não tem vantagem	4	2,86
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

A tabela 09 mostra os dados condizentes com as possíveis vantagens de se localizar na orla. Dentre as respostas, destacam-se com o maior percentual, 25%, a realização de atividades lúdicas, como apreciar a paisagem e as demais formas de lazer que a orla proporciona.

Em segundo lugar, com 24,29% das repostas, estão as amenidades naturais proporcionadas pelos rios Tocantins e Itacaiúnas, a saber: a beleza dos rios e o clima mais agradável na orla. Em terceiro destacam-se as vantagens relacionadas à localização, com 17,14%. Tal importância para a localização se dá por conta da orla da cidade constituir importante ponto turístico e econômico; parte dela está localizada próxima ao centro comercial do núcleo Marabá Pioneira, que dispõe de diversos produtos e serviços — do mercado formal e informal — aos que por ali moram, transitam ou desenvolvem algum tipo de atividade.

Além disso, na orla é onde estão localizados os principais espaços de vivência e identidade ribeirinha da cidade (LIMA; NUNES, 2011), o que também confirma a sua importância simbólica, principalmente para aqueles que têm no rio e na floresta um importante referencial para o seu modo de vida (WIRTH, 1973; SEABRA, 2003; 2004), que é permeado por uma dimensão ribeirinha.

A tranquilidade é outra vantagem que se destaca, com 15,71% das respostas dos informantes. Dessa forma, apresenta-se como elemento de permanência do modo de

vida ligado às águas e ao tempo da natureza, e isto principalmente onde não foi construído o calçadão e o cais de arrimo.

Por fim, aparecem como vantagens: a possibilidade de obter recursos para consumo próprio (água e o peixe), com 10%, e a possibilidade de obter algum tipo de renda através de empregos no mercado formal e informal, com 4,29%.

Tabela 10 – Principais Desvantagens em morar/se localizar na orla para os informantes

Orla da cidade de Marabá		
Principal Desvantagem	**Abs.**	**%**
Enchente	32	22,86
Violência/vandalismo	17	12,14
Infraestrutura	16	11,43
Carência de serviços (água tratada/educação/saúde)	9	6,43
Fluxo de pessoas e veículos	6	4,29
Poluição sonora (pessoas e veículos)	4	2,86
Poluição (moradores, barcos, esgoto)	2	1,43
Outros	5	3,57
Não tem desvantagem	49	35
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

A tabela 09 mostra que as vantagens de morar ou desenvolver algum tipo de atividade ao longo da orla são muitas. No entanto, para os informantes, também existem desvantagens e problemas, como podemos perceber através da análise da tabela 10. Das desvantagens, a enchente aparece como a principal, com 22,86%. Isso porque ocasionam inundações[54], praticamente, todo o ano, e com maior intensidade de 20 em 20 anos, quando coincide a elevação do nível dos rios Araguaia, Tocantins e Itacaiúnas.

[54] Diferentemente do alagamento, que é o acúmulo momentâneo de águas em determinados locais por deficiência no sistema de drenagem, a inundação representa o transbordamento das águas de um curso d'água, atingindo a planície de inundação ou área de várzea. De forma geral, em Marabá, a inundação anual ocasionada pela cheia dos rios Tocantins e Itacaiúnas atinge as cotas topográficas de 79,99 m a 89 m. Ademais, é importante destacar que apenas na enchente de 1980 foi verificado esse alcance máximo de inundação (MARABÁ, 2008).

Estas representam tanto um momento de destruição, como de recriação na cidade, posto que diversas melhorias infraestruturais ocorrem após o "recuo das águas" (DIAS, 1958).

Em segundo lugar, aparece a violência, para 12,14% dos informantes. Dessa forma, por conta da intensificação da movimentação, da ocupação da orla e da substituição da população que ali vivia por outros grupos sociais, os problemas urbanos, como a violência, intensificaram-se nesse espaço. Por conta disso, no período recente tem aumentado a ocorrência de assaltos, de brigas, de assassinatos, de casos de prostituição e de problemas como o tráfico de drogas.

Por seu turno, em terceiro destaca-se os problemas de infraestrutura existentes nesse espaço, com 11,43% das respostas. Assim, com exceção de onde foi construído e concluído o calçadão e o cais de arrimo, existem problemas como a falta de saneamento e de pavimentação de importantes vias, como a rua que liga o Geladinho (foto 18) ao São Félix Pioneiro, e a rua que dá acesso à vila Espírito Santo.



FOTO 18 – A COMUNIDADE DO GELADINHO: rua de piçarra que faz a ligação entre a comunidade do Geladinho, na beira do rio Tocantins, com o São Félix Pioneiro. Durante o período de cheia dos rios, parte da rua é tomada pelas águas, momento em que as pessoas só podem se deslocar da comunidade para outros locais de canoa e de outras pequenas embarcações. Geralmente esta rua é aterrada somente nos períodos de veraneio (Foto: Michel de Melo Lima, maio de 2012).

Ainda referente às questões de infraestrutura, na orla da Marabá Pioneira, por exemplo, é necessário o nivelamento das casas localizadas ao longo da Avenida Transmangueira (bairro Santa Rita). Isso porque boa parte delas está abaixo do nível da rua (Foto 19), uma condição desfavorável, pois, no período das grandes chuvas, as residências são rapidamente tomadas pela água e entulhadas pela lama.

No bairro Francisco Coelho (Cabelo Seco), um dos maiores problemas, no que diz respeito à infraestrutura, está relacionado à paralisação das obras de construção do calçadão e do cais de arrimo, o que gerou um acúmulo de entulhos e de restos de materiais de construção que aumentou o risco de acidentes e prejudicou a circulação dos moradores, de turistas etc. (Foto 20). Soma-se a isso a demora na finalização das obras do PAC-Cabelo Seco e tem-se uma noção dos problemas infraestruturais existentes. Ademais, se fazem necessárias melhorias de iluminação pública e do sistema de esgoto em quase toda a extensão da orla.



FOTO 19 – ORLA DA MARABÁ PIONEIRA (BAIRRO SANTA RITA): área de ocupação recente na orla onde existem casas com nível mais baixo de terreno em relação à Avenida Transmangueira, no bairro Santa Rita (Foto: Saint Clair Cordeiro da Trindade Júnior, janeiro de 2010).



FOTO 20 – OBRAS INACABADAS NA ORLA DA MARABÁ PIONEIRA (CABELO SECO): no bairro Francisco Coelho, o popular Cabelo Seco, espaço onde a cidade surgiu, a estrutura atual do calçadão da orla se encontra inacabada e, por isso, tem causado muito transtorno aos moradores (Foto: Michel Lima, janeiro de 2010).

A carência de serviços básicos, como saúde, educação de qualidade, água tratada etc., aparece em quarto lugar, com 6,43%. Para os informantes, os espaços de orla em geral são desassistidos pelo poder público no que diz respeito aos serviços básicos citados. Isso aponta a falta de atenção e de políticas que beneficiem os grupos que têm nesses espaços um importante referencial de vida, em detrimento, por exemplo, de investimentos e intervenções públicas que estimulam o empreendedorismo urbano e o consumo do/no espaço da orla.

O fluxo de pessoas e veículos aparece em quinto lugar, pois representa desvantagem para 4,29% dos informantes. Nesse sentido, é importante destacar que é mais intenso e perigoso o tráfego em alguns pontos da orla, como nas seguintes ruas e avenidas: da Transmangueira, do Geladinho, da vila Espírito Santo e da Marechal Deodoro.

Ademais, é destacada como desvantagem a poluição sonora, com 2,86%, que se refere ao intenso barulho nas casas de shows, bares ou mesmo dos carros com suas caixas de som colocadas a todo volume por seus proprietários; e a poluição causada pelos moradores, pelos usuários dos barcos ou mesmo pela falta de esgoto, com 1,43%.

Para finalizar a análise da tabela, mesmo com todos os problemas, dificuldades e questões levantadas, para 35% dos informantes a orla da cidade não apresenta nenhuma desvantagem, o que confirma a importância desse espaço para esses agentes/grupos. Esta situação é confirmada pela tabela 11.

Tabela 11 – Intenção ou disposição dos informantes de mudar para outra área da cidade que não seja a orla

Orla da cidade de Marabá		
Intenção de mudar para outras áreas	**Abs.**	**%**
Sim	36	25,71
Não	102	72,86
Depende da área	2	1,43
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

Os dados da tabela 11 mostram como a maioria dos informantes, 72,86%, afirmam não se deslocarem para outros espaços da cidade quando perguntados sobre a intenção ou disposição de mudar para outras áreas que não estejam localizadas na orla de Marabá. Para eles, o fato de morar na orla — por conta de todas as vantagens proporcionadas (tabela 09) — é motivo de superação de toda sorte de adversidades.

Por outro lado, 25,71% dos informantes responderam que se deslocariam para outros locais de Marabá, o que guarda estreita ligação com as desvantagens apresentadas na tabela 10, como os problemas de infraestrutura e de carências de serviços básicos.

Tabela 12 – Sobre a infraestrutura da orla atender às necessidades dos Informantes

Orla da cidade de Marabá		
Sobre a infraestrutura da orla atender as necessidades	**Abs.**	**%**
Não	92	65,71
Sim	46	32,86
Não vai/usa a orla	2	1,43
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

Por sua vez, a tabela 12 confirma o fato da infraestrutura ao longo da orla ser insuficiente para atender à demanda da maioria dos informantes. Destes, 65,71% apontam a faixa de contato imediato entre a terra e a água como um espaço que necessita de melhorias e de um maior cuidado, e isso tanto por parte dos que dela cotidianamente fazem uso, quanto por parte do poder público e de suas intervenções urbanas. Por outro lado, também há os que destacam que a infraestrutura da orla está de acordo/responde às suas necessidades e demandas, com 32,86% das respostas.

Tabela 13 – Principais ações a serem tomadas pelo poder público para melhorar a orla segundo os informantes

Orla da cidade de Marabá		
Ações a ser desenvolvidas	**Abs.**	**%**
Conclusão das obras de infraestrutura (calçadão e cais) ao longo da orla	35	25
Melhoramento da infraestrutura já existente	29	20,71
Ações que melhorem a segurança	13	9,29
Limpeza	9	6,43
Mais equipamentos que possibilitem a lavagem de roupa/louça e a pesca	9	6,43
Disponibilizar mais serviços (escolas/creches/postos de saúde/saneamento)	9	6,43
Criação de mais espaços de lazer e turismo	7	5
Melhorar a organização/fiscalização	6	4,29
Devem ser deixadas como estão	2	1,43
Regularização fundiária	2	1,43
Não sabe	10	7,14
Outros	9	6,43
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

A tabela 13 apresenta as sugestões de ações que possibilitariam melhorias para espaços de orla. Em primeiro lugar, está a conclusão do calçadão e do cais de arrimo em toda a extensão da ribeira de Marabá, com 25%. Para os informantes, espaços como a comunidade Geladinho, a vila Espírito Santo, o Amapazinho, o balneário Vavazão, o Porto do Tacho, o Porto das Canoinhas, o bairro da Santa Rita (núcleo Marabá Pioneira) etc., necessitam da realização das mesmas obras que ocorreram em parte da Marabá Pioneira; estas que possibilitariam amenizar o problema anual das enchentes, que melhorariam o acesso à orla, e que levariam a uma maior valorização e potencialização econômica desses espaços.

O melhoramento da infraestrutura já existente aparece em segundo, com 20,71% das repostas. Para os que destacam essa necessidade, o espaço de orla não estaria recebendo a atenção e o cuidado necessário, tanto por parte do poder público, quanto

dos demais agentes/grupos. O primeiro porque não realiza obras regulares de manutenção (a não ser ações pontuais e em períodos de veraneio) e não faz o acompanhamento necessário dessas obras, e os demais por não cuidarem desse espaço, evitando, assim, problemas de poluição e de depredação do patrimônio público.

Por seu turno, com 9,29%, aparece a necessidade do desenvolvimento de ações que amenizem os problemas de violência ao longo da orla, principalmente no que diz respeito ao aumento do policiamento e de ações que organizem mais este espaço, evitando problemas relacionados ao consumo de bebidas alcoólicas (brigas, atropelamentos etc.).

Em quinto lugar, com 6,43%, aparecem empatadas as demandas por ações/intervenções de limpeza mais regulares em toda a orla e não apenas onde foi construído o calçadão e o cais de arrimo; de construção de mais equipamentos que possibilitem o acesso aos rios e a utilização doméstica da água, como rampas, portos e trapiches públicos; e de serviços básicos relacionados à educação, saúde, saneamento etc.

A criação de mais espaços de lazer também é apontada como elemento importante para 5% dos informantes. Devido a nova funcionalidade atribuída à orla, que seria a de um espaço de lazer e de turismo (LIMA; NUNES, 2011), muitos informantes destacam que diversos locais como os balneários, bares, restaurantes e estacionamentos existentes são insuficientes para atender a demanda. Sendo assim, para eles existe a necessidade da criação de mais comércios e equipamentos urbanos relacionados/voltados para essa nova função.

Ademais, para 4,29%, há a necessidade do desenvolvimento de mais ações de fiscalização e organização, como campanhas de conscientização da importância da preservação ou conservação do meio ambiente, de educação no trânsito, de poluição sonora e de consumo de bebidas.

Tabela 14 – Principais possibilidades de utilização das áreas da orla ainda não alteradas para os informantes

Orla da cidade de Marabá		
Utilização das áreas ainda não alteradas da orla	**Abs.**	**%**
Espaços de recreação, lazer e turismo	37	26,43
Construção do calçadão e do cais de arrimo	23	16,43
Devem ser mantidas como estão	23	16,43
Para fins habitacionais	17	12,14
Construção de portos e trapiches	14	10
Estabelecimento de novas atividades econômicas (comércios e indústrias)	11	7,86
Construção de vias abertas para o rio	4	2,86
Outros serviços (colégios, postos de saúde etc.)	4	2,86
Não sabe	7	5
Total	**140**	**100**

Fonte: trabalho de campo, janeiro de 2010 e maio de 2012.

A tabela 14 apresenta as sugestões dadas pelos informantes acerca da utilização das áreas ainda não alteradas na orla, isto é, os espaços de beira-rio. Para um percentual significativo, 26,43%, esses espaços devem ter a sua utilização associada ou voltada para a criação de mais equipamentos de recreação, de lazer e de turismo.

Em segundo lugar, com mesmo percentual (16,43%), aparece a necessidade de deixar as beiras dos rios como estão, com o objetivo de preservá-las; e a importância da construção do calçadão e do cais de arrimo.

A construção de mais moradias para a população aparece em terceiro lugar, com 12,14% das respostas. Isso confirma a importância do uso residencial (tabela 01), muito embora outras formas de apropriação associadas ao desenvolvimento de atividades econômicas tentem negá-lo e, dessa forma, tornar a orla um espaço exclusivamente de realização de negócios.

Em quarto lugar se destaca um tipo de utilização mais associada à territorialidade ribeirinha que permanece, pois 10% dos informantes afirmam que essas áreas devem ser

utilizadas para a construção de mais portos, trapiches e rampas que possibilitem um maior, melhor e mais democrático acesso aos rios.

Por fim, das principais opções de utilização, aparece com 7,86% a necessidade do estabelecimento de novas atividades econômicas (industriais e comerciais), o que estaria mais de acordo com a tendência modernizante que se rebate sobre a orla (LIMA, 2010).

Os dados das tabelas, que foram confrontados e complementados com a análise das especificidades da morfologia material e social (LEFÈBVRE, 2006) do espaço da orla, indicam como elementos de permanência do modo de vida dos agentes/grupos diversos usos e práticas sociais cotidianas realizadas tanto na orla como no rio, a saber: a pesca, de forma complementar ou como única fonte de renda e de subsistência; o uso doméstico da água; o uso do transporte fluvial; o uso das amenidades naturais proporcionadas por morar na orla e a tranquilidade de morar nesse espaço. Ademais, a reprodução desses usos e práticas também é possível de ser realizada por conta da morfologia material ribeirinha[55] existente na orla, onde diversos barcos, canoas, rabetas, trapiches, rampas e estruturas de madeira democratizam e possibilitam o acesso pleno aos rios.

Os elementos destacados animam e dão vida à ribeira de Marabá. Por conta disso, apresentam-se como aquilo que distingue os principais/essenciais conteúdos sociais dos grupos que ali vivem (WIRTH, 1973), isto é, configuram um modo de vida que tem como referência às águas dos rios Tocantins e Itacaiúnas.

A orla também tem como permanência o uso, predominantemente, residencial das casas e terrenos. Isso, e todas as outras formas de apropriação e práticas cotidianas destacadas, fazem da ribeira de Marabá um espaço de grande importância para os agentes/grupos que mantêm intensa relação e interação com os rios. Evidentemente que está ligação não se dá como no passado, mas sim de forma residual (NASSER; FUMAGALLI, 1996) nesse espaço. Situação esta que será mais bem definida e aprofundada numa seção posterior deste trabalho.

Ainda em relação à morfologia material, além dos trapiches e rampas que existem, onde foram construídas as obras de infraestrutura (calçadão e cais), há também os grandes galpões de castanha e diversas residências que aos poucos são comprados,

[55] A importância da morfologia material ribeirinha, que difunde/dissemina conteúdos sociais associados ao tempo lento ligado aos rios e a floresta, confirma a importância do espaço (condição, produto e meio), como bem destaca Carlos (2001), para a reprodução da vida humana em toda a sua plenitude.

convertidos e transformados em bares, restaurantes, casas de show, lojas de venda de artigos de pesca, náuticas etc.

Nesse sentido, a apropriação capitalista-empreendedora recente, seja através do aproveitamento hidrelétrico, da realização de melhorias infraestruturais que maximizam o uso comercial e turístico da orla, ou por meio da utilização dos rios para o transporte de minérios, nega, através da expulsão ou da compra de moradias, a Marabá dos grupos que são permeados por um modo de vida que configura uma territorialidade (HAESBAERT, 1995; 2009) residual ribeirinha.

Dessa forma, através da análise dos dados e por vivência na região, destacamos, entre as mudanças, a intensificação da compra e venda das casas e terrenos, além da utilização da orla principalmente como espaço de comércio, de lazer, de turismo, de transporte de maior porte e de geração de energia. Um intenso processo de modernização e potencialização econômica que está enraizado de tal forma no imaginário da população, que as melhorias infraestruturais (calçadão e cais) e a criação de mais espaços de lazer aparecem entre os principais anseios e demandas desses agentes/grupos.

Com efeito, no período recente, os diversos agentes/grupos, como os ambulantes, os feirantes e os pescadores, passam a conviver cotidianamente com turistas, banhistas, esportistas e toda sorte de pessoas e grupos que fazem o uso comercial, turístico e lúdico da orla e dos rios Tocantins e Itacaiúnas. Situação que gera um misto de inclusão e exclusão de conteúdos sociais que definem e redefinem os usos e as práticas socioespaciais, assim como elementos de mudanças e de permanências no modo de vida dos grupos sociais ligados às águas.

A análise das tabelas serviu, então, como ponto de partida e mostrou a complexidade de usos, funções e dinâmicas socioespaciais existentes na ribeira; espaço no qual se desenvolve um mosaico de apropriações que, ao mesmo tempo em que se negam por apresentarem características distintas associadas ao modo de vida ribeirinho que permanece e à dinâmica de modernização capitalista recente, passam a (co)existir na diferença e na desigualdade na orla fluvial de Marabá.

3.2 – A orla fluvial de Marabá: espaço de múltiplas territorialidades ou de modernização extensiva?

A orla fluvial de Marabá configura um mosaico de relações cidade-rio, e parte de sua complexidade socioespacial foi apresentada na seção anterior deste trabalho, principalmente através da análise das 14 tabelas. No entanto, destacamos que os dados quantitativos anteriormente apresentados fornecerem um quadro geral, um ponto de partida inicial que deve ser complementado com a análise etnográfica (MAGNANI, 2002) e com dados qualitativos, que, neste caso, serão as entrevistas semiestruturadas individuais; estas que permitirão aprofundar o entendimento da forma como ocorre a produção do espaço dessa ribeira.

Assim, nesta seção do trabalho apresentaremos os dados qualitativos referentes às entrevistas[56] gravadas com questões semiestruturadas realizadas com categorias diferenciadas de informantes dispostos ao longo da orla e da cidade de Marabá. Selecionados ao longo da pesquisa por serem os grupos mais representativos e que se destacam em diferentes escalas no âmbito da produção social do espaço da ribeira, estes foram divididos em diferentes classes, a saber: a) chefes de famílias; b) proprietários e representantes de estabelecimentos comerciais de pequeno e médio porte (bares, boates, lanchonetes, casas de show, náuticas, restaurantes); c) representante de empresa (da VALE, responsável pelo projeto ALPA); d) agentes/grupos que usam a orla apenas para o desenvolvimento de atividades lúdicas e turísticas; d) representantes do poder público da cidade de Marabá.

Ademais, o tipo de entrevista realizada, em profundidade (individual), permite entender a cosmovisão dos informantes. Assim, a vida pessoal dos entrevistados é explorada com detalhes (GASKELL, 2008), e, a partir de sua análise, destacaremos os principais elementos relacionados aos diversos usos, as diferentes territorialidades, ao

[56] A maioria das entrevistas apresentadas foi realizada em dois momentos. O primeiro, de 11 a 18 de abril de 2010, na condição de bolsista PIBIC-CNPq, e o segundo, de 29 de abril a 11 de maio de 2012, na condição de mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPA (PPGEO). Também é importante destacar que, embora grande parte dos dados utilizados seja das entrevistas realizadas na condição de mestrando, por conta da dificuldade em localizar alguns informantes ou mesmo pela falta de disponibilidade deles, algumas das entrevistas apresentadas foram realizadas no 1º momento. Sua utilização se tornou possível porque o objeto de estudo da pesquisa PIBIC também foi a relação cidade-rio em Marabá, o que foi aprofundado e continuado na pesquisa de mestrado. Ademais, a entrevista com o morador 04, o então presidente da Comissão de Moradores da Vila Socó, foi gentilmente realizada pelo pesquisador Hugo Rogério Hage Serra, nas dependências da Universidade Federal do Pará (Campus Marabá), em 24 de maio de 2012. Na ocasião, o autor deste trabalho estava em Belém e não havia possibilidade de deslocamento imediato à Marabá para realização da entrevista.

modo de vida ribeirinho e aos conflitos de territorialidades existentes na orla fluvial da cidade de Marabá.

As entrevistas foram organizadas a partir de temas específicos, em quadros explicativos onde os diferentes agentes/grupos manifestam suas opiniões referentes aos questionamentos realizados pelo pesquisador sobre o objeto de estudo: a relação cidade-rio em Marabá. Também é importante destacar que em alguns trechos das entrevistas a palavra orla aparece entre aspas, o que ocorre propositalmente para indicar que neste momento o entrevistado se refere aos espaços onde foram realizadas as obras de infraestrutura como o calçadão e o cais de arrimo, e não à totalidade da faixa de contato imediato entre a terra e as águas dos rios Tocantins e Itacaiúnas.

Quadro 01 – A importância dos rios e da orla para os agentes/grupos no passado

Tipo de importância no passado	Informante	Entrevista
Subsistência (pesca)	Informante 01	Eu pescava, não, eu vivia. Eu criei a minha família daqui. Eu tenho oito filhos. Um cara com oito filhos pra criar hoje, e eu criei dentro dele, dentro dos barcos. E eu tenho um barco, aquele barquinho acolá é meu. Dentro da canoa que eu mesmo faço... Eu estou com sessenta e cinco anos, vou fazer sessenta e seis, pra você vê. Então, eu vivi disso. Eu nunca fiz nada antes disso, só pescar. Eu gostei da profissão. (Morador 16, 67 anos, pescador, 14 de abril de 2010).
Subsistência (pesca)	Informante 02	Olha, primeiro que e a parte mais bonita é o interior da cidade, e segundo, que é uma parte tradicional, entendeu? Antigamente Marabá, todo o comércio era na orla, aqui na beira do rio. E a frente do rio não só traz uma beleza panorâmica muito boa, como também tem um clima melhor que qualquer parte da cidade. [...] o rio nunca deixa de ser importante, tanto na produção de alimentos, como pra proporcionar aos ribeirinhos e aos pescadores um meio de vida. (Morador 17, 64 anos, Presidente da Colônia de Pescadores, 16 de abril de 2010).
Subsistência (cultivo na várzea)	Informante 03	Plantava! Nós plantava! Meu pai era vivo, ele plantava de um tudo. Feijão, milho, melancia, essas coisas. Verdura, pepino, tomate, tudo nós plantava. Sempre a vida era assim. [...] era importante porque sempre era mais fácil. Era mais farto! Era mais fácil as coisas também, como eu to falando, tanto a plantação era mais fácil porque dava muito mais. Hoje, as terras estão mais fracas e a água do rio sempre trazia mais o peixe. Hoje tá mais difícil! Então, antes era mais importante por isso, sempre aguentava mais a despesa tranquilo. Hoje se for viver só disso aí já não dá. (Morador 01, 49 anos, pedreiro 02 de maio de 2012).
Subsistência e uso doméstico da água	Informante 04	O rio, ele é como eu já lhe falei, ele era tudo pra nós aqui, pras lavadeiras. Que famílias inteiras aqui foram criadas nos braços das lavadeiras, principalmente as pessoas que não tinham o varão, o pai. As mães solteiras aqui, elas criavam os filhos batendo roupa. E no caso da nossa família, em particular, o meu pai pescava, a gente pescava. (Morador 19, 57 anos, funcionário público, 14 de abril de 2010).
Uso doméstico da água e espaço de encontro	Informante 05	Ah, o dia das lavadeiras. Você chegava nessa beira de rio aqui era cheio de tábuas, aquele monte de mulher lavando roupa [...]. Ah, era bom! A vida era boa também que se ajuntava aquele monte de mulher tudo conversando e rindo. Aquele fólio danado. Era bom! Eu gostava! Eu gostei muito dos tempos assim porque era um divertimento. Uma coisa assim, todo mundo vizinho, todo mundo conhecido é bom! Não é ruim não! Contava muitas histórias e nego ria e ria. Ah, é bom demais moço! Até na pescaria também é bom, que ajunta aquele monte de canoa também pescando e é aquela patota. É bom demais! Pois é. (Morador 06, 62 anos, do lar, 08 de maio de 2012).
Subsistência e circulação	Informante 06	É verdade! Porque, meu, aqui... Aqui na época a renda em Marabá era a castanha-do-Pará. E ai já veio dos pais deles aquelas terras e ele se aperfeiçoou na extração dessa matéria prima, que é a castanha-do-Pará. E consequentemente os filhos também foram pegando a mesma. E a gente, pra escoar a nossa produção era através de barco. Não tinha carro nessa época, estradas. E aí era através de barco, a gente foi aperfeiçoando. Eu fui ser barqueiro, extraindo essa produção e aí ao mesmo tempo trabalhava. E passamos a viver disso, carregando fretes e tal, embarcações. Foi esse o

		motivo. [...] esse rio é um rio, pra te falar, na época de criança onde os meus pais já tinham essas propriedades. Era na beira desse rio, o Itacaiúnas, as nossas propriedades. E ali onde era que a gente tomava a água e banhava. E tudo desse rio! Navegava e tirava o sustento desse rio. E aprendi a gostar dessas belas naturezas que nele existem. (Morador 13, 58 anos, ex-barqueiro e vigilante, 02 de maio de 2012).
Subsistência e circulação	Informante 07	Antigamente tinha muito sítio, muita fruta, muita plantação, muita madeira. Tinha muita sobrevivência, como se diz, sabe? Hoje já tá muito escasso porque acabou. A mata não tem mesmo mais aqui ao redor de Marabá (...). Os castanhais acabaram. Os castanhais também ajudavam muito que a gente arriava as castanhas de barco. Não tinha negócio de carro, era tudo por água. Se saía aqui por água. Ganhava por barco e todo mundo ganhava um pouco, ninguém... Hoje foi evoluindo, evoluindo. Que hoje é só transporte de carros, essas coisas, né. O barco perdeu quase oitenta por cento da utilidade. Ainda tem muita rabeta. Assim, que o pessoal anda mais de rabeta aqui. Barco mesmo grande só nessas atravessias da praia que ainda tem. (Morador 12, 73 anos, pescador, 08 de maio de 2012).
Econômica e circulação	Informante 08	A concentração do comércio total era aqui em Marabá. Porque tudo dependia dos barcos, aqui da área fluvial do rio Tocantins. Não tinha estrada, não tinha estrada de jeito nenhum mesmo! Nem PA 70, na época, naqueles tempos atrás, não tinha. E era só o avião ou fluvial. Então, tudo, tudo aqui se resumia aqui de transporte, de chegada do povo. As pessoas que vinham de outros Estados, todos eram aqui no porto de Marabá. Era muito diferente naquele tempo porque o que se concentrava aqui era a castanha e depois os diamantes. E que não tinha lojas de eletrodomésticos, era mais só mercadorias de aviamento. Tudo ligado a castanha ou aos garimpos. Então, todos os comércios daqui funcionavam noventa por cento em relação a isso. Se tinha algumas lojas que vendia algumas coisas, assim, pro povo de uma sociedade que se considerava elite daquela época, mas era muito pouco. [...] essas mercadorias eram mais mercadorias destinadas a aviamento, que eram mercadorias grosseiras que os garimpeiros, que os castanheiros, que os patrões compravam muito aquela mercadoria pra levar pra aviamento. Como também mercadoria de consumo como arroz, feijão. Naquele tempo vendia muito querosene, tudo ligado unicamente ao garimpo e à castanha. (Comerciante 06, 67 anos, dono de loja de artigos de pesca, 15 de abril de 2010).
Lazer	Informante 09	Assim, primeiro pelo espaço turístico que a gente tem. Por essa paisagem maravilhosa que a gente tem aqui. Como aqui foi o começo de tudo, de Marabá. Aonde foi descoberto, lá no bairrozinho, do Cabelo Seco, que ouve esse espaço turístico que é a orla. Com essa movimentação, com o espaço desse rio. Como as pessoas chamam de fora, essa "prainha", que pra nós é uma "praiona" muito movimentada. Ver pessoas bonitas. É um lugar muito movimentado. É isso, diversão! (Agentes que realizam atividades físicas e de lazer 06, 27 anos, Autônoma, 05 de maio de 2012).

Fonte: entrevistas realizadas em trabalho de campo, em abril de 2010 e abril/maio de 2012.

O quadro 01 trata da importância, no passado e, principalmente, antes da década de 1960, do rio e da orla para os diversos agentes/grupos. Nos trechos das entrevistas dos informantes 01,02 e 03, a questão da subsistência aparece de forma enfática, pois os rios e a orla possibilitaram a sobrevivência de muitas famílias através da pesca, do transporte fluvial ou das plantações de frutas, verduras e legumes nos espaços de várzea. Essas atividades possibilitavam obter o alimento e também alguma renda com a venda de produtos ou com o transporte de pessoas e mercadorias ao longo da ribeira.

A questão das lavadeiras, mulheres solteiras, "amigadas" e casadas que conseguiam sustentar a família lavando roupa na beira dos rios, também é destacada (informantes 04 e 05) como algo importante e que mostra a intensa utilização da água para o uso doméstico. Afinal, mesmo aquelas que não lavavam as roupas de alguém por algum valor, utilizavam as águas dos rios para consumo próprio ou para lavar as louças e as roupas de suas famílias. Além disso, ao analisar os trechos das entrevistas percebemos como a ribeira era um espaço de reunião dos moradores, principalmente, de pescadores e de lavadeiras que, cotidianamente, se divertiam contando suas histórias e estórias, seus casos e "causos".

Os trechos das entrevistas dos informantes 06 e 07, por seu turno, confirmam a importância dos rios para subsistência, para a circulação e para o transporte da castanha do Pará. Nesse sentido, os relatos mostram como a navegação fluvial era um dos elementos de grande destaque no passado; um saber/profissão que era considerada nobre nos tempos da Marabá ribeirinha, e que era transmitida de geração em geração.

O dinamismo econômico da orla no passado é enfatizado pelo informante 08, que destaca a concentração do comércio nas margens dos rios Tocantins e Itacaiúnas, um espaço onde ficava localizado o "porto" de Marabá. Nesse "porto", que na verdade era uma parte da beira-rio, desembarcavam pessoas envolvidas nos ciclos de extrativismo da castanha e do cristal de rocha e do diamante, assim como também desembarcavam aqueles que se dirigiam para as diversas localidades na região.

Ademais, a orla também era espaço de desembarque e comercialização de mercadorias de consumo e de aviamento que abasteciam os castanhais e os pontos de extração de diamante e cristal de rocha ao longo dos rios. Esses produtos eram disputados pelos chamados "patrões" — os empregadores de mão-de-obra —, pelos moradores que estavam concentrados em sua maioria na beira-rio, pelos barqueiros e

pelos trabalhadores, que davam corpo e impulsionavam o comércio local e regional do sudeste paraense naquele tempo.

A importância da orla enquanto um espaço de lazer também aparece como algo essencial aos informantes, como podemos perceber por intermédio do trecho destacado da entrevista do informante 09. Evidentemente que o uso ligado ao lazer no passado se remete a uma prática social bem diferente da atual, que está mais voltada para o consumo no/do espaço (LEFÈBVRE, 1974), e para o aproveitamento econômico das amenidades naturais que nele existem. Um tipo de lazer que se refere aos banhos nos rios, à festa feita pelas crianças nas águas, à contemplação da paisagem ao final da tarde, aos passeios de canoa e rabeta e à reunião/encontro diário de moradores. Dessa forma, esse lazer não diz respeito apenas à contemplação, mas sim aos outros sons, sabores e cheiros da ribeira, que estão mais associados a uma ordem próxima (LEFÈBVRE, 2006), que apresenta íntima relação com os rios e com a dinâmica da natureza.

Assim, pelas diversas formas de uso e apropriação dos rios e do espaço de orla de Marabá, que estão associadas ao transporte fluvial (de pessoas e de mercadorias), ao comércio extrativista (castanha e garimpos de diamante e cristal de rocha), à subsistência ligada às águas (pesca, plantações e cultivo de vegetais e frutas nas várzeas, lavagem de roupa, louça etc.), configurou-se, no passado, um modo de vida cujos principais conteúdos estão associados a uma temporalidade ribeirinha (MALHEIRO; TRINDADE JR., 2009), isto é, que está ligado ao tempo lento do rio e da floresta, com todos os seus símbolos, ritos, lendas e mitos.

No entanto, será que este modo de vida ribeirinho permanece em face dos processos recentes de modernização e mercadificação do espaço urbano de Marabá e de sua ribeira? Sabe-se que uma das características da sociedade moderna, dominante, capitalista, desde a sua origem, é o desenraizamento, a exclusão, isto é, uma tendência a destruir as relações sociais que não sejam pautadas no capitalismo, ou, quando permanecem, tendem a serem incluídas de forma precária e degradante a esse modo de produção, com vistas à obtenção de algum tipo de vantagem econômica (MARTINS, 2008). Nesse sentido,

> o que é próprio e característico dessa sociedade, e do predomínio que há nela das leis de mercado sobre quaisquer outras leis sociais, é o desenraizamento, a destruição das relações sociais tradicionais e,

> portanto, a exclusão das pessoas em relação àquilo que elas eram e àquilo que elas estavam acostumadas a ser. Por que o capitalismo faz isso? O capitalismo faz isso para incluir. Por que é que precisa incluir? Porque ele precisa transformar cada ser humano, não importa a cor, altura, tamanho, peso, beleza, em membro da sociedade capitalista (MARTINS, 2008, p. 120).

Nesse contexto, para responder o questionamento acerca da permanência da territorialidade ribeirinha em face da modernização e da mercadificação do espaço urbano de Marabá e de sua orla fluvial, é necessário analisar as entrevistas existentes no quadro 02, que tratam justamente da importância destes para os diversos agentes/grupos atualmente.

Quadro 02 – A importância dos rios e da orla para os agentes/grupos atualmente

Tipo de importância	Informante	Entrevista
Subsistência (pesca)	Informante 01	O meu gostar daqui é porque eu cheguei pra cá criança. Cheguei com idade de dez anos e hoje eu to com quarenta e nove. Então, eu já me acostumei aqui. Mi casei e construí família aqui. Meus filhos nasceram aqui. Então, eu acho bom demais! Meu lugar mesmo é esse aqui! Perto do rio tem fartura, que nem eu te falei. A gente vai no rio e pega o peixe, pega a comida. Se deixa a mulher cozinhando o arroz e vai lá, joga a tarrafa, um anzol. Se pega o peixe, chega e faz a mistura e é assim. É mais fácil! [...]. (Morador 01, 49 anos, pedreiro, 02 de maio de 2012).
Subsistência (pesca) e localização	Informante 02	É importante porque aqui a gente já tá na beira do rio, né. Quem mexe com pesca tem de morar próximo do rio mesmo. Por conta disso que a gente tem o barco, a gente precisa sair para os rios. É por isso que a gente mora aqui, e melhor ainda por causa do sossego. E hoje, por causa desse problema dessa hidrelétrica que vem aí, já tá muito deixando a gente, assim, preocupado. Pra onde que vamos? O que vai fazer dessa profissão de pescador? Sair pra cidade? Ninguém sabe como é que vai ficar. (Morador 05, 55 anos, pescador, 06 de maio de 2012).
Subsistência (pesca e venda de produtos)	Informante 03	Tem! Hoje tem importância! Tem importância pra pesca, tem importância pra minha vida de ambulante. Que depois surgiu a "orla", a gente trabalha na orla vendendo bebida. Então, aquilo ali foi importante que tanto eu trabalho no rio pescando, como eu trabalho na beira da orla vendendo a minha cervejinha pra sobreviver [...]. Eu trabalho na pesca no decorrer da semana, e na orla eu trabalho nos finais de semana. (Morador 07, 53 anos, pescadora e vendedora ambulante, 09 de maio de 2012).
Subsistência (uso doméstico da água)	Informante 04	Porque muitas pessoas sobrevivem desse rio. Muitos usam a água para beber, para lavar. Apesar dela não ser uma água pura e nem limpa, usam pra lavar roupa, outros para pescar. Tem muitas pessoas que sobrevivem através desse rio, que precisam muito dele. Apesar d'eu não utilizar ele dessas maneiras, mas têm muitas pessoas que usam ele e por isso ele é importante. Essa água é muito importante para nós, com certeza! (Morador 18, 41 anos, costureira, 15 de abril de 2010).
Subsistência (transporte de pessoas)	Informante 05	É importante porque pra mim... Como posso dizer, a minha convivência, que eu não aguento mais trabalhar em outros tipos de serviço. Essa é a primeira opção. Porque quando eu poder, assim, trabalhar pesado pra aqui e pra acolá, não. Porque aí a gente se vira pra qualquer lado, mas aí quando a gente não pode, a gente fica naquilo que tá dando pra gente viver e criar a família. Inclusive esse aí é o meu filho, o mais velho. Aí a gente tá naquele lugarzinho, tranquilo, né. Que o povo tem uns dizer, meu pais diziam "meu filho, a pedra que não se atrepa não cria lodo". Então, a gente tem de ficar num lugarzinho. Aonde tá arrumando hoje em dia (...). Aonde se tá arrumando o pão pra você e pra sua família, ali tá bão pra você. Só isso, meu problema é só esse, que aqui é que eu ganho meu pão. (Morador 03, 69 anos, barqueiro, 02 de maio de 2012).
Subsistência (venda de produtos)	Informante 06	Aqui é bom pra ganhar dinheiro. Pra quem gosta de trabalhar o dinheiro não falta. Eu me acostumei, todo mundo que vem pra cá de fora gosta porque aqui é a cidade pólo que chamam. Todo mundo se reúne para trabalhar e ganhar dinheiro. [...] Aqui tem movimento, tem bar, restaurante, churrascaria. Eu mexo com salgados, com bolo, vendo gelo, espetinhos, essas coisas para sobreviver porque a aposentadoria não dá. (Morador 20, 72 anos, 15 de abril de 2010).

Simbólica	Informante 07	[...] na minha opinião é porque eu gosto da beira do rio. Por ter nascido e me criado aqui na beira desse rio eu acho muito bonito. Tanto que já tive propostas em comprar, até adquirir uma área na zona rural, mas se não for na beira do rio pra mim não serve! Porque lá eu gosto de pescar, eu gosto de tomar banho no rio. Eu sou uma espécie de caboclo nato paraense e gosto de estar na beira do rio. Eu adoro a beira do rio, o contato com a água. Gosto de estar num barco, de estar numa ocupação nas águas. (Morador 13, 58 anos, ex-barqueiro e vigilante, 02 de maio de 2012).
Econômica	Informante 08	Comercial, o interesse é comercial mesmo. Porque a cidade está crescendo. As pessoas. Tem a Vale, né. Sinobras que tá aí crescendo também. Acho que o empresário quer crescer junto. Marabá está ficando uma cidade bonita, bem vista por todos. Todos que vem, vem com esse propósito de procurar estar crescendo. [...] a vantagem é que as pessoas que tem vindo ao restaurante, eles sempre dizem que é um lugar diferente. Sempre as pessoas daqui mesmo da cidade, moram há muitos anos. Nós temos clientes da Cidade Nova, da Nova Marabá, do Belo... Como é? Horizonte. Belo Horizonte. Então, as pessoas vêm e dizem que aqui é muito diferente o restaurante. Esse lugar aqui, ele é maravilhoso porque tem essa praia linda aqui na frente. O interesse é comercial, financeiro, enfim. É uma série de coisas que trouxeram pra Marabá um lugar diferente, pras pessoas que já moram aqui há muitos anos, né. (Comerciante 02, 52 anos, gerente de restaurante, 09 de maio de 2012).
Econômica	Informante 09	O meu negócio só foi montando aqui por causa do rio. Porque quando eu vim para Marabá eu procurei vários pontos na cidade para montar meu restaurante, mais aí, dentre... Dentre, por exemplo... Um rateio, a gente optou pela beira do rio por causa que a gente já vinha de outras localidades que tinham restaurante em beira de rio. E a gente sente o potencial do rio. O rio é melhor para uma praça, para uma avenida, melhor para qualquer coisa para se tocar um bar, um restaurante. Entendeu? Ele tem um potencial muito forte. (Comerciante 09, 45 anos, dono de restaurante, 16 de abril de 2010).
Econômica (transporte fluvial)	Informante 10	Dentro da lógica do projeto Aços e Laminados do Pará, que compreende não só uma usina siderúrgica, mas também um ramal ferroviário e um terminal portuário, o rio e a área do rio representam pra nós a importância da questão logística do projeto, uma vez que nós vamos receber todo o carvão mineral oriundo da Colômbia, tá. E também parte do calcário, que são insumos importantes dentro desse processo siderúrgico, eles virão... A estratégia é que eles venham através do rio, através da hidrovia Tocantins. [...] então, qual que é a nossa estratégia? Um terminal portuário em Barcarena. Os navios chegam até Barcarena, descarregam o carvão mineral, descarregam o calcário. Esse calcário e esse carvão mineral são colocados em barcaças que desceriam, então, de Barcarena até Marabá, e seriam descarregados através de um terminal portuário que nós construiríamos dentro da área da própria ALPA. É um terminal pequeno, visando atender justamente o objetivo logístico do projeto. Além disso, esse terminal portuário também será utilizado pra que? Pra escoar parte da produção, uma vez que uma parte da produção de aço nosso será exportado. (Representante de empresa, 32 anos, relações institucionais do projeto, 08 de maio de 2012).
Ponto turístico e de lazer	Informante 11	Nossa, é um recurso muito rico pra cá, pras pessoas que vem de fora. Porque é um lugar onde... É atração turística e para as pessoas aqui que podem usufruir desse espaço maravilhoso que a gente tem, dessa paisagem. Que, apesar de tudo, é um lazer que a gente tem pra caminhar, pras pessoas mais idosas, mais jovens, em geral, completo. E a importância para as pessoas daqui é que é um recurso de trabalho também que tem. Um recurso de trabalho que as pessoas podem ter um modo de sobreviver, vender as suas coisas, seu refrigerante, a sua balinha. Tem pessoas de

		muito tempo que trabalham aqui. E turístico! Esse espaço aqui, ele promove, nessa época junina e essas coisas, um espaço pra brincantes, de jovens também. Pra ensaio. Época de carnaval é um espaço já reservado pra isso. Eu acredito que seja muito turístico. (Agentes que realizam atividades físicas e de lazer 06, 27 anos, Autônoma, 05 de maio de 2012).
Ponto turístico e de lazer	Informante 12	Pra cidade, a orla, ela é como se fosse um ponto chave de toda a cidade. É um ponto turístico aonde as pessoas vem se divertir, vem jantar, vem passear com a família, ver o pôr-do-sol, ver o rio. Isso que é a importância para a cidade. É um ponto turístico pra cidade de Marabá, e para os moradores é um ponto de saúde, fazer caminhada. (Agentes que realizam atividades físicas e de lazer 05, 41 anos, enfermeiro, 05 de maio de 2012).
Econômica e turística	Informante 13	Olha hoje a gente tem a orla como se fosse o cartão postal do município, né. E assim, eu acho que todo mundo que chega pra visitar Marabá hoje tem no entendimento que tem que conhecer a "orla" Sebastião Miranda. Que lá você vai poder vislumbrar a beleza do rio Tocantins, essa coisa toda, né, mas existem esses outros balneários, essas outras praias. O Geladinho é um exemplo de uma praia muito bonita no rio Tocantins, também na proximidade da ponte rodoferroviária, que oferece também um potencial turístico muito grande [...]. (Representante do poder público 05, 35 anos, Secretaria de Meio Ambiente de Marabá, 08 de maio de 2012).
Econômica e turística	Informante 14	Rapaz, eu acho que todo o contato, toda a cidade que ela tem contato com o rio, o rio exerce uma função fundamental na cidade. Principalmente uma função de lazer, né. Mesmo que esse lazer não implique no uso do rio, no uso pra banho, alguma coisa, mas esse lazer paisagístico, né. A questão da paisagem. Você ter aquela paisagem, aquele por do sol no rio. Então, acho que isso é uma coisa quem a gente nota que até a população mesmo valoriza essa relação, né. Você vê pessoas acompanhando o por-do-sol, sentado, olhando, batendo foto do por-do-sol. Então, quer dizer... E também a visão do Tocantins é muito bonita nessa parte de Marabá, né. A gente vai ter uma vegetação preservada do outro lado [...]. (Representante do poder público 06, 49 anos, Secretaria de Planejamento e Controle de Marabá, 10 de maio de 2012).
Simbólica e de lazer	Informante 15	Eu acho que tem toda a importância. Se não for a maior importância, talvez entre as duas ou três maiores importâncias para a cidade. Mesmo Marabá hoje tendo outras atividades que não sejam ligadas essencialmente ao rio, a gente não deixou de ter essa ligação com o rio. O rio foi importante desde o descobrimento da cidade, no final do século de mil e oitocentos. No início da implantação da cidade, em mil e novecentos, até a década de oitenta. O rio foi "a grande estrada", era disseminador das notícias, por onde se transportava as coisas, o lazer, enfim. Então, vamos colocar ai, durante oitenta anos basicamente a cidade viveu totalmente voltada para o rio... Embora hoje, é claro, tenha se voltado para outras coisas, mas isso ainda está muito vivo na memória das pessoas. E certamente mesmo que hoje se volte para outras coisas, eu acredito que jamais o rio vai deixar de ter uma grande importância, assim, no imaginário, no prazer, no lazer do marabaense [...]. (Representante do poder público 04, 61 anos, Casa da Cultura de Marabá, 03 de maio de 2012).
Turística	Informante 16	É como eu disse, essa importância, ela é totalmente turística. Eu acredito, eu acredito não, nós já identificamos através de um trabalho que nós realizamos aqui para a escolha do símbolo turístico. A "orla" ela é um dos principais atrativos turísticos nosso. Ela é o nosso cartão postal, mesmo porque, por a gestão ter feito a "orla", ter criado aquele equipamento todo, aquela beleza, a contemplação natural do rio ainda é um atrativo. A geração de emprego e renda

		aos arredores, com bares e restaurantes, locais de entretenimento e lazer é importante para o turismo. Pra cidade, a "orla", ela tem uma conotação especificamente turística. (Representante do poder público 07, 45 anos, Secretaria de Turismo, 16 de abril de 2010).

Fonte: entrevistas realizadas em trabalho de campo, em abril de 2010 e abril/maio de 2012.

Ao analisar o quadro 02, percebemos o quanto os rios e a orla se configuram como elementos essenciais aos diversos grupos de entrevistados, que são moradores, comerciantes, usuários ligados ao turismo e ao lazer, representantes do poder público e de uma grande empresa.

Do informante 01 ao informante 04, o rio e a orla são importantes para a sua subsistência, principalmente, por conta da pesca, atividade que é desenvolvida tanto para o próprio consumo, quanto como único meio de obter renda através da venda do pescado aos diversos donos de bares, de restaurantes e na feira do peixe, que fica localizada na ribeira da Marabá Pioneira, no bairro Santa Rosa.

Por conta de estarem localizados na beira dos rios, muitos moradores — inclusive os que não se identificam como pescadores —, sejam eles crianças, jovens ou adultos, fazem o uso do saber e da arte pesqueira com vistas a assegurar o alimento do dia, principalmente, em momentos de dificuldade financeira e de desemprego.

Outros usam a atividade pesqueira como uma forma de complementar a sua renda, pois, durante a semana, trabalham ou desenvolvem algum tipo de atividade ligada a outros tipos de serviço do mercado informal e formal, e, aos finais de semana, vendem o peixe ao longo da orla.

Também existem aqueles que aos finais de tarde chegam do serviço, pegam suas varas de pescar e dirigem-se aos rios em busca de uma merenda ou mesmo do seu jantar e do de sua família. Ademais, o uso doméstico da água (lavar roupas, louças etc.) e o seu consumo também são apontados como elementos essenciais para a vida dos moradores, como destaca o informante 04.

O transporte fluvial, por sua vez, é destacado como um elemento importante para o desenvolvimento da dinâmica socioespacial da orla e dos rios, como afirma o informante 05. Isso porque ele é utilizado para visitar parentes e amigos em localidades distantes e das ilhas, para a realização da pesca ao longo dos rios ou para obter alguma renda através do transporte de pessoas e mercadorias. Além disso, muitas pessoas também sobrevivem com o dinheiro obtido do aluguel de barcos, canoas e rabetas aos visitantes e turistas.

A existência de diversos e conhecidos espaços de lazer ao longo da orla, os famosos balneários, e a construção do calçadão e do cais de arrimo na Marabá Pioneira, possibilitaram aos moradores desenvolver atividades como a venda de diversos tipos de produtos aos visitantes e aos turistas — uma forma de obter um “trocado a mais” que os

ajuda a sobreviver e a complementar a sua renda — como destacam os informantes 03 e 06. São doces, salgados, frutas etc., além dos mais variados tipos de bebidas alcoólicas e não-alcoólicas; todos produtos ligados ao tipo de lazer que ali se desenvolve, que está mais associado ao uso das "praias", as danças e encontros nas festas, as conversas nos bares, boates etc. Desse modo, esses agentes/grupos competem pelos clientes com os maiores e mais organizados estabelecimentos comerciais que estão localizados na orla.

A importância simbólica da orla e dos rios também é destacada como elemento essencial na vida dos moradores, como podemos perceber por meio da análise do trecho da entrevista do informante 07. Para ele, que nasceu e se criou na beira do rio Itacaiúnas, banhando-se, navegando e pescando, as águas são um referencial de vida e de uma história construída através de uma "ocupação nas águas"; esta que traduz de forma mais direta, porém complexa, a sua ligação com os rios e com a floresta.

Essa diversidade de apropriação do espaço da orla e dos rios pelos moradores, tanto de forma material quanto imaterial, isto é, do econômico ao simbólico cultural, configuram elementos que permitem afirmar a (re)sistência de uma territorialidade (HAESBAERT, 1995; 2009) ribeirinha em Marabá, principalmente, em seu espaço de orla fluvial. Dessa forma, grande parte dos moradores existentes na faixa imediata de contato entre a terra e a água desenvolvem relações de dominação e de apropriação, seja entre o mundo material e o ideal, seja entre a sociedade e a natureza, em suas múltiplas esferas (natural, econômica, política e cultural), com os espaços da orla.

Por outro lado, a importância do potencial econômico da orla também é apontado como algo essencial para parte dos agentes/grupos, como podemos perceber ao analisar os trechos das outras entrevistas.

Para os informantes 08 e 09, que são comerciantes, o interesse em estar e desenvolver atividades nesse espaço é, predominantemente, econômico. Assim, buscam obter lucros por intermédio das vantagens de terem seus restaurantes localizados numa cidade que é *lócus* de grandes investimentos e negócios na região (TAVARES, 1999) e que define seu dinamismo em função da forte centralidade econômica e política exercida no contexto sub-regional do sudeste paraense (TRINDADE JR., 2011). Nesse contexto, seus restaurantes estão situados no maior referencial de divertimento e lazer de Marabá — a sua orla fluvial —; um local para onde todos os que estão à procura de divertimento e de lazer convergem.

Sobre a importância econômica relacionada ao transporte fluvial em maior escala, o informante 10, que é representante de uma grande empresa, destaca como é essencial à logística do projeto ao qual faz parte os rios e o espaço da orla de Marabá. Para ele, a instalação da Hidrovia Araguaia-Tocantins e do terminal portuário em Marabá possibilitará a empresa aperfeiçoar e intensificar o processo produtivo e, com isso, obter maiores vantagens econômicas e lucros.

Por seu turno, os agentes que realizam atividades físicas (passeios, caminhadas, corridas etc.) e de lazer na orla, os informantes 11 e 12, entendem que ali se configura não só um espaço de sobrevivência da população que vende seus produtos, mas também de festa, de brincadeiras, de folia, assim como se configuram espaços de reunião da família, de realização de atividades físicas, "de saúde", de lazer e de turismo; um mosaico urbano que reúne usos diversos, formas de apropriação desencontradas, desiguais, mas que (co)existem e dão vida à ribeira marabaense.

Os representantes do poder público, os informantes 13, 14, 15 e 16, no geral entendem que a faixa de contato entre a terra e a água de Marabá configura o "cartão postal da cidade". Nesse sentido, embora eles reconheçam que ela é importante pela ligação simbólica que apresenta com os rios (informante 15), o seu maior destaque se dá por conta das amenidades naturais existentes, da geração de emprego e de renda e da sua afirmação como o principal ponto turístico e de lazer em Marabá. Isso confirma a tendência de negação, tanto da territorialidade ribeirinha que existe nesse espaço, como do urbano enquanto a forma do encontro e da reunião de todos os elementos da vida social.

Assim, percebemos um complexo e contrário movimento, que é o de encontro (que se dá através da inclusão e exclusão de conteúdos sociais) de uma territorialidade ribeirinha ligada ao tempo da Marabá antiga, do caucho, da castanha, do cristal de rocha e diamante, dos rios e da floresta, com uma territorialidade modernizante e de economia mais dinâmica, do transporte de minérios, do turismo, da festa etc.

Com efeito, essa territorialidade modernizante estaria associada ao que Lefèbvre (1974) denomina de "tendência ideologicamente dominante", aquela que privilegia o aproveitamento econômico, que busca a maximização dos lucros, de riquezas, de capital; que reparte, segundo a sua vontade e de acordo com a divisão social do trabalho e os interesses do capital, as partes e as parcelas de espaço. Ela representa as forças que ocupam o espaço, e que passam "convenientemente" a considerá-lo como receptáculo

vazio, passivo, sem vida. Por conta disso, no lugar de revelar as relações sociais implicadas nos espaços (como a territorialidade ribeirinha), no lugar de se voltar para a produção do espaço e para as relações sociais inerentes a essa produção, cai-se na armadilha do espaço em si e como tal (pleno, dado, coerente e como modelo de coerência), o que leva ao seu fetichismo e a negação do que Lefèbvre (1974) e Martins (2008) destacam como a dimensão do vivido.

Para entendermos essa complexidade das mudanças no direcionamento funcional dos espaços de orla, é *mister* atentar para as principais transformações, de forma e de conteúdo, pelas quais passou a relação cidade-rio em Marabá. Por conta disso, analisaremos os trechos das entrevistas existentes nos quadros 03 e 04, que tratam da inserção das estradas e pontes na cidade, e das alterações, em âmbito regional, ocorridas após a construção da usina Hidrelétrica de Tucuruí.

Quadro 03 – Mudanças/transformações ocorridas na orla de Marabá após a construção das estradas e das pontes

Tipo de mudança	Agente/local	Entrevista
Circulação e dinamismo econômico	Informante 01	Mudou porque diminuiu mais a concorrência que tinha aqui. O movimento que tinha aqui passou pra lá e o daqui diminuiu. Muitos que viviam aqui, da vida daqui, pra eles foi ruim. Bom pra os outros e ruim pra eles aqui, que vivia daquilo. Que aqui antigamente era no transporte, pra ir para Marabá. Dá ponte, era pra ir pra Marabá era de barco, de canoa, dessas coisas assim. Mas era barco grande que ia pra lá. Então, quando surgiu essa ponte, aí acabou isso aqui. Aí foi que o movimento daqui foi aumentar de casa e dessas coisas que tá tendo. Surgiu esses bar e essas coisas todas. Que já tinha, mas era pouco. Alguns, o movimento mais era de carro. Quando chegava aqueles povo de carro e tudo. Era aquele movimento quando... Numa balsa, que exatamente era balsa mesmo. Aí era aquele movimento de perto da balsa mesmo. Os carros ficavam tudo "empancado" aí. O motorista, e vinha passageiro e tudo. Tinha de caçar jeito de comer e tudo. (Morador 03, 69 anos, barqueiro, 02 de maio de 2012).
Circulação de mercadorias	Informante 02	Claro! Porque as estradas é a evolução de uma região. É a evolução de uma cidade. A estrada, ela só vem trazer progresso. Então, já que ela trouxe o progresso pra cidade, a minha loja também foi beneficiada naturalmente com essa evolução. [...] porque a estrada é... A mercadoria, de caminhão, ela tem o acesso mais rápido pra chegar. Por exemplo, hoje, se compra tudo em São Paulo. Naqueles tempos se transportava via fluvial. A mercadoria era comprada em Belém com um custo muito alto, e aquilo era transportado. Era muito lento o transporte para chegar aqui. Hoje, você compra nos centros mais avançados, que claro que é São Paulo, que é o esteio do Brasil, e tens uma entrega rápida através dos transportes rodoviários. (Comerciante 06, 67 anos, dono de loja de artigo de pesca, 15 de abril de 2010).
Circulação de pessoas	Informante 03	Mudou e muito! Nós pagávamos o barquinho pra atravessar. Presta atenção! Ali no São Félix nós pagávamos o barquinho. Ficava esperando lotar o barco, não sei se tu sabes disso? Lotar o barco pra poder passar. Se tu tivesse com muita pressa tu fretava. Fretar? O que é fretar? O barco pegava vinte passageiros, tu chegava só tu, tinha dois, tu pagava o restante que faltava pra atravessar. E tu ia esperar um ônibus que vinha, tá. Ia esperar tantos segundos ali, até algumas horas pra voltar. Às vezes tu chegava do barco o ônibus não tava lá ainda. Então, era muito difícil pra Marabá. Quando não tu tinha que ir direto pra Marabá, pegava o barco e ia direto pra Marabá. A ponte? Tu é doido! Melhorou demais! Ave Maria! (Comerciante 07, 44 anos, dona de restaurante/bar, 06 de maio de 2012).
Econômica	Informante 04	Melhorou! Por exemplo, pra gente que tá dentro do negócio aqui, sempre quando a cidade cresce, aumenta a concorrência. Vem gente de fora, com idéias novas e a gente sente isso. Então, a tendência, o que nós temos que fazer é tentar também melhorar um pouco pra competir, porque o mercado vai ficando mais competitivo. Entendeu? [...] há quinze anos atrás, por exemplo, de quando eu cheguei, pra hoje, mudou demais! A valorização dos imóveis, o preço do aluguel, essas coisas, tudo! Marabá está quente, entendeu? (Comerciante 09, 45 anos, dono de restaurante, 16 de abril de 2010).
Migração	Informante 05	[...] E até chegar às estradas, Marabá, o ponto de... Marabá tinha mais ligação pra fora do Estado do que com o Estado. Isso é quase meio indicado pela nossa composição étnica, né. Você tem várias pessoas, várias famílias que

		hoje são marabaenses, né, mas que na realidade vieram de outros, vieram de... De todo o lugar do Brasil você encontra gente aqui. Até gente de fora [...]. (Representante do poder público 06, 49 anos, Secretaria de Planejamento e Controle de Marabá, 10 de maio de 2012).
Circulação	Informante 06	Rapaz, provocou muito! Muito! A questão do transito, que quando eu cheguei ir lá para as olarias, pra beira do rio, pra isso e aquilo. Trabalhar como oleiro e morar lá, que em noventa e nove que eu cheguei lá. Em agosto de noventa e nove. O movimento da Transamazônica era num pico de manhã, quando o pessoal ia trabalhar pras siderúrgicas e vinha da Cidade Nova, até isso e aquilo. Era aquele movimento. Tinham três horários, era de manhã, mais ou menos uma hora só aquele movimentozinho, lento, e meio dia, na hora do almoço, e tardezinha era o movimento. O horário de nove a meio dia era um "deserto" a Transamazônica. A gente que vem andando de bicicleta esse tempo todinho, pra nós não ficou bom! Ficou ruim! Um perigo que, pô, foi feita a Transamazônica pra beneficiar somente empresários, capitalista. O povo esqueceram. Que ela não foi projetada, a duplicação da Transamazônica, para a população de Marabá, para o povo. Foi projetada para os empresários. Pô, esqueceram? Não tem acesso pra pedestre, não tem acesso para ciclista. O povão foi totalmente esquecido! Não foi pra beneficiar a população de Marabá, no máximo uns vinte por cento da população [...]. (Morador 04, 44 anos, oleiro e presidente da Comissão de Moradores da Vila Socó, 24 de maio de 2012).
Circulação e violência	Informante 07	Mudou muita coisa! Ih, mudou cem por cento! Porque é o seguinte, na época que eu cheguei aqui não tinha estrada nada, o transporte era fluvial. Pelo rio todo tempo. Então, de certos tempos pra cá mudou demais, que tem transporte, tem ponte, tem estradas pra todos os lados, né. E aí a pessoa hoje não se embaraça. Chegou em qualquer lugar tem estrada, tem o transporte, tem tudo. Agora o que mudou muito também foi, como se diz, a intolerância do povo, com as estradas. Porque aonde chega o desenvolvimento, chega muitas coisas ruins também. Chega coisa boa, mas chega coisa ruim. [...] de mil novecentos e oitenta pra cá Marabá desenvolveu muito, mas também chegou muita coisa ruim pra cá. Muito roubo, muito assassino, muito ladrão. Muita coisa ruim chegou pra Marabá. Então, uma parte foi bom, outra parte foi ruim. (Morador 15, 81 anos, pedreiro, 02 de maio de 2012).
Violência	Informante 08	Depois que as estradas foram construídas houve um crescimento desordenado da cidade, criando o que antigamente não existia aqui na cidade, que é o aumento dos índices de violência. Depois das estradas, né. E criminalidade de forma geral. O aumento desordenado da população, criando aqueles bolsões de pobreza e de miséria nas periferias. (Agentes que realizam atividades físicas e de lazer 05, 41 anos, enfermeiro, 05 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha	Informante 09	Elas mudaram totalmente a função da margem, da beira do rio, né. Um exemplo típico disso é a ponte sobre o rio Itacaiúnas, que antigamente a gente passava de balsa, uns carros passavam de balsa e as pessoas usavam as canoínhas que curiosamente existem até hoje. Ainda algumas, né, mas eram muitas canoas, eram cem canoas de cada um passando (...). A gente passava da Velha Marabá pra Cidade Nova numas canoinhas. Então, aquele movimento que havia ali, o comércio que havia ali, os canoeiros que ganhavam a vida, isso acabou! Então, um exemplo bem assim, bem pontual, mas de uma mudança drástica que houve. Então, toda aquela cultura, né, de andar na canoa, do linguajar do canoeiro, aquela coisa tudo, isso aí desapareceu! Porque hoje tem meia dúzia de canoas que ainda são usadas por algumas pessoas, mas é uma coisa mínima comparado com o que tinha antigamente. Uma coisa, as estradas também, porque as estradas, elas acabaram deslocando... Antes, como tudo era pelo rio. A parte mais

		importante da cidade era à margem do rio, porque tudo era no rio: as notícias, o comércio, tudo! As relações sociais, tudo era no rio! Mas quando isso se deslocou pra estrada, então o rio deixou de ter aquela importância, né. E aí foi se deslocando mais pro centro, mais pra dentro, continente. Aí a margem do rio foi ficando, foi sendo à margem. Ficou à margem. (Representante do poder público 04, 61 anos, Casa da Cultura de Marabá, 03 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha, circulação e economia	Informante 10	A forma geral, na parte, como eu lhe digo, da zona rural, não urbana, mas da zona rural é como eu tava te falando. Hoje, você saía de barco três horas da tarde, quando dava seis horas você tinha que acampar pra dormir porque não tinha como navegar a noite por ser um rio muito encachoeirado. E com o desenvolvimento, que hoje é o fazendeiro, eles hoje compraram aquelas terras ali. E hoje já não é mais aquele local onde morava os moradores. Hoje é área de fazenda. Entendeu? Então, hoje tu chega numa beira de rio dessas, é só capim. Tu viajas quatro, cinco horas, não tem uma casa pra tu te acampar porque hoje tudo é fazenda. Aonde tem uma série de fazendas, ali o cara não pode encostar, pernoitar, porque é uma área restrita do fazendeiro. Tem suas leis também. Então, isso mudou demais. E quanto às estradas também já foram saindo, hoje já não é mais utilizado o barco. Porque as estradas facilitaram a vida, né. [...] a ponte, por exemplo, do rio Itacaiúnas, ela foi muito boa! E como é bom! Mas, por um lado, desmotivou a renda dos canoeiros da "cidade" do Amapá, que é uma das "cidades" paralelas à Marabá de idade. A diferença é muito pouca quando a fundação de Marabá com essa cidade do Amapá ali. Ela é muito antiga. Então, o que aconteceu? As pessoas que moravam na Velha Marabá, quando ia pegar um avião pra ir pra Belém tinha que atravessar de canoinha o rio Itacaiúnas. Não tinha ponte. Então, isso tirou a renda do pessoal que vivia disso, se formavam. Teve canoeiros que formaram filhos em Belém com a renda da atravessia das pessoas. Então, isso aí acabou! Essas pessoas já não tiveram mais essa fonte de renda. Isso aí ajudava muito o pessoal de Marabá. Então, por esse lado, o que dificultou foi isso, mas, por outro lado, foi uma evolução porque hoje a gente faz a coisa com mais rapidez, com mais sucesso, né. E a do Tocantins é uma coisa também que veio facilitar a vida somente do Pará e dos outros países que estão sendo, como é que eu posso dizer? Beneficiados com o nosso ferro da jazida do Carajazão, que atravessa o rio Tocantins. Então, por esse lado foi bom, mas, por outro, aquelas coisas que a gente tinha de costume, elas foram... Elas mudaram. Hoje nós não temos mais aquele hábito que a gente tinha de atravessar de canoinha, a evolução deixou isso pra trás. (Morador 13, 58 anos, ex-barqueiro e vigilante, 02 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha	Informante 11	Bom, a cidade cresceu desordenadamente e o pessoal que tinha aqui não tinha uma estrutura para receber tanta gente. E aconteceu o seguinte, com esse crescimento desordenado as rendas foram... Quem tinha mais condições chegou aqui e foi ocupando, os que estavam aqui ficaram "dormindo de berço esplêndido". Não tinham o conhecimento, como até hoje. Agora que eles estão acordando para investir pra que os jovens estudem, mas naquele tempo, coitado de nós. Então, só quem chegava que tinha uma visão mais aguçada do que é progresso, eles ganharam terreno e o povo marabaense ficou na inércia por muito tempo. Agora que estão acordando. Com esses projetos, vamos ver. Fazer inclusão social, inclusão digital, essas coisas todas agora, mas ai o bonde já passou. Não somente o bonde, mas o trem também. (Morador 19, 59 anos, pescador e cantor, 13 de abril de 2010).
Comércio	Informante 12	[...] o que a gente ouve o pessoal, principalmente as pessoas mais antigas das proximidades dos rios comentarem, é que o comércio nas proximidades dos rios era bem fervoroso nessa época. O comércio, tanto o pequeno como o outro que já fosse um pouco maior era bem aquecido nas proximidades do rio porque existia à questão das embarcações.

		Eram balsas transportando os veículos. Tinha embarcações só para transportar pessoas, essa situação toda. Então, era uma aglomeração de pessoas e produtos nas margens dos rios, muito elevada, né. E com o advento da construção das pontes favoreceu a questão rodoviária, né. Porque permitiu um acesso a bairros de uma forma mais rápida, essa coisa toda. Mas pra questão ribeirinha, pras pessoas que desenvolviam alguma atividade comercial no rio ou mesmo nas proximidades do rio, diminuiu bastante, algumas até sumiram, né. Acabou com as atividades comerciais de algumas pessoas. Existe a questão da melhoria pra algum lado, mas a questão ribeirinha, assim, de imediato, o comércio extinguiu praticamente, né. Principalmente quem vivia do transporte de passageiros em embarcações, essa coisa toda, né. (Representante do poder público 05, 35 anos, Secretaria de Meio Ambiente de Marabá, 08 de maio de 2012).

Fonte: entrevistas realizadas em trabalho de campo, em abril de 2010 e abril/maio de 2012.

Ao analisarmos o quadro 03, é importante ressaltar que trataremos e apontaremos, de forma geral, alguns dos elementos de mudança recente na forma e no conteúdo de Marabá, focando, no entanto, nos processos e nas transformações que tiveram como resultado modificações na relação cidade-rio.

É nesse sentido que destacamos o fato da ligação, existente entre alguns dos mais importantes núcleos da cidade de Marabá — Nova Marabá, São Félix, Marabá Pioneira e Cidade Nova —, ser feita mais por via fluvial, pelo menos até a década de 1980. Por conta disso, a inserção das estradas como os principais meios de circulação regional e das pontes sobre o rio Tocantins e sobre o rio Itacaiúnas alterou significativamente a relação dessa urbe com as águas, como destacam os informantes 01, 02 e 03. Para eles, houve o redirecionamento dos fluxos de mercadorias e de pessoas que antes se dava via rio, pois, no período recente, este movimento ocorre mais através das pontes e das estradas; formas que possibilitam deslocamentos mais rápidos e com menos custos de transporte, principalmente, para os agentes/grupos de comerciantes, como os informantes 02 e 04.

Assim, o processo de chegada ou de passagem pela cidade, que só era possível através de balsas, de barcos e das rabetas que singravam os rios, era muito cansativo, demorado e custoso, como relata o informante 03. Nesse contexto, nos principais pontos de travessia dos rios em Marabá, que estavam localizados no "porto" do São Félix e no Lote da Rampa (núcleo Nova Marabá), acumulavam-se e enfileiravam-se carros e aglomeravam-se pessoas que se utilizavam de todos os meios possíveis para chegar ao seu destino, sendo necessário, por vezes, até mesmo fazer a popular "coleta" para fretar alguma embarcação que possibilitasse singrar os rios.

Dessa forma, o processo de construção das pontes e de estradas, como a Transamazônica, pela facilidade e rapidez de deslocamento, é entendido como algo muito positivo para a maioria dos informantes e, por conta disso, o transporte fluvial perdeu cada vez mais importância em Marabá.

Por outro lado, embora a intensificação da circulação rodoviária na cidade em comento tenha possibilitado a chegada de um maior fluxo de pessoas (informante 05) e mercadorias, e tenha ajudado a impulsionar a economia local e regional (informante 04) através da vinda de grandes empresas, de insumos e de diversos tipos de serviços na cidade, esse processo parece não privilegiar totalmente os moradores menos favorecidos economicamente como o informante 06, um oleiro que se desloca pela cidade de

bicicleta, e que aponta como um problema das estradas de Marabá a falta de sinalização, de calçadas para pedestres e de ciclovias.

Além disso, a intensificação da circulação rodoviária e da migração, o desenvolvimento dos grandes projetos no sudeste paraense e o processo de modernização da cidade teve como consequências o crescimento urbano, o aumento do preço dos imóveis, a intensificação da especulação imobiliária e dos índices de violência nos espaços de orla de Marabá, como destaca os informantes 07 e 08.

Ponto de concentração de pessoas, a orla também era espaço de desenvolvimento de toda uma sociabilidade ligada às águas, principalmente, por conta da constante interação destas com os pescadores, os barqueiros, os canoeiros e os comerciantes locais (informante 01 e 09). Nesse sentido, nos pontos de travessia dos rios, muitas vezes os comerciantes, que eram em sua maioria moradores, vendiam os mais variados quitutes e bebidas aos visitantes. Ademais, todo o saber ligado às águas do canoeiro, do pescador, com suas histórias e estórias que eram contadas aos "de passagem pela cidade", os comércios e as mercearias localizadas na orla e que estavam mais ligados à venda de tecidos, de produtos de limpeza, de frutas, de verduras, de legumes de demais artigos; tudo isso que tornava a faixa de contato entre a terra e a água o espaço mais vibrante e mais importante de Marabá (informante 09 e 12) perdeu força com a inserção das estradas, das pontes e com o processo de modernização da cidade.

Assim, a renda obtida pelos canoeiros (que possibilitava o sustento de sua família e o estudo dos seus filhos), a sociabilidade construída nos rios e dentro dos barcos, o uso das beiras-rio para descansar a canoa ou mesmo para acampar, como destaca o informante 10, foi deixado para trás em nome do "desenvolvimento", da exploração de minério, das fazendas. Isto é, em nome da territorialidade modernizante e da exploração econômica em maior escala que beneficiou, principalmente, "os que tinham mais condições", em detrimento dos que já "estavam aqui" (informante 11).

Com efeito, a inserção de formas como as estradas e as pontes alterou tanto a morfologia material da cidade, quanto a importância do conteúdo ribeirinho existente no espaço de ribeira de Marabá. Isso porque a circulação de pessoas, de mercadorias, de ideias, de saberes e de notícias, que em grande parte se dava e se disseminava através do transporte fluvial (barcos de maior porte, canoas, rabetas etc.), perdeu muito da sua importância em face do dinamismo do transporte rodoviário.

Quadro 04 – Principais transformações ocorridas na orla de Marabá após a construção da usina Hidrelétrica de Tucuruí

Tipo de mudança	Agente/local	Entrevista
Poluição, diminuição da quantidade e qualidade do pescado	Informante 01	Olha, tu falou numa aí, que essa, pra mim, no nosso ponto de vista, nós pescadores, foi o maior problema que nós já tivemos no nosso rio. Foi a construção da barragem de Tucuruí. Porque ela não levou em consideração a fauna aquática, que é o peixe, e cortou o fluxo migratório. Diminuiu a quantidade de reprodução tendo em vista que alagou uma grande parte das matas ribeirinhas, ciliar. Não tiraram a madeira toda e isso tem provocado, ao longo dos anos, muita morte de peixe. E como não houve mais aquele fluxo migratório de peixe e tá havendo a diminuição da reprodução, o peixe tá diminuindo a sua piscosidade. (Morador 17, 64 anos, representante da Colônia de Pescadores, 16 de abril de 2010).
Diminuição da quantidade e qualidade do pescado	Informante 02	Mudou! Porque até formar... Cinco anos depois dela pronta, não tinha peixe de jeito nenhum! Porque o peixe segurou lá embaixo, a água. Então, hoje, como já criou bastante peixe, mas é proibido a gente pescar lá perto da barragem e aqui em cima o peixe não tá mais subindo. Tem lagos grandes demais e ele fica lá mesmo. Aí fica difícil pra nós aqui em cima. Que se fizer essa outra, pronto, acabou a pesca! Não tem pra onde a gente ir pescar! (Morador 05, 55 anos, pescador 06 de maio de 2012).
Diminuição da quantidade e qualidade do pescado	Informante 03	Olha, pra lá pode não ter mudado, mas pra cá. Eu não tenho, não posso te dizer, assim, afirmar que foi a barragem, mas eu acho, que foi depois disso. Você pegava peixe aqui, era facinho. Você enrolava um pedaço de pão desse aqui, jogava na linhazinha, enrolava os peixes. Agora os peixes? Quando se consegue algum os meninos falam "borá pescar, vamos pegar a isca, pegar peixe grande". Rapidinho tu pegava isca, peixinho pequeno pra tu fazer isca. Hoje tu não pega com facilidade. Hoje tu faz isca de pão, de farinha, de minhoca e nada disso. O peixe vai lá e belisca ali, mas nem não. Ficou mais difícil o peixe! (Comerciante 07, 44 anos, dona de restaurante/bar, 06 de maio de 2012).
Aumento de frequência das enchentes	Informante 04	Rapaz, pra mim só é a mesma coisa todo o tempo, mas é ruim. Assim, quando a água vem, às vezes aqueles plantiozinho que a gente não colheu a água mata. De qualquer maneira, a gente já é acostumado com aquilo, torna a vir. A água vem e mata e a gente torna a plantar. Agora o que não é mais importante é porque, antigamente, as enchentes eram de dez em dez anos, e agora é todo ano por causa do lago. Eles tampam lá e a água sobe. Eu não planto mais nada de futuro, é só abobora, a melancia, o feijão. Só coisa que a gente pode colher em cinco, seis meses [...]. (Morador 21, 73 anos, lavrador, 13 de abril de 2010).
Controle das enchentes	Informante 05	Mudou só através da enchente. Em termos de enchente, que antigamente a gente tinha umas enchentes muito grandes. Grandes mesmo que todo ano a gente corria daqui. É, antes da barragem a gente corria daqui, subia nesses altos. Depois da barragem, a importância que a gente tem é que eles controlam a água lá. Quando a água tá transbordando aqui, eles soltam a água lá e controlam ela. É nesse ponto aí foi que... Melhoras aqui foi essa. Que dificilmente que já tem o que (...), uns oito anos que nós não foge daqui. Antigamente era todo ano. Todo ano a gente saía. E agora não, tá com uns oito, dez anos sem a gente sair, mas aqui e acolá ainda vem uma enchente que bota a gente pra correr. Eles não dão conta. (Morador 01, 49 anos, pedreiro, 02 de maio de 2012).
Controle das	Informante 06	Teve! É porque, assim, na época de inverno enche, aí vaza se abrirem alguma comporta em Tucuruí. O peixe também

enchentes e dificuldades na pesca		pra nós ficou mais difícil um pouco. Hoje em dia o peixe vem mais da barragem de Tucuruí. Aqui mesmo diminuiu um pouco depois da barragem de Tucuruí, mas dá pra ir também. (Morador 07, 53 anos, pescadora e vendedora ambulante, 09 de maio de 2012).
Circulação fluvial	Informante 07	Porque antes da hidroelétrica, que era no tempo da castanha, quando eu morava lá na Bagagem, nesse lugar que eu já citei, tinha mais... Aqui em Marabá tinha mais de sessenta barcos só pra transportar castanha. De Marabá à Tucuruí de inverno. Isso pra transporte era demais mesmo. Então, hoje mudou porque com a hidroelétrica já não... Acabou o transporte, né, não pode passar pra lá. Querem fazer agora, né. Disque vai ter um trabalho aí que eles vão fazer pra ser navegável de inverno e verão, né, mas por enquanto acabou! Tá acabado o transporte fluvial. (Morador 15, 81 anos, pedreiro, 02 de maio de 2012).
Economia e circulação fluvial	Informante 08	Olha o... Primeiro você diminuiu... Com a barragem de Tucuruí o principal impacto foi, na realidade, como você acabou com esse comércio, esse fluxo. Esses barcos que faziam esse comércio, os portos que existiam acabaram desaparecendo. Então, os portos se tornaram sem sentido. Eu tenho um porto pra barco e o barco não vai pra lugar nenhum? Então, esses barcos começaram a... Eu, como eu te falei, sou relativamente novo. Uma década e meia praticamente em Marabá, mas conversando com outros moradores mais antigos, outras pessoas mais antigas, dizem que Marabá, na realidade, o rio era a ligação principal [...]. (Representante do poder público 06, 49 anos, Secretaria de Planejamento e Controle de Marabá, 10 de maio de 2012).
Circulação fluvial	Informante 09	É a mudança foi praticamente o esquecimento do ir e vir no rio. Porque querendo ou não, navegável agora só até a hidrelétrica, né. Então, tem que ser feito a parte da hidrovia. Ela tem de ser concluída, que aí a gente vai voltar a chegar à Belém de barco. Que antigamente era normal. Pessoal ia e vinha de Marabá pra Belém, e vice-versa, de barco. (Representante do poder público 02, 42 anos, Secretaria de Viação e Obras Públicas, 03 de maio de 2012).
Desapropriação e crescimento desordenado da cidade	Informante 10	Mudou muito! Muito! Muito! Inclusive os ribeirinhos que tinham as suas propriedades de trinta anos, quarenta anos, que veio de avô passando pra filho, e esses filhos já tiveram filhos e já tiveram netos. Hoje, com a barragem mudou-se aquelas propriedades. As pessoas, umas foram remanejadas pra alguns locais e outras foram injustiçadas, como até hoje nunca acharam um local mais pra morar. Então, com a barragem, que houve a inundação, desapropriou esse pessoal e hoje trás uma grande consequência. Como é que eu posso dizer? O habitar dele natural era lá no mato, no ribeirinho, sobrevivendo da pesca, né. Então, com essa situação de inundar, eles o que? Vieram pra cidade onde tá causando caos. Porque não é a praia deles, eles se sentem um peixe fora d'água na cidade. Então, mudou nesse aspecto. Muito! Muito! E hoje isso tá trazendo uma grande repercussão negativa pra esses ribeirinhos, porque até hoje a Eletronorte nunca indenizou esse povo. (Morador 13, 59 anos, ex-barqueiro e vigilante, 02 de maio de 2012).
Especulação e imaginário	Informante 11	Ah, sim! Com certeza! Eu acho que isso tem grande reflexo, mesmo que seja só a idéia de uma hidrelétrica. Por exemplo, como essa agora de Marabá, que embora seja pra cima aqui, mas isso já causa, assim, uma especulação. Todo mundo fica apreensivo com o que vai acontecer, onde é que vai inundar e tudo mais. Agente viu muito, eu acompanhei a implantação de Tucuruí, ninguém sabia ao certo qual seria a influência dessa água. Não sabíamos! Até o dia em que encheu ninguém sabia. Então, era assim "vai ter praia? Não vai ter praia? A praia do Tucunaré vai acabar?". Ninguém sabia! Eu acho que até a Eletronorte não sabia, na época, que tivesse uns estudos que soubessem exatamente o que ia acontecer aí. Eu acho que essa especulação é ruim porque cria todo o tipo de coisa. Tanto de

		oportunismo, de gente que quer se dar bem em cima de outros: “vai inundar a tua área então vou comprar barato pra pedir indenização”. E a própria questão psicológica mesmo: “eu vou perder o meu lugar”, “vou ter que sair daqui”, “pra onde é que eu vou?”. Então, eu acho que como a cidade ainda é muito ligada ao rio, qualquer coisa, seja o transporte pelo rio com deslocamento das rochas do rio, seja a construção de uma hidrelétrica, essas coisas afetam diretamente o imaginário, o pensamento das pessoas. E por isso que cada ação desse tipo, ela tem que ser muito bem pensada [...] (Representante do poder público 04, 61 anos, Casa da Cultura de Marabá, 03 de maio de 2012).

Fonte: entrevistas realizadas em trabalho de campo, em abril de 2010 e abril/maio de 2012.

Para entender a complexidade das principais transformações de forma e de conteúdo pelas quais passou a relação cidade-rio em Marabá, além da análise das mudanças provocadas pela inserção das estradas e pontes na morfologia material da cidade, também é necessário atentar para as alterações, em âmbito regional, ocorridas após a construção da usina Hidrelétrica de Tucuruí. Isso porque, como destaca Marin e Trindade (2010), pescadores, marisqueiros e barqueiros sofrem até hoje as consequências da diminuição dos recursos da ictiofauna, ocasionadas pelas alterações do regime hidrológico do rio Tocantins em virtude da construção dessa barragem.

Dessa forma, no trecho entre Marabá e São João do Araguaia, as condições de trabalho daqueles que faziam e fazem uso do rio Tocantins (pesca, transporte fluvial e comércio de produtos nos "portos") foram profundamente afetados pela construção desse grande projeto. Principalmente porque após a sua implantação não foi mantido o nível das águas adequado à reprodução dos peixes (MARIN; TRINDADE, 2010), além disso, esse empreendimento colocou uma barreira artificial que dificultou muito o desenvolvimento de atividades ligadas à circulação fluvial.

Nesse contexto, o quadro 04 apresenta as principais mudanças, segundo os informantes, ocorridas na orla de Marabá após a construção da Hidrelétrica de Tucuruí. Destas alterações destaca-se, por exemplo, a perda ou diminuição da quantidade e da qualidade do pescado, que está relacionada tanto ao barramento do rio Tocantins como à poluição gerada pela matéria orgânica que ficou submersa (informantes 01, 02 e 03).

A alteração de intensidade e de frequência das enchentes, um processo natural que faz parte da vida dos marabaenses que moram nas proximidades dos rios, também são apontadas como elementos que têm relação com o empreendimento hidrelétrico em Tucuruí. O informante 04, que é lavrador, ressalta que no passado as enchentes de maiores proporções ocorriam num intervalo de dez em dez anos, mas, atualmente, dão-se praticamente todo o ano, o que prejudica muito o desenvolvimento de suas atividades, já que ele só pode fazer o cultivo de frutas, verduras e legumes que podem ser colhidos em intervalos de seis em seis meses. Isso quando não é necessário abandonar a sua casa ou terreno por conta da possibilidade deste ser tomado pelas águas.

Por outro lado, a maioria dos entrevistados entende que a hidrelétrica foi e é importante para conter e para controlar as águas do rio Tocantins no período das grandes chuvas na Amazônia. Por conta disso, os informantes 05 e 06 ressaltam que nos

momentos de subida das águas dos rios em Marabá, há o controle de sua intensidade através da abertura e do fechamento das comportas da Usina Hidrelétrica de Tucuruí.

O barramento do rio Tocantins, além de sepultar boa parte de seus trechos encachoeirados, também teve como consequência a perda de toda uma sociabilidade ligada às águas, como apontam os informantes 07, 08 e 09. Nesse sentido, as viagens de barco até Belém (e vice-versa) e todo o comércio e troca de experiências que eram realizados nos pequenos e improvisados "portos" ao longo do rio, praticamente, se extinguiram. Por conta disso, a inauguração das eclusas de Tucuruí, em novembro de 2011, e as transformações associadas ao estabelecimento da Hidrovia Araguaia-Tocantins, são de grande importância para os informantes.

Além da questão do transporte fluvial, do comércio e da interação nos portos e povoados ao longo dos rios, a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí também amedrontou, como destaca o informante 11, e até mesmo desalojou, desapropriou e expulsou muitas pessoas que moravam ou desenvolviam algum tipo de atividade nas ribeiras do rio Tocantins, como relata o informante 10, um experiente barqueiro que muito interagia com esses grupos sociais. Para ele, boa parte dessas pessoas se deslocou para as cidades próximas se tornando verdadeiros "peixes fora d'água"; diversos agentes/grupos (pescadores, oleiros, barqueiros, fazendeiros, agricultores etc.) que sofreram uma drástica mudança no seu modo de vida, que antes estava muito mais ligado ao tempo lento dos rios e da floresta, do que estava assentado nas relações contratuais de trabalho (MARTINS, 2008) e de vida nas cidades.

Nesse contexto, as formas recentes de apropriação do espaço da orla fluvial de Marabá sugerem um movimento em direção ao "moderno", isto é, de intensificação da inserção dos espaços de contato imediato com as águas na lógica capitalista de aproveitamento de recursos e de consumo no/do espaço. Sobre este aspecto e tendência geral, e tendo por base a análise da teoria do espaço socialmente produzido de Lefèbvre, Gottdiener (2010) destaca que:

> [...] além de haver um espaço de consumo ou, quanto a isso, um espaço como área de impacto para o consumo coletivo, há também o consumo de espaço, ou o próprio espaço como objeto de consumo. Isso pode ser ilustrado pelo turismo, em que o próprio meio ambiente é consumido através da recreação, ou pela relocalização de negócios devido a atratividades naturais. Assim, o próprio design espacial pode ser convertido em mercadoria, juntamente com a terra, algo que arquitetos, planejadores da cidade e turistas conheceram por algum

> tempo. Desse modo, as relações sócio-espaciais impregnam o modo de produção ao mesmo tempo como produtor e produto, relação e objeto, numa maneira dialética que se opõe à redução a preocupações de classe ou território (GOTTDIENER, 2010, p. 129).

Dessa forma, o consumo na/da orla de Marabá apresenta estreita ligação com os processos de expansão do capitalismo na Amazônia brasileira, pois, no espaço regional, as relações sociais de produção têm sido produzidas e reproduzidas numa espacialidade criada para possibilitar a expansão do capitalismo que tendencia tanto à fragmentação como à homogeneização, estabelecendo as condições de controle para inserir de diversas formas a Amazônia na escala nacional e global (OLIVEIRA, 1999).

Pode-se dizer, então, que o capital tanto remove/dissolve relações sociais (e relações de produção) que bloqueiam sua reprodução ampliada, quanto incorpora aquelas persistentes relações que, ainda que temporariamente, não podem ser substituídas. Nesse sentido, ele as recria como momento de seu processo de (re)produção. Por conta disso, elas parecem ser as mesmas relações, mas são agora outras; são lembranças do passado que constituem forma social carregada de novas determinações decorrentes da mediação do capital no movimento de sua reprodução ampliada (MARTINS, 1997).

Entretanto, isso é apenas uma parte do processo, pois existem outras "amazônias" ou mesmo frações/fragmentos dos espaços desta que não foram atingidos pela "modernização" e, mesmo quando atingidos, as dimensões do tempo e do espaço são estabelecidas a partir de outras dinâmicas que se contrapõem à lógica dos grandes projetos e da globalização, sendo também lugares de resistência (OLIVEIRA, 1999) e até mesmo de conflitos, como a ribeira da cidade de Marabá.

Assim, as transformações ocorridas confirmam a existência, nos rios e nos espaços de orla, de uma territorialidade capitalista permeada por uma economia mais dinâmica; um tempo "do novo" que exclui ou integra, precariamente, (MARTINS, 2008) as demais formas de organização e de produção social. É nesse momento que podem surgir formas, declaradas ou não, conscientes ou não, de resistência e de conflito social, como mostra o quadro 05.

Quadro 05 – Sobre a existência de conflitos de territorialidade na orla de Marabá

Tipo de conflito	Informante	Entrevista
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 01	Eu já ouvi falar sobre pessoas de uma certa idade que tinha, vamos dizer, uma vida muito tranquila antes de ser a "orla", mas era a beira. No tempo da beira, que tinha uma vida tranquila no tempo da beira do rio e que essa tranquilidade acabou. Então, com a construção da "orla", muito barulho de carro, de carro de som, de música alta, de bares até altas horas, né. Então, pra essas pessoas, eu tenho certeza que não foi nada bom! Eu acho que pra quem, pessoas de mais idade que gosta de tranquilidade... Eu já vi várias pessoas reclamando disso. (Representante do poder público 04, 61 anos, Casa da Cultura de Marabá, 03 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 02	Tem muita coisa que incomoda, mas às vezes a gente, que vive assim, a gente não ta fazendo muito. Porque mesmo no verão, o primeiro que incomoda é a zuada. Porque isso aí são um, dois, três, quatro, são cinco bar. Então, esses cinco bar, quando eles estouram, o som tudo é de uma pancada só. Cada qual quer colocar mais alto. Tem vezes que aqui eu não fico conversando. Do jeito que nós estamos conversando aqui, nós não conversa porque não escuta. Precisa às vezes, pra poder conversar, tem que ir lá pra de trás pra poder escutar alguma coisa. Porque aqui não escuta quando eles tão tudo. Agora tá bom, porque não tá funcionando quase nada, só aquele ali. Mas quando tá tudo funcionando, Deus-o-livre! Se tu chegar aqui, tu fica até doido da cabeça. Então. isso aí é a primeira provocação. Essa daí é uma, porque é certo que tem. Tem que ter! Pode ter, mas tudo com limite. E aí é sem limite! Isso aí é a primeira coisa. (Morador 03, 69 anos, barqueiro, 02 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 03	Rola! Por causa da música, por causa da multidão que dá no final de semana. Vem dá praia, já vem tudo bêbado. Nem todo mundo é comerciante, tem muitos moradores que não aceitam aquela zuada. Então, haja conflito! Já vi muita morte na beira durante os tempos que eu trabalho aí, de gente brigando. Às vezes tu tá com o carro de som bem aqui e o dono daquela casa bem ali vai, fala pra abaixar o som. Aquilo ali dá um conflito entre os dois. Eu já presenciei muito isso aí. (Morador 07, 53 anos, vendedora ambulante, 09 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 04	Não! Por exemplo, a orla do rio Tocantins.... É um local aonde aos domingos à tarde as famílias saem pra veranear, apreciar a natureza dos rios. E hoje, com esse calçamento, o que trouxe foi uma grande exploração de venda de bebida alcoólica que atraí as pessoas para beber e daí sai muita criminalidade. Então, isso ficou bonito, um cartão postal aquilo lá, mas, por outro lado, essa situação é tenebrosa. Eu mesmo nunca mais andei lá por ter contemplado várias mortes, coisas horríveis. Então, hoje já não é um lugar seguro. Ao invés daquilo ser um cartão postal se tornou uma maneira de sobrevivência de vendedores de bebida. E aonde, através da bebida, outros tipos de comércio se infiltram e isso trás problema. Então, é um grande perigo aquilo. Pra mim foi bom! É bom! Mas se tu tiver uma nova administração, correta, aí fica bom! Mas enquanto tiver com essas vendas de bebidas é muito perigoso. (Morador 13, 59 anos, ex-barqueiro e vigilante, 02 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade	Informante 05	Não... Mas já vi sim conflitos em baladas! Quando estamos na rua, uma certa noite, já vi sim brigas! Na verdade, eu vou recordar o que aconteceu comigo uma vez há muito tempo atrás. Eu estava ali em frente ao farol, aí aconteceu uma briga, de quebra pau, de joga isso e joga aquilo. Eu comecei a correr desesperadamente, eles correram atrás de

modernizante e empreendedora		mim. E eu fique desesperada correndo. Só que assim, depois eu vim entender que se eles quisessem me tacar alguma coisa. Quisessem não, por acaso, que eu acho que foi Deus mesmo que não deixou tacar. Na minha opinião, eu tinha que me recuar para o outro lado e não ficar correndo com eles. Briga por causa de bebida. Bebida, mulher, é o que causa isso, ciúmes. É isso que causa... É isso. Acontece algum constrangimento e hoje em dia ninguém quer levar desaforo pra casa. E acontecem mortes, brigas e certas atitudes. (Agentes que realizam atividades físicas e de lazer 06, 27 anos, autônoma, 05 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 06	Não! Alias, pra mim mesmo é tudo tranquilo, normal. Às vezes aparece algum turista que vem e às vezes vai lá na praia, toma uma bebida a mais, aí chega e não quer pagar. Inventa uma confusãozinha. Aquilo ali eu pego e dispenso. Eu deixo ele ir embora e eu vou levando, assim. Eu não vou brigar! Às vezes ele quer discutir, por ali, e eu digo "não, vai embora, não é por isso que você não vai sair não". Eu vou levando assim, às vezes aparece algum, né, mas a maioria tudo são gente boa, chegam aí, pagam direitinho e vão embora. (Morador 01, 49 anos, pedreiro, 02 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 07	Temos boas expectativas sim. Mas Marabá precisa melhorar muito. Nós temos um problema seriíssimo com mão-de-obra daqui. Precisamos de mais profissionais. Não temos, nós estamos lutando aqui no restaurante. Nós estamos trazendo jovens que nunca trabalharam pra gente trabalhar com eles, o primeiro emprego. A quase maioria dos meninos é o primeiro emprego. É que a gente não consegue encontrar profissionais na área de serviços, né, de hotelaria. É muito deficiente a mão-de-obra de Marabá [...]. É diferente, então a gente tem lutado muito. Tem garçom que vem dois dias, aí ele diz que a gente fala assim "cheio de frescura", mas eu digo pra ele que não é. A questão é que você não tem hábito pra muitas coisas. Você vai ter que mudar o seu hábito. Você vai ter que aprender as palavras mágicas. A gente tá ensinando também: "bom dia, boa tarde, boa noite, oi tudo bem como é que vai, licença". Então, tem coisas que eles não têm hábitos. Então, a gente ensina esses hábitos pra eles também. Tem uns que não tem jeito, não querem mesmo. "Eu preferem ir me embora do que aprender". Aí fica difícil pra gente tá trabalhando. (Comerciante 02, 52 anos, gerente de restaurante, 09 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 08	Tem! Tem! Tem e muito! Porque aqui é uma aldeia. Deixa eu explicar, aqui todo mundo é parente. Só quem não é parente é o último de lá e eu. Só nós dois que não somos parentes. A gente é de outra família. Eles lá é amigo do seu Manelão lá, que não é parente, mas o resto aqui ó, esse aqui... Esse ali é parente desse aqui, esse aqui é irmão daquela ali e assim sucessivamente. São parentes, aí então eles não gostam que tenha gente diferente aqui. Eu vivo há dez anos aqui na maior marra do mundo. Eles não gostam muito porque o comércio, aonde tem movimento, o foco do movimento é aqui [...]. (Comerciante 07, 44 anos, dona de restaurante/bar, 06 de maio de 2012).
Não existe conflito	Informante 09	Não! Não! Não! Não tem nada! Aqui não tem negócio de conflito nenhum. Porque aí os caras vende clandestinamente pro meio, digamos... Com o peixe pelas mãos, com vasilha vendendo. Com caixa de isopor, com coisa vendendo dentro. Ovo de codorna, pastel, avoluntáriamente. Porque é como eu falei, se um lugar desse fosse como muitos lugares que eu andei, às vezes com pouca gente, mas, com menos uma minoria de gente e cheio de problema. Pro tanto de gente aqui sem problema? Que é gente demais. O pessoal vende, o barraqueiro vende. As pessoas que vem lá de fora com os carros deles que trazem cerveja. Um lugar assim, que a pessoa quase, digamos assim, às pessoas que vem de fora, eles não têm inveja. Ele trás o carro dele aí com uma caixa de cerveja, cheia de

		isopor aí, passa o dia bebendo, assando a carne dele aí e ninguém não vai dizer "rapaz tu trouxe tua cerveja aqui, então vai embora daqui porque eu tô aqui pra vender isso. Se trás e não quer comprar nada meu". Não! O cara fica a vontade! Isso eu admiro demais [...]. (Comerciante 04, 52 anos, dono de uma taberna, 02 de maio de 2012).
Não existe conflito	Informante 10	Não!Não! Tudo tem união! Tudo tem união! Graças a Deus! Que aqui o conflito que tem é só ali a bandidagem (...), mas é esses mulequinhos de ponta de rua, né, mas vem aí a polícia, logo agarra e leva e pronto. Ê nego brinca tranquilo, trás sua família de fora, não tem esse negócio de fica saliência com (...) os pais de família de fora que vem. Todo mundo que vem a primeira vez, sempre vem toda vida. E quer vir toda a vida. Negócio de confronto, conflito, isso daí não existe! (Morador 09, 56 anos, pescador, 02 de maio de 2012).
Não existe conflito	Informante 11	Não! Não! Porque isso aí, se tiver alguns atritos, se tiver algum dono de bar que ter algum atrito com algumas pessoas estranhas, que às vezes aparecem e tal, tudo. Coisas aí fora de hora que acontecem também em todas as cidades, mas aqui no comércio, com nós aqui nunca ouve nada. Os turistas, as pessoas que vem pra cá nunca nos causaram problema. Nunca nos causaram qualquer tipo de preocupação. Com relação a eles não. É claro que a cidade, com o tempo da evolução das coisas, você tem que se precaver muito porque vai aparecendo pessoas às vezes indesejáveis e tal, não-sei-o-que, mas problema, problema, eu nunca tive não. Até, inclusive, graças a Deus, eu nunca não fui nem assaltado aqui. Eu nunca fui. (Comerciante 06, 67 anos, 15 de abril de 2010).
Não existe conflito	Informante 12	Não! Até hoje nós não batemos nenhum problema. Obviamente, que como todo grande empreendimento, todo grande projeto, na fase de audiência pública deram uma série de questionamentos, né. Existiam dúvidas, existiam receios em relação ao projeto. E a questão do rio também foi abordada, sem dúvida nenhuma. Todas essas questões foram colocadas em audiência pública, e algumas situações posteriores a audiência pública. E todas elas foram respondidas tecnicamente e a gente entende que foram bem sanadas, uma vez que não houveram mais manifestações. Não houveram nenhuma contra-posição às respostas. Ou seja, ou surgiram dúvidas, nós respondemos e aí o assunto realmente foi sanado. Hoje eu não enxergo, assim, nenhum problema de convivência ou de interferência, né. Até mesmo porque assim, como projeto, ainda tá conceitual, nós não iniciamos a instalação, mas a gente acredita também que todas as informações foram prestadas durante a fase de instalação também. Realmente não vai surgir nenhum outro conflito, vamos dizer assim. Na verdade, nenhum conflito. Agora, caso surja, a empresa tá aberta, tem todos os projetos, todas as informações. O objetivo nosso é realmente implantar esse projeto de uma forma harmônica, e muito aberta e transparente pra sociedade. (Empresa 01, 32 anos, relações institucionais do projeto, 08 de maio de 2012).
Não existe conflito	Informante 13	Não! A população geralmente aceita, mas infelizmente hoje Marabá tá com um índice muito elevado de vandalismo. O vandalismo aqui tá... Tanto é que, como tu podes ver aqui ó, pra cá, só pra ti ter uma noção. A gente tá fazendo a primeira medição lá da orla, mas isso aqui já foi refeito umas três, quatro vezes. A empresa que ganhou esse processo licitatório, ela tá num prejuízo imenso que infelizmente a gente só vai poder receber a obra acabada. Nós colocamos guardas municipais, nós colocamos fiscais noturnos e mesmo assim o pessoal ainda conseguiu fazer algum ato de vandalismo lá [...]. É só com o vandalismo. A população em si, tudo que é passado pelo poder público, principalmente beneficiando, eles acatam (...) e dão apoio. (Representante do poder público 02, 42 anos, Secretaria de Viação e Obras Públicas, 03 de maio de 2012).
Não existe	Informante 14	Olha, na realidade elas não são umas ações unilaterais. A gente propõe, elas são discutidas em audiências públicas.

conflito		Geralmente elas são apresentadas ao legislativo pra pegar um parecer também. A sociedade, ela é convidada pra participar do debate. E da feita que é aprovado, são implementadas. Geralmente é nesse contexto. [...] olha, problema sempre existe, conflito não! Até porque a questão já foi dirimida, né. Por exemplo, nós tivemos, eu vou dar um exemplo. A questão da Vila Socó, que ela... Existia ali um grupo de moradores, de oleiros, que ficava no pé ali da ponte do Itacaiúnas. Tá certo? Então tá! O que que aconteceu? Foram chamados, foi discutido, foi debatido, foi conversado muito. Chegou-se a um valor de indenização pra cada um deles. Isto no primeiro momento. Não só a indenização como o aluguel social. Depois foi a construção das casas deles, né. Então, mas tudo isso com a participação deles. Principalmente deles e de outros atores da sociedade. Legislativo, judiciário, entendeu? Pra que fosse uma coisa bem transparente e legal, né. Com amparo jurídico e tudo. (Representante do poder público 03, 46 anos, Secretaria de Planejamento, 02 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 15	Olha a minha vida antes era de trabalhar, por exemplo, na olaria. Trabalhar fazendo tijolos, tudo. E aí teve a mudança, que foi uma grande revolução na nossa vida, né. De oleiro e da gente sair de Marabá, das olarias, da beira do rio. Teve muitos que choraram na época da retirada das casas, tudo. Teve muitos que se beneficiou pela desapropriação e teve outros que não, né. E lutamos pelos direitos, isso e aquilo. Tivemos que entrar na justiça. Tivemos que brigar com a prefeitura, com o secretário de obras, que pelo prefeito, ele queria nos desapropriar, né, mas o secretário de obras não! Queria que nós saísse de lá sem direito a nada alegando que nós invadimos a área e tal, isso e aquilo, na beira das estradas. Que era na beira que hoje tem a duplicação da Transamazônica e a ponte [...]. (Morador 04, 44 anos, presidente da Comissão de Moradores da Vila Socó, 24 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 16	Olha, a minha vida mudou há quatro anos atrás depois que eu mudei da minha casa. Depois que veio esse projeto do PAC e me tirou de dentro da minha casa. Pra mim, a minha vida mudou. Eu não posso comprar nada ainda porque eu não tenho uma casa pra colocar. Tô nessa espera deles fazerem essa casa pra mim poder mudar pra dentro. A minha vida mudou, não foi pra tão bom. Só vai ser bom depois que mudar pra dentro da minha casa. [...] que eles façam essas casas o mais breve possível pra entregar pra nós. Que nós já não aguenta mais tanto sofrimento de viver nas casas alheias. De não poder comprar nada, porque nós não temos como comprar nada se nós estamos nas casas alheias. Isso é a única coisa que eu fico indignada, deles ter prometido que com dois anos nós estava de volta nas nossas casas, e nós estamos completando quatro anos. Passando por atraso de aluguel, que eles atrasam e nós vamos ter que tirar. Ganha seiscentos reais e tem que tirar quatrocentos e cinquenta para pagar aluguel de casas. E esse pra nós é o pior, pra mim, e eu falo no meu nome e no nome das quarenta e oito famílias que eles tiraram daí de dentro. (Morador 07, 53 anos, pescadora e vendedora ambulante, 09 de maio de 2012).
Territorialidade ribeirinha x territorialidade modernizante e empreendedora	Informante 17	Desapropriaram nós lá, pra fazer o PAC. Ali naquela beira do rio mesmo. A gente mora lá, aí eles desalojaram nós pra trazer pra cá. Pra fazer o PAC lá, a obra. E a gente tá aqui de aluguel, mas lá onde eu morava mesmo, tenho mais de trinta anos lá. Nasci e me criei ali naquela redondeza, trabalhando na Quinze de Novembro. [...] só aluguel... Só dão auxílio moradia, só isso mesmo. (Morador 23, 38 anos, pintor, 13 de abril de 2010).
Territorialidade ribeirinha x	Informante 18	Rapaz, pra mim eu acho... Eu tô, sei lá, eu tô num paraíso. Eu tô num paraíso. A gente não tá tão tranquilo hoje porque a gente tá nessa questão aí da barragem, né. Ta aquela preocupação e a gente tá que... A gente pode querer,

territorialidade modernizante e empreendedora		por exemplo, pra investir alguma coisa, a gente fica naquela pressão. Eu não sei se eu vou investir, se eu vou fazer... Ajeitar a minha casa ou não porque a barragem tá vindo aí e você pode sair e perder tudo. Que a gente vê várias questões que tem por aí de outras barragens que já aconteceram e o pessoal sai daí praticamente com uma mão na frente e outra atrás. Então, a gente fica naquela pressão. Então, a gente fica... Às vezes tá quase acabando a nossa tranquilidade, entendeu? Que a gente vivia tão tranquilo aqui e depois começou esse negócio de barragem, a gente já ficou naquela pressão (...). (Morador 11, 30 anos, autônomo, 06 de maio de 2012).

Fonte: entrevistas realizadas em trabalho de campo, em abril de 2010 e abril/maio de 2012.

O quadro 05, que trata de questões referentes à existência de conflitos sociais na orla de Marabá, mostra como o processo modernizante e empreendedor tem levado a mudanças, estranhamentos[57] e tensões nessa ribeira, como relatam os informantes 01, 02 e 03. Para eles, ocorreu a perda da tranquilidade de outrora, pois o alto volume nos sons dos carros, das casas de show, dos bares, dos restaurantes etc., incomodam muito os moradores; estes que estão mais acostumados ao tempo calmo, lento e cadenciado dos rios e da floresta.

Não obstante, o grande consumo de bebidas alcoólicas, como destacam os informantes 04, 05 e 06, e de drogas, convergem para o aumento/intensificação dos casos de desentendimentos, de prostituição, de brigas, de roubos e de assassinatos que ocorrem nas proximidades dos rios. São conflitos pontuais, mas que envolvem de forma mais direta moradores, comerciantes, turistas, vendedores ambulantes etc.

A questão do estranhamento também pode ser constatada a partir do trecho da entrevista do informante 07, que trabalha num dos mais requintados restaurantes existentes na orla. Para o informante, a "mão de obra" local não se adequa ao tipo de tratamento mais refinado e aos serviços que são oferecidos aos clientes do estabelecimento. Por conta disso, embora eles recebam treinamento e tenham a possibilidade de ficarem empregados e ganharem um salário, ainda há muita dificuldade para conseguir "bons trabalhadores".

Isso confirma a tendência do modo de produção dominante de destruir e de incorporar relações e grupos sociais que não estejam plenamente pautados no capitalismo, como aqueles que têm por principal conteúdo social a ligação com os rios e a floresta (territorialidade ribeirinha), sendo esses os seus maiores meios de sobrevivência. Além disso,

> [...] as relações sociais que constroem o mundo concretamente se realizam como modos de apropriação do espaço para a reprodução da vida em todas as suas dimensões, e estas fogem – apesar de englobá-lo – o mundo do trabalho, envolvendo e ultrapassando a produção de objetos, produtos e mercadorias, isto porque a produção da vida não envolve apenas a reprodução de bens para a satisfação das necessidade materiais: é também a produção da humanidade do homem [...] (CARLOS, 2001, p. 13).

[57] Termo que designa a contradição existente entre o tempo da vida — que se expressa na vida cotidiana — e o tempo rápido das transformações que ocorrem nas urbes, que produz, no mundo moderno, formas sempre fluidas e mutantes que levam a sensação de estar frente a frente com o desconhecido, o incerto e o não identificado (CARLOS, 2001).

Dessa forma, a falta de mão de obra local, que está mais acostumada ao contato menos formal, com familiares, amigos e conhecidos, bem como é mais afeita ao desenvolvimento de práticas e interações sociais baseadas na confiança (o popular "fiado"), mostra que essa transformação não se dá de "forma natural" e sem resistências.

Além disso, a chegada de comerciantes e grupos que dispõem de um maior poder aquisitivo para investir em seus empreendimentos, do que, por exemplo, os donos das pequenas tabernas e bares locais (cujos estabelecimentos, na maioria das vezes, são mais simples do ponto de vista infraestrutural e não tem como competir com os modernos bares/restaurantes), também causa situações de conflito, como mostra o trecho da entrevista do informante 08. Um relato que é significativo por confirmar a existência de relações mais orgânicas, fraternais e aproximativas na orla de Marabá.

Por outro lado, há também os que afirmam não existir conflitos na orla, como os informantes 09, 10 e 11. Para eles, o aumento do fluxo de pessoas representa grande vantagem para os que "aqui vivem", pois possibilita aos moradores e comerciantes obter uma renda extra através da venda dos mais variados produtos (informante 09) e por meio da disposição de diversos tipos de serviços. Assim, são servidos aos visitantes os mais variados tipos de bebidas, como refrigerantes, sucos, cervejas ou mesmo a conhecida "mardita", a "branquinha" cachaça, os mais refinados vinhos e espumantes. São também vendidos variados tipos de quitutes, como os pastéis, as empadas e as coxinhas. São oferecidos diversos tipos de pratos, que vão do tradicional tucunaré na manteiga aos mais diferentes tipos de carnes e massas. São proporcionados passeios pelos rios em barcos, canoas e rabetas, e são negociadas/comercializadas casas flutuantes e os modernos *jet skis*.

Com efeito, esse intenso uso ligado ao lazer e ao turismo, para alguns (principalmente os que lucram com isso), não causa conflitos e tensões, pois, como destaca o informante 10, a maioria dos moradores não "mexe" com as famílias que vêm se divertir na orla, assim como os turistas também não causam grandes problemas. Essa situação pode ser confirmada através do trecho da entrevista do informante 11, um dos mais antigos comerciantes existentes na ribeira de Marabá.

Para o representante de uma grande empresa (informante 12), aquela que pretende instalar um porto de maior porte que vai dar suporte às atividades da ALPA em Marabá, também não há e nem haverá grandes problemas associados aos rios e aos espaços de

orla durante o desenvolvimento de suas atividades. Isso porque a instalação do empreendimento ocorrerá em uma área onde não existiam comunidades tradicionais e pesqueiras, pois o local era propriedade de um empresário; e porque todos os esclarecimentos referentes ao projeto já foram realizados em audiências públicas que ocorreram na cidade.

Além disso, como existem grandes expectativas pela implantação do projeto ALPA em Marabá, e como o porto está em fase inicial de instalação, poucos impactos diretos já foram gerados. No entanto, com a sua implantação e com a consolidação da Hidrovia Araguaia-Tocantins, empreendimento que combina transporte e navegabilidade nesta bacia fluvial (MARIN, TRINDADE, 2010), o fluxo de embarcações de maior porte vai aumentar significativamente, o que pode repercutir na vida dos grupos que cotidianamente bebem a água e buscam/obtém no rio o seu alimento.

Os representantes do poder público, os informantes 13 e 14, igualmente, entendem que não existem conflitos, pois, segundo eles, a população geralmente aceita de bom grado todas as obras/intervenções desenvolvidas no espaço de orla, até porque "não são ações unilaterais". Elas são discutidas em audiências públicas onde todos os projetos são apresentados à sociedade marabaense.

No entanto, como destaca Pintaudi (2010), essa participação cidadã, um instrumento de gestão pública que enseja a criação de espaços públicos de debates, tem-se revelado ainda muito restrito do ponto de vista da formação de um poder local que discuta efetivamente a *res* pública, a coisa pública. Por conta disso, dependendo da forma com que são realizadas essas audiências, não há garantias de que esse instrumento possibilite, efetivamente, a participação popular e a elaboração de políticas públicas e intervenções que realmente atendam aos interesses de todos os grupos envolvidos. Apontar essas questões referentes às intervenções do poder público é importante para fazer um contraponto através da análise do relato dos informantes 15, 16, 17 e 18, que foram, diretamente, afetados pelas ações do Estado.

O primeiro, o informante 15, recebeu os impactos justamente da intervenção que, segundo o informante 14, deu-se de forma pacífica e com a participação dos envolvidos, que seria a duplicação da ponte sobre o rio Itacaiúnas. Obra essa que desalojou 97 famílias, a maioria oleiros, da extinta Vila Socó. Assim, o relato que destaca a "forma pacífica" de como se desenvolveu essa intervenção (informante 14) não está de acordo

com o trecho da entrevista do informante 15 (presidente da comissão de moradores da referida vila), afinal, para ele, o processo e as medidas compensatórias só ocorreram através de muita luta e de muita mobilização por parte dos moradores da referida vila.

Os informantes 16 e 17, por seu turno, fazem parte das 48 famílias desalojadas pelas obras de saneamento e construção do calçadão e do cais de arrimo nas margens do rio Itacaiúnas, realizadas pelo governo (federal e municipal) através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Embora esse tipo de intervenção seja bem visto e aceito por grande parte da população que reside na orla, os transtornos causados aos que sofreram a perda de sua casa ou terreno, mesmo que temporariamente, são muito grandes. Eles têm que "se virar" para arrumar uma casa ou morar de aluguel, cujo valor é repassado pela prefeitura. Entretanto, comumente, o dinheiro repassado não é suficiente para cobrir o valor do aluguel da outra casa ou o pagamento é feito com atraso pelos órgãos competentes. Ademais, as obras, que se iniciaram em 2008, estavam paralisadas até o início de 2013 e não havia uma posição ou previsão certa sobre quando elas iriam ser retomadas e finalizadas.

Por fim, o relato do informante 18, um morador da Vila Espírito Santo, também destaca a preocupação com o início das medições e estudos para a construção da hidrelétrica de Marabá. Insegurança, incertezas e o temor de perder o seu espaço de produção e reprodução da vida parecem tomar conta desta comunidade existente na orla do rio Tocantins.

O debate acerca das intervenções nas diferentes esferas do poder público na orla de Marabá será aprofundado na última seção deste trabalho. No entanto, os diversos conflitos existentes nessa ribeira, associados à transformação dos principais espaços de contato imediato entre a terra e a água em locais de lazer, de turismo, de transporte de grandes cargas e de geração de energia hidroelétrica confirmam que

> [...] essa designação ativa de espaço, essa divisão e reivindicação do espaço por uma multidão de atores e instituições produziu uma "explosão de espaços" – a articulação múltipla de relações sociais estratificadas com o espaço. Essa explosão de distinções espaciais muito bem afinadas entre pessoas e grupos da sociedade resulta num caos de espaços contraditórios que proliferam as fronteiras em que aparece o conflito sócio-espacial. Não se pode reduzir tal conflito a meras reflexões de luta de classes ou ao seu deslocamento para domínios fora do local de trabalho, como afirmam muitos marxistas, mas ele representa, em vez disso, diferenças concretas entre pessoas em conseqüência da dominação do espaço abstrato sobre o espaço social em nossa sociedade atual (GOTTDIENER, 2010, p. 130).

Os conflitos no mundo moderno, então, de forma geral, levando em consideração a realidade urbana, esclarecem-se como contradições do movimento do processo de produção do espaço, o que se percebe nas lutas, silenciosas ou barulhentas, de movimentos sociais mais ou menos organizados e que colocam em xeque o planejamento da cidade através do questionamento da orientação das políticas espaciais dirigidas pelo processo de valorização do capital em detrimento da realização da vida (CARLOS, 2009). Trata-se de um contexto em que, por conta da valorização capitalista do produto-mercadoria-cidade, retira-se das urbes muito dos elementos concretos dos processos e dos atores/grupos que participaram de sua gênese e que deram corpo à sua história e formação (SÁNCHEZ, 2001).

Nesse sentido, por conta da complexidade, da diversidade e das desigualdades existentes na Amazônia, os conflitos que se dão em alguns lugares podem ser observados em outros, o que não quer dizer que sejam dotados da mesma dinâmica, embora existam pontos em comum, como, por exemplo, a confrontação estabelecida, de um lado pela determinação do Estado e do capital visando à construção de um espaço homogêneo, hierarquizado e controlado e, de outro, pelas práticas sociais exteriorizadas nas ações concretas dos vários agentes sociais que criam mecanismos, conscientes ou não, de resistência para garantir o direito à diferença (OLIVEIRA, 1999).

A resistência pode ser silenciosa ou de grandes reverberações, pois, como destaca Martins (2011), é produto dos homens sem história, dos que vivem à margem (no caso de Marabá, não seria nas margens?) da história oficial, daquela do poder e dos poderosos, dos que "mandam" e do dinheiro.

Dentre os grupos que estão ligados à territorialidade ribeirinha, destacam-se: oleiros, pescadores, pintores, pedreiros, agricultores, barqueiros, comerciantes de menor porte, trabalhadores assalariados, feirantes, vendedores ambulantes etc. Estes, em face da territorialidade modernizante e empreendedora que se consolida, apropriam-se de forma desigual e diferenciada do espaço de orla de Marabá.

Assim, as transformações na morfologia material e social que se deram sobre os espaços de orla de Marabá confirmam a existência de um modo de vida (WIRTH, 1973; SEABRA, 2003 e 2004) e de uma territorialidade (HAESBAERT, 1995 e 2009) residual ribeirinha nas margens dos rios Tocantins e Itacaiúnas, mesmo em face dos processos modernizantes que se rebateram sobre esse espaço. No entanto, para entender

como se produz e se (re)produz socialmente esta dinâmica ligada às águas no período recente, é necessário também atentar para as principais mudanças e permanências ocorridas no modo de vida ribeirinho desses agentes/grupos.

Quadro 06 – Principais características/elementos do modo de vida ribeirinho existente na orla de Marabá

Características /elementos	Informante	Entrevista
Pesca para subsistência	Informante 01	Eu só ia no rio quando, geralmente quando eu ia pra praia. Às vezes ia passar um final de semana na praia. Agora não! Agora eu vou pescar, entendeu? Eu pego a minha família, eu vou acampar. Passo dois, três dias no rio acampando. Pesco, como peixe de lá, entendeu? Não precisa eu comprar, né? O mais importante hoje em dia, que se você mora na rua, você, pra comprar um peixe, se tem que comprar um peixe congelado. Lá tá sabe quantos dias que ele tá no gelo, e aqui não! Eu vou ali, eu pego o peixe, fresquinho, como ele da hora, entendeu? A melhor coisa que tem! Isso pra mim é muito importante! (Morador 11, 30 anos, autônomo, 06 de maio de 2012).
Pescaria com membros da família	Informante 02	Porque eu gosto de pescar. De vez em quando eu pesco uns Mandi mais os meus meninos aí nessa beira do rio. Durmo, passo de semana pra lá. Aí por isso que eu gosto daqui, da beira do rio. [...] eu vou mais o meu rapaz, que agora ele ta lá pra baixo. Agora, desceu antes de ontem. Ele tá lá numa barraca na beira do rio mais meu irmão, meu irmão mais velho. Aí eu vou pra lá passo três, quatro dias prá lá também, pescando. (Morador 06, 62 anos, do lar, 08 de maio de 2012).
Pesca como atividade complementar	Informante 03	[...] aqui é Francisco Coelho o nome do bairro, mas conhecido por Cabelo Seco aqui, sabe? Então, mais era pescador. Hoje, a maior parte dos pescadores estão se empregando porque a pesca já não compensa mais. Devido à barragem, diminuiu muito a quantidade de peixe. Aumentou a quantidade de pescador e aí ficou difícil. O pescador mesmo, ele não tem mais como sobreviver só da pesca, ele tem que ter uma outra atividade qualquer para poder sobreviver. Só da pesca mesmo não dá mais! (Morador 12, 73 anos, pescador, 08 de maio de 2012).
Transporte fluvial como meio de subsistência	Informante 04	Minha profissão aqui hoje em dia ta sendo, quase só mesmo assim, um problema de um fretezinho, uma besterinha assim. Que eu tenho um motorzinho pequeno. Aí então é só assim, um negócio de um fretezinho, uma coisa. Porque eu não aguento mais trabalhar. Eu não faço mais nada, eu tenho problema de coluna. E aí muitos outros problemas que vem sempre aparecendo, e a idade mesmo que já vem requerendo. Então, quando chega a idade já começa a aparecer essas coisas, né. Então, a gente ainda dá graças a Deus de estar vivo. Então, eu vivo lutando assim, a minha vivência é só essa. De ir ajudando meus filhos, acabando de criar a minha família, com essa lutazinha. Crio um bichinho e vendo, compro uma comida para os filhos. Aí faço um alguelzinho. Alugo uma canoa, a minha convivência é essa aqui, e aí assim eu vou levando a minha vida. (Morador 03, 69 anos, barqueiro, 02 de maio de 2012).
Tranquilidade e transporte fluvial como atividade complementar	Informante 05	[...] Devido eu gostar muito do lugarzinho aqui. O lugarzinho aqui de Marabá, do município de Marabá, mais é bonzinho pra gente morar. É um lugar tranquilo, não tem muito assalto, essas coisas (...). Não tem muito ladrão. Você mora tranquilo aqui, de cabeça fria, dorme tranquilo. Uma dormidinha boa, tranquila. Tem um balneário muito bacana, importante ali, como o menino acabou de dizer. Ali na beira do rio, ali, né. A gente agora vai, tá entrando o verão, vai ser uma coisa muito movimentada o final de semana. Agora, a partir de maio, junho, julho, agosto, é muito movimentado aqui a beira do rio, não é? Tem muito carro e tudo. A gente, através que hoje trabalho ali, comprei um motorzinho. Trabalho ali no verão carregando gente pra praia, né. [...] a gente ganha um dinheirinho extra, mais um

		pouco, trabalhando lá, né. Aí você vai pra lá um final de semana, um sábado e um domingo. Aí você vai carregando o pessoal. Aí você tem um dinheirinho mais extra. Por quê? Tipo, você vai fazer um final de semana, um sábado e um domingo, você vai fazer os seus duzentos e cinquenta, trezentos reais. Aí você faz um dinheirinho extra pra você poder comprar um feijão, o arroz, né. Aí é mais melhor, né. É mais tranquilo, né. (Morador 14, 57 anos, funcionário público, 06 de maio de 2012).
Tranquilidade e atividades ligadas às águas	Informante 06	Ah, é gostoso demais! Amanhecer o dia vendo o sol nascendo aqui, tomando meu café aqui. A beira de rio não é pra todo mundo não! Não é pra qualquer um não, viu? Eu me sinto muito bem! É bom demais! Té doido é! Eu imagino muito se essa barragem vir pra cá, porque pra gente tirar esse sossego. Nossas coisas dorme tudo aqui fora, ninguém não mexe. Eu amarro a minha rede, às vezes eu chego a noite, amarro a rede aqui embaixo, aqui, olha aí o lugar das cordas. E eu durmo esse dia, ninguém mexe. Então, isso é bom demais! O sossego. Eu sento ali, quando eu não to fazendo nada eu fico pescando aqui, pegando um peixinho. Quando eu não como, eu dou pros outros, quando não eu solto. Pronto! (Comerciante 07, 44 anos, dona de restaurante/bar, 06 de maio de 2012).
Uso doméstico da água e importância simbólica do rio	Informante 07	Não, lavar roupa na beira do rio não tem mais condições. Não se faz mais quase isso, né. A gente vê nas periferias. (...) pra cá ainda vê as pessoas lavando roupa ainda no rio, tá. Aqui não é nem que não tenha água na casa dele não, ele tem água lá sim, água potável. É a convivência dele que faz "poxa, eu quero lavar no rio, tomar banho, quero ficar à vontade". Esse rio aí é maravilhoso! É limpo pra danar aí. (Comerciante 05, 50 anos, dono de restaurante/bar 10 de maio de 2012).
Pesca e cultivo de alimentos na várzea	Informante 08	A importância que eu acho é porque a gente.... Pra gente sempre é mais fácil. O peixe, pra plantação. A gente planta o milho, o feijão, e o peixe é facinho. Se vai ali no rio e pega o caldo pra comer. É ligeiro! [...] às vezes a gente planta um milho e um feijão porque é ligeiro. Porque fruta não pode plantar por causa da enchente, todo ano toma. Todo ano ela vem aqui no pé da calçada e volta. Todo ano! Mas o milho a gente planta. (Morador 01, 49 anos, pedreiro, 02 de maio de 2012).
Pesca e maior liberdade nas atividades	Informante 09	Pescando. Sempre gostei mesmo de pescar. Às vezes a mulher briga comigo, mas... Eu não vou dizer que talvez um dia, não por morte não, mas talvez um dia eu tenha de parar mais um pouco, né. [...] eu gosto assim, porque, quando eu me entendi, eu achei que pra mim ia ser tão mais fácil de eu ganhar meu dinheiro, né. E era assim com isso. Nesse tempo eu me empreguei uma vez só, passei seis meses trabalhando, aí saí. Não gostei e saí. Aí sempre vivi a minha vida foi assim mesmo, do que é meu mesmo. Nunca gostei, assim, de ser mandado por ninguém. De viver de coisas dos outros não. Sempre gostei de viver do que é meu mesmo. Aí eu vou o dia que eu quero e venho à hora que eu quero. E assim se torna mais fácil pra mim por causa disso, né? Que não tem hora e nem dia pra mim chegar. (Morador 02, 50 anos, pescador, 02 de maio de 2012).
Pesca e maior liberdade nas atividades	Informante 10	É muito importante pra nós! É porque sempre é mais fácil pra gente, assim, pescar. É um pouco ruim porque o peixe tá ficando pouco, mas é hoje uma das profissões que a gente trabalha mais à vontade. Porque se trabalhar empregado é ruim demais. Serviço é demais e o salário é pequeno. Então, o peixe supera mais de um salário. Você, às vezes, quando dá sorte, não é direto, mas é por isso que a gente acha bom na beira do rio, pescar. Se acabar com esse nosso rio aqui, essa pesca, aí fica difícil. Quem não tem outra opção que nem nós só vive de pescar, aí atrapalha a vida demais. (Morador 05, 55 anos, pescador 06 de maio de 2012).

Transmissão do saber ligado à pesca	Informante 11	[...] Eles aprenderam dos pais, dos antepassados. Eles não querem ficar longe da arte da pescaria, da arte pesqueira. Todo jovem aqui, você pode pegar aqui, pegar ele e chegar lá "aperta aqui essa malha". E eles entregam um para o outro na brincadeira "faz aqui, fecha esse buraco". Então, eles fazem brincando isso aí. É uma coisa que vai de pai para filho. (Morador 19, 57 anos, funcionário público, 14 de abril de 2010).
Referencial simbólico (rio e floresta)	Informante 12	Sempre quando eu posso eu faço uma excursão com os amigos para matar a saudade. A gente pega um barco, sobe nele... Aquelas ilhas que a gente conhece, no final da tarde a gente para pra dormir, pousar ali. Aí pescar à noite e ali bater papo. De manhã tornar a pegar a embarcação e subir. Então, eu ainda faço isso. Pescando e ainda vendo o pouco que resta dele. (Morador 13, 58 anos, ex-barqueiro e vigilante, 02 de maio de 2012).
Enchente	Informante 13	Olha, eu me adaptei aqui. A minha vida sempre foi aqui. Realmente existe o problema de enchente, mas as enchentes de Marabá não são enchentes de você se apavorar com medo dela. Porque é uma enchente muito lenta. Existe um tempo total pra você retirar os artigos sem medo de prejuízo. A não ser que a pessoa seja muito negligente e deixe as coisas dele se acabar dentro das águas. Mas a enchente é muito lenta, não existe perigo de você perder. Você tem que se estruturar pra na hora que as águas tiverem se aproximando você ter algum local próprio pra colocar os teus pertences. Mas não existe perigo de um desastre de enchente grande, porque isso aqui não existe essa possibilidade. Porque o nosso rio é um rio lento. [...] a gente vem convivendo com a coisa. Aí a gente passa, até, vamos dizer um pouco, se acostumar. Que a enchente, muito embora seja uma coisa ruim que trás prejuízo, despesa, desgaste físico e econômico, mas a gente se acostuma com as coisas e não quer sair do local, né. (Comerciante 06, 67 anos, dono de loja de artigo de pesca, 15 de abril de 2010).
Enchente	Informante 14	Era a mesma coisa de agora. A gente podia, quando a enchente vinha vindo, a gente tem condição de tirar tudo de dentro de casa sem a gente tomar prejuízo nenhum. Não acaba nada da gente, assim, dentro d'água. Porque aí pra fora, quando você vê, a água já tomou tudo, acabou tudo! E aqui não! Dá muito tempo de você tirar tudo de dentro de casa. [...] aí na hora que dizia assim "tá seco", a gente corria, vinha e lavava. Aí às vezes a água ainda tava no quintal, a gente deixava afastar mais um pouco por causa da catinga, né. Aí quando a gente via que já tava seco o quintal a gente voltava pra trás. Tinha vez que a água tornava a botar pra correr, mas aí a gente voltava de novo. Eu, já teve tempo que mudei três vezes. Eu vinha pra casa e quando eu pensava que não a água me botava pra correr. Aí depois eu voltava: "ah, secou". Aí eu lavava e depois tornava a voltar e era assim. (Morador 06, 62 anos, do lar, 08 de maio de 2012).
Enchente	Informante 15	Olha eu... Pra falar a verdade, eu não tinha nem noção de nada quando eu vim pra cá. Eu não tinha nem noção que esse rio chegava a encher dessa maneira. E a minha primeira enchente foi em mil novecentos e noventa e sete, em março desse ano. Foi a minha primeira experiência na enchente, mas só que eu já me acostumei. Já virou foi cultura aqui em Marabá. E é difícil, é dificultoso, mas eu não sei se é porque a gente aprende a conviver com as dificuldades, porque tem muitos lugares por ai que não tem oportunidade. As pessoas não têm nem as oportunidades que nós temos, porque nós tiramos nossos objetos. A gente escapa com vida e outros países por ai já estão se acabando com a água, perdem os parentes. E eu já me acostumei. (Morador 18, 41 anos, costureira, 15 de abril de 2010).
Enchente	Informante 16	A importância é assim, porque tem os barcos e nós que trabalhamos na ilha. É importante porque quando a água lava a gente planta as coisas. A enchente sendo maiorzinha acaba aquela praga, aduba mais a terra, mas só que agora não é

		mais como de primeiro. Não tinha esse lago que joga assim, uma lama velha, um cuauí que eles chamam. Mas antigamente, uma enchente grande era boa porque matava todas as pragas. Você plantava e vinha uma lavoura que era uma beleza. A enchente era importante para os ribeirinhos que a gente chama agora. Antigamente chamava o beiradeiro, e agora é o ribeirinho. (Morador 21, 73 anos, lavrador, 13 de abril de 2010).
Enchente	Informante17	Bom, na minha visão, após a construção da "orla", ela deu uma revitalizada muito grande naquela região, né. Por sinal, hoje eu acho que é um dos principais pontos turísticos de Marabá. Então, na minha visão, eu creio que se concretizar essa questão do controle de enchente, lá na barragem de Tucuruí, já embaixo... Porque eu acho que um gargalo pra que aquilo não se desenvolva é a questão das enchentes. Não se desenvolva mais do que se desenvolveu, né, com construções de hotéis ali na frente [...]. (Representante do poder público 03, 46 anos, Secretaria de Planejamento, 02 de maio de 2012).

Fonte: entrevistas realizadas em trabalho de campo, em abril de 2010 e abril/maio de 2012.

Para analisar o modo de vida, que consiste na acentuação cumulativa e complexa de características e de elementos que dão corpo e distinguem os principais/essenciais conteúdos sociais de um grupo (o que tem de comum e que tem de diferente) (WIRTH, 1973), é necessário levar em consideração a morfologia material e social no âmbito da produção do espaço. E esta interpretação desenvolve uma abordagem que trata, necessariamente, do plano da vida imediata, em que se debatem o viver e o vivido, e onde diferentes matrizes socioculturais se defrontam com os imperativos da racionalidade dominante, moderna, capitalista, que coloniza e expropria o tempo social (antes apropriado), sujeitando-o aos impulsos lógicos do mercado (SEABRA, 2003 e 2004).

Dessa forma, na Amazônia, os grupos ligados às águas historicamente construíram um modo de vida integrado pela agricultura e pelo extrativismo vegetal ou animal, vivendo em função dos produtos da floresta, dos rios e das terras das várzeas regionais (FRAXE, 2004). Por outro lado, também se (re)produzem através e (n)as margens de uma racionalidade normativa, que se apropria e domina os espaços ligados às águas, tanto diretamente, com vistas à maximizar o seu potencial econômico, quanto indiretamente, por meio da difusão de uma psicosfera urbana; esta que para Santos (1996) se traduz na difusão de um sistema e valores guiados por uma racionalidade predominantemente urbana.

Identificar esse contexto e esses processos faz-se importante porque a sua análise permite entender os elementos de mudança e permanência no modo de vida ribeirinho existente na orla fluvial de Marabá. Elementos como a pesca, feita nos rios, são voltados para o consumo próprio ou para complementar a renda dos agentes/grupos através da comercialização de todo o pescado ou do excedente da produção (informante 01, 02 e 03). Essa atividade ainda é realizada por grupos de conhecidos, amigos e por membros da família que passam dias pescando e interagindo nas águas e na floresta.

A questão do transporte fluvial como meio de obter renda (total ou complementar), dando, com isso, suporte para a família, aparece como elemento de permanência do modo de vida ribeirinho (informante 04 e 05). Muito embora esse tipo de atividade tenha diminuído em importância, diversos pescadores e barqueiros fazem uso da circulação fluvial em pequena escala, interagindo com turistas e demais visitantes no espaço de orla, o que gera um intenso movimento de inclusão e exclusão de conteúdos sociais entre esses agentes/grupos. Ademais, a tranquilidade e a calmaria

dos rios, que em diversos espaços da ribeira permanece como um importante elemento e como referência de qualidade de vida (informante 05 e 06), parece embalar o ritmo das pequenas embarcações que a todo o momento singram os corpos hídricos.

O uso doméstico (foto 21) da água dos rios também se destaca como um elemento de permanência do modo de vida ribeirinho (LIMA, 2010), pois, mesmo dispondo de água dentro de suas casas, muitos moradores ainda recorrem aos rios para lavar suas roupas, louças, assim como também usam as águas do Tocantins e do Itacaiúnas para o próprio consumo (informante 07). Por conta disso, pode-se inferir que o *ficar de molho no rio*, enquanto atividade corriqueira, resiste aos processos modernizantes, permeando a vida de muitas pessoas (crianças, jovens, adultos e principalmente idosos) na ribeira de Marabá.

Outro aspecto importante, como a liberdade de desenvolvimento de toda sorte de atividades que propiciem a sobrevivência e a reprodução dos agentes/grupos ligados aos espaços de orla também permanece, como: a caça, o plantio e o cultivo de verduras, frutas e legumes, a criação de animais como galinhas e porcos, e, sobretudo, a pesca (informante 08). Tais atividades se desenvolvem mais de acordo com o ritmo cadenciado dos rios e da floresta — e que por isso são mais aceitas por grande parte dos grupos ligados às águas —, do que aquelas associadas ao tempo rápido e programado das relações contratuais de trabalho da sociedade capitalista (MARTINS, 2008).

Isso também mostra como o vivido (LEFÈBVRE, 1974; MARTINS, 2008) ribeirinho desenvolve certa resistência em face da intensificação desses tipos de relações contratuais. Desse modo, boa parte dos agentes/grupos ligados às águas não gostam "de ser mandados por ninguém" e não querem trabalhar muito e ganhar pouco, afinal, quando dão sorte, "o peixe supera mais de um salário" (informantes 09 e 10).

O rio e a orla foram referencias simbólicos e de vida para aqueles que moravam ou desenvolviam algum tipo de atividade no passado ligado às águas de Marabá. No entanto, até hoje essa vivência ligada ao saber pesqueiro (informante11) e à arte da navegação (informante 12) permanece e é repassada de geração em geração nessa ribeira. Isso porque são atividades consideradas normais e essenciais para a vida das pessoas e, por conta disso, para a produção desse espaço, que é marcado pela presença de diversos barcos, canoas e rabetas, assim como pela existência de vários trapiches (de madeira e de concreto), rampas de acesso, pontos de construção e de reparo de pequenas embarcações etc.



FOTO 21 – USO DOMÉSTICO DA ÁGUA DO RIO TOCANTINS (NÚCLEO SÃO FÉLIX): senhoras tomando banho, lavando louças e roupas na ribeira do núcleo São Félix, na comunidade do Geladinho. Práticas cotidianamente desenvolvidas em um espaço que é marcado pela presença de canoas e de estruturas de madeira, que são utilizadas para colocar as roupas e as louças (Foto: Débora Aquino Nunes, outubro de 2010).

As enchentes, que são um produto dos períodos anuais de cheia dos rios e que se intensificam de vinte em vinte anos — quando coincide o aumento do volume das águas dos rios Tocantins, Itacaiúnas e Araguaia — também fazem parte da vida da população que mora ou desenvolve algum tipo de atividade na orla de Marabá.

Dessa forma, embora o período de cheia dos rios seja marcado pela tensão e pelo desgaste físico e econômico das pessoas que moram ou desenvolvem algum tipo de atividade nas beiras dos rios, muitos deles se adaptam e se preparam para o período das grandes chuvas na Amazônia (informante 13). São agentes/grupos que quase todo ano retiram os seus pertences e vão para algum abrigo que é cedido pela prefeitura ou para casa de algum parente, amigo ou conhecido. Tendo, frequentemente, inclusive, que mudar várias vezes no mesmo período e num curto espaço de tempo (informante 14), pois a água torna a "botar pra correr". O período de cheia, para todos eles, faz parte da vida e da cultura de Marabá e dos espaços de orla (informante 15).

Afora a dimensão da *destruição/perda*, as enchentes também constituem momentos diferenciados que repercutem de forma diversa na vida dos agentes/grupos ligados às águas. Assim, existe a dimensão da *fertilidade*, pois, nos períodos de cheia, ocorre adubação das terras das várzeas e esses espaços que ficam mais propícios aos diversos tipos de cultivos (informante 16); há também a dimensão do *renascimento*, isso porque ao longo da história da cidade, foi durante as grandes cheias que ocorreram melhorias infraestruturais significativas em Marabá (DIAS, 1958); e, por fim, existe a dimensão de *permanência do modo de vida ribeirinho* na orla, pois, por causa do "perigo" natural anual das enchentes, muitos comerciantes e demais agentes/grupos empreendedores optam por não desenvolver atividades de maior porte com medo de que seus investimentos sejam tragados, engolidos ou tomados pelas águas na ribeira (informante 17).

Este último aspecto/dimensão das enchentes é importante e foi constatado nos trabalhos de campo, através da observação sistemática da paisagem e das entrevistas realizadas ao longo da orla, com destaque para os relatos de alguns comerciantes e representantes do poder público local, como o informante 17.

Nesse sentido, as enchentes permeiam de diversas formas a vida dos marabaenses e das pessoas que desenvolvem algum tipo de atividade na orla (foto 22). Elas não causam grande estranhamento aos que ali vivem, tornando-se, nos períodos de grandes chuvas, mais um elemento da morfologia material de Marabá.

Estas águas, muitas vezes, chegam às portas das casas e dos comércios ao longo dos espaços de ligação imediata com os rios Tocantins e Itacaiúnas, e que trazem consigo uma forte carga simbólica. Isso porque representam um momento de enfretamento de dificuldades, de solidariedade entre os agentes/grupos, e até mesmo de festa na reunião dos "afligidos das águas", que se agrupam em diversos abrigos improvisados na cidade ou mesmo nas proximidades de suas casas, terrenos e comércios ao longo da orla (foto 23), fazendo churrascos, jogando cartas, tomando a "branquinha", conversando até altas horas da noite etc., mas sempre "de olho" em suas propriedades.



FOTO 22 – ORLA DA MARABÁ PIONEIRA NO PERÍODO DE CHEIA DO RIO TOCANTINS: mesmo com o avanço das águas do rio Tocantins sobre o calçadão, continua a se desenvolver normalmente, tanto a movimentação/fluxo de pessoas e veículos, como as demais atividades (caminhadas, passeios etc.) na orla de Marabá. (Foto: Michel Lima, abril de 2010).



FOTO 23 – UM DOS PONTOS DE CONCENTRAÇÃO DOS ATINGIDOS PELA ENCHENTE EM MARABÁ: localizado nas proximidades da Praça no bairro Santa Rosa, este é um dos pontos de concentração da população atingida pela enchente. Os agentes/grupos se aproximam, reafirmando seus laços de parentesco e amizade, e que desenvolvem todo tipo de sociabilidade neste período de adversidade. (Foto: Michel Lima, abril de 2010).

Os dados das entrevistas existentes no quadro 06, que mostram os elementos de permanência no modo de vida dos agentes/grupos ligados aos rios, confirmam e complementam os itens apresentados no tópico 3.1 deste trabalho. A reprodução desse modo de vida é possível de ser realizado por conta da morfologia social e material ribeirinha existente na orla, um espaço que conta com diversos barcos, canoas e rabetas, além de formas como os trapiches, rampas e estruturas de madeira que democratizam e possibilitam o acesso pleno aos rios a todos aqueles agentes/grupos que quiserem se servir/fazer uso da floresta e das águas.

Esses conteúdos apresentados de forma sintética confirmam a existência de um vivido ribeirinho que é produto da permanência, da transformação e da reelaboração, ao longo do tempo, de uma intensa interação/relação do espaço da ribeira de Marabá com as águas; ligação essa que é permeada por uma dinâmica social que não tem no capital e na sua lógica de acumulação o seu maior referencial de vida.

Assim, é dentro de uma multiplicidade de relações historicamente produzidas, reproduzidas e possíveis de apropriação e de dominação da orla, que o modo de vida ribeirinho se faz presente, configurando e dando corpo a uma territorialidade ribeirinha residual em Marabá. Por conta disso, esse espaço de relação imediata entre a terra e a água, um verdadeiro mosaico de relações de dominação e de apropriação dos grupos existentes com os rios, apresenta necessidades do dia-a-dia que desenham, muitas vezes, movimentos subterrâneos, anfíbios, que são permeados por vivências ribeirinhas que não estão fora da lógica mais intensa de acumulação, mas que também não sucumbem aos processos modernizantes e de consumo no/do espaço de ribeira de Marabá.

CAPÍTULO 4 – As intervenções urbanas e sua influência na dinâmica socioespacial da orla fluvial de Marabá

4.1 – O consumo no/do espaço e o planejamento estratégico de cidades

A quarta seção deste trabalho trata da análise, tanto das intervenções urbanas realizadas na orla de Marabá, como das propostas de desenvolvimento e planejamento postas e pensadas para essa ribeira. Com efeito, buscamos discutir como está sendo pensado e produzido o espaço da orla pelo poder público em suas diferentes esferas (municipal, estadual e federal), também levando em conta, nesse processo, as dinâmicas mais gerais da apropriação capitalista que se rebate sobre o espaço urbano da Amazônia brasileira e sobre a cidade de Marabá.

Assim, ao analisar o processo de produção social na orla fluvial marabaense, percebemos como a racionalidade dominante, capitalista, que segundo Lefèbvre (1974), privilegia o aproveitamento econômico dos espaços em detrimento de outras dimensões, usos e potenciais sociais, rebate-se sobre a ribeira, negando, omitindo e tornando "invisível" ou "menos importante" outras práticas e formas de apropriação associadas aos tempos sociais pretéritos; estes que estão atrelados de forma múltipla (econômica em diferentes escalas, mas também política e simbólico-cultural) aos rios Tocantins e Itacaiúnas.

Tal contexto está ligado, de forma geral, às mudanças que se dão nos espaços citadinos (novos e antigos) da Amazônia. Desse modo, o aparecimento de novas urbes ou mesmo mudanças em antigos espaços urbanos ocorrem também a partir das políticas de "desenvolvimento" capitalistas postas para o espaço regional (OLIVEIRA, 1999) e através da inserção de novos objetos na Amazônia brasileira, quais sejam: as modernas plantas industriais, o novo sistema de circulação (rodovias e ferrovias), as modernas redes de telecomunicações, os novos sistemas portuários, a expansão da rede de energia elétrica apoiadas na instalação de modernas hidrelétricas, a presença de grandes projetos econômicos e de infraestrutura, e igualmente, as suas modernas cidades (TRINDADE JR., 2010a). Ademais, a inserção desses objetos também leva à ampla difusão de uma psicosfera urbana (SANTOS,1996) no espaço regional.

Para entender essas mudanças, é *mister* destacar que o contexto regional amazônico é um produto geral da integração econômica mais ampla que está associada a globalização, um processo que, para Harvey (2012), implica na difusão e aceitação disseminada (embora com frequência informal, relutante, corrompida e mesmo superficial) de certas noções burguesas de leis, de direitos, de liberdade, e mesmo de

alegações morais sobre a bondade e a virtude; tudo isso somado, evidentemente, ao modelo de acumulação de capital fundado no ideário neoliberal (liberdade de mercado associada ao mínimo de intervenção estatal na economia).

Nesse contexto, a diminuição dos custos de transporte e a consequente redução das barreiras espaciais para o movimento de bens, pessoas, moedas e informações, realçou a relevância das qualidades dos espaços locais e a seletividade de capital nacional e internacional, o que levou ao fortalecimento do vigor da concorrência interurbana para o desenvolvimento capitalista (investimentos, emprego, turismo etc.). Por conta disso, os locais se candidatam a aumentar ou a perder o seu dinamismo econômico, conforme ofereçam, ou não, as condições necessárias para que os grandes agentes/grupos propulsores desse movimento se estabeleçam ou permaneçam em um determinado espaço (HARVEY, 2005).

O processo de globalização tem como resultado, então, a concentração de riqueza e poder, promovendo oportunidades político-econômicas numas poucas localidades seletivamente escolhidas e no âmbito de uns poucos estratos restritos da população. Por outro lado, envolve um alto nível de autodestruição, de desvalorização e de falência em diferentes escalas e em distintos lugares (HARVEY, 2012).

Desse modo, a globalização torna populações inteiras seletivamente vulneráveis à violência da redução de níveis funcionais, ao desemprego, ao colapso de serviços, à degradação dos padrões de vida e à perda de recursos e qualidades ambientais, além de pôr em risco instituições políticas e legais existentes, bem como inteiras configurações culturais e modos de vida. Tudo isso em diferentes escalas socioespaciais (HARVEY, 2012).

Assim, cidades como Marabá, que apresentam grande destaque regional, estão cada vez mais inseridas — direta ou indiretamente e em diferentes escalas — na lógica de acumulação nacional e global, pois, como destaca Sánchez (2003):

> A chamada "reestruturação produtiva" da economia capitalista em sua fase atual está, mais do que nunca, ligada à produção do espaço que é moldado às necessidades da acumulação. Para efeitos de análise específica das sociedades urbanas, este almodamento significa que um número crescente de fragmentos, ou partes da cidade, está sujeito ao controle, à normatização, à privatização, com grandes impactos para a vida social. Esta tendência aponta para o que Lefebvre, reiteradamente, chama de "vitória do valor de troca sobre o valor de uso", ao referir-se à produção do espaço no mundo moderno, com sua

> transformação em mercadoria e seu uso submetido crescentemente às formas de apropriação privada (SÁNCHEZ, 2003, p. 44).

Nesse sentido, o discurso geral de afirmação do processo de globalização, que se pauta na ideia de competitividade e de necessidade de superação de uma iminente "crise urbana"[58], destaca a importância de reabilitar os espaços em face de uma crise de desvalorização de áreas inteiras que precisam ser potencializadas economicamente, podendo, só então, serem devolvidas ao mercado. Essa cidade em "crise" e em "colapso", degradada e subtilizada, obriga à ação e essa constatação funda o ato de planejar como necessidade e urgência, como ato administrativo destituído de seu sentido político. Isto é, a ideia de "caos urbano", atualmente, cria as bases para o desenvolvimento da gestão empresarial das cidades (CARLOS, 2009).

É em face deste "empreendedorismo urbano" (HARVEY, 2005), dessa lógica de competitividade e de mercado, que a ideologia dominante ressalta que as modernas cidades "necessitam", como destaca Vainer (2002), competir: pelo investimento de capital, de tecnologia e de competência gerencial; na atração de novas indústrias e negócios (a exemplo do turismo); no preço e na qualidade dos serviços; na atração de formas de trabalho adequadamente qualificada etc. É nesse momento que a "venda" da cidade, então, passa a ser parte de um novo tipo de planejamento, intitulado de planejamento estratégico de cidades (SÁNCHEZ, 1999).

Inspirado em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na Havard Business School, o planejamento estratégico de cidades, segundo os seus defensores, deve ser adotado pelos governos (em diferentes níveis) em razão de estarem as cidades submetidas às mesmas condições de competitividade e de desafios que as grandes empresas (VAINER, 2002).

Os seus principais defensores e proponentes destacam, por exemplo, que:

> Las políticas urbanas positivas se mueven, em consecuencia, entre las exigencias teóricas de la competitividad y las dinámicas práticas generadas por la competencia entre grupos y territorios em la era de la globalización (BORJA; CASTELLS, 2004, p. 185).

[58] A ideia de "caos urbano" está associada às dificuldades econômicas capitalistas que se sucederam a década de 1970, a saber: os processos de desindustrialização; o desemprego disseminado e estrutural; a austeridade fiscal (excesso de despesas em relação à receita anual dos cofres públicos) em níveis tanto nacionais quanto locais; redução de poder do Estado-nação e de sua capacidade de controlar fluxos financeiros das empresas multinacionais; a degradação de centros históricos e demais infraestruturas urbanas etc. (HARVEY, 2005; VAINER, 2002).

Além disso, eles defendem a ideia de que o esgotamento e a ineficiência do planejamento territorial clássico[59] aponta a necessidade da elaboração de um planejamento adequado à natureza dos novos espaços metropolitanos ou urbano-regionais no período global (BORJA; CASTELLS, 2004).

Os elementos básicos do planejamento estratégico, a "nova" e "salvadora" forma de organização e produção social, de acordo com Borja e Castells (2004), são: a) planejamento como uma forma de conduzir mudanças baseadas numa análise participativa da situação e de sua possível evolução, além de definição de uma estratégia de investimento de recursos disponíveis em alguns pontos críticos, e por isso, mais importantes; b) elaboração de um diagnóstico que leve em consideração os entornos (globalização), o território (em suas distintas dimensões) e a administração (o sistema de atores/grupos públicos e privados e as possíveis parcerias entre eles); c) determinar e ter clareza da situação atual e dos cenários possíveis e desejáveis, a partir do qual se definem objetos e se traçam ações para se chegar a eles; d) desenvolvimento de ações que potencializem elementos como a acessibilidade e a mobilidade, o equilíbrio social, os recursos humanos, a informação e as telecomunicações, os serviços para a produção, a qualidade da administração pública e dos serviços públicos, e a cultura e a infraestrutura que possibilite o dinamismo econômico; e) participação de agentes públicos e privados (a formação de parcerias é indispensável); f) dar seguimento ao projeto proposto e impulsionar ele através de comitês participativos; g) compromissos dos agentes responsáveis e envolvidos no plano, o que garante a execução de seus objetivos e a avaliação de seus impactos; h) necessidade de coesão social em torno do projeto perseguido; i) Trabalhar com as possibilidades reais, dadas; j) por fim, devem ser executados, de forma geral, de 2 a 5 anos, desde a sua aprovação.

A conformação desse planejamento baseado numa perspectiva mercadófila (SOUZA, 2008) e a difusão de sua "receita de sucesso" têm como resultado a rápida e surpreendente substituição de outras orientações de ações planejadoras, tais como: o ordenamento do espaço baseado no padrão universalista de intervenção sobre o urbano, que marca o enfoque regulatório clássico; e o planejamento voltado para o resgate da função social da cidade e para a busca de equidade nas condições de urbanização, que

[59] O planejamento territorial clássico está pautado no ideário de modernização da cidade. Sua concepção de planejamento tem como uma de suas principais atividades a elaboração de planos de ordenamento espacial para uma cidade ideal. Ele tem um caráter marcadamente regulatório (ideia de ordem, de primado da função e da racionalidade) e está mais preocupado com o traçado urbanístico, com a densidade de ocupação e de uso do solo (SOUZA, 2008).

caracteriza as políticas brasileiras no fim dos anos de 1980 e início dos anos 1990. Tal mudança atinge não só o Brasil, mas também os demais países da América Latina, assim como governos locais das mais variadas orientações políticas (da direita liberal, até, por vezes, os partidos considerados de "esquerda") (SÁNCHEZ, 2003).

É nesse contexto que parecem estar situados, em diferentes escalas, os espaços de frentes marítimas ou fluviais de grande parte das cidades que apresentam uma grande importância econômica (tanto de nível nacional como de nível regional); cidades representativas que acabam passando por intervenções urbanas, cujos objetivos estão voltados para a mercadificação do seu espaço de contato imediato entre a terra e a água — as suas orlas fluviais —, que passam, agora, a estar inseridos em planos assentados ou orientados, de forma geral, pelo modelo de planejamento estratégico que potencializa economicamente seus *waterfronts*.

Isso se dá de uma forma específica, materializada através de uma urbanização empreendedora e homogeneizante, pois a produção do espaço urbano realiza-se centrada em modelos de sucesso internacional (como o de Barcelona) que visam a dar novo fôlego a essas áreas, transformando-as em espaços de negócios, de moradia — principalmente, para aqueles que podem pagar por isso (classes média e alta) — e de execução de políticas de atração de atividade turísticas. Isso ocorreu no Brasil, por exemplo, na cidade do Rio de Janeiro (FERREIRA, 2011) e, na Amazônia brasileira, na cidade de Belém (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005); processos que se deram principalmente sob os auspícios do planejamento estratégico, do *city marketing*[60] e do urbanismo espetáculo[61].

Assim, este modelo de planejamento empreendedor e estratégico, o urbanismo espetáculo e o *city marketing* das cidades vêm sendo apresentados como os melhores e mais promissores instrumentos, no que diz respeito a soluções capazes de dar respostas adequadas às novas situações provocadas pelo movimento de globalização da economia,

---

[60] É entendido como mecanismo institucional de promoção e venda das cidades, tendo por base a percepção das vantagens da obtenção de investimentos privados e a preparação de estruturas de parcerias para alcançá-los. Assim, consiste no processo mediante o qual as atividades urbanas estão mais relacionadas com a demanda de clientes-alvo de forma a maximizar a eficiência social e o funcionamento econômico do espaço envolvido de acordo com todos os objetivos propostos, com maior destaque e preferência, é claro, para aqueles associados aos interesses do mercado (SÁNCHEZ, 2003).

[61] Tipo de urbanismo cuja ênfase maior está na forma e não na função, o que acentua a importância nos projetos urbanos pontuais mais do que nos planos gerais, sempre buscando "melhorar" a imagem urbana mediante a criação de novos espaços ou pela revitalização de espaços antigos. É pautado em políticas de reestruturação que recomendam apoiar-se em obras e serviços visíveis, principalmente, os que tenham um caráter monumental e simbólico (SÁNCHEZ, 2003).

em detrimento, por exemplo, dos avanços significativos das políticas urbanas brasileiras. Estas que foram lentamente gestadas num amplo movimento social de reforma urbana, de caráter nacional e de base popular (SÁNCHEZ, 2003).

Com efeito, embora os planos estratégicos apresentem blocos de ações voltadas para questões de geração de emprego, de moradia, de qualidade de vida e de democratização da administração pública, isto não garante a sua execução, pois, no conjunto das estratégias, algumas acabam sendo "mais estratégicas" (principalmente aquelas mais direta ou indiretamente relacionadas ao crescimento econômico). Dessa forma, esse tipo de planejamento não tem a redução das desigualdades sociais como uma questão central, mas sim a intensificação e o amoldamento do espaço das cidades à lógica do mercado. Ademais, as mudanças estruturais para adaptar as urbes ao modelo modernizante e mercadófilo do planejamento estratégico, sob a influência dos grupos do capital regional, nacional e até mesmo internacional com interesses localizados, requerem grandes custos, que, ao serem assumidos pelo poder público, são socializados para todos os grupos sociais (SÁNCHEZ, 1999; 2001 e 2003).

Com isso, a maior parte da população acaba pagando a conta e tendo benefícios mínimos, ou, de forma contrária ao que é enfatizado pelo discurso hegemônico, ficando mesmo apenas com os custos de um modelo de urbanização que dá preferência aos grupos que podem pagar pelo consumo no/do espaço (LEFÈBVRE, 1974) e que tem como resultado a homogeneização espacial (SÁNCHEZ, 2003; FERREIRA, 2011). Este processo também leva ao banimento da política, a eliminação dos conflitos sociais e das condições de exercício da cidadania (VAINER, 2002), pois adequa tudo à lógica da mercadoria. Através disso, suprime a história e as estórias, assim como as diversas temporalidades que dão corpo e ditam o tom da morfologia material e social dos espaços urbanos, e isso nas mais diferentes e variadas escalas geográficas.

É através dessa situação de aproveitamento capitalista, de consumo no/do espaço (LEFÈBVRE, 1974), que podemos entender o que está ocorrendo nas ribeiras da Amazônia e da cidade de Marabá, pois,

> [...] nos últimos anos, com a reestruturação espacial da Amazônia e a presença de atividades modernas e de conexões notadamente verticalizadas, tem sido muito recorrente se falar que as cidades amazônicas têm virado as costas para o rio e que um novo modelo, ligado à expansão das frentes de modernização econômica e territorial, tende mesmo a anular e a colocar cidades ribeirinhas em plano

> desfavorável. Por conta dessa tendência, passa-se então a se proclamar propostas de intervenção intra-urbanas que busquem resgatar a face ribeirinha dessas cidades. São concebidos, então, projetos de renovação urbana, que são realizados nos diversos níveis de cidades, sejam aqueles de caráter metropolitano, como Belém e Manaus, sejam naquelas de porte médio, como Santarém, Macapá, Altamira, Marabá, sejam, ainda, em cidades pequenas, como Cametá e Manacapuru (TRINDADE JR.; SILVA; AMARAL, 2008, p. 44).

Dessa forma, é com base nesse contexto de dinamização econômica e territorial que se dá sobre a Amazônia, e é em face desse processo de renovação urbana das frentes fluviais das cidades, que podemos entender como a racionalidade dominante, mercadófila e modernizante, rebate-se no espaço de orla da cidade de Marabá. Por outro lado, é importante ressaltar que tal processo, ao se dar sobre uma realidade diferente da metropolitana, desenvolve determinadas particularidades/especificidades em relação aos outros espaços da Amazônia que passaram por este tipo de transformação — como a cidade de Belém. Particularidades/especificidades essas que estão ligadas ao processo que Trindade Jr. (2010b) chamou de urbanodiversidade, isto é, a forma complexa, diversa e desigual com que se difundiu e difunde o fenômeno urbano na região amazônica.

Nesse contexto, é importante levar em consideração que, geralmente associadas à modernização, ao dinamismo econômico e à boa qualidade de vida, na Amazônia, uma cidade média como Marabá se diferencia das demais onde as relações capitalistas já se mostram mais consolidadas e não se apresentam como espaços de expansão das novas relações capitalistas. É por conta disso que nessa cidade os fixos modernos parecem assumir menos importância que a capacidade de gerar e de possibilitar a dinâmica dos fluxos (TRINDADE JR., 2011). Sendo assim, em seu espaço de orla fluvial, não é através da identificação de fixos modernos, como grandes armazéns, complexos de exposições e de grandes feiras, loteamentos de luxo, condomínios ecológicos e exclusivos, edifícios empresariais tecnológicos, hotéis de maior porte e que dispõem de diversos serviços, grandes lojas de marcas internacionais etc., que podemos constatar uma tendência de apropriação do espaço de ribeira voltada principalmente para o seu uso econômico (comercial, industrial e turístico), mas sim pela difusão de uma urbanização empreendedora e com modificações menos chamativas e arrojadas do ponto de vista arquitetônico moderno, bem como pelo desenvolvimento de ações por parte do poder público (em diferentes escalas) que buscam aproveitar o seu potencial

para o turismo, para o transporte fluvial de maior porte e para a geração de energia hidrelétrica.

Ademais, a análise do processo que ocorre na ribeira de Marabá mostra que a coalizão de forças empreendedoras locais (comerciantes, proprietários fundiários, promotores imobiliários, grandes empresas) e o governo municipal buscam tornar esse espaço mais visível e competitivo, principalmente, na escala regional e até mesmo nacional, do que propriamente na escala internacional. Tudo através de ações estratégicas que se dão sob a orientação dos modelos de sucesso dos *waterfronts* regionais (Belém), nacionais (Rio de Janeiro) e mundiais (Barcelona); estes que têm por base o empreendedorismo urbano e o planejamento estratégico de cidades.

Por conta disso, é importante atentar, tanto para o tipo de política de desenvolvimento urbano, seja em nível nacional, regional ou local, que se rebate sobre esse espaço, quanto para as mudanças que resultaram e resultarão desse processo de urbanização mercadófila. Além disso, compreender as especificidades da produção do espaço regional, tendo por base a realidade da orla fluvial de uma cidade média como Marabá, contribui no sentido de possibilitar o entendimento da forma como esses difundidos modelos de planejamento penetram e se propagam na Amazônia; isso porque a análise aqui desenvolvida dá ênfase a uma escala de cidade diferente da metropolitana. E é justamente sobre esse processo e suas especificidades que tratará a próxima seção deste trabalho.

4.2 – A produção do espaço da orla fluvial de Marabá no contexto do empreendedorismo urbano e do planejamento estratégico de cidades

Inserida no contexto de potencialização econômica e de modernização da Amazônia brasileira, a cidade média de Marabá, que tem grande destaque regional, está cada vez mais integrada, direta ou indiretamente e em diferentes escalas, na lógica de acumulação capitalista regional, nacional e até mesmo internacional.

É em face desse processo que parece estar situado o seu espaço de frente fluvial, que, através de projetos de grande porte e de uma modernização empreendedora e homogeneizante impulsionada por parcerias público-privadas e pelo Estado[62], passa a

[62] O Estado é um agente que atua através de um conjunto de instrumentos institucionais na organização espacial da cidade. Sua ação se processa em três níveis político-administrativos (federal, estadual e

estar inserido em planos e modelos assentados no empreendedorismo urbano e no planejamento estratégico de cidades.

Por conta disso, a seção deste trabalho, agora apresentada, busca, tendo por base a teoria do espaço socialmente produzido (LEFÈBVRE, 1974) e a crítica do empreendedorismo urbano (HARVEY, 2005) e do planejamento estratégico de cidades (VAINER, 2002; SÁNCHEZ, 2003), desenvolver uma análise mais aprofundada das principais intervenções e transformações que se deram na orla fluvial de Marabá. Estas são um produto de ações que foram impulsionadas pelo poder público e por parcerias público-privadas, em diferentes escalas, que foram pautadas no ideário do desenvolvimento econômico e de modernização capitalista.

Para tanto, apresentaremos e analisaremos um quadro com as principais e mais recentes obras realizadas e projetadas para a orla e, discutiremos, com base na análise dos trechos das entrevistas individuais gravadas de representantes do poder público local e dos moradores, tanto a perspectiva de planejamento posta para esse espaço, como as especificidades e os resultados do processo de modernização em curso.

---

municipal), sendo complexa e diversificada, tanto no espaço como no tempo, pois é reflexo da dinâmica da sociedade da qual é parte constituinte (CORREÂ, 1993). Consolidado à escala mundial, ele pesa sobre a sociedade (as sociedades), planificando, organizando "racionalmente" com a contribuição dos conhecimentos e das técnicas, impondo medidas análogas, senão homólogas, quaisquer que sejam as ideologias políticas, o passado histórico e a origem social das pessoas no poder. O Estado na sociedade moderna, então, esmaga o tempo, reduzindo as diferenças a repetições, a circularidades. Ele achata o social e o cultural, fazendo reinar uma lógica que põe fim aos conflitos e as contradições e, por conta disso, não permite a abertura, o surgimento do novo, a criação (LEFÈBVRE, 1974).

Quadro 07 – Principais e mais recentes intervenções/obras realizadas e projetadas para a orla da cidade de Marabá-Pa.

Obra	Descrição da obra	Situação e ano de conclusão	Principais funções e usos	Iniciativa
Ponte rodoviária sobre o rio Itacaiúnas	Ponte de concreto sobre o rio Itacaiúnas que liga o núcleo da Cidade Nova à Nova Marabá, facilitando o fluxo de pessoas e veículos na cidade. Recentemente essa ponte foi duplicada devido ao grande fluxo de caminhões, carros e motocicletas e pela importância que a Transamazônica vem ganhando no contexto regional e nacional.	1981	Facilitar o fluxo de pessoas, mercadorias e veículos na cidade de Marabá, criando uma ligação direta, via rodovia, entre o núcleo Cidade Nova e Nova Marabá. Além disso, essa é uma ponte fundamental para o fluxo regional e nacional de produtos e matérias-primas produzidos e destinados a Amazônia oriental. Os principais usos são os relacionados ao transporte, pois o fluxo de veículos é intenso nesse espaço.	Governo Federal
Ponte mista (rodoferroviária) de Marabá	Ponte de concreto e ferro sobre o rio Tocantins que liga o núcleo de São Félix à Nova Marabá. Pela ponte passam, cotidianamente, diversos veículos automotores, além do trem de ferro de Carajás, que segue transportando minério rumo ao porto de Itaquí no Maranhão.	1984	A função da ponte rodoferroviária é fazer o cruzamento ferroviário e rodoviário sobre o rio Tocantins na altura de Marabá, permitindo o transporte de cargas de minério de ferro de Carajás, que segue pela Ferrovia até o porto de Itaqui, no Maranhão. Possibilita também o fluxo contínuo de veículos automotores na BR 222, que liga Marabá à costa Brasileira e à rodovia Belém-Brasília.	Governo Federal, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (atual DNIT), e Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).
Orla Sebastião Miranda	Obra de proteção das margens do rio Tocantins, com a construção do calçadão e do cais de arrimo. A estrutura da obra está sustentada por oito metros de estacas cravadas em concreto, avançando em direção ao rio, sobre as quais estão	2004	Na orla Sebastião Miranda estão concentrados os serviços e o comércio ligado principalmente ao turismo e ao lazer. Os trapiches e portos proporcionam a continuidade do uso do rio para a população que lá reside. Assim, o turismo e o consumo da/na	Governo Federal, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), em parceria com o Governo Municipal.

	assentados pilares de altura média de 4,5 metros, que servem de base a uma laje de 20 centímetros de espessura.		orla coexitem com o uso do rio enquanto fonte de recursos, para uso doméstico, para uso lúdico e como referencial simbólico-cultural.	
Avenida Transmangueira	Aterramento e pavimentação da Avenida Transmangueira, criando um novo eixo de ligação entre a Nova Marabá e a Marabá Pioneira.	2007	Facilitar o fluxo de pessoas e mercadorias na cidade de Marabá, criando uma nova via de circulação na cidade. Os principais usos que podemos observar é o destinado ao transporte, pois o fluxo de veículos e pessoas é intenso nesse espaço.	Governo Federal, em parceria com o Governo Municipal.
PAC "Cabelo Seco"	Prevê a construção do muro de contenção, terraplanegem, drenagem das águas pluviais, regulamentação fundiária, pavimentação com revestimento em concreto e a construção de 80 unidades habitacionais que sejam assistidas com rede de água e esgoto, amenizando o efeito das cheias no bairro Francisco Coelho.	Em fase de construção desde 2008	Beneficiar a população ribeirinha residente no Bairro Francisco Coelho, melhorando as suas unidades habitacionais, gerando renda e protegendo-as das cheias dos Rios Tocantins e Itacaiúnas. O uso principal que prevê o projeto é o habitacional, depois vem o da geração de renda, atentando para as práticas sociais já presentes e a intima relação da população desse bairro com o rio.	Governo Federal, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em parceria com o Governo Municipal.
Porto da ALPA	Está ligado ao projeto ALPA, que prevê a implantação de uma infraestrutura para entrada de insumos e escoamento de produtos. Consiste num terminal portuário com capacidade para receber cargas de granéis sólidos, minério e derivados e carga geral. O porto será construído à margem esquerda do rio Tocantins, na altura do Km 14 da BR-230, próximo à área da ALPA. Deverá ocupar uma área estimada de 370 mil m², incluindo o pátio multimodal que será integrado	Previsão de implantação para o início de 2013	Porto privado que visa a atender o objetivo logístico do projeto ALPA, sendo utilizado para a entrada de insumos e para o escoamento de produtos, tanto para o mercado nacional (norte, nordeste e centro-oeste), quanto para o internacional (Estados Unidos da América).	Companhia Vale do Rio Doce, atual VALE, em parceria com o Governo Estadual, através de incentivos fiscais.

	pela rodovia e um ramal ferroviário.			
Hidrelétrica de Marabá	Construção de mais uma hidrelétrica na região Norte, no rio Tocantins, que está planejada para ser edificada a cerca de 4 km a montante da ponte rodoferroviária da cidade. O barramento do rio Tocantins acontecerá onde hoje está situada a vila do Espírito Santo, local onde foi instalado, pela Eletronorte, o marco da futura Hidrelétrica de Marabá.	Formulado ainda no âmbito do Programa Grande Carajás, com estudos de viabilidade retomados na década de 2000	O empreendimento hidrelétrico em Marabá, que está em fase de estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (EIA/Rima) e que faz parte dos projetos hidroelétricos a serem viabilizados até 2020, visa a gerar energia (2.160 MW) e dar suporte/estímulo principalmente às atividades industriais desenvolvidas na cidade, a exemplo da implantação da ALPA. Além disso, com vistas à sua ampla difusão e aceitação, é disseminada a ideia que com o estabelecimento da hidrelétrica, não haveria mais enchentes na orla da cidade de Marabá.	Ministério de Minas e Energia, Governo Federal, Centrais Elétricas do Norte do Brasil (Eletronorte) e Construções e Comércio Camargo Corrêa S/A.
Hidrovia Araguaia-Tocantins	Abrange a bacia do Araguaia-Tocantins, que faz parte dos Estados de Mato Grosso, Tocantins, Maranhão, Pará e Goiás. Um empreendimento combina transporte e navegabilidade na bacia fluvial do Araguaia-Tocantins. No trecho de Marabá até a foz do rio Tocantins, com 494 km, prevê ações como a construção das eclusas da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (já em funcionamento), de derrocamento de pedrais, de dragagem do rio, de balizamento e de sinalização desta bacia.	Iniciativa estimulada principalmente a partir da década de 1990	O estabelecimento pleno da navegação comercial no trecho da bacia Araguaia-Tocantins, com vistas a maximizar o dinamismo econômico através da criação de um novo eixo de transporte modal fluvial regional, com ênfase na circulação das mais variadas cargas. A hidrovia está voltada principalmente para o escoamento das *commodities* (agrícolas e minerais: placas metálicas, soja, carvão mineral, manganês, fertilizantes, ferro gusa e milho) mais representativas, principalmente as provenientes da região centro-oeste do Brasil com destino à exportação.	Governo Federal, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Fonte: Pará (2007), Marabá (2008), Jornal Correio do Tocantins (2003, 2004), Marin e Trindade (2009), Brasil (2011), ALPA (2012), ANTAQ (2012), O diário do Pará (2013), DNIT (2013).
Elaboração: Débora Aquino Nunes e Michel de Melo Lima.

O quadro 07 destaca, de forma geral, as principais intervenções e obras pensadas e desenvolvidas em Marabá; estas que tiveram e, no futuro, podem ter repercussões mais diretas em sua orla fluvial. Intervenções que se iniciaram no período recente com o objetivo de intensificar os mais diversos tipos de fluxos e, com isso, dinamizar economicamente a região.

É neste contexto que destacamos a construção de duas pontes na cidade. A primeira é a ponte rodoviária sobre o rio Itacaiúnas, que foi edificada no ano de 1981 com o objetivo principal de facilitar o fluxo de pessoas, mercadorias e veículos, criando uma ligação direta via rodovia entre dois dos principais núcleos de Marabá, a Cidade Nova e a Nova Marabá, por intermédio da BR-230.

A segunda, que foi construída alguns anos depois (1984) e dentro desse momento de mudança do eixo de circulação (de fluvial para rodoviária), é a ponte mista rodoferroviária de Marabá (foto 24). Outra obra realizada com o objetivo a melhorar os mais diversos fluxos (pessoas e mercadorias) e que possibilitaria fazer o cruzamento ferroviário e rodoviário sobre o rio Tocantins, na altura da cidade, permitindo o transporte de cargas de minério ferro de Carajás.



FOTO 24 – PONTE MISTA RODOFERROVIÁRIA DE MARABÁ: acima das diversas e coloridas canoas, podemos perceber a ponte de concreto e ferro sobre o rio Tocantins, que liga o núcleo de São Félix à Nova Marabá. Por cima da ponte passam, cotidianamente, diversos veículos automotores, além do trem de ferro de Carajás, que segue transportando minério em direção ao porto de Itaquí, no Maranhão. Por outro lado, por baixo dela, deslocam-se os diversos tipos de embarcações que animam o espaço de ribeira da cidade (Foto: Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, setembro de 2010).

A construção dessas duas pontes, a primeira, de iniciativa do Governo Federal, e a segunda, que se deu por meio de uma parceria do Governo Federal com a VALE, levou ao redirecionamento dos fluxos de mercadorias, de pessoas e de sociabilidades que antes se desenvolviam principalmente pelos rios, como já foi ressaltado no terceiro capítulo deste trabalho.

Por outro lado, a partir da década de 1990, a ribeira de Marabá volta a receber uma maior atenção, tanto por parte do Estado (em diferentes níveis), quanto por parte de agentes/grupos econômicos de maior porte. Processo que ocorre, principalmente, por conta do aumento das demandas relacionadas à necessidade de desenvolvimento do transporte fluvial em maior escala, da geração de energia e da potencialização das opções de turismo e de lazer que este espaço proporciona.

Assim, fatores como a diversificação produtiva da cidade, que nesse contexto tinha a sua base assentada na agropecuária, na indústria mínerometalúrgica e no extrativismo vegetal e mineral (TAVARES, 1999), a importância política e regional adquirida – ascensão de Marabá ao nível de cidade média (TRINDADE JR., 2011) – e a chegada de grandes agentes/grupos econômicos à cidade (a exemplo da VALE), fazem com que o espaço de orla desponte como local "estratégico" e de grande potencial para a geração de riquezas para o poder público e para os demais agentes/grupos que nele tem um referencial predominantemente econômico.

É nesse contexto que se iniciam as obras de infraestrutura de proteção das margens do rio Tocantins, que tinham como objetivo revitalizar esse espaço, bem como amenizar o problema anual das enchentes. Dessa forma, através da realização dessas obras de infraestrutura, a cidade poderia oferecer um ambiente mais confortável e digno dos "tempos modernos" que lhe impulsionava. Com efeito, na passagem do ano de 2003 para o ano de 2004 é inaugurada a nova "Orla Sebastião Miranda" (nome do prefeito da cidade na época). Esta foi um produto da parceria do governo federal com o governo estadual, que realizaram ações e obras de construção do cais de arrimo, do calçadão, de alguns trapiches e de rampas de acesso ao rio Tocantins, de melhorias de iluminação pública, de instalação de um ponto de internet (Navega Pará), de construção de uma praça e de uma quadra de esportes, de paisagismo, de pavimentação de vias paralelas ao rio etc.

O espaço de ribeira que sofreu essas melhorias infraestruturais acabou por concentrar grande parte dos serviços e do comércio ligados principalmente ao turismo e

ao lazer na cidade. Isso tornou a orla uma área nobre, muito visitada por turistas e moradores pelas amenidades naturais que oferece, pelas possibilidades de lazer e pela concentração de casas de show, bares, boates, restaurantes mais modernos e de maior porte, academias para a realização de atividades físicas, lanchonetes, náuticas etc. Por outro lado, essa modernização também teve como efeito o aumento de casos de prostituição, de assaltos, de consumo de drogas, de vandalismo, de especulação imobiliária e até mesmo da substituição da população original, ribeirinha, por segmentos sociais de maior poder aquisitivo (MARABÁ, 2006; LIMA, 2010).

Ainda nesse contexto e também através de uma iniciativa do Governo Federal em parceria com o Governo Municipal, é que ocorre a pavimentação da Avenida beira-rio Transmangueira, no ano de 2007. Com isso criou-se um novo eixo de ligação entre dois núcleos da cidade: a Marabá Pioneira e a Nova Marabá. O objetivo da obra é melhorar o fluxo de pessoas e veículos na cidade.

Inserida nesse contexto de valorização estratégica e econômica das beiras de rio, essa via possibilita um acesso mais rápido ao mais importante ponto turístico de Marabá, a sua orla fluvial. No entanto, a sua construção fez o espaço do bairro Santa Rita, que margeia a via e é uma área de ocupação irregular e mais recente da cidade, começar a sofrer o aumento do processo de substituição de sua população e de especulação imobiliária. Assim, nesse espaço são conservados, por proprietários fundiários[63], grandes terrenos vazios à espera de valorização (foto 25), e as diversas casas de palha, madeira e alvenaria existentes, aos poucos, são substituídas por modernas náuticas (foto 26). Isso quando não são colocadas à venda por alguma imobiliária (foto 27).

[63] Os proprietários fundiários são aqueles que atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades. É de interesse deles que suas terras tenham o uso que lhes seja o mais remunerador possível (principalmente residencial ou comercial de *status*). Pode-se dizer que este tipo de agente está interessado, sobremaneira, no valor de troca da terra e não em seu valor de uso (CORRÊA, 1993).



FOTO 25 – ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA NO BAIRRO SANTA RITA I: alguns dos muitos terrenos murados existentes à margem da Avenida Transmangueira. Quando não estão vazios, estes grandes terrenos são "reparados" por moradores ou por algum tipo de caseiro (Foto: Michel de Melo Lima, abril de 2010).



FOTO 26 – NÁUTICA NO BAIRRO SANTA RITA: uma das náuticas de maior porte da orla de Marabá. Esse tipo de empreendimento começou a se disseminar no bairro Santa Rita, principalmente, após a pavimentação da Avenida Transmangueira, na orla no rio Tocantins (Foto: Michel Lima, maio de 2012).



FOTO 27 – ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA NO BAIRRO SANTA RITA II: esta casa simples, de madeira, colocada à venda por uma imobiliária, ilustra bem o processo de especulação imobiliária que ocorre no bairro Santa Rita. Isso porque confirma, através da identificação do início do desenvolvimento desse tipo de atividade em um local de ocupação recente e irregular, a valorização econômica que ocorreu nesse espaço após as melhorias nas condições de infraestrutura e de acessibilidade através do aterramento e da pavimentação da Avenida Transmangueira (Foto: Michel de Melo Lima, maio de 2012).

Por sua vez, o projeto do PAC Cabelo Seco, de iniciativa do Governo Federal e com apoio do Governo Municipal, é um dos poucos projetos que – pelo menos na sua fase de concepção – levou em consideração o modo de vida ribeirinho existente na orla de marabá.

Elaborado no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC Cabelo Seco tem por objetivo desenvolver ações de melhoria habitacional e de cunho social, com vistas à redução das desigualdades e o estímulo do desenvolvimento econômico compatível com a preservação ambiental e cultural. Tudo isso com base no estímulo da participação popular (PARÁ, 2007).

Assim, o projeto destaca como justificativa o fato de que

> [...] com a freqüência sazonal das cheias do rio Tocantins e sua influência no Itacaiúnas, o bairro Francisco Coelho, conhecido como "Cabelo Seco", sofre com as inundações das habitações de baixa renda que ocupam as margens dos rios. Sua população, na maioria afro descendentes, se revela nas habilidades e expressões culturais construídas socialmente ao longo da história de Marabá, na culinária, nas danças, na música e no lazer, destacando-se ainda atividades econômicas de pesca artesanal, conserto de embarcações e equipamentos de pesca, lavagem de roupa para terceiros além de pequenos comércios. O projeto objetiva minimizar essa situação de sofrimento histórico. Esta região, incluindo boa parte do bairro vizinho, sofre com a extrema carência de infra-estrutura urbana, de saneamento e abastecimento de água, agravada nos períodos de enchentes, causando, por exemplo, inúmeros casos de doenças de veiculação hídricas, principalmente em crianças e idosos. Preconceitos sociais e raciais, somados à ausência de intervenções públicas para melhorias urbanas, segregaram estas pessoas do grande desenvolvimento ocorrido na cidade, principalmente nos últimos 30 anos. (PARÁ, 2007, p. 3).

Para superar essa situação de dificuldades, são propostas diversas ações, quais sejam: a) no âmbito do projeto urbano: estabelecimento de um novo sistema viário, proteção das encostas, parcelamento do solo, implantação de áreas verdes e de equipamentos urbanos; b) no âmbito do projeto de melhoria habitacional: seriam construídas 80 unidades habitacionais em áreas próximas das edificações remanejadas, com melhorias nas condições sanitárias, no sistema de abastecimento de água e no sistema de esgoto doméstico (construção de fossas e sumidouros nas habitações carentes deste recurso); c) no âmbito do projeto de implantação e ampliação da rede de abastecimento de água: uma nova rede seria implantada, atendendo todas as edificações; d) no âmbito do projeto de drenagem: um novo sistema de drenagem seria construído,

com destino ao Itacaiúnas; e) no âmbito de melhorias sanitárias: seriam implantados dois sistemas de esgotamento; f) no âmbito da conservação do meio ambiente: seriam desenvolvidas ações de educação ambiental, de recuperação de matar ciliar, dentre outros; g) no âmbito do desenvolvimento sociocultural: o projeto previa a geração de renda com base no estímulo de atividades locais (conserto de embarcações, culinária, costura, dança e lavagem de roupa) (PARÁ, 2007).

Porém, o atraso das obras acabou prejudicando a vida dos moradores, que não fazem ideia de quando poderão voltar a habitar as suas casas. Afora isso, os entulhos gerados pela obra parada são um risco para a vida de muitas pessoas que por ali transitam.

O porto da ALPA, obra da Companhia Vale do Rio Doce em parceria com o governo estadual (que forneceria incentivos fiscais), busca atender aos interesses particulares desta grande empresa, principalmente, aqueles referentes ao empreendimento siderúrgico Aços e Laminados do Pará (ALPA). Um porto privado será utilizado para a entrada de insumos e para o escoamento de produtos em barcaças e navios de maior porte, tanto para o mercado nacional (norte, nordeste e centro-oeste), quanto para o internacional (Estados Unidos da América). Para o mercado nacional seriam destinados produtos como bobinas e chapas laminadas, e, para o internacional, placas de aço (ALPA, 2012).

Tal iniciativa é um exemplo claro de parceria público-privada com vistas a potencializar o desenvolvimento econômico da região e da cidade, por meio do estabelecimento de um grande empreendimento siderúrgico. Este geraria mais emprego e renda para Marabá através do uso dos rios e do espaço de orla fluvial. Por outro lado, como já foi destacado no terceiro capítulo, as reais consequências/impactos desse empreendimento (circulação de navios de maior porte e de grandes barcaças) para os agentes/grupos que, cotidianamente, usam os rios das mais variadas formas ainda não foram aprofundadas.

A hidrelétrica de Marabá, por seu turno, é um empreendimento do Governo Federal em parceria com a Eletronorte. O objetivo é gerar energia para estimular e dar suporte aos diversos empreendimentos instalados ou que pretendem se instalar na região. Sua difusão se dá através de um discurso pautado na "ideologia de benefícios" (MARIN; TRINDADE, 2010), que ressalta a importância desse empreendimento hidrelétrico como algo que possibilitaria um maior dinamismo econômico (transformar

o minério de ferro de Carajás em renda, geração de emprego e qualidade de vida) e um melhor controle e contenção das enchentes que assolam a cidade.

No entanto, no âmbito desse processo também é importante ressaltar que:

> o projeto de construção da hidrelétrica de Marabá invade, interfere a vida dos assentados, dos indígenas, dos pescadores, dos ribeirinhos, dos moradores de bairros das cidades, produzindo um espaço de relações específicas com cada uma destas categoriais; onde se evidenciam as resistências e estão menos observadas as negociações com a Eletronorte, as empresas de consultoria e construtoras. [...] As chamadas "reuniões públicas" se realizam sob um esquema do convencimento, por parte dos técnicos, a partir do discurso que enuncia benefícios; com isto, desviando a atenção sobre as territorialidades específicas ameaçadas, os conflitos socioambientais, a lucratividade do empreendimento para o setor energético e mineral, que são os principais interessados na construção desta obra de infraestrutura. (MARIN; TRINDADE, 2010, p. 373).

Com efeito, por conta da possibilidade de realização do empreendimento hidrelétrico de Marabá, inseguranças, incertezas e o temor de perder o seu espaço de vida tomam conta de diversos agentes/grupos sociais como pescadores, indígenas, assentados, agricultores, ribeirinhos etc.

Por fim, a Hidrovia Araguaia-Tocantins, uma iniciativa do Governo Federal que ganha mais força a partir da década de 1990, devido às grandes vantagens da inserção de um sistema multimodal de transportes para viabilizar a circulação de produtos (principalmente *commodities)* no corredor Centro-Norte do Brasil. Nesse sentido, este empreendimento busca o estabelecimento pleno da navegação comercial no trecho da bacia Araguaia-Tocantins com vistas a maximizar o dinamismo econômico através da criação de um novo eixo de transporte modal fluvial regional (ANTAQ, 2012).

A conclusão desse projeto, que foi viabilizada após a inauguração das Eclusas da Hidrelétrica de Tucuruí – empreendimento que anteriormente havia secionado o rio Tocantins – é peça fundamental para o aproveitamento econômico do grande potencial agropecuário, florestal e mineral já identificado no Vale do Tocantins-Araguaia, tendo em vista a vinculação a modais de baixo custo e em face do pequeno valor unitário das cargas a serem geradas e das grandes distâncias a serem percorridas. Como justificativa para a sua realização é enfatizada, ainda, a importância do pólo siderúrgico de Marabá e sua intrínseca relação com a viabilização dessa Hidrovia, uma vez que a competitividade da produção siderúrgica de mega-projetos, como a ALPA, e mesmo de empreendimentos de médio porte (como os dos produtores de gusa) depende

fundamentalmente do acesso hidroviário via Tocantins-Araguaia ao Porto de Vila do Conde (ANTAQ, 2012).

Todos os grandes empreendimentos, obras e intervenções citadas, que se dão por meio de incentivos e de ações do governo em diferentes esferas (federal, estadual e municipal) ou mesmo através de parcerias público-privadas, têm por objetivo geral aumentar a geração de riqueza regional e local utilizando o espaço de orla da cidade, seja através de ações com vistas a aumentar os fluxos de pessoas, insumos e mercadorias (como as duas pontes, o porto da ALPA e a hidrovia Araguaia-Tocantins), seja por meio da geração de energia (hidrelétrica de Marabá) para atender, principalmente, a demanda das grandes empresas, ou seja, ainda, através de melhorias urbanas (Orla Sebastião Miranda, PAC Cabelo Seco e a Avenida Transmangueira) que levam ao aumento da especulação imobiliária e a substituição da população original. Um direcionamento que, de forma geral e em uma determinada escala, parece estar pautado no urbanismo empreendedor (HARVEY, 2005) e no planejamento estratégico de cidades (SÁNCHEZ, 2003).

Dessa forma, as resistências e os conflitos de territorialidades gerados em face deste tipo de processo mostram a forma desigual como os interesses do grande capital se dão sobre a orla e como esta é entendida como um espaço de grande potencial para geração de riquezas. Trata-se de tipo de aproveitamento econômico do espaço que se desenvolve mesmo que para isso seja necessário negar a existência de uma territorialidade ribeirinha e de usos "menos importantes" do ponto de vista moderno-econômico na orla. E isso tanto no âmbito das ações do Estado empreendedor, quanto no âmbito das ações da iniciativa privada e das parcerias por ela estabelecida.

É nesse contexto de desigualdade e de resistência que três casos são, particularmente, emblemáticos e importantes de serem ressaltados, pois mostram justamente como são tratados os grupos contrários ou mesmo aqueles que configuram algum tipo de obstáculo/resistência para este tipo de iniciativa modernizante e capitalista do espaço de ribeira de Marabá.

O primeiro diz respeito à comunidade do Espírito Santo, um aglomerado que está localizado nas margens do rio Tocantins e que desaparecerá se a hidrelétrica de Marabá se concretizar. Nesse espaço, a pesca artesanal consiste numa atividade estruturante para grande parte de sua população, que é de, aproximadamente, 104 famílias. Por conta disso, os moradores (mesmo aqueles que trabalham assalariados e fora da comunidade)

se fazem valer de recursos como o peixe e a água do rio Tocantins, elementos essenciais para a sua vida. Além disso, os barqueiros e pescadores também fazem o transporte de pessoas pelas comunidades ribeirinhas e demais espaços de lazer ao longo do rio, o que lhes possibilita obter uma renda extra ou complementar. Sua paisagem é marcada pelo predomínio de casas simples com grandes quintais, pela existência de uma escola e de uma igreja, assim como por pequenas embarcações aportadas no barranco que dá acesso ao rio Tocantins. Ademais, por conta das belezas naturais da ribeira, na comunidade também existem bares que, aos finais de semana, são muito procurados pela população de Marabá.

Assim, se a barragem realmente for construída, essas famílias serão desalojadas de seu espaço de vida pelas mesmas águas que desde os tempos de sua fundação lhes deu sustento e possibilitou a sua reprodução. Ironia do destino? É claro que não! Tal processo é produto da dinâmica de aproveitamento energético e capitalista das águas que banham o espaço de Marabá.

Sobre essa questão, um morador da vila ressalta:

> [...] o que eu gostaria de saber deles era o seguinte, por que eles não vêm e falam a verdade pra gente? "Olha, a barragem vai sair tal tempo", assim, "mês tal vocês já não vão estar aqui mais". Porque a maioria do pessoal vive da pesca, né. O pessoal, a maioria não tem profissão. Como é que um cara desse... O cara vem faz uma barragem aqui, aí o cara vai sair daqui. Aí vem o cara, que nem eu conheço que tem família que tem setenta anos que mora aqui, nunca foram, não sabem, só vão na rua pra resolver alguma coisa. Aí um cara desse vai morar lá na rua, levar cinco, seis filhos, dez filhos lá. Nenhum não tem profissão, vivem da pesca aqui. Então, só porque o cara quer fazer uma barragem aí, ele não tá nem aí pro problema de ninguém. Não sabe vir fazer uma entrevista com alguém. Oh, falar "o que que você tá precisando?", "vamos formar, botar um pessoal desse num colégio, na universidade". Não tem essas questões, eles só querem fazer a barragem deles e pronto! Dane-se! Aconteça o que acontecer! Não tão nem aí com quem vai passar fome lá na rua porque a mixariazinha que eles vão dar por cada barraquinho desse aí não dá pro cara sobreviver. Nem comprar um terreno aí na rua não. Hoje em dia tudo é caro aí na rua, você sabe que a sobrevivência na rua é pesada, né? (Morador 11, 30 anos, autônomo, 06 de maio de 2012).

Podemos perceber, através do relato desse informante, a falta de informação dos moradores, o descaso por parte do poder público e da Eletronorte e o medo pelo que pode vir a acontecer com a comunidade. Por conta disso, ânimos sobressaltados e a

preocupação com o seu espaço de referência de vida faz parte do cotidiano dos moradores desta Vila.

O segundo caso a ser destacado é o da Vila Socó, que está relacionado à intervenção ocorrida nas margens do Itacaiúnas por conta da necessidade de duplicação da ponte existente sobre este rio. Para o poder público municipal, a vila Socó, cuja maioria da população desenvolvia atividades ligadas à pesca e a produção de tijolos e telhas em olarias, não passava de uma área insalubre localizada às margens da Rodovia Transamazônica. Trata-se de um espaço onde famílias sobreviviam economicamente de forma autônoma ou através de auxílios de programas do governo federal, dentre outros. Ademais, a área ocupada pelas famílias não era regularizada, pois na maioria dos casos os terrenos não tinham títulos e eram passíveis de intervenção pública (MARABÁ, 2009), o que de fato ocorreu.

Assim, por conta dos interesses de melhorias no tráfego urbano da cidade de Marabá, 97 famílias foram desalojadas para que houvesse a duplicação da referida ponte. Esse processo se deu por intermédio de acordo extrajudicial com a prefeitura, que previa diversas medidas compensatórias, tais como: construção de 97 casas populares no bairro Bela Vista e no prazo máximo de três meses; destinação dessas áreas também para a implantação de posto de saúde, escola e posto de policiamento; repasse de 300 reais mensais para cada família cadastrada, que seria entregue diretamente para o pagamento de aluguéis das moradias provisórias; desocupação da área da vila Socó imediatamente após o pagamento da primeira parcela dos aluguéis; preservação dos materiais das moradias, que seriam entregues aos respectivos moradores; durante o período de transição, seria viabilizado o transporte dos filhos dos moradores até as escolas próximas; absorção da mão de obra dos moradores que tivessem interesse de trabalhar nas obras de duplicação da rodovia Transamazônica; construção de uma cooperativa de moradores na área destinada ao projeto de duplicação, mediante a aquisição do material de construção pelos cooperados e participação do município com a disponibilização de mão de obra.

Na ocasião, houve problemas que levaram ao atraso na liberação das casas, principalmente, por conta de empecilhos como a não liberação – por questões jurídicas – da área pretendida para a realocação da população. Em face disso, foi oferecida uma indenização no valor de 20 mil reais para as famílias, assim como a doação de uma casa do Programa Minha Casa Minha Vida, do Governo Federal, a cada uma delas

(MARABÁ, 2009). Tal intervenção, além de deslocar uma vila inteira que tinha no rio e na atividade oleira o seu referencial de vida, teve muitos resultados negativos, como destaca um informante:

> aí é a questão como tá a vida hoje nossa após a desapropriação, né. É quem recebeu a indenização tá bom! Melhorou cem por cento a situação! Agora, a situação feita que tá, como eu fico triste até hoje e to triste, é os filhos dos oleiros. Os filhos dos moradores da Vila Socó, né. Muitos estão entrando para a prostituição, moças que trabalhavam nas olarias e estudavam de manhã. Aquelas que não estudavam de manhã trabalhavam até meio dia e de meio dia pra tarde ia pra escola. Estudavam de manhã e de meio dia pra tarde iam pras olarias. Moças, rapazes, todos trabalhavam, né. Viviam do trabalho. Com a retirada teve um grande esquecimento do poder público, no caso as crianças, as moças, os rapazes. As moças estão se prostituindo, que trabalhavam desde criança. Que vamos supor, eu sou morador, oleiro desde noventa e nove, conheço muito a vila. E como presidente da comissão de moradores da Vila Socó, conheço a situação. Os pais que receberam vinte e cinco mil compraram casa, outros compraram carro e moto, outros compraram caminhão, mas e as crianças que trabalhavam? Que foram esquecidas pelo poder público? Que a única sobrevivência, o único serviço que eles trabalhavam era oleiro. De empilhar tijolo, de carregar tijolo, de fazer tijolo. Esses, então... As moças entraram para a prostituição, estão vendendo drogas, né. Vendendo drogas. Tem uns que até... Dois que já estão presos, estão no presídio. Pode não ser traficante, mas estão lá no bairro Bela Vista vivendo de que? Que não tem outra condição. Que o poder público esqueceu deles, que não sabiam fazer outra atividade. Tanto o Estado, como o governo federal, principalmente o município que se comprometeu a qualificar esses jovens, os oleiros, os moradores; não fizeram isso e não têm outra situação. Estão vendendo drogas lá pra ganhar um real, dois reais. Estão sendo usados pelos traficantes no bairro Bela Vista. Isso aí tá triste essa situação. (Morador 04, 44 anos, oleiro e presidente da Comissão de Moradores da Vila Socó, 24 de maio de 2012).

O relato do presidente da comissão de moradores da antiga Vila Socó, mostra como houve uma desestruturação no modo de vida destes agentes/grupo de oleiros, principalmente, com relação aos mais jovens que tinham na produção realizada nas olarias o seu maior meio de trabalho e de sobrevivência. Assim, a falta de cuidado e de acompanhamento da situação por parte do poder público, principalmente no que diz respeito a possibilitar uma realocação que permitisse uma reprodução dos meios e do modo de vida dos oleiros, levou ao aumento de casos de prostituição, de venda e de consumo de drogas por boa parta da população mais jovem dessa vila.

Por seu turno, o PAC Cabelo Seco, no âmbito geral do projeto, até poderia ser considerado um avanço no que diz respeito ao estímulo da permanência da dinâmica socioespacial ligada aos rios na orla de Marabá. No entanto, como também destacamos no terceiro capítulo deste trabalho, os transtornos causados para a população que sofreu a perda de sua casa ou terreno, mesmo que temporariamente, são muito grandes, como destaca este informante:

> [...] aqui eu vi a "orla". Que isso era pra valorizar, eu acho, a beira dos rios. Aí pra nós aqui essas casas aí. Eles tentaram pra ajudar a nós, né. Pra ver porque as nossas casas eram pobrezinhas, eram de madeirinha, na beira dos buracos, enchia de água. Quando começava a encher nós já tinha que mudar. Então, eles fizeram assim pra tentar ajudar nós. Só não tá ajudando ainda mesmo porque não fizeram ainda, mas pra nós foi uma ajuda. [...] eles abordaram nós assim, eles vinham fazendo, disque, um cadastro pra fazer isso aí, que com dois anos tava pronto essas casas. Eles iam pagar o aluguel. Se alguém desiste, aí eu tenho certeza, porque que eu falei que não aceitava e eles disseram que eu tinha que sair. Porque nós não ia desmanchar. Se eu não aceitava, nós éramos quarenta e oito famílias que moravam aí, se eu não aceitasse, se dez não aceitassem e trinta e oito aceitassem, eles não iam deixar só as dez casas em pé e derrubar as trinta e oito. Então, nós tinha que sair! Só que eles prometeram pra nós que com dois anos nós estávamos de volta pra nossas casas e até hoje, quatro anos. (Morador 07, 53 anos, pescadora e vendedora ambulante, 09 de maio de 2012).

O trecho da entrevista apresentado confirma que essas obras foram anunciadas como algo "necessário", "inevitável" e "para o bem" da população que ali residia. Porém, quatro anos se passaram e eles continuam na mesma situação, vivendo de aluguel ou morando na casa de amigos e de parentes. E isso sem nenhuma previsão de quando poderão voltar a ocupar as suas residências e, com isso, ter contato com o seu maior referencial de vida que é a ribeira da cidade. Além disso, nesta parte da orla, as casas eram geminadas, térreas, sem paredes divisórias e com quintais que geralmente terminavam no rio; espaço de reunião, de desenvolvimento de sociabilidades e de criação de alguns tipos de animais, como porcos e galinhas. Trata-se de um tipo de estrutura que difere bastante da arquitetura das casas que estão sendo construídas atualmente na orla; estas que juntas configuram verdadeiros blocos residenciais de dois pavimentos e sem quintais (foto 28 e 29). Um modelo residencial que pouco leva em consideração a morfologia material ribeirinha existente e as especificidades da relação cidade-rio em Marabá, isto é, que pouco considera as especificidades urbanas historicamente construídas nesse espaço.



FOTO 28 – OBRAS DO PAC NO CABELO SECO: nesse espaço estão sendo realizadas as obras de infraestrutura de proteção das margens do rio Itacaiúnas, bem como estão sendo construídas as casas/apartamentos que serão entregues às famílias que moravam nesta parte da ribeira da cidade (Foto: Michel de Melo Lima, maio de 2012).



FOTO 29 – UM DOS BLOCOS RESIDENCIAIS DO PAC NO CABELO SECO: casas inacabadas na orla do rio Itacaiúnas. A demora no término das obras tem causado muitos transtornos à vida das famílias que aguardam ansiosamente a oportunidade de poder voltar a morar na ribeira da cidade (Foto: Michel de Melo Lima, maio de 2012).

Os três exemplos citados confirmam a existência de um movimento empreendedor e modernizante que pouco considera os aspectos do modo de vida das populações ligadas aos rios Tocantins e Itacaiúnas. Isso porque o direcionamento e a principal função dessas obras/intervenções é a potencialização econômica desse espaço através do aumento dos fluxos de pessoas e de mercadorias, da geração de energia e do estímulo ao consumo na/da orla. Ações que estariam pautadas numa versão menos espetaculosa e em menor escala do planejamento estratégico de cidades.

E justamente para entender essa tendência de seguir modelos baseados numa modernização empreendedora, mas menos pomposa e numa menor escala, que analisaremos o quadro 08, que mostra as principais ações desenvolvidas e pensadas pelo poder público (principalmente em nível local) para valorizar a importância dos rios e da orla de Marabá.

Quadro 08 – Principais ações desenvolvidas/pensadas pelo poder público para valorizar a importância dos rios e da orla de Marabá-Pa

Ação	Informante	Entrevista
Urbanização e continuidade de calçadão e do cais de arrimo	Informante 01	Bom, em termos de beira do rio, né? Tá dando a continuidade na parte de urbanização lá da orla, certo. Agora a gente tá levando ele até o Cabelo Seco. Até a ponta, terminando a Marechal Deodoro, fazendo toda a pavimentação dela, certo, com o convênio que a gente conseguiu fazer agora com a Caixa. E tá dando continuidade também naquele estudo de poder fazer todo o arredondamento, ela pegando também a parte do Itacaiúnas. Só que esse projeto ainda tá em análise pra Brasília. Por quê? Porque ele, primeiro, causa uma vantagem do impacto do turismo para o município, que ele passa a ser um dos principais cartões postais da cidade. A população ganha uma moradia digna, porque passa a ter saneamento na área lá, eles precisam. E as casas se valorizam também, certo. Então, na realidade, a gente regularizando a situação da orla em si. Como um todo, ela só trás benefícios para o município. [...] a gente vai poder fazer uma revitalização daquela área lá também, que já tá no projeto da Grota do Aeroporto. Que vai fazer tipo como se fosse um cais lá pro rumo do Itacaiúnas, nesse trecho aí. (Representante do poder público 02, 42 anos, Secretaria de Viação e Obras Públicas, 03 de maio de 2012).
Urbanização e continuidade de calçadão e do cais de arrimo	Informante 02a	Então, especificamente na Velha Marabá, a parte do planejamento, ela pensa na elaboração da obra completa, né. Porque, desde que nós assumimos, ainda falta um pedaço lá daquele cais que tá sendo, a obra está sendo executada e ainda não foi terminada. Ficou parte do recurso federal pra ser encaminhado pro município. A parte da contra partida do município também está pendente. Alguma coisa, porque, na verdade o projeto foi todo fatiado em pedaços, né. Um pedaço era iniciado após a conclusão do outro. Então, alguma coisa ficou aí nesse meio que impediu a continuidade e o término da obra, mas esses gargalos aí já estão sendo dirimidos, essas questões. A previsão é que ela se inicie, agora, a partir... Salvo em engano, a partir de julho pra conclusão daquela parte final que vai circundar a parte do bairro Francisco Coelho, que é o Cabelo Seco. [...] fora isso, nós também cadastramos no Ministério dos Esportes através de um programa chamado SICOMV, tá. Num programa de urbanização de orlas. Um programa chamado urbanização de orlas, pra que a gente pudesse também melhorar o tráfego da Velha Marabá construindo uma outra via, que ela circundaria a Velha Marabá na margem do Itacaiúnas, entendeu? Isso, claro, construindo a nova orla ali em torno do Itacaiúnas e terminando com a via que daria acesso a ponte do Itacaiúnas. (Representante do poder público 03, 46 anos, Secretaria de Planejamento, 02 de maio de 2012).
Urbanização e continuidade de calçadão e do cais de arrimo	Informante 03a	Olha, na realidade não existe uma ação individual, né. A gestão urbana cabe a SDU, a Superintendência de Desenvolvimento Urbano. Então, teoricamente os planos teriam de passar todos por lá e serem discutidos, mas na realidade é uma ação conjunta. Tanto que o Plano Diretor tá lá no planejamento, né. Então, todas as ações referentes ao Plano Diretor, revisão, estudo, são desenvolvidos no planejamento. E quanto a essa questão das obras em si, bom, tem a "orla" da Marabá Pioneira, que essa tem projeto definido. Ela tá parcialmente construída, mas ainda tem, ainda vai pegar... Ela tá no Tocantins, ela vai contornar, fazer um mirante no Francisco Coelho, que é o bairro Pioneiro na Velha Marabá, e vem pelo Itacaiúnas até unir com o acesso da Velha Marabá com a Transamazônica. Então, na realidade você vai ter um percurso, nós temos, assim, uma parte feita. Pelo lado do Tocantins, ainda tem que continuar depois da base do exército até a Mangueira, que inclusive foi feita a subestação, como eu já tinha comentado contigo, pra SPU da União, que é pra ela liberar aquela área que é pra poder abrir pro rio. [...] pra União

		remover o pessoal porque cabe a ela, e liberar pra prefeitura pra poder fazer, abrir, né. Que é aquele mesmo modelo que é fazer uma urbanização e você ter acesso pro rio. Você teria praticamente, você sairia da Mangueira, você vai, contorna e volta até a Velha Marabá. Você poderia andar olhando o rio. Uma hora o Itacaiúnas, outra hora o... Uma hora o Tocantins, melhor dizendo, e outra hora o Itacaiúnas pelo outro lado. (Representante do poder público 06, 49 anos, Secretaria de Planejamento e Controle de Marabá, 10 de maio de 2012).
Melhorias no transporte fluvial de maior porte	Informante 04a	Olha só, por parte da Secretaria de Meio Ambiente, o que a gente tem são alguns estudos, mas são mais pra questão já industrial, né. Existem algumas propostas que estão sendo discutidas ainda da questão da hidrovia, essa coisa toda, mas é mais pra questão industrial, né. Assim, de imediato eu não sei te informar se a própria Secretaria de Cultura, Secretaria de Turismo, se elas têm algum contato com algumas outras instituições, alguma coisa no sentido de estimular isso. No período do veraneio sempre existem algumas campanhas que são feitas, direcionadas aos passeios de embarcações, essa coisa toda. No período de veraneio que geralmente é realizado entre a Secretaria de Meio Ambiente e a Secretaria de Turismo. [...] a questão da hidrovia hoje, ela na verdade tem por objetivo atender as indústrias que vão se implantar nessa nova etapa do distrito industrial, que é a ALPA e outras empresas, né. Então, assim, pra ela trazer matéria-prima que vai ser utilizada, bem como já haver a exportação dos produtos que ela irá gerar ali, o melhor ramal de distribuição seria a questão da hidrovia, né. Então, hoje os grupos sociais no município de Marabá, os empresários, enfim, eles estão discutindo e buscando que o governo federal de fato assuma essa responsabilidade de executar a implementação da hidrovia, né. Porque talvez hoje seja a melhor alternativa de transporte pro município, né. (Representante do poder público 05, 35 anos, Secretaria de Meio Ambiente de Marabá, 08 de maio de 2012).
Melhorias no transporte fluvial de maior porte	Informante 03b	Sim! Sim! Existem estudos sendo realizados. O rio já foi um grande caminho, né. Já foi a grande via de acesso pra Marabá, já foi o rio. Com a construção da estrada e devido o rio no verão ter pontos críticos pra você ultrapassar, esse fluxo acabou. Depois, com a barragem de Tucuruí seccionou o rio definitivamente. Então, acabou com essa coisa. Com as eclusas, com a hidrovia, é capaz de nós termos de novo esse fluxo via rio que vai até Belém, por exemplo. (...) sai daqui do Tocantins, pelo Tocantins e chega até em Belém. Eu acredito que isso vai voltar. Fora isso, dentro do núcleo, da cidade mesmo, da sede municipal, há estudos pra gente poder valorizar e incrementar esse transporte pelo fluvial. Pra por justamente devido aos grandes projetos. Porque você tem, se tiver, pegar o exemplo de Brasília. Por exemplo, Brasília, você tem o lago Paranoá. Você tem gente que chega desse lado, deixa seu carro, pega a sua lancha atravessa o lago, pega o outro carro. Naturalmente o poder aquisitivo mais alto. Pega o outro carro do outro lado do lago e vai embora para o seu trabalho, né. Porque... Trinta, quarenta minutos fazendo esse percurso. E que se ele fosse pegar via rodoviária, ele levava duas horas pra chegar no mesmo local. Então, quer dizer, a ideia é essa. Você tem a ALPA que vai ter um grande fluxo de funcionários, né. Junto com a ALPA vêm outros empreendimentos [...]. (Representante do poder público 06, 49 anos, Secretaria de Planejamento e Controle de Marabá, 10 de maio de 2012).
Construção de três pequenos portos	Informante 02b	Tem sim! Nós estamos fazendo o nosso... Nós estamos iniciando, na realidade, até por conta do valor ainda não foi iniciado, é o Plano Diretor de Transporte do Município. Tá certo? E ele visa contemplar muito o transporte fluvial. Até por conta do empreendimento ALPA (...). O que eu te diria de mais importante que será pensado e

interligando três núcleos: Marabá Pioneira, Cidade Nova e o São Félix		provavelmente será executado, como parte das condicionantes da VALE. Claro, que o município tem participação grande. Seria um porto fluvial que ele seria nas margens aqui da Velha Marabá, aqui na frente da Velha Marabá. Outro aqui, pegando aqui próximo o bairro do Amapá, da Cidade Nova e um outro pegando aqui na frente do São Félix. Aonde seriam operados por ferry boats, onde os funcionários... Porque, pra você ter uma ideia, eles terão diários próximo de quinze mil homens trabalhando. Agora você imagine a quantidade de ônibus necessário pra levar esse pessoal, né. Então, o que nós estamos pensando no momento é nessa parte especial, fluvial, seria a construção desses três portos com o atracamento na beira do Tocantins, aqui em baixo, na frente do projeto ALPA. Aonde o funcionário chega de moto, de bicicleta, ele já entra na ferry boat, já entra direto. Com capacidade pra levar cinco mil pessoas de cada vez. [...] seria um aqui no Amapá, aqui próximo ao Amapá, no Itacaiúnas. Um na frente da Velha Marabá, outro aqui na Nova Marabá e um na frente do São Félix, que seria o início do itinerário. O funcionário que mora em Morada Nova embarcaria no São Félix, ele pararia aqui na frente da Nova Marabá, aqui próximo a Folha que eu não me recordo o nome. Viria pra cá pra Velha Marabá, pararia, pegava o pessoal daqui, descia pro da frente da ALPA (...). Então, esse projeto, ele vai com certeza fazer parte do Plano Diretor. Até porque se você não pensar dessa forma você vai ter que pensar em no mínimo uma ou duas pontes sobre o rio Itacaiúnas, novamente. Também como que será um gargalo que vai se criar se não se pensar dessa forma. (Representante do poder público 03, 46 anos, Secretaria de Planejamento, 02 de maio de 2012).
Revitalização (paisagismo) e ações de educação ambiental	Informante 04b	Então, existem diversas atividades direcionadas pelo poder público, até mesmo pela Secretária de Meio Ambiente, que é a questão da revitalização do paisagismo, né. Que todo ano é feito aquele paisagismo ali. É trocada e replantada inúmeras mudas de plantas ornamentais naquela região. O que na maioria das vezes são retiradas pela população. Ao invés da população vir no órgão ambiental solicitar alguma muda paisagística, acaba deteriorando um canteiro, retirando do próprio canteiro, enfim. Existem atividades de educação ambiental que são na maioria das vezes realizadas em momentos já de realização de outros eventos também, né, carnaval, praia. Existem atividades de fiscalização que é pra coibir a questão da poluição sonora principalmente, né, que é realizado principalmente aos fins de semana. Tanto a questão de som automotivos, quanto também da questão de som em bares e casas noturnas localizadas ali nas proximidades. [...] olha, essas outras áreas onde também são identificadas como balneários, como áreas recreativas, também existe a questão da fiscalização que é pra coibir. Já no Espírito Santo e no Geladinho, também não só a questão da poluição sonora, mas também no sentido de preservação, de orientação do que existe de beleza natural ali ainda, né. Então, existe uma fiscalização e também existe a questão da educação ambiental. O departamento de educação ambiental também age na questão do Geladinho. É direcionado algumas atividades pra lá também de educação ambiental e de fiscalização ambiental. (Representante do poder público 05, 35 anos, Secretaria de Meio Ambiente de Marabá, 08 de maio de 2012).
Passeios contemplativos pelo rio e ações de educação ambiental	Informante 05	A Secretaria de Turismo, desde que ela foi criada, a gente tem várias preocupações. E dentro dessas ações que a gente tem trabalhado para valorizar esse maior atrativo nosso natural, que são os rios. Nós temos trabalhado ações voltadas... Uma ação com foco para o Rivertur, que na linguagem inglesa se chama passeio pelo rio. E a gente tem trabalhado uma ação voltada pra isso, pra valorizar isso, pra que a própria comunidade, ela tenha essa expectativa de verificar, de olhar pro rio. Pra esse atrativo que ela tem, pra valorização dele, do principal atrativo. E através desse

		passeio, a gente mostra inclusive as populações ribeirinhas, alguns locais, alguns atrativos nesse percurso que é dado a população. E através desse passeio, a gente faz uma troca, uma permuta com base na educação ambiental, na preservação do rio, que é a troca por materiais eletrônicos ou alguma contribuição pro meio ambiente. A gente utiliza essa ação com o foco socioambiental. Além da gente tá trabalhando também a questão da "orla" com os principais empresários do setor ali na "orla", pra que eles tenham uma preocupação com a questão de valorizar aquele atrativo que é a "orla" do rio Tocantins. No que diz respeito à limpeza, a própria preservação da imagem, da pintura, das infraestruturas. E também a gente trabalha na questão dos eventos que são realizados. A gente tem uma grande preocupação com os eventos que são realizados na orla, pra que esses eventos possam estar efetivamente não prejudicando a orla. A gente tem feito um trabalho mais em divulgar esse potencial através de imagens, de valorizar aquilo como atrativo turístico. E a outra ação que a gente iniciou o ano passado também no foco do turismo é o Projeto Marabá Pôr-do-sol, que a gente vai implantar também provavelmente mais um programa de feiras que é utilizado no verão, que é a Feira do Sol, onde a gente valoriza também a beira do rio, a orla como um local onde a gente possa estar contemplando o rio através do pôr-do-sol. Trazendo a família, a comunidade local para que ela possa vislumbrar isso. Valorizar de forma contemplativa o que a gente tem de beleza natural diante dos nossos olhos. Então, essas são as ações especificas do turismo, voltadas para valorizar o rio como atrativo natural e maravilhoso que a gente tem. (Representante do poder público 07, 45 anos, Secretaria de Turismo, 16 de abril de 2010).
Construção de um parque ambiental	Informante 02c	Olhando pro lado do turismo, eu creio que nós temos um potencial muito grande e foi pouco explorado. Pra você ter uma ideia, nessa parte do Varjão, entre o bairro Santa Rosa e a Vila Militar, aquela área verde que deve tá até no mapa aí. Nós já estamos dando entrada e pensando em fazer um parque ambiental mais ou menos parecido com aquele que foi feito lá em Belém, no Mangal. Naquele... Com aquela linha de pensamento, com aquela visão aí. Isso sem contar com a Praia do Tucunaré ali da frente, né. Então, você... Essa "orla" aí, nossa! Ela realçou muito esse potencial turístico de Marabá. E você imagine quando você fizer também ali aquela outra parte do rio Itacaiúnas, né, revitalizando. Revitalizando toda essa área aqui. Olha só, tá vendo que aqui termina a parte do cais, do calçamento. Ele viria aqui, tá? O que que está se pensando sobre isso aqui? Daquela questão que eu te falei agora a pouco, seria construir essa marginal aqui, aonde ela desafogaria o transito também aqui da Velha Marabá. E ela entraria aqui. Onde é que tá a ponte do Itacaiúnas? Eu tô me equivocando, é aqui. Ela entraria aqui já na ponte do Itacaiúnas. Tá certo? Então, se você der uma olhada aqui, poxa! Você vai ver que existe, Nossa! Um potencial turístico muito grande nessa região aqui. E pouco explorado, né. O que nós temos de explorado nesse momento é apenas essa orla aqui. Tá certo? Mais existe sim! Nós acreditamos nisso! Aqui nessa área verde aqui que fica entre o Bairro Santa Rosa e a Vila Militar, nós estamos pensando em fazer um parque turístico aqui. Um parque ambiental e turístico. (Representante do poder público 03, 46 anos, Secretaria de Planejamento, 02 de maio de 2012).
Criação de um museu histórico e publicação de um livro	Informante 06	Bom, atualmente, por exemplo, nós temos aqui na Casa da Cultura pouquíssima coisas sobre a questão da margem do rio e a navegação e tal. Isso foi um, eu não digo um erro, mas por uma questão de espaço que a gente tinha no momento que nós criamos (...) no governo Municipal. Então, isso foi contemplado, existe lá uma réplica de um barco, alguma coisa sobre navegação que é muito pouco e que está sendo corrigido com a implantação do Museu Histórico de Marabá. Que a gente já está trabalhando na restauração daquele prédio onde é a Câmara Municipal, na velha

		Marabá. E a gente calcula que no máximo com dois anos a gente deva estar com o Museu Municipal. O Museu Histórico implantado lá nesse prédio. E lá vai haver um espaço pra navegação e falar da margem do rio, dessas famílias, das pessoas que moravam lá e ligar com essa questão da navegação. Da importância que o rio tinha e tem pra cidade. [...] o Museu Histórico seria dar um espaço maior e melhor pra população. Pra população poder usufruir e conhecer mais a sua história. Não só sendo depositário da memória regional com todo o acervo histórico que a Casa da Cultura tem, que vai pra lá pra esse prédio, mas que sirva também de ponto de discussão, de ponto de difusão de idéias e que as pessoas se sintam, vamos dizer, na casa deles. Onde se possam discutir as questões culturais e históricas da sua cidade. Inclusive, esse projeto do livro agora que é pra trabalhar com as famílias que construíram a cidade é um projeto que vai ter continuidade lá nesse museu. Já é previsto um espaço lá pra que as pessoas possam alimentar os dados de outras famílias ou das mesmas famílias que queiram colocar mais dados. Então, a gente pensa ter uma coisa permanente trabalhando com memória nesse espaço. (Representante do poder público 04, 61 anos, Casa da Cultura de Marabá, 03 de maio de 2012).

Fonte: entrevistas realizadas em trabalho de campo, em abril de 2010 e abril/maio de 2012.

O quadro 08, que trata das principais ações que estão sendo pensadas e desenvolvidas pelo poder público na orla de Marabá, mostra como o direcionamento e a finalidade destas é o melhoramento da infraestrutura urbana da ribeira da cidade. Isso se dá, principalmente, através de ações como: construção do calçadão e do cais de arrimo ao longo de todo o pontal, com o contorno pelo rio Itacaiúnas até a altura da ponte que existe sobre este rio; pavimentação e melhoramento das vias existentes, além da construção de uma nova que circunde todo o rio Itacaiúnas até a altura da referida ponte; melhorias de iluminação pública, de saneamento, de paisagismo (informante 01, 02 e 03).

O discurso oficial é que isso ajudaria a diminuir o problema das enchentes, produzindo melhores condições de vida e moradias mais dignas e valorizadas para a população local. Com efeito, a necessidade de revitalizar esse espaço, um dos "principais cartões-postais da cidade" (informante 01), é destacada como uma condição *sine qua non* ao desenvolvimento da orla, mesmo que para isso seja necessário "remover o pessoal" (informante 03) a fim de liberar áreas de ação estratégicas para a prefeitura. Tudo isso pautado no "mesmo modelo que é urbanização e você ter acesso pro rio".

No entanto, se essa iniciativa, muito similar ao que ocorreu onde já foi construído o calçadão e o cais de arrimo em Marabá (no lado do rio Tocantins) também tiver os mesmos resultados negativos para a população local, tais como o aumento da violência urbana, da especulação imobiliária e da substituição da população original, ribeirinha, por segmentos sociais de maior poder aquisitivo, parece correto afirmar que a "história se repete". Isso porque os resultados positivos mais uma vez ficariam, principalmente, para os agentes/grupos que podem pagar pela permanência nesse espaço, ou para aqueles que nele desenvolvem algum tipo de negócio ou obtêm alguma vantagem econômica, como: turistas, comerciantes, proprietários fundiários, promotores imobiliários[64].

Nesse contexto, a ideia de revitalizar esse espaço parece destacar que é necessário "dar nova vida" a ele, e, por conta disso, transforma-o em algo a ser refeito, melhorado e até mesmo totalmente transformado. Sua morfologia material e social (LEFÈBVRE, 2006) anteriores não são mais bem vistas e devem abrir caminho ao novo, para, com

[64] Os promotores imobiliários são um conjunto de agentes que realizam, parcial ou totalmente, as seguintes funções: a incorporação, o financiamento, o estudo técnico, a construção e a comercialização de um imóvel (CORREÂ, 1993).

isso, adequar-se aos tempos modernos. Isso pode ser constatado tanto pela substituição do uso ribeirinho múltiplo, por outros que estão mais associados ao desenvolvimento de atividades econômicas em maior escala (transporte, turismo, comércio etc.), quanto pela gradual substituição da população original e da mudança no padrão arquitetônico das casas, que agora são de alvenaria (de 1 a 3 pavimentos), muradas, mais luxuosas e sem quintais.

Os informantes 04 e 05, por sua vez, ressaltam a importância estratégica de melhorar a infraestrutura da orla e do transporte fluvial para o turismo e para a circulação de produtos através do estabelecimento da Hidrovia Araguaia-Tocantins. A união de forças do poder público local com empresários e demais grupos econômicos para pressionar o Governo Federal a acelerar a realização dessa obra ocorre, principalmente para beneficiar a navegação de maior porte (no caso de Marabá, principalmente, para atender aos interesses do empreendimento ALPA), através do transporte fluvial que viabilizaria a circulação de produtos (principalmente *commodities)* no corredor Centro-Norte do Brasil. Por outro lado, em nenhum momento o transporte de pessoas e o restabelecimento da vida ribeirinha e de seus fluxos pouco dinâmicos aos "olhos do grande capital" são reconhecidos e apontados como elementos importantes no âmbito do processo de implantação dessa hidrovia.

Nesse contexto de estímulo ao transporte fluvial para atender à demanda de empresas e tendo por base o segundo trecho da entrevista do informante 02, destacamos que mesmo a iniciativa relacionada ao transporte fluvial dentro da cidade, que está sendo pensada para ligar alguns dos núcleos de Marabá (São Félix, Cidade Nova e Nova Marabá), onde seriam construídos pequenos portos e seriam operados *ferry boat's*, também está mais voltada para atender às demandas dos grandes projetos/empreendimentos – principalmente da ALPA – que seria: a necessidade de circulação mais rápida e eficiente de seus trabalhadores e produtos pela cidade.

Com relação à biodiversidade, são desenvolvidas ações no sentido de conservar o meio ambiente através da realização de campanhas de educação ambiental na orla da cidade, como podemos perceber por meio de outro trecho da entrevista do informante 04, e pelo trecho da entrevista do informante 05. Para eles, principalmente nos períodos de grandes festas (carnaval, veraneio, aniversário da cidade, réveillon etc.) são realizadas ações de fiscalização, de paisagismo e de combate à poluição ambiental e

sonora, que é ocasionada tanto pelos visitantes, quanto por comerciantes e por moradores locais.

Nesses momentos de festas e de estímulo ao turismo na cidade, são feitos passeios nos rios, a exemplo do "rivertur", que tenta mostrar aos visitantes através da atividade contemplativa, as belezas naturais dos corpos hídricos e a dinâmica socioespacial ribeirinha existente na orla. Além disso, também são realizados, ao longo do ano, os mais variados tipos de micaretas e shows na ribeira da cidade.

Assim, como destaca o informante 05, o trabalho desenvolvido busca divulgar a beleza dos rios e da orla "através de imagens, de valorizar aquilo como atrativo turístico". Isto é, "valorizar de forma contemplativa o que a gente tem de beleza natural diante dos nossos olhos".

Tal tendência, se analisada sob a luz da teoria do espaço socialmente produzido de Lefèbvre (1974), mostra como a ideologia dominante de aproveitamento capitalista do espaço faz com que cada vez mais apenas a dimensão visual deste se destaque. Seus elementos são fabricados para o visível: pessoas e coisas, espaços e aqueles que os envolvem. Esse traço dominante, a visualização, mascara a repetição, o engessamento, e nega a interação multidimensional (econômica, funcional e simbólico-cultural) dos agentes/grupos com os rios. Por conta disso, nega a vida, o urbano enquanto a forma do encontro e as possibilidades de abertura para o futuro, para a criação. As pessoas olham, confundindo a vida, a vista, a visão. Uma simulação da diversidade, o simulacro, pois esse movimento exclui a apropriação diferencial, desigual, os conflitos, as privações e as lutas cotidianas travadas pelos agentes/grupos.

Nesse âmbito, também é curioso como em nenhum momento as festas religiosas de santo[65], que são muito representativas dos espaços de ribeira da Amazônia, sejam mencionadas pelos representantes do poder público como algo significativo e a ser valorizado.

Estaríamos então diante do retorno da ideia de natureza ameaçada e exuberante? Da curiosidade sobre como vive o bom selvagem ribeirinho? Da inserção de recursos

[65] Na orla de Marabá, tem destaque, no mês de outubro, a procissão (fluvial e terrestre) de Nossa Senhora de Nazaré. Os foguetes marcam a passagem da santa, que vai até o pontal e da a volta até a praça da Igreja São Félix. Os moradores param na ribeira para contemplar a passagem da santa. Algumas casas do bairro Francisco Coelho (Cabelo Seco) ficam enfeitadas com balões e berlindas com a imagem da padroeira. Cadeiras são postas na frente das residências para esperar a procissão terrestre passar, e as conversas e as músicas dos moradores (crianças, idosos, mulheres e homens, com velas nas mãos e rezando) marcam o som desse espaço.

públicos com o objetivo de promoção e espetacularização desses elementos para atrair investimentos e dinamizar economicamente o espaço de orla? A análise desenvolvida até o momento parece responder em alto e bom som que "sim" a estes questionamentos.

O terceiro trecho da entrevista do informante 02 parece confirmar essa situação, pois ele destaca que uma das possibilidades de obra/intervenção também é a criação de um parque ambiental aos moldes do que foi construído na orla da cidade de Belém, o Mangal das Garças[66]. Ele seguiria "aquela linha de pensamento, com aquela visão" de promoção de atividades de lazer, de entretenimento e de incentivo ao turismo. Tal iniciativa confirma como os "modelos de sucesso", pautados em melhorias infraestruturais nos *waterfronts* das cidades, no planejamento estratégico e no *city marketing*, difundem-se não apenas em metrópoles (Rio de Janeiro, Belém), mas também em uma cidade média regional como Marabá.

Para finalizar sobre o que está sendo pensado pelo poder público, destacamos que o avanço do processo de modernização da orla – cujo resultado é o solapamento do espaço daqueles que têm nas águas um grande referencial de vida – indica a necessidade de elaboração de um livro e da criação do Museu Municipal de Marabá, "um espaço pra navegação e falar da margem do rio, dessas famílias, das pessoas que moravam lá e ligar com essa questão da navegação. Da importância que o rio tinha e tem pra cidade" (informante 06).

Essa iniciativa da Casa da Cultura de Marabá, que é fruto das medidas mitigadoras da implantação da ALPA (que se comprometeu a patrocinar o projeto do livro e do museu), parece prever a ameaça que está sofrendo a população da ribeira em face da modernização empreendedora e cujo objetivo maior é favorecer e incentivar o transporte fluvial em maior escala, o turismo, o lazer, o comércio e a geração de energia.

O curioso é que isso acontece como se essa dinâmica e essas pessoas cuja vida é permeada por uma dimensão ribeirinha não mais existissem, quando na verdade elas estão no espaço de orla, tentando, conscientemente ou não e através do desenvolvimento de práticas cotidianas, continuarem a sua reprodução social na ribeira de Marabá.

Nesse sentido, levando em consideração o processo que ocorre na orla fluvial de Marabá, parece correto afirmar, como destaca Lefèbvre (1974), que o neocapitalismo e

[66] Área localizada às margens do rio Guamá que sofreu intervenções com vistas a tornar esse espaço um parque à beira-rio, voltado principalmente para atividades de lazer, de entretenimento e de incentivo ao turismo (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005).

o neoimperialismo dividem o espaço em regiões exploradas para e pela produção (de bens de consumo) e em regiões exploradas para e pelo consumo do espaço. Com efeito, o turismo e o lazer tornam-se os grandes setores de investimento e de rentabilidade, complementando a construção, a especulação imobiliária e a urbanização generalizada (e bem entendido a integração ao capitalismo da agricultura, da produção alimentar etc.). Processo este que no espaço em foco, ao privilegiar o aproveitamento econômico, acaba por negar as características próprias da produção e reprodução da vida na ribeira marabaense, como a sua relação, ligação e interação multidimencional (econômica em diversas escalas, funcional e simbólico-cultural) com a floresta e com os rios Tocantins e Itacaiúnas.

4.3 – O percebido, o concebido e o vivido: o direito à cidade como possibilidade do reconhecimento da dimensão ribeirinha existente na orla fluvial de Marabá

As seções anteriores deste trabalho mostraram como o processo de modernização que ocorre na orla fluvial de Marabá está associado ao discurso que tem por base a necessidade de colocar as cidades "no mapa do mundo" (SÁNCHEZ, 2003), principalmente, através das ações de um Estado empreendedor e da formação de coalizões comerciais e de parcerias público-privadas. Isto é, um modelo de modernização no qual se busca inserir as urbes de forma mais direta no contexto regional (que é o caso de Marabá), nacional e até mesmo internacional com vistas a prepará-las para atender às tendências atuais do padrão de acumulação de capital.

Por outro lado, tal contexto, que parece negar a ligação multidimencional (econômica em diversas escalas, funcional e simbólico-cultural) de Marabá com rios, não impede a formação de espaços de resistência a esse processo mercadófilo e modernizante. E é justamente sobre esses espaços, cujo vivido ribeirinho subverte a ascensão do concebido e do percebido, que trataremos na última seção deste trabalho.

Na orla fluvial da cidade média de Marabá, o processo empreendedor-modernizante se desenvolve através de iniciativas voltadas para a geração de energia, para a criação de um corredor Centro-Norte de transporte fluvial de produtos e de insumos, e por melhorias urbanas voltadas, especialmente, para potencializar o espaço de *waterfront* fluvial para o comércio e para o turismo, sobretudo, em âmbito regional.

Por conta disso, entende-se que tal dinâmica intervém direta e indiretamente na produção do espaço da orla e em seus planos e dimensões desencontradas da consciência e da prática, que, como já destacamos, manifestam-se através das dimensões do percebido (práticas espaciais), do concebido (representações do espaço) e do vivido (espaços de representação) (MARTINS, 2008); elementos cuja relação é complexa e deve ser analisada dialeticamente, pois ajudam a pensar a realidade e até mesmo outras possibilidades de viver o urbano na ribeira marabaense.

Nesse contexto, os "novos lugares," os espaços de intenso dinamismo econômico produzidos através de festejadas parcerias público-privadas e por coalizões de forças empreendedoras, têm como resultado novas seletividades e afastamentos sociais como os espaços gentrificados, que expressam a própria condensação da cultura e da economia de mercado. Trata-se de um processo que é repetido em série tendo por base modelos entendidos como "bem sucedidos". No entanto, se os espaços que compõem a reestruturação urbana como pontos luminosos da modernização contribuem para tornar a cidade competitiva em diversas escalas, não se pode dizer o mesmo com relação à sustentabilidade ambiental e social para amplas parcelas da população (SÁNCHEZ, 2001), principalmente no que diz respeito aos moradores originais. Estes, no caso da orla de Marabá, são pescadores, agricultores, oleiros, pedreiros, carpinteiros, barqueiros etc.

É nesse momento de ascensão e de dominação do espaço abstrato[67] em relação ao espaço diferencial[68] na orla da cidade de Marabá que se instaura a contradição entre o consumo produtivo (de toda sorte de mais valia) do espaço e o seu consumo improdutivo (o prazer, o gozo, a obra). Isto é, entre os utilizadores capitalistas e os usuários pertencentes à coletividade e a outras dinâmicas, tempos e ritmos sociais que não tem como maior referencial de vida a produção de mais valia; usuários para os

[67] O espaço abstrato é aquele produzido pelo e para o capitalismo. É o espaço dominante, dos centros de riqueza e de poder que, ao estar ligado aos grandes grupos econômicos através da troca (de bens e de mercadorias, de palavras, escritas e faladas), implica o consenso social. Funciona "objetivamente" como um conjunto de coisas (signos, com suas relações formais). Formal e quantificado, nega as diferenças, as que provêm da natureza e do tempo (histórico), assim como as oriundas do corpo, idades, sexo, etnias (LEFÈBVRE, 1974).

[68] Espaço da reunião na diferença, da não negação da alteridade, da liberdade, do prazer. Ele reúne os elementos dispersados e separados pelo espaço abstrato e pelas ideologias que os justificam. Assim, compreende como indissociáveis: o micro e o macro, o cotidiano e o urbano, o interior e o exterior, o trabalho e o não trabalho (o consumo improdutivo, o prazer, a festa), o durável e o efêmero etc. (LEFÈBVRE, 1974).

quais o espaço é vivido, e não apenas reconhecido pelo olhar (percebido) ou representado (concebido) (LEFÈBVRE, 1974).

Acentua-se, então, os conflitos entre a dimensão do vivido, que é o espaço da representação, que se vive e se fala, das necessidades reais, do núcleo ou centro afetivo, dos lugares da paixão e da ação, das situações sentidas (vivenciadas), do simbólico, da arte e do lado clandestino e subterrâneo da vida social, com a dimensão do percebido (base prática de percepção do mundo exterior, da coesão, do que está posto e é identificável, do visível) e a dimensão do concebido (aquela que está ligada às relações de produção dominante, aos seus conhecimentos, aos seus signos, aos seus códigos, aos seus cientistas, aos seus planificadores, aos seus urbanistas, aos seus tecnocratas, aos seus retalhadores e agenciadores da realidade social etc.) (LEFÈBVRE, 1974).

É com base nesse contexto de conflito entre as dimensões desencontradas da consciência e da prática que a última seção deste trabalho mostra, através da identificação mais pontual dos diversos espaços de vivência e de identidade ribeirinha (SILVA; MALHEIRO, 2005) de Marabá, que a dimensão do vivido ligada aos rios e à floresta não desaparece em face da ascensão do percebido e do concebido, mas sim se perpetua na ribeira marabaense por meio da formação de espaços de resistência e de disseminação/difusão desses conteúdos sociais ribeirinhos.

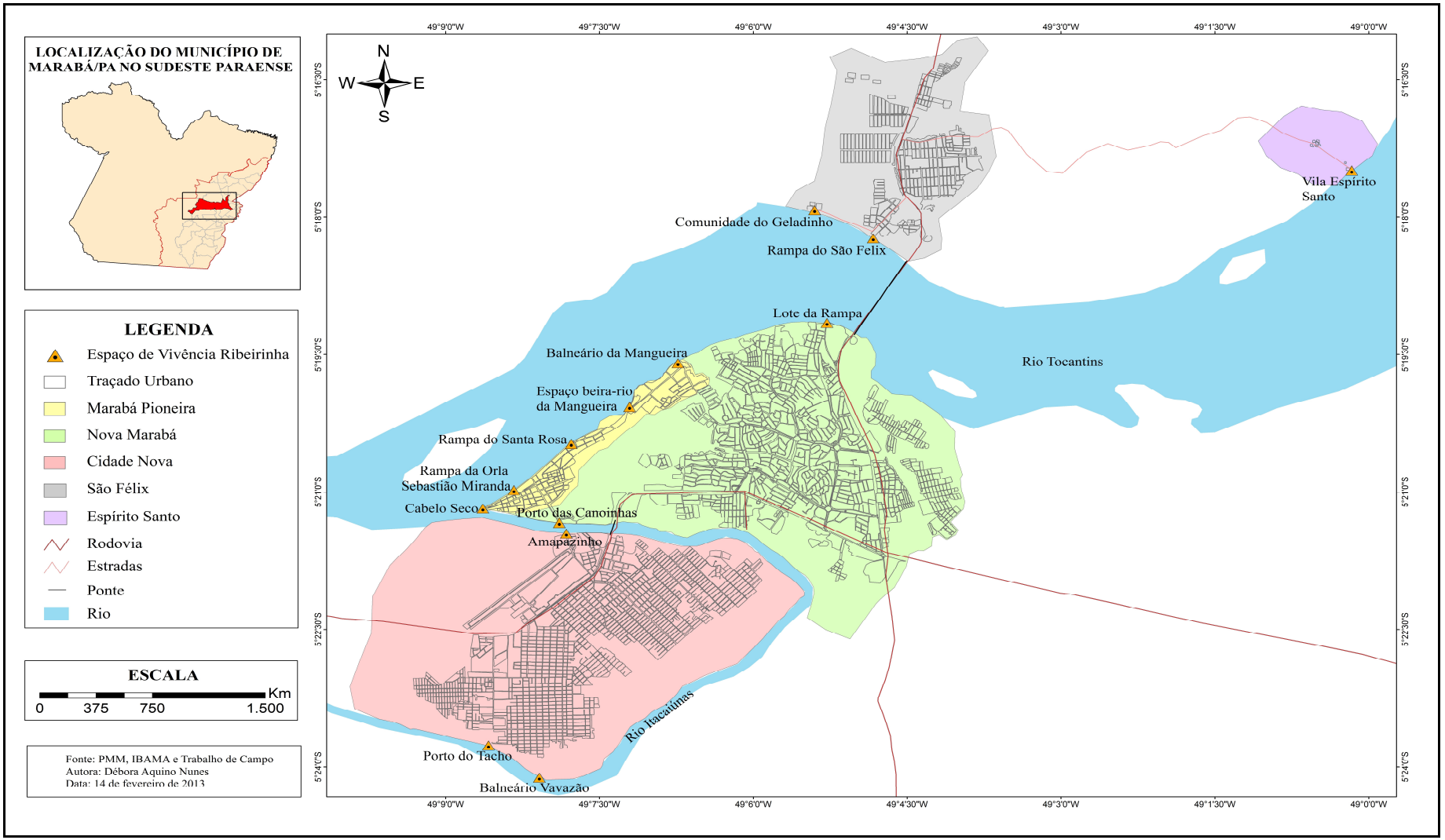
Os espaços de vivência e de identidade ribeirinha, categoria analítica utilizada por Malheiro e Silva (2005) para interpretar as faces ribeirinhas da cidade de Belém do Pará, através de sua orla fluvial, são aqueles que: a) estão localizados à beira-rio, muito embora essa condição não defina mecanicamente o seu conteúdo socioespacial; b) mantém uma ligação com a dinâmica da natureza (rio e a floresta), pois o regime de cheias dos rios é muito importante para as atividades de cultivo, de extração e de pesca; c) se configuram por meio de um arranjo de objetos espaciais/geográficos que se remetem ao "mundo das águas" (pequenos e pouco modernos portos, trapiches, barcos, canoas, rabetas etc.); d) são marcados por atividades cotidianas que conformam um referencial de vida e, por conta disso, acabam compreendendo uma dimensão simbólica; e) apresentam uma economia pouco dinâmica, menos capitalizada, mas de muita interação social; f) são permeados pelo desenvolvimento de interações com diversos grupos e por sobrevivências.

Tais espaços de vivências, em Marabá (mapa 03), são permeados por objetos-símbolos ribeirinhos, assim como por uma diversidade de práticas sociais

cotidianamente desenvolvidas e que estão ligadas a uma temporalidade lenta, fortemente marcada pela dinâmica do rio e da natureza e onde as relações mais orgânicas e horizontais se realizam frequentemente (LIMA; NUNES, 2011).

Ademais, a sua morfologia material e social urbana, que confirma a existência de um grande movimento da cidade aos rios e dos rios à cidade, é marcada tanto pela presença de pequenos e improvisados portos e trapiches, barcos, rampas e caminhos que dão acesso aos cursos fluviais, quanto pelo desenvolvimento de sociabilidades mais cadenciadas e aproximativas, permeadas por laços de parentesco e amizade (quadro 09).

Mapa 03: Localização dos espaços de identidade e de vivência ribeirinha de Marabá-Pa



Quadro 09 – Espaços de identidades/vivências ribeirinhas na orla dos rios Tocantins e Itacaiúnas (Marabá-Pa)

Identificação do espaço	Rio	Principais elementos identificadores da paisagem	Principais usos e funções
Bairro Cabelo Seco	Encontro dos Rios Tocantins e Itacaiúnas	Pequenas e modestas casas de madeira; acesso de terra ao rio Tocantins e Itacaiúnas; roupas estendidas em varais nas ruas, nas varandas ou em cima dos telhados das casas; canoas e rabetas à beira-rio; cadeiras em frente das casas ao entardecer; homens e mulheres com a pele queimada de sol saindo ou chegando da pesca e do trabalho; moradores na frente ou no quintal das residências conversando; crianças brincando na ribeira; pesca em grande parte para subsistência e como atividade complementar à renda; precariedade de infraestrutura.	Moradia; atividade portuária de pequena escala; lazer no rio e na orla; uso doméstico do espaço da orla e da água do rio; maior transmissão aos mais novos do saber ligado à dinâmica dos rios e da natureza.
Rampa da Orla Sebastião Miranda	Rio Tocantins	Rampa com acesso ao rio; tábuas de madeira dentro do rio para lavagem de roupas e louças; canoas, rabetas, jet-skis e casas flutuantes aportadas ao redor da rampa; equipamentos de lazer.	Atividade portuária de pequena escala; lazer no rio e na orla; uso doméstico da água do rio.
Lote da Rampa	Rio Tocantins	Pequenas e modestas casas de madeira ou alvenaria; rampa com acesso ao rio; tábuas de madeira dentro do rio para lavagem de roupas e louças; canoas e rabetas justapostas e aportadas ao redor da rampa; roupas estendidas em varais; redes atadas nas varandas e salas das casas; cadeiras na frente das casas; bares e restaurantes; pescadores nas ruas e beira-rio; abrigos para as canoas feitas de madeira e palha.	Moradia; atividade portuária de pequena escala; lazer na orla e no rio; uso doméstico do espaço da orla e da água do rio.
Porto das Canoinhas	Rio Itacaiúnas	Casas modestas de madeira com portas e janelas abertas para a rua; acesso de terra ao rio Itacaiúnas; tábuas de madeira dentro do rio para lavagem de roupas e louças; redes estendidas nas salas e varandas das casas; cadeiras em frente das casas; canoas e rabetas aportadas à beira-rio; movimento de moradores e pescadores; crianças brincando na ribeira; precariedade de infraestrutura.	Moradia; atividade portuária de pequena escala; lazer na orla e no rio; uso doméstico da orla e da água do rio.
Amapazinho	Rio Itacaiúnas	Canoas e rabetas aportadas à beira- rio; acesso de terra ao rio Itacaiúnas; casas modestas de alvenaria;	Uso doméstico da água do rio; atividade portuária de pequena escala; moradia.

		moradores conversando nas ruas e frentes das casas; homens saindo ou chegando da pesca; precariedade de infraestrutura.	
Espaço Beira-Rio da Transmangueira (Bairro Santa Rita)	Rio Tocantins	Tábuas de madeira dentro do rio que servem para lavagem de roupas e louças; acesso de terra ao rio Tocantins; casas modestas em alvenaria; crianças brincando na ribeira; precariedade de infraestrutura.	Uso doméstico da água do rio; moradia; lazer no rio.
Balneário da Mangueira	Rio Tocantins	Alguns bares; canos e rabetas aportadas; movimento de pescadores; pesca em grande parte para subsistência e como atividade complementar à renda; casas de alvenaria e madeira; lavagem de roupa e louça na beira-rio; crianças brincando na ribeira; precariedade de infraestrutura; confecção e reparo de canoas e rabetas; diversas e antigas embarcações abandonadas na ribeira.	Moradia; lazer no rio e na orla; atividades portuárias de pequena escala; comércio de bebidas e comidas; intenso uso doméstico da água do rio; maior transmissão aos mais novos do saber ligado à dinâmica dos rios e da natureza; transmissão da arte de confecção e de reparo de canoas e rabetas.
Rampa do Bairro Santa Rosa	Rio Tocantins	Canoas e rabetas aportadas de forma justaposta; abrigos feitos em madeira e palha para as tábuas, que servem de ponte, e as canoas; refrigeradores e isopores para os pescados; rampa em alvenaria de acesso ao rio; carros e caminhões estacionados; intenso fluxo de pessoas para a compra e a venda de pescado; colônia de pescadores Z30 e fábrica de gelo.	Comércio do pescado; lazer no rio; atividade portuária e pesqueira.
Comunidade do Geladinho	Rio Tocantins	Canoas e rabetas justapostas aportadas na ribeira; acesso de terra ao rio Tocantins; bares com mesas e cadeiras na ribeira; abrigos feitos de madeira e palha para canoas, barcos e utensílios pesqueiros e domésticos; palafitas; movimento de pescadores e moradores; tábuas de madeira dentro do rio para lavagem de roupas e louças; crianças brincando na ribeira; pesca em grande parte para subsistência e como atividade complementar à renda; precariedade de infraestrutura.	Moradia; lazer no rio e na orla; atividades portuárias de pequena escala; comércio de bebidas e comidas; uso doméstico da água do rio; maior transmissão aos mais novos do saber ligado à dinâmica dos rios e da natureza.
Rampa do São Félix	Rio Tocantins	“Praia” (barra arenosa); palafitas; bares; rampa em alvenaria com acesso ao rio; canoas e rabetas aportadas de forma justaposta; movimento de pescadores; tábuas de madeira dentro do rio para lavagem de	Moradia; lazer no rio; atividades portuárias de pequena escala; uso doméstico da água do rio.

		roupas/louças; redes de pesca estendidas nas varandas e nas frentes das casas; movimento de moradores e pescadores; crianças brincando na ribeira; precariedade de infraestrutura.	
Vila Espírito Santo	Rio Tocantins	Alguns bares; canos e rabetas aportadas de forma justaposta; intenso movimento de pescadores; pesca em grande parte para subsistência e como atividade complementar à renda; casas de palha, alvenaria e madeira; transporte de pessoas para os bancos de areia do Tocantins e para as comunidades ao longo do rio; lavagem de roupa e louça na beira-rio; precariedade de infraestrutura.	Moradia; comércio de comidas e bebidas; lazer no rio; atividades portuárias de pequena escala; uso doméstico da água do rio; maior transmissão aos mais novos do saber ligado à dinâmica dos rios e da natureza.
Porto do Tacho	Rio Itacaiúnas	Alguns bares; canos e rabetas aportadas de forma justaposta; intenso movimento de pescadores; pesca em grande parte para subsistência e como atividade complementar à renda; casas de alvenaria e madeira; intenso transporte de pessoas para os bancos de areia do Itacaiúnas e para as comunidades ao longo do rio; lavagem de roupa e louça na beira-rio; crianças brincando na ribeira; precariedade de infraestrutura.	Moradia; comércio de comidas e bebidas; lazer no rio; atividades portuárias de pequena escala; uso doméstico da água do rio.
Balneário Vavazão	Rio Itacaiúnas	Alguns bares; canos e rabetas aportadas de forma justaposta; movimento de pescadores; pesca em grande parte para subsistência e como atividade complementar à renda; casas de palha, alvenaria e madeira; escada de madeira que dá acesso ao rio; intenso transporte de pessoas para os bancos de areia do Itacaiúnas e para as comunidades ao longo do rio; lavagem de roupa e louça na beira-rio; crianças brincando na ribeira; precariedade de infraestrutura.	Moradia; comércio de comidas e bebidas; lazer no rio; atividades portuárias de pequena escala; uso doméstico da água do rio.

Fonte: Levantamento de campo realizado em outubro/novembro de 2010, e em dezembro de 2012.
Elaboração: Débora Aquino Nunes e Michel de Melo Lima.

Nesses espaços de resíduo ribeirinho e de resistência ao processo de modernização empreendedora que se desenvolve na orla, as necessidades do dia-a-dia desenham, muitas vezes, diversas relações de vivência e de sobrevivência urbana da população das águas, em suas várias dimensões funcionais, lúdicas e simbólico-culturais (LIMA; NUNES, 2011); relações estas que acabam por subverter e por transcender o princípio hegemônico da acumulação e da mercadoria.

Sobre esses espaços de resistência no contexto atual, nos diz Oliveira (2010):

> Nos dias atuais, presenciamos uma tensão e uma luta entre os mais diferentes atores pelo uso e a apropriação do espaço da cidade que se esforçam por resistir à tentativa de totalização operada pelo binômio técnica-mercadoria e o seu equivalente: o valor de troca. Boa parte desses atores encontra-se exatamente naqueles lugares onde as relações mercantis ainda esbarram da força do valor de uso impregnada ao espaço. Os espaços populares são notadamente trincheiras dessa resistência (OLIVEIRA, 2010, p. 295).

Assim, os espaços de identidade e de vivência ribeirinha de Marabá, cuja morfologia material e social conforma e dá corpo a uma dessas "trincheiras de resistência" destacadas por Oliveira (2010), são formados por agentes/grupos sociais ligados às águas dos rios Tocantins e Itacaiúnas. Estes (co)existem na diferença e na desigualdade com os demais agentes/grupos sociais que se apropriam da orla no contexto atual, como o Estado, os comerciantes locais e regionais, as grandes empresas, os turistas etc.

Agentes/grupos que também fazem parte da cidade, pois ajudam a construí-la material e simbolicamente desde a sua origem, no bairro Francisco coelho (Cabelo Seco). Eles sonham, buscam a felicidade, trabalham, estudam, criam os seus filhos em meio às dificuldades, riem, dançam, pescam, constroem seus barcos, canoas e rabetas, reinventam linguagens, tradições, e, com isso, aprendem e ensinam muita coisa a todos que por ali passam. Por intermédio deles ocorre, então, uma intensa inclusão, exclusão e difusão de conteúdos sociais da ribeira. Por conta disso, esses espaços (foto 30 e 31) não podem ser entendidos como pontos cartesianos, isolados, não contemporâneos, estáticos e cristalizados, mas sim como locais que espelham de forma mais representativa a dimensão ribeirinha e urbana existente ao longo de toda a orla fluvial da cidade de Marabá.



FOTO 30 – "PORTO" DAS CANOINHAS: espaço de vivência ribeirinha, onde as casas são, em sua maioria, de palafita. Os freteiros esperam os passageiros que se deslocam pelo rio Itacaiúnas, e é intenso o uso doméstico da água do rio. Nessa parte da ribeira, bem como em diversas outras, a linha que divide a cidade e o rio se desfaz dentro da correnteza da vida e do vivido. (Foto: Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, janeiro de 2010).



FOTO 31 – SOCIABILIDADES NA RAMPA DO SÃO FÉLIX: espaço de vivência ribeirinha de grande interação social, e onde, cotidianamente, se desenvolvem práticas como a lavagem de roupa, de louças, de bicicletas, de motos e até mesmo de carros, no rio Tocantins. (Foto: Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, janeiro de 2010).

Tendo por base as contribuições de Nasser e Fumagalli (1996), ressaltamos, portanto, que esses espaços de possibilidades e de diferenças consistem naquilo que não se reduziram ao previsível, ao identificável, ao classificável, ao visível. Eles se estabelecem através de uma relação. Considerando o que os precede e o que os envolve, os espaços da possibilidade e da diferença se colocam como sua negação. Entretanto, se considerados isolados do contexto das demais relações sociais, eles desaparecem enquanto possibilidade de criação, da transfiguração do real e das práticas sociais.

Com efeito, considerar a dimensão ribeirinha existente nesses locais e no cotidiano de Marabá, um espaço extremamente modificado pela sua atual dinâmica de cidade média e pelos processos modernizantes que ali se desenvolvem, tem a ver mesmo com o reconhecimento das diferentes temporalidades, espacialidades e territorialidades que definem os seus ritmos, a sua alteridade e a sua diferença no contexto urbano amazônico.

Faz-se necessário, então, a superação plena da dicotomia água-urbe para que se reconheça as especificidades do urbano e se alcance o direito à cidade em Marabá; um direito que se manifesta como a forma superior dos direitos, sendo condição para a realização de todos os outros. É o direito à liberdade, à repetição, à criação, à individualização na socialização. É o direito ao *habitat* e ao habitar, é o direito à cidade enquanto obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (o que seria bem distinto do direito à propriedade). Portanto, é o que possibilitaria o exercício da cidadania plena e igual aos seus agentes/grupos constituintes, assim como o atendimento de suas demandas (LEFÈBVRE, 2006).

Por outro lado, entendemos também que o direito à cidade, como possibilidade histórica, não pode ser pensado, exclusivamente, com base na dimensão ribeirinha da orla, até porque diversos outros agentes/grupos se territorializam nesse espaço. No entanto, destacamos que o reconhecimento da existência desse modo de vida ligado aos rios e à floresta pode apontar possibilidades outras de viver o urbano na região, pois

> ali onde a mercantilização do espaço público está sendo contestada, ali onde os citadinos investidos de cidadania politizam o quotidiano e quotidianizam a política, através de um permanente processo de reconstrução e reapropriação dos espaços públicos, estão despontado os primeiros elementos de uma alternativa que, por não estar ainda modelada e consolidada, nem por isso é menos promissora (VAINER, 2002, p. 101).

Ademais, como destaca Lefèbvre (1974), as diferenças se mantêm ou começam à margem da homogeneização, seja como resistências, seja como exterioridades (o lateral, o heterotópico, o heterológico). O diferente é primeiro, o excluído: os periféricos, as favelas, os ribeirinhos, os espaços de jogos proibidos, os das guerrilhas e das guerras. Cedo ou tarde, entretanto, a forma de organização social dominante e homogeneizante tenta de todas as maneiras absorver/englobar na sua lógica os espaços das diferenças. Processo que, de fato, pode ocorrer se esses espaços permanecem na defensiva e não partem para o contra-ataque.

Nesse contexto, é importante destacar que na orla de Marabá, a dimensão ribeirinha que resiste ao processo de modernização empreendedora é cada vez mais sufocada/suprimida por essa lógica mercadófila e homogeneizante. Isso confirma a importância do reconhecimento das diferenças e do direito à cidade como estratégia e possibilidade de viver o urbano (multiplicidades de trajetórias, ritmos e tempos, desencontrados e desiguais) na Amazônia. Ademais, torna-se uma condição *sine qua non* para a reprodução desses agentes/grupos no espaço, uma maior organização política[69] e uma maior consciência do seu protagonismo social no âmbito da ribeira marabaense, o que até então tem ocorrido de forma muito tímida e quase inexistente.

Por conta disso, torna-se necessário o desenvolvimento de estratégias mais organizadas e a articulação de lutas pelo reconhecimento e pela afirmação do direito à cidade daqueles que têm nos rios, na floresta e na orla um referencial de vida, de sentimentos e de emoções.

Assim, concordamos com Harvey (2012), quando este destaca que precisamos desenvolver um movimento político em diferentes escalas (regional, nacional e internacional) capaz de reunir de modo apropriado a multiplicidade de descontentes gerada pelo exercício (dissimulado ou não) do interesse e do poder burguês em busca de um neoliberalismo utópico. Não se trata de um partido de vanguarda ao estilo antigo que impõe uma meta singular e se arroga a posse de tamanha clareza de visão que exclui

[69] Como destaca Gottdiener (2010), a teoria do espaço socialmente produzido de Lefebvre propõe um projeto, uma estratégia de libertação que não significa substituir a luta de classes, mas apenas complementá-la enfatizando a importância de produzir um espaço em concomitância com a ação radical. Se aceitarmos, então, a potencialidade revolucionária da práxis socioespacial como algo que complementa a luta de classes (sem a qual não poderia haver qualquer tipo de vida cotidiana alternativa), áreas inteiras de ação social que outrora foram banalizadas ou mesmo descartadas pelos marxismos ortodoxos, dogmáticos, passam a assumir um novo significado e, através disso, passam a configurar novas possibilidades de mudança social.

todas as outras vozes, mas trata-se da criação de organizações, instituições, doutrinas, programas, estruturas formalizadas ou não formalizadas etc., que operem e desenvolvam ações em favor de algum propósito em comum. De uma atividade política que estaria firmemente assentada nas condições históricas e geográficas concretas no âmbito das quais se desenvolve a ação humana. Um movimento aberto (formado por instituições, pela classe trabalhadora, pelos mais diferentes movimentos sociais etc.) e articulado em diferentes escalas que, estendendo-se pelo espaço e pelo tempo, enfrente as qualidades e as estratégias universais e transnacionais da acumulação de capital.

Isso não significa abandonar as proposições que Marx e os marxistas nos transmitiram, mas significa, de fato, reavaliar e revalidar esses conhecimentos por meio da imersão em lutas populares numa variedade de escalas e contextos, alguns dos quais podem não aparecer no âmbito proletário no sentido comumente atribuído ao termo (HARVEY, 2012).

Toda a luta contemporânea, organizada ou não, é válida, então, para conceber uma reconstrução do processo social através do enfrentamento do problema de como derrubar/transpor as estruturas e as estratégias (tanto físicas quanto institucionais) que o próprio livre mercado, o Estado e a racionalidade econômica produziram como características relativamente permanentes do mundo. Essa tarefa, ainda que difícil e complexa, não é impossível, muito embora a forma de organização social dominante, capitalista, tente fazer parecer que ela é (HARVEY, 2012).

É nesse sentido que o espaço da orla fluvial de Marabá desponta como um exemplo, bastante representativo, de como esse processo empreendedor e homogeneizante se desenvolve nos espaços. Por outro lado, tal espaço também mostra como ocorre à formação de "trincheiras de resistências" a este processo. Uma resistência pouco organizada, mas que (co)existe e se articula na diferença e na desigualdade, no âmbito da produção social do espaço urbano da ribeira marabaense.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar o espaço socialmente produzido da orla fluvial de Marabá, uma cidade média da Amazônia oriental, é possível perceber como as ribeiras da região estão cada vez mais sendo inseridas, desigual e conflituosamente, no contexto de acumulação de capital nacional e internacional, principalmente por meio da assimilação de modelos de urbanização mercadófilos e da realização do empreendedorismo espacial em diversas cidades.

Tal processo está associado, de forma geral, às mudanças que se dão nos espaços citadinos (novos e antigos) da Amazônia no período recente, onde o aparecimento de novas urbes ou mesmo mudanças em antigos espaços urbanos ocorrem também a partir das políticas de modernização e de "desenvolvimento" capitalistas postas para o espaço regional (OLIVEIRA, 1999).

É neste momento que ganha força e se difundem modelos de cidade que dão ênfase à ideia de "reabilitar", "requalificar" e "revitalizar" os espaços em face de uma crise de desvalorização de áreas inteiras que precisam ser potencializadas economicamente com vistas a serem devolvidas e/ou oferecidas ao mercado. Com efeito, é difundida a ideia de que as diversas urbes, para não sucumbirem à dinâmica tecno-empreendedora do "mundo moderno", precisam renascer como estruturados, sofisticados, inteligentes e espetaculosos produtos-cidade. A partir disso, o empreendedorismo urbano (HARVEY, 2005) e o planejamento estratégico (SÁNCHEZ, 2003) despontam como a "bola da vez" no que diz respeito ao planejamento urbano e à organização espacial das cidades.

É em face desse contexto que destacamos a ribeira de Marabá, que inicialmente, foi utilizada por agentes/grupos de comerciantes, de castanheiros, de agricultores, de seringueiros, de pescadores, de barqueiros etc., pelos benefícios que oferecia no âmbito da ocupação inicial da sub-região do sudeste paraense, como a circulação de mercadorias (mormente caucho e castanha), de pessoas e como possibilidade de obtenção de recursos (a água e o peixe). Por conta disso, esse espaço consolidou/edificou, ao longo do tempo, uma morfologia material e social (LEFÈBVRE, 2006) muito afeita ao tempo lento dos ciclos da floresta e dos rios Tocantins e Itacaiúnas, os principais corpos hídricos da cidade (LIMA; NUNES; 2011).

Por outro lado, a cidade tomada como referência empírica, assumida aqui como representativa de sua respectiva sub-região, configura-se enquanto um espaço que vem sendo *lócus* de grandes investimentos e intensos fluxos de capitais nacionais e regionais,

emergindo recentemente como a principal referência comercial e política do sul/sudeste paraense (TRINDADE JR., 2011).

Assim, fatores como a diversificação produtiva da cidade, que, atualmente, tem a sua base assentada na agropecuária, na indústria mínerometalúrgica e no extrativismo vegetal e mineral (TAVARES, 1999), a importância política e regional adquirida – ascensão de Marabá ao nível de cidade média – e a chegada de grandes agentes/grupos econômicos à cidade (a exemplo da VALE) fazem com que o seu espaço de ribeira desponte como um elemento estratégico e de grande potencial para a geração de riquezas para o Estado e para os demais agentes/grupos que nele tem um referencial predominantemente econômico (comerciantes, grandes empresas, proprietários fundiários, promotores imobiliários etc.).

Através das iniciativas de modernização e de maximização dos lucros locais e regionais, um produto de parcerias realizadas entre forças empreendedoras e o Estado, desenvolvem-se, então, ações e intervenções mais associadas ao uso econômico dessa ribeira. Estas que são voltadas para o seu aproveitamento do ponto de vista do turismo, do lazer, do entretenimento, da geração de energia (Hidrelétrica de Marabá) e do desenvolvimento do transporte fluvial em maior escala (Porto da Aços e Laminados do Pará e Hidrovia Araguaia Tocantins).

Essa situação acabou, em grande parte, por privilegiar a inserção de formas mais modernas e a intensificação dos fluxos de capitais mais dinâmicos nessa ribeira, bem como por negar características próprias da produção do espaço urbano da orla fluvial de Marabá, como a sua ligação e interação multidimencional (econômica em diversas escalas, funcional e simbólico-cultural) com os rios Tocantins e Itacaiúnas e com a floresta. Uma negação que gera conflitos de territorialidade, barulhentos e silenciosos, associados à transformação dos principais espaços de contato imediato entre a terra e a água – os referenciais de vida de grande parte da população que mora na orla de Marabá – em locais de realização de negócios. Isto é, do "novo" (moderno e capitalista) que exclui o "velho" (a dimensão ribeirinha existente).

Na orla de Marabá, os conflitos de territorialidade se dão, então, entre a territorialidade ribeirinha e a territorialidade modernizante e empreendedora patrocinada pelo Estado (em diferentes níveis), por coalizões de forças econômicas locais, regionais e nacionais e por parcerias público-privadas. Territorialidade moderno-empreendedora que, ao ditar o direcionamento e a funcionalidade do espaço de orla, inclui de forma

precária, desigual e degradante (MARTINS, 2008) aqueles que têm nos rios, na ribeira e na floresta um referencial de modo vida (WIRTH, 1973). Isso porque expulsam, de forma direta ou indireta e dissimulada, a população original; porquanto não atendem as demandas citadinas (de moradia, de infraestrutura e de serviços) daqueles que têm nos rios e na orla um grande referencial de vida; porque entendem e vêem a dimensão ribeirinha como algo atrasado e a ser superado; e porque suprimem/negam o protagonismo social ribeirinho existente neste espaço.

É com base nesse contexto que destacamos que os conflitos no mundo moderno se esclarecem como contradições do movimento do processo de produção do espaço, o que se percebe nas lutas de movimentos sociais mais ou menos organizados e que colocam em xeque o planejamento estratégico (VAINER, 2002; SÁNCHEZ, 2003) da cidade através do questionamento, consciente ou não, da orientação das políticas espaciais dirigidas pelo processo de valorização do capital em detrimento da realização da vida (CARLOS, 2009).

Por conta disso, nas cidades sempre há possibilidade de desenvolvimento de ações que não obedeçam aos modelos de organização sociais dominantes e oficiais. São processos constitutivos de sujeitos coletivos que expressam maneiras de viver e reapropriações da cidade afastadas das previsões da ordem urbana promovida pelo discurso oficial (SÁNCHEZ, 2003). Essas maneiras de viver e essas apropriações "desobedientes", que também são formas de organização e produção social, no caso da cidade de Marabá acabam por configurar um modo de vida residual que, por sua vez, está ligado à sua ribeira.

O modo de vida residual ribeirinho, que consiste na acentuação cumulativa e complexa de características e de elementos que dão corpo e distinguem os principais conteúdos sociais de um grupo (WIRTH, 1973), perpetua-se tanto através da existência de uma morfologia material (espaço que conta com diversos barcos, canoas e rabetas, além de formas como os trapiches, rampas e estruturas de madeira que democratizam e possibilitam o acesso pleno aos rios), quanto de uma morfologia social pautada em diversos usos e práticas cotidianas realizadas nos rios e na orla de Marabá. Destas últimas, destacamos: a) atividades ligadas à pesca, que é desenvolvida tanto para complementar, quanto como única fonte de renda e de subsistência; b) o uso doméstico da água dos rios; c) o uso do transporte fluvial em pequena escala, também de forma a complementar ou como única fonte de renda/subsistência; d) a busca por liberdade para

desenvolver atividades (caça, pesca, cultivo de verduras, frutas, legumes etc.) de acordo com o seu próprio tempo, que está associado aos rios e a dinâmica da floresta; e) a importância da tranquilidade de morar nesse espaço, um dos maiores referenciais de qualidade de vida para os agentes/grupos ligados às águas; f) a importância simbólica dos rios e da floresta e a identificação com o tempo lento da natureza; g) o desenvolvimento de relações de sobrevivência na ribeira e de solidariedades mais diretas e aproximativas, permeadas por laços de parentesco e amizade; h) a luta nas águas e contra às águas nos períodos de enchentes; estas que reafirmam, através de diversas dimensões (da destruição e da perda, da fertilidade, do renascimento e de preservação do modo de vida ribeirinho) as dificuldades e as vantagens de morar no espaço de orla de Marabá.

Assim, é dentro de uma multiplicidade de relações historicamente produzidas, reproduzidas e possíveis de apropriação e de dominação, que o modo de vida ribeirinho se apresenta de forma residual (NASSER; FUMAGALLI, 1996) e como resistência aos tempos modernos que se rebatem sobre a orla.

Ademais, na Amazônia, essas resistências podem ser percebidas como uma forma dos diferentes sujeitos interferirem na produção do espaço, de maneira que o direito à diferença lhes seja garantido (OLIVEIRA, 1999).

O direito à diferença designa o que pode resultar de atos e de ações práticas, de lutas efetivas: as diferenças concretas. Ele não pode ser conquistado sem grande dificuldade, pois vai contra o que está posto e é dominante. É um direito que só vale por seu conteúdo, por aquilo que lhe dá sentido e lhe preenche de vida (de forma ampla e múltipla), inversamente ao direito de propriedade, que vale mais por sua forma lógica e jurídica, o princípio do código das relações no modo de produção capitalista (LEFÈBVRE, 1974).

As resistências na Amazônia se desenvolvem, então, através de ações, organizadas ou não, que tem contribuído para que aflorem formas de luta com o objetivo de não permitir que o espaço se reproduza exclusivamente às feições dos agentes/grupos dominantes e de acordo com as estratégias de um modelo tendente à homogeneização e espetacularização da vida. São movimentos que, na maioria das vezes, desenvolvem ações localizadas e sem ampla articulação, o que não diminui a sua importância e nem lhe retira o caráter político que lhe dá sustentação (OLIVEIRA, 1999).

É nessa perspectiva que destacamos a existência e a permanência do modo de vida residual ligado às águas e à formação de espaços de identidade e de vivência ribeirinha na cidade de Marabá; estes que são verdadeiras "trincheiras de resistência" e cujas necessidades do dia-a-dia desenham, muitas vezes, diversas relações de vivência e sobrevivência da população das águas, em suas várias dimensões funcionais, lúdicas e simbólico-culturais. São espaços que difundem o modo de vida residual ribeirinho e que acabam por subverter e/ou transcender o princípio hegemônico da acumulação e da mercadoria, pois o seu maior referencial de organização e produção social não é a acumulação e a busca frenética por grandes riquezas, mas sim a sua sobrevivência e de sua família, bem como a possibilidade de continuidade do movimento cotidiano em direção aos rios e à floresta e vice-versa.

Destacar essa importância dos espaços de resistências não significa defender o retorno, de forma saudosista ou mesmo romântica, do modo de vida ribeirinho do período da ocupação inicial dos espaços de orla de Marabá. Até porque as dificuldades daqueles tempos não eram poucas, principalmente, no que diz respeito à circulação de pessoas, à precariedade de infraestrutura, à demora no abastecimento de produtos, às enchentes etc. Além disso, os agentes/grupos cuja vida é permeada pelas águas e pela floresta não são os mesmos dos tempos de extração do caucho e da castanha, principalmente, por conta da intensa inclusão e exclusão de conteúdos sociais associados à difusão da sociedade urbana na região. No entanto, como trabalhamos com uma perspectiva de cidade e de urbano como a reunião de usos, de dinâmicas e de formas de apropriação do espaço, negar o modo de vida e a territorialidade ribeirinha que existe e persiste, na diferença e na desigualdade nos espaços de orla de Marabá, significa não atentar para como se desenvolve a produção e a reprodução da vida nessa ribeira, e, por conta disso, significa negar um espaço que faz parte e constrói a história da cidade.

Tal contexto confirma a importância do reconhecimento do direito à diferença e do direito à cidade, com base em Lefèbvre (1974 e 2006), como estratégias que possibilitem viver o urbano (multiplicidades de trajetórias, ritmos e tempos, desencontrados e desiguais) em toda a sua plenitude e com todas as suas possibilidades na Amazônia.

Além disso, torna-se uma condição *sine qua non* para a reprodução desses agentes/grupos no espaço o desenvolvimento de uma maior organização política e de

uma maior consciência do seu protagonismo social no âmbito da ribeira marabaense, o que até então tem ocorrido de forma muito tímida, pouco organizada e quase inexistente.

Concordamos, então, com Harvey (2012), quando este destaca que precisamos desenvolver um movimento político articulado e em diferentes escalas (regional, nacional e internacional) capaz de reunir de modo apropriado a multiplicidade de descontentes gerada pelo exercício (dissimulado ou não) do interesse, das estratégias e do poder do grande capital.

Estratégias hegemônicas e universais que também se manifestam através da difusão de modelos, como o do empreendedorismo urbano e do planejamento estratégico, que suscitam conflitos e contradições como: a atualização técnica do território para o crescimento e para a geração de empregos como uma armadilha que traz ganhos efetivos para alguns segmentos empresariais e para o Estado; crescimento dos subsídios ao capital enquanto diminuem as provisões locais para os desprivilegiados e menos inseridos nesse processo, o que cria uma maior polarização na distribuição social da renda real; as operações urbanísticas para o renascimento da cidade como uma dissimulação ou mascaramento dos grandes negócios comerciais e imobiliários que produzem o encarecimento do solo urbano e a gentrificação dos espaços; a cultura como mercadoria e simulacro; a participação consensuada como o esvaziamento da política e o desprezo pela cidadania ativa; a construção da cidade sustentável como um atributo simbólico a mais para o empresariamento das cidades; e, finalmente, por conta das intervenções urbanas semelhantes a que se propõem, esses modelos levam à homogeneização dos espaços citadinos e ao "enrijecimento" social, principalmente porque trabalham com as condições dadas, reais, sem levar em consideração as possibilidades de aparecimento do novo e a abertura para o futuro (VAINER, 2000; SÁNCHEZ, 2003; HARVEY, 2005).

Toda a luta contemporânea, organizada ou não, é válida, então, para conceber uma reconstrução do processo social através do enfrentamento do problema de como derrubar e transpor essas estruturas e estratégias (tanto físicas quanto institucionais) que o próprio livre mercado, o Estado e a racionalidade econômica produziram como características relativamente permanentes do mundo. Trata-se da formação de um movimento político que possibilite o soerguimento de organizações, de instituições, de doutrinas, de programas, de estruturas formalizadas ou não formalizadas etc., que

operem e desenvolvam ações firmemente assentadas nas condições históricas e geográficas concretas no âmbito das quais se articulariam movimentos que enfrentem as qualidades, as privações, as condições adversas e as estratégias universais e transnacionais da acumulação de capital (HARVEY, 2012).

É um movimento que necessita descobrir, por exemplo: a) como cumprir as promessas de consideráveis melhorias de bem estar material e social e de formas democráticas que não tenham por principal base o cálculo egoísta, o consumismo crasso e a acumulação do capital; b) de como desenvolver os mecanismos coletivos e as formas culturais do que se precisa para uma autorrealização fora ou de forma menos direcionada pelas forças de mercado e pelo poder do dinheiro; c) de como fazer que a ordem social mantenha uma melhor relação com as condições ambientais e ecológicas (HARVEY, 2012).

A construção desse movimento é importante porque, como destaca Martins (2002), é difícil reconhecer que haja algum tipo de desenvolvimento quando os benefícios do modelo hegemônico e dominante se acumulam longe da maioria da população. Assim como também é difícil, senão impossível, a aceitação passiva da legitimidade de modelos de "crescimento" e de "desenvolvimento" que excluem ou integram precariamente legiões de seres humanos no âmbito das oportunidades de participação não só nos frutos da riqueza, mas, até mesmo, na produção social do espaço.

Ademais, ao pensar à urbanodiversidade, que consiste na diversidade de formas com que se difundiu e difunde o fenômeno urbano na região (TRINDADE JR., 2010b), e ao analisar o processo que ocorre na frente fluvial de Marabá, destacamos que o termo/conceito geral de "orla" – espaço imediato de maior contato e interação entre a terra e as águas das cidades – talvez não seja o mais adequado para tratar os espaços da Amazônia menos dotados de modernas infraestruturas e que não viraram as "costas para o rio", tendo neste apenas um referencial de contemplação e de lazer.

Destacar isso é importante porque, ao longo da realização da pesquisa, percebemos como existe um grande estranhamento, principalmente por parte dos agentes/grupos cuja dinâmica social é permeada pelo modo de vida ligado às águas, ao nos referirmos ao seu espaço de referência simbólica e de vida como uma "orla fluvial".

Com efeito, para eles e para diversos outros agentes/grupos (comerciantes, grandes empresas, os representantes do poder público local etc.), uma orla, geralmente,

apresenta uma morfologia material e social que lembra muito mais as grandes, espetaculosas e modernas frentes fluviais de cidades como Belém, ou mesmo as frentes marítimas como a da cidade do Rio de Janeiro. São espaços de grande dinamismo econômico e de modernos fixos que possibilitam o desenvolvimento de intensos fluxos de capitais associados ao turismo, ao lazer, à realização de negócios etc.

Por outro lado, existe uma grande identificação com o termo "ribeira", que se remete ao espaço que permite o acesso pleno e mais democrático aos rios e às frentes fluviais, isto é, que permite o desenvolvimento de ações que possibilitam: a) edificar as suas moradias; b) obter recursos como o peixe e os produtos da floresta (tanto para o próprio consumo quanto para a comercialização); c) obter a água para beber e para o uso doméstico; d) desenvolver sociabilidades mais diretas, solidárias e aproximativas, permeadas por laços de parentesco e de amizade e) realizar a circulação fluvial em menor escala etc.

A orla do tipo ribeira seria, então, principalmente no âmbito das pequenas e médias cidades amazônicas, um espaço de intensa relação e interação (econômica em diversas escalas, funcional e simbólico-cultural) com as águas e com a floresta, de tímida modernização e de grande difusão de conteúdos socioespaciais ribeirinhos.

Assim, é necessário fazer uma diferenciação entre o termo/conceito geral de orla e de ribeira. E isso não apenas pela necessidade de adequação de nomenclaturas, mas sim pela necessidade do reconhecimento de diferentes conteúdos sociais ribeirinhos existentes na Amazônia. Dessa forma, por também se tratar da faixa imediata de contato e interação entre a terra e a água dos principais corpos hídricos das cidades (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005), conceitualmente, toda ribeira é uma orla.

Por outro lado, ao levarmos em consideração a existência de uma dimensão do vivido ligado às águas, nem toda orla pode ser caracterizada, tratada e entendida como uma ribeira. Para ser uma orla do tipo ribeira, então, é necessário que nesse espaço se desenvolva o vivido ribeirinho, isto é, usos e práticas socioespaciais cotidianas que remontem e estejam ligados ao tempo lento dos rios e da floresta.

Por fim, destacamos que ao atentar para essas especificidades, é possível que possamos entender como se desenvolve o urbano e a vida nas margens dos rios da Amazônia. O que significa entender, também, a forma complexa, diversificada e desigual com a qual se desenvolvem as relações existentes entre a cidade, espaço

complexo, contraditório, obra por excelência, e o rio, elemento que ainda define ritmos, signos, saberes e dinâmicas socioespaciais urbanas no contexto regional.

REFERÊNCIAS

AÇOS E LAMINADOS DO PARÁ. Projetos siderúrgicos da Vale. **Visão Geral do projeto**. ALPA, 2012.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Relatório executivo**: hidrovia Tocantins-Araguaia. Brasília: ANTAQ, 2012. p. 64.

ALMEIDA, F. S. **O entroncamento como forma espacial no urbano em área de fronteira**: caso do Km 6, Marabá-Pa. Marabá, 2002. Monografia (Graduação em Licenciatura e Bacharelado em Geografia) - Colegiado de Geografia, Universidade Federal do Pará.

ALMEIDA, J. J. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. São Paulo, 2008. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Programa de Pós-graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia Letra e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **Plano decenal de expansão de energia 2020**. Brasília: MME-EPE, 2011.

BORJA, J.; CASTELLS, M. **Local y global**: la gestión de las ciudades en la era de la información. 7ª ed. Madri: Taurus, 2004.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-tempo na metrópole**: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. A "ilusão" da transparência do espaço e a "fé cega" no planejamento urbano: os desafios de uma geografia urbana crítica. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 6, n. 10, p. 289-306, jul-dez. 2009.

CELLARD, A. A análise documental. In: POUPART, J. *et alii*. **A pesquisa qualitativa**: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 295-316.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. Secretaria Especial de Portos. **Portos e terminais em Marabá**. Disponível em < http://www2.cdp.com.br/forms/porto_maraba.aspx > Acesso em: 20 de Nov. de 2009.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro, v.49, n.3, p.39-68, jul./set. 1987.

_____. **O espaço urbano**. 2ª ed. São Paulo: Ática. 1993.

COSTA, D. P.; OLIVEIRA, J. A.; SCHOR, T. Cidades, rede urbana e desenvolvimento na Amazônia dos grandes rios. In: TRINDADE JR., S. C.; CARVALHO, G.; MOURA, A.; NETO, J. G. (Orgs.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: ICSA-UFPA, 2009. p. 35-57.

CRUZ, V. C. O rio como espaço de referência identitária: reflexões sobre a identidade ribeirinha amazônica. In: TRINDADE JR., S. C.; TAVARES, M. G. C. (Orgs.).

Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 49-69.

DEMO, P. **Metodologia científica em ciências sociais**. São Paulo: Atlas, 1981.

DIAS, C. V. Marabá: centro comercial da castanha. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 20, n. 4, p. 383-425, 1958.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Hidrovia do Tocantins**. Disponível em < http://www.dnit.gov.br/hidrovias/hidrovias-interiores/hidrovia-do-tocantins> Acesso em: 05 de jan. de 2013.

EMMI, M. F. **A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais**. 2ª ed. Belém: UFPA/NAEA, 1999.

FERREIRA, A. **A cidade no século XXI**: segregação e banalização do espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

FRAXE, T. J. P. **Cultura cabocla-ribeirinha**: mitos, lendas e transculturalidade. São Paulo: Annablume, 2004.

GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (Orgs.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**: um manual prático. 7ª ed. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 64-89.

GONÇALVES, C. W. P. **Amazônia, amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2010.

HAESBAERT. R. Desterritorialização: entre redes e aglomerados de exclusão. In: CASTRO, I. ET AL. (Orgs.). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

_____. **O mito da desterritorialização**: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

_____. **Regiona-global**: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **Espaços de esperança**. 5ª ed. São Paulo: Loyola, 2012.

LEFEBVRE, H. **La productión de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.

_____. **O direito à cidade**. 4ª ed. São Paulo: Centauro, 2006.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2008a.

_____. **Espaço e política**. Belo Horizonte. UFMG, 2008b.

LIMA, M. M. **Interfaces da cidade com o rio no Sudeste Paraense**: estudo sobre a orla fluvial de Marabá. 2010 [s.n]. Relatório de pesquisa (Programa Institucional de Bolsistas da Iniciação Científica) – Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-graduação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

LIMA. M. M.; NUNES. D. A. A relação cidade-rio na Amazônia: espacialidades e territorialidades no espaço da orla fluvial de Marabá-Pa. In: **Anais do XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana**. Belo Horizonte, 2011, CD-Rom.

MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 17, n. 49, p. 11-29, jun. 2002.

MALHEIRO, B. C. P.; SILVA, M. A. P. Faces ribeirinhas da orla fluvial de Belém: espaços de (sobre)vivência na diferença. In: TRINDADE JR, S. C.; SILVA, M. A. P. (Orgs.). **Belém**: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2005. p.145-169.

MARABÁ. Secretaria do Município de Marabá. **Diagnóstico do Plano Diretor urbano de Marabá**. Marabá, 2006.

MARABÁ. Prefeitura Municipal. **Relatório ambiental urbano integrado**. Marabá, 2008.

MARABÁ. Secretaria de Viação e Obras Públicas. **Relatório Social Vila Socó**. Marabá, 2011.

MARABÁ. Fundação Casa da Cultura de Marabá. **Arquivos Públicos da Fundação Casa da Cultura**. Marabá, 2012.

MARIN, R. E. A.; PINTO, M. R.; MONTEIRO, E. Portos e trapiches: espelho de Belém e das comunidades negras rurais. In: TRINDADE JR, S. C.; SILVA, M. A. P. (Orgs.). **Belém**: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2005. p.130-144.

MARIN, R. E. A. ; TRINDADE, J. . Wakymãhã mekto kônhito-nxàkaka: Projeto da Hidrelétrica de Marabá - Pará. In: ALMEIDA. A. W. B. (Org.). **Conflitos sociais no Complexo Madeira**. Manaus: Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia/UEA Edições, 2009. p. 367-389.

MARTINS, J. S. (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Fronteira:** a degradação do outro nos confins do humano. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **A sociedade vista do abismo**: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2008.

_____. **A sociabilidade do homem simples**: cotidiano e história da modernidade anômala. 3ª ed. São Paulo: Contexto, 2011.

MATTOS, M. V. B. **História de Marabá**. Marabá: Grafil, 1996.

MONTE-MOR, R. L. M. Urbanização e modernização na Amazônia contemporânea. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (Orgs.). **Brasil, século XXI**: por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas. São Paulo: Max Limonad, 2004. p. 112-122.

NASSER, A. C. A; FUMAGALLI, M. A opressão da equivalência, as diferenças. In: MARTINS, J. S. (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno a dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 25-37.

NAVEGA PARÁ. **Cidades digitais**: Marabá. Disponível em < http://www.cidadesdigitais.pa.gov.br/maraba/index.html > Acesso em: 30 de jan. de 2012.

NOVA CARTOGRAFIA SOCIAL DA AMAZÔNIA. **Bairro do Cabelo Seco – Marabá**. Série: movimentos sociais e conflitos nas cidades da Amazônia-20. Belém, 2007.

FILHO, C. Construção da hidrelétrica de Marabá vai começar em 2014. **O diário do Pará**, Pará, 29 dez. 2012. Disponível em <http://diariodopara.diarioonline.com.br/ N-164654-CONSTRUCAO+DE+HIDRELETRICA+VAI+COMECAR+EM+2014.ht ml > Acesso em: 25 de fev. 2013.

OLIVEIRA, J. A. As cidades da Amazônia: novas territorialidades e velhas exclusões reencontradas. **Caderno Prudentino de Geografia**. São Paulo, v. 21, p. 53-70, 1999.

OLIVEIRA, J. A; SCHOR, T. Das cidades da natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE JR., S. C; TAVARES, M. G. (Orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia**: mudanças e permanências. Belém: EDUFPa, 2008. p. 15-26.

OLIVEIRA, M. P. A utopia do direito à cidade: possibilidades de superação da dicotomia favela-bairro no Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA. J. A. (Org.). **Cidades brasileiras**: territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais. Manaus: EDUA, 2010. p. 288-302.

PATERNOSTRO, J. **Viagem ao Tocantins**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945.

PARÁ (Estado). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Regional. **Cabelo Seco**: projeto de melhoria urbana do bairro do "Cabelo seco" – Marabá-PA. Pará, 2007.

PINTAUDI. S. M. Gestão pública, participação cidadã e poder político. In: OLIVEIRA. J. A. (Org.). **Cidades brasileiras**: territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais. Manaus: EDUA, 2010. p. 15-25.

ROCHA, G. M. **Todos convergem para o lago! Hidrelétrica de Tucuruí**: municípios e territórios na Amazônia. Belém: NUMA/UFPA, 2008.

SAMAIN, E. "Ver" e "dizer" na tradição etnográfica: Bronislaw Malinowski e a fotografia. **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, v. 1, n. 2, p. 19-49, 1995.

SANCHEZ, F. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. **Revista de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, nº 1, 1999. p. 115-132.

_____. A (in)sustentabilidade das cidades-vitrine. In: ACSELRAD, H. (Org.). **A duração das cidades**: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de janeiro: DP&A, 2001. p. 155-175.

_____. **A reinvenção das cidades para o mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Espaço e método**. 5ª ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SEABRA, O. **Urbanização e fragmentação**: cotidiano e vida de bairro na metamorfose da cidade em metrópole, a partir das transformações do bairro do Limão. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2003 (Tese, Livre Docência).

_____. Territórios de uso: cotidiano e modo de vida. **Cidades**. São Paulo, v. 1, n. 2, p. 181-206, 2004.

SILVA. I. S. **Migração e cultura no Sudeste do Pará**: Marabá (1968-1988). Goiânia, 2006. Dissertação (mestrado em história) – Programa de Pós-Graduação em História. Departamento de História da Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Goiás.

SOUZA, M. L. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA. R. L. (Orgs). **Geografia conceitos e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 77-116.

_____. Algumas notas sobre a importância do espaço para o desenvolvimento social. **Revista Território**. Rio de Janeiro, Delumme Dumará, ano 2, n.3, p. 13-35, jul/dez. 1997.

_____. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: _____. (Org.) **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. São Paulo: UNESP, 2001. p. 609-643.

SPOSITO, E. S. **Geografia e filosofia**: contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

TAVARES, M. G. **A dinâmica espacial da rede de distribuição de energia elétrica no Estado do Pará (1960-1996)**. Rio de Janeiro, 1999. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

TOCANTINS, L. **O rio comanda a vida – uma interpretação da Amazônia**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1961.

TRINDADE JR., S. C.; SANTOS, E. R. C.; RAVENA, N. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. In: TRINDADE JR, S. C.; SILVA, M. A. P. (Orgs.). **Belém**: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2005. p.12-43.

TRINDADE JR., S. C.; PEREIRA, J. C. C. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.

TRINDADE JR., S. C.; RIBEIRO, R. Marabá: novos agentes econômicos e novas centralidades. In: TRINDADE JR., S. C.; CARVALHO, G.; MOURA, A.; NETO, J. G. (Orgs.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: ICSA-UFPA, 2009. p. 333-359.

TRINDADE JR., S. C.; AMARAL, M. D. B.; SILVA, M. A. P. Das "janelas" às "portas" para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. In: TRINDADE JR., S. C.; TAVARES, M. G. (Orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia**: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 27-47.

TRINDADE JR., S. C.; LIMA; M. M.; NUNES, D. A. Velha Marabá: mudanças e permanências no centro histórico de uma cidade média da Amazônia brasileira. In: SPOSITO, M. E. B; FERNANDES, J. A. V. R.. (Orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Porto: CEGOT, 2013. p. 255-270.

TRINDADE JR. S. C. **A cidade e o rio na Amazônia**: mudanças e permanências face às transformações sub-regionais. Projeto de pesquisa submetido ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq. Belém, 2008.

_____. Cidades na floresta*:* os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico*.* **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros***,* São Paulo, Instituto de Estudos Brasileiros*,* n. 51, p. 113-137, mar./set. 2010a.

_____. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. **Cidades,** Presidente Prudente, Grupo de Estudos Urbanos, v. 7, n. 12, p. 49-77, jul-dez. 2010b.

_____. Cidades médias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação dos territórios. In: **Anais do XIV Encontro da Associação Nacional de**

Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Rio de Janeiro, 2011. CD-Rom.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. (Orgs.). **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Rio de Janeiro: Vozes, 2002. p. 75-103.

VELHO, O. G. **Frentes de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Tranzamazônica. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

WIRTH, L. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, O. G. (Org). **O fenômeno urbano**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. p. 90-113.

YOSCHIOKA, H. **Avaliação de implantação de um núcleo urbano em área na Amazônia**: o exemplo de Nova Marabá, Pará. São Paulo, 1986. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Formulário aplicado em Marabá durante a realização da pesquisa PIBIC e da pesquisa de mestrado.

PROJETO DE PESQUISA – "Interfaces da cidade com o rio no sudeste paraense: estudo sobre a orla fluvial de Marabá".

I – ***Identificação do imóvel (casa/terreno).***

1)Localização:_____.
2) Terreno: ( )edificado ( )não edificado ( )com uso, mas não edificado: especificação:_____.
3) Área: a) do terreno:_____m². b) da edificação:_____m².
4) Data de aquisição do imóvel: _____/____/_____.
5) Forma de aquisição do terreno: ( )aforamento ( )compra ( )aluguel ( )posse ( )outro_____.
6) Uso do imóvel: ( )residencial ( )serviço ( )indústria ( )comércio ( )outro_____.
7) Especificação da mercadoria/serviço em caso de uso não residencial:_____.
8) Tempo de funcionamento da atividade/moradia no local:_____.
9) Abrangência da atividade em caso de uso não residencial: ( )local/cidade ( ) municipal ( )estadual ( )regional ( )nacional ( )internacional.

II – ***Importância da orla/rio.***

1) O imóvel possui trapiche ou porto próprio: ( )sim ( )não
2) Importância do transporte fluvial: ( )grande ( )média ( )pequena ( ) nenhuma
3) Importância do rio: ( )grande ( )média ( )pequena ( ) nenhuma
4) Importância da orla: ( )grande ( )média ( )pequena ( ) nenhuma
5) Frequência no uso do transporte fluvial: ( )diariamente ( )semanalmente ( ) mensalmente ( )semestralmente ( )anualmente ( )não usa
6) Destino dos dejetos sólidos e líquidos: ( )fossa ( )direto para o rio ( )para o sistema de esgoto ( )para o canal de acumulação ao longo da avenida/rua ( )coleta pública ( ) coleta particular ( )outro_____.

III – ***Sobre o uso da orla/rio.***

1) Principal uso do rio: ( )transporte ( )contemplação da paisagem ( )recursos (água, peixe etc.) ( )lazer ( )turismo ( )manifestação cultural ( ) outro_____.
2) Principal uso da orla: ( )transporte ( )contemplação da paisagem ( )recursos (água, peixe etc.) ( )lazer ( )turismo ( )manifestação cultural ( ) outro_____.
3) A infraestrutura da orla atende satisfatoriamente às suas necessidades? ( )sim ( )não
4) Principal problema apresentado na orla:_____.
5) Principal vantagem de se localizar na orla:_____.
6) Principal desvantagem de se localizar na orla:_____.
7) Tem intensão ou disposição em se mudar para outra área da cidade que não seja a orla? ( )sim ( )não ( )depende da área

8) Sobre as necessidades de intervenções e de novas obras na orla da cidade: ( ) favorável ( )desfavorável ( )não há necessidade ( ) depende _____.
9) Uma ação a ser tomada pelo poder público para melhorar a orla:_____.
10) Em sua opinião, o rio está poluído? ( )sim ( )não
11) Indique um elemento que esteja causando essa poluição:_____.
12) As áreas da orla ainda não alteradas deveriam ser utilizadas para:
( )espaços de recreação, lazer e turismo
( )construção de portos e trapiches públicos
( )construção de portos e trapiches particulares
( )estabelecimentos de novas atividades econômicas, comerciais e industriais
( )para assentar atividades remanejadas de outras áreas da orla
( )para fins habitacionais
( )para a construção de vias públicas abertas para o rio
( )devem ser mantidas como estão
Outros(__)
_____.
13) É favorável à criação de mais áreas públicas e de lazer na orla da cidade?
( )sim ( ) não
14) Parte da orla onde deveriam ser criadas mais áreas públicas e de lazer?
( )em áreas ainda naturalmente preservadas
( )em áreas sem uso específico ou subutilizadas
( )ao longo da orla a partir de remanejamentos e desapropriações
( )em áreas de feiras e mercados informais
Outros (__) _____.

ENTREVISTADOR:_____. DATA: _____/_____/_____.

APÊNDICE B – Roteiro base das entrevistas realizadas em Marabá durante a pesquisa PIBIC e a pesquisa de mestrado.

PROJETO DE PESQUISA – "Interfaces da cidade com o rio no sudeste paraense: estudo sobre a orla fluvial de Marabá".

ROTEIRO – Morador

1) Identificação do entrevistado:
a) Qual o seu nome completo?
b) Qual a sua idade?
c) Qual a sua profissão?
d) Onde você mora?
e) Há quanto tempo você mora neste lugar?

2) Antes de morar aqui, quais os outros lugares onde você morou?

3) O que significa morar na orla/beira-rio da cidade para você?

4) Como era a sua vida antes?

5) Qual a importância que os rios e a orla tinham no passado para o seu trabalho e a sua vida?

6) Como é a sua vida hoje?

7) Qual a importância que os rios e a orla possui atualmente para o seu trabalho e a sua vida?

8) A chegada da rodovia e das pontes sobre os rios provocaram mudanças na sua vida? Quais?

9) A construção da barragem de Tucuruí provocou mudanças na importância do rio e da orla/beira-rio para você? Quais?

10) Você acha que a construção da hidrelétrica de Marabá provocará mudanças na importância do rio e da orla?

11) Existe algum problema de convivência ou algum tipo de conflito entre você e o poder público, empresas ou qualquer outro tipo pessoas/grupos que estão na orla? Quais? Por que acontecem?

12) As ações do poder público (prefeitura, governo do Estado) tem valorizado a importância dos rios e da orla para a cidade? Por quê?

13) O que poderia ser feito pelo poder público para melhorar a vida aqui na orla/beira-rio?

APÊNDICE C – Roteiro base das entrevistas realizadas em Marabá durante a pesquisa PIBIC e a pesquisa de mestrado.

PROJETO DE PESQUISA – "Interfaces da cidade com o rio no sudeste paraense: estudo sobre a orla fluvial de Marabá".

ROTEIRO – Comerciante

1) Identificação do entrevistado:
a) Qual o seu nome completo?
b) Qual a sua idade?
c) Qual a sua profissão?
d) Qual o nome e endereço do seu estabelecimento?
e) Qual o tipo de atividade desenvolvida aqui no seu estabelecimento?
f) Qual a escala de abrangência da sua atividade?

2) Há quanto tempo você tem este estabelecimento na orla?

3) Antes e desenvolver esta atividade na orla, você desenvolvia a mesma em outro lugar? Onde?

4) Qual a importância/vantagem de desenvolver esta atividade na orla/beira-rio da cidade?

5) Os rios e a orla já tiveram importância no passado para o desenvolvimento de seu negócio?

6) Qual a importância dos rios e da orla/beira-rio atualmente para o seu negócio?

7) A chegada da rodovia e a construção das pontes sobre os rios provocou mudanças no desenvolvimento da sua atividade? Quais?

8) A construção da barragem de Tucuruí provocou mudanças na sua atividade?

9) Você acha que a construção da hidrelétrica de Marabá provocará alguma mudança em sua atividade aqui na orla?

10) O fato de Marabá estar mais ligadas a outras atividades (agropecuária, indústria etc.) que não estão diretamente ligadas aos rios influenciou na sua atividade?

11) Existe algum problema de convivência ou algum tipo de conflito entre você e a sua atividade e as pessoas/grupos que estão na orla/beira-rio da cidade? Quais? Por que acontecem?

12) As ações do poder público (municipal, estadual e federal) têm valorizado a importância dos rios e da orla/beira-rio para a cidade e para o seu negócio? Por quê?

13) O que poderia ser feito pelo poder público para melhorar o desenvolvimento de sua atividade e a vida aqui na orla/beira-rio?

APÊNDICE D – Roteiro base das entrevistas realizadas em Marabá durante a pesquisa PIBIC e a pesquisa de mestrado.

PROJETO DE PESQUISA – "Interfaces da cidade com o rio no sudeste paraense: estudo sobre a orla fluvial de Marabá".

ROTEIRO – Instituição-representante do poder público

1) Identificação do entrevistado:
a) Qual o seu nome completo?
b) Qual a sua idade?
c) Qual o nome da sua instituição?
d) Qual a sua função?

2) Quais tem sido as preocupações e ações de sua instituição para valorizar a importância dos rios e da orla para a cidade?

3) Quais os tipos de usos/dinâmicas existentes no espaço de orla da cidade?

4) Os equipamentos urbanos atendem às necessidades da população em relação aos usos existentes na orla?

5) O potencial dos rios e da orla tem sido aproveitado nas ações do poder público diante das demandas da população da cidade? Por quê?

6) Que equipamentos implementados na cidade têm reforçado a face ribeirinha da orla?

7) Quais as ações que têm sido feitas/pensadas para facilitar/estimular o acesso à cidade por via fluvial?

8) Qual a importância da orla para a cidade?

9) Existe algum problema de convivência ou algum tipo de conflito entre a sua instituição e as pessoas/grupos que vivem ou desenvolvem algum tipo de atividade na orla? Quais? Por que acontecem?

10) Que ações tem sido feitas para preservar os rios e a orla e evitar a sua degradação?

11) São desenvolvidas ações pela sua instituição no sentido de reforçar as tradições culturais da cidade, especialmente aquelas relacionadas aos rios e a vida ribeirinha? Quais?

12) A UHT, a construção da estradas e das pontes repercutiram de alguma maneira na vida cotidiana na orla/beira-rio da cidade?

13) A construção da hidrelétrica de Marabá terá repercussões/impactos na cidade e no espaço de orla?

14) Que ações foram tomadas pelo poder público para reduzir esses impactos?

15) Que política de renovação urbanas foram desenvolvidas e estão sendo pensadas para o espaço de orla da cidade? Quais seus impactos na relação cidade-rio?

APÊNDICE E – Roteiro base das entrevistas realizadas em Marabá durante a pesquisa PIBIC e a pesquisa de mestrado.

PROJETO DE PESQUISA – "Interfaces da cidade com o rio no sudeste paraense: estudo sobre a orla fluvial de Marabá".

ROTEIRO – Empresa

1) Identificação do entrevistado:
a) Qual o seu nome completo?
b) Qual a sua idade?
c) Qual o nome da sua empresa?
d) Qual a sua função?

2) Qual a importância da orla e dos rios para a sua empresa?

3) Quais têm sido as intervenções/ações desenvolvidas pela sua empresa na orla da cidade?

4) O potencial dos rios e da orla tem sido aproveitado pelas ações da sua empresa? Por quê?

5) Existem ações desenvolvidas pela empresa para facilitar/estimular o acesso à cidade por via fluvial?

6) Que ações têm sido feitas para preservar os rios e a orla e evitar qualquer tipo de degradação?

7) As ações da sua empresa tem/terão algum tipo de impacto (positivo e negativo) na orla da cidade?

8) Que ações estão sendo pensadas em relação a esses impactos?

9) Existe algum problema de convivência ou algum tipo de conflito da sua empresa com o poder público ou as pessoas/grupos que vivem e desenvolvem algum tipo de atividade na orla/beira-rio? Quais? Por que acontecem?

10) O que poderia ser feito pelo poder público para melhorar o desenvolvimento da atividade de sua empresa e a vida na orla/beira-rio da cidade?

APÊNDICE F – Roteiro base das entrevistas realizadas em Marabá durante a pesquisa PIBIC e a pesquisa de mestrado.

PROJETO DE PESQUISA – "Interfaces da cidade com o rio no sudeste paraense: estudo sobre a orla fluvial de Marabá".

ROTEIRO – Agente/grupo que desenvolve atividades lúdicas e turísticas

1) Identificação do entrevistado:
a) Qual o seu nome completo?
b) Qual a sua idade?
c) Qual a sua profissão?
d) Onde você mora?

2) Há quanto tempo você desenvolve atividades frequentes aqui na orla?

3) Com que freqüência você vem ao espaço de orla/beira-rio da cidade?

4) O que leva você a vir aqui na orla/beira-rio da cidade?

5) Qual a importância da orla/beira-rio e dos rios para a sua vida?

6) Qual a importância do espaço de orla/beira-rio e dos rios para a cidade?

7) A chegada da rodovia e das pontes sobre os rios provocou mudanças na vida na orla da cidade? Quais?

8) A construção da barragem de Tucuruí provocou mudanças na importância dos rios e da orla para você?

9) Você acha que a construção da hidrelétrica de Marabá provocará mudanças no rio e na orla?

10) Existe algum problema de convivência ou algum tipo de conflito entre você e as pessoas/grupos que estão na orla? Quais? Por que acontecem?

11) As ações do poder público (prefeitura, governo do Estado) tem valorizado a importância dos rios e da orla para a cidade? Por quê?

12) O que poderia ser feito pelo poder público para melhorar a vida aqui na orla/beira-rio da cidade?