



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS
PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO TRÓPICO ÚMIDO
CURSO DE MESTRADO EM PLANEJAMENTO DO DESENVOLVIMENTO**

JOVENILDO CARDOSO RODRIGUES

**MARABÁ: CENTRALIDADE URBANA DE UMA CIDADE
MÉDIA PARAENSE**

Belém
2010

JOVENILDO CARDOSO RODRIGUES

**MARABÁ: CENTRALIDADE URBANA DE UMA CIDADE
MÉDIA PARAENSE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento do Trópico Úmido como requisito final para obtenção do Título de Mestre em Planejamento do Desenvolvimento, pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará.

Orientadora: Prof^a Dr^a Rosa Elizabeth Acevedo Marin.

Belém
2010

Dados Internacionais de Catalogação de Publicação (CIP)
(Biblioteca do NAEA/UFPa)

Rodrigues, Jovenildo Cardoso

Marabá: centralidade urbana de uma cidade média paraense / Jovenildo Cardoso

Rodrigues ; Orientadora, Rosa Elizabeth Acevedo Marin. – 2010.

188 f.: il. ; 29 cm

Inclui bibliografias

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2010.

1. Planejamento urbano – Marabá (PA). 2. Urbanização – Marabá (PA). 3. Marabá (PA) - História. 4. Marabá (PA) – Condições econômicas. I. Acevedo Marin, Rosa Elizabeth, orientador. II. Título.

CDD 21. ed. 711.4098115

JOVENILDO CARDOSO RODRIGUES

**MARABÁ: CENTRALIDADE URBANA DE UMA CIDADE
MÉDIA PARAENSE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento do Trópico Úmido como requisito final para obtenção do Título de Mestre em Planejamento do Desenvolvimento, pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará.

Data de aprovação: 08/06/2010

Banca examinadora:

Profª Drª Rosa Elizabeth Acevedo Marin
Orientadora - UFPA/NAEA

Profº Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr
Co-orientador - UFPA/NAEA

Profª Dr. Edna Maria Ramos de Castro
Examinadora Interna – UFPA/NAEA

Profº Dr. José Aldemir de Oliveira
Examinador Externo – UFAM

A minha querida Mãe pelo amor, dedicação
e cumplicidade, indispensáveis em minha
vida.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me possibilitar uma vida de relações fraternais e a partilha de momentos felizes com família e amigos;

A minha querida mãe Darcy, pelo amor e dedicação incondicional, que me dedicou ao longo dos anos de minha vida, sem o qual não teria sido possível escrever este trabalho;

Aos meus queridos irmãos Dinho, Denha, Juli, Toti, Jack e Josi, pelo amor, pelo apoio psicológico e afetivo nos momentos de concepção deste trabalho;

À Ane, por fazer parte de minha vida, por compreender os motivos de minha ausência em ocasiões importantes e pelo apoio e dedicação indispensável para a realização deste trabalho;

À Luisa Litória e Daniel “Bratcho”, sobrinhos queridos, com os quais tenho partilhado momentos felizes;

Ao mano Dinho quero fazer um agradecimento especial por suas contribuições sempre repletas de críticas, que foram fundamentais para o avanço da discussão, à Juli devo as revisões deste trabalho;

A Joventino (*in memoriam*), pai amoroso, cuja retidão de caráter me fez caminhar rumo à senda de uma vida digna e honesta;

Quero externalizar meu profundo agradecimento ao mestre, amigo e co-orientador Prof^o Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior pela leitura rigorosa do trabalho, pelo apoio, confiança e estímulo que me foram depositados, sem o qual esta pesquisa não se tornaria possível;

A minha orientadora professora Dr^a Rosa Acevedo, também quero fazer um agradecimento especial, pelo seu olhar crítico, humano, solidário, compreensivo e fundamentalmente, pela amizade construída ao longo desses anos de convivência no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) e no grupo “Nova Cartografia Social da Amazônia”;

Aos amigos “Lutchiano” e Matheus Monteiro Lobato, pelo incentivo e pela solidariedade em momentos importantes de construção deste trabalho;

Quero agradecer também aos amigos da Pesquisa Márcio Douglas, Rovaine, Bruno “Babha” Malheiro, Michel, Gleice, Ana Luisa, Marcos Alexandre, pelo diálogo e aprendizado ao longo do processo de construção desta dissertação;

Agradeço ainda à Tabilla Verena e Welington, pela paciência e empenho na confecção dos mapas;

As amigas Rosângela e Ruth da Biblioteca do NAEA, pela amizade e pela solidariedade nos momentos da revisão desta dissertação;

Aos professores Genylton Rocha, pelos primeiros momentos na iniciação científica, à Maria Goretti pela solidariedade geográfica, a Clay Anderson, João Márcio, Carmena França, Carlos Bordalo, Janette Gentil, Gilberto Rocha, Márcia Proença, pelos momentos de aprendizado durante o curso de graduação;

Aos amigos Izaura, Armando “paulista”, Léo, pelo incentivo, aprendizado e companheirismo;

Ao professor Fábio, pela amizade e incentivo que foram importantes em alguns momentos difíceis de construção da pesquisa;

Aos professores Armin Mathis, Ana Paula, Chiquito, Marília Emmi, Aragon, Pont Vidal, Tereza Ximenes, Ligia Simonian, pelos ensinamentos e pelo diálogo fundamentais ao meu processo de aprendizado;

A Ademir Braz, pelo olhar politizado e crítico de um autêntico marabaense;

O presente trabalho foi elaborado com apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), uma entidade do governo voltada ao desenvolvimento científico e tecnológico, através do projeto de pesquisa intitulado “Cidades Médias na Amazônia: Novos Agentes Econômicos e Novas Centralidades Urbano-regionais no sudeste paraense”, coordenado pelo Professor Doutor Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior”.

Quero agradecer ainda à Fundação Ford pelo apoio ao trabalho de campo e à Federação de Órgão para Assistência Social e Educacional (FASE) pelo financiamento indispensável para a realização desta pesquisa;

Para finalizar, a todos aqueles que compõem a minha “rede de afetos” e que contribuíram direta e indiretamente para a construção deste trabalho quero externalizar meu mais profundo agradecimento.

No vento do fim de ano,
as castanheiras desovam
o fruto fértil que o sonho
dos castanheiros embala.
Abade, bucha, espoleta,
Fumo, isqueiro de pedra,
Chumbo, cartucho e coragem
levando no encauchado,
o castanheiro embarca:
espera-o na selva a maleita,
os juro do barracão,
cabeça d'hectolitro
- miséria de casaco tão duro
Que nem a lavra o collins. [...]

Ademir Braz, *Mair-abá*

RESUMO

A cidade de Marabá vem passando por um intenso processo de transformações, como resultado do avanço da urbanização, de forte atuação do Estado e de novas dinâmicas econômicas, demográficas e espaciais que contribuíram para a atual condição de Marabá, como “cidade média de fronteira”, na Amazônia Oriental brasileira. Tal condição se revela a partir de uma centralidade urbana desta cidade em relação ao sudeste paraense, como espaço funcional que tende a atender demandas por comércio e serviços, bem como, pela condição de espaço de decisão no que tange a estratégias governamentais, de agentes econômicos e contra-estratégias dos movimentos sociais. Assim, o presente trabalho tem por objetivo analisar qual a importância da formação socioespacial para entender a centralidade atual de Marabá. Para tanto, optou-se por uma abordagem teórico-metodológica interesalar, levando em consideração as escalas intra-urbana e interurbana, bem como, as dimensões da realidade social. A opção por esta perspectiva teórico-metodológica decorreu da necessidade de se conceber reflexões que levem em consideração o movimento de contradições inerentes ao processo de produção do espaço de Marabá.

Palavras-chave: Cidade Média. Urbanização. Centralidade Urbana. Produção do Espaço. Marabá.

ABSTRACT

The city of Maraba has experienced an intense process of transformation as a result of urbanization, the strong performance of the State and dynamics of new economic, demographic and spatial that contributed to the current condition of Maraba, as Middle-sized city frontier, in Eastern Brazilian Amazônia. This condition is revealed from an urban centrality of this city over the southeast Pará, as functional space that tends to meet demands for trade and services, as well as the condition of space for a decision with respect to government strategies of economic agents and counter-strategies of social movements. Thus, this study aims to examine what is the importance of training to understand the social and special current centrality of Maraba. To this end, we opted for an 'inter theoretical and methodological approach, taking into account the scale intra-urban and interurban, and the dimensions of social reality. The choice of this theoretical and methodological perspectives resulted from the need for developing ideas that take into consideration the movement of contradictions inherent in the production process of the space of Maraba.

Keywords: Middle-sized Cities. Urbanization. Urban Centrality. Production of Space. Maraba.

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1:	Situação da cidade de Marabá, no Sudeste Paraense.....	55
Figura 1:	Situação de Marabá no contexto paraense até os anos de 1950	59
Figura 2:	Iconografia de Domingos Nunes retratando modo de vida dos habitantes do bairro do Cabelo Seco nos primeiros anos do século XX.....	71
Planta 1:	Expansão urbana da cidade de Marabá até os anos de 1950.....	87
Fotografia 1:	Registro fotográfico da cidade de Marabá no ano de 1947.....	90
Fotografia 2:	Iconografia do espaço intraurbano da cidade de Marabá no ano de 1947, evidenciando particularidades locais.....	90
Fotografia 3:	Registro fotográfico da orla de Marabá nos anos de 1950, efetuado por Dias (1958).....	94
Mapa 2 :	Multitemporal da Cidade de Marabá.....	107
Planta 2:	Plano de Expansão Urbana de Marabá adaptado Yoschioka.....	109
Fotografia 4:	O registro fotográfico do núcleo urbano Nova Marabá no início dos anos de 1980.....	111
Mapa 3:	Eixos estruturantes de Marabá.....	122
Quadro 1:	Produção do Espaço da Cidade de Marabá no Tempo Espacial.....	125
Quadro 2:	Organização do poder Judiciário Federal e Estadual (Justiça Federal, Trabalhista, Eleitoral e Estadual) no Estado do Pará.....	134
Quadro3:	Quantitativo de Projetos de Assentamento do INCRA em Marabá 2006...	153
Quadro 4:	Número de Ocupações em Marabá, 2008.....	154
Quadro 5:	Total de Processo no órgão jurisdicional de Marabá.....	158
Quadro 6:	Total de processos no órgão jurisdicional no sudeste paraense até maio de 2010.....	159

LISTA DE TABELAS

Tabela 1:	Evolução da produção da borracha na Amazônia.....	57
Tabela 2:	Evolução da População Residente Total no Município de Marabá.....	102
Tabela 3:	População Residente no Município de Marabá, Pará.....	103
Tabela 4:	Marabá – População Total, Urbana e Rural.....	104
Tabela 5:	População urbana e rural da Região de Integração (1970/2000).....	127
Tabela 6:	Produto Interno Bruto Per capita por Região de Integração – 2004.....	128
Tabela 7:	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal e Região de Integração – 2000.....	129
Tabela 8:	Indicadores Demográficos por Regiões de Integração e Município do Estado do Pará.....	129
Tabela 9:	Cidades com Agências e Postos de Atendimento Bancário no Sudeste Paraense (2010).....	131
Tabela 10:	Número de Agências e PAB’S no Pará e em São Paulo	132
Tabela 11:	Número de Agências da Caixa Econômica Federal	133
Tabela 12:	Municípios Pactuados com Marabá a nível Ambulatorial – Ano 2002.....	135
Tabela 13:	Número de cursos de graduação ofertados pela UFPA nos municípios da Mesorregião Sudeste Paraense, 2007.....	136
Tabela 14:	Déficit Habitacional absoluto e relativo segundo a situação de domicílio por município da Região de Integração Carajás 2000/2007.....	137
Tabela 15:	Domicílios com Carência de Infraestrutura – Esgotamento Sanitário (Rede Geral ou Fossa Séptica) Segundo os Municípios da Região de Integração Carajás 2000/2007.....	138
Tabela 16:	Tamanho e valor dos lotes urbanos na Região de Integração Carajás.....	139
Tabela 17:	Principais Indústrias Siderúrgicas de Marabá, 2006.....	149
Tabela 18:	Principais Supermercados de Marabá.....	150
Tabela 19:	Principais lojas de eletrodomésticos, eletroeletrônicos e Magazines e lojas de departamento na cidade de Marabá, 2008.....	150

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIM - Associação Comercial e Industrial de Marabá

ADA - Agencia de Desenvolvimento da Amazônia

ALBRAS - Alumínio Brasileiro AS

ALCOA – Companhia de Alumínio da América

ALPA - Aços Laminados do Pará

ASPUC – Associação de Proteção aos Umbandistas e Candomblecistas

BASA - Banco da Amazônia

CEPASP - Centro de Educação, Pesquisa e Acessória Sindical e Popular

CNPU - Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana

CVRD - Companhia Vale do Rio Doce

COSIPAR - Companhia Siderúrgica do Pará

DIM - Distrito Industrial de Marabá

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

DTT - Divisão Territorial do Trabalho

FES - Formação Econômica e Social

FUNAI - Fundação Nacional do Índio

GETAT - Grupo Executivo de Terras do Araguaia e Tocantins

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDESP - Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Estado do Pará

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

I PND - I Plano Nacional de Desenvolvimento do Brasil

II PND - II Plano Nacional de Desenvolvimento do Brasil

INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária,

INCRA- Instituto nacional de Colonização e Reforma Agrária

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

NAEA - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos

MIRAD - Ministério da Reforma e do Desenvolvimento Agrário

ONU - Organização das Nações Unidas

PAC - Programa de Aceleração do crescimento

PEHIS - Plano de Habitação Estadual de Interesse Social

PFC - Projeto Ferro Carajás

PIB - Produto Interno Bruto Municipal
PIN - Programa de Integração Nacional
PNDU - Programa Nacional de Desenvolvimento Urbano
POLAMAZÔNIA - Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
POLAMAZÔNIA POLURB - Programa de Pesquisa e apoio à política Urbana
PROTERRA - Programa de Distribuição de Terras
RECIME - Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias Brasileiras
RTZ - Rio Tinto Zinco
SEAS - *Secretaria de Assistência Social*
SEDURB - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Regional
SEPLAN - Secretaria de Planejamento
SEPOF - Secretaria de Planejamento, Orçamento e Finanças
SEURB - Secretaria Executiva de Desenvolvimento Urbano e Regional;
SIDEPAR – Siderúrgica do Pará AS
SMS – Secretária Municipal de Saúde
SNI – Sistema Nacional de Informação
SNIU - Sistema Nacional de Indicadores Urbanos
SUDAM - Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
UFPA - Universidade Federal do Pará
USIMAR Marabá - Usina Siderúrgica de Marabá

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
1.1 METODOLOGIA DA PESQUISA	20
2 CIDADE, CIDADE MÉDIA: CONCEITOS REVISITADOS	27
2.1 URBANIZAÇÃO E CIDADES	31
2.2 PECULIARIDADES DAS CIDADES MÉDIAS.....	36
3 FRENTES DE EXPANSÃO E A FORMAÇÃO DAS CIDADES NA AMAZÔNIA ORIENTAL	54
3.1 O EXTRATIVISMO E A REDE DE CIDADES NA AMAZÔNIA (1850/1920)....	56
3.2 VILAS E CIDADES NO VALE DO TOCANTINS.....	61
3.2.1 O “Burgo do Itacaiunas”	66
3.2.2 Cidade de Caucheiros e Comerciantes em Marabá.....	70
3.3 “CIDADE DOS OLIGARCAS” DA BORRACHA E DA CASTANHA.....	78
3.3.1 Marabá nas duas primeiras décadas do século XX.....	82
3.4 MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO.....	85
4 MARABÁ: CIDADE DA COLONIZAÇÃO, DOS “GRANDES PROJETOS” E CIDADE ECONÔMICA	96
4.1 “CIDADE DA COLONIZAÇÃO OFICIAL E DO URBANISMO RURAL”.....	96
4.2 “CIDADE CORPORATIVA E A VERTICALIDADE DA AMAZÔNIA DOS GRANDES PROJETOS”.....	111
4.3 “CIDADE ECONÔMICA E POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL”.....	114
4.3.1 Formas do espaço intraurbano de Marabá no presente.....	117
5 CENTRALIDADE URBANA E O PAPEL DA “CIDADE DE CONFLITOS”	126
5.1 ALGUNS ELEMENTOS REPRESENTATIVOS DA CENTRALIDADE URBANA DE MARABÁ, NO SUDESTE PARAENSE.....	126
5.2 AS ESTRATÉGIAS DO ESTADO E DOS AGENTES ECONÔMICOS NA SUBRREGIÃO.....	140
5.3 A CENTRALIDADE POLÍTICA DE MARABÁ NO SUDESTE PARAENSE... 5.4 MARABÁ: DIVERSIDADE E PLURALIDADE NA FRONTEIRA DO HUMANO.....	151
164	
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	168
REFERÊNCIAS	174
APÊNDICES	186

1 INTRODUÇÃO

Tecer considerações acerca de uma cidade média paraense como Marabá, constitui-se desafio em meio a um intenso processo de estruturação¹ do espaço amazônico, evidenciado no contexto atual, e de inserção desta cidade numa divisão social e territorial do trabalho inerente ao modo capitalista de produção. A estruturação urbana e estruturação da cidade constituem-se possibilidades analíticas que permitem compreender a articulação entre o processo de organização econômica e espacial da cidade de Marabá e o processo de urbanização do espaço amazônico em sua diversidade.

Meio e resultado de múltiplas transformações concernentes ao fenômeno da urbanização, as cidades e, em particular, as cidades amazônicas, dentro de uma dimensão econômica, constituem-se expressões dos papéis de acumulação e de concentração de capital, bem como de precarização crescente das relações de trabalho, que aprofundam e atualizam as contradições entre o capital e o trabalho.

A esse respeito, Lencioni (2008) e Castro (2009) afirmam que as lógicas que presidem a monopolização do capital como divisão internacional do trabalho, a concentração, a centralização, a descentralização, a desconcentração, permanecem como modelos de ação que tendem a influenciar direta ou indiretamente a realidade das cidades.

A urbanização do espaço das cidades amazônicas é condição e resultado de processos socioespaciais constituídos historicamente. Nesse sentido, o espaço urbano amazônico se caracteriza como expressão de uma “urbanodiversidade”², reflexo de múltiplas ações, transformações e contradições socioespaciais. Tal fato exige uma abordagem teórico-metodológica adequada para entender esse processo de transformações sob o escopo de uma teoria.

Browder e Goodfrey (2006) afirmam que entender o processo de urbanização do espaço amazônico requer que se compreenda a urbanização a partir de uma teoria pluralista de

¹A reestruturação em um sentido mais amplo transmite a noção de uma “freada”, sendo de uma ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação seqüencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos (SOJA, 1993). Quando se leva em consideração o processo de inserção do modo capitalista de produção em território amazônico torna-se essencial compreender a profunda desestruturação sofrida pelas sociedades locais (índios, ribeirinhos, camponeses, populações tradicionais), e ao mesmo tempo, os processos de resistência por parte desses sujeitos sociais diante do avanço da racionalidade capitalista.

² Este conceito foi concebido por Trindade Junior em discussão no grupo de pesquisa “Cidades Médias na Amazônia: Novos Agentes Econômicos e Novas Centralidades Urbano-Regionais no sudeste paraense” e gentilmente cedido para esta dissertação.

“urbanização desarticulada”. Essa perspectiva permite ver a confluência de espaços sociais diversos, como um *continuum* socioespacial que resulta do encontro entre sujeitos, agentes e ações, bem como de formas de compreender as especificidades da realidade social amazônica.

As reflexões acima apresentadas se fazem necessárias quando se considera que a análise de Marabá, enquanto cidade média pressupõe que se compreendam os múltiplos processos espaciais de produção do espaço desta cidade, a partir de uma “perspectiva interescalar” (SPOSITO, 2006). Isto requer analisar o imbricamento articulado e, ao mesmo tempo, conflituoso entre as diversas dimensões e escalas, abordagem que será exposta mais adiante.

O propósito de compreender a importância da formação socioespacial para entender a centralidade atual de Marabá aponta para a análise das dinâmicas econômicas e espaciais que contribuíram para as transformações do espaço intraurbano desta cidade, e suas íntimas relações com a lógica de organização do espaço regional. Assim sendo, adotou-se como caminho teórico-metodológico uma abordagem acerca da “economia política da cidade” e da “economia política da urbanização”, uma vez que a apreensão das dinâmicas inerentes ao processo de produção do espaço das cidades brasileiras e amazônicas requer que se considere a articulação dialética entre as respectivas dimensões analíticas (SANTOS, 2009).

Como já mencionado, a presente pesquisa possui como objeto de estudo as cidades médias. A opção por esta temática decorreu, em um primeiro momento, de uma inquietação por parte deste pesquisador em relação a uma necessidade de compreender as novas dinâmicas urbanas que vêm se configurando nos espaços das cidades amazônicas e, especificamente, em Marabá, referência empírica desta pesquisa, cujo crescimento econômico, demográfico e espacial bastante acelerado, constitui-se resultado de complexas relações sociais de produção no/do espaço intra-urbano e urbanorregional.

Em um segundo momento, o diálogo com especialistas nesta temática contribuiu decisivamente para a concepção de algumas reflexões acerca do respectivo objeto de pesquisa, atentando para as especificidades desta cidade média paraense. Não obstante, tais reflexões não têm a pretensão de constituir-se conhecimento conclusivo ou definitivo, mas tão somente como um olhar analítico sobre a realidade, a partir de um diálogo teóricoprático acerca dos momentos desta cidade paraense no movimento da totalidade social amazônica.

A problematização deste trabalho consistiu em responder à seguinte indagação: Qual a importância da formação socioespacial para entender a centralidade atual de Marabá?

Para efeito de construção analítica elencaram-se algumas questões norteadoras que se constituíram elementos condutores das reflexões a serem desenvolvidas: Que dinâmicas

econômicas e espaciais contribuíram para a constituição da centralidade de Marabá? De que maneira as políticas de desenvolvimento urbanorregionais, empreendidas para essa cidade, contribuíram para a constituição desta centralidade urbana? Que importância esta cidade vem exercendo no que tange à constituição e mobilização de projetos políticos e de movimentos sociais para o sudeste paraense?

Diante da problemática em questão defende-se a seguinte tese: Marabá assume uma condição de centralidade no contexto do sudeste paraense, principalmente a partir dos anos de 1990. Essa condição constitui-se meio e resultado de um intenso processo de estruturação do espaço urbanorregional amazônico e de estruturação da cidade, cujas características marcantes consistiram na expansão de agentes capitalistas em direção à respectiva subregião, em ações governamentais (des)estruturantes que contribuíram decisivamente para a constituição de um cenário de conflitos, bem como para o fortalecimento da importância de Marabá, como cidade média em âmbito da subregião da qual faz parte.

Como produto das respectivas dinâmicas urbanorregionais, bem como de processos de produção do espaço intraurbano, a cidade de Marabá passou a exercer um novo papel no contexto do sudeste paraense, este, relacionado à condição de centro operacional, comercial e de serviços, assim como no que tange ao atendimento de demandas urbanas e rurais no sudeste paraense. Essa condição revela-se também a partir da sua condição de “pólo regional” no contexto do sudeste paraense a partir do exercício de uma centralidade urbana desta cidade em relação ao meio rural e de sua *hinterland*.

Quanto ao instrumental teórico-metodológico norteador das reflexões a serem apresentadas, fez-se uso da “teoria da produção social do espaço” (LEFEBVRE, 1999), para a construção de pensamento sobre as transformações evidenciadas na cidade de Marabá. Acerca dessa abordagem teórica, Lefebvre (1999) afirma que, para além dos procedimentos e operações clássicas, indução, dedução, necessita-se caminhar rumo à transdução, procedimento que se revela enquanto possibilidade analítica para a compreensão do objeto, não apenas no presente, a partir de uma regressão analítica ao passado, mas como um caminho rumo à compreensão do *devoir*, de maneira a se entender o objeto enquanto possibilidade para a realização humana.

A expressão “produção social do espaço” remete à necessidade de se discorrer acerca do que se entende por produção. A esse respeito, Lefebvre (1999) afirma que o conceito de produção configura-se processo de dupla determinação, qual seja: historicidade e *praxis*. Esses dois aspectos do processo foram assim concebidos por Lefebvre:

O termo (produção) é entendido numa acepção mais lata do que em economia e assume o sentido de toda a filosofia: produção de coisas (produtos) e de obras, de idéias e de ideologias, de consciência e de conhecimento, de ilusões e de verdade. A história vai assim do passado longínquo (original) ao presente, e o historiador refaz o caminho em sentido inverso para compreender como pôde o passado gerar o presente. Por outro lado, a práxis, fundamentada neste movimento e apoiada no presente que constitui, prepara o futuro, encara o possível, isto é, no limite, a total transformação do mundo real por uma revolução total. A análise da prática social (práxis) mostra: produção em sentido restrito e produtividade social, prática política, prática revolucionária, etc (LEFEBVRE apud SPOSITO, 2004, p.49).

Quando se considera uma perspectiva mais ontológica, o termo produção:

[...] tudo abarca e nada exclui do que é humano. O mental, o intelectual, o que passa por espiritual e o que a filosofia toma por seu domínio próprio são produtos como tudo o resto. Há produções das representações, das idéias, das verdades, como há das ilusões e dos erros. Até a produção da própria consciência. [...] há produção de obras, idéias, de espiritualidade aparente, em resumo, de tudo o que faz uma sociedade e uma civilização. Em sentido restrito, há produção de bens, de alimentos, de vestuário, de habitação, de coisas. O segundo sentido apóia o primeiro e designa a sua base material (LEFEBVRE apud SPOSITO, 2004, p.49).

É a partir desse duplo sentido dialeticamente articulado, que se busca analisar a cidade de Marabá, como expressão da produção em sentido lato, quando se considera a cidade como obra, que se materializa para permitir a produção, em sentido estrito, de bens e serviços.

Por sua vez, coexiste uma relação indissociável entre os dois sentidos de produção, posto que os mesmos constituem expressões na/da cidade

[...] como condição da relação e, ao mesmo tempo, sua tradução, permite destacar a reflexão da cidade como materialização concreta do processo de urbanização e, por conseguinte, da própria história, num dado momento e em cada momento dessa história, como somatória desses diferentes momentos e, por isso, síntese entre o velho e o novo, sendo esse novo, expressão do velho reformado, do velho reconstruído e do velho revolucionado. Assim, o velho revela-se a cada momento da história, como a projeção e o processo social são, portanto, expressão da dimensão histórica e, simultaneamente, condição desse processo (SPOSITO, 2004, p.50).

Conforme esse caminho teórico-metodológico, a cidade se configura ao mesmo tempo como processo produtivo, condição para a manifestação desse processo e meio a partir do qual se realiza a própria produção, a distribuição, a circulação e o consumo individual e coletivo.

Como teorias secundárias, que visam subsidiar a construção do pensamento, promoveram-se diálogos com a teoria da urbanização, das cidades, bem como, com a teoria da rede urbana, diante da necessidade de se compreender processos que contribuem para a produção de determinadas dinâmicas socioespaciais da realidade amazônica.

A construção discursiva desta dissertação terá como enfoque de análise, as dimensões econômica, política, social e espacial. Porém, isso não significa dizer que a análise da dimensão cultural e ambiental não seja importante, ou mesmo que não se façam presentes nas reflexões, uma vez que as múltiplas determinações, inerentes à totalidade social, pressupõem, necessariamente, que se possam compreender a inseparabilidade e as articulações existentes entre as diversas esferas e dimensões de análise da realidade.

Não obstante, a opção por uma análise mais detalhada dessas dimensões decorre, em primeiro lugar, de uma necessidade premente de atualizar o debate acerca das transformações inerentes ao espaço urbano das cidades amazônicas, e, em segundo lugar, pela impossibilidade de se discutir com maior profundidade analítica as múltiplas dimensões da totalidade.

1.1 METODOLOGIA DA PESQUISA

Analisar a problemática acerca da importância da formação socioespacial para entender a centralidade atual de Marabá implica em definir bases teórico-conceituais a serem adotadas para a concretização da presente pesquisa. O caráter relativamente recente dos estudos acerca das cidades médias brasileiras demanda uma abordagem que possibilite a construção de nexos compreensivos entre o acontecer complexo da realidade socioespacial e sua correlação com paradigmas que dêem conta de analisar tal complexidade.

A esse respeito, Kuhn (1975, p.81) afirma que “[...] a descoberta de um novo tipo de fenômeno é necessariamente um acontecimento complexo, que envolve o reconhecimento tanto da existência de algo, como de sua natureza”. Assim, compreender espaço amazônico requer a necessidade de utilização de uma abordagem teóricometodológica que permita o reconhecimento da natureza das cidades no âmbito da rede urbana, bem como de sua particularidade no âmbito do espaço brasileiro e amazônico.

Outro elemento importante para a construção de interpretações acerca da realidade social diz respeito à questão da interdisciplinaridade. A esse respeito, Teixeira (2004) afirma que o avanço disciplinar no âmbito das ciências tem caminhado rumo a uma intensa segmentação do conhecimento científico, amparada no discurso do fortalecimento das

ciências. Tal prática apresenta uma série de implicações relacionadas à necessidade de se compreender as transformações evidenciadas na realidade social atual, permeada de fenômenos sociais complexos, a partir de um diálogo interdisciplinar entre diversos campos de conhecimento, sob pena de se conceber interpretações empobrecidas do que se constitui a totalidade social.

É nesse cenário de relações conflituosas que se revelam disputas pela hegemonia na construção do conhecimento, que se delineia aqui sua trajetória analítica, baseada no diálogo interdisciplinar enquanto possibilidade para a construção de reflexões que avancem no sentido de entender o espaço amazônico, e mais detalhadamente a singularidade da cidade de Marabá.

Para efeito da pesquisa adotou-se ainda, como parâmetro analítico, a metodologia qualitativa³. A opção por esta perspectiva teóricometodológica decorre da possibilidade apresentada por este instrumental de explicar fenômenos relacionados à produção do espaço urbanorregional, as transformações na rede urbana oriental amazônica, decorrentes da divisão social e territorial do trabalho, bem como as suas implicações na formação socioespacial da cidade de Marabá.

Para tanto, o fato histórico assume importância analítica como fundamento para a compreensão da sociedade. A esse respeito, Santos (2005) afirma que a interpretação do espaço humano como realidade espacial que permite a sua transformação ao serviço do homem, requer auxílio da história da sociedade mundial aliada à história da sociedade local, dialeticamente articulados. É nesse sentido que este autor ressalta a necessidade de se retomar um diálogo como categoria de Formação Econômica e Social (FES).

A categoria em questão expressa a unidade e a totalidade das diversas esferas econômica, social, política e cultural da vida de uma sociedade, permitindo que se apreenda a unidade da continuidade e da descontinuidade de seu movimento histórico (SANTOS, 2005). Contudo, não é à sociedade em geral que o conceito de FES se refere, mas a uma dada sociedade. A esse respeito, Santos (2005, p. 25) discorre com o argumento abaixo:

O interesse dos estudos sobre as FES está na possibilidade que tais estudos oferecem de permitir o conhecimento de uma sociedade na sua totalidade e nas suas frações, mas sempre como um conhecimento específico, percebido

³ Segundo Lakatos (2004), a metodologia qualitativa consiste em instrumento que têm por preocupação a análise e interpretação de aspectos mais profundos da realidade social, atentando para a análise de processos e não apenas restringindo-se aos resultados e ao produto final. Por sua vez, para Gunther (2006), a metodologia qualitativa apresenta quatro bases teóricas essenciais, quais sejam: a) a realidade social é vista como construção e atribuição social de significados; b) a ênfase no caráter processual e na reflexão; c) as condições “objetivas” de vida tornam-se relevantes por meio de significados subjetivos; d) o caráter comunicativo da realidade social permite que o refazer do processo de construção das realidades sociais torne-se ponto de partida da pesquisa.

num dado momento de sua evolução. O estudo genético permite reconhecer, a partir de sua filiação, as similaridades entre FES; mas isso não é suficiente. É preciso definir a especificidade de cada formação, o que a distingue das outras, e, no interior da FES, a apreensão do particular como uma fração do todo, um momento do todo, assim como o todo reproduzido numa de suas frações.

Por sua vez, o movimento totalizador de construção e reconstrução da FES é indissociável do concreto, representado por uma sociedade historicamente determinada, sendo largamente evidenciada na formação espacial. Assim, segundo Santos (2005), a categoria Formação Socioespacial apresenta-se enquanto possibilidade para interpretação do espaço humano. Ainda nesse sentido, Santos (2005) afirma que tempo e espaço se constituem em pares dialéticos inseparáveis e indispensáveis para a análise da realidade socioespacial.

Convém ressaltar que quando se fala da categoria Formação Socioespacial há de se considerar a especificidade analítica da respectiva categoria, uma vez que cada sociedade apresenta singularidades em relação à sua formação econômica, social e espacial. Dessa maneira, a respectiva categoria não propõe análise de uma “sociedade em geral”, mas tão somente a compreensão da formação de uma sociedade específica.

Com efeito, a Formação Socioespacial constituiu-se categoria que conduzirá as reflexões adotadas para a presente análise, posto à possibilidade de se compreender os elementos que permeiam o processo de estruturação produtiva do território marabaense no contexto da nova divisão do trabalho.

Para efeito de análise, adotou-se o estudo de caso⁴. A preferência por essa estratégia metodológica decorre da possibilidade de se promover uma investigação mais abrangente e criteriosa acerca dos fenômenos contemporâneos que compõem a produção do espaço da cidade de Marabá, tais como mudanças na organização espacial da cidade, em decorrência das políticas governamentais empreendidas pelas diversas instâncias do poder público; de alterações nas estruturas urbanorregionais, provenientes de transformações na lógica de estruturação produtiva e suas implicações no papel que vem exercendo esta cidade no âmbito do sudeste paraense.

Nesse sentido, segundo Sposito (2007), as cidades médias, a fim de que sejam mais bem compreendidas, necessitam ser analisadas a partir do movimento de relações,

⁴ Segundo Yin (2004) o estudo de caso constitui-se em estratégia de pesquisa que permite uma investigação abrangente, sofisticada e criteriosa acerca de fenômenos, processos e eventos da vida real, tais como ciclos de vida individuais, processos organizacionais e administrativos, mudanças ocorridas em regiões urbanas, relações internacionais e a maturação de alguns setores.

sobreposições e articulações entre escalas geográficas, levando-se em consideração também os espaços rurais e/ou urbanos.

Ainda nesse sentido, Sposito (2007) afirma que a construção de olhares que permitam compreender as transformações pelas quais têm passado as cidades brasileiras nos últimos anos demanda o reconhecimento dos papéis associados a tais cidades. Isso pressupõe a observação da relação entre a cidade e a região. Por sua vez, o reconhecimento dessa dinâmica relacional e integradora remete à necessidade de se trabalhar com a análise do espaço intraurbano e do espaço interurbano articulados entre si e no contexto da rede urbana.

Levando em consideração a necessidade de se promover o movimento de articulação entre abordagem teórica e abordagem empírica, optou-se pelo uso de algumas variáveis operacionais, quais sejam: indicadores econômicos, demográficos e espaciais, relacionados à produção do espaço urbano intraurbano de Marabá, à rede urbana, às cidades médias, à urbanização e suas implicações econômicas e espaciais, bem como elementos relacionados à política nacional de desenvolvimento urbano para a Amazônia.

A abordagem qualitativa apresentada enquanto instrumento teóricometodológico requer o desafio da abordagem interescalar proposta por Sposito (2004), segundo a qual a análise das dinâmicas atuais pressupõe a articulação entre diversos momentos históricos, não enquanto sucessão de acontecimentos, mas enquanto imbrincamento articulado e, ao mesmo tempo, conflituoso entre os diversos momentos históricos e sua relação com as escalas espaciais, permitindo a apreensão das relações espaciais e temporais.

Esse entrelaçamento tem base na forma como o tempo resulta da combinação contraditória entre os ritmos diferentes das dinâmicas naturais ou dos acontecimentos sociais, em cada território, ou seja, da combinação entre as determinações, ações e decisões que levam às mudanças e às inércias ou resistências que expressam as permanências (SPOSITO, 2006, p.150).

Sposito (2004) ressalta ainda a necessidade de articulação entre períodos, de maneira que se permita reconhecer tempos que sejam relevantes, do ponto de vista histórico e, portanto, teórico, para o estudo escolhido.

Adotou-se como caminho teóricometodológico de construção do pensamento a perspectiva concebida por Santos (2009), de uma “economia política da cidade”, muito embora a “economia política da urbanização” constitua abordagem complementar que se encontrará presente nas reflexões desta pesquisa, uma vez que a apreensão das dinâmicas

inerentes ao processo de produção do espaço das cidades brasileiras e amazônicas requer que se considere a articulação dialética entre as respectivas escalas analíticas.

Os procedimentos metodológicos adotados para efeito de desenvolvimento da presente pesquisa estão distribuídos em cinco momentos dispostos da seguinte maneira:

O primeiro momento foi direcionado ao levantamento e análise bibliográfica acerca das temáticas: produção do espaço urbano amazônico, urbanização, rede urbana, formação de cidades médias, com ênfase na Amazônia Oriental Brasileira, políticas públicas, Planejamento Urbano e Regional.

O segundo momento da pesquisa se constituiu a partir da realização de levantamento e análise documental acerca de processos de formação da cidade e da rede urbana amazônica. Neste momento de execução da referida pesquisa, buscou-se promover o levantamento de dados primários e secundários, por meio de consultas em fontes documentais, em banco de dados digitalizados de instituições públicas, e através de survey *in loco*.

No que tange ao levantamento e sistematização de dados secundários, optou-se pela utilização de indicadores demográficos, socioeconômicos e espaciais referentes às produções do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), acerca dos indicadores sociais municipais.

Também se fez uso de indicadores obtidos junto à Secretaria Executiva de Desenvolvimento Urbano e Regional; à Secretaria Executiva de Estado, de Planejamento, de Orçamento e Gestão (SEPOF); à Agência de Desenvolvimento da Amazônia (ADA); ao Programa das Nações para o Desenvolvimento (PNUD), para efeito de obtenção do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH); ao Conselho Nacional de Justiça (CNJ); ao Sistema Nacional de Indicadores Urbanos (SNIU); Censos Demográficos (universo, amostra e microdados); ao RAIS e CAGED (Ministério do Trabalho), bem como à base de dados secundários restritos, obtidos junto à Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias Brasileiras (RECIME). Órgãos de planejamento e gestão a nível municipal também se constituíram fontes de dados importantes, a saber, as fontes documentais referentes aos planos diretores, relatórios e diagnósticos técnicos dos municípios de Marabá, Diagnóstico da Companhia Vale do Rio Doce.

Adotou-se como recorte temporal, o período de 1990 em diante. Não obstante, como enfatizado anteriormente, a análise deste momento históricogeográfico pressupõe que se possa compreender a estruturação do espaço desta cidade, não enquanto sucessão de acontecimentos históricos, mas enquanto sobreposições de processos dialeticamente articulados, que coexistiram e que coexistem enquanto elementos estruturantes no/do espaço desta cidade.

Num terceiro momento, efetuaram-se observações sistemáticas qualitativas nas quais foram realizados registros fotográficos, para o levantamento das formas espaciais presentes no espaço intraurbano da respectiva cidade, atentando para as dinâmicas relacionais entre esta cidade e algumas cidades do sudeste paraense, de modo a compreender o papel exercido pela mesma na respectiva subregião.

O quarto momento foi direcionado à realização de entrevistas semiestruturadas com representantes do poder público municipal, o representante da Associação Comercial e Industrial de Marabá, com representantes dos movimentos sociais, e com cidadãos da cidade. Para tanto, efetuou-se inicialmente a construção de um roteiro de entrevista no qual foram promovidas indagações acerca do papel econômico, político, da importância do comércio e serviços para a cidade, bem como das relações, estratégias e contradições inerentes às ações do poder público e dos agentes econômicos. Ao longo do processo de construção e diálogo com os entrevistados, surgiram outros questionamentos relacionados às implicações do processo de transformação da cidade, atentando-se para o novo papel exercido por Marabá. Posteriormente, realizou-se organização das entrevistas, dando maior ênfase aos conteúdos pertinentes para alcance dos objetivos da presente discussão, que se materializaram na forma de afirmações e indagações presentes no corpo desta dissertação.

No quinto momento da pesquisa efetuou-se a sistematização e triangulação dos dados coletados. As informações obtidas foram analisadas, categorizadas e comparadas, considerando as dimensões do foco de estudo, resultando na materialização da presente dissertação.

A exposição da pesquisa realizada é apresentada em cinco capítulos. O primeiro capítulo é composto da abordagem introdutória acerca de algumas tendências da urbanização do espaço amazônico. Neste momento, promoveu-se abordagem teorico-metodológica acerca do caminho adotado para a construção da presente pesquisa.

No segundo capítulo buscou-se estabelecer diálogo com algumas teorias relacionadas à formação socioespacial, às cidades e à urbanização, bem como em relação às cidades médias. Esse momento, de cunho teorico-conceitual, não teve a pretensão de discorrer exaustivamente acerca dos respectivos conceitos. Visou primordialmente a apresentação de algumas categorias para efeito de norteamento e fundamentação do pensamento subsequente, de cunho teorico-prático, a ser desenvolvido nos capítulos posteriores.

No terceiro capítulo, delineou-se abordagem acerca da formação socioespacial marabaense. Nessas circunstâncias espaço-temporais, estabeleceu-se análise sobre a produção do espaço desta cidade, as dinâmicas econômicas e espaciais inerentes ao processo de

reprodução do capital comercial. É como meio e resultado de uma divisão social e territorial do trabalho que, de vilarejo pouco expressivo para os padrões amazônicos no final do século XIX, Marabá, paulatinamente, transformou-se em cidade comercial de significativa importância no contexto do sudeste paraense, em fins dos anos de 1960.

No quarto capítulo, em continuidade a uma abordagem históricogeográfica, discorreu-se acerca das políticas de desenvolvimento urbanorregionais concebidas para o espaço amazônico, a partir dos anos de 1960, e suas implicações no processo de produção do espaço intraurbano no território da cidade de Marabá bem como na redefinição da importância desta cidade no âmbito da Amazônia Oriental brasileira.

No quinto e último capítulo, efetuou-se abordagem acerca da centralidade urbana de Marabá no contexto do sudeste paraense. Para tanto, promoveu-se análise crítica dos elementos exclusivamente quantitativos enquanto possibilidade para compreender a centralidade deste núcleo urbano. Ainda neste capítulo, conceberam-se reflexões acerca das estratégias do Estado, dos agentes econômicos, bem como as contraestratégias dos movimentos sociais como elementos reveladores de centralidade. Por fim, efetuou-se abordagem a respeito de uma centralidade política desta cidade, no sudeste paraense.

2 CIDADE, CIDADE MÉDIA: CONCEITOS REVISITADOS

Marabá vem se constituindo *locus* de um intenso processo de transformações. Tais transformações estão relacionadas aos novos papéis exercidos por esta cidade paraense no contexto da rede urbana oriental amazônica, bem como em razão de dinâmicas urbanas inerentes à inserção da região amazônica no contexto de divisão social e territorial do trabalho.

A construção de um olhar acerca dessas novas dinâmicas urbanas e dos novos papéis exercidos por esta cidade no contexto do sudeste paraense pressupõe a utilização de uma abordagem teórica que fundamente o desenvolvimento do pensamento. Nesse sentido, sob o ponto de vista teórico, alguns conceitos se fazem centrais para a construção de uma análise teorico-prática, quais sejam: formação socioespacial, urbanização, cidades e cidades médias.

A proposição analítica aqui apresentada requer que se faça uso de dois subcampos de pesquisa que representam ao mesmo tempo escalas de análise: o nível intraurbano e o interurbano. A necessidade de se estabelecer interrelações entre as respectivas dimensões analíticas decorre de uma preocupação constante em compreender as transformações da sociedade face à consolidação do “meio técnico científico-informacional” (SANTOS, 1998), e ao aumento das possibilidades técnicas de transportes e comunicações.

A compreensão das novas espacialidades evidenciadas no território da cidade não constitui tarefa fácil em meio à complexidade que Marabá assume enquanto produto e resultado de processos socioespaciais que remontam a momentos diversos de formação do território amazônico.

Não obstante, antes de promover uma abordagem empírica acerca dos respectivos processos, torna-se necessário revisitar algumas categorias essenciais para a compreensão da realidade social, quais sejam: modo de produção e formação econômica e social.

Acerca da primeira categoria, Godelier (1986) ressalta que a expressão “modo de produção” foi utilizada por Marx com certa imprecisão conceitual, configurando-se a partir de um duplo sentido. Em uma primeira perspectiva, Marx designa modo de produção como uma maneira de produzir, um procedimento técnico que implica e contém um dispêndio de trabalho vivo, em outras palavras, esta categoria constitui-se estrutura do processo técnico de trabalho (GODELIER, 1986).

Em outro momento, segundo Godelier (1986), Marx utiliza ainda a expressão “modo de produção” para designar simultaneamente as condições técnicas e sociais, ou seja, a combinação particular de forças produtivas materiais e de relações sociais de produção

específicas que constituem a estrutura de um processo social de produção historicamente determinado.

A respeito da “formação econômica e social”, Godelier (1986) afirma que o termo “formação”, utilizado por Marx, designa um processo, um movimento, em outras palavras, um processo de engendramento e desenvolvimento de uma relação social e de uma forma de sociedade. Tal expressão corresponde a uma forma de conceber a realidade social a partir de uma perspectiva de mudança, de constante processo de transformação.

Ainda para Godelier (1986), a palavra “formação” considera a realidade social como o resultado de um processo, resultado ele próprio em processo, em movimento; sugere continuamente o pensamento das ligações internas entre uma forma e o seu processo de formação. Assim, toda realidade não toma forma senão no interior e no fim de um processo particular, que dura certo tempo e lhe confere o seu aspecto (GODELIER, 1986).

Nessas circunstâncias, as características e propriedades específicas que esses processos possuem as suas condições de existência e não se reproduzem senão na medida em que tais condições se reproduzem. Dessa maneira, toda realidade herda do processo que a engendrou, quer um conteúdo, quer uma forma específica (GODELIER, 1986).

Por sua vez, Godelier (1986) discorre com base em Marx que as noções de “formação econômica e social”, “formação social” e “formação econômica da sociedade” designam a mesma coisa, e que não é menos completa uma ou outra categoria pelo fato de o adjetivo “econômico” figurar ou não, já que ambas as noções designam a totalidade das relações sociais (econômicas, entre outras) que compõem certa forma de sociedade.

Com efeito, não é em função da coexistência e da articulação de vários modos de produção e de relações superestruturais correspondentes que uma determinada sociedade pode ser considerada como uma formação econômica e social, mas, ao contrário, essa sociedade pertence simultaneamente a várias formações sociais e econômicas porque nela coexistem e se articulam vários modos de produção e de relações superestruturais que lhes correspondem (GODELIER, 1986).

A seu modo, Lefebvre (1999) retoma as reflexões de Marx acerca da categoria formação econômica e social, para, em seguida, caminhar rumo à construção de uma análise da produção das relações sociais, partindo do princípio de que tais relações não são uniformes, nem possuem a mesma idade. Neste sentido, para Lefebvre (1999), coexistem relações sociais que apresentam datas diferentes e que estão numa relação de descompasso, de desencontro.

Ainda segundo Lefebvre (1999), a noção de formação econômica e social é retomada no preciso sentido da coexistência dos tempos históricos, e também no sentido de que nessa coexistência se encerram não o passado e o presente, mas também o futuro e o possível. Diante disso torna-se salutar fazer a seguinte indagação: quais as raízes estruturais dessa coexistência? A esse respeito, Lefebvre (1999) ressalta que um elemento explicativo importante para se entender a gênese estrutural dessa coexistência diz respeito ao atraso do real em relação ao possível; do social em relação ao econômico.

A noção de formação econômica e social em Marx designa, a um só tempo, um segmento do processo histórico e, o conjunto do processo histórico (MARTINS, 1996). Dentro dessa perspectiva, mais do que uma possível imprecisão, tal duplicidade reflexiva remete ao princípio explicativo de totalidade e ao mesmo tempo de unidade do diverso.

Acerca do conceito de formação socioespacial, Santos (2005) ressalta que o significado do mesmo está relacionado a três elementos compreensivos elementares, quais sejam: modo de produção, formação econômica e social e espaço.

A produção ou reprodução da sociedade capitalista se dá a partir de determinações condicionadas ao modo de produção. Tal modo de produção se manifesta por intermédio de lutas e interações entre o novo modo de produção, que tende a dominar, e o velho, que tende a ser o elemento dominado (SANTOS, 2005).

Segundo Santos (2005), o novo se impõe por toda parte, porém, sem poder se realizar em sua plenitude, uma vez que a presença de resíduos sociais antigos, ou de velhas estruturas de produção, que (co)existem no contexto em que esse novo se insere, agem como instrumentos contrahegemônicos de resistência ao plano *devir*.

Ainda segundo Santos (2005), o modo de produção, enquanto estrutura de pensamento, constitui-se “real-abstrato” posto que representa um conjunto coerente de idéias nascidas da consideração de elementos comuns a uma série de sociedades, mas que não se permite evidenciar concretamente. Por sua vez, a Formação Econômica e Social compreende um conceito cujo significado está sempre ligado a uma realidade concreta suscetível de localização espaçotemporal (SANTOS, 2005).

Muito embora a formação econômica e social esteja diretamente relacionada ao modo de produção hegemônico, bem como a modos de produzir específicos, de acordo com as sociedades, para além de uma formação econômica e social que desvela generalidades, (co) existem formações econômicas e sociais cujas especificidades se revelam por intermédio de relações sociais que se dão no âmbito de um determinado espaço.

O espaço, enquanto realidade concreta, construído a partir de relações que se dão na esfera do real, do possível (LEFEBVRE, 1999; SANTOS, 2005), manifesta-se como instrumento reflexivo importante para a compreensão das relações de produção, posto que a concreticidade emanada das relações sociais se materializa no espaço, revelando contradições. Assim sendo, o espaço não constitui “forma-inerte”, mas em representação do real que possui “inércia-dinâmica” (SANTOS, 2005), constituindo-se resultado e pré-condição para a produção, ao longo da evolução das formações espaciais e de processos relacionais das sociedades (SANTOS, 2005).

Para Santos (2005), a história não se inscreve fora do espaço, assim como não há sociedade a-espacial, posto que o espaço ele mesmo é social. Nesse sentido, a categoria de formação econômica e social constitui-se instrumento teórico-prático que revela as relações sociais no âmbito de determinada sociedade, ao passo que a formação socioespacial revela a produção das relações sociais, a construção das relações espacializadas e espacializantes, bem como as repercussões no território (SANTOS, 2005).

Santos (2005) ressalta ainda que o debate proposto não consiste em simples semântica, mas em tentativa de sugerir uma nova dimensão alternativa para efeito de análise da realidade social, esta relacionada à construção de um olhar que busca espacializar a narrativa espaçotemporal acerca das relações sociais coexistentes, que se materializam nas formas espaciais e nos conteúdos sociais.

Em que pese possíveis divergências interpretativas, a pesquisa aqui concebida coaduna das interpretações de Santos (2005), para quem a compreensão da realidade social, enquanto totalidade e enquanto unidade espacializada, apresenta múltiplas possibilidades de reflexões analíticas quando se considera uma análise socioespacial, uma vez que o espaço é meio e condição para reprodução das relações sociais de produção (LEFEBVRE, 1999), constituindo-se elemento fundamental para o entendimento da natureza das transformações humanas materializadas espacialmente.

Dentro de tais circunstâncias, optou-se por uma construção interpretativa que busca espacializar a narrativa histórica, não para promover hegemonia de uma ciência em relação a outra, mas enquanto possibilidade alternativa de análise da dimensão espacial, com vistas a se conceber reflexões históricogeográficas que permitam compreender as múltiplas espacialidades e temporalidades coexistentes no espaço da cidade de Marabá.

2.1 URBANIZAÇÃO E CIDADES

Ao termo urbanização atribuem-se múltiplas acepções. Tal multiplicidade está relacionada com as formações acadêmicas diferenciadas que refletem, notadamente, a compreensão do conceito relacionado ao escopo de uma teoria. Dependendo da formação profissional, bem como da opção do pesquisador, o termo urbanização pode se configurar como implantação de infraestrutura em espaços urbanos (sistemas viários, redes de fornecimento de água e esgoto), ou mesmo como processo mais amplo e de inúmeras implicações que envolvem o espaço urbano.

Para Beaujeu-Garnier (1980), urbanização é definida como o movimento de desenvolvimento das cidades, simultaneamente em número e tamanho, em razão do fenômeno urbano, que tenderia a transformar, paulatinamente, as cidades e seus arredores (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Por sua vez, Castells (1983) concebe urbanização como forma espacial da organização social em constante transformação, cuja expressão se materializa nas modificações evidenciadas no meio ambiente edificado. Em abordagem similar, Harvey (1980) considera urbanização como espaço construído, constituindo-se parte dos meios de produção, e, conseqüentemente, dos meios de trabalho.

Para Sposito (2004), a urbanização constitui-se fenômeno processual, e, como tal, deve ser lido à luz do movimento espaçotemporal. A autora ressalta ainda a necessidade de realização de um esforço no sentido de se buscar a unidade tempo-espaço, enquanto possibilidade para a superação da tradição positivista de análise que tende a construir reflexões monolíticas ao atribuir o tempo à história e o espaço à geografia.

Ainda segundo Sposito (2004), a urbanização se configura como um processo de longa duração que tem sua gênese relacionada ao aparecimento das primeiras cidades e que se desvela a partir dos diferentes modos de produção, sob diversas formas. Nessas circunstâncias

[...] a urbanização expressa/contém a idéia de processo, remete, necessariamente, à análise da ordem e evolução histórica das cidades, em relação ao nível de desenvolvimento das forças produtivas, ao estágio da divisão social e territorial do trabalho, às transformações de ordem política e social, às manifestações de caráter cultural e estético, às revoluções e contra-revoluções ideológicas e do conhecimento, à filosofia e à especulação, à ciência e ao quadro do cotidiano [...] (SPOSITO apud SPOSITO, 2004, p.35).

Essa perspectiva analítica pressupõe compreender o processo de urbanização e sua expressão, a partir da existência de uma divisão social e territorial do trabalho, cujas múltiplas faces podem ser evidenciadas nas formas, funções e estruturas inerentes à realidade social.

Por sua vez, o conceito de cidade apresenta denominações diferenciadas, segundo o modo de interpretação da realidade. Assim, para Benévolo (1991), a palavra cidade é empregada em dois sentidos: para indicar uma organização da sociedade concentrada e integrada, e para indicar uma situação física desta sociedade.

Para Remy e Vóye apud Sposito (2004), o termo cidade é um conceito descritivo, posto que permite apreender uma realidade material concreta, e, ao mesmo tempo, um conceito interpretativo, já que evoca um conjunto de diversas funções sociais.

Contudo, analisar as formas espaciais da cidade, bem como o seu conteúdo social pressupõe conceber narrativa que dê premência às intrínsecas relações entre urbanização e cidades, de maneira a se tentar entender como as formas se sucedem ao longo do tempo e do espaço. É neste sentido que se faz necessário reconhecer, na história, os múltiplos papéis políticos desempenhados pelas cidades no contexto dos diversos modos de produção e de formações socioespaciais.

Segundo Carlos (2007), a cidade, em cada uma das diferentes etapas do processo histórico, assume formas espaciais e funções distintas. A cidade corresponde, em cada época, ao produto da divisão, do tipo e dos objetos de trabalho, bem como do poder nela centralizado.

Assim, pensar a cidade requer que se compreenda a articulação desta cidade com a sociedade levando em consideração a organização política, a estrutura de poder da sociedade, a natureza e repartição das atividades econômicas, as classes sociais, bem como as diversas espacialidades coexistentes.

Ainda para Carlos (2007), a cidade que aparece aos olhos como aglomeração, constitui-se primordialmente lugar da produção, da concentração dos meios de produção, do capital, da mão de obra, mas também da concentração de população e de bens de consumo coletivo. Dessa maneira, a cidade constitui uma dimensão concreta que se vincula à dinâmica de desenvolvimento, de tal modo que, entender o significado da natureza da cidade pressupõe defini-la enquanto *locus* de produção:

[...] a cidade é pensada enquanto trabalho social materializado, objetivado, que aparece na articulação do “construído e do não construído” de um lado, e do movimento (de mercadorias, pessoas, idéias) de outro. Esse processo é

marcado pela inter-relação contraditória do novo com o velho imposto pelo processo de reprodução (CARLOS, 2007, p.73).

Por sua vez, a cidade constitui expressão da materialização espacial das desigualdades sociais emergentes na sociedade atual. Tal aspecto se faz evidente na distribuição espacial de habitantes na cidade, e na contradição entre a produção e a apropriação da riqueza.

Lefebvre (2008), em suas reflexões acerca do processo de formação e transformação de cidades e da relação entre o campo/cidade, ressalta que, desde o alvorecer da era agrária, a cidade constituiu-se primordialmente criação humana.

[...] A cidade é um objeto espacial ocupando um sítio e uma situação que é preciso estudar, enquanto objeto, com diferentes técnicas e métodos: econômicos, políticos, demográficos, etc. Como tal a cidade ocupa um espaço específico, distinto do espaço rural (LEFEBVRE, 2008, p. 82).

Essa abordagem que evidencia a cidade enquanto objeto espacial que ocupa um espaço distinto do rural ela deve ser analisada a partir da relação entre esses espaços, no âmbito do modo de produção e através dele, da divisão do trabalho que se configura no interior da sociedade.

Outra acepção acerca do termo cidade considera a mesma como

[...] uma mediação entre uma ordem próxima e uma ordem distante. A ordem próxima é aquela do campo circundante que a cidade domina, organiza, explora extorquindo-lhe sobretrabalho. A ordem distante é a da sociedade no seu conjunto (escravista, feudal, capitalista). Enquanto mediação, a cidade também é o local onde as contradições da sociedade considerada se manifestam como, por exemplo, aquelas entre o poder político e os diferentes grupos sobre os quais esse poder se estabelece (LEFEBVRE, 2008, p.82).

Nesses termos, a cidade, ao mesmo tempo em que se constitui elo de mediação, se configura também como espaço de manifestação política onde se revelam contradições sociais decorrentes das disputas pelo poder político entre diferentes grupos sociais.

Com efeito, compreender a urbanização contemporânea requer que se considere o imbrincamento existente entre o par urbanização e cidade. É nessas circunstâncias que Lefebvre (1999) ressalta a existência de uma relação indissociável entre modos de produção e urbanização, atentando para o reconhecimento da cidade como expressão e condição das mudanças na divisão social do trabalho, decorrente do processo de urbanização da sociedade.

Soja (1993), em enfoque acerca da problemática urbana do capitalismo, ressalta que a urbanização se tornou um elemento fundamental para desvendar a dinâmica capitalista atual face ao intenso processo de transformações da economia mundial. Neste sentido, a cidade assume importância similar, uma vez que esta passou a ser vista não apenas em seu papel distintivo como centro de produção e acumulação, mas também como ponto de controle e reprodução da sociedade capitalista, tanto em termos da força de trabalho, quanto no que tange aos padrões de consumo (SOJA, 1993).

Considerando as novas dinâmicas urbanas inerentes ao processo de urbanização, Sposito (2004, p.41) afirma que:

Na urbanização contemporânea a mescla, superposição ou maior grau de articulação entre o urbano e o rural, muitas vezes expressos por menor distinção entre o campo e a cidade, não são indicadores de uma superação do modo capitalista de produção no sentido de construção de uma outra sociedade ou de retomada da humanização por esse caminho. Muito pelo contrário, essa tendência revela o aprofundamento das bases desse modo de produção, uma vez que expressa a ampliação da divisão técnica e social do trabalho e da complexidade da teia de relações espaciais que essa divisão exige, tanto do ponto de vista do aumento da especialização dos territórios, cada vez mais diferenciados pela presença ou ausência neles dos meios técnico-científico-informacionais, como do ponto de vista da intensidade e da amplitude das articulações entre diferentes escalas geográficas.

Assim, a dinâmica das relações campo-cidade expressos nas paisagens brasileiras cada vez mais dotadas de processos de tecnificação, vem contribuindo para a constituição de um cenário marcado por relações de produção desiguais especializadas na forma de processos de concentração de terras, de mobilidade do trabalho, de especialização produtiva.

Tendo em vista essa perspectiva analítica se reafirma a importância de uma análise relacional entre urbanização e cidades com vistas à compreensão das mesmas no escopo do movimento multidimensional da realidade social. Tal análise busca compreender as intrínsecas e dialéticas relações que se estabelecem entre esses dois níveis analíticos, como processos amplos tomados como base para a apreensão da realidade urbana atual.

Outra perspectiva de análise é enfatizada por Santos (2009), para quem a cidade atual é um grande meio de produção material e imaterial, lugar de consumo, nó de comunicação entre as diversas instâncias da realidade social cujo desvendamento perpassa pela análise de processos locais, regionais e extra-regionais. É neste sentido que o entendimento do processo de produção do espaço urbano necessita ser compreendido para além da economia política,

assim como transcender uma abordagem da economia política da urbanização, exigindo a compreensão de uma economia política da cidade.

Uma coisa é a economia política da urbanização, que levaria em conta uma divisão social do trabalho, que dá, com a divisão territorial do trabalho, a repartição dos instrumentos de trabalho, do emprego e dos homens na superfície de um país. A economia política da cidade seria outra coisa diferente, porque seria a forma como a cidade, ela própria, se organiza em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade (SANTOS, 2009, p.114).

A economia política da urbanização e a economia política da cidade são instrumentos teórico-metodológicos inseparáveis, porém, distinguem-se de um ponto de vista analítico, posto que a urbanização não é apenas um fenômeno social, ou econômico, ou político, mas também um fenômeno espacial que se revela a partir de processos relacionais que transcendem a produção interna da cidade. Por sua vez, a cidade produz e é produzida a partir de processos de estruturação inerentes à escala intraurbana materializados a partir de uma dinâmica interna à respectiva cidade.

Considerando que toda e qualquer outra forma de repartição no espaço depende da maneira como os instrumentos de trabalho e os fatores de produção se distribuem, há, portanto, uma relação de causa e efeito recíprocos entre a cidade, como ela se organiza materialmente, e a urbanização, como ela se faz (SANTOS, 2009).

Ainda segundo Santos (2009), uma economia política da cidade deve trabalhar com noções clássicas, como a divisão do trabalho, as relações entre capital e trabalho, entre capital constante e capital variável, entre natureza e sociedade, mas, sobretudo, nos dias de hoje, deve também incorporar outras categorias relacionadas como a questão do meio ambiente construído.

Diante dos elementos ressaltados anteriormente, atentando para a análise das dinâmicas econômicas, políticas e espaciais que contribuíram para as transformações no espaço intraurbano desta cidade, e suas íntimas relações com a lógica de organização do espaço regional, adotar-se-á como caminho teórico-metodológico de construção do pensamento a perspectiva concebida por Santos (2009), no sentido de uma análise que terá foco principal centrado na compreensão de uma “economia política da cidade”, e de uma “economia política da urbanização”. Essa abordagem permitirá uma melhor apreensão das dinâmicas inerentes ao processo de produção do espaço de Marabá, bem como a articulação dialética entre as escalas local, regional e extra-regional.

A abordagem até aqui apresentada não teve a pretensão de discorrer de maneira mais detalhada acerca dos conceitos elencados acima. Pretendeu-se tão somente promover um diálogo de cunho teórico-conceitual, a fim de que o mesmo possa fundamentar a condução das reflexões teórico-práticas subsequentes.

2.2 PECULIARIDADES DAS CIDADES MÉDIAS

Compreender a peculiaridade das cidades médias, no âmbito das transformações vivenciadas no contexto da sociedade atual, requer a retomada de diálogo com teorias, que há seu tempo e em determinadas circunstâncias históricas, buscavam e buscam conceber reflexões teórico-práticas acerca de problemas relacionados aos desequilíbrios urbanorregionais. A discussão relacionada às cidades médias ganha fôlego no dias atuais em razão de uma série de problemas urbanos associados ao “desenvolvimento geográfico desigual” (HARVEY, 2004), dos espaços das cidades capitalistas.

Quando se considera a realidade amazônica se evidencia um cenário marcado por tensões sociais, como resultado do avanço de agentes econômicos, de fluxos de mobilidade do trabalho, de ações estatais, que contribuíram para intensificar o movimento de contradições relacionadas aos fenômenos urbanos da pobreza, da fome, da violência, do narcotráfico nos espaços das cidades amazônicas.

Dito isto, promove-se as seguintes indagações: O que se entende por cidade média? Qual a natureza da cidade média?

Para se entender a tipologia peculiar da cidade média, bem como a natureza da mesma, necessita-se analisar as origens e evolução dos estudos acerca das cidades médias. A esse respeito, delineiam-se algumas reflexões sobre estudos das cidades médias.

O período pós-segunda guerra marca um momento de intensificação do processo de urbanização mundial (SANFELIU, 2009), fato que resultou em surgimento de sérios desequilíbrios urbanorregionais em diversos países, sobretudo a partir dos anos de 1950 (AMORIM FILHO; SERRA, 2001). Dentro dessa perspectiva, evidenciou-se ampliação dos estudos sobre planejamento urbanorregional, bem como das redes urbanas, enquanto possibilidade analítica para resolução de tais desequilíbrios.

É nesse contexto de problemas relacionados à crise de aglomerados urbanos que surgiu, a partir dos anos de 1960, uma preocupação com o grupo de cidades de porte médio⁵, na Europa Ocidental, especialmente em França, como possibilidade para se promover processos de desconcentração e descentralização econômica, demográfica e espacial, de maneira a

⁵ Nos primeiros estudos desenvolvidos nos anos de 1960, em França, os termos cidades médias, cidades de porte médio apresentavam o mesmo significado.

amenizar os desequilíbrios existentes entre Paris e nas demais regiões do território francês (AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

A esse respeito, a tese de doutorado de Rochefort, elaborada na década de 1950 e editada em 1960, denominada “L’organisation urbaine de l’Alsace”, trouxe importante contribuição para a compreensão da organização da rede urbana na Alsácia (SPOSITO, 2004).

Neste trabalho Rochefort define três níveis hierárquicos e funcionais na rede urbana daquela região francesa, quais sejam: grandes cidades, cidades médias e organismos urbanos elementares. Os critérios utilizados neste estudo incluem o tamanho demográfico, a organização interna das cidades e suas relações externas (ROCHEFORT apud AMORIM FILHO, 2007).

Em relação à realidade brasileira, o início dos anos de 1970 marca momento em que ocorrem os primeiros debates acerca da necessidade de ações no sentido de uma política urbana como alternativa para a superação de implicações decorrentes do processo de concentração econômica e espacial nas metrópoles do sudeste brasileiro (STEINBERGER; BRUNA, 2001). Contudo, o Plano de Metas e Bases para a Ação do Governo (1970) e o I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) (1972-74) possuem apenas breves citações sobre o urbano.

A esse respeito, Steinberger e Bruna (2001) afirmam que o I PND aparece dentro da estratégia de integração nacional, da necessidade de criação das regiões metropolitanas como forma de consolidar o desenvolvimento do Centro-Sul do país e reorientar os fluxos migratórios desses centros em direção ao Nordeste e à Amazônia.

Steinberger e Bruna (2001), ao analisar as propostas apresentadas no documento que tratava especificamente da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, ressaltam que algumas posturas estavam calcadas na experiência francesa de *aménagement du territoire*, especialmente a política das “metrópoles em equilíbrio”. Tal postura pode ser evidenciada a partir de um discurso que dá ênfase ao fato de que

[...] uma política urbana vai além da problemática de funcionamento interno das cidades para ir ao encontro da problemática regional, via articulação com a rede de cidades, o que em última instância, significava propugnar pela implantação de uma política de organização territorial; e [...] buscar a compatibilização de um modelo de ocupação do território com o processo econômico e social, via investimentos públicos e privados, tarefa que caberia aos organismos responsáveis pelo planejamento, coordenação e implantação da política de desenvolvimento nacional (STEINBERGER ; BRUNA, 2001, p. 41).

A rede urbana brasileira nos anos de 1970 apresentava um sistema urbano marcado por reduzido número de cidades de porte médio, fato que dificultava o processo de planejamento urbano, no que tange à interiorização de processos modernizadores do território (CORREA, 1987; RIBEIRO, 1998). Evidencia-se, nesse momento, a proliferação de cidades pequenas, além da presença das cidades primazes, que continuavam a exercer hegemonia no âmbito da rede urbana (RIBEIRO, 1998; AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

Andrade e Lodder (1979) afirmam que o sistema urbano brasileiro, nos anos de 1970, além de se caracterizar por sua forma primaz, apresentavam uma distribuição regional bastante desigual, posto que dos 50 maiores municípios brasileiros em 1970, 62% encontravam-se no litoral, fato que revela não somente a herança agroexportadora, mas também a incapacidade do processo de substituição de importações em promover a distribuição regional dos investimentos produtivos.

Segundo Pontes (2001), as discussões acerca da organização de um sistema nacional urbano passam a ganhar intensidade a partir de meados dos anos de 1970, com a divulgação do II Plano Nacional de Desenvolvimento do Brasil (II PND)⁶. O respectivo plano trouxe consigo capítulo dedicado à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), que traçou estratégias para os centros de porte médio, de acordo com macrorregiões brasileiras, no sentido de buscar a descentralização e interiorização do “desenvolvimento” por meio do estímulo à desconcentração industrial e ao surgimento de novos centros, de maneira a redirecionar os fluxos migratórios (DINIZ, 2002).

No que tange ao sudeste brasileiro, as estratégias traçadas pelo Programa Nacional de Desenvolvimento Urbano definiam as cidades de porte médio como espaços urbanos importantes, posto que estas deveriam servir como válvula de escape para a resolução de problemas metropolitanos (DINIZ, 2002). Já para a região Sul do Brasil, o II PND tinha como objetivo estratégico dinamizar e promover o planejamento integrado, a construção de infraestrutura urbana para os centros urbanos com mais de 50 mil habitantes (PONTES, 2001).

O II PND apresentou como proposta para a região Nordeste, o estímulo ao crescimento das atividades produtivas e a melhoria da infraestrutura funcional e de equipamentos sociais para as capitais, bem como para pólos regionais secundários desta

⁶ O II PND tratou explicitamente das cidades médias: o diagnóstico do sistema urbano era de prematura metropolização, com excessiva pulverização de pequenas cidades e um inadequado número de cidades médias para imprimir maior equilíbrio ao sistema. Nesse documento, o desenvolvimento das cidades médias aparece como estratégia explícita: nas regiões desenvolvidas, como necessário à desconcentração industrial da RMSP, nas regiões menos desenvolvidas, para ocupação territorial e atração de fluxos migratórios (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p.15).

região (PONTES, 2001). Tal estratégia visava dinamizar os núcleos urbanorregionais, que teriam o papel de conter o fluxo migratório ao mesmo tempo em que garantiriam o suporte para as atividades agropecuárias e agroindustriais a serem estabelecidas (AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

Para o caso das regiões Norte e Centro-Oeste, o II PND traçou estratégia no sentido de estimular os núcleos urbanos de ocupação, estrategicamente selecionados ao longo dos grandes eixos rodoviários de integração nacional, bem como suas potencialidades sub-regionais para o desenvolvimento agropecuário, agroindustrial e agromineral (PONTES, 2001).

Segundo (FRANCISCONI; SOUZA, 1975, p 187), as ações seriam viabilizadas levando-se em consideração três estratégias, quais sejam:

[...] Fortalecer [...] a região metropolitana e reforçar as metrópoles regionais existentes; [...] promover os núcleos urbanos de médio porte para que assumam as funções de elementos de apoio ao setor primário; dinamizar a urbanização em pontos estratégicos selecionados nos grandes eixos que cortam a região, como a Transamazônica a Belém-Brasília e a Cuiabá-Santarém, de forma a promover também projetos setoriais especiais de natureza urbana ou pólos de apoio a projetos regionais específicos que venham a ser implantados na região

Ainda sobre as estratégias concebidas no II PND para as cidades brasileiras, Pontes (2001) afirma que, no âmbito das estratégias emanadas pela PNDU, promoveu-se classificação dos centros urbanos da seguinte maneira: centros com função de desconcentração (Rio de Janeiro e São Paulo) e centros com função de dinamização (nas regiões que se pretendia desenvolver).

Para os primeiros centros, o programa propunha melhorar os sistemas de transportes e comunicações em nível regional, estimular e assegurar infraestrutura para o setor secundário, criar distritos industriais, promover a indústria local e criar mecanismos de proteção ao meio ambiente (AMORIM FILHO, 2001). Por sua vez, no que tange aos centros com função de dinamização, o respectivo programa propunha a melhoria dos transportes regionais, apoio à comercialização e estocagem de produtos primários, criação de facilidades creditícias para a indústria regional, treinamento gerencial, desenvolvimento das telecomunicações e a construção de equipamentos sociais urbanos (PONTES, 2001).

Com efeito, a partir das estratégias estabelecidas pelo PNDU, estabeleceram-se diretrizes que nortearam o programa de capitais e cidades médias, que apresentaram como objetivos centrais: a criação e fortalecimento de novos pólos de desenvolvimento, a

desconcentração das atividades econômicas e contingentes demográficos da região sudeste, criação de novos empregos e redução das disparidades de renda (PONTES, 2001).

[...] a política urbana do II PND trazia uma proposta contraditória à economia de mercado, que geralmente privilegiava a concentração de investimentos nos grandes aglomerados urbanos. Para conciliar esse conflito o plano propunha favorecer a criação de pólos secundários, as cidades de porte médio, que se aproveitariam das vantagens das aglomerações existentes, ao mesmo tempo em que serviriam de base a uma estruturação de apoio à formação de um sistema urbano nacional mais equilibrado (STEINBERGER; BRUNA, 2001, p. 47).

Contradição aparente posto que a respectiva política urbana buscou resolver problemas de “deseconomia de aglomeração” evidenciada no contexto de urbanização da cidade de São Paulo, resultante do processo de concentração econômica e industrial da metrópole nacional (CANO, 1988). Portanto, no âmbito das estratégias governamentais, em que pese ações no que tange ao processo de integração entre as regiões brasileiras, grosso modo promoveu-se um processo de “desconcentração concentrada” das atividades econômicas nesse período.

Foi nessas condições que, em caráter preliminar, o então assessor da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana, o professor Michel Rochefort definiu a “cidade média” como um centro urbano em condições de atuar como suporte às atividades econômicas em sua *hinterland* (PONTES, 2001). Este assessor sugeriu uma possível classificação das cidades médias brasileiras: cidades médias integradas à rede urbana e cidades médias situadas às margens das redes urbanas hierarquizadas (PONTES, 2001).

Em relação às primeiras respectivamente, notadamente cidades do Sudeste e Sul do Brasil fortemente impactadas pelas dinâmicas metropolitanas, promoveu-se ações no sentido de utilizar as potencialidades das cidades médias fortemente integradas à rede urbana, definidas pela classificação proposta por Rochefort. Estas estariam subdivididas em três níveis, quais sejam: as cidades médias que receberiam impacto direto do atual crescimento industrial das metrópoles (a exemplo de Sorocaba (SP), São José dos Campos (SP)); as cidades turísticas e instancias termais (Guarujá, Campos do Jordão e Caxambu) e, finalmente, as cidades médias “complexas” (fortemente integradas à rede urbana: Ribeirão Preto (SP); parcialmente integradas: Caxias do Sul (RS); e as que permanecem à margem dos sistemas urbanos: Blumenau(SC), Loinville (SC), Juiz de Fora (MG) (PONTES, 2001).

Por sua vez, as cidades médias, situadas à margem das redes urbanas hierarquizadas, foram subdivididas da seguinte maneira: 1) cidades médias que constituem centros terciários

das zonas de Agricultura Tradicional (algumas cidades nordestinas como Feira de Santana, Caruaru); 2) cidades médias, essencialmente administrativas (Maceió e Aracaju); 3) cidades médias que servem de ponto de apoio às atuais zonas de colonização agrícola (Cascavel e Toledo (PR), Santarém (PA), Altamira (PA)), 4) cidades médias que canalizam produtos básicos destinados à exportação (Macapá (AP), Ilhéus (BA) (PONTES, 2001).

Estas últimas cidades médias se distinguem pelo tipo de base econômica, pelas necessidades engendradas pela base econômica regional das quais fazem parte, bem como pela extensão bastante variável de suas zonas de influência (PONTES, 2001). Ainda segundo Fontes (2001), as cidades médias, situadas às margens de redes urbanas hierarquizadas, seriam aquelas que estariam fora do domínio geoeconômico das redes fortemente estruturadas.

Do ponto de vista técnico, o programa das “cidades médias” tinha como fundamento a teoria dos pólos de crescimento, cujas bases alicerçam-se na tese de que

O crescimento não surge em toda parte e ao mesmo tempo, manifesta-se com intensidades variáveis em pontos ou pólos de crescimento; propaga-se segundo vias diferentes e com efeitos variáveis no conjunto da economia (PERROUX, 1960, p. 51).

A teoria dos pólos de crescimento contribuiu para a difusão do capital no território brasileiro, por intermédio dos programas governamentais que respaldaram amplamente a teoria da polarização, ao implementarem políticas de fortalecimento de alguns núcleos urbanos, bem como de incentivos e isenções fiscais e creditícias a latifundiários, empresários nacionais e mesmo a grupos internacionais (FURTADO, 1959).

A política urbana que vigorou entre o período de 1980 e 1985⁷, formulada a partir das diretrizes do III PND, incorporou o impacto da crise econômica mundial dos anos de 1980, proveniente dentre outros aspectos, do choque do petróleo, aumento dos juros da dívida externa, do problema energético, da contenção dos gastos públicos (STEINBERGER; BRUNA, 2001). Diante desse cenário, ocorreu no âmbito das diretrizes de planejamento governamental, redução dos gastos com habitação, transporte e saneamento (STEINBERGER; BRUNA, 2001).

⁷ A respectiva proposta teve como base o documento denominado “Estudos e propostas para a organização territorial e desenvolvimento urbano do Brasil”, publicado pelo CNDU/ Ministério do Interior, em junho de 1979, fruto de um trabalho desenvolvido pelo Programa de Pesquisa e apoio à política Urbana (POLURB) no âmbito da CNPU.

Em que pese os problemas de ordem econômica nacional, as estratégias governamentais do III PND permaneceram atreladas à idéia da interiorização e desconcentração espacial das atividades econômicas (STEINBERGER; BRUNA, 2001). Nesse contexto

Os centros de porte médio foram entendidos como uma escala funcional indispensável para apoiar a desconcentração e a interiorização, razão pela qual se mostrou que deveriam ser escolhidos centros específicos para a função de desconcentração e outros a função de dinamização (BRUNA e STEINBERGER, 2001, p.48).

Contrariamente à política urbana do II PND, o III PND indicou dois programas estratégicos, quais sejam: o de regiões metropolitanas e de capitais e o de cidades de porte médio (STEINBERGER; BRUNA, 2001), cujas diretrizes se traduziram em cortes dos recursos da União. A partir de meados dos anos de 1980, com o advento da nova república, ocorreu uma retração de discursos oficiais acerca das políticas urbanas pautadas nas cidades de porte médio (AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

Em síntese, o programa de cidades de Porte Médio vigorou por aproximadamente 10 anos, tendo como marco inicial o ano de 1976, na gestão da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPUR)⁸, e seu encerramento ocorreu no ano de 1986 (STEINBERGER; BRUNA, 2001). Esse período pode ser dividido em três momentos, quais sejam: um primeiro, de 1976 a 1979, na qual foi implantada uma versão do programa denominado “Apoio às capitais e cidades de porte médio”, comandada exclusivamente pelo governo brasileiro. Este programa contou com recursos do Tesouro Nacional, de governos estaduais e municipais, superintendências de desenvolvimento regionais sob a coordenação da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (STEINBERGER; BRUNA, 2001).

O segundo momento, que abrangeu o biênio de 1980 e 1981, caracterizou-se por certa continuidade em relação à versão anterior, que acabou sendo posteriormente desativada, iniciando-se implantação de uma nova versão denominada de “Projeto Especial de Cidades de Porte Médio”, com financiamento e ingerência do Banco Mundial (STEINBERGER; BRUNA, 2001). Desde seu surgimento até o ano de 1980, o respectivo programa beneficiou 113 cidades médias em todas as regiões brasileiras, com investimentos da ordem de U\$\$ 503 milhões, e com efeitos numa população da ordem de 18,2 milhões de habitantes, quando

⁸ Este órgão governamental foi extinto em 1979, sendo substituído pelo CNDU.

incluídos os habitantes das áreas polarizadas pelas cidades beneficiadas (STEINBERGER; BRUNA, 2001)⁹.

Finalmente, um terceiro momento, de 1982 a 1986, que se restringiu à manutenção dos discursos da versão anterior (STEINBERGER; BRUNA, 2001). Não obstante, a partir dos anos de 1982 os recursos consignados ao programa das Cidades de Porte Médio, no orçamento da União, foram insuficientes para montar uma programação consistente em nível de cidades de porte médio, em decorrência disso, apenas um pequeno grupo de cidades nordestinas se beneficiou com os recursos. Os inúmeros impasses inerentes a uma conjuntura de crise econômica e desequilíbrios nos gastos públicos com pagamento da dívida externa, contribuíram para a interrupção do respectivo programa (STEINBERGER; BRUNA, 2001).

Estudos efetuados no ano de 1984, pela Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, acerca das implicações decorrentes dos programas efetuados para as cidades de porte médio apresentaram alguns resultados conclusivos. A esse respeito, um resultado importante creditado ao programa nesse período diz respeito à criação de um processo de planejamento evidenciado pela formação de equipes técnicas e pela implantação de instrumentos de gestão urbana (STEINBERGER; BRUNA, 2001).

As conclusões dessa avaliação mostraram que o respectivo programa obteve uma eficácia desprezível, no que tange ao alcance dos objetivos traçados, uma vez que:

[...] os resultados obtidos ficaram aquém das expectativas. Seu impacto regional foi praticamente nulo porque ficou deslocado das mudanças interurbanas pretendidas. Não foi possível estimular o desenvolvimento das potencialidades regionais e nem locais, embora as ações do programa tenham tido um impacto pontual nas condições de vida urbana e, portanto, essencialmente localizadas. Esse tipo de atuação, restrita às áreas intraurbanas, sem se dirigir a áreas regionais mais amplas, não possibilitou alterações significativas no contexto econômico e social, como objetivado (STEINBERGER; BRUNA, 2001, p. 59)

Evidencia-se, portanto, que as ações de caráter pontual desenvolvidas por este programa assumiram um caráter eminentemente intraurbano, cuja atuação restrita não possibilitou alterações relevantes no que tange à redução dos níveis de desequilíbrios intra e inter-regionais.

⁹ No biênio 1979/1980 o programa direcionou investimentos para as cidades de porte médio do Sudeste (30 cidades), do Nordeste (36 cidades) e Sul (26 cidades) brasileiro, ao passo que as cidades amazônicas que receberam recursos deste programa, foram as seguintes: Ji-Paraná (RO), Macapá (AP), Manaus (AM), Boa Vista (RO), Rio Branco (AC), Porto Velho (RO) e Vilhena (RO) (STEINBERGER; BRUNA, 2001).

Alguns outros elementos contribuíram para inviabilizar o sucesso do programa, quais sejam: a dificuldade de relação entre instâncias de governo; o não direcionamento regional da implantação industrial e das correntes migratórias; a dependência política e financeira dos municípios em relação ao poder central; a falta de estudos para subsidiar a seleção de cidades e a elaboração de programas; a inadequação do perfil das cidades escolhidas; a ausência de setores que poderiam participar do processo de implementação dessas políticas públicas, como organizações não governamentais (STEINBERGER; BRUNA, 2001).

A partir da segunda metade dos anos de 1980, com o término do programa direcionado para este tipo de cidade, houve uma diminuição de estudos, como já ressaltado anteriormente, em razão da crise econômica mundial dos anos de 1980 e suas implicações no processo de crescimento econômico brasileiro (AMORIM FILHO ; SERRA, 2001).

Com efeito, o período que compreende entre o final dos anos de 1980 e os anos de 1990 representou marco temporal no qual se evidenciou uma lacuna no que tange às ações sistemáticas do governo em relação às cidades de porte médio, bem como em relação a estudos relacionados a esta tipologia de cidade.

Por sua vez, o final dos anos de 1990 constitui-se momento em que é retomado o debate acerca das cidades médias. Nesse contexto, cabe ressaltar os trabalhos de Andrade e Serra (2001), Santos e Silveira (2004), Sposito (2001), Silveira (2002), dentre outros autores, que passam a atualizar as discussões acerca das cidades médias no contexto contemporâneo.

A breve explanação efetuada em item anterior, acerca da evolução dos estudos sobre as cidades médias no campo do planejamento urbanorregional brasileiro, abriu espaço para que se possa retomar a indagação inicial do presente item, qual seja: o que são as cidades médias no contexto atual?

A esse respeito, Amorim Filho (2001) afirma que, ao longo do processo de evolução dos estudos acerca das cidades médias no Brasil, foram constituídos critérios para sua definição, estes relacionados aos limiares demográficos, à organização interna das cidades e suas relações externas. Alguns estudos efetuados nos anos de 1970, como os de Andrade e Lodder (1979), apresentaram caracterização baseada exclusivamente no patamar demográfico, considerando “cidade média” os centros urbanos que apresentassem aglomerações populacionais entre 50 mil e 250 mil habitantes. Ainda segundo Andrade e Lodder (1979), o tamanho populacional de uma cidade apresenta implicitamente dimensões funcionais, bem como níveis de complementaridade e complexidade econômica desses centros.

Os debates contemporâneos vêm apresentando os limites do critério exclusivamente demográfico para a definição de cidades médias. A esse respeito, Costa (2002) enfatiza que

diante da intensificação do processo de urbanização dos espaços das cidades europeias, particularmente França, Itália, Espanha, dentre outras, o critério quantitativo é insuficiente para identificar elementos subjacentes à diversidade urbana das cidades.

Ainda segundo Costa (2002), um dos fatores que explica a dificuldade de encontrar um elemento quantitativo que identifique uma cidade média consiste no fato de a dimensão populacional apresentar variações de acordo com a escala de análise. Nesse sentido, organizações internacionais como a Organização das Nações Unidas (ONU), por exemplo, consideram o limiar demográfico para a definição das cidades médias, entre 100 mil e 2 a 3 milhões de habitantes. Por sua vez, a França considera como critério quantitativo para definição de cidades médias o patamar entre 30 mil e 200 mil habitantes, ao passo que na Itália consideram-se cidades médias as aglomerações urbanas que oscilam entre 140 mil e 270 mil habitantes, já para o caso de Portugal, o limiar demográfico do relativo populacional oscila entre 100 mil e 250 mil habitantes (COSTA, 2002).

Na América do Sul, cidades médias podem ser tanto aquelas cidades com pouco mais de 56 mil habitantes, como Ovalle, no Chile; Tiquipaya, na Bolívia, com 3 mil habitantes, e San Miguel de Tucuman, na Argentina, com mais de 650 mil habitantes (AMORIM FILHO; RIGOTTI, 2002).

Em abordagens recentes, como a do Livro “cidades médias brasileiras”¹⁰, Andrade e Serra (2001) adotam três extratos demográficos para as cidades médias brasileiras, quais sejam: os centros com população entre 50 mil e 100 mil habitantes; as aglomerações urbanas com população entre 100 mil e 250 mil; e as cidade médias com população entre 250 mil e 500 mil habitantes.

Acerca do parâmetro exclusivamente demográfico, Oliveira (2008) ressalta que os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)¹¹ são insuficientes para compreender a complexa realidade social da Amazônia Ocidental Brasileira em razão da singularidade da rede urbana da “Calha do Amazonas”¹². Tal singularidade está relacionada a uma série de peculiaridades locais, de cunho histórico-geográfico, à inserção destas cidades na lógica de modernização do território, a singularidades históricas, sociais e funcionais.

¹⁰ ANDRADE, Thompson Almeida e SERRA, Rodrigo Valente. O desempenho das cidades médias no crescimento populacional brasileiro no período 1970/2000. In: ANDRADE; SERRA (2001).

¹¹ Segundo o IBGE (2000), cidades pequenas são aquelas que possuem entre 1000 e 50000 mil habitantes, ao passo que as cidades médias representavam os limiares demográficos compreendidos entre 50001 e 250000, e acima desse limiar demográfico são consideradas cidades grandes.

¹² Oliveira (2008) se refere ao conjunto de 25 cidades no trecho entre os Rios Solimões-Amazonas, no Estado do Amazonas, quais sejam: Benjamim Constant, Tabatinga, São Paulo de Olivença, Jutai, Santo Antônio do Içá, Amaruré, Tonantins, Fonte Boa, Uarini, Tefé, Alvarães, Coari, Codajás, Anori, Anemã, Manacapuru, Iranduba, Careiro da Várzea, Manaus, Itacoatiara, Silves, Urucunituba, Itapiranga, Urucará, Paritins.

Ainda segundo Oliveira (2008), a partir de 2000 a tipificação do IBGE para os municípios brasileiros denota alterações nos critérios. Nesse sentido, as cidades pequenas passaram a apresentar limiares demográficos entre 1000 e 10.000 habitantes, ao passo que as cidades médias entre 100.001 e 500.000, e as cidades grandes, acima de 500.000 habitantes.

Levando em consideração este critério hierárquico, existiriam no Estado do Amazonas somente cidades de pequeno porte e uma cidade de grande porte, Manaus (OLIVEIRA, 2008). Nesse sentido, Oliveira (2008) ressalta a necessidade de se associar o parâmetro demográfico a outros critérios de ordem histórica, econômica, social e de funcionalidade.

Ainda para Oliveira (2008), a análise mais detalhada do perfil urbano de cada cidade e de sua inserção na rede urbana pressupõe que se considerem fundamentalmente não os parâmetros quantitativos, em termos demográficos, mas os parâmetros qualitativos em termos relacionais, a partir da estruturação da rede urbana de cada região.

Por fim, Oliveira (2008) afirma que para se compreender melhor o urbano na Amazônia é necessário construir uma análise que articule os arranjos institucionais, na perspectiva de explicitar as funcionalidades e a capacidade de conexão que essas cidades estabelecem entre si e com outras cidades situadas fora da região.

Santos (1993), Santos e Silveira (2004) e Sposito (2004), buscam atualizar os patamares demográficos para a realidade corrente, ao ressaltarem a necessidade de redefinição dos mesmos limiares, em face ao intenso processo de urbanização vivenciado pela sociedade brasileira atual. Em razão disso, estes autores sugerem a ampliação das faixas populacionais, que agora estariam entre 100 mil e 500 mil habitantes, de acordo com o crescimento populacional apresentado pelo censo demográfico de 1991.

Contudo, este limiar demográfico necessita se associar a outros elementos de ordem histórica, econômica, social e de funcionalidade, levando em consideração as especificidades de formação socioespacial de cada região ou lugar, sob pena de subordinar os nexos explicativos a padrões fixos de quantificação que, longe de ajudar a evidenciar a realidade, podem contribuir para a constituição de abordagens desconexas da realidade social amazônica.

Sanfeliu (2009), discorrendo acerca dos limites do critério demográfico, conclui que a dificuldade em definir uma cidade média a partir de seu porte demográfico decorre do fato de que os contextos são os mais diversos. Dessa maneira, definir as cidades médias pressupõe também entender seu papel e as relações que se dão na instância do território (SANFELIU, 2009).

Em que pese uma possível relevância do critério demográfico, Sposito (2001) afirma que este serve como primeira aproximação e em pouco contribui para uma nova forma de abordagem sobre a temática, por duas razões: em primeiro lugar, porque não há relação direta entre o tamanho demográfico de uma cidade e seu papel na rede urbana, uma vez que cidades com mesmo porte demográfico podem desempenhar papéis de natureza e de importância diferenciados, de acordo com dada região. Uma segunda razão diz respeito ao fato de que existem cidades que muito embora não estejam no limiar demográfico definido como cidade média, exercem papéis de suporte no âmbito de determinada estrutura econômica, política e social na região das quais estão inseridas (SPOSITO, 2001).

Castelo Branco (2007) afirma que a definição de cidades médias não se vincula apenas à classificação por porte populacional, relaciona-se também às funções urbanas e, principalmente, ao papel que desempenham na rede urbana regional, nacional ou internacional. Assim sendo, Castelo Branco (2007) apresenta algumas características que a autora considera como definidoras deste grupo de cidade: tamanho populacional e econômico, grau de urbanização, centralidade e qualidade de vida.

Segundo Castelo Branco (2007), o tamanho populacional da cidade constitui-se fator que contribui para uma aproximação nas análises sobre cidades médias, não se constituindo, entretanto, elemento definidor da cidade média. Quanto à característica concernente ao tamanho econômico, este é considerado relevante porque serve como indicativo da dinâmica econômica do centro, responsável pela existência de infraestrutura necessária ao poder de atração locacional e ao papel de intermediação que caracterizam as cidades médias (CASTELO BRANCO, 2007).

Ainda segundo Castelo Branco (2007), o grau de urbanização é igualmente importante para a definição das cidades médias, posto que as atividades necessárias para o desempenho das funções urbanas, tais como a de articulação do sistema urbano, as de centro de atividades produtivas de prestação de serviços, constituem características tipicamente urbanas (CASTELO BRANCO, 2007).

Castelo Branco (2007) considera centralidade como elemento fundamental na definição desta categoria de cidade, uma vez que, por intermédio da mesma categoria é possível compreender o poder de articulação entre os diferentes níveis de centros urbanos, a sua atuação como centro de oferta de bens e serviços para uma área de influência, e como nó de diferentes tipos de rede. Enfim, funções que estão no cerne do conceito de centralidade.

Castelo Branco (2007) afirma ainda que a qualidade de vida se configura como outro elemento relevante para a definição da cidade média, por levar em consideração a oferta de

infraestrutura urbana, segurança, facilidade de deslocamento, dentre outros atributos, constituindo, assim, fator de atração locacional para indivíduos e também para a instalação de unidades de produção de grupos capitalizados.

Não obstante, esta última característica apresenta sérias limitações quando se considera a realidade das cidades médias amazônicas e o contexto de inserção destas cidades na divisão social e territorial do trabalho, cujas características podem ser evidenciadas nas paisagens urbanas marcadas pela proliferação de aglomerações urbanas precárias, dotadas de infraestrutura altamente deficitária para o atendimento das demandas mínimas das populações locais.

Segundo Corrêa (2007), resultado de um processo de urbanização em contextos econômicos, políticos e sociais heterogêneos, inerente a um mundo desigualmente fragmentado e articulado, a particularidade da cidade média reside no pressuposto de uma combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intra-urbano.

Acerca do limiar demográfico, Corrêa (2007) discorre que este, em combinação com os elementos supracitados, permite que se evidenciem dinâmicas econômicas e espaciais envolvendo a cidade e seu espaço de atuação, maior ou menor nível de desenvolvimento de funções urbanas ou atividades básicas direcionadas essencialmente para fora da cidade, e de atividades não básicas voltadas para o consumo da própria cidade.

Neste sentido, Correa (2007) afirma que um olhar sobre a cidade média pressupõe compreendê-la no contexto da rede urbana da qual faz parte, bem como a partir da articulação desta rede e desta cidade com outras redes de cidades nas diversas escalas espaciais.

Sposito (2001) afirma que um conceito possível para a cidade média pressupõe que se considere o papel desempenhado pelas cidades na divisão territorial do trabalho interurbano e suas implicações nos espaços intraurbanos. Ainda segundo Sposito (2004), é preciso estabelecer diferenciação entre cidade de porte médio e cidade média ou intermediária.

A esse respeito, Sposito (2004), Trindade Júnior e Pereira (2007) afirmam que as denominações de cidades médias, cidades intermediárias, cidades de porte médio, centros urbanos médios, centros intermediários, cidades de posição intermediária na hierarquia urbana, cidades de extrato intermediário, apresentam-se como termos similares em algumas pesquisas desenvolvidas nos anos de 1970, em trabalhos como Andrade e Lodder (1979), bem como em pesquisas recentes, a saber, Andrade e Serra (2001).

Segundo Sposito (2004), as cidades intermediárias são aquelas que se colocam num intervalo de hierarquia urbana entre as principais cidades regionais e as cidades locais,

podendo ou não assumir importância regional; já as cidades médias são compreendidas pela condição que assumem numa determinada estrutura urbanorregional, como centro sub-regional capaz de polarizar um número significativo de centros menores, ao passo que as cidades de porte médio compreendem o grupo de cidades que apresentam limiar demográfico entre 100 mil e 500 mil habitantes (SPOSITO, 2001; TRINDADE JÚNIOR e PEREIRA, 2007)

Enquanto para caracterizar “cidade de porte médio” o tamanho demográfico é o suficiente, para dotar a noção de “cidade média” de um conteúdo conceitual é fundamental que se estudem os papéis desempenhados por cidades deste nível, para que este aspecto prevaleça sobre o do tamanho demográfico [...] (SPOSITO, 2004, p.327).

Com efeito, em caráter provisório, Sposito (2004) apresenta os seguintes pontos para definir cidades médias: 1) a posição geográfica em relação às outras cidades de mesmo porte; 2) a distância maior ou menor das cidades de maior porte; 3) o número de cidades pequenas que estão em sua área de influência, posto que as empresas e as instituições tendem a se orientar pelos limites entre as áreas de mercado.

Levando em consideração os elementos propostos acima, as cidades de porte médio que compõem áreas metropolitanas não seriam cidades médias, uma vez que as metrópoles são marcadas por grandes dimensões territoriais, por aglomeração humana densa, bem como por uma centralidade que se manifesta através de seu poder de polarização nas escalas regional, nacional e mesmo internacional (SPOSITO, 2004).

Quando se considera uma análise acerca da natureza das cidades médias, Silveira (2002), contextualizando o momento de transformações evidenciadas nos espaços urbanos, afirma que conceber reflexões sobre as cidades médias exige um repensar acerca dos conteúdos do novo meio geográfico contemporâneo, de maneira a se compreender as especificidades no contexto da totalidade.

É nesse sentido que se torna necessário considerar o papel das empresas, do Estado e da sociedade na construção de uma nova divisão territorial do trabalho, e, a um só tempo, do papel que o território e a cidade vêm exercendo sobre as novas formas de trabalho. Assim, “As cidades médias não podem ser entendidas em si mesmas. Daí a necessidade de vê-las incluídas no movimento da totalidade” (SILVEIRA, 2002, p.11).

Silveira (2002) afirma ainda que o movimento desencadeado pelo processo de globalização, que se caracteriza, entre outros aspectos, pela incorporação de conteúdos de ciência, tecnologia e informação, pela aceleração das trocas, bem como pela profusão de

discursos de “modernização inevitável”, elementos constituintes do que Santos (1996) denomina de novo meio técnico-científico-informacional tende a induzir a localização de novas infraestruturas e a imposição de novas formas de regulação.

Levando em consideração o papel exercido pelas cidades médias no contexto atual, Santos e Silveira fazem a seguinte afirmação:

As cidades médias são os pontos de interseção e superposição entre as horizontalidades e as verticalidades. Elas oferecem os meios para o consumo final das famílias e administrações e o consumo intermediário das empresas. Assim, elas funcionam como entrepostos e fábricas, isto é, como depositárias e como produtoras de bens e serviços exigidos por elas próprias e por seu entorno (SANTOS; SILVEIRA, 2004, p.280).

Assim, as cidades médias constituem-se lugar de oferta destinada ao atendimento das demandas seja o “consumo consumptivo”, seja do “consumo produtivo” (SANTOS; SILVEIRA, 2004). Como formas de consumo consumptivo pode-se incluir o consumo de educação, de saúde, de lazer, de religião, de informação geral ou especializada, de consumo político, na forma do exercício da cidadania. Entre as formas de consumo produtivo encontram-se consumo de ciência, consumo de consultorias, e, assim, as cidades cumprem o papel de responder às necessidades da vida de relações, que recentemente aumentaram quantitativamente e se diversificaram qualitativamente (SANTOS; SILVEIRA, 2004).

Quando se considera a realidade de uma cidade média da Amazônia Oriental, como Marabá, evidencia-se que as condições infraestruturais e, neste sentido, também de consumo consumptivo no que tange ao atendimento das demandas das populações locais assume um grau de precarização profundo quando comparado com o padrão de consumo consumptivo de outras cidades médias do sudeste brasileiro.

Sobre o papel exercido pelas cidades médias, Santos e Silveira enfatizam ainda que:

As cidades médias comandam o essencial dos aspectos técnicos da produção regional, deixando o essencial dos aspectos políticos para aglomerações maiores, no país ou no estrangeiro, em virtude do papel dessas metrópoles na condução direta ou indireta do chamado mercado global. Mas isso constitui uma fonte permanente de indagações, já que a cidade regional, relé político subordinado, é também um espelho de contradições entre as preocupações ligadas à produção propriamente dita (seu lado técnico) e as ligadas à realização (seu lado político) (SANTOS; SILVEIRA, 2004, p.283).

Nesse sentido, como na própria região os atores têm, objetivamente, em virtude de suas atividades específicas na divisão do trabalho, diferenças de interesse e de visão, cria-se,

assim, uma produção local, “mista” e contraditória de idéias, que se manifestam no cenário da cidade a partir de relações de trabalho, bem como de práticas espaciais insurgentes que assumem certa autonomia e constroem instrumentos de resistência às ações do grande capital e de elites locais.

De acordo com Santos e Silveira (2004), as cidades médias apresentam um processo político que não é apenas limitado e incompleto, mas confusamente percebido. Isso se manifesta através da produção de idéias políticas derivadas do próprio processo da produção social. Tais idéias são reveladas pela mídia local cuja atividade põe em contraste aparente as tendências para unificação e a homogeneização que vêm de fora da região, por via da distribuição de notícias, da publicidade geral e da difusão de idéias modernizadoras, bem como de pressões exercidas pelos atores locais (SANTOS; SILVEIRA, 2004). Assim sendo,

As cidades médias constituem, desse modo, verdadeiros fóruns regionais, um lugar de debate entre preocupações mais imediatas e desígnios mais amplos que, [...] revelam as carências ou os constrangimentos da política local face à política nacional e também das práticas eleitoreiras e clientelísticas diante da necessidade de práticas políticas mais amplas. Assim, pode-se pensar que os atores regionais podem evoluir de um consumo político do tipo puramente eleitoral, que propõe demandas oportunistas e individualistas, para outra situação, em que haja um consumo político autêntico, isto é, por meio de demandas mais gerais e sistêmicas (SANTOS; SILVEIRA, 2004, p.284).

Em meio à proliferação de discursos modernizadores do território que buscam atender demandas individualistas, coexistem os elementos de resistência construídos a partir do poder de organização dos movimentos sociais que promovem contradiscursos e ações reivindicatórias no sentido de obtenção de suas demandas sociais.

O processo de globalização que vem se configurando no período atual tem sido marcado pela redefinição das estruturas de constituição das redes urbanas nacionais e regionais, a partir das mudanças nos papéis das cidades médias. Nesse sentido é preciso considerar que a ampliação das relações econômicas, em larga escala, altera papéis de cidades de diferentes portes e diferentes níveis de participação na complexa divisão do trabalho, que alcança a escala internacional, bem como define as relações entre cidades na escala regional e nacional.

Diante do cenário de transformações inerentes à cidade e ao urbano, decorrente do processo produção do espaço urbano nas diversas realidades urbanas, torna-se necessário analisar a cidade média a partir da articulação entre reestruturação urbana (escala interurbana) e reestruturação da cidade (escala intraurbana) (SPOSITO, 2004).

Ainda segundo Sposito (2007), buscar o movimento que articula essas escalas a partir da cidade média e até ela pressupõe entender o movimento das dinâmicas e processos socioespaciais a partir das relações, sobreposições e articulações desta cidade com outros espaços rurais e urbanos. Dessa maneira, as funções de gestão, produção e consumo constituem-se dimensões do processo de produção que permitem compreender a redefinição dos papéis das cidades médias, bem como as mudanças e permanências (SPOSITO, 2007).

Assim, levando em consideração os elementos apresentados, compartilha-se dos enfoques interpretativos de Sposito (2004), Santos e Silveira (2004), Trindade Júnior e Pereira (2007), para os quais compreender as cidades médias no período atual demanda o entendimento da natureza da cidade média, a partir do estudo de elementos processuais que transcendam o horizonte da simples demografia, para ir ao encontro de um exercício dialético-explicativo que permita analisar a importância das mesmas cidades no contexto de suas formações socioespaciais específicas, de maneira a se atentar para as contradições inerentes à estruturação urbana e estruturação das cidades, não enquanto dimensões fragmentadas ou separadas, mas como dimensões dialeticamente articuladas que compõem o movimento da totalidade.

É nesse sentido que o presente trabalho traz, como senda de construção do pensamento, uma proposição discursiva que apresenta como base analítica as mudanças e permanências resultantes do processo de estruturação do espaço intra-urbano da cidade de Marabá, bem como as implicações da estruturação do espaço regional amazônico para o espaço desta cidade. Esses elementos permitem compreender as contradições inerentes ao “desenvolvimento desigual e combinado” (HARVEY, 2004) dos espaços capitalistas periféricos.

Partindo dos elementos reflexivos acima, uma indagação se faz necessária: qual a peculiaridade de uma cidade média na Amazônia Oriental brasileira?

A partir do diálogo apresentado propõe-se o termo “cidade média de fronteira” enquanto categoria analítica que visa contextualizar a singularidade de Marabá enquanto cidade média da Amazônia Oriental, cujo papel exercido no contexto amazônico se revela pela sua condição de espaço representativo de intenso fluxo de mobilidade do trabalho, de relações de produção baseadas em grande medida na prática da informalidade, na produção destinada ao mercado extrarregional, na condição de espaço que centraliza atividades de comércio, serviços e atende demandas dos diversos espaços da respectiva subregião.

Por sua vez, Marabá enquanto “cidade média de fronteira” se caracteriza como espaço emblemático a partir do qual se constroem estratégias, projetam-se discursos e ações

governamentais com vias ao ordenamento do território da cidade. Outra característica marcante desta “cidade média de fronteira” diz respeito à centralidade política exercida pela mesma no contexto do sudeste paraense, uma vez que, os movimentos sociais nesta subregião, têm a cidade de Marabá como espaço a partir do qual projetam-se discursos acerca de demandas sociais dos mais diversos municípios da subregião sudeste paraense, a exemplo da organização de fóruns políticos, visando discussão de ações no sentido de atendimento a demandas sociais das populações de Marabá e de todo o sudeste paraense.

Esta “cidade média de fronteira” caracteriza-se ainda pela condição de “pólo da pobreza” nos termos de Santos (2004), em razão de uma condição de “centralidade periférica” desta cidade, que, induzida pela dinâmica de modernização capitalista ao longo de diversos momentos histórico-geográficos, apresenta como resultado sérias implicações socioespaciais, que se revelam nas paisagens desta cidade a partir da coexistência de formas e conteúdos espaciais paradoxais.

Finalmente, Marabá “cidade média de fronteira” caracteriza-se pela produção de práticas espaciais que resultam da coexistência de territorialidades conflituosas entre sujeitos sociais, agentes econômicos, enfim, por temporalidades histórico-geográficas marcadas pelo movimento de contradições, por sobreposições de cidades materializadas nas formas espaciais, que revelam o acúmulo de tempos espaciais e de relações sociais.

3 FRENTES DE EXPANSÃO E A FORMAÇÃO DAS CIDADES NA AMAZÔNIA ORIENTAL

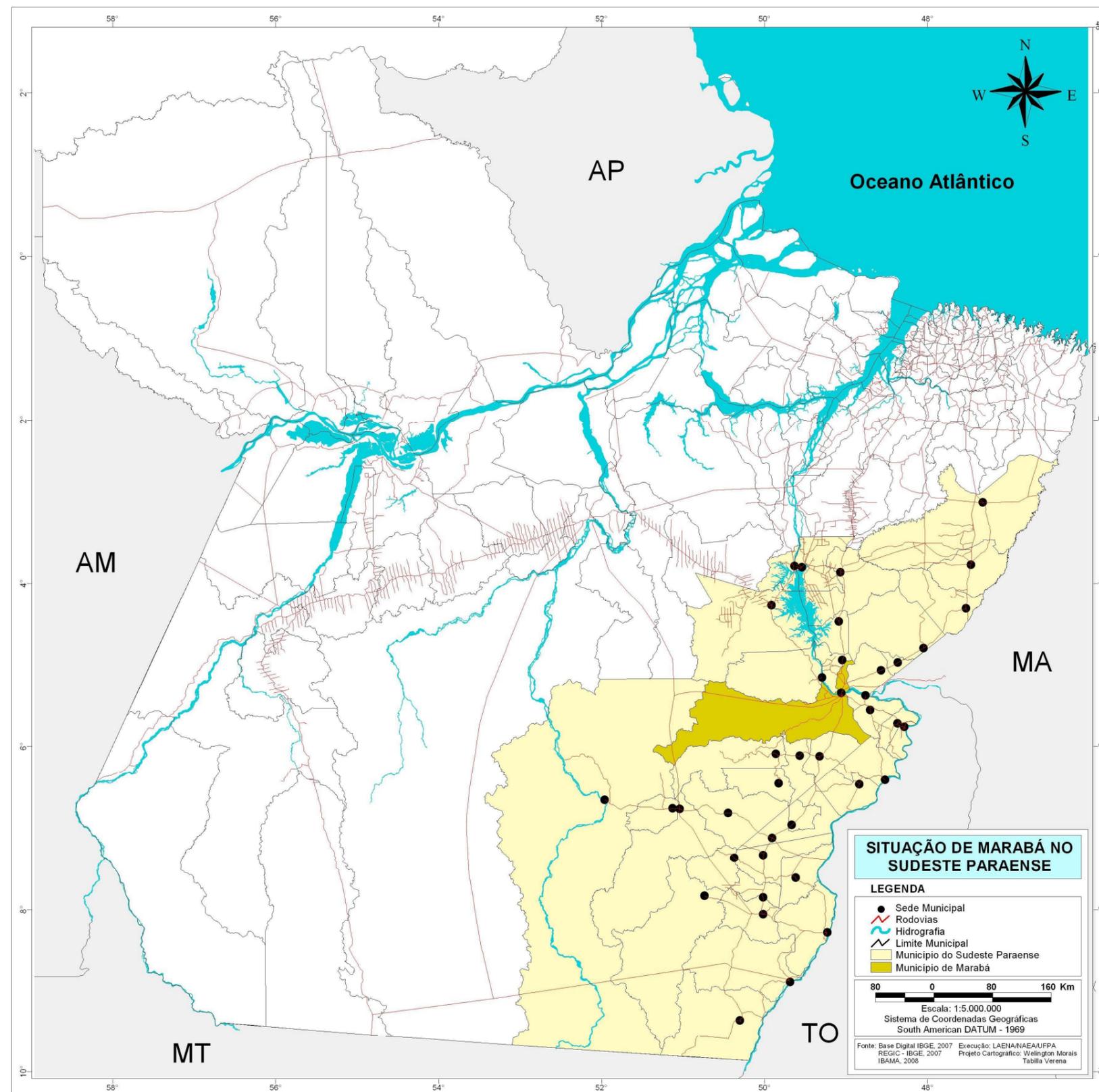
Situada no Sudeste do Estado do Pará, a cidade de Marabá, historicamente, exerceu papel importante como elo de mediação entre diversos outros núcleos urbanos de menor tamanho. A representação cartográfica abaixo permite evidenciar as sedes dos atuais municípios do sudeste paraense, bem como, a organização espacial das mesmas, em sua grande maioria às margens dos eixos rodoviários, conformando uma rede de cidades (mapa 1)

Compreender as dinâmicas de transformações de Marabá pressupõe entender o avanço das frentes de expansão sob o território amazônico. A esse respeito, Velho (1981), em estudo acerca do processo penetração numa área da Transamazônica, fez a seguinte afirmação:

Interessante observar que as frentes de expansão constituem, em matéria de migração, uma alternativa para a urbanização. Todavia, [...] os dois fenômenos podem coexistir numa mesma área, e mesmo se completar [...]. Numa tipologia das frentes de expansão, a distinção entre a coexistência próxima ou não dos dois fenômenos poderia constituir um procedimento válido (VELHO, 1981, p.14).

Ainda segundo Velho (1981), o estudo das frentes de expansão permite que se revele o interrelacionamento entre frentes diversas, e, o estudo das frentes de expansão agropecuária, que avançou na Amazônia oriental brasileira. Essas frentes de expansão são caracterizadas e distinguidas de acordo com as relações fundamentais que estabelecem com a natureza, e conforme as relações de produção e de trabalho prevalescentes.

A proposição do autor configura elemento importante para se pensar o avanço das frentes de expansão e do processo de urbanização que configurou a fronteira agrícola da Amazônia oriental durante os anos de 1970.



Mapa 01 - Situação de Marabá no Sudeste Paraense

Antes de dar continuidade a uma abordagem históricogeográfica acerca da formação de vilas e cidades na Amazônia brasileira, bem como, do processo de produção das frentes de expansão e do processo de urbanização, convém ressaltar que a concepção de um pensamento acerca da realidade social, em que pese a busca de neutralidade em sua construção, pode apresentar algum grau de arbitrariedade, uma vez que o pesquisador, ao privilegiar alguns momentos de formação do socioespacial, pode negligenciar outros momentos igualmente importantes. Não obstante, busca-se aqui traçar reflexões de maneira a evitar possíveis arbitrariedades, isso pressupõe um estado de atenção permanente, com vistas a se evitar a construção de um discurso tradicional que ressalte acontecimentos, sem, contudo, analisar a essência das transformações inerentes à produção da cidade e do urbano.

Busca-se ainda evitar um discurso puramente repetitivo de outras obras, fato que tende a contribuir para certo aprisionamento do pensamento. Isso não significa dizer que não se fará uso de citações e idéias de outros autores, muito pelo contrário, significa dizer que efetuar-se-á um diálogo entre esses pensamentos e as reflexões do pesquisador para a compreensão de alguns elementos do processo de transformação de Marabá, de maneira a se entender a centralidade atual desta cidade.

3.1 O EXTRATIVISMO E A REDE DE CIDADES NA AMAZÔNIA (1850/1920)

As duas primeiras décadas do século XX configurou momento de intensas transformações no âmbito do processo de produção do espaço regional amazônico, face às novas dinâmicas econômicas empreendidas pelo modo de produção capitalista. Nesse sentido, a expansão da demanda internacional pela borracha (*hevea Brasiliensis*) contribuiu decisivamente para o dinamismo econômico e demográfico de algumas cidades amazônicas e particularmente da metrópole primaz (Belém).

O “boom” da demanda por borracha nos mercados internacionais, o elevado preço que este produto alcançou nos mesmos mercados, associado à relativa abundância de borracha em áreas do território amazônico, são fatores que contribuíram para a dinamização das atividades de extração e comercialização da borracha, em que pese os problemas de escassez de transporte e de mão de obra, além da reduzida oferta de capitais para o financiamento da produção nas décadas de 1850 e 1860 (MACHADO, 1987).

Tabela 1: Evolução da produção da borracha na Amazônia

Anos	Quantidade em Toneladas
1841-1850	4.600
1851-1860	19.000
1861-1870	37.000
1871-1880	60.000
1881-1890	110.000
1891-1900	210.000
1901-1910	350.000

Fonte: FURTADO (1967)

A tabela 1 demonstra um crescimento da produção de borracha na Amazônia entre as décadas de 1840 e 1910. Nesse sentido, o aumento da produção de borracha da ordem de 13.400 toneladas, entre as décadas de 1840-50 e 1850-60, significou um crescimento percentual de cerca de 410%. Os dados revelam o grau de importância econômica que este produto extrativo passou a exercer no âmbito da produção regional.

As novas dinâmicas de produção do espaço regional decorrente, em parte, do crescente mercado da borracha, repercutiram em mudanças como resultado do “revigoramento” econômico e demográfico das cidades já existentes, além de uma intensificação das relações entre núcleos de povoamento (CORRÊA, 1987). No que tange às relações de trabalho que se estabeleceram no âmbito desse período de valorização da atividade da borracha, convém ressaltar a prática do “aviamento”, cujas bases se amparavam na exploração da mão de obra de coletores de borracha.

É nesse contexto de modificações e de inserção de novos territórios do Estado do Pará, num contexto de divisão territorial do trabalho, que surgiram povoados, mais tarde transformados em cidades, como Marabá, em 1898; São João do Araguaia, em 1901. Por sua vez, os então povoados como os de São Vicente do Araguaia, (atual Araguatins), fundado em 1872; Vila Nova de Imperatriz, com fundação em 1856; e cidade de Carolina, fundada em 1859, constituíram-se cidades importantes no contexto de produção territorial da fronteira entre os Estados do Pará, Maranhão e Goiás (figura 1).

Em relação ao sudeste paraense, como já ressaltado anteriormente, o processo de produção e comercialização do látex influenciou decisivamente na formação e consolidação de vilas e cidades no Estado do Pará, nos primeiros anos do século XIX. Quando se considera o Sul e Sudeste paraense, a cidade de Marabá, nos primeiros momentos de sua formação socioespacial, apresentou uma dinâmica econômica relacionada, primordialmente, à atividade

do caucho, passando a exercer função importante como entreposto comercial que demandou produtos, mão de obra e serviços de outros povoados, vilas e cidades que surgiram às margens do curso médio e alto do rio Tocantins, e que sofreram processo de mudança, em função do papel complementar que tais assentamentos humanos passaram a exercer no âmbito da divisão territorial do trabalho (VELHO, 1981).

Dentro dessas circunstâncias, localidades como Alcobaça (atual Tucuruí), Lago Vermelho (atual Itupiranga), São João do Araguaia, Araguatins (no rio Araguaia, limite entre os Estados do Pará, Maranhão e Goiás), Imperatriz e Carolina, que se constituíam pequenos núcleos populacionais “decadentes” durante o século XIX, passaram a se “soerguer” a partir do início do século XX, em função da nova dinâmica de estruturação das atividades extrativas do caucho, que tiveram Marabá como base logística para a expansão das relações comerciais no sudeste paraense (VELHO, 1981).

O processo de articulação entre os respectivos núcleos populacionais se constituiu elemento central para a reprodução socioespacial de vilas e cidades no sul e sudeste paraense, além de induzir novas dinâmicas econômicas em outros núcleos populacionais fronteiriços como Imperatriz, Carolina, Porto Real, nos Estados do Maranhão e Goiás, outrora considerados “decadentes” (VELHO, 1981).

Em que pese o crescimento da importância do núcleo populacional de Marabá, como espaço de comercialização de caucho e de outros produtos de consumo local, no início do século XX (ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ, 1916), destaca-se o aumento da importância e do papel de cidades como Santarém, Cametá, Bragança e, particularmente, Belém.

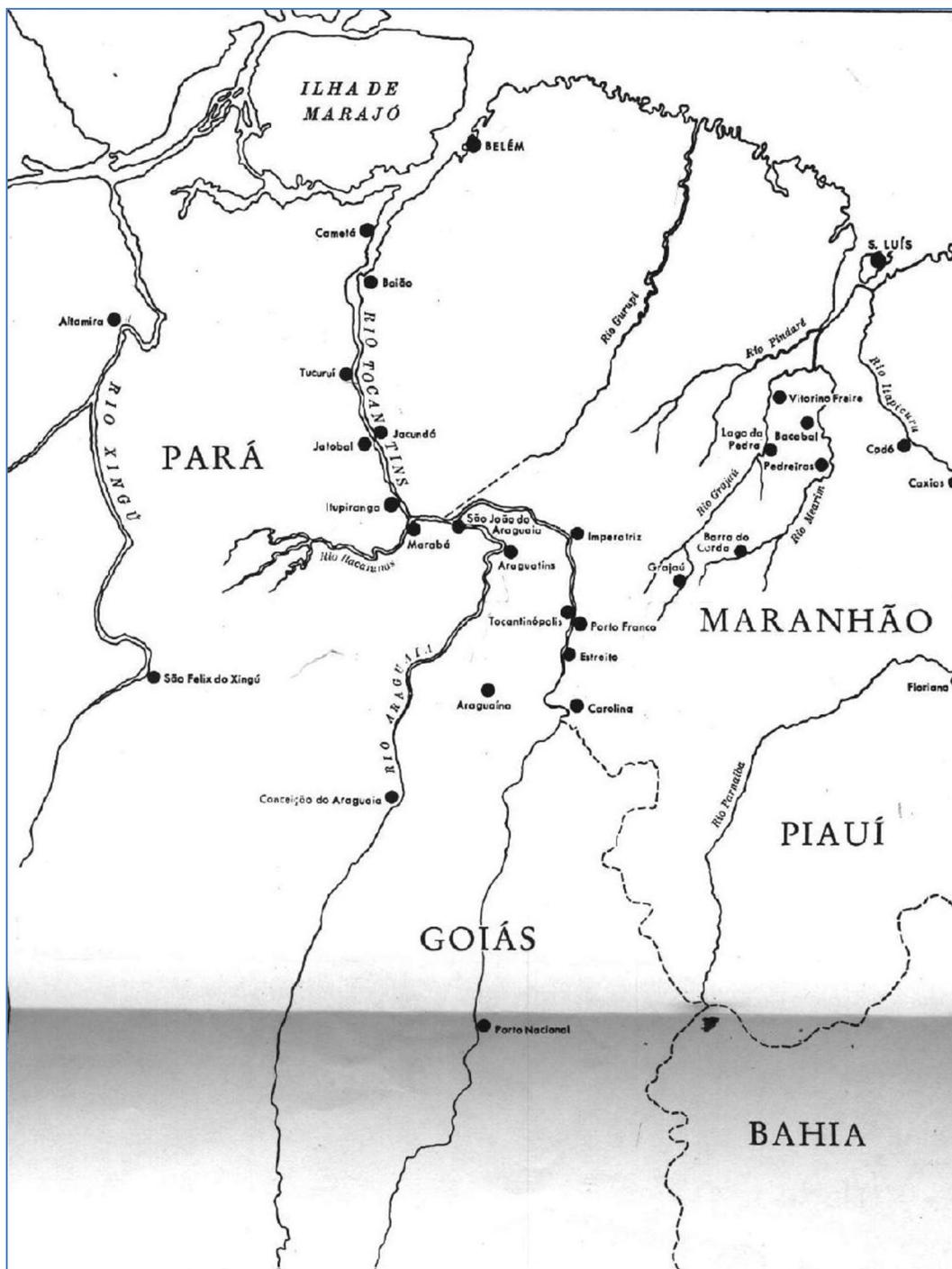


Figura 1: Situação de Marabá no contexto paraense até os anos de 1950.
Fonte: VELHO (1981)

A figura 1 permite que se evidencie não apenas a localização de algumas cidades, como também a lógica de organização das mesmas às margens dos rios. Levando em consideração a situação geográfica de Marabá às margens do Tocantins e Itacaiunas, esse instrumento cartográfico permite evidenciar a inserção de algumas cidades do sul e sudeste

paraense dentro do padrão de organização relacionado às redes de rios, que ditavam o tempo das atividades produtivas, o modo de vida, as relações de compra e venda de produtos e serviços. Nesse sentido, a dinâmica econômica inerente ao comércio do caucho, no início do século XX, transformou paulatinamente a cidade de Marabá em

[...] centro de polarização para uma vasta zona, tanto em termos de atração de contingentes populacionais, quanto em face das exigências de abastecimento, dadas as características exclusivistas da atividade extrativa (VELHO, 1981, p.43).

Tais dinâmicas econômicas tiveram reflexo na indução de contingentes demográficos, que passaram a se deslocar para trabalhar na atividade extrativa, repercutindo em aumento considerável no volume de trocas comerciais, quando considerados os padrões amazônicos. A esse respeito, Velho (1981) assim discorre acerca da cidade de Marabá nas duas primeiras décadas do século XX:

Desde o Piauí, todo sertão exportou viveres, carne de boi e de porco; toucinho, farinha seca e de [sic], assucar, rapadura, cachaça, tabaco, doces, queijos, galinhas, ovos bois vivos, porcos e vacas paridas, até as laranjas, abóboras e inhames para a fantástica e maravilhosa Marabá, surgida de repente como obra da magia na foz do escuro rio Tacai-una (CARVALHO apud VELHO, 1981, p.43).

A condição assumida pela cidade de Marabá, no início do século XX, como o mais importante centro comercial do sul e sudeste paraense, contribuiu para induzir fluxos migratórios de outras áreas para esta cidade, estimulou a estruturação de uma rede de relações comerciais entre Marabá e outras cidades paraenses, que foram fundadas ao longo do rio Tocantins, como Cametá, Baião, Alcobaça, Lago Vermelho, São João do Araguaia (na confluência entre os Rios Tocantins e Araguaia), além de cidades maranhenses (Imperatriz, Carolina) e Goianas (Araguatins, Porto Real, Boa Vista), cujo caráter de complementaridade comercial se fez elemento importante para a manutenção da importância e do papel exercido pela cidade de Marabá naquele momento histórico-geográfico. Estas reflexões serão retomadas a seguir.

3.2 VILAS E CIDADES NO VALE DO TOCANTINS

Em consonância com Moura (1989), considera-se o século XVII como um marco histórico significativo para o entendimento do processo de produção do espaço amazônico, uma vez que esse período compreende um dos primeiros momentos do processo de conquista e colonização deste território pela coroa portuguesa.

Inicialmente, com o interesse em assegurar a defesa do território diante das constantes incursões de franceses, espanhóis, holandesas, o império lusitano resolveu implantar fortins em determinados pontos estratégicos do território amazônico que teriam por função promover o controle político e militar da respectiva colônia de exploração (MOURA, 1989).

Assim, data da primeira metade do século XVII os limites do processo de colonização mais efetiva, com a fundação do Forte do Presépio (marco inicial de fundação da cidade de Belém), em 1616; a criação de núcleos de povoamento como os de Souza do Caeté (atual Bragança), no ano de 1633; Vila Viçosa de Santa Cruz do Cameté (atual Cameté), em 1635; Santo Antônio de Gurupá (atual Gurupá), em 1639; e Vigia, em 1639 (CORREA, 1987).

Convém ressaltar aqui a função exercida por Vila Viçosa de Santa Cruz de Cameté, que desde sua fundação, no século XVII, exerceu função importante para a coroa portuguesa, como ponto estratégico, ao longo do rio Tocantins, para as ações de controle e conquista territorial promovido pelo império lusitano (MOREIRA, 1989).

O processo de formação deste e de outros núcleos de povoamento se efetivou a partir de intensa atuação das ordens religiosas que promoviam a prática de descimentos e catequese de indígenas, constituindo-se elemento decisivo no processo de povoamento e colonização empreendido pela coroa portuguesa (MOURA, 1989).

Vale destacar também o papel central exercido pela “cidade primaz” (Belém) que, naquele momento, exerceu função estratégica para a coroa portuguesa, como base político-militar a partir do qual se configurou o processo de criação e estruturação de outros núcleos populacionais (CORRÊA, 1987).

Com efeito, o espaço amazônico, desde os primeiros momentos de sua formação socioespacial, esteve relacionado à dinâmica das redes de rios, que ditavam o tempo das atividades econômicas e espaciais na região (CASTRO, 2009). Esse fato é evidenciado pelo processo de instalação e organização dos primeiros fortins, aldeamentos, povoados e vilas que se estabeleceram às margens dos rios, em pontos estratégicos.

A partir da segunda metade do século XVII, o interesse da coroa portuguesa foi direcionado para a exploração dos recursos naturais do espaço amazônico, em razão da

descoberta das “drogas do sertão”, a saber: cravo, canela, castanha; produtos de considerável demanda no mercado consumidor europeu (MOURA, 1989). A partir desse momento, intensificou-se paulatinamente um processo de “drenagem” das riquezas do Brasil colônia para a metrópole portuguesa.

A produção do espaço regional amazônico entre as décadas de 1655 e 1750, caracterizou-se fundamentalmente por uma economia de cunho extrativista, voltado para o mercado internacional (CORRÊA, 1987), cuja base produtiva se amparou na exploração da mão de obra indígena, que se constituiu elemento essencial, amplamente utilizado pelas “ordens religiosas”, visando promover a coleta de “drogas do sertão”, em áreas pouco acessíveis ou mesmo inóspitas do território amazônico (MACHADO, 1989).

Para tanto, a consolidação de uma mentalidade eurocêntrica que considerava os povos indígenas como seres inferiores, “que deveriam ser conduzidos à fé católica”, constituiu-se pedra angular para o desenvolvimento de práticas espoliativas, contribuindo para o aniquilamento de diversas tribos indígenas pelos “civilizados povos europeus”.

Dentre as ações conduzidas por parte dos colonizadores europeus com o objetivo de conhecer e explorar as potencialidades do espaço amazônico convém destacar a expedição portuguesa conduzida por Padre Antônio Vieira, que percorreu o Rio Tocantins até atingir o Tacanhonha (atual rio Itacaiunas), no ano de 1653 (MOURA, 1989). Em 1659 Gonçalo Paes e Manoel Brandão descobrem cravo, canela e castanha, além da corredeira Itaboca (MATTA; LARAIA, 1978), próximo de onde, alguns séculos depois, constituir-se-ia o núcleo de Marabá.

Contudo, em que pese a importância das descobertas desses produtos e do interesse por parte da coroa portuguesa em obter lucro a partir da comercialização de tais recursos, esses primeiros momentos caracterizam-se pelo surgimento de alguns poucos fortins e aldeias missionárias ao longo dos vales dos rios, e por um intenso processo de atuação das ordens religiosas que passaram a exercer, paulatinamente, o controle e a gestão da vida social dos povoados que eram implantados.

Evidencia-se neste momento, o processo de reafirmação da cidade de Belém, que passaria a constituir-se centro regional de significativa importância, além do surgimento de aldeias missionárias, a saber: Surubiú (atual Alenquer), Jamundás (atual Faro), Gurupatiba (atual Monte Alegre), Santarém (Tapajós), Cametá e Vigia.

O processo de dominação e apropriação do território do “Vale do Tocantins”¹³, pelo império português, até meados do século XVII, se deu paulatinamente, e poucas foram as áreas apropriadas pela coroa portuguesa (a exemplo de Vila Viçosa de Santa Cruz de Cametá), no baixo Tocantins. Naquelas circunstâncias históricas, uma grande quantidade de terras que margeavam o respectivo rio eram habitadas por grupos indígenas (Gavião, Assurini, Camutás) que, paulatinamente, foram sendo expulsos de suas terras em razão das constantes expedições de conquista efetuadas por portugueses, que resultaram no processo de aprisionamento, escravização e mesmo em fuga de diversos grupos de tribos que passaram a adentrar em terras mais longínquas e de mais difícil acesso. Não obstante, a resistência dos povos indígenas, face aos constantes aprisionamentos, resultou em genocídio de várias etnias.

Outro marco histórico significativo para o entendimento da produção do espaço regional amazônico constitui-se o período que compreende entre os anos de 1750 e 1778. Nessas circunstâncias histórico-geográficas, evidenciou-se expansão das atividades produtivas (CORRÊA, 1987), em meio ao processo de mudança na estrutura política da coroa portuguesa e, conseqüentemente, nas estratégias geopolíticas de organização do território amazônico.

Assim, o respectivo período do século XVIII representou momento de mudança na política de colonização da metrópole portuguesa em relação ao Brasil colonial. Dentro dessa perspectiva, a ascensão ao poder do primeiro ministro de assuntos exteriores do império português, Sebastião José de Carvalho e Melo, (o Marquês de Pombal), durante o reinado de José I, implicou mudanças na estrutura política e econômica da metrópole portuguesa (MACHADO, 1989).

Dentre as decisões que repercutiram em mudanças na lógica de estruturação do espaço amazônico, evidenciou-se estímulo à expansão das atividades produtivas, a criação da Companhia Mercantil Grão Pará e Maranhão, que passou a assumir o controle econômico e mercantil, a doação de terras para colonos e soldados, o estímulo a uma agricultura comercial (café, fumo, anil, baunilha, cacau, salsaparrilha, etc), (MACHADO, 1989).

A estratégia do governo português, com vistas à inserção da região amazônica num contexto de divisão territorial do trabalho, inerente ao modo de produção capitalista, consistiu na busca do rompimento com os obstáculos ao desenvolvimento do comércio, isso significou o combate ao principal entrave interno à intensificação das dinâmicas econômicas, relacionada ao poder exercido pelas ordens religiosas, que detinham o controle da vida

¹³ Para Moura (1989), o “Vale do Tocantins” corresponde aos territórios próximos às margens do Rio Tocantins que, a partir do século XVII passaram a exercer papel importante como espaço estratégico para a organização e conquista do território amazônico pela coroa portuguesa.

econômica e social, e, neste sentido, da mão de obra indígena (MACHADO, 1989). Diante de tais circunstâncias, as ordens religiosas foram acusadas de conspirar contra os anseios do império português, fato que repercutiu no processo de expulsão das mesmas do Brasil, no final da década de 1750 (MACHADO, 1989).

Segundo Almeida (2008), o sujeito da ação do Estado era a “razão”, desse modo, o ideário iluminista constituiu elemento central na estratégia da reforma pombalina, combinando a noção de “progresso” com o que denominavam de “racionalidade econômica”.

Ainda segundo Machado (1989), o final do século XVIII e, ao longo do século XIX, constituiu período marcado pela implementação da intervenção territorial e urbanística portuguesa idealizada pelo Marquês de Pombal (1750-1777) e pela proliferação das expedições de viajantes naturalistas europeus em território amazônico.

No que se refere às intervenções territoriais, Pombal pôs fim ao sistema de capitânicas hereditárias, destituiu os capitães donatários, transferiu para a Coroa a posse das Capitânicas e fundou vilas e cidades onde haviam missões religiosas e aldeamentos indígenas (MIRANDA, 2009). Também é possível reconhecer as interferências na organização da economia regional com a criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, como medida de controle sobre o comércio das drogas do sertão, antes sob o domínio das ordens religiosas.

Segundo Miranda (2009), o vale amazônico foi profundamente afetado pelas medidas adotadas por Pombal. Após o início das intervenções pombalinas terem sido postas em prática, no ano de 1750 a 1777, ao findar o século XVIII, a ocupação da capitania do Grão-Pará apresentava os seguintes números: duas cidades, Belém e São Luiz; quatro vilas, Vila Souza do Caeté (1634), Vila Viçosa de Santa Cruz de Cameté (1637), Gurupá (1637) e Nossa Senhora de Nazaré da Vigia (1693); oito fortificações e cerca de setenta estabelecimentos missionários entre aldeamentos de índios descidos e fazendas das missões (MIRANDA, 2009).

Ainda segundo Miranda (2009), Pombal nomeou as vilas e cidades, que foram fundadas em substituição às aldeias, com nomes de vilas e cidades de Portugal. Ao nomear as novas vilas e cidades amazônicas com topônimos de cidades portuguesas, o administrador demarcou simbolicamente o novo território como parte integrante dos domínios da Coroa Portuguesa.

Assim, as marcas do período pombalino foram impressas na paisagem das vilas e cidades amazônicas por meio da operacionalização de uma metodologia de construção de cidades, executada por engenheiros militares vindos de Portugal para a Amazônia que colocaram em prática a intervenção urbanística portuguesa (MIRANDA, 2009).

Ao se comparar as plantas das cidades com as vilas fundadas no período pombalino, encontram-se elementos comuns na organização interna da cidade: o traçado urbano cartesiano, os lotes cortados em ângulo reto, formando quadrados ou retângulos, a igreja matriz, ocupando lugar central na praça, ladeada pelas residências das “pessoas importantes” (MIRANDA, 2009).

Além de todos os prédios projetados e construídos em Belém, por Antônio Landi, sob as ordens de Pombal (Igreja da Sé, Palácio dos Governadores, o Armazém das Armas, o Colégio de Santo Alexandre, a Igreja da Ordem de Nossa Senhora do Monte do Carmo, Igreja de Santa Ana, a Capela da Igreja de São João Batista), efetuou-se planos urbanísticos em vilas, dentre os quais se destaca a planta da Vila de Chaves, e projetos arquitetônicos de prédios públicos e igrejas para as vilas de Cameté, Igarapé-Mirim, Gurupá, Mocajuba, Vigia (MIRANDA, 2009).

A tentativa, por parte do governo português, de impulsionar as atividades econômicas no espaço amazônico, com vistas à obtenção de lucros para a metrópole portuguesa, resultou em tendência de reforço da estrutura urbana da cidade primaz (Belém) e na transformação de aldeias missionárias em vilas, que receberam denominações de cidades portuguesas, a saber: Alenquer, Aveiro, Faro, Óbidos, Santarém, Bragança, Vigia, Colares, Cintra (CORRÊA, 1987).

Um outro elemento de permanência dentro do processo de produção da economia regional consistiu na manutenção do sistema de aviamento nas relações de trabalho estabelecidas, tanto em âmbito da produção extrativa, quanto no que tange à produção da agricultura que se buscou estabelecer (CORRÊA, 1987).

Com efeito, as vilas e cidades surgidas no respectivo período histórico-geográfico marcam um momento de modificações no processo de apropriação do espaço amazônico, desencadeadas por uma estratégia de controle econômico e territorial. Tal perspectiva se fortaleceu com a possibilidade de exploração e comercialização de outros recursos extrativos, bem como de manutenção da exploração da mão de obra.

O período que compreende entre as duas últimas décadas do século XVIII e a segunda metade do século XIX correspondeu momento de crise econômica e de constituição de discursos acerca da estagnação da economia amazônica (CORRÊA, 1987). O declínio da demanda de produtos extrativos regionais no mercado europeu, a extinção da Companhia do Grão Pará e Maranhão, o arrefecimento da produção agrícola na região, além de fatores relacionados à constituição de um pensamento de matriz iluminista constituíram-se elementos que exerceram influência na constituição de impressões acerca das cidades amazônicas.

A esse respeito, o naturalista (BATES, 1979, p. 21-22), em visita à cidade de Belém no ano de 1848, fez o seguinte relato:

[...] os prédios públicos, inclusive os palácios presidencial e episcopal, a catedral, as principais igrejas e conventos pareciam ter sido construídos segundo um padrão de grandeza muito acima das necessidades atuais da cidade. Ruas margeadas por vastas residências particulares, em estilo italiano, apresentavam-se em mau estado de conservação, com matos e arbusto nascendo de grandes rachaduras nas paredes.

A descrição de Bates evidencia a percepção de um olhar eurocêntrico sobre Belém, pautado em matrizes iluministas e num pensamento dualista que concebe a região amazônica como espaço decadente que necessita caminhar rumo ao “progresso”. As impressões de Bates sobre a cidade, em que pese o caráter superficial e ideológico pautado na “ideologia da decadência”, permitem identificar as condições das formas espaciais na cidade de Belém do século XIX.

Esse período histórico marca momento de fundação de alguns núcleos populacionais que mais tarde se transformariam em cidades, no “Vale do Tocantins”, como o porto militar de Alcobaca (atual Tucuruí), em 1781, às margens do Rio Tocantins; assim como o povoado de Baião, que será elevado à categoria de vila, no ano de 1833 (VELHO, 1981). Contudo, poucas foram as alterações no âmbito do que Corrêa (1987) considera como rede urbana amazônica, conjunto de cidades e vilas, que obtiveram pouca expressividade em sua produção econômica e espacial, face à reduzida dinâmica de produção e comercialização agrícola.

3.2.1 O “Burgo do Itacaiunas”

Conceber reflexões acerca das dinâmicas mais recentes de estruturação da cidade de Marabá, pressupõe um mergulho aos primeiros momentos de formação socioespacial deste território. Para tanto, algumas indagações se fazem importantes enquanto condutoras do pensamento, quais sejam: O que era o espaço que deu origem à cidade de Marabá? Que fatores econômicos e espaciais contribuíram para a estruturação deste espaço naquelas circunstâncias espaçotemporais?

A última década do século XIX constituiu-se recorte espaço-temporal importante para o entendimento das transformações que contribuíram para a formação e organização do espaço que deu à cidade de Marabá. Dentro desse contexto, três elementos processuais simultâneos influíram decisivamente no movimento de transformação e de estruturação do respectivo território, são eles: 1) o processo de inserção do sul e sudeste paraense dentro de

uma divisão territorial do trabalho, imposto pelo capital mercantil; 2) o papel exercido pelos governos estaduais do Maranhão, Goiás e Pará, diante das disputas territoriais entre os respectivos Estados; e 3) o movimento das frentes de expansão maranhenses e goianas em direção ao sul e sudeste paraense.

Naquelas circunstâncias histórico-geográficas, o espaço amazônico vivenciava um momento de intensas transformações econômicas e na sua rede urbana (CORRÊA, 1987), provenientes da valorização da borracha (*hevea brasiliensis*) no mercado internacional. A demanda por látex nos mercados ingleses e norteamericanos de pneumáticos foi muito elevado em relação a oferta, fato que resultou em crescente aumento do preço deste produto. A esse respeito, Furtado (1959) ressalta que o preço da borracha por tonelada, na década de 1860, em nível de mercado internacional, correspondeu em valores numéricos a 125 libras, passando a 182 libras, na década de 1870, alcançando 512 libras/tonelada, no triênio de 1909 a 1911.

Dessa maneira, a demanda industrial das potências econômicas internacionais pela borracha se constituiu um dos elementos indutores das novas transformações evidenciadas na rede urbana amazônica e nas práticas de povoamento do território paraense, posto que outras áreas ainda pouco exploradas deste território passaram a ter importância econômica no processo de acumulação do capital. É dentro de tais circunstâncias que o “Vale do Itacaiunas”, nas proximidades da confluência entre os rios Tocantins e Itacaiunas, em razão da descoberta de caucho (*hevea castilhoa*)¹⁴, passou a exercer papel importante no âmbito das estratégias da produção capitalista, principalmente a partir do começo do século XX.

Outro importante elemento processual apresentou considerável relevância no âmbito de produção do espaço do sul e sudeste paraense, foi o papel exercido pelos governos federal e estadual diante das novas configurações políticas evidenciadas no final do século XIX.

Em nível nacional, o período em questão é marcado por transformações estruturais, como o advento da república, no ano de 1889; a desagregação progressiva do sistema escravista; o rompimento com a estrutura imperial centralizadora e a conseqüente construção de uma estrutura republicana, na qual as antigas províncias são elevadas à condição de estados-membros, que ganharam autonomia em razão da constituição republicana de 1891.

Nesse sentido, a constituição republicana trouxe consigo a possibilidade de usufruto de uma autonomia relativa por parte dos estados membros, fato que permitiu aos mesmos contrair empréstimos externos, organizar forças militares e dispor das terras devolutas de seu

¹⁴ Modalidade de látex similar à borracha descoberta no final de 1890.

território, criando o Serviço de Terras e Colonização (EMMI, 1999). Tais elementos refletiram decisivamente na redefinição das estratégias de alguns governos estaduais, no que tange a expansão e consolidação de seus territórios.

Diante dessa perspectiva, os Estados do Pará, Maranhão e Goiás buscaram delimitar seus territórios fronteiriços, expandir suas áreas de influência e consolidar seus territórios. Para tanto, tais unidades administrativas passaram a incentivar o processo de povoamento, seja a partir da concessão de uso da terra nos territórios próximos aos limites de suas fronteiras, seja através de projetos de colonização financiados pelo poder público estadual¹⁵.

Ainda em relação à conjuntura nacional, os anos iniciais da Proclamação da República foram marcados por rivalidades e intensas disputas políticas nacionais entre partidários do Marechal Floriano Peixoto e do Marechal Deodoro da Fonseca (EMMI, 1999). Tais embates tiveram rebatimentos em nível regional e local, uma vez que muitas disputas pelo poder local, ou estavam relacionados com os eventos ocorridos a nível nacional ou eram utilizados como pano de fundo para justificar conflitos.

É em razão dessa conjuntura política nacional, e sua articulação com outras instâncias regionais e locais, que ocorreu o conflito em Boa Vista do Tocantins, no Estado de Goiás. A esse respeito, Velho (1981) enfatiza que interesses políticos locais, principalmente disputa pelo poder entre os coronéis Francisco Maciel Perna (chefe político e intendente local) e Carlos Gomes Leitão (deputado estadual florianista e chefe emergente em luta para exercer o controle local), além de problemas derivados do fanatismo religioso constituíram-se fatores que contribuíram para a agudização do conflito em questão (VELHO, 1981).

Com o desfecho do conflito da Boa Vista, francamente favorável aos interesses de Francisco Maciel Perna, os florianistas abandonaram Boa Vista (atual Tocantinópolis) em grupos que avançaram para o leste e para o norte (VELHO, 1981). Para o norte, seguiu um contingente de vaqueiros, agricultores, comerciantes e antigos proprietários de terras, liderados pelo coronel Carlos Leitão, que desceram o Tocantins em direção ao Itacaiunas (EMMI, 1999).

É dentro desse conjunto de múltiplos processos, e como resultado dos mesmos que, no ano de 1895, ocorreu a fundação do Burgo Agrícola do Itacaiunas, às margens do rio Tocantins, 18 quilômetros a jusante da foz do rio Itacaiunas. A esse respeito, Moura (1989),

¹⁵ A esse respeito, convém destacar a experiência fracassada ocorrida no final do século XIX com o projeto de colonização oficial na Zona Bragantina, próximo à Belém, com imigrantes franceses, italianos e espanhóis, financiado pelo governo do Pará (EGLER, E., 1961; PENTEADO, 1989).

em viagem ao rio Tocantins no ano de 1896, assim descreve suas impressões sobre o recém-criado burgo:

O primitivo estabelecimento, onde se asilaram durante quase um ano os foragidos das lutas sanguinolentas da Boa-Vista, estava situado bem junto à foz do rio Itacaiuna, único afluente importante da margem esquerda do Tocantins, desde Alcobaça até ao Araguaia. Era um lugar de uma topografia bem escolhida; edificaram-se ali algumas barracas, fez-se até uma limitada plantação; porém as febres intermitentes assolaram de tal forma os imigrantes, que lhes ocasionaram verdadeira debandada, retirando-se uns para a Colônia Militar de São João do Araguaia, outros para diversos pontos do rio, ficando, porém, a maior parte fiel aos compromissos tomados com o concessionário, que com eles se retirou para formar um novo estabelecimento, em agosto de 1895, a 18 quilômetros no rio abaixo, na mesma margem esquerda, lugar em que então se achava o Burgo (MOURA, 1989, p.312).

Moura (1989) ressalta também que a função produtiva do respectivo burgo, bem como as relações de trabalho estabelecidas, estavam relacionadas à prática da agricultura, e, em menor proporção, ao extrativismo da castanha.

Ainda sobre o burgo do Itacaiunas, Moura (1989) fez a seguinte afirmativa:

Existiam então no Burgo do Itacaiuna, em domicílio próprio, 222 habitantes, compostos na maior parte de órfãos e mulheres, constituindo 55 famílias agrícolas. As barracas em que se acham morando essas famílias eram em número de 28 e quase todas mal construídas (MOURA, 1989, p.316).

A partir da narrativa de Moura (1989) é possível inferir o caráter provisório do processo de povoamento que passou a se estabelecer em algumas áreas às margens do curso médio e alto do rio Tocantins, assim como a condição de precariedade a que estavam condicionados os migrantes.

A descoberta de caucho nas proximidades do “Vale do Tocantins”, matéria-prima valorizada no mercado regional e internacional, bem como, a exploração comercial deste produto, desencadeou um processo de transformações dentre as quais se pode destacar a relativa decadência da atividade agrícola, em razão da possibilidade de maior lucratividade com o advento da atividade extrativa do caucho.

[...] essa descoberta vai gerar uma intensa migração para essa área, especialmente por parte de maranhenses, goianos e cearenses, pois a época era de pleno auge da borracha na Amazônia. Iria também modificar as relações que se estabeleceriam entre os primitivos colonos do Burgo, no trato da terra para produzir alimentos para o autoconsumo e para a comercialização do pequeno excedente. A extração generalizada do caucho em razão do seu valor de troca iria introduzir modificações bem acentuadas nas relações que a partir daí se estabeleceriam entre os homens, além disso, o

domínio do capital mercantil influiria até mesmo no deslocamento da povoação do antigo Burgo para uma área que, situada entre os rios Tocantins e Itacaiuna facilitaria o escoamento das mercadorias e as trocas que seriam realizadas (EMMI, 1999, p. 33).

Assim, os últimos anos do século XIX testemunharam o processo de decadência do “burgo do Itacaiunas”, bem como o deslocamento do respectivo povoado para a confluência entre os rios Tocantins e Itacaiunas, local onde se encontra hoje a cidade de Marabá (VELHO, 1981). A mudança de localização está relacionada ao declínio da atividade agrícola e a ascensão da atividade extrativa do caucho que impulsionou as práticas comerciais, que passaram a se desenvolver. É dentro desse contexto que foi inaugurado, no ano de 1898, por Francisco Coelho, o “barracão Marabá”, no sítio onde, posteriormente, se estabeleceria o povoado, a vila e a cidade de mesmo nome.

3.2.2 Cidade de Caucheiros e Comerciantes em Marabá

Um exercício de reflexão acerca da formação socioespacial da cidade de Marabá requer a construção de olhares múltiplos acerca da realidade social, de maneira que se possa capturar alguns elementos essenciais para se entender as dinâmicas urbanas atuais desta cidade. Nesse sentido, o movimento regressivo aos primeiros momentos de construção da realidade social do espaço em questão se faz necessário enquanto possibilidade para a compreensão das singularidades locais. A esse respeito, convém fazer a seguinte indagação: Que papel a cidade de Marabá exerceu nas duas primeiras décadas do século XX, com o advento do processo de comercialização do caucho?

Antes da chegada das primeiras frentes pioneiras, a região onde configura hoje Marabá era habitada por populações indígenas, com uma densidade demográfica relativamente. A ocupação por populações mestiças ao longo da rede hidrográfica começa a se tornar significativa a partir do final do século XIX.

Por sua vez, Marabá, nos primeiros anos do século XX, constituía-se pequeno povoado com alguns barracões e casebres improvisados de aspecto precário e com reduzida população, na confluência entre os rios Tocantins e Itacaiunas, cuja função estava relacionada ao extrativismo do caucho (*Hervea Castilhoa*)¹⁶(PATERNOSTRO, 1945).

¹⁶ A *Hervea Castilhoa* constitui-se em uma modalidade de planta que produz uma seiva de boa qualidade, similar à *Hervea Brasiliensis*, a partir da qual pode ser transformada em látex, matéria-prima essencial para a indústria de pneumáticos que tendeu a expandir-se nos Estados Unidos, a partir do final do século XIX. Contudo, a extração da seiva requer o sacrifício da árvore, uma vez que, apenas a partir do corte integral desta árvore pode-se extrair a respectiva seiva (TOURINHO, H., 1991).



Figura 2: A iconografia de Domingos Nunes retrata o modo de vida dos habitantes do bairro do Cabelo Seco nos primeiros anos do século XX. Evidencia-se a partir da respectiva iconografia, uma paisagem marcada por forte relação homem-natureza, na qual os rios exercem considerável importância na vida das comunidades ribeirinhas. Além disso, a presença de um barracão com quantidade significativa de produto (caucho e/ou castanha) revela uma funcionalidade importante deste núcleo populacional, esta relacionada ao comércio.

Fonte: Casa da Cultura de Marabá (2010).

A demanda crescente por este produto no mercado internacional, associado à elevação do preço do mesmo produto, a possibilidade de obtenção de mão de obra barata, são fatores que contribuíram para induzir mudanças rápidas no âmbito do papel que passaria a exercer Marabá, no contexto do sul e sudeste paraense.

A função que passou a exercer a cidade de Marabá como entreposto comercial para onde se deslocavam caucheiros, comerciantes, barqueiros, marreteiros, regatões, vaqueiros, camponeses, atraídos pela possibilidade de obtenção de trabalho e de lucro contribuiu decisivamente para a ascensão desta cidade à condição de centro comercial importante no contexto do sul e sudeste paraense (PATERNOSTRO, 1945), em que pese as precárias condições infra-estruturais deste núcleo populacional.

A relação campo-cidade que se estabeleceu nos primeiros anos do século XX, no âmbito do espaço marabaense, caracterizou-se por um processo de uso do solo dentro de práticas extrativas.

Naquelas circunstâncias histórico-geográficas, a terra não constituía um bem escasso, ao passo que o capital e os meios de comercialização configuravam-se elementos essenciais para o desenvolvimento das atividades extrativas do caucho. É dentro desse contexto de

divisão territorial do trabalho que ocorreu a ascensão e consolidação de Marabá como “cidade de caucheiros e comerciantes”, sob o manto da lógica de acumulação capitalista, com relações de trabalho baseadas no sistema de aviação, cuja base relacional se configurou a partir de práticas espoliativas da mão de obra.

As relações de produção do espaço da cidade de Marabá se deram de maneira bastante conflituosa, com resistências por parte dos sujeitos sociais explorados, a saber, caucheiros, barqueiros, coletores de castanha.

A localização do sítio, na confluência entre os rios Tocantins e Itacaiunas, no sudeste paraense, constituiu-se em aspecto emblemático que sintetiza o predomínio dos anseios da produção mercantil da borracha, e, por conseqüência, da classe de comerciantes recém-estabelecidos no local (EMMI, 1999) (Mapa 1).

A hegemonia da produção mercantil esbarrava-se em problemas de natureza climática visto que, em períodos de maior índice pluviométrico na região (entre os meses de dezembro a abril), o volume do rio aumentava consideravelmente, gerando enchentes que assolavam os moradores do local (YOSCHIOKA, 1986).

Contudo, convém ressaltar as estratégias organizadas pelos moradores do lugar, como a construção de um segundo piso de madeira no alto das casas, visando proteger-se das cheias periódicas. Além disso, outra estratégia consistia deslocamento dessas famílias para algumas áreas de terra mais elevadas em relação ao nível dos rios, retornando para as margens dos respectivos rios à medida que os mesmos diminuam de volume.

Segundo Emmi (1999), os primeiros anos do processo de formação de Marabá serão marcados pela descoberta e exploração do caucho, bem como pela necessidade de ocupação do “Pontal”¹⁷, uma vez que este núcleo populacional constituía-se em elo de mediação entre o seringueiro, que extraia o látex na floresta, e as casas aviadoras em Belém, de onde o látex era exportado para o exterior. A função de ponto estratégico para o desenvolvimento das atividades de extração e comercialização da produção de caucho e castanha, esta última em menor proporção, constituiu-se em fator decisivo para a manutenção deste núcleo populacional em terraço fluvial sujeito a inundações periódicas nas primeiras décadas do século XX (VELHO, 1981). Ainda sobre a opção localizacional pelo sítio que deu origem à cidade de Marabá, Velho (1981, p. 42) faz a seguinte afirmativa:

¹⁷ O pontal representa o ponto inicial de formação da cidade de Marabá, onde hoje se localiza o bairro do Cabelo Seco.

Sua fundação é um caso exemplar a demonstrar que mesmo em região onde o meio parece dominar de modo tão absoluto o homem, a influência geográfica só pode ser entendida quando mediatizada pelas forças sociais envolvidas, as quais podem ter origem bastante remota e transcendente à própria área.

Os primeiros anos do século XX marcou momento de transformações no âmbito da cidade de Marabá. A esse respeito, assim discorre Sampaio (1967, p. 12):

Depois de construída a primeira casa, Marabá cresceu rápido com a influência de sertanejos atraídos pela notícia da descoberta do caucho. O povoado tornou-se logo o centro mais importante de todas as atividades da região. As aglomerações de seringueiros eram mais ou menos intensas na época invernal, com a chegada de imbiricicas¹⁸ de borracha vinda de bubuia do Itacaiuna.

Em que pese o intenso fluxo populacional atraído pelas novas atividades produtivas que passavam a se desenvolver na região, segundo Velho (1981), o povoado de Marabá, nas duas primeiras décadas de sua existência, pouco mudou em relação aos primeiros momentos de sua formação, pelo menos do que tange as condições de moradia, cujo elemento emblemático das paisagens desse vilarejo era representado pela presença de pequenos casebres improvisados, que revelavam a precariedade das condições de vida.

Alguns grandes barracões ergueram-se também nesta localidade, próximos às margens dos rios Tocantins e Itacaiunas, tendo como função promover a prática do aviamento pelo seringueiro, além de servir como espaço para festas, onde esse seringueiro endividava-se com o dono do barracão (PROJETO NOVA CARTOGRAFIA SOCIAL DA AMAZÔNIA, 2007). Nas proximidades dos barracões, encontrava-se zona de meretrício, espaço que também era freqüentado por seringueiros, quando retornavam da floresta (PROJETO NOVA CARTOGRAFIA SOCIAL DA AMAZÔNIA, 2007). As diversas relações que se estabeleceram neste povoado iriam repercutir na formação do que se considera o primeiro bairro surgido no espaço da cidade de Marabá, o Bairro do Cabelo Seco¹⁹ (PROJETO NOVA CARTOGRAFIA SOCIAL DA AMAZÔNIA, 2007).

¹⁸ Termo popular utilizado para definir o formato arredondado que assumia a borracha após o processo de defumação.

¹⁹ No Fascículo 21 do Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia, Bairro do Cabelo Seco, Marabá, 21 encontra-se narrativa para a denominação do bairro “Aqui no Cabelo Seco é um lugar onde as mulheres [...] Os homens iam de farra. Havia um presídio perto. Os homens diziam [...] ‘Nos vamos até onde as mulheres do Cabelo Seco’. Havia uma casa de comércio chamada Marabá. Vários versos dizem que eram de cabeças que tinham o cabelo bem. As lavadeiras [...] Moças que tinham o cabelo cri, cri, o cabelo carapina[...] Outras eram moças que viviam no meretrício, outros contam que era cabelo seco devido que as lavadeiras ficam muito tempo debaixo do sol (Senhor Xengo) (ACEVEDO MARIN, 2008). No bairro viviam lavadeiras, castanheiros, pescadores, pedreiros, garimpeiros na cidade. Varias mulheres que participaram da elaboração desse fascículo relataram ter trabalhado como empregadas nas casas de Dionor Maranhão, Isac Chaves, dos Vergolino.

Segundo Velho (1981), a certeza do caucho atraiu multidões de diversas partes, especialmente do Maranhão, do Norte de Goiás e também do Piauí, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Bahia. Assim sendo, Marabá torna-se centro de polarização para contingentes populacionais, bem como para comerciantes (VELHO, 1981). Porém, a população de Marabá apresentava um caráter “flutuante” (YOSCHIOKA, 1986). Tal peculiaridade estava relacionada com a oferta de trabalho na região, que tendia a aumentar durante o período de maior índice pluviométrico (de Dezembro a Abril), quando então algumas condições importantes para o desenvolvimento das atividades produtivas locais se faziam presentes, como melhor navegabilidade nas corredeiras do Itaboca²⁰, aumento da coleta de caucho e de castanha (YOSCHIOKA, 1986).

Contudo, a dependência das redes dendríticas para o escoamento da produção mercantil constituiu-se também em um empecilho para a expansão da produção do caucho e da castanha (EMMI, 1999), posto que o trecho encachoeirado e pedregoso do rio Tocantins que, das proximidades do sítio de Marabá até o núcleo de Alcobaça (atual Tucuruí), denominado de “corredeira do Itaboca”, dificultava sobremaneira o transporte comercial (VELHO, 1981). Em que pese as dificuldades do meio natural, as atividades econômicas em Marabá floresceram, conduzidas por uma rede de comércio ligada à “cidade primaz”, Belém²¹ (VELHO, 1981).

Diante disso, os comerciantes passaram a ganhar uma grande expressividade a nível extralocal (EMMI, 1999). Tal expressividade trouxe consigo uma série de reivindicações de caráter emancipatório junto ao governo do estado do Pará (ALMEIDA, 2008a). A esse respeito, Velho (1981) discorre da seguinte maneira:

Os comerciantes de Marabá ganham importância extra-local. Sentindo-se abandonados pelo governo do Pará, criam uma comissão, vão até Belém, manipulam, inclusive, as antigas questões de limites entre os Estados, e alegando estarem por origem mais ligada a Goiás, bem como as dificuldades de comunicação com o Pará, representam a Goiás no sentido de serem incorporados a esse Estado. O movimento surte o efeito de despertar o governo do Pará (VELHO, 1981, p.44).

²⁰ A corredeira do Itaboca constituiu-se em área fluvio-marítima do rio Tocantins, de relevo pedregoso, localizado entre as cidades de Marabá e Alcobaça (atual Tucuruí). Tal peculiaridade natural dificultava e mesmo impossibilitava a navegabilidade no rio Tocantins durante determinados períodos do ano em que o rio diminuía de volume em razão de diminuição dos índices pluviométricos.

²¹ A denominação de “cidade primaz” aqui efetuada apresenta-se no mesmo sentido utilizado por Trindade Jr (1998) ao se referir à importância e à centralidade exercida pela cidade de Belém no contexto da rede urbana amazônica evidenciada a partir do século XVII.

É dentro de tais circunstâncias políticas que, em 1913, Marabá ganha autonomia municipal, com o território desmembrado de São João do Araguaia, que, por sua vez, fora anteriormente desmembrado do então imenso município de Baião (EMMI, 1999). Naquele momento, segundo Velho (1981), o povoado de Marabá possuía um contingente populacional de 500 habitantes fixos. Esse número triplicava no período de maior índice pluviométrico na região (de dezembro a abril), quando fatores naturais (como aumento das chuvas e do volume do rio, permitindo maior navegabilidade) associavam-se a aspectos concernentes à mobilidade do trabalho, contribuindo para o aumento da atividade extrativa e do fluxo do transporte da borracha e da castanha na região de Marabá (YOSCHIOKA, 1986).

O período que compreende entre a gênese do núcleo urbano de Marabá, em 1898, e as duas primeiras décadas do século XX é definido por Velho (1981) como uma primeira fase de crescimento deste núcleo urbano, que ascende à condição de centro regional do sudeste paraense, tendo como bases econômicas principais o extrativismo da borracha e da Castanha.

Contudo, tal condição não repercutiu em mudanças significativas no âmbito de estruturas intra-urbanas para a população local, visto que a função desta cidade estava fortemente associada a uma racionalidade produtiva que tinha como objetivo principal, atender demandas econômicas exógenas à região e aos anseios de comerciantes.

A gênese de formação socioespacial da cidade de Marabá remonta aos últimos anos do século XIX, quando o então núcleo de povoamento passou a exercer a função de ponto estratégico para a expansão da atividade mercantil do caucho (*Hevea Castilhoa*)²² (VELHO, 1981).

Esse fato contribuiu decisivamente para um processo de mudanças no âmbito do espaço marabaense, que ascendeu à condição de centro comercial mais importante do sul e sudeste paraense, a partir do início do século XX.

Tal condição assumida por Marabá contribuiu para definir o papel deste povoado ou vilarejo, para onde passaram a convergir grande parte da produção extrativa advinda do médio e alto “Vale do Tocantins”. Paralelamente a isso, o então povoado ou vilarejo de Marabá apresentou considerável crescimento econômico, devido a expansão das atividades produtivas de extração do látex, fato que desencadeou a indução de intensos fluxos migratórios em direção ao sudeste paraense, advindos de diversos estados brasileiros, dentre os quais se

²² A *Hevea Castilhoa* constitui-se em uma modalidade de planta que produz uma seiva de boa qualidade, similar à *Hevea Brasiliensis*, a partir da qual pode ser transformada em látex, matéria-prima essencial para a indústria de pneumáticos que tendeu a expandir-se nos Estados Unidos, a partir do final do século XIX. Contudo, a extração da seiva requer o sacrifício da árvore, uma vez que, apenas a partir do corte integral desta árvore pode-se extrair a respectiva seiva (TOURINHO, H., 1991).

destacaram os Estados do Maranhão e de Goiás. “A certeza do caucho atrai multidões de muitas partes, especialmente do Maranhão e do Norte de Goiás, ainda Ceará, Paraíba, Pernambuco, Bahia e outros Estados” (VELHO, 1981, p.41).

O processo de comercialização do caucho constituiu-se elemento importante no contexto de ascensão de um grupo de comerciantes que passou a exercer o poder a nível local. A esse respeito, Velho (1981, p. 41) fez a seguinte afirmação:

Desde o início aparece a figura do comerciante, nacional ou de origem sírio-libanesa, vinham muitos de Grajaú, então importante centro comercial de pecuária e de vendas de peles, mas também de outros lugares. Podiam ser homens que ao contrário da imensa maioria já traziam algum recurso; ou então, que se elevavam acima da massa investindo aquilo que ganhavam na própria área no comércio [...].

O processo de estruturação da hegemonia dos comerciantes deveu-se não ao controle da terra, que nesta região não se constituía um bem escasso, mas devido ao controle do capital e dos meios de produção, que garantiam a reprodução social da grande maioria da população local.

[...] a atividade econômica predominante de modo praticamente absoluto só tem sentido em função do mercado, e de um mercado que não é o local, com o produto não possuindo, para os produtores, praticamente nenhum valor de uso. É assim que os comerciantes vem a se constituir em camada de extraordinária importância (VELHO, 1981, p.41).

A necessidade de canais para comercialização do produto extrativo, as dificuldades de acesso ao povoado, a demanda por recursos financeiros, os contatos e conhecimentos que exigem relações de cunho político (VELHO, 1981), são fatores que contribuiriam decisivamente para a consolidação de relações de trabalho, nas quais o comerciante exerceu o controle do processo produtivo. Em razão desse controle, a partir de certo momento tornou-se impossível para a massa de caucheiros realizar todas as operações de comercialização por conta própria.

Por sua vez, os comerciantes interferiam diretamente no processo produtivo a partir de dois momentos, quais sejam: inicialmente, na venda do material necessário para que o caucheiro se embrenhasse na floresta durante semanas e mesmo meses em busca do látex, e, depois, na compra da matéria prima coletada (LARAIA; MATTA, 1978). Nesse contexto, a regra geral era que no primeiro momento a venda fosse a crédito, o que implicava que o indivíduo já se comprometesse, de antemão, a entregar o caucho ao mesmo comerciante.

É nessas circunstâncias que ocorreu a formação de Marabá enquanto “cidade de caucheiros e comerciantes”, cujas relações de produção do espaço desta cidade se basearam

amplamente em práticas de exploração da mão de obra e de concentração de capitais nas mãos de um pequeno grupo político e econômico local, que possuía íntimas relações com as elites regionais.

Acerca destas circunstâncias histórico-geográficas, Paternostro (1945) afirma que o respectivo povoado, constituía-se, nos primeiros anos do século XX, como um “grande acampamento” de caucheiros²³, de migrantes, de trabalhadores rurais, e de comerciantes que sobreviviam por meio do trabalho extrativo de coleta e comercialização da borracha.

A função que Marabá passou a exercer, como centro comercial estrategicamente situado, onde se localizava a infra-estrutura de transporte, conectado à rede urbana paraense, e neste sentido, à cidade de Belém, constituiu-se elemento que tendeu a fortalecer a centralidade desse vilarejo.

Centro comercial para onde convergiam diversas atividades comerciais, de transporte, bem como *locus* de atração de contingentes demográficos, o povoado de Marabá logo prosperou. Nessas circunstâncias históricas convém destacar a articulação existente entre Marabá e outros núcleos populacionais como Alcobaça (atual Tucuruí), Lago Vermelho (atual Itupiranga), São João do Araguaia, Araguatins (no rio Araguaia, limite entre os Estados do Pará, Maranhão e Goiás), Imperatriz e Carolina, que se constituíam pequenos núcleos populacionais decadentes durante o século XIX, e que passaram a se soerguer a partir do início do século XX, em função da lógica de organização espaço da cidade de Marabá, baseada na economia extrativa do caucho.

Assim, a expansão da atividade extrativa do caucho exerceu influência no âmbito do processo de revigoração de um pequeno grupo de vilarejos e cidades, que passaram a intensificar suas relações comerciais com Marabá, de maneira a abastecer esta cidade com os mais variados produtos.

A respeito do respectivo processo de “revigoração” de alguns núcleos populacionais que se localizavam às margens do rio Tocantins, e que possuíam articulações econômicas com Marabá, Velho (1981, p. 44) discorreu da seguinte maneira:

Imperatriz tornou-se porto movimentado nesse comércio e com a passagem dos nordestinos que demandavam Marabá. Os antigos moradores lembram a importância de Grajaú, de Carolina, Santo Antônio de Balsas e de todo o Norte de Goiás no fornecimento de carne seca através de Imperatriz e de Porto Nacional. De Belém vinha milho, feijão, batata, arroz etc. Até de Portugal eram enviadas mercadorias.

²³ Denominação dada aos trabalhadores que faziam a coleta do caucho na subregião sudeste do estado do Pará.

Ainda em relação ao dinamismo econômico e espacial, inerente aos povoados vilas e cidades às margens do médio e alto curso do rio Tocantins, convém ressaltar o papel de Alcobaça (atual Tucuruí), que se constituiu entreposto comercial e ponto de parada das “Gaiolas”²⁴ que subiam o rio Tocantins em direção à Marabá.

Por sua vez, São João do Araguaia constituiu-se outro núcleo populacional que estabeleceu fortes relações comerciais com a cidade de Marabá, abastecendo-a de peles, carnes, dentre outros produtos (VELHO, 1981).

O nível de articulação entre Marabá e São João do Araguaia, a relação comercial entre estas duas cidades, nas primeiras décadas do século XX, pode ser identificada a partir dos impactos provenientes da queda do preço da borracha no mercado internacional e do consequente declínio econômico de tais cidades.

A esse respeito, Audrin apud Velho (1981) ressaltou os impactos da crise da borracha na cidade de São João do Araguaia, no ano de 1919:

[...] A queda desastrosa do comércio da borracha paralisou transações e negócios, e muitas famílias abandonaram nossa cidade e os campos do município para voltarem aos sertões de onde tinham vindo, nos tempos da prosperidade e das esperanças. Também os garimpos diamantíferos de Mato Grosso atraíam muitos coitados com a miragem dos diamantes. Principiou então o declínio lamentável que tem continuado até hoje (1946, O.G.V.) [...] (AUDRIN apud VELHO, 1981, p.46).

Com efeito, a formação socioespacial da cidade de Marabá deve ser analisada à luz do processo de organização do espaço paraense, levando-se em consideração as diversas articulações entre cidades e núcleos de povoamento que contribuíram direta e indiretamente para a produção do espaço marabaense.

3.3 “CIDADE DOS OLIGARCAS” DA BORRACHA E DA CASTANHA

A partir do ano de 1912, dinâmicas econômicas da “ordem distante”²⁵ do capitalismo irão influir decisivamente na “ordem próxima”, e, nesse sentido, nos rumos da atividade extrativa da borracha na Amazônia, gerando efeitos na rede urbana (CORRÊA, 1987). A esse respeito, Machado (1989) resalta que a redução das exportações brasileiras de borracha, a partir da primeira década do século XX, decorreu em grande medida da concorrência com

²⁴ Embarcações em estrutura metálica de médio porte que fazia navegação ao longo do rio Tocantins em seu baixo curso.

²⁵ A esse respeito, Lefebvre (1972) resalta a necessidade de se estabelecer uma articulação de pensamento que considere a produção do espaço a partir do movimento relacional constante entre o particular e o geral, entre a ordem próxima e a ordem distante do capitalismo.

algumas colônias inglesas da Ásia (Ceilão, Cingapura), que empreenderam uma racionalidade produtiva às suas plantações de borracha, fato que influenciou drasticamente em alterações do preço deste produto no mercado mundial.

A redução das exportações da borracha na Amazônia, bem como a queda do preço deste produto no mercado mundial trouxe como consequência nova “estagnação econômica” para a região (CORRÊA, 1987), com aumento da dívida pública interna e externa, além de refluxo populacional e estagnação urbana.

A subregião sudeste paraense, enquanto espaço diretamente associado à lógica produtiva da borracha, sofreu considerável impacto proveniente da crise do mercado da borracha (EMMI, 1999). A esse respeito, Velho (1981) ressalta o ano de 1919 como um momento em que os impactos do setor da borracha repercutiram em intensa crise das atividades comerciais no espaço da cidade de Marabá, fato que contribuiu para um grande despovoamento do mesmo núcleo urbano, naquele ano.

Os anos de 1920 compreendem momento de mudanças no âmbito da atividade extrativa local, e, por consequência, na estrutura econômica no sudeste paraense, em decorrência da crise do mercado da borracha, com rebatimentos na respectiva subregião. Segundo Velho (1981), a crise da borracha trouxe como consequência, intensa redução do contingente demográfico de Marabá.

Dentro de tais circunstâncias, uma atividade extrativa complementar à borracha assumiu importância no cenário marabaense, o extrativismo da castanha, que passou a despontar enquanto produto de considerável demanda nos mercados nacional e internacional (VELHO, 1981; EMMI, 1999).

O aumento da demanda por este produto contribuiu para o “crescimento” do centro comercial de Marabá (VELHO, 1981). Por sua vez, a ascensão da atividade extrativa da castanha na subregião sudeste paraense se deu em razão da localização de importante reserva extrativa (VELHO, 1981). O aumento da atividade mercantil da castanha foi acompanhado da ascensão da oligarquia local que, por sua vez, possuía interesse na expansão das atividades econômicas na respectiva subregião (YOSCHIOKA, 1986).

Diante do crescente papel a ser exercido por este núcleo urbano no contexto da subregião do sudeste paraense, enquanto centro comercial, passou a “polarizar” a subregião da qual faz parte. Este núcleo urbano foi elevado à categoria de cidade, no ano de 1923 (VELHO, 1981). Paralelamente às novas dinâmicas econômicas, evidenciou-se ascensão de grupos políticos locais.

A esse respeito, Emmi (1999) ressalta que os anos de 1920 até mais ou menos o final da década de 1940, caracterizaram-se pela dominação exercida pelo grupo político liderado por Deodoro de Mendonça, comerciante de castanha e secretário de governo durante a segunda gestão do governador Lauro Sodré, entre os anos de 1917 e 1921 (EMMI, 1999).

Dentro dessa perspectiva, a “cidade dos oligarcas da borracha”, evidencia de uma hegemonia relacionada ao extrativismo do caucho, passa a entrar em decadência como resultado de processos estruturais e conjunturais que tenderam a fortalecer a hegemonia da “cidade dos oligarcas da castanha”, representação simbólica que caracteriza a ascensão do grupo político local liderado por Deodoro de Mendonça e sua parentela²⁶. As mudanças na estrutura política e econômica na cidade de Marabá, bem como o crescimento da importância e do papel desta cidade não se refletiram em mudanças significativas nas formas espaciais do espaço intraurbano da cidade, cujas paisagens urbanas retratadas nas narrativas de viagem de Paternostro (1945)²⁷ denunciam um cenário dominado por “palhoças”, casebres improvisados, onde os moradores sobreviviam por meio da venda de sua força de trabalho.

A “cidade dos oligarcas da castanha” surgiu e estruturou-se a partir do intenso movimento da atividade mercantil relacionada ao extrativismo da castanha, bem como da prática do aviamento nos moldes do período da borracha. Nesse sentido, Marabá se constituiu em base logística para a comercialização da castanha e de outros produtos que exerciam caráter complementar, como o cristal de rocha, o diamante (VELHO, 1981).

As estruturas espaciais (física, política, social e econômica) estavam relacionadas ao poder exercido pelos grupos políticos locais que conduziam os rumos de muitas das transformações na cidade (EMMI, 1999). Assim sendo, a prática do arrendamento dos “castanhais públicos”, efetuada a partir de meados dos anos de 1920, constituiu-se estratégia de dominação e controle social por parte da oligarquia dos castanhais, a partir do monopólio dos meios de produção (EMMI, 1999).

²⁶ O jogo metafórico entre as “cidades simbólicas” aqui apresentadas visa identificar algumas mudanças na estrutura política e econômica da cidade de Marabá, atentando para o declínio e para a ascensão de determinados grupos políticos ao poder local. Tais mudanças, no entanto, não devem ser compreendidas como uma idéia de ruptura total ou substituição de uma estrutura política por outra, uma vez que, coexistiam articulações, alianças entre um grupo político e outro. Deve-se entender o jogo simbólico como um elemento que permite revelar a mudança do papel hegemônico que passou a ser exercido pela oligarquia dos Tocantins, e para além disso, compreender as novas espacialidades provenientes da produção social da cidade.

²⁷ A esse respeito, Paternostro (1945), em viagem ao Médio Tocantins no ano de 1935 descreve o espaço da cidade de Marabá da seguinte maneira: “Marabá constitui-se um acampamento de arrendatários de castanhais, de comerciantes e de apanhadores de castanha. É um centro com todas as características sociogeográficas da produção extrativa vegetal. Os arrendatários controlam o produto que desce pelos rios, os comerciantes fiscalizam os indivíduos aos quais lhes fornecem mercadorias pelo trabalho na safra e os apanhadores de castanha encontram em Marabá, aguardente, mulheres e jogo que não existem nas matas” (PATERNOSTRO, 1945, p.109).

As estratégias de atuação política das oligarquias locais consistiam no controle dos meios de produção, a partir do exercício da dominação do poder institucional (EMMI, 1999). A concessão de aforamentos contribuiu para a formação de um cenário de intensa concentração da estrutura fundiária na subregião sudeste paraense, fato que resultou na constituição de grandes latifúndios indispensáveis à manutenção do poder e controle territorial exercido pelos oligarcas locais (EMMI, 1999).

A atuação das elites locais no processo de formação da estrutura fundiária na sub-região sudeste do Pará não foi constituída de maneira pacífica, posto que trabalhadores rurais, enquanto representantes de uma contra-finalidade insurgente, por vezes ofereceram severas resistências ao domínio dos “oligarcas da castanha” (EMMI, 1999).

O monopólio dos meios de produção, do transporte, das comunicações, exercido por parte da oligarquia dos castanhais garantiu a hegemonia dos respectivos grupos (EMMI, 1999). Nessas circunstâncias, a “cidade dos oligarcas da castanha” caracterizou-se por uma relação de dependência para com as redes de rios, que representavam elos de mediação entre a cidade de Marabá e as diversas outras cidades que compunham a rede urbana paraense.

A década de 1950 em diante marca momento de consolidação da “oligarquia do Tocantins”, cujo poder hegemônico passou a ser exercido por um grupo de comerciantes, fazendeiros e exportadores de castanha, entre os quais se evidencia o tronco familiar Mutran (EMMI, 1999).

Segundo Almeida, J. (2008), até meados dos anos de 1950 existiam 30 ruas em Marabá, cada uma compreendendo entre cinco e dez metros de largura, sendo que apenas a rua que contornava a Praça Duque de Caxias, onde se encontrava a prefeitura, era asfaltada. O bairro Francisco Coelho, também conhecido como bairro do Cabelo Seco²⁸, situado na extremidade do pontal, no encontro dos dois rios, era muito povoado (ALMEIDA, J., 2008).

Esse bairro era habitado por diversos sujeitos sociais, dentre eles encontravam-se comerciantes, lavradores, pescadores, coletores de castanha, que vivenciavam uma temporalidade relacionada à dinâmica dos rios (ALMEIDA, J., 2008). Para parcela considerável das famílias residentes na “cidade dos oligarcas da castanha”, durante os anos de 1950, o rio representava um espaço essencial para a reprodução social de seu modo de vida (ALMEIDA, J., 2008).

²⁸ Não existe um significado único para o fato deste bairro se denominar Cabelo Seco. Os relatos de moradores mais antigos afirmam que a denominação de bairro do Cabelo Seco decorreu do fato deste espaço inicialmente ter sido habitado por lavadeiras de roupa que ficavam muito tempo ao sol e que em conseqüência disso apresentavam cabelos ressecados. Outros relatos afirmam que este espaço possuía uma zona de meretrício, de cujas moradoras em sua maioria prostitutas, apresentavam cabelo ressecado em decorrência do sol (NOVA CARTOGRAFIA SOCIAL DA AMAZÔNIA, 2007).

A lógica de reprodução social que se deu a partir dos anos de 1960, com o advento de redes técnicas e de avanço de dinâmicas capitalistas no território amazônico são elementos processuais que contribuíram decisivamente para a estruturação de novas dinâmicas urbanas em Marabá. Este fato desencadeou relações de produção que repercutiram no declínio das respectivas elites políticas locais.

3.3.1 Marabá nas duas primeiras décadas do século XX

As duas primeiras décadas do século XX constituíram-se contexto histórico marcado por uma Divisão Territorial do Trabalho (DTT), imposta à subregião sudeste do Estado do Pará, enquanto espaço periférico de extração e comercialização da borracha (VELHO, 1981). Dentro dessa perspectiva, o núcleo urbano de Marabá passou a exercer importante papel como centro comercial de considerável expressividade e como *locus* de produção de novas espacialidades. O estabelecimento do centro de comercialização em Marabá, no sudeste do estado do Pará, decorreu da necessidade, por parte do capital mercantil, de estabelecer bases para a expansão capitalista próximo a áreas de potencial extrativo elevado (VELHO, 1981; MACHADO 1986).

Emmi (1999) ressalta que a ascensão de uma oligarquia local constituiu-se instrumento político importante que possibilitou a estruturação de bases logísticas necessárias ao empreendimento mercantil.

A expansão do capital mercantil convergiu com os anseios das oligarquias locais em formação, de tal maneira que, esse conjunto de fatores associados às novas dinâmicas econômicas e demográficas evidenciadas em Marabá contribuiu para a criação de um poder local institucionalizado (VELHO, 1981; EMMI, 1999). Cabe ressaltar aqui o intenso papel exercido por comerciantes locais que passaram a pressionar o governo do Estado do Pará, no sentido de promover a emancipação deste território (VELHO, 1981)²⁹.

Assim, a estrutura econômica deste município, cujas bases estavam fortemente atreladas ao capital mercantil, de origem exógena ao lugar, associada aos interesses da estrutura política hegemônica local e regional, passou a ditar os rumos das transformações evidenciadas na cidade de Marabá.

²⁹ “Os comerciantes de Marabá ganham importância extra-local. Sentindo-se abandonados pelo governo do Pará, criam uma comissão, vão até Belém, manipulam, inclusive, as antigas questões de limites entre os Estados, e alegando estarem por origem mais ligada a Goiás, bem como as dificuldades de comunicação com o Pará, representam a Goiás no sentido de serem incorporados a esse Estado. O movimento surte o efeito de despertar o governo do Pará” (VELHO, 1981, p.44).

As primeiras décadas do século XX representaram momento de muitas transformações no espaço marabaense, provenientes da inserção deste território dentro de uma DTT, como fornecedor de matéria-prima para os mercados internacionais (YOSCHYOKA, 1986). Dentro dessa perspectiva, a cidade de Marabá tornou-se *locus* de reprodução social de uma recém formada oligarquia local que passou a exercer o poder político a partir da constituição de uma hierarquia administrativa proveniente da criação do município de Marabá, no ano de 1913³⁰.

Nesse momento, as formas espaciais da cidade de Marabá a despeito da produção econômica existente, foram marcadas por um cenário constituído por habitações precárias denominadas de “palhoças”, onde era possível identificar condições de “extrema pobreza” dos moradores daquele lugar (PATERNOSTRO, 1945).

A reprodução social da grande maioria desses moradores estava relacionada ao trabalho extrativo da coleta do caucho, assim como às relações de trabalho pautadas no sistema de “aviamento”³¹, fato que contribuiu para a criação de dependência do caucheiro em relação ao comerciante local (EMMI, 1999).

Dessa forma, o meio rural representava elemento fundamental para a reprodução social da vida local, uma vez que os produtos extrativos obtidos nesse meio consistiam em fontes de subsistência das populações locais - ribeirinhos, caucheiros (VELHO, 1981). Por sua vez, a coleta do caucho, em moldes mercantis, apresentou-se como um forte atrativo, influenciando a prática constante de incursões de trabalhadores que se embrenhavam na floresta durante dias a fim de obtê-lo.

O modo de vida ribeirinho, as condições de sobrevivência dos habitantes locais, baseadas em relações orgânicas entre homem e natureza, conduzidas sob a lógica do valor substância (valor de uso), passaram a ser profundamente alterados com o advento da lógica do capital mercantil, baseada no valor de troca.

Por sua vez, a “cidade dos oligarcas da borracha” apresentava profundas relações com o rio, uma vez que a articulação, via terrestre deste núcleo urbano com outras cidades ou regiões, era praticamente inexistente (EMMI, 1999). Dessa forma, as redes de rios ditavam o

³⁰ Segundo Velho (1981), no ano de 1913, Marabá ganha autonomia municipal, como território desmembrado de São João do Araguaia, que por sua vez, fora anteriormente desmembrado do então imenso município de Baião.

³¹ Consistiu num processo de trabalho cujas bases estavam alicerçadas na apropriação do produto do trabalho. A esse respeito, segundo Emmi (1999), tal processo se dava por meio de troca desigual entre trabalhadores/caucheiros que faziam a coleta da borracha na floresta e comerciantes, donos de barracões, que exerciam o monopólio de compra da borracha e da castanha. Para tanto, tais comerciantes utilizavam-se de diversos artifícios como “aviar” ou seja financiar produtos de primeira necessidade aos trabalhadores/coletores como mecanismo para forçar dívidas antecipadas e difíceis de serem saldadas, além de fraude na medida do hectolitro (EMMI, 1999).

tempo do transporte e das relações de deslocamento e de troca com outros mercados, além de constituir-se em *locus* de reprodução do modo de vida ribeirinho.

O relativo isolamento de Marabá em relação a outras cidades e povoados, acessíveis somente pelos rios, contribuiu para que alguns grupos locais pudessem desenvolver práticas de monopólio das comunicações, dos transportes e, por conseqüência, do comércio (VELHO, 1981). Dessa maneira, criavam-se bases para a constituição e estruturação do poder hegemônico da oligarquia do Tocantins.

Diante desse cenário, Marabá tornou-se território de exercício do poder de elites locais. Nesse contexto, vale ressaltar o papel exercido por grupos de “personalidades” políticas locais que passaram a ganhar notoriedade no cenário político paraense (EMMI 1999). Nomes como Carlos Leitão, Norberto Mello, Raimundo Rocha, Francisco Coelho, Ricardo Maranhão, Francisco Casemiro, Antônio da Rocha Maia, Anastácio de Queiroz, Melchiades Fontenelle (alguns dos quais têm seus nomes dados a importantes ruas na cidade de Marabá, no período atual), constituíram-se autoridades que exerceram com “mão de ferro” o poder local, a partir de um controle político de caráter personalista, acompanhado de traços de violência (VELHO, 1981).

A partir da primeira década do século XX, dinâmicas econômicas do capitalismo influíram decisivamente nos rumos da atividade extrativa da borracha na Amazônia, gerando efeitos na rede urbana (CORRÊA, 1987). Essas novas determinações evidenciadas no âmbito do mercado mundial constituem resultado do desenvolvimento técnico-científico, bem como de uma nova racionalidade imposta a determinadas atividades extrativas em algumas regiões produtoras (ALMEIDA, J., 2008)³²

A redução das exportações da borracha na Amazônia, bem como a queda do preço desse produto no mercado mundial trouxe como conseqüência “nova estagnação econômica” para a região (CORRÊA, 1987), com aumento da dívida pública interna e externa, além de refluxo populacional e estagnação urbana.

A sub-região sudeste paraense, enquanto espaço diretamente associado à lógica produtiva da borracha, sofreu considerável impacto proveniente da crise do mercado da borracha (EMMI, 1999). A esse respeito, Velho (1981) ressalta o ano de 1919 como um momento em que os impactos do setor da borracha repercutiram em intensa crise das

³² A esse respeito, Machado (1989) ressalta que a redução das exportações brasileiras de borracha a partir da primeira década do século XX, decorreu em grande medida da concorrência com algumas colônias inglesas da Ásia (Ceilão, Cingapura), que empreenderam uma racionalidade produtiva às suas plantações de borracha, fato que influenciou em alterações do preço deste produto no mercado mundial.

atividades comerciais na cidade de Marabá, fato que contribuiu para o despovoamento do mesmo núcleo urbano, naquele ano.

O quadro de “decadência econômica” da região amazônica não se manifestou de forma homogênea em todas as sub-regiões e cidades que compunham o espaço amazônico (CORREA, 1987). Para o caso do sudeste paraense, a capacidade de adequação desta sub-região às novas demandas do mercado contribuiu para que a mesma se recuperasse mais rapidamente da crise (VELHO, 1981; YOSCHIOKA, 1986). É dentro desse contexto que o extrativismo da Castanha³³ do Pará passou a exercer papel importante enquanto atividade produtiva, contribuindo para a injeção de nova dinâmica econômica ao sudeste paraense (EMMI, 1999).

Com efeito, diante das novas dinâmicas empreendidas pelo capital internacional, cujos impactos se fizeram sentir na sub-região do sudeste paraense, redefiniram-se novas estratégias de reprodução do capital a nível local.

3.4 MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO³⁴.

A produção do espaço intraurbano da cidade de Marabá, dos seus primeiros anos até os anos de 1950, é concebida por Dias (1958) a partir de três momentos espaçotemporais, quais sejam: um primeiro momento, compreendido entre os primeiros anos do século XX e o ano de 1928, marcado pelo crescimento, consolidação e decadência da atividade do caucho; um segundo momento, entre o início dos anos de 1929 a 1947, marcado pela consolidação da atividade da castanha; e um terceiro momento, entre 1948 e 1954, quando então a atividade extrativa do castanhal, juntamente com outras atividades complementares como a extração do cristal de rocha, exerceram influência na organização espacial da cidade.

Nos primeiros anos de sua formação socioespacial, no início do século XX, a cidade de Marabá constituía-se conjunto de habitações precárias localizadas ao redor da Praça Francisco Coelho. A partir dos anos de 1920, com o processo de valorização da castanha, teve-se a tendência de expansão do espaço urbano da cidade, assim descrito por Dias:

A expansão da cidade [...] se fez no sentido de montante dos rios Tocantins e Itacaiunas, pelas facilidades e mesmo pelas vantagens apresentadas pela

³³ Fruto obtido a partir de coleta em árvore da família das *Lecythidaceas*, gênero *Bertholletia*, que por sua vez, apresenta as espécies *Excellsa* e *Nobilis* (YOSCHIOKA, 1986; VELHO, 1981).

³⁴ O presente sub-capítulo terá como base o trabalho de Dias (1958). A opção por um diálogo quase que exclusivo com a respectiva autora, decorre do fato de que esta obra constitui-se uma das poucas referências, senão a única que trata especificamente da evolução do espaço intra-urbano da cidade de Marabá no período entre a fundação da cidade e os anos de 1950. Em que pese uma abordagem excessivamente descritiva da autora, o respectivo trabalho possui o mérito de apresentar detalhes acerca das formas espaciais e das funções da cidade no período em questão.

topografia do sítio. A margem Tocantina ganha em importância pelo estabelecimento das mais importantes casas comerciais e armazéns de depósito de castanha. A escolha do local é perfeitamente justificável, são melhores as condições oferecidas pelo “porto”, motivo pelo qual os terrenos aí são mais valorizados (VELHO, 1981, p.394).

Dias (1958, p. 394), discorrendo ainda acerca do sentido da expansão do espaço intraurbano da cidade de Marabá³⁵, afirma que:

No período de 1929/1947 ainda tomou o mesmo sentido que o da fase anterior, isto é seguiu as margens do Tocantins largas Avenidas, foram posteriormente abertas; ruas paralelas à Antônio Maia surgiram, e, Marabá tomava outro aspecto. A cidade perdia uma de suas características mais primitivas – a instabilidade da população que se refletia nas casas de palha, que constituíam a maioria da cidade.

Descrevendo alguns aspectos acerca da expansão do espaço intraurbano da cidade de Marabá entre os anos de 1929 e 1947, Dias (1958, p. 394) afirma que:

Pela Rua 5 de Abril a zona urbana atingiu a Praça Duque de Caxias, as repartições públicas foram transferidas para a Praça, ganhando maior importância esta parte da cidade que a extremidade do pontal, onde se instalara o núcleo inicial. Esta preferência é lógica; o crescimento da cidade teve como consequência a ocupação de regiões mais altas, muito raramente atingida pelas enchentes, o que não acontece com a extremidade do pontal, onde se instalara o núcleo inicial.

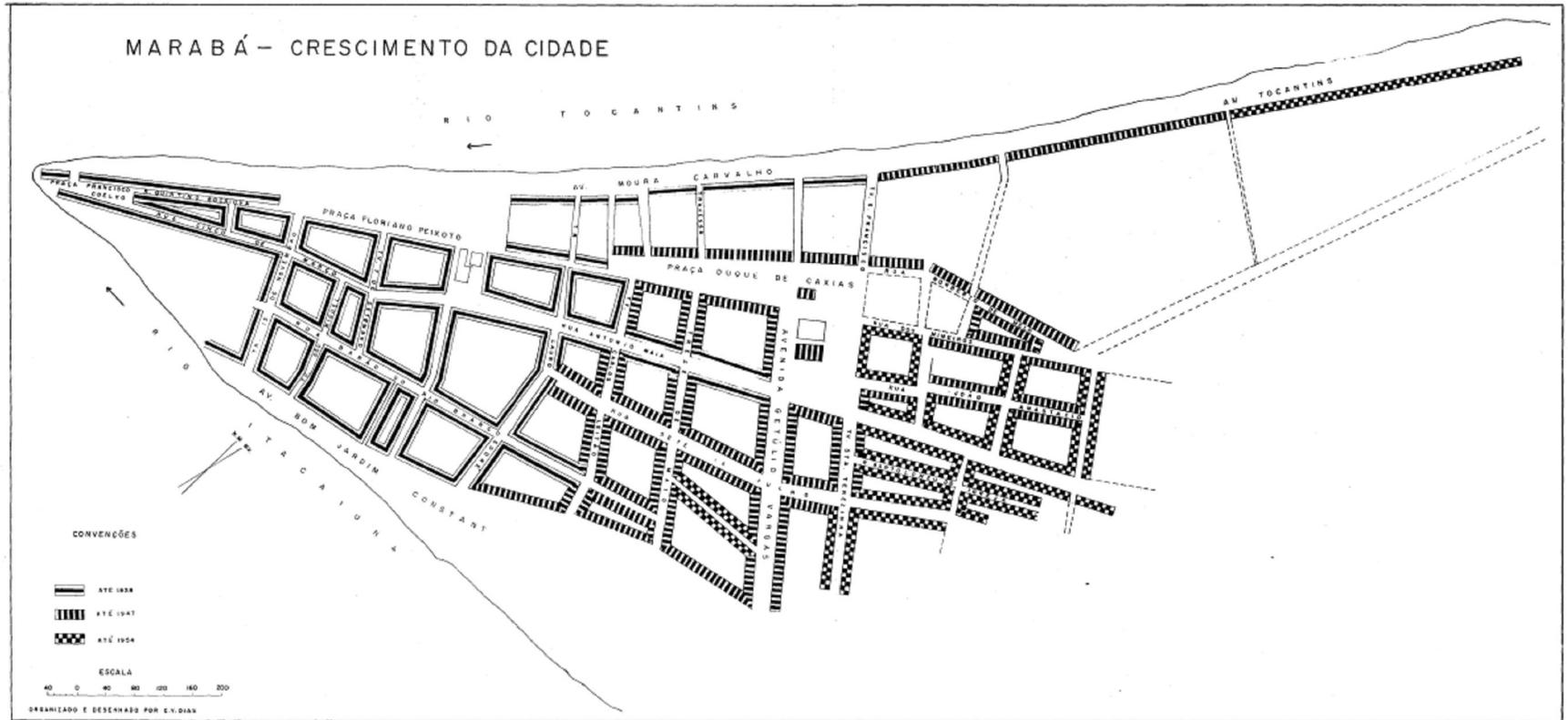
Por sua vez, no período que compreende entre os anos de 1947 e 1954, a área urbana de Marabá atingiu a fazenda Santa Rosa, esta área que até então constituía uma das zonas rurais, parte integrante do distrito de Marabá, ficou ligada à cidade se constituindo em novo “bairro” que conservou o nome da antiga Fazenda (DIAS, 1958). Atualmente este local constitui em bairro da cidade de Marabá.

Dias (1958) afirma que, em relação à fazenda Santa Rosa, a população, atraída pela safra da castanha e pela possibilidade de encontrar trabalho, aí se estabelecia. Por sua vez, os terrenos desta zona eram um dos menos valorizados da cidade, em razão das dificuldades de abastecimento de água e de gêneros alimentícios, devido a seu afastamento em relação ao rio e à zona comercial.

Sobre o processo de expansão de habitações no espaço intra-urbano da cidade de Marabá Dias (1958) afirma que, até o ano de 1947, a cidade possuía um número total de 750 casas³⁶; ao passo que no ano de 1953, as casas existentes na cidade eram em número de 1180; já em 1954 esse número já alcançava 1230.

³⁵ Ver planta de expansão da cidade de Marabá até os anos de 1950.

³⁶ Relatório apresentado pelo governador do Estado do Pará, Luiz Geola de Moura Carvalho, ao Ministério da Agricultura, acerca de viagem feita à Marabá, em maio de 1947 (DIAS, 1958).



Planta 1: Expansão urbana da cidade de Marabá até os anos de 1950.
 Fonte: DIAS (1958)

Convém ressaltar que o estudo do crescimento e da expansão do tecido urbano da cidade de Marabá deve ser feito levando em consideração o fenômeno da natureza, na forma das enchentes periódicas, uma vez que as mesmas marcam nitidamente as fases de transformação do espaço intraurbano marabaense.

A esse respeito, a enchente de 1926 constitui elemento emblemático que resultou em destruição de grande parte da infra-estrutura física da cidade, obrigando os moradores que retornaram a este núcleo, a reconstruir a infra-estrutura destruída. (DIAS, 1958). Nesse período já surgiam outras atividades urbanas relacionadas à produção de matéria-prima para a construção civil, fato que contribuiu para maior fixação da população (DIAS, 1958). O reflexo foi nítido na paisagem urbana de fragmentos do espaço da cidade, posto que novos materiais de construção passaram a substituir a palha, como a taipa, madeiras, tijolos e telhas (DIAS, 1958)

Ainda segundo Dias (1958), a planta da cidade com as casas e o material de construção mostra que, na extremidade do pontal, mas facilmente inundado, as habitações são em sua maioria de palha (DIAS, p. 390-391). A partir do discurso de Dias pode-se inferir que o processo de diferenciação das formas espaciais no que tange ao padrão habitacional de construções, apresenta relação com o perfil dos moradores do bairro do Cabelo Seco, bem como, em relação ao poder aquisitivo dos mesmos.

A localização geográfica da cidade de Marabá constituiu-se fator importante para certo domínio econômico de Marabá sobre as regiões circunvizinhas, uma vez que, tanto o Araguaia, o Tocantins, quanto o Itacaiunas, escoavam a produção regional justamente na altura da cidade. A esse respeito, Dias (1958, p. 391) afirma que:

É por esta localização que a área de ação de Marabá ultrapassa de muito os limites municipais, atraindo para sua órbita de influência econômica os municípios do Baixo Tocantins (até Baião) e os do médio Tocantins, atingindo o norte de Goiás e o oeste do Maranhão.

A força atrativa de Marabá manifestava-se com maior intensidade no período da safra da castanha, quando então caixeiros viajantes, provenientes do sul do país, sertanejos do Maranhão e de Goiás, eram atraídos pela fama de riqueza que a valorização da castanha transmitiu à cidade (LARAIA; MATTA, 1978). Mas, é sobretudo em relação às cidades do Baixo Tocantins como Tucuruí, Baião, Mocajuba, Abaetetuba que a cidade de Marabá exercia sua força.

Nesse período os seringais destes municípios ficavam quase que completamente abandonados, ressentindo-se da falta de braços, pois, devido à valorização da castanha, a mão

de obra disponível nesses municípios tendeu a se deslocar para Marabá (LARAIA; MATTA, 1978).

Quando analisada a dinâmica econômica da cidade de Marabá, nos anos de 1950 e sua relação com a *hinterland*, Dias (1958, p. 391) afirma que havia um domínio quase absoluto desta cidade em relação às regiões circunvizinhas.

Marabá está no ponto terminal de uma região econômica representada pela bacia do Itacaiunas, com seus tributários, que produz a quase totalidade da castanha exportada pelo Tocantins. O Itacaiunas com suas dezenas de afluentes e igarapés navegáveis drenam para a cidade com reduzido custo toda produção trazida da mata, uma vez que a safra da castanha coincide com o período das cheias, o que facilita sua exploração.

Diante de tais circunstâncias, a cidade de Marabá deixou de ser *um abarracamento de palha ou um acampamento prestes a se levantar, quando se aproximam as enchentes* como descrevia Paternostro (1945), em suas narrativas de viagem ao Tocantins.

Até os anos de 1940, a cidade de Marabá apresentava uma dinâmica econômica e demográfica fortemente atrelada à safra da castanha. Não obstante, a descoberta de diamante e a exploração do cristal de rocha no Tocantins trouxeram uma nova função urbana à Marabá, esta relacionada ao abastecimento dos garimpos.

Marabá constitui-se em ponto obrigatório de parada das embarcações, devido à praça comercial que possui. A cidade oferecia uma série de vantagens, e assim muitas vezes de regresso dos garimpos os indivíduos fixam residências em Marabá. É o que se tem verificado com muita frequência nos últimos anos (DIAS, 1958, p. 396).

Em relação à economia da cidade, Dias (1958) discorre que nos anos de 1950 existia a presença de olarias às margens do rio Itacaiunas, que produziam telhas, tijolos para as construções locais.

Ainda segundo Dias (1958), as formas espaciais de fragmentos de espaços da cidade de Marabá, nos anos de 1947, revelam os tipos de construção, bem como a contradição existente no espaço intraurbano entre uma área do centro da cidade, que apresentava casas com fachadas em alvenaria, além de postes de iluminação pública que atendem a demandas dos habitantes desta área da cidade; e as zonas suburbanas, cujas formas espaciais evidenciam certa precariedade das habitações, construídas com taipa e palha, além da ausência de rede elétrica nesta área da cidade (Fotografia 1 e 2).



Fotografia 1: o respectivo registro fotográfico, do ano de 1947, revela a presença de casas construídas em madeira e alvenaria, além da presença de postes de iluminação, que evidenciam certa infraestrutura urbana neste fragmento de espaço da cidade, com vias ao atendimento das demandas da população residente neste local.

Fonte: DIAS (1958).



Fotografia 2: A iconografia acima, registrado no ano de 1947 (ibid.), evidencia o caráter precário deste fragmento de espaço intraurbano da cidade, com ruas em terra batida, casas construídas em palha e taipa, com piso de terra batida, além de ausência de redes de iluminação.

Fonte: DIAS (1958).

Por sua vez, a importância desta cidade no contexto do sudeste paraense, nos anos de 1950, evidencia-se pela presença de instituições estatais como a Agência Municipal de Estatística do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a sede da Comarca, a Agência da Capitania dos Portos do Pará (DIAS, 1958).

No que tange as atividades urbanas evidenciadas em Marabá, nos anos de 1950, evidencia-se presença de oficinas mecânicas com estaleiros de construção naval às margens do Itacaiunas, que ofereciam serviços de conserto de pequenas embarcações (DIAS, 1958.). Por sua vez, a cidade possuía ainda, nesse período, duas fábricas de sapato, cuja produção encontrava mercado no próprio centro urbano, além de abastecer a região dos garimpos (DIAS, 1958).

Ainda discorrendo acerca da presença de atividades produtivas efetuadas na cidade de Marabá, nos anos de 1950, Dias (1958, p. 403) ressaltou a importância de algumas indústrias domésticas como a indústria de olaria, ao fazer a seguinte afirmação:

São em número de 12, localizadas no leito maior do Itacaiunas, pela facilidade de obtenção de matéria-prima. Funcionam periodicamente de julho a novembro. Esta é a época em que muito raramente chove e o rio está na fase de estiagem, deste modo fica a região salvo das águas. [...] em tais olarias desconhece-se quaisquer inovações impostas por uma técnica moderna. O trabalho executado é todo manual, tijolos e telhas são expostos ao sol e posteriormente “cozidos” em fornos também de barro. Fabricam-se telhas, alvenaria e tijolos. [...] toda [...] produção é consumida em Marabá, sendo ainda insuficiente para atender ao ritmo das construções.

Quanto ao abastecimento de energia elétrica na cidade de Marabá, antes de ser utilizada a usina a vapor³⁷, a cidade era iluminada a querosene importado de Belém, através de embarcações que faziam a ligação entre as duas cidades (DIAS, 1958, p. 403). Por sua vez, a partir da implantação da usina a vapor, ocorreu aumento da demanda por lenha para abastecer a caldeira da respectiva usina (DIAS, 1958). *Em julho de 1954 foi inaugurado novo motor ‘diesel’, o que veio ampliar a área de iluminação da cidade, atingindo, desta forma, o bairro de Santa Rosa* (DIAS, 1958, p.408).

Em 1946, havia 277 ligações domiciliares, mas a zona servida era apenas o perímetro urbano e a finalidade da usina era apenas de iluminação. [...] em 1950, havia 470 ligações domiciliares [...] estendendo-se ao perímetro suburbano da cidade (DIAS, 1958, p.407).

³⁷ A instalação da usina a vapor visando fornecer energia elétrica à cidade de Marabá ocorreu em outubro do ano de 1929 (DIAS, 1958).

No que tange ao abastecimento de água, a cidade de Marabá, nos anos de 1950, não dispunha de qualquer sistema público de abastecimento de água, sendo que a maior parte da população se servia da água retirada dos rios, sem nenhum tratamento prévio (DIAS, 1958).

O crescimento da população da cidade de Marabá, em parte decorrente do processo de mobilidade do trabalho, associado ao desenvolvimento da atividade extrativa, contribuiu para ampliar as demandas desse centro consumidor local. Sob esse aspecto, a cidade de Marabá encontrava-se intimamente ligada à Belém e aos sertões goiano e maranhense.

A Praça de Belém abastece Marabá de Gêneros alimentícios (secos e molhados) dadas as dificuldades de transporte, aumentadas no “verão” há uma variação nítida de preços nas duas épocas do ano destes produtos importados (DIAS, 1958, p.407).

No âmbito da produção pecuária de Marabá e sua relação com o Estado de Goiás, até os anos de 1950, Dias (1958, p. 405) afirma que:

O gado vem de Goiás pelas estradas que margeiam o Tocantins e Araguaia. Antigamente eram distribuídas pelas ilhas e adjacências, onde se refaziam e aguardavam o corte para o consumo da cidade, a travessia do Araguaia era feita em balsas, construídas exclusivamente para este fim, a princípio impulsionadas à vara, mas hoje adaptadas a pequenas canoas movidas à motores de popa - os pentas.

Quanto às possibilidades de transportes, a cidade de Marabá apresentava-se amplamente dependente das redes de rios que entrecortavam o território da cidade, em que pese algumas ações do poder público no sentido de proporcionar alternativas de transporte. Desse modo, Marabá

[...] entra em contato com outras regiões diretamente através das vias fluviais e aéreas, e indiretamente pela E.F. do Tocantins. [...] pela navegação fluvial, Marabá se comunica com Belém, com todo baixo Tocantins e com a região a montante do Tocantins-Araguaia (DIAS, 1958, p.409).

A navegação fluvial no Tocantins é feita com embarcações dos mais diversos tipos, a saber: “Batelões”, de 5 a 6 metros de comprimento, empregado nos primeiros momentos de transporte do caucho; “Motores”, embarcações cujo comprimento varia entre 10 e 15 metros, equipados com motor a diesel; os “pentas”, pequenas canoas dotadas, com pequeno motor; as “Gaiolas”, navios com capacidade para transportar grandes quantidades de produtos (DIAS,1958).

Quanto ao transporte ferroviário, Dias (1958, p. 412) fez a seguinte descrição:

Contornando o trecho encachoeirado do Tocantins, entre Tucuruí e Jatobal, pela margem esquerda do rio, foi construída a Estrada de Ferro do Tocantins. Embora, no plano projetado, tivesse tal linha férrea de atingir o norte goiano, existiam apenas 117 quilômetros e 200 metros construídos (de 1905 a 1944) com bitola de um metro. A linha acompanha o rio até o km 14, onde inflete cerca de 10 quilômetros para o interior, depois de atingir Jatobal aproximase novamente da margem atingindo o rio.

A Estrada de Ferro do Tocantins constituiu outro meio de transporte de considerável importância para a dinamização de algumas atividades econômicas durante determinados períodos do ano, levando Dias (1958, p. 413) a fazer a seguinte afirmação

Mesmo abandonada parcialmente e longe de condições normais para um regular funcionamento, a E. F. do Tocantins desempenha papel importantíssimo na vida regional. É por meio dela que se evita o trecho encachoeirado do Tocantins, no qual é impossível o tráfego na época da estiagem

Durante o período de menor volume dos rios, o transporte ferroviário ganha importância quando o então transporte fluvial no Tocantins de Marabá, em direção a Belém, tornava-se dificultoso, fazendo com que a E. F. do Tocantins constituísse instrumento importante para dinamização dos fluxos até Tucuruí, e daquela cidade, via embarcação até o porto de Belém.

Para jusante da cidade, a navegação fluvial se realiza até Jatobal onde se inicia um trecho encachoeirado do Tocantins. A navegação é interrompida pelas corredeiras do Itaboca. Em Jatobal, Faz-se a baldeação para que a carga daí siga até Tucuruí por estrada de ferro; desta cidade até Belém a viagem é feita em “Gaiolas” (DIAS, 1958, p. 414).

A falta de infraestrutura para armazenagem de produtos em Jatobal (atual Tucuruí) acabou por tornar pouco rentável a compra e a venda de produtos ((DIAS, 1958). As conseqüências disso não são menores para a cidade de Marabá, já que esta cidade possuía função de abastecimento de diversas áreas rurais e de garimpos de cristal de rocha e diamante ((DIAS, 1958).

Quanto à navegação aérea para a cidade de Marabá, Dias (1958, p.417) afirma que sua importância é muito grande [...] *dadas as condições de navegabilidade dos rios durante o “verão”.* Nesta época o tráfego aéreo é intenso. Em 1953 pelo aeroporto transitaram 1233 aviões, o que dá uma média de três aviões diários.

Esses números revelam um fluxo bastante significativo de aviões para a época. Segundo Dias (1958), o trânsito aéreo nesse período era efetuado basicamente por três empresas, quais sejam: o Correio Aéreo Nacional, a Cruzeiro do Sul e a Aerovias Brasil.

A Cruzeiro do Sul S/A é a companhia que tem melhor organização na cidade e a preferência da população. Seu volume é considerável, não somente em relação a valores transportados, mas também em quantidade de carga. Em 1951 os valores recebidos por esta companhia foram os seguintes: Do Rio de Janeiro para Marabá: Cr\$ 4.509.000,00; de Belém do Pará para Marabá: Cr\$ 1.905.500,00 ((DIAS, 1958, p.417).

Em que pese algum grau de imprecisão nos dados levantados por Dias (1958), os elementos descritivos apresentados permitem que se evidencie um cenário marcado por considerável grau de fluidez das relações estabelecidas desta cidade com outras, ainda que tais relações apresentem um caráter mais intenso em determinados períodos do ano (no período menos chuvoso), em razão das dificuldades do transporte fluvial.

Quanto à infraestrutura portuária, Dias (1958) ressalta que até os anos de 1950, a cidade de Marabá não possuía qualquer tipo de instalação portuária, de tal maneira que as embarcações encostavam diretamente à beira dos barrancos, no leito do rio (Fotografia 3).



Fotografia 3: O respectivo registro fotográfico da orla de Marabá nos anos de 1950, efetuado por Dias (1958), revela a presença de embarcações ancoradas de maneira improvisada nos barrancos em razão da ausência de infraestrutura portuária, que permitisse a tais embarcações fazer o atracamento.

Fonte: DIAS (1958).

A atividade comercial no espaço intraurbano desta cidade, nos anos de 1950, verifica-se a partir da existência de 88 estabelecimentos comerciais na cidade, entre grandes e pequenos, que *“servem não só à população urbana e rural do município, mas, através de*

importantes firmas comerciais, às praças do sudoeste do Maranhão e norte de Gebas” (DIAS, 1958, p.421).

Outra importante atividade extrativa efetuada em Marabá, durante os anos de 1950, que contribuiu para dinamizar a economia local foi a extração do Cristal de Rocha. Este produto começou a ser explorado durante a segunda guerra mundial como atividade paralela à castanha, que havia sofrido desvalorização no mercado internacional.

A exploração do cristal de rocha é feita durante o verão e por processos primitivos; sendo assim, a exploração só é possível quando o veio fica a descoberto e onde não são precisos conhecimentos técnicos, nem aparelhamento moderno para retirá-lo. A transação é feita diretamente com a Praça do Rio de Janeiro, por meio de tráfego aéreo ((DIAS, 1958, p.422).

No ano de 1952, Marabá exportou 14.183 toneladas de cristal de rocha, constituindo em valores numéricos, até então, o valor de Cr\$ 7.387.000,00; este valor representou o total das exportações de todo o Estado do Pará naquele ano ((DIAS, 1958).

A exportação do cristal de rocha representou papel importante para a economia da cidade e do município, uma vez que grande parte da população que trabalhava nos garimpos tinha como ponto de referência para compras, a Praça de Marabá.

Com efeito, os elementos apresentados permitem a compreensão do processo de expansão do espaço intraurbano da cidade, ao mesmo tempo em que evidenciam as articulações desta cidade com outras cidades num contexto de relativo isolamento da sub-região sudeste do Pará em relação ao restante do território brasileiro.

4 MARABÁ: CIDADE DA COLONIZAÇÃO, DOS “GRANDES PROJETOS” E CIDADE ECONÔMICA

Pensar o papel exercido pela cidade de Marabá, no contexto atual, pressupõe a construção de um diálogo histórico-geográfico acerca de alguns momentos significativos com vistas à aproximação de uma compreensão do processo de modificações da rede urbana oriental Amazônica.

Nesse sentido, os anos de 1970 constituem divisor de águas para o entendimento do processo de estruturação urbano-regional da Amazônia Oriental e de estruturação da cidade de Marabá, uma vez que, neste momento, ocorreu uma significativa ruptura na lógica de organização do espaço regional amazônico em razão da inserção desta região no contexto de divisão territorial do trabalho e de integração da Amazônia ao Centro-Sul do Brasil.

Essa ruptura diz respeito à substituição do padrão de organização do espaço amazônico, baseado nas redes dendríticas, nas atividades relacionadas à produção extrativa e na constituição de uma rede urbana simples; que perdurou desde o processo de colonização até aproximadamente os anos de 1950, tendo como núcleo central a cidade Primaz (Belém); por uma lógica de organização do espaço baseada nas redes rodoviárias, na produção extrativa mineral e em outras atividades produtivas em larga escala, fato que implicou na formação de uma rede urbana complexa, a partir dos anos de 1970.

4.1 “CIDADE DA COLONIZAÇÃO OFICIAL E DO URBANISMO RURAL”³⁸

As políticas governamentais exerceram papel decisivo no contexto dessas transformações estruturais da rede urbana da Amazônia Oriental, a partir dos anos de 1970. Esse papel está relacionado a uma lógica de organização do espaço amazônico que teve como características principais: a estruturação da rede rodoviária, a ação intensiva de empresas capitalistas na exploração dos recursos da região, além da presença marcante do Estado, por meio de incentivos fiscais, da criação de infra-estrutura e de repartições públicas, da criação de órgãos de planejamento e financiamento Banco da Amazônia (BASA), Superintendência

³⁸ Este conceito foi concebido por Trindade Junior em discussão no grupo de pesquisa “Cidades Médias na Amazônia: Novos Agentes Econômicos e Novas Centralidades Urbano-Regionais no sudeste paraense” e gentilmente cedido para esta dissertação.

de Desenvolvimento da Amazônia SUDAM), de projetos de colonização agropecuários e agrominerais (GONÇALVES, 2004).

O processo de transformações induzidas pelas políticas do Estado, pelo avanço do grande capital em direção à Amazônia, bem como, pela ação dos diversos agentes produtores do espaço urbano-regional contribuíram para a configuração de novas tendências de urbanização na Amazônia Oriental, a partir dos anos de 1970, quais sejam: maior incremento da urbanização regional; estruturação de uma rede urbana complexa (CORREA, 1987; RIBEIRO, 1998); surgimento e crescimento de núcleos urbanos e povoados ao longo das rodovias ou ligados a projetos de colonização, a exemplo de Rondon do Pará, Paragominas, Rurópolis, Uruará, Tucumã, Dom Eliseu, dentre outros; surgimento de cidades ligadas à exploração mineral (Parauapebas, Curionópolis, Eldorado dos Carajás); urbanização concentrada na capital; estagnação das cidades em áreas de pouco impacto das frentes de expansão econômica (cidades marajoaras); a implantação de “Company Towns”; a consolidação do processo de metropolização de Belém; além de revigoreamento de centros articulados a uma nova dinâmica local, Marabá e Santarém (CORREA, 1987; VICENTINI, 1998; TRINDADE JÚNIOR; PEREIRA, 2007).

Essas tendências de urbanização são elementos que permitem evidenciar a mudança na hierarquia das cidades paraenses, assim como no padrão de organização da rede urbana amazônica, que, até os anos de 1950, estava fortemente associada à dinâmica das redes de rios, que ditavam o tempo e o ritmo das relações de troca. A partir dos anos de 1960 e 1970 esta lógica foi substituída pela lógica da rodovia, da intensa produção capitalista, bem como, pela formação de uma nova configuração para rede urbana paraense.

Quando se considera o papel da cidade de Marabá no âmbito da rede urbana, torna-se necessário ressaltar que apesar da condição de centro comercial importante no sudeste paraense, até meados dos anos de 1960, esta cidade se constituía de pouca expressividade no âmbito da rede urbana brasileira, posto que a rede urbana amazônica, naquele momento histórico-geográfico, apresentava um padrão de organização funcional denominado por Browder e Goodfrey (2006) de “modelo mercantilista de assentamento”, cuja característica marcante consistia na existência de pequenos núcleos urbanos e de uma cidade primaz (Belém).

Por sua vez, a partir dos anos de 1970, a rede urbana amazônica sofreu modificações em razão da intensificação do processo de urbanização, tendo como resultado, como já ressaltado anteriormente, a formação de uma rede urbana complexa, com fundação de cidades

com funções bastante diferenciadas, fato que contribuiu para uma nova configuração da rede de cidades paraenses e para o “soerguimento” de cidades tradicionais, que passaram a exercer papéis importantes no contexto da rede urbana paraense, principalmente a partir dos anos de 1980 e 1990, a exemplo de Marabá e Santarém.

Com efeito, os elementos apresentados neste sub-capítulo constituem-se reflexões importantes para se entender as transformações evidenciadas na rede urbana paraense, uma vez que, a hierarquia urbana das cidades representa, a um só tempo, uma forma de se entender a função da cidade nesta hierarquia, e compreender a natureza do papel exercido pelas cidades amazônicas no contexto de uma divisão territorial do trabalho, inerentes à produção capitalista. Segundo Carvalho et. al. (1977), Marabá permaneceu, até fins dos anos de 1960, relativamente isolada no interior da floresta amazônica. Nesse sentido, antes da construção da PA-70, o “ramal de Marabá” que dava acesso à rodovia Belém-Brasília (construída entre os anos de 1969/1970) e da construção da Transamazônica (em 1972), um dos únicos meios de comunicação com Belém eram os rios e, em particular, o rio Tocantins, numa viagem que durava em média 60 horas, com todos os percalços dos transbordos nas corredeiras e na dependência do rio estar cheio e navegável (CARVALHO et al., 1977).

As novas estradas abertas entre os anos de 1970 e 1972 tiveram importante impacto sobre a região de Marabá em diversos aspectos, principalmente em relação à mão de obra (CARVALHO et al., 1977) para a coleta da castanha, bem como para outras atividades relacionadas à pecuária.

A abertura de novas vias de penetração num primeiro momento, alivia o problema, até então crônico de escassez de mão de obra. A partir delas, os produtores já não tem tanta oportunidade de, pelos altos preços cobrados nos barracões, submeter o castanheiro através do endividamento à condição de semi-servidão. A abundância relativa de trabalhadores, somada à maior possibilidade de alternativas para o estabelecimento de gêneros tanto favorece ao produtor, impedindo que o preço da força de trabalho suba muito, quanto ao castanheiro, livrando-o dos preços extorsivos cobrados pelos barracões (CARVALHO et al., 1977, p.50).

Os anos de 1970 marcam um período de muitas mudanças no espaço marabaense, com declínio da produção da castanha, em razão da derruba de castanhais, para dar lugar à pecuária de cunho empresarial que vinha instalando-se progressivamente na região (HÉBETTE, 2004).

Convém ressaltar aqui, o papel exercido pelo Estado como indutor das dinâmicas econômicas, demográficas e espaciais para a região amazônica. A esse respeito, Carvalho et al. (1977, p. 366) afirmam que

A preocupação com o planejamento da ocupação econômica demográfica da região Amazônica, em que pese a anterior existência de órgãos e planos que contemplavam a região, só se inicia de uma maneira sistemática com a Operação Amazônica no governo Castelo Branco, acentua-se através do Programa de Integração Nacional no governo Médici e tem consequência no programa de Pólos de Desenvolvimento no governo Geisel.

A incorporação definitiva da região amazônica ao processo de planejamento nacional se consubstanciou no programa estratégico de desenvolvimento (CARVALHO et al., 1977). Contudo, é no documento de Metas e Bases para ação do governo, o qual orientou a elaboração do I PND, 1972/74, que se ensaia o papel da região amazônica.

Em consonância com o plano nacional definir-se-á o Plano de desenvolvimento da Amazônia (1972-1974) que obediente às metas e bases para a ação do governo [...] [buscará] a definitiva conquista da Amazônia e sua integração social e econômica ao restante do País (CARVALHO et al., 1977, p.366).

Dentre os programas implementados pelo governo para a região, pode-se destacar o Programa de Distribuição de Terras (PROTERRA), que tendeu a estimular a agroindústria do Norte e Nordeste (CARVALHO et al., 1977).

Segundo Carvalho et al. (1977), dentre os objetivos do Programa de Integração Nacional (PIN) para a Amazônia, pode-se destacar os seguintes elementos: o deslocamento da fronteira econômica, a reorientação das emigrações de mão de obra de centros metropolitanos para outras regiões menos povoadas, a integração da estratégia de ocupação econômica da Amazônia e a estratégia de desenvolvimento do Nordeste, rompendo com um quadro de soluções limitadas para ambas as regiões.

Carvalho et al. (1977) discorre ainda que, a partir dos anos de 1973, ocorreu mudança no sentido da estratégia de ocupação da Amazônia efetuada pelo planejamento governamental, que, de uma ocupação baseada na colonização de pequenas propriedades ao longo das estradas e vicinais, com o apoio do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), passou a estimular um modelo de ocupação com base na grande empresa agropecuária, com apoio dos incentivos fiscais e creditícios e a reserva de mão de obra das pequenas propriedades.

A partir de 1974, o governo passou a estimular amplamente o investimento do grande capital na região, por meio do Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA), sob o discurso de que tal estratégia apresentava vantagens comparativas à ocupação produtiva.

O II PND prevê quanto à política de colonização uma maior integração entre os programas de ocupação fundamentados em colonos e pequenos produtores e aqueles a serem realizados através de empresas rurais (CARVALHO et al., 1977, p.372).

As proposições do POLAMAZÔNIA foram incorporadas no II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (II PDA), que empreendeu as grandes mudanças sugeridas pelo II PND (CARVALHO et al., 1977). O II PDA buscou, então, definir um modelo de desenvolvimento regional em consonância com o objetivo maior expresso no II PND. Nessas circunstâncias:

Redefine-se o papel da Amazônia quando se adota como estratégia para o desenvolvimento regional o de explorar suas vantagens comparativas vinculando-a ao mercado interno através de uma intensificação das trocas regionais, cabendo à Amazônia fornecer matérias-primas e produtos industrializados regionais assim como contribuir mais decisivamente à receita cambial do país, através do aumento das exportações (CARVALHO et al, 1977, p. 374).

Com efeito, em que pese os discursos governamentais que projetavam modernização do território e crescimento econômico, com melhorias das condições de vida, Carvalho et al (1977) afirma que tal processo, induzido de modernização, não resultou em grandes benefícios para as populações residentes em Marabá.

A década de 1970 constituiu-se momento de intensificação do processo de urbanização do espaço amazônico. As múltiplas transformações evidenciadas nesta região, naquele momento histórico, estão diretamente relacionadas à atuação do poder estatal com vistas a promover o processo de modernização do território amazônico, de maneira a inseri-lo no contexto de competitividade da economia mundial. A esse respeito, assim discorre Coelho et al (1997, p. 144):

Na década de 1970, as redes infra-estruturais (construção da Rodovia Transamazônica, o asfaltamento da Belém-Brasília e da PA-150, e a expansão das redes de telecomunicações e de energia elétrica) se multiplicaram e abriram novas perspectivas de ocupação para a terra-firme, sobre as quais a floresta era mantida.

Ainda segundo Coelho et al. (1997), a abertura das estradas, simultaneamente à política de colonização na Transamazônica, seguiu-se de uma política de ocupação com base no estímulo à grande empresa ou aos grandes proprietários de terra, e a uma política de incentivos fiscais, de tal maneira que grandes porções do território da Amazônia Oriental foram vendidas a empresários, principalmente do centro-sul do País.

Como resultado do processo de estruturação do espaço amazônico, a partir dos anos de 1970, novos atores sociais (empresários, fazendeiros, migrantes) passaram a inserirem-se nesta região, que já possuía uma população tradicional, composta de ex-trabalhadores dos castanhais, de ex-coletores independentes da castanha, além de pequenos posseiros desterritorializados (COELHO et al., 1997). Somam-se a estes, grandes levas de migrantes sem terra e de colonos atraídos pelos projetos de colonização às margens da Transamazônica.

Diante desse cenário, permeado por múltiplos atores sociais, com interesses muitas vezes divergentes, evidencia-se o processo de ocupação, que, desde seu início, manifestou-se na forma de conflitos espaciais e territoriais.

As mudanças evidenciadas no padrão de organização do espaço amazônico, naquelas circunstâncias histórico-geográficas, decorrente do processo de estruturação do território, contribuíram para a redefinição da rede urbana paraense. Nesse sentido, o advento dos eixos rodoviários configurou-se como elemento estruturador que exerceu forte impacto nas dinâmicas de muitas cidades ribeirinhas, não conectadas via rede rodoviária.

No âmbito da sub-região sudeste do Estado do Pará, a implantação das redes rodoviárias exerceu influência decisiva na formação de núcleos urbanos, que mais tarde se transformariam em cidades às margens das mesmas rodovias (TAVARES, 1999). O predomínio da rede de transporte rodoviária promoveu intensa desestruturação de aglomerados urbanos que, historicamente, exerciam papel relevante no âmbito da rede urbana paraense, fato que contribuiu para a decadência de diversas cidades ribeirinhas paraenses e para a ascensão de outras cidades (TAVARES, 1999).

A mudança no padrão de organização do espaço regional amazônico, para uma lógica de estruturação do espaço que passou a se consolidar tendo como elemento de fluidez a rede rodoviária, tendeu a privilegiar algumas cidades tradicionais, que passaram a conectar-se diretamente com outros núcleos urbanos, a nível regional e mesmo extra-regional (CORRÊA, 1987).

É dentro dessa perspectiva que Marabá, enquanto “cidade dos oligarcas da castanha”, pautada nas redes dendríticas, no mandonismo local, nas dinâmicas impostas pelo ritmo das

redes fluviais, passou a apresentar uma temporalidade hegemônica outra, como “cidade da colonização oficial”³⁹, cujas dinâmicas de mobilidade estão alicerçadas nas redes rodoviárias, elétricas, nas redes de transportes e de comunicações, decorrente do intenso processo de estruturação espacial, evidenciado a partir dos anos de 1970 (TAVARES, 1999; RIBEIRO, 1998).

Cabe ressaltar aqui o papel exercido por esta cidade como espaço de intenso crescimento populacional, de contenção de fluxos migratórios e de mobilidade do trabalho. A esse respeito, os dados dos censos demográficos, efetuados pelo IBGE, nas décadas de 1970 e 1980, evidenciados na tabela 2, demonstram que o respectivo município sofreu um incremento populacional da ordem de 245%, passando de 24.474 habitantes, para 59.881 habitantes.

Quando se compara os dados estatísticos de evolução populacional do município de Marabá, das décadas de 1970 e 1991, constata-se crescimento demográfico da ordem de 505%, com a população do município passando de 24.474 habitantes, em 1970, para 123.668 habitantes, em 1991. Isto representou um aumento de 99.194 habitantes em duas décadas, (tabela 2).

Considerando o número de habitantes da década de 1970 em comparação com o número de habitantes do censo demográfico do ano de 2000, evidencia-se um incremento populacional em torno de 686%, posto que a população do município de Marabá saltou de 24.474 habitantes, em 1970, para 168.020 habitantes, no ano 2000. Isso significou um aumento da ordem de 143.546 habitantes.

Os dados revelam o intenso crescimento demográfico do município, em que pese o processo de fragmentação territorial deste município, evidenciado a partir do final dos anos de 1980 e início dos anos de 1990. A tabela 2 revela também alguns municípios que após o processo de fragmentação territorial foram emancipados do território marabaense e sofreram intenso processo de incremento demográfico.

Tabela 2: Evolução da População Residente Total no Município de Marabá

Município	População Total			
	1970	1980	1991	2000
Brejo Grande do Araguaia	-	-	11.939	7.464
Canaã dos Carajás	-	-	-	10.922
Curionópolis	-	-	38.672	19.486

³⁹ Este conceito foi concebido por Trindade Jr em discussão no grupo de pesquisa “Cidades Médias na Amazônia: Novos Agentes Econômicos e Novas Centralidades Urbano-Regionais no sudeste paraense” e gentilmente cedido para esta dissertação.

Eldorado dos Carajás	-	-	-	29.608
Itupiranga	5.346	15.651	37.011	52.655
Marabá	24.474	59.881	123.668	168.020
Parauapebas	-	-	53.335	71.568
São Domingos do Araguaia	-	-	-	20.005
São João do Araguaia	15.322	35.774	19.824	12.247

Fonte: IBGE Censos Demográficos; Adaptado pelo autor (2010)

A partir do entrecruzamento entre as tabelas 2 e 3, é possível identificar algumas tendências, quando considerados os dados demográficos da população urbana em relação à população rural. Quando se compara os dados do censo demográfico das décadas de 1970 e 2000, em relação à população urbana, evidencia-se forte incremento populacional, posto que a população urbana saltou de 14.569 habitantes, cerca de 60% da população total do município, em 1970; para 134.366 habitantes, passando a representar cerca de 80% da população total do município, no ano 2000.

Por sua vez, a população rural sofreu redução, quando se considera os dados das décadas de 1970 e 2000. A esse respeito, a população rural apresentou considerável diminuição, quando correlacionada com a população total, passando de um percentual de cerca de 40%, segundo o censo demográfico da década de 1970, para cerca de 20% da população total do município, no ano 2000.

Tabela 3: População Residente no Município de Marabá, Pará.

Ano	Urbana	Rural
1970	59,53%	40,47%
1980	69,72%	30,28%
1991	82,83%	17,17%
2000	79,97%	20,03%

Fonte: IBGE - Censos Demográficos; Adaptado pelo autor (2010)

Considerando ainda o papel do Estado, segundo Hébette (1979), as políticas de colonização e de urbanismo rural, empreendidas pelo poder estatal para a Amazônia oriental, durante os anos de 1970, às margens das principais rodovias como a Belém-Brasília e a Transamazônica, trouxeram sérias implicações a diversos atores sociais descapitalizados. Implicações decorrentes da omissão do Estado no que tange a criação de infra-estrutura (saneamento básico, energia elétrica), à falta de recursos para investimento na produção local, bem como pela ausência de orientação técnica ao pequeno produtor. Assim, tais fatores contribuíram para que, durante os anos de 1970, se intensificasse o processo de êxodo rural em direção a centros urbanos de médio e grande porte. É dentro dessas circunstâncias que parte considerável de pessoas lançam-se rumo às cidades

[...] como única alternativa para fugir da vida nômade e alcançar vantagens mínimas da modernização (escolas, hospitais, transporte [...]). Isto explica o “inchamento” dos centros urbanos distribuídos ao longo das rodovias (HÉBETTE, 1979, p.128).

É como resultado desse e de outros processos de mobilidade do trabalho que a cidade de Marabá passou a sofrer um intenso crescimento demográfico, fato evidenciado pelos dados do censo demográfico dos anos de 1970.

Tabela 4: Marabá – População Total, Urbana e Rural.

Ano	Área (Km ²)	Total	Urbana	Rural
1940	81.691	12.553	4.027	8.526
1950*	59.742	11.130	4.920	6.210
1960**	59.742	20.089	8.772	11.317
1960***	37.373	14.280	8.342	5.938
1970	37.373	24.474	14.585	9.889
1980	37.373	59.915	41.657	18.258
1991****	15.157	122.231	102.364	19.857

(*) Desmembramento das áreas dos distritos de Itupiranga e Jacundá para criação do município de Itupiranga

(**) População de Marabá, Santa Isabel do Araguaia e São João do Araguaia.

(***) Somente População de Marabá.

(****) Desmembramento de áreas para criação de municípios de Parauapebas e Curionópolis.

Fonte: IBGE, Censos Demográficos do Pará, (1940, 1950, 1960, 1970); dados de 1980 OASPUC, Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do município de Marabá.

A tabela 4 permite que se evidencie o processo de fragmentação a que esteve submetido o município de Marabá entre os anos de 1940 e 1991. Nesse sentido, os dados referentes à área do município de Marabá, entre 1940 e 1991, indicam uma redução de 66.534 km² em seu território quando comparado com a área deste município nos anos de 1940.

Os anos de 1970 representam momento de inflexão no âmbito do crescimento demográfico urbano de Marabá, em que pese o processo de fragmentação territorial vivenciado pelo respectivo município. Assim, nos anos de 1970 a população urbana correspondia a 24.474 habitantes, o que representou cerca de 60% da população total do município.

Por sua vez, os dados do censo de 1980 revelam um momento de crescimento acelerado da população do município de Marabá, que saltou para 59.915, o que representa em termos percentuais, algo em torno de 245%. Esse crescimento da população total do município foi acompanhado de crescimento de habitantes da cidade de Marabá, que saltou de 14.585 habitantes, na década de 1970, para 41.657 habitantes, nos anos de 1980. Os dados de

1980 demonstram também que a população rural aumentou em 8.369, o que representa, em termos percentuais, algo em torno de 185%, em relação aos dados dos anos de 1970.

Os dados do censo de 1991, sobre o município de Marabá, revelam um crescimento populacional acelerado. Nesse sentido, em que pese o processo de fragmentação deste município, durante o final dos anos de 1980, a população total do respectivo município saltou de 59.915 habitantes, para 122.231 habitantes.

De maneira similar, a população urbana saltou de 41.657 habitantes, nos anos de 1980, para 102.364 habitantes residentes no meio urbano. Por sua vez, a população do meio rural cresceu, porém em menores proporções, saltando de 18.258 habitantes rurais, entre os anos de 1980, para 19.857 habitantes rurais, no censo de 1991.

Considerando-se ainda a década de 1970, o advento das redes tecnopolíticas (rede rodoviária, rede de transporte, redes elétricas, redes de comunicações, rede urbana) (BECKER, 1991), provenientes de intensos investimentos governamentais, o avanço do capital financeiro e industrial, bem como de outras frentes de expansão atreladas ou não a atividades econômicas como a fazendeiros, madeireiras, migrantes camponeses (HÈBETTE, 2004) contribuíram para a constituição de um processo de estruturação do território da cidade de Marabá, cujas marcas se fizeram presentes nas paisagens urbanas desta cidade, que revelavam a expansão e estruturação do seu núcleo urbano (INSTITUTO..., 1977).

A esse respeito, Tavares (1999) destaca a expansão das dinâmicas de distribuição das redes de energia elétrica no sudeste paraense, ressaltando a importância da cidade de Marabá, como ponto estratégico dotado de diversificadas demandas de energia, com vistas a abastecer os setores industrial, comercial e residencial.

“A cidade dos oligarcas da borracha e da castanha” foi profundamente impactada pela ação do Estado que, paulatinamente, promoveu desestruturação da organização econômica e política local, ao implementar, a partir dos anos de 1970, uma série de ações estratégicas que contribuíram para a intensificação do processo de estruturação do espaço intraurbano da cidade de Marabá, e do sudeste paraense, dentre as quais se pode destacar: a abertura da PA-150, permitindo maior conexão e melhor fluidez entre algumas cidades do sudeste paraense; a construção da Rodovia Transamazônica; a criação dos Pólos de Desenvolvimento; o estímulo a processos migratórios, além do estímulo à expansão de frentes econômicas para a região e a projetos agropecuários e agrominerais.

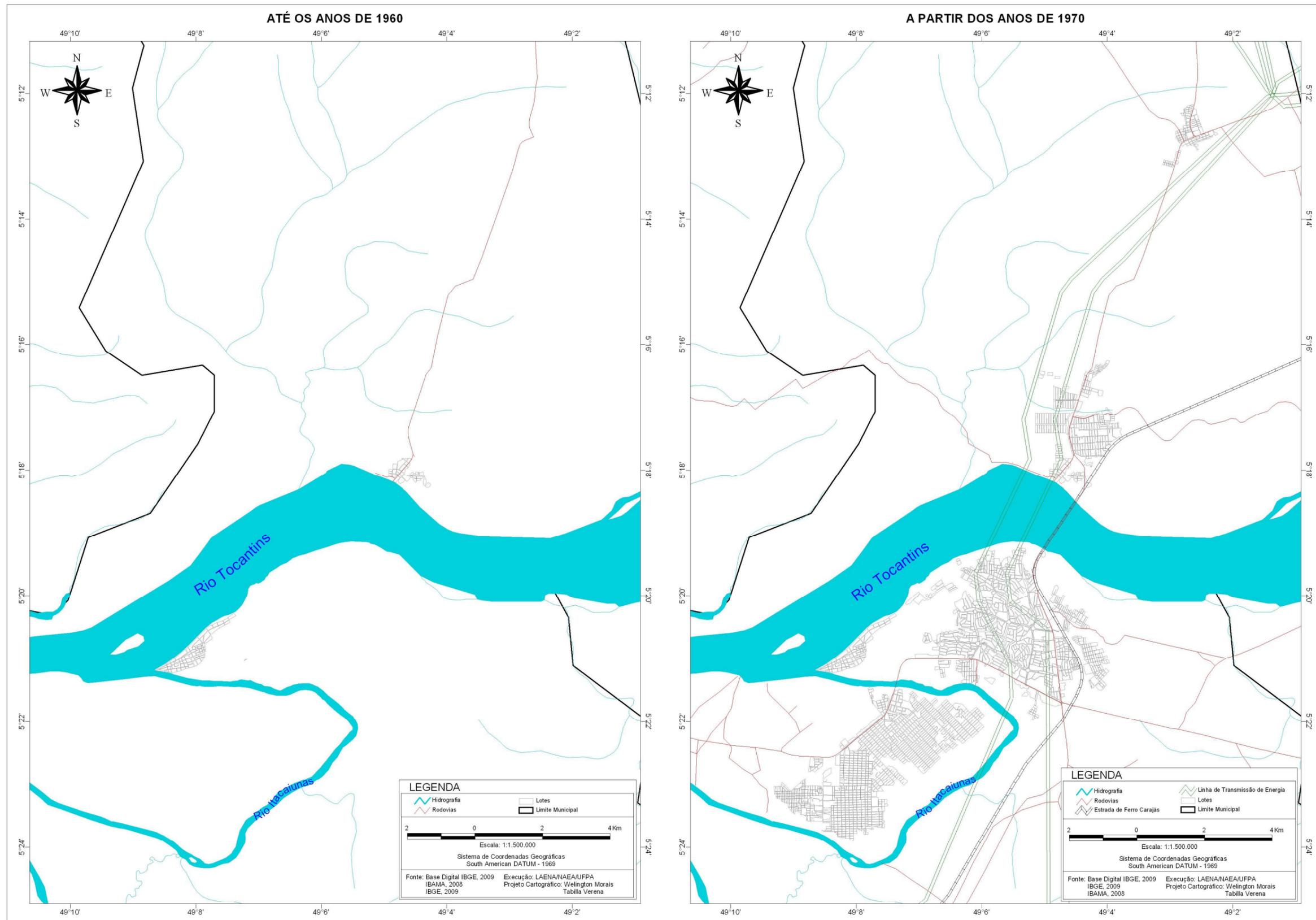
As redes técnicas (rodoviária, elétrica, comunicações, urbana) influenciaram decisivamente no processo de estruturação da cidade de Marabá. A esse respeito, a

representação cartográfica a seguir mostra a cidade de Marabá em dois grandes momentos de sua formação socioespacial: o primeiro momento permite que se evidencie a organização espacial e a expansão do espaço intraurbano da cidade de Marabá até meados dos anos de 1960. A partir desse mapa 2 é possível inferir o relativo isolamento da cidade de Marabá em relação a outros centros urbanos, em razão da dependência das redes de rios. Momento que antecede a implantação das redes rodoviárias e da rede elétrica.

Por sua vez, o segundo momento compreende ao período pós-1960, quando a cidade de Marabá passou por um processo de expansão de sua malha intraurbana, bem como de implantação de sistemas técnicos como redes rodoviárias, ferroviárias, elétrica, fatores que contribuíram decisivamente para a expansão de dinâmicas econômicas e espaciais no espaço intraurbano desta cidade.

O Mapa 2 constitui representação cartográfica a partir do qual é possível evidenciar dois momentos histórico-geográficos. Um primeiro momento que compreende entre anos iniciais de formação da cidade até meados dos anos de 1960. Nessas circunstâncias espaçotemporais, Marabá se caracterizava como pequeno núcleo urbano localizado na confluência entre os rios Tocantins e Itacaiunas, que configuravam-se elementos importantes para a articulação desta cidade com outras cidades ou mesmo com o meio rural, do entorno.

O segundo momento, que compreende o período pós-1970, caracteriza-se pela intensificação do processo de estruturação do território da cidade de Marabá. O mapa 2 permite evidenciar a densificação da infraestrutura espacial do território da cidade, com a criação de quatro outros núcleos urbanos, quais sejam: Nova Marabá, Cidade Nova, São Félix e Morada Nova. A partir da respectiva representação cartográfica é possível verificar a presença das redes rodoviárias, ferroviária, elétrica, urbana, que, como elementos estruturantes do território, contribuíram para a configuração de um novo papel à Marabá.



Mapa 02 - Mapa Multitemporal da Cidade de Marabá

Com efeito, a partir da década de 1970, o espaço da cidade de Marabá tem sua importância “revigorada”, uma vez que passou a constituir-se ponto estratégico para a implantação do projeto de “urbanismo rural”, conduzido pelo INCRA. Como consequência da política de colonização, baseada nos pólos agropecuários implantados pelo INCRA, nas proximidades de Marabá, expandiu-se espacialmente o núcleo urbano Cidade Nova, com aumento da ocupação espontânea deste núcleo localizado às margens da Rodovia Transamazônica (TOURINHO, H., 1991). (Planta 2).

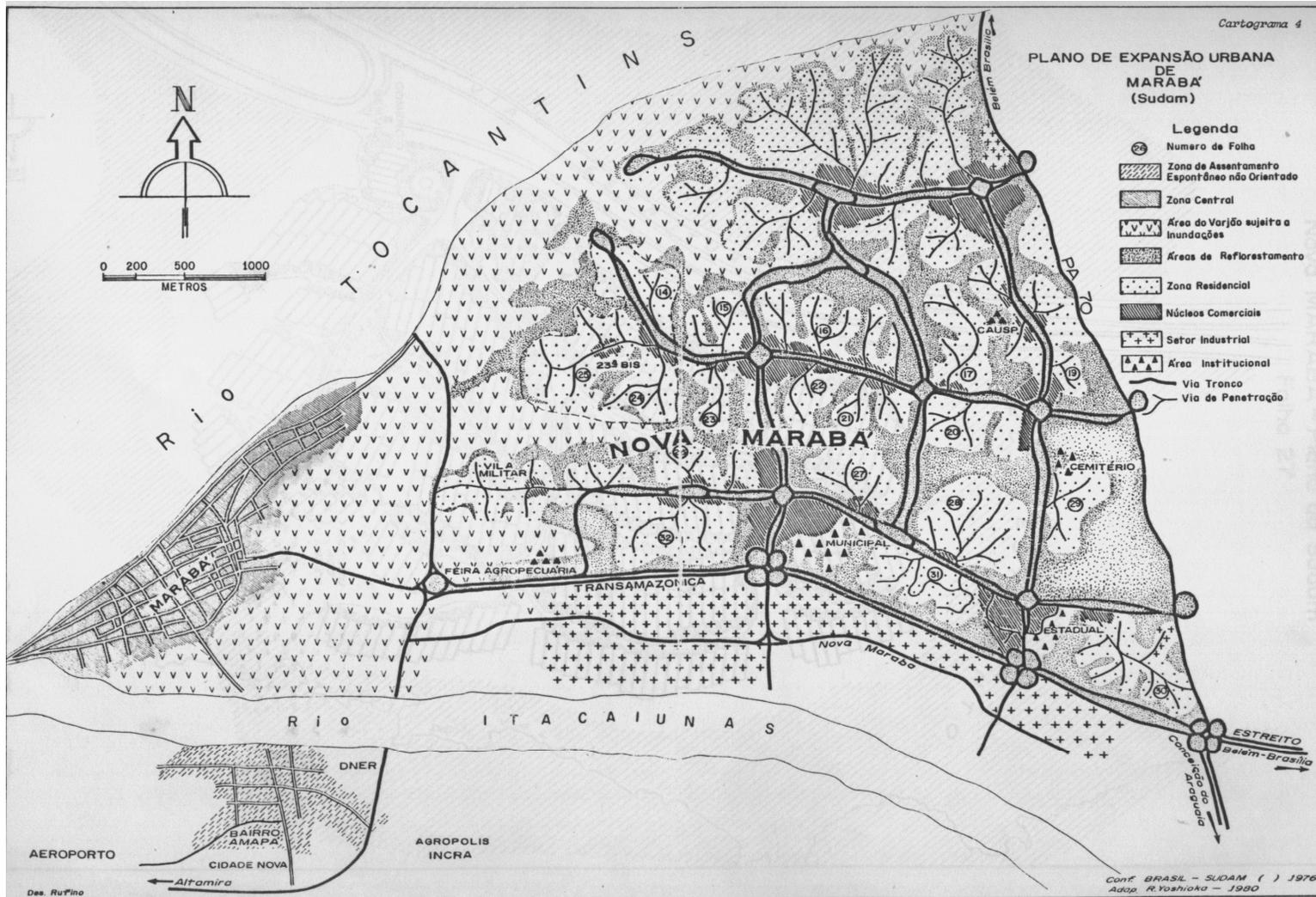
No que tange ao processo de estruturação da cidade de Marabá, as condições impostas pelo relevo⁴⁰ constituiu-se fator impeditivo para a continuidade da expansão horizontal contínua. Em razão das limitações impostas pelo relevo, bem como pelo crescimento demográfico evidenciado, a cidade fragmentou-se (INSTITUTO..., 1977) dando origem a outros dois núcleos urbanos relativamente descontínuos, em relação à Marabá Pioneira, a saber: Nova Marabá e Complexo Integrado Cidade Nova.

O primeiro núcleo, constituído a partir do planejamento governamental, foi concebido para ser um “núcleo de equilíbrio”, de maneira a abrigar contingentes populacionais advindos de Marabá Pioneira, bem como para servir de espaço de contenção para fluxos migratórios que se deslocavam para a sub-região sudeste do estado do Pará (TOURINHO, H., 1991).

Não obstante, as formas espaciais do traçado do núcleo urbano de Nova Marabá⁴¹, nos anos de 1970, revelam um cenário cujas ruas mais pareciam labirintos, muitas vezes indecifráveis para os próprios moradores do lugar (TOURINHO, H., 1991). As ruas em terra batida, as condições de saneamento básico precárias, a ausência ou morosidade das ações públicas, no sentido de promover infraestrutura adequada para os moradores do local são fatores que denunciam a precariedade da “cidade planejada”, para ser núcleo de equilíbrio (TOURINHO, H., 1991).

⁴⁰ A expansão horizontal contínua da cidade de Marabá não foi possível devido ao fato de que, ao norte a cidade fazia fronteira com o rio Tocantins, ao sul com o Itacaiunas, a oeste com os dois rios respectivamente e a leste, apresentava terrenos de várzea suscetíveis de alagamentos constantes em períodos de altas do rio Tocantins e Itacaiunas. Diante disso, ocorreu expansão horizontal descontínua da cidade (INSTITUTO..., 1977).

⁴¹ Em relação às transformações no espaço intra-urbano marabaense nos primeiros anos de 1970, evidencia-se a criação de um novo núcleo urbano, denominado de “Nova Marabá”, localizado às margens da Rodovia Transamazônica (YOSCHIOKA, 1986). A elaboração do Plano Diretor Urbano que definiu os caminhos a serem adotados para a construção da futura cidade ficou a critério do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU, que delegou a coordenação do processo de implantação à Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM. (YOSCHIOKA, 1986)



Planta 2: Plano de Expansão Urbana de Marabá adaptado Yoschioka
Fonte: Casa da Cultura de Marabá (2010).

Vicentini (1994) ressalta que Nova Marabá foi implantada tendo como principal objetivo servir como centro de apoio aos grandes projetos, de maneira a receber fluxos migratórios, e prestar serviços à micro-região da qual faz parte. O projeto de implantação deste núcleo urbano, conduzido pela SUDAM, apresentou como principal inovação o traçado dos arruamentos na forma de folha de castanheira (YOSCIOKA, 1986). O desenho urbano, considerado “excêntrico”, nunca foi totalmente assimilado pela população, de maneira que a prefeitura constantemente inaugurava pontes de interligação entre as folhas, como são denominadas suas áreas internas (VICENTINI, 1994).

A constituição do Núcleo Integrado Cidade Nova (composto pelos bairros do Amapá, Cidade Nova, Novo Horizonte, Parque das Laranjeiras e Agrópole Amapá) está relacionado, inicialmente, ao processo de expansão espontânea da cidade de Marabá, devido ao intenso fluxo migratório que se estabeleceu dos núcleos urbanos planejados (agrovilas, agrópolis) em direção à Marabá, diante do fracasso da política de colonização oficial empreendida pelo governo federal via INCRA, ao longo da Rodovia Transamazônica, na sub-região sudeste paraense.

A partir da década de 1970, o espaço da cidade de Marabá tem sua importância “revigorada”, uma vez que passou a constituir-se ponto estratégico para a implantação do projeto de “urbanismo rural”, conduzido pelo INCRA (TOURINHO, H.,1991). Como consequência da política de colonização, baseada nos pólos agropecuários implantados pelo INCRA, nas proximidades de Marabá, expandiu-se especialmente o núcleo urbano Cidade Nova, com aumento da ocupação espontânea deste núcleo, localizado às margens da Rodovia Transamazônica (TOURINHO, H.,1991).

Diante da crescente expansão que este núcleo de ocupação espontânea apresentou, bem como em razão do intenso aumento das demandas e reivindicações sociais dos moradores deste espaço de expansão, o Núcleo Urbano Cidade Nova⁴² foi inserido no perímetro urbano da sede do município, através da Lei nº 742, de 15 de dezembro de 1976 (INSTITUTO..., 1977).

As paisagens urbanas do núcleo integrado “Cidade Nova”, em meados dos anos de 1970, com suas ruas em terra batida, suas casas improvisadas, além da ausência de saneamento básico, de energia elétrica, de asfaltamento, são elementos que denunciam o caráter precário deste núcleo de expansão (INSTITUTO..., 1977).

⁴² A sigla Núcleo Integrado Cidade Nova foi suprimida. Atualmente este núcleo chama simplesmente Cidade Nova.



Fotografia 4: O registro fotográfico do núcleo urbano Nova Marabá no início dos anos de 1980, permite evidenciar o caráter provisório e precário das ruas, bem como, a organização espacial na forma de folhas, conectadas às vias principais que, por sua vez, dariam acesso aos eixos rodoviários principais.
Fonte: Casa da Cultura de Marabá (2010)

A condição de Marabá como “cidade da colonização oficial”, cuja função atribuída consistiu em ocupar a posição de liderança na hierarquia urbana, proposta pelo governo federal, como núcleo administrativo principal, de maneira a constituir-se centro de integração micro-regional, contribuiu para o fortalecimento da centralidade urbana de Marabá em âmbito da sub-região sudeste do estado do Pará, posto a importância que esta cidade passou a exercer como ponto estratégico para a expansão de contingentes demográficos e do grande capital na sub-região.

4.2 “CIDADE CORPORATIVA E A VERTICALIDADE DA AMAZÔNIA DOS GRANDES PROJETOS”⁴³

A cidade de Marabá, no período que compreende entre os anos de 1980 e 1990, constituiu-se palco de atuação do grande capital, cujo representante maior foi a VALE⁴⁴, que empreendeu uma racionalidade empresarial pautada em práticas de controle do território (COELHO et al., 2002). Para tanto, o Estado, enquanto gestor do território exerceu papel

⁴³ Este conceito foi concebido por Trindade Jr em discussão no grupo de pesquisa “Cidades Médias na Amazônia: Novos Agentes Econômicos e Novas Centralidades Urbano-Regionais no sudeste paraense” e gentilmente cedido para esta dissertação.

⁴⁴ Utiliza-se a denominação VALE para efeito de não gerar nenhum estranhamento na leitura aqui proposta. Entendemos, pois, a mudança de nome de Companhia Vale do Rio Doce para VALE como estratégia propagandística que tem por objetivo mudar a imagem construída pela empresa ao longo de décadas de degradação e controle territorial de áreas no sudeste paraense.

essencial no âmbito da implantação e consolidação do domínio da respectiva corporação, seja como agente estruturador do território, seja como indutor de dinâmicas econômicas e demográficas para a sub-região sudeste do Estado do Pará.

Dentro desse contexto de racionalidade produtiva empreendido para o sudeste do Estado do Pará, a cidade de Marabá assumiu papel importante como entroncamento rodod-ferroviário, constituindo-se em base logística da VALE no âmbito da respectiva sub-região (COELHO et al., 2002).

O intenso papel estruturador exercido pela VALE, a partir dos anos de 1980, contribuiu para a constituição de Marabá, “cidade corporativa”, espaço de fluidez das atividades econômicas modernas com vias a atender as novas demandas dos mercados local, regional e extra-regional.

A década de 1980 representou um período de intensas mudanças no âmbito da Amazônia Oriental. Nesse contexto, evidencia-se a implantação do projeto Grande Carajás, no município de Marabá, bem como a construção do corredor ferroviário de exportação até o porto de Itaquí, no Maranhão (COELHO, 2005).

A implantação destes empreendimentos na sub-região do sudeste do Pará trouxe consigo sérios rebatimentos socioespaciais em nível local, devido ao estabelecimento de uma racionalidade produtiva baseada na incorporação de novas verticalidades e horizontalidades à respectiva sub-região (COELHO, 2005).

Dentro dessa perspectiva, o espaço da cidade de Marabá sofreu um intenso processo de estruturação produtiva, decorrente do estabelecimento de novas verticalidades advindas da implantação do Projeto Ferro Carajás (PFC), que tendeu a promover profundas alterações nas relações horizontais existentes no espaço marabaense, em razão da imposição de arranjos organizacionais de origem exógena ao respectivo território (SILVA, 2003).

O ritmo de transformações da “cidade corporativa” revela-se nas paisagens urbanas de Marabá, pela expansão dos assentamentos urbanos na cidade, pela intensificação do fluxo de transportes no seu respectivo espaço intraurbano, pelo aumento do número de ocupações, pela diversificação das atividades comerciais e de serviços que surgiram em Marabá com vias a atender as novas demandas do capital.

Evidenciou-se, também, a formação de *clusters*⁴⁵ em Marabá, grupos de empresas que tenderam a aglomerar-se em determinados pontos do território da cidade, passando a atuar em

⁴⁵A presença aglomerativa de estabelecimentos industriais no parque industrial de Marabá em função da atividade da Vale denomina-se *Clusters*. A presença da Vale induziu a implantação de indústrias em Marabá, a título de exemplificação tem-se: a Companhia Siderúrgica do Pará - COSIPAR, a Ferro Gusa Carajás, a

atividades econômicas complementares, de maneira a atender demandas da corporação VALE, bem como fornecer produtos e serviços para elites políticas locais capitalizadas. Dentro de tais circunstâncias, cabe ressaltar aqui a instalação do distrito industrial de Marabá (DIM), ocorrido na segunda metade dos anos de 1980, que passou a promover o beneficiamento de produtos extrativos minerais (PETIT, 2003).

O processo de modernização do território, empreendido pelos grandes projetos, particularmente o PFC, contribuiu para o desenvolvimento de uma lógica de regulação no/do território da cidade de Marabá pela VALE, posto que o ritmo das atividades produtivas de comércio e serviços estava direta ou indiretamente relacionado aos interesses empresariais.

A atuação do grande capital na cidade de Marabá tendeu a promover mudanças no âmbito da centralidade desta cidade, que se consolidou enquanto “pólo industrial” da sub-região sudeste paraense (PARÁ, 2006). Assim sendo, a “cidade corporativa” teve sua condição de centro regional fortalecida a partir dos anos de 1980 e 1990.

Não obstante, as paisagens urbanas desta “cidade corporativa”, dos anos de 1980 e 1990, revelam intensas contradições entre os centros dos núcleos urbanos, dotados de redes de saneamento básico, de redes de energia elétrica e de comunicações, e as áreas periféricas da cidade, espaços dotados de pouca ou nenhuma infraestrutura de saneamento básico e energia elétrica (PARÁ, 2006). Tal fato permite que se revele a lógica de “desenvolvimento geográfico desigual” (HARVEY, 2004), que se estabeleceu no espaço intraurbano de Marabá.

O período que compreende entre o final dos anos de 1980 e meados dos anos de 1990 representou momento de mudanças no âmbito da estrutura político-administrativa do território do sudeste paraense. Dentro dessa perspectiva, a constituição de 1988 estabeleceu algumas diretrizes, cujas bases estavam alicerçadas no processo de descentralização do poder da União, que atribuiu competências a Estados e Municípios.

Diante das novas configurações políticas evidenciadas, os diversos atores (VALE, fazendeiros, garimpeiros, camponeses, movimentos sociais) passaram a reivindicar, junto ao governo estadual, a criação de novos municípios, principalmente no sudeste paraense (SILVA, 2004). Em razão de intensa pressão dos diversos atores sociais, presentes e atuantes no cenário político da respectiva sub-região, ocorreu o processo de fragmentação de alguns municípios paraenses, e, particularmente, do território do município de Marabá, dando origem ao município de Parauapebas (SILVA, 2004).

Cabe ressaltar a influência e o interesse da corporação VALE no âmbito desse processo de fragmentação territorial, uma vez que tal fragmentação representou a fragilização das elites políticas tradicionais que dificultavam a ação da respectiva corporação (SILVA, 2004).

Com efeito, Marabá, “cidade corporativa”, representa um elemento emblemático que sintetiza o processo de expansão do grande capital e de privatização do território desta cidade. Para Santos (2008) o território de uso e controle corporativo constitui-se espaço privatista, sujeito à cooptação pela racionalidade empresarial.

4.3 “CIDADE ECONÔMICA E POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL”⁴⁶

Marabá, no espaço-tempo atual, revela em suas paisagens urbanas as marcas da diversificação das atividades produtivas, com a atuação de uma série de empreendimentos empresariais dos mais diversos setores da economia. Nesse sentido, a presença de concessionárias das mais diversas marcas do setor automotivo, como a General Motors, Toyota, Renault, Fiat, às margens da Rodovia Transamazônica, no perímetro urbano de Nova Marabá; além de lojas de departamentos presentes em Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova. Supermercados, agências bancárias, empresas do setor do agronegócio, denunciam a presença de novas formas capitalistas cujas bases produtivas se diversificaram, em razão da complexificação da rede urbana paraense e da inserção de Marabá como cidade média, no âmbito da hierarquia urbana das cidades amazônicas.

Quando se considera uma dimensão político-econômica, a cidade de Marabá necessita ser compreendida ao longo de sua formação socioespacial. É nesse sentido que a “cidade dos oligarcas da borracha e da castanha”, cuja base econômica principal amparada no extrativismo vegetal até os anos de 1960, configura-se a um só tempo, “cidade econômica” e “cidade de conflitos”, como produto e meio das ações dos diversos agentes sociais que passam a atuar nesta cidade.

A reestruturação do território da cidade de Marabá vem contribuindo para algumas mudanças no âmbito da dinâmica da nova relação campo x cidade, que se estabelecem neste território. Assim, as configurações urbanas atuais evidenciam novas funcionalidades para o meio rural, que vem se tornando cada vez mais o *locus* induzido da produção agrícola, voltada para a reprodução ampliada do capital, devido à expansão do agronegócio.

⁴⁶ Este conceito foi concebido por Trindade Junior em discussão no grupo de pesquisa “Cidades Médias na Amazônia: Novos Agentes Econômicos e Novas Centralidades Urbano-Regionais no sudeste paraense” e gentilmente cedido para esta dissertação.

As configurações urbanas da “cidade do campo”⁴⁷ (SANTOS, 1993), evidenciadas em Marabá, tendem a contribuir para a inserção de sistemas técnicos cada vez mais sofisticados no meio rural marabaense, exigindo a formação de mão-de-obra mais qualificada de maneira a atender as demandas de reprodução ampliada e de diversificação da atividade produtiva do campo.

Marabá, “cidade econômica”, torna-se palco de atuação de agentes capitalizados relacionados ao agronegócio, com a presença de revendas de tratores, caminhões. Também se fazem presentes na cidade, lojas especializadas em produtos agrícolas, como pesticidas, fertilizantes. É possível encontrar ainda em Marabá, clínicas especializadas em inseminação artificial de bovinos e outros animais que fazem parte da cadeia produtiva do agronegócio.

A infraestrutura intraurbana da cidade de Marabá, as múltiplas funções assumidas por esta cidade como território dotado de sistemas técnicos, cuja funcionalidade atende a demandas de diversas cidades do entorno, a diversificação da atividade econômica evidenciada em Marabá, com a expansão dos setores primário, secundário e terciário, são elementos que permitem afirmar uma condição singular desta cidade desta cidade no contexto do sudeste paraense.

Apesar das múltiplas transformações evidenciadas em Marabá, no contexto atual, é possível associá-la como a “cidade econômica” da qual fala Santos (1994), cuja lógica de produção da mais-valia apresenta-se espacializada no âmbito das novas configurações urbanas da cidade.

Marabá, no atual período, deve ser compreendida como *locus* de engendramento de múltiplos processos socioespaciais. Assim sendo, torna-se relevante o entendimento das formas e processos socioespaciais que contribuíram para a definição das singularidades econômicas e espaciais locais. Tais singularidades revelam-se por meio de um conjunto de espacialidades históricas da evolução urbana desta cidade.

Dentro dessa perspectiva, os distritos que compõem o núcleo urbano da cidade de Marabá (Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova, São Félix e Morada Nova) constituem-se fragmentos de espaço cujas especificidades de formação estão diretamente relacionadas às determinações histórico-geográficas que contribuíram para a estruturação desta cidade no contexto da rede urbana amazônica.

⁴⁷ Santos (1994) considera “cidade do campo” àquelas cidades que no contexto de divisão social e territorial do trabalho passam a exercer o papel funcional relacionado ao atendimento das demandas do agronegócio e às demandas de reprodução ampliada do capital.

A condição de espaço policêntrico⁴⁸ exercido pela cidade de Marabá, no contexto atual, constitui-se produto e condição da (co) existência de múltiplos padrões de organização espaciais que se sobrepõem e que revelam as especificidades da formação socioespacial desta cidade. Nesse sentido, o núcleo urbano de Marabá Pioneira apresenta um padrão de organização espacial com fortes relações com a dinâmica dos rios, que, por sua vez, associa-se a um tempo mais antigo de formação do espaço marabaense, muito embora constitua-se, ao mesmo tempo, como produto de novas espacialidades urbanas.

O núcleo urbano de Nova Marabá apresenta uma organização espacial fortemente associada com os eixos rodoviários (PA-150 e BR-230) e ferroviários, cuja especificidade de formação se relaciona há tempos espaciais inerentes ao intenso processo de urbanização do território amazônico, evidenciado a partir dos anos de 1970.

O núcleo Cidade Nova, que possui sua organização espacial relacionada ao eixo rodoviário (Rodovia Transamazônica), apresenta-se como produto de processos socioespaciais que remontam aos anos de 1970, como resultado do avanço do processo de urbanização caótica, bem como, do fracasso do programa de pólos agropecuários e agrominerais implantados nas proximidades da cidade de Marabá.

Ainda em relação ao espaço da cidade de Marabá e sua relação com a rede urbana paraense, torna-se necessário ressaltar as diferentes especificidades de organização espacial que se sobrepõem em Marabá. Paralelamente aos padrões de organização “rio-várzea-floresta”, “estrada-terra firme-subsolo” (GONÇALVES, 2004) que revelam determinadas especificidade, é possível identificar, ainda, um padrão “ferrovia-subsolo-cidade porto”. Este último permite evidenciar as conexões, o nível de fluidez existente entre Marabá e algumas cidades do sudeste paraense, de cidades maranhenses que são entrecortadas pela ferrovia Carajás-Itaqui, bem como as implicações socioespaciais decorrentes das novas verticalidades e horizontalidades impostas ao respectivo território. Tal fluidez, proveniente de uma racionalidade organizacional, produziu e produz sérios impactos à cidade de Marabá, principalmente no que tange à indução de processos de mobilidade do trabalho em direção ao espaço marabaense.

As relações horizontais, no tempo espacial mais recente do espaço marabaense, têm sido marcadas não somente pela imposição de uma lógica organizacional, baseada no “circuito superior da economia” (SANTOS, 2004), mas também por relações de produção do espaço que se baseiam na reprodução social a partir do circuito inferior da economia urbana,

⁴⁸ O termo se refere ao fato desta cidade apresentar três núcleos urbanos consolidados.

revelada a partir de intensa expansão da economia informal na cidade. Estes elementos serão retomados posteriormente.

A cidade de Marabá, no momento atual, constitui-se espaço dotado de múltiplas temporalidades sobrepostas e dialeticamente articuladas que revelam as especificidades da formação socioespacial desta cidade. Assim, considerando-se esta cidade enquanto totalidade social, é possível evidenciar neste *locus* a coexistência de um tempo lento da cidade-ribeirinha, convivendo com um tempo da cidade beira de estrada, da cidade à margem da ferrovia, da cidade conectada à aerovia, relacionada a um ritmo mais acelerado, decorrente das novas verticalidades e horizontalidades instaladas na região ao longo dos diversos momentos histórico-geográficos.

Com efeito, um esforço de síntese foi efetuado com vistas à caracterização de alguns dos principais momentos que nortearam a formação socioespacial da cidade de Marabá.

4.3.1 Formas do espaço intraurbano de Marabá no presente

A cidade atual é composta de cinco núcleos urbanos, quais sejam: Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova, São Félix e Morada Nova. Tais núcleos se constituíram a partir de tempos espaciais diferenciados. O primeiro núcleo constitui-se aglomerado que abriga edificações de valor histórico, como o Mercado Municipal, o Palacete Antônio Dias (atual Câmara de Vereadores), a Igreja de São Félix de Valois, a Orla do Tocantins, chamada de Marechal Deodoro, dentre outras aglomerações.

Espaço emblemático que revela uma complexidade singular, como espaço de tempos e temporalidades coexistentes, de encontro entre atores sociais, com perspectivas diversas, de confronto entre agentes sociais em disputa pelo poder no contexto amazônico. Marabá, com suas formas espaciais, apresenta-se como um livro cujas páginas narram a história de formação de uma sociedade, materializada ao longo do tempo nas formas das casas e estabelecimentos comerciais e industriais. Assim, Marabá do bairro Francisco Coelho (bairro do Cabelo Seco), com suas casas pequenas, maltratadas pela ação do tempo, invisibilizada pelo poder público, torturada pelas enchentes periódicas que obrigam seus moradores a se deslocarem para outras áreas da cidade em busca de abrigo, constitui-se elemento emblemático do processo de mudanças e permanências do movimento de estruturação espacial vivenciado pela cidade ao longo do processo de formação socioespacial.

As formas espaciais deste bairro, cujas ruas, em grande número, de terra batida, com casas pequenas em madeira ou em alvenaria, onde se aglomeram várias gerações de famílias

que sobrevivem a partir de trabalho relacionado ao rio, à pesca, à lavagem de roupas, ao pequeno comércio informal, representam parte do movimento de reprodução das estruturas sociais locais.

Nesse fragmento de cidade o modo de vida de uma considerável parcela de moradores está relacionado a um “tempo lento” de cidade ribeirinha, cuja base de relações de produção está ligada à dinâmica dos rios, ao movimento das marés, em que pese a intensa mudança do papel exercido pelos rios Tocantins e Itacaiunas (espaço de despejo de dejetos do parque industrial de Marabá), em razão da estruturação de uma lógica de “cidade beira-de-estrada”, e que gerou sérias implicações à reprodução da sociedade marabaense.

Muito embora o movimento de mudanças tenha afetado diretamente o modo de vida dos moradores da Marabá pioneira, alguns elementos configuram-se permanências nesse contexto de mudanças rápidas, quais sejam: a conversa entre vizinhos, as atividades lúdicas dos garotos que brincam de futebol nos quintais das casas, agora transformado em canteiro de obras da prefeitura, as rinhas de galo montadas pelos garotos, que, destituídos de conhecimento acerca da ilegalidade, divertem-se com as disputas.

Ali impera também o tempo do silêncio, rompido por uma conversa entre vizinhos, entre garotos empinando pipas em uma manhã de sol, pelos “causos de pescador”, pela cantoria das lavadeiras, pelo clamor dos moradores indignados diante do processo de poluição do rio pelas indústrias que despejam rejeitos no rio Itacaiunas.

O caráter infraestrutural deste fragmento de espaço da cidade constitui-se espelho de contradições inerentes a uma divisão social e territorial do trabalho, quando se consideram as condições infraestruturais do bairro do Centro, com espaço de ruas pavimentadas, cuja dinâmica econômica projeta-se numa paisagem marcada por usos mais intensivos do solo associados ao circuito superior da economia. É neste sentido que podemos evidenciar a presença de instituições do Governo municipal, agências bancárias, de comércio e serviços.

O perímetro urbano do bairro Centro, que compreende ao eixo principal (Avenida Antônio Maia), caracteriza-se por considerável adensamento de estabelecimentos comerciais e de serviços (bancários), além da presença de lojas de departamento (Armazém Paraíba, City Lar), e lojas pequenas de venda de produtos eletroeletrônicos. Quando se considera o espaço da Orla (Avenida Marechal Deodoro), o espaço está relacionado a atividades de lazer, com presença de restaurantes, bares, lanchonetes e residências.

O circuito inferior da economia urbana também se faz presente no bairro do Centro, posto que se evidencia, na Avenida Presidente Vargas, considerável presença de vendedores ambulantes, moto-táxis, táxis de frete, Kombis, alguns dos meios de transportes mais

utilizados pela população local, em razão da pequena frota de ônibus coletivos. Alguns dos principais produtos vendidos naquele local pelo mercado informal são: eletroeletrônicos, *bijouterias*, calçados, e roupas, adquiridas principalmente de Fortaleza e Goiânia. O espaço em questão, por concentrar diversas atividades de comércio e serviços, apresenta maior nível de centralidade quando comparado aos demais bairros deste núcleo urbano.

À medida que se caminha pela principal Avenida da Marabá Pioneira (Avenida Antônio Maia), nas proximidades do pontal em direção ao Bairro do Centro, evidencia-se mudança na paisagem, com formas das casas que passam a se agigantar em relação às casas do Cabelo Seco. O tamanho e o acabamento das casas, bem como a presença de automóveis em diversas residências, revelam um padrão de consumo diferenciado.

Por sua vez, o bairro Santa Rosa apresenta um processo de apropriação do solo urbano relacionado ao uso residencial, com presença de pequenos estabelecimentos comerciais. O espaço da orla (Avenida Marechal Deodoro) caracteriza-se por práticas espaciais relacionadas ao lazer, ao ludismo, à contemplação. A antiga ocupação de uso residencial apresenta uma paisagem marcada por casas em alvenaria ou em madeira.

O bairro Santa Rita, por sua vez, constitui espaço de ocupação recente caracterizada pelo uso residencial. As formas espaciais das residências (casebres improvisados, alguns cobertos em telha e em palha), além da ausência de infraestrutura de saneamento básico, denunciam a precariedade das condições de vida da maioria dos moradores do lugar.

Algumas práticas espaciais dos moradores do bairro Santa Rita possuem relação com o rio, posto que atividades como lavagem de roupa às margens do rio Tocantins, constituem-se elementos de produção de renda para uma parte das moradoras deste bairro. A presença de bebedouros comunitários, que servem à população residente no bairro, apresenta-se como indício da precariedade das condições de moradia, a que os moradores deste bairro estão submetidos, em razão da quase ausência de serviço de fornecimento de água pela COSANPA.

Não obstante, a estrutura interna deste núcleo urbano (Marabá Pioneira) apresenta uma dinâmica própria de comércio e serviços. Esse fato evidencia certa articulação com os demais núcleos e mesmo com outras áreas da cidade, e com o campo, posto que o mesmo núcleo constitui-se referência para compra, venda, e atendimento das demandas de moradores tanto da cidade, quanto do campo.

O núcleo “Cidade Nova” representou durante muito tempo, particularmente a partir dos anos de 1970, alternativa para migrantes, que em razão das condições precárias que se encontravam nas agrovilas, agrópolis implementadas pelo INCRA as margens da Transamazônica, foram obrigados a migrar para a periferia de algumas cidades supostamente

dotadas de melhor infraestrutura. É dentro dessas circunstâncias que este núcleo urbano passou por um processo de crescimento urbano, passando a se espraiar às margens da Transamazônica.

Atualmente, o núcleo Cidade Nova é composto pelos bairros do Amapá, Cidade Nova, Novo Horizonte, Parque das Laranjeiras e Jardim Belo Horizonte. Esse núcleo, formado na década de 1970, a partir do processo de ocupação espontânea às margens da BR-230 (Transamazônica), abriga hoje um centro de comércio e serviços relativamente estruturado, localizado no entorno da Praça São Francisco. As ruas Nagib Mutran e Sol Poente, as duas primeiras ruas paralelas à BR-230, destacam-se em importância comercial, por abrigarem farmácias, postos de gasolina, lojas de departamento e supermercado (Supermercado Alvorada), uma agência do Banco do Brasil, enfim, serviços e comércio de grande porte (TRABALHO DE CAMPO, 2010).

O núcleo Cidade Nova compõe-se ainda de certa concentração de edifícios institucionais como a sede do INCRA, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), a Secretaria de Assistência Social (SEAS) a Secretaria Municipal de Saúde (SMS), o núcleo da Universidade Estadual do Pará (UEPA), o Tribunal de Justiça do Estado. Por sua vez, no Bairro Novo Horizonte, nas proximidades da BR-230, evidencia-se uma tendência à valorização do uso do solo, desvelado por uma paisagem marcada pela presença de residências com padrão construtivo relativamente elevado.

Nas áreas mais distantes do eixo da Transamazônica, nos bairros Liberdade, Independência, Novo Horizonte, as condições do assentamento são mais precárias, uma vez que o processo de expansão de assentamentos é marcado pela ausência de condições de saneamento básico, infraestrutura urbana, além de se constituir áreas que estão na cota de inundação (COMPANHIA..., 2007).

Com efeito, a presença do circuito inferior da economia urbana se faz presente na área central deste núcleo, por meio da presença de vendedores de lanche na Praça São Francisco, da comercialização de CDs e DVDs piratas, do intenso movimento de moto-táxis, elementos emblemáticos que revelam a condição de vida de uma considerável parcela de trabalhadores que, encontram na informalidade uma alternativa para a sua reprodução social ou inclusão social precária.

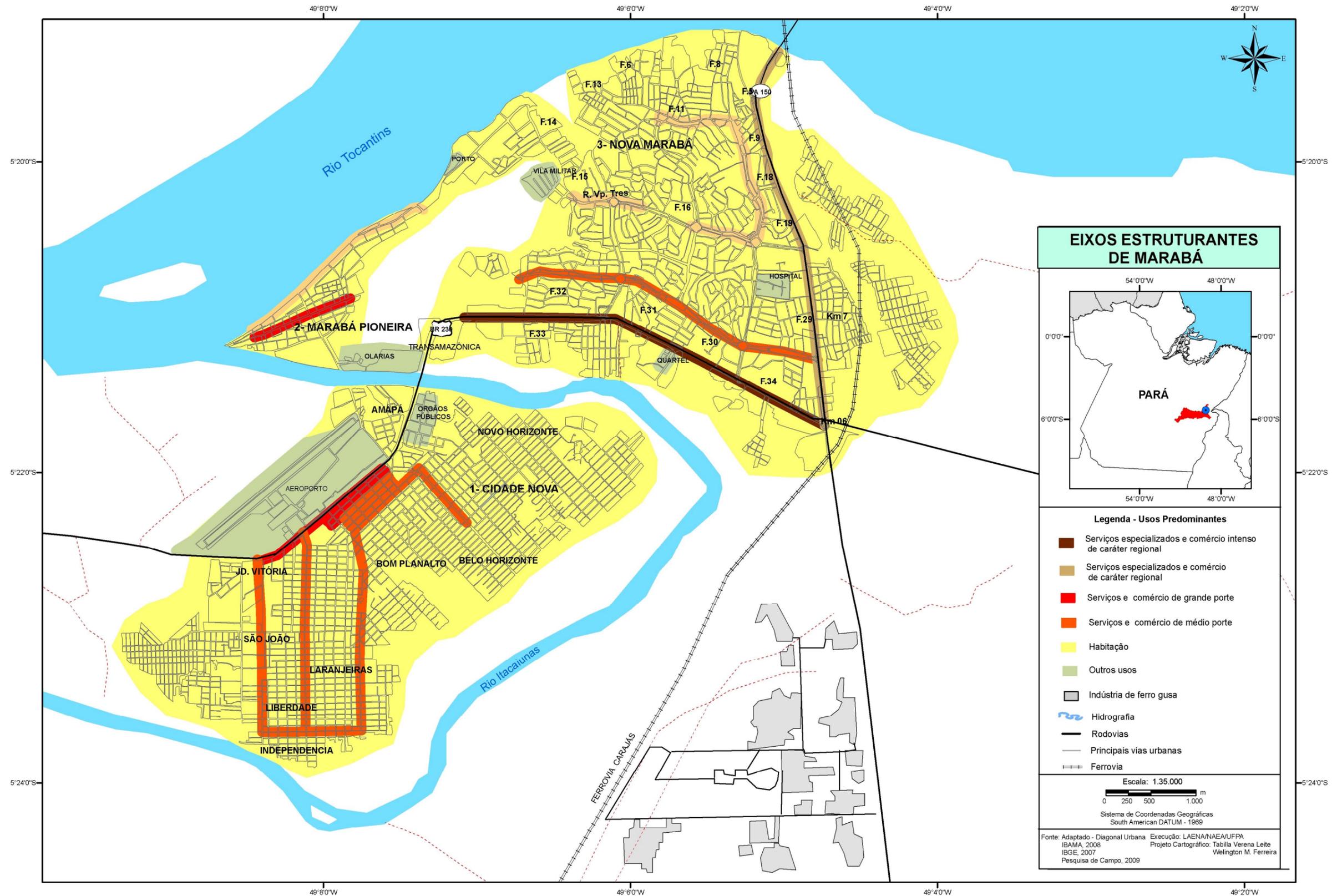
Produto e resultado de múltiplos processos de planejamento urbano, pensados a partir dos escritórios de arquitetura de outras realidades urbanas, bem como reflexo de um intenso processo de estruturação espacial vivenciado por Marabá, o núcleo Nova Marabá representa, a um só tempo, o espaço da onipresença do capital e da inclusão social precária, o espaço da

“fluidez” dos agentes capitalizados e da “lentidão” dos moradores das áreas de ocupação que se deslocam pela cidade em longas caminhadas.

O arruamento curvilíneo, em forma de folha de castanheira, da Nova Marabá constitui-se elemento emblemático, concebido a partir de uma racionalidade que tendeu a pensar a cidade para os agentes capitalizados, uma vez que, a geometria espacial das ruas dificulta e mesmo torna as caminhadas dificultosas em razão da distância para o deslocamento. Este elemento, ao mesmo tempo em que dificulta a caminhada de moradores pelas ruas, apresenta também custos elevados com combustível, e, principalmente, com infraestrutura de saneamento básico.

Intensificou no núcleo Nova Marabá o processo de apropriação e uso do solo relacionado a atividades comerciais, com presença de escritórios de advocacia, de lojas de revenda de automóveis, postos de gasolina, agências bancárias, restaurantes, além de condomínios fechados e loteamentos, fato que vem repercutindo em intensa valorização do uso do solo.

Planejada para ser o “núcleo de equilíbrio” em área de fronteira amazônica nos anos de 1970, Nova Marabá, no contexto atual, revela em suas paisagens um processo de apropriação do solo por agentes capitalizados, tendo a Transamazônica e a PA-150 como eixos estruturantes a partir do qual se promove intenso processo de valorização e uso do solo (COMPANHIA..., 2007).



Mapa 03 - Eixos Estruturantes de Marabá

O mapa 03 constitui adaptação do estudo efetuado pela empresa de consultoria Diagonal Urbana, a pedido da Companhia Vale do Rio Doce, com o objetivo de descrever aspectos da funcionalidade de Marabá. Cabe ressaltar que, a concretização do presente estudo faz parte das estratégias desta empresa com vistas a projetar uma imagem de “comprometimento” para com a realidade da cidade. Em que pese o papel estratégico inerente ao respectivo estudo, os elementos descritivos permitem demonstrar uma hierarquia dos lugares como resultado de dinâmicas econômicas que tendem a se espacializar territorialmente na forma de espaços de funcionalidades diferenciais.

Dentro dessa perspectiva, o trecho da Transamazônica, que entrecorta o perímetro urbano de Nova Marabá, é marcado pela presença de serviços especializados e comércio intenso de caráter regional. Paralela à BR-230 está a VP-8, principal via da Nova Marabá. Neste perímetro urbano está localizada a sede da Prefeitura, além de uma série de serviços e comércio de grande porte, dentre as quais se podem destacar as concessionárias de veículos REVEMAR, Renault, churrascarias, dentre outros estabelecimentos de comércio e serviços.

Serviços e comércio de grande porte podem ser encontrados em trechos da VE-2 (primeira paralela oeste da PA-150), VP-3 e VE-1 (segunda e terceira paralela Norte da BR-230) (COMPANHIA..., 2007).

Por sua vez, a Nova Marabá também possui um papel institucional importante, pois, abriga a sede da Prefeitura, os Campi da Universidade Federal do Pará, a sede da Superintendência de Desenvolvimento Urbano, a sede da Secretaria Municipal de Obras e a Secretaria de Planejamento, a sede do SENAI, o Quartel do Exército, o Hospital Regional do Sudeste do Pará, além das Vilas militares (a Vila Costa e Silva e a Vila Presidente Médici) (COMPANHIA..., 2007). O grau de consolidação dos bairros varia de acordo com a proximidade com a Transamazônica (COMPANHIA..., 2007).

Um outro eixo estruturante de importância considerável no contexto das atividades de comércio e serviços para a Nova Marabá e para a respectiva subregião diz respeito ao Km 6. Este espaço formou-se entre fins dos anos de 1970 e início dos anos de 1980, no entrecruzamento entre a Transamazônica e a PA-150, como resultado da relação da cidade de Marabá com os municípios do entorno (ALMEIDA, F., 2002).

Ao longo da década de 1980, o Km 6 foi se consolidando como ponto de comércio informal, bem como terminal de transportes improvisado à medida que a alta produção de ouro em Serra Pelada tendia a induzir fluxos demográficos (ALMEIDA, F., 2002).

A intensidade de fluxos induziu paulatinamente a formação de uma feira no entorno do terminal de transporte improvisado, além de pequenos hotéis, dormitórios, restaurantes

mercearias, barracas de feira que vendiam variados produtos. Levando em consideração a precariedade da infraestrutura estabelecida no Km 6, o poder público municipal promoveu intervenção urbanística na área, de tal maneira que, a partir do ano 2000, inaugurou o Terminal e Feira Miguel Pernambuco, que se configura, no contexto atual, como um segundo terminal rodoviário de Marabá, além de possuir uma das mais importantes feiras da cidade (ALMEIDA, F., 2002).

Os elementos descritivos apresentados acima se constituem como uma aproximação acerca das novas espacialidades evidenciadas na cidade em razão do processo de transformações a que a cidade foi submetida.

O quadro 1 constitui-se síntese das reflexões apresentadas anteriormente acerca da produção do espaço da cidade de Marabá ao longo da sua formação socioespacial.

CIDADES	CARACTERÍSTICAS HISTÓRICO-GEOGRÁFICAS	Anos
A cidade de caucheiros e comerciantes	<ul style="list-style-type: none"> • As formas espaciais apresentavam um caráter provisório e precário (considerável quantidade de habitações improvisadas); • A cidade configurava-se como base logística para a comercialização do caucho; • As estruturas espaciais (física, política, social, econômica) estavam relacionadas ao poder exercido pelos grupos políticos locais; • O processo de produção do espaço da cidade estava associado às dinâmicas econômicas exógenas, que influíram nos rumos das atividades produtivas desenvolvidas no lugar; • Estrutura da economia local baseada no extrativismo mercantil; 	1898 a 1920
Cidade dos oligarcas da castanha:	<ul style="list-style-type: none"> • As formas espaciais do espaço intra-urbano continuaram a apresentar um caráter precário; • Base logística para a comercialização da castanha e da borracha, esta última em menor proporção; • As estruturas espaciais (física, política, social, econômica) estavam relacionadas ao poder exercido pelos grupos políticos locais; • Intensa articulação entre estrutura política e estrutura econômica; • Estrutura econômica baseada no extrativismo mercantil; 	1920 a 1960
Cidade da colonização oficial e do urbanismo rural	<ul style="list-style-type: none"> • Processo de estruturação espacial e indução de novas dinâmicas econômicas e demográficas para a cidade; • A cidade tornou-se área de segurança nacional em razão de intenso processo de atuação do poder estatal ditatorial; • Estruturação de redes técnicas (transporte, comunicação, energia elétrica) no território da cidade; • Intensificação do processo de expansão de assentamentos no espaço intra-urbano; • Estruturação da cidade a partir de um modelo de “urbanismo rural”; • Base logística para a implantação dos pólos agropecuários implantados às margens da Transamazônica; 	1960 e 1970
A cidade corporativa	<ul style="list-style-type: none"> • A cidade de Marabá retoma a condição de território administrado pelo poder público municipal; • Base logística da VALE, entroncamento rodoferroviário e sede do mais importante dos quatro pólos industriais planejados pelo PFC; • A forte atuação da VALE contribuiu para intensificação do processo estruturação do território da cidade; • Novas formas de espacialidades baseadas na expansão da racionalidade corporativa; • As verticalidades impostas pela VALE promoveram intensa desestruturação espacial e do modo de vida da população local; • Processo de fragmentação territorial no sudeste paraense e no território do município de Marabá; • Processo de diversificação das atividades de comércio e serviços da cidade com vistas a atender as demandas da corporação; 	1980 e 1990
A cidade econômica	<ul style="list-style-type: none"> • Reestruturação do território da cidade com expansão dos setores primário, secundário e terciário da economia; • Processo de diversificação e expansão do parque industrial de Marabá; • As formas espaciais da área central da cidade revelam a presença de filiais de grandes corporações; • Múltiplas funcionalidades exercidas pela cidade, seja como centro de comércio e serviços que tende a atender demandas em nível do sudeste paraense, seja enquanto território-sede de diversas instituições públicas e privadas; • Novas configurações na relação rural x urbano decorrentes do processo de estruturação do território da cidade; • Novas dinâmicas urbanas passam a contribuir para a estruturação dos territórios rurais com a expansão de sistemas técnicos no campo. 	A partir de 2000

Quadro 1: Produção do espaço da Cidade de Marabá no tempo espacial. Adaptado pelo autor (2010).

5 CENTRALIDADE URBANA E O PAPEL DA “CIDADE DE CONFLITOS”

Marabá vem passando por um intenso processo de transformações como resultado do avanço de frentes econômicas, demográficas, de rearticulações de antigas elites econômicas, da inserção de novos agentes capitalizados na cidade, bem como de articulações políticas e de mobilização dos movimentos sociais, dentre outros atores sociais que constituem a cidade enquanto espaço de contradições inerentes a uma divisão social e territorial do trabalho.

É dentro dessa perspectiva que esta cidade de fronteira vem se caracterizando por uma centralidade urbana, inerente ao novo papel exercido pela mesma cidade no sudeste paraense. Este papel é objeto de discurso tanto de natureza quantitativa quanto qualitativa por planejadores, estatísticos, economistas, produzindo uma forma de conhecimento e de reconhecimento sobre o que seja uma cidade média. Neste sentido, convém fazer as seguintes indagações: quais os novos termos desta centralidade urbana da cidade de Marabá no contexto do sudeste paraense? Que variáveis permitem evidenciar essas novas centralidades da cidade de Marabá?

5.1 ALGUNS ELEMENTOS REPRESENTATIVOS DA CENTRALIDADE URBANA DE MARABÁ, NO SUDESTE PARAENSE

Quando se trata de analisar a centralidade atual de uma cidade como Marabá, existe uma série de possibilidades de utilização de variáveis para a construção de abordagens analíticas. Diante disso, propõem-se aqui uma abordagem crítica aos parâmetros unicamente quantitativos convencionais para se analisar a cidade. Não obstante, partiu-se desses elementos estatísticos, para, em seguida, estabelecer uma reflexão acerca da possibilidade de novas interpretações que possam explicar a centralidade atual de Marabá como cidade média.

Assim sendo, uma primeira variável que vem sendo frequentemente utilizada diz respeito ao limiar demográfico. Como se pode evidenciar, a partir da tabela a seguir, o município de Marabá possui uma população que gira em torno de 168.020 habitantes, segundo dados do Censo demográfico do IBGE (2000), ao passo que, dentre os municípios do entorno, o que mais se aproxima desses números é Parauapebas, com 71.568 habitantes (IBGE, 2000). Em que pese o porte da cidade de Marabá, esta variável isoladamente, não consegue projetar evidências mais precisas acerca da centralidade desta cidade em relação aos respectivos municípios (tabela 5).

Tabela 5: População urbana e rural da Região de Integração (1970/2000)

Município	Urbana				Rural			
	1970	1980	1991	2000	1970	1980	1991	2000
Brejo Grande do Araguaia	-	-	3184	4255	-	-	8755	3209
Canaã dos Carajás	-	-	-	3924	-	-	-	6998
Curionópolis	-	-	15074	13250	-	-	23598	6236
Eldorado dos Carajás	-	-	-	14112	-	-	-	15496
Itupiranga	1447	2804	8431	14754	3899	12847	28580	34901
Marabá	14569	41752	102435	134373	9905	18129	21233	33647
Parauapebas	-	-	27443	59260	-	-	25892	12308
S. Domingos do Araguaia	-	-	-	10878	-	-	-	9127
S. João do Araguaia	1712	1313	1341	2413	13610	34461	18483	9834

Fonte: Censos demográficos IBGE (1970- 2000).

Outra variável bastante utilizada em abordagens convencionais, para efeito de mensurar a importância de uma cidade no contexto de sua respectiva subregião, diz respeito ao Produto Interno Bruto Municipal (PIB) Per capita (tabela 6). Esta variável quantitativa permite evidenciar a relação entre o valor total das riquezas produzidas no município, durante um determinado período do ano, por número total de habitantes de cada município. O respectivo exercício estatístico se torna limitado para entender determinadas realidades amazônicas uma vez que o valor per capita não indica poder de compra nem tampouco renda individual. A título de exemplificação, quando se considera o PIB per capita de Marabá, no contexto de alguns municípios do sudeste paraense (que compõem a Região de Integração Carajás), é possível evidenciar que alguns destes municípios como Piçarra, Parauapebas, Canaã dos Carajás possuem renda per capita superior a de Marabá. Considerados isoladamente esses dados podem inferir que estes municípios, respectivamente, poderiam apresentar um dinamismo econômico maior do que o município de Marabá.

Tabela 6: Produto Interno Bruto Per capita por Região de Integração – 2004

Municípios	PIB Per capita (valores constantes R\$)
Estado do Pará	4.991,94
Carajás	8.466,61
Bom Jesus do Tocantins	5.217,44
Brejo Grande do Araguaia	6.033,91
Canaã dos Carajás	21.480,04
Curionópolis	5.326,65
Eldorado dos Carajás	3.257,59
Marabá	7.679,88
Palestina do Pará	3.148,33
Parauapebas	15.398,94
Piçarra	8.722,45
São Domingos do Araguaia	4.031,48
São Geraldo do Araguaia	5.791,08
São João do Araguaia	2.284,70

Fonte: IBGE/SEPOF; Elaboração e Cálculos: SEPOF/DIEPI/GEDE (2004)

Uma terceira variável recorrentemente utilizada para efeito de mensuração acerca da importância de cidades nos respectivos contextos subregionais, diz respeito ao IDH (tabela 7). Baseada nas médias dos índices de educação, longevidade e renda per capita, esta variável considera que os municípios da Região de Integração Carajás, da qual Marabá é integrante, apresentam índice de Desenvolvimento Humano médio. Segundo o cálculo do PNUD, o índice entre 0,500 e 0,799 é classificado como de Desenvolvimento Humano Médio. Quando comparado aos dados das cidades que compõem a Região de Integração Carajás com os dados de Marabá, com um IDH médio da ordem de 0,710, evidencia-se certa homogeneidade. Não obstante, quando se analisa o IDH médio da educação, verifica-se que as cidades de Marabá e Parauapebas se destacam com IDH médio para educação da ordem de 0,830 e 0,840, respectivamente, configurando índices de desenvolvimento elevados, ao passo que os demais municípios mantiveram-se nas faixas entre 0,500 e 0,799. Com efeito, os respectivos dados permitem evidenciar a lógica do desenvolvimento geográfico desigual inerente aos espaços capitalistas periféricos.

Tabela 7: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal E Região de Integração¹ – 2000

Municípios	IDH-M	IDH-M Educação	IDH-M Longevidade	IDH-M Renda
Estado do Pará	0,720	0,815	0,718	0,629
Carajás	0,670	0,738	0,698	0,576
Bom Jesus do Tocantins	0,620	0,640	0,660	0,550
Brejo Grande do Araguaia	0,680	0,760	0,720	0,560
Canaã dos Carajás	0,700	0,790	0,680	0,630
Curionópolis	0,680	0,770	0,720	0,550
Eldorado dos Carajás	0,660	0,720	0,710	0,550
Marabá	0,710	0,830	0,670	0,650
Palestina do Pará	0,650	0,690	0,720	0,550
Parauapebas	0,740	0,840	0,700	0,670
Piçarra	0,660	0,690	0,720	0,570
São Domingos do Araguaia	0,670	0,720	0,730	0,560
São Geraldo do Araguaia	0,690	0,730	0,750	0,590
São João do Araguaia	0,580	0,670	0,600	0,480

Fonte: PNUD/FJP

Elaboração: SEPOF/DIEPI/GEDE

(1) O Índice de Desenvolvimento Humano para as Regiões de Integração foi calculado pela média aritmética dos IDHM dos municípios que compõem cada região.

Uma quarta variável bastante utilizada diz respeito à taxa de urbanização. De acordo com a tabela 8, o município de Marabá, com percentual em torno de 79,97%, juntamente com o município de Parauapebas, com 82,8%, apresentam taxas de urbanização elevadas para os padrões amazônicos, e, neste sentido, também em relação aos demais municípios que compõem a Região de Integração Carajás (tabela 8).

Tabela 8: Indicadores Demográficos por Regiões de Integração e Município do Estado do Pará

Municípios	Taxa de urbanização 2000
Estado do Pará	66,55
Carajás	66,75
Bom Jesus do Tocantins	47,15
Brejo Grande do Araguaia	57,01
Canaã dos Carajás	35,93
Curionópolis	68
Eldorado dos Carajás	47,66
Marabá	79,97
Palestina do Pará	50,9
Parauapebas	82,8
Piçarra	21,74
São Domingos do Araguaia	54,38
São Geraldo do Araguaia	43,16
São João do Araguaia	19,7

Fonte: IBGE/SEPOF; Elaboração: SEPOF/DIEPI/GEDE (2000)

A abordagem crítica, efetuada acima, acerca de variáveis quantitativas utilizadas convencionalmente pelo próprio aparelho político estatal, apresenta-se no sentido de indicar a necessidade de se transcender o horizonte de quantificações tradicionais, não para descartá-los como instrumentais analíticos, mas enquanto possibilidade para se promover associações com outros parâmetros quantitativos e qualitativos entre si, de maneira a se obter interpretações que permitam explicações mais sofisticadas e contundentes acerca de determinadas transformações socioespaciais materializadas no território da cidade. A título de exemplificação, quando se faz associações entre os dados de taxa de crescimento populacional da cidade de Marabá em relação às cidades do sudeste paraense, com a taxa de urbanização juntamente e PIB dos respectivos municípios, pode-se verificar contradições inerentes ao processo de urbanização desordenada e de “desenvolvimento desigual e combinado” dos espaços das cidades do sudeste paraense.

Outras variáveis quantitativas apresentam certa relevância, para interpretar alguns aspectos concernentes ao papel exercido pela cidade de Marabá no contexto do sudeste paraense. Nesse sentido, a tabela 9 apresenta os dados concernentes ao número de agências e postos de atendimento bancário no sudeste paraense em Abril de 2010 (tabela 9). Os dados demonstram que Marabá é a cidade com maior número de agências bancárias e postos de atendimento do sudeste paraense, totalizando 12 agências e 28 Postos de Atendimento Bancário - PABs. Quando se compara o número de agências bancárias e PABs existentes em Marabá com relação ao sudeste paraense, evidencia-se que esta cidade possui cerca de 16% do total de agências e cerca de 18% do número total de PABs do sudeste paraense.

É necessário ressaltar ainda que dos 39 municípios que compõem o sudeste paraense, apenas 24 possuem agências bancárias, ao passo que 15 municípios não possuem agências. A tabela 9 revela ainda a centralidade da capital do Estado que, sozinha, responde por 108 agências bancárias e 363 PABs, respondendo por 32% do número de estabelecimentos bancários e 43% do número de PABs do Estado do Pará.

Tabela 9: Cidades com Agências e Postos de Atendimento Bancário no Sudeste Paraense (2010).

Municípios	Nº de Agências	Nº de Pab's
Abel Figueiredo	0	1
Água Azul do Norte	0	3
Bannach	0	2
Brejo Grande do Araguaia	0	1
Breu Branco	0	2
Belém	108	363
Bom Jesus do Tocantins	1	1
Canaã dos Carajás	1	2
Conceição do Araguaia	4	3
Cumaru do Norte	0	0
Curionópolis	1	1
Dom Eliseu	3	3
Eldorado dos Carajás	1	2
Floresta do Araguaia	0	1
Goianésia do Pará	0	3
Itupiranga	2	1
Jacundá	2	4
Marabá	12	28
Nova Ipixuna	0	1
Novo Repartimento	2	2
Ourilândia	1	8
Paragominas	7	9
Parauapebas	9	19
Pau D'arco	0	2
Piçarra	0	0
Redenção	6	5
Rio Maria	2	2
Rondon do Pará	4	3
Santa Maria das Barreiras	0	3
São Félix do Xingu	3	4
São Domingos do Araguaia	1	1
São Geraldo do Araguaia	1	1
São João do Araguaia	0	2
Santana do Araguaia	2	5
Sapucaia	0	1
Tucumã	3	5
Tucuruí	6	14
Ulionópolis	1	1
Xinguara	3	3
Palestina do Pará	0	2
Sudeste Paraense	78	151
Estado do Pará	334	837

Fonte: FEBRABAN (2010) Adaptado pelo autor (2010)

Por sua vez, a tabela 10 permite que se faça um comparativo entre o número de agências nas cidades de Castanhal, Marabá e Santarém, no Pará, e as cidades de Sorocaba, Presidente Prudente e Marília, no Estado de São Paulo. Os dados evidenciam que cidades de porte médio, como Presidente Prudente e Marília, possuem cinco vezes o número de agências

bancárias de Castanhal, ao passo que a cidade de Sorocaba possui mais de seis vezes o número de agências de Marabá. Tais dados permitem estabelecer o contraste do dinamismo econômico revelado a partir da maior presença de serviços bancários nas cidades médias paulistas, quando comparado com as cidades médias paraenses.

Tabela 10: Número de Agências e PAB'S no Pará e em São Paulo

Municípios	Nº de Agências	Nº de PAB's
No Pará		
Castanhal	7	15
Marabá	12	28
Santarém	12	36
Em São Paulo		
Presidente Prudente	35	73
Sorocaba	78	254
Marília	35	123
Franca	36	73

Fonte: FEBRABAN (2010). Adaptado pelo autor (2010)

Ainda em relação ao número de agências e postos de atendimento bancário na cidade de Marabá, em comparação com os municípios do sudeste paraense e o Estado do Pará, os dados da tabela 11 são bastante reveladores, no sentido de indicar não apenas a concentração do número de agências e postos de atendimento bancário da Caixa Econômica na cidade de Belém, a carência de serviços bancários no sudeste paraense, com população estimada em mais de 1.400.000 mil habitantes, segundo estimativas do IBGE (2006). A presença de apenas 5 agências da Caixa Econômica Federal para atender todo o sudeste paraense, revela os gargalos e limites de alcance das políticas sociais governamentais no que tange ao pagamento de bolsa escola, já que este banco se constitui o único responsável pelo repasse dos valores da bolsa escola em nível nacional.

Com efeito, os dados permitem evidenciar o papel estratégico de Marabá, Parauapebas, Paragominas, Tucuruí, Redenção, enquanto espaços onde se faz presente serviços essenciais para parcela considerável da população do sudeste paraense, permitindo demonstrar os termos da “**centralidade funcional**”, inerentes a espaços amazônicos inseridos de maneira precária num contexto de divisão social e territorial do trabalho.

Tabela 11: Número de Agências da Caixa Econômica Federal

Municípios	Nº de Agências	Nº de Pab's
Marabá	1	2
Paragominas	1	0
Parauapebas	1	0
Redenção	1	0
Tucuruí	1	0
Sudeste Paraense	5	2
Belém	12	10
Estado do Pará	31	17

Fonte: FEBRABAN (2010); Elaborado pelo autor (2010)

Uma variável importante para efeito de compreensão da centralidade da cidade de Marabá, diz respeito à organização do poder judiciário Federal Estadual (Justiça Federal, Trabalhista, Eleitoral e Estadual), no Estado do Pará. A esse respeito, o quadro 2 permite que se evidencie, a um só tempo, uma hierarquia institucional do judiciário no Estado do Pará, tendo a cidade de Belém como a região que se apresenta no topo da hierarquia do poder judiciário paraense, onde se localiza o Tribunal Regional Federal da 1ª Região, o Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região, além da Seção Judiciária. Por sua vez, as cidades de Marabá, Altamira, Castanhal e Santarém apresentam-se como cidades importantes no contexto da hierarquia institucional, uma vez que as mesmas abrigam subseções judiciárias. O quadro 2 demonstra que os municípios de Altamira, Castanhal, Marabá e Santarém, constituem-se pólos onde se localizam subseções judiciárias, além de 21 varas que visam atender demandas por serviços judiciários.

Para além de uma hierarquia de poder do judiciário, distribuído pelo território paraense, esses dados evidenciam o processo de estruturação do aparelho institucional estrategicamente organizado e distribuído pelo território paraense. Esta estratégia de territorialização do poder judiciário ampara-se no discurso de centralidade das respectivas cidades, em razão do número de habitantes e, por conseqüência, em possíveis demandas sociais. Não obstante, para o caso da cidade de Marabá, é de fundamental importância entender a particularidade inerente às demandas por este tipo de serviço, em razão de constantes conflitos pela posse da terra, e por intenso embate entre diversos agentes sociais que demandam os serviços deste aparelho institucional.

MUNICÍPIOS	REGIÃO	SEÇÃO	SUBSEÇÃO	VARAS
Abel Figueiredo	*	*	*	2
Altamira	*	*	Subseção Judiciária	4
Belém	TRF da 1ª Região, TRT da 8ª Região	Seção Judiciária	*	36
Bom Jesus do Tocantins	*	*	*	1
Brejo Grande do Araguaia	*	*	*	1
Castanhal	*	*	Subseção Judiciária	4
Eldorado dos Carajás	*	*	*	1
Goianésia do Pará	*	*	*	1
Itupiranga	*	*	*	1
Jacundá	*	*	*	0
Marabá	*	*	Subseção Judiciária	6
Nova Ipixuna	*	*	*	0
Palestina do Pará	*	*	*	0
Piçarra	*	*	*	0
Rondon do Pará	*	*	*	1
Santarém	*	*	Subseção Judiciária	7
São Domingos do Araguaia	*	*	*	1
São João do Araguaia	*	*	*	0

Quadro 2: Organização do poder Judiciário Federal e Estadual (Justiça Federal, Trabalhista, Eleitoral e Estadual) no Estado do Pará.

Fonte: Justiça Federal, Trabalhista, Eleitoral e Estadual do Estado do Pará, 2009; Adaptado pelo autor (2010)

Outra variável que permite evidenciar alguns aspectos concernentes à centralidade exercida pela cidade de Marabá, no contexto do Sudeste paraense, diz respeito aos serviços de saúde oferecidos pelo município (tabela 12). A esse respeito, a tabela 12 apresenta dados do relatório de gestão da Secretaria de Saúde de Marabá, no ano de 2002. Esses dados apresentam os municípios pactuados com Marabá a nível ambulatorial, indicando a relação de dependência desses municípios, bem como o repasse de valores em dinheiro à Marabá (da ordem de R\$ 589.543,50 no ano de 2002), em razão dos serviços de saúde prestados aos demais municípios. Aqui vale fazer uma ressalva em relação aos dados apresentados, posto que, eles não definem número de pacientes, nem tipos de atendimento. Por sua vez, alguns valores apresentados na tabela 12, como o valor repassado por Eldorado dos Carajás à Marabá, da ordem de R\$ 25,50, e Xinguara, com valor repassado de R\$ 85,29, aparecem com elevado nível de discrepância quando comparados com valores de repasses de outros municípios, fato que revela certa fragilidade dos dados.

Tabela 12: Municípios Pactuados com Marabá a nível Ambulatorial – Ano 2002

Municípios	Valores Pactuados/anual em R\$
Abel Figueiredo	30.414,69
Bom Jesus do Tocantins	77.060,36
Brejo Grande do Araguaia	20.710,67
Curionópolis	5.639,30
Eldorado dos Carajás	25,5
Itupiranga	66.393,68
Nova Ipixuna	92.888,65
Palestina do Pará	1.931,91
Piçarra	13.733,01
Rondon do Pará	226.120,99
São Domingos do Araguaia	17.675,15
Xinguara	85,29
Jacundá	3.692,52
São João do Araguaia	25.264,98
Parauapebas	7.906,80
TOTAL	589.543,50

Fonte: Relatório de Gestão da Secretaria de Saúde de Marabá (2002).

Por sua vez, outra variável quantitativa constitui-se instrumento que permite evidenciar a centralidade da cidade de Marabá no contexto do sudeste paraense (tabela 13), esta diz respeito à atuação da Universidade Federal do Pará e seu processo de interiorização. Neste sentido, a tabela 13 demonstra a concentração de cursos da Universidade Federal do Pará na cidade Marabá, que apresentou 24 cursos de graduação até o ano de 2007; isso corresponde cerca de 36% do total de cursos de graduação da UFPA no sudeste paraense.

Tabela 13: Número de cursos de graduação ofertados pela UFPA nos municípios da Mesorregião Sudeste Paraense, 2007.

Município	Número de Cursos
Brejo Grande do Araguaia	1
Breu Branco	4
Canaã dos Carajás	2
Conceição do Araguaia	2
Dom Eliseu	1
Goianésia do Pará	1
Jacundá	4
Marabá	24
Ourilândia do Norte	2
Parauapebas	7
Rondon do Pará	6
São Felix do Xingu	1
São Geraldo do Araguaia	1
Tucumã	1
Tucuruí	8
Xinguara	2
Total	67

Fonte: PROPLAN/ UFPA/SISCA (2007)

Ainda em relação aos elementos empíricos de análise da centralidade de Marabá, outra variável utilizada pelas instâncias governamentais para analisar o perfil dos municípios do sudeste paraense diz respeito aos dados relacionados ao déficit habitacional absoluto e relativo por município da Região de Integração Carajás, nos anos de 2000 e 2007, apresentados pelo IDESP (tabela 14). Esses dados projetam uma tendência acerca da redução do déficit habitacional na Região de Carajás, indicando redução do déficit habitacional total (que inclui o meio rural e urbano) em 21%, quando se compara os dados de 2000 com os de 2007. A cidade de Marabá também apresentou redução de seu déficit habitacional total em 20%, do ano de 2000 para 2007. Esta tendência foi acompanhada pelos demais municípios que compõem a respectiva região de Integração.

Em que pese uma possível redução do déficit habitacional indicado pelos dados do IDESP (2007), as estatísticas oficiais não conseguem acompanhar o ritmo de transformações que a cidade de Marabá vem apresentando atualmente, principalmente com as novas possibilidades de investimentos no setor da siderurgia, com a implantação da Aços Laminados do Pará (ALPA), de ampliação da Rodovia Transamazônica, dentre outras obras estruturantes que irão influenciar decisivamente no aumento da mobilidade do trabalho em

direção à Marabá, trazendo como resultado um possível aumento da demanda por moradia, tanto no meio rural quanto no meio urbano de Marabá.

Tabela 14: Déficit Habitacional absoluto e relativo segundo a situação de domicílio por município da Região de Integração Carajás 2000/2007

Municípios	Déficit Total 2000			Déficit Total % 2000			Déficit Total 2007			Déficit Total% 2007		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Bom Jesus do Tocantins	1189	439	749	41	31	50	766	283	483	23	15	33
Brejo Grande do Araguaia	1084	638	447	67	69	65	699	411	288	38	37	39
Canaã dos Carajás	479	84	394	19	9	24	309	54	254	5	1	17
Curionópolis	732	496	235	16	18	13	472	320	152	10	11	8
Eldorado dos Carajás	1581	453	1127	25	15	35	1019	292	727	14	8	22
Marabá	9691	5573	4118	26	18	57	6249	3594	2656	6	4	13
Palestina do Pará	794	259	535	49	31	70	512	167	345	28	16	46
Parauapebas	3545	2638	907	22	19	34	2286	1701	585	6	5	16
Piçarra	1299	44	1254	46	7	57	838	29	809	25	3	33
São Domingos do Araguaia	1748	632	1116	42	28	57	1127	407	720	22	12	40
São Geraldo do Araguaia	2193	479	1713	35	18	50	1414	309	1105	22	9	37
São João do Araguaia	2286	755	1531	93	155	78	1474	487	987	52	83	44
CARAJÁS	26619	12491	14128	30	21	49	17166	8055	9111	9	6	21

Nota: A estimativa para 2007 foi realizada com base nos dados para o total do Estado (Pnad, 2007) redistribuído proporcionalmente aos dados de 2000.

Fonte: IDESP ; Elaboração e Cálculo: IDESP/SEPOF

Em relação às condições de infraestrutura e esgotamento sanitário em Marabá e nos municípios da Região de Integração Carajás, os dados do (INSTITUTO..., 2007) são reveladores da precariedade das condições sanitárias do município de Marabá, que apresenta uma triste liderança no contexto da região de Integração Carajás, qual seja a de líder no número domicílios com carência de esgotamento sanitário, tanto no ano 2000, com 25.097, quanto no ano de 2007, quando os dados registraram um total de 25.543 habitações, com carência de esgotamento sanitário (tabela 15). Evidencia-se, nesse sentido, um incremento do número total de habitações precárias do ano de 2000 para o ano de 2007 da ordem de 446 habitações precárias. Esses números são ainda piores quando se considera o número de domicílios com carência de esgotamento sanitário, no perímetro urbano de Marabá, entre os anos de 2000 e 2007, posto que se evidenciou um incremento de 1.199 habitações com precariedade de esgotamento sanitário no perímetro urbano, saltando de 18.707 habitações para 19.906 habitações.

Tabela 15: Domicílios com Carência de Infraestrutura – Esgotamento Sanitário (Rede Geral ou Fossa Séptica) Segundo os Municípios da Região de Integração Carajás 2000/2007

Município	Domicílios c/ carência de Esgoto. Sanitário 2000			Proporção de Domicílios c/ carência de Esgot. Sanitário 2000			Domicílios c/ carência de Esgot. Sanitário 2007			Proporção de Domicílios c/ carência de Esgot. Sanitário 2007		
	Total	Urbano	Rural	Total	Urbano	Rural	Total	Urbano	Rural	Total	Urbano	Rural
Bom Jesus do Tocantins	2858	1393	1465	97,74	97,01	98,45	2775	1482	1292	83,43	79,95	87,8
Brejo Grande do Araguaia	1603	919	684	99,75	100	99,42	1581	978	603	85,43	88,66	80,68
Canaã dos Carajás	2349	823	1526	93,18	90,84	94,49	2222	876	1346	33,88	17,28	90,3
Curionópolis	4009	2327	1682	86,29	82,26	92,57	3960	2476	1484	83,32	84,74	81,04
Eldorado dos Carajás	5866	2748	3118	93,45	90,04	96,68	5675	2924	2751	79,24	76,09	82,88
Marabá	25097	18707	6390	66,19	60,93	88,57	25543	19906	5638	23,35	22,48	27,09
Palestina do Pará	1543	791	752	95,96	93,83	98,3	1505	842	663	82,38	78,74	87,53
Parauapebas	6561	5167	1394	39,93	37,5	52,54	6728	5498	1230	18,73	17,02	34,09
Piçarra	2397	446	1951	84,22	68,51	88,88	2196	475	1721	64,77	51,98	69,49
São Domingos do Araguaia	4161	2215	1946	98,95	99,19	98,68	4074	2357	1717	77,97	68,56	96,07
São Geraldo do Araguaia	5793	2459	3334	93,63	90,21	96,33	5558	2617	2941	87,4	78,13	97,72
São João do Araguaia	2380	476	1904	97,3	97,54	97,24	2186	507	1680	77,58	86,43	75,26
CARAJÁS	64617	38471	26146	72,1	63,52	90	64003	40936	23067	33,94	28,23	52,97

Fonte: IBGE-BME (Censo 2000 e PNAD 2007)/IDESP

Elaboração e Cálculo: IDESP/SEPOF

Nota: A estimativa para 2007 foi realizada com base nos dados para o total do estado (PNAD, 2007) redistribuído proporcionalmente aos dados de 2000.

Quando se trata das novas configurações do espaço intra-urbano de Marabá e do papel exercido por esta cidade no contexto do sudeste paraense, necessita-se entender os novos termos da reprodução capitalista neste território. Nesse sentido, uma lógica de estímulo à valorização e à competição, pelo uso do solo urbano, parece estar se manifestando nas paisagens urbanas da cidade, quando se leva em consideração a expansão do setor imobiliário na cidade de Marabá e a territorialização de assentamentos residenciais, como, por exemplo, os loteamentos privados Belo Horizonte, Vale do Itacaiunas, Bom Planalto, Castanheira Residence, Deltaville, Ipiranga Ecoville, Residencial Jardim Paris, dentre outros loteamentos, condomínios fechados, conjuntos residenciais e ocupações que tendem a influir decisivamente na valorização do solo na cidade.

A esse respeito, os dados do Plano de Habitação Estadual de Interesse Social (PEHIS) (2009) são aproximações que permitem evidenciar o processo de valorização do uso do solo

em Marabá, quando comparados o preço de um terreno no centro de Marabá e na periferia da cidade, bem como ao se relacionar o preço de terrenos nos centros e nas periferias das cidades de Brejo Grande do Araguaia, Parauapebas, Eldorado dos Carajás, Palestina do Pará, Piçarra, São Domingos do Araguaia, São Geraldo do Araguaia e São João do Araguaia. Os dados evidenciam uma variação de preço dos lotes urbanos nas áreas centrais da cidade de Marabá, com valores entre R\$50.000 e R\$500.000, e nas áreas centrais da cidade de Parauapebas que apresentam preços que variam entre R\$100.000 e R\$ 500.000, no centro da cidade (tabela 16).

Tabela 16: Tamanho e valor dos lotes urbanos na Região de Integração Carajás

Município	Urbano		
	Dimensão (m)	Preço (R\$ 1,00)	
		Centro	Periferia
Brejo Grande do Araguaia	10x30	10.000	5.000 a 7.000
Eldorado dos Carajás	10x30	15.000 a 20.000	3.000 a 5.000
Marabá	10x30	150.000 a 500.000 50.000 a 250.000	7.000 a 10.000
Palestina do Pará	12x30	5.000 a 7.000	2.000
Parauapebas	10x25	100.000 a 500.000	30.000 a 40.000
Piçarra	10x30	12.000 a 15.000	4.000 a 8.000
São Domingos do Araguaia	10x30	20.000	200 a 500
São Geraldo do Araguaia	15x30 / 12x30	150.000 a 200.000	7.000 a 15.000
São João do Araguaia	10x30	3.000 a 4.000	30.000

Fonte: Informações obtidas durante a Oficina Regional Carajás PEHIS(2009).

Com efeito, efetuou-se esforço no sentido de trazer para o debate algumas variáveis com vias a subsidiar o entendimento acerca da centralidade da cidade de Marabá no contexto do sudeste paraense. Não obstante, em que pese a importância dos dados quantitativos, estes dados, isoladamente, não são suficientes para compreender as complexas articulações e relações que coexistem e que se reproduzem no espaço de Marabá. A compreensão dos limites dos dados quantitativos para explicar o papel de uma cidade como Marabá, abre caminho para que se possa levantar a seguinte indagação, qual seja: que outras variáveis permitem evidenciar o papel da cidade de Marabá no sudeste paraense atualmente?

Para além dos dados quantitativos necessita-se analisar Marabá à luz de uma abordagem qualitativa. Isso pressupõe considerar o que Lefebvre (2008) define como dois pares dialéticos primordiais para a compreensão da realidade social, quais sejam: a historicidade e a práxis.

Como se pode evidenciar neste subcapítulo, os dados quantitativos, na maioria das vezes baseados em análises da dimensão econômica, demográfica, são importantes instrumentos teórico-metodológicos para se conceber um entendimento acerca de alguns elementos da realidade social, não obstante, quando trabalhados isoladamente, são insuficientes para entender a complexidade de uma cidade de fronteira como Marabá, cuja formação socioespacial apresenta forte relação com uma dimensão política. Diante disso, o capítulo a seguir apresentará algumas reflexões acerca da dimensão política do espaço marabaense, enquanto possibilidade para se compreender uma centralidade urbana que se manifesta por meio de uma centralidade política.

5.2 AS ESTRATÉGIAS DO ESTADO E DOS AGENTES ECONÔMICOS NA SUBRREGIÃO

Antes de aprofundar reflexões sobre os elementos teórico-empíricos, inerentes à centralidade política de Marabá no contexto do sudeste paraense, torna-se necessário apresentar de maneira sucinta o que se entende por centro e centralidade.

Tourinho, A., (2006) caracteriza o Centro como um espaço qualificado, não só do ponto de vista funcional, mas principalmente por seus aspectos simbólicos e formais que têm, na força de sua continuidade temporal e na permanência de seus aspectos coletivos, a capacidade de evocar uma imagem que o identifica enquanto tal.

O centro é revelado por sua localização no território, por se constituir em fixo dotado de uma série de atividades comerciais e de serviços, enquanto a centralidade é desvelada por aquilo que se movimenta no território, pelos fluxos, estando relacionada, predominantemente, à dimensão temporal da realidade (SPOSITO, 2001).

Ainda para Tourinho, A., (2006), a centralidade, enquanto qualidade do que é central, apresenta-se como conceito de significativa importância para a compreensão de aspectos da realidade urbana, na medida em que permite identificar a aptidão que certos elementos urbanos têm para promover e impulsionar fluxos de intercâmbio.

Para além de uma perspectiva puramente funcional, a centralidade, como dimensão relacional, revela, também, um caráter representativo de fenômenos urbanos dotados de

elementos político-simbólico-culturais que refletem estruturas sociais, bem como relações de poder materializadas no Centro. Nesse sentido, Tourinho, A. (2006, p.291) ressalta que:

[...] a centralidade do Centro não é apenas centralidade operativa ou funcional. Trata-se, também, de centralidade representativa. A centralidade do Centro representa a própria centralidade, que simboliza a qualidade dos fenômenos que ocorrem no Centro e, por extensão, nos centros.

Ainda segundo Sposito (2001), a discussão acerca do centro e da centralidade deve ultrapassar o plano da localização das atividades comerciais e de serviços, para ser pensada a partir das relações entre essa localização e os fluxos que ela gera e que a sustentam. Desse modo, os fluxos permitem a apreensão da centralidade, posto que é por meio dos nódulos de articulação intra e interurbana que ela se revela.

Muito embora a centralidade não seja uma característica física, sua manifestação materializa-se no território de forma física, a partir da inter-relação que cada uma das partes do território tem, com o padrão referencial, ou seja, com o Centro. Assim, [...] a relação que esse centro e os outros centros possuem com o território, não apenas fazem parte da Centralidade são a própria centralidade (TOURINHO, A.,2006, p. 291).

Esses conceitos assumem importância diante da necessidade de se estabelecer uma abordagem teórico-empírica acerca do novo papel exercido pela cidade de Marabá no sudeste paraense. Nessas circunstâncias, analisar o atual papel da cidade de Marabá no âmbito das novas dinâmicas de transformação no espaço do sudeste pressupõe refletir acerca dos novos nexos da centralidade urbana inerente ao espaço marabaense. Esses nexos dizem respeito às novas espacialidades e temporalidades resultantes da presença e da atuação de novos atores sociais (Estado, grande capital internacional, regional e local, movimentos sociais, Ongs, Trabalhadores sem terra, dentre outros agentes), que passaram a influenciar na constituição dessas novas dinâmicas. Diante disso, convém fazer a seguinte indagação: Como vêm se produzindo as estratégias do planejamento Estatal, dos agentes econômicos diante das dinâmicas de transformação e da constituição da centralidade da cidade de Marabá? Que papel esta cidade vem exercendo no que tange à constituição e mobilização de projetos políticos e de movimentos sociais para o sudeste paraense?

Marabá constitui-se, no contexto contemporâneo, em uma cidade dotada de complexas articulações e relações de produção, cuja compreensão demanda a construção de um olhar que transcenda a dimensão econômica de maneira a se entender as estratégias que permeiam a produção do espaço desta cidade. É considerando essa perspectiva que, comungamos das reflexões de Lefebvre (2008, p.61-2) para quem:

[...] o espaço não é um objeto científico descartado pela ideologia ou pela política; ele sempre foi político e estratégico. Se esse espaço tem um aspecto neutro, indiferente em relação ao conteúdo, portanto “puramente” formal, abstrato de uma abstração racional, é precisamente porque ele já foi ocupado, ordenado, já foi objeto de estratégias antigas, das quais nem sempre se encontram vestígios

As reflexões acima são reveladoras da necessidade de se estabelecer uma abordagem acerca da dimensão política da produção social do espaço de Marabá, uma vez que, o entendimento das práticas de intervenção estatal, das ações dos agentes hegemônicos pressupõe a análise das estratégias legitimadoras que se manifestam no campo da materialidade social, por meio de projetos estruturantes, bem como, por discursos que tem como objetivo, promover legitimação às ações do governo e de agentes econômicos.

Quando se leva em consideração a dimensão política, a cidade de Marabá se apresenta como espaço de territorialidades conflituosas, resultante de estratégias do Estado, de agentes econômicos que historicamente têm exercido papel decisivo no âmbito das transformações e de contra-estratégias por parte dos movimentos sociais.

O intenso embate entre os diversos agentes sociais, no contexto do sudeste paraense, tem a cidade de Marabá como epicentro a partir do qual se projetam discursos e contradiscursos a favor e contra ações modernizadoras do Estado e o avanço de capital na subregião.

Marabá, no contexto do sudeste paraense, necessita ser analisada a partir da compreensão da constituição de estratégias do Estado para esta sub-região e também para a respectiva cidade. Nesse sentido, como já ressaltado anteriormente, os anos de 1970 e 1980 constituem momento histórico que marca o movimento de grandes transformações no sudeste paraense, tendo o Estado como agente impulsionador e disseminador de enunciações discursivas e de projetos desenvolvimentistas com sérias implicações socioespaciais.

A esse respeito, Pinto (1982) afirma que, objetivando o pagamento da dívida externa brasileira, o governo ditatorial resolveu promover investimentos governamentais da ordem de 63 bilhões de dólares na implantação do projeto Grande Carajás. Dentre as ações do governo militar pode-se destacar a implantação de redes rodoviárias, a implantação de projetos agropecuários e agrominerais que resultaram em sérias implicações sociais para as cidades impactadas pelos Grandes Projetos.

Acerca das estratégias governamentais para a Amazônia, Hébette (1991, p. 7) faz a seguinte afirmação:

No decorrer dos anos de 1960, abriram-se, pois, a partir da nova capital do Brasil, dois imensos braços como a abraçar a Amazônia: as rodovias Belém-Brasília e Brasília-Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco. Na aparência de um aceno amigo, um abraço traiçoeiro. Atrás da promessa de dias melhores e de juramentos de prosperidade futura (“Integrar para não entregar”), a ameaça da destruição ambiental, da desintegração social e cultural.

Dessa maneira, o capital penetrou na Amazônia com uma grande voracidade apropriando-se de lavras do subsolo, de áreas indígenas, engolindo roças de camponeses, explorando mão-de-obra de maneira predatória.

É considerando essa perspectiva que, compreender a centralidade política de Marabá no sudeste paraense demanda uma análise acerca do papel exercido pelo Estado como agente indutor de estratégias de planejamento e gestão para a Amazônia Oriental, principalmente a partir dos anos de 1970, de maneira a se evidenciar algumas intencionalidades prementes no âmbito do aparelho político estatal, no período mais recente.

No que tange as ações do planejamento estatal para a Amazônia Oriental, há que se ressaltar a função exercida pelos órgãos governamentais como o INCRA, o Grupo Executivo de Terras do Araguaia e Tocantins (GETAT), o Serviço Nacional de Informação (SNI), a SUDAM a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) que, como tentáculos institucionais de planejamento, e execução das ações concebidas nos altos gabinetes do governo militar, tenderam a contribuir para o aumento de contradições no contexto do sudeste paraense.

A respeito do programa de colonização, empreendido pela ditadura militar durante os anos de 1970, Valverde (1989, p. 115) afirma que:

Nos primeiros assentamentos da Transamazônica no Pará, o INCRA adotou o esquema das “agrovilas” (habitat rural concentrado), porém os lotes ficaram afastados, ao longo da estrada, exigindo deslocamentos; e aos colonos era vedada a criação de animais de carga ou de tração. O resultado foi o abandono desse padrão de habitat

A partir da segunda metade dos anos de 1970, sob a justificativa de promover o processo de modernização do campo na Amazônia, o Estado passou a estimular amplamente a entrada do grande capital na região, passando a conceder concessões de terras da Amazônia Oriental a agentes capitalizados do Centro-Sul do Brasil, ao passo que, camponeses, comunidades indígenas, populações ribeirinhas dentre outros agentes sociais que viviam e se reproduziam da terra, foram marginalizados, violentamente reprimidos e mesmo expulsos de suas terras (MARTINS, 1991).

Segundo Valverde (1989), o Programa Grande Carajás⁴⁹ foi concebido e administrado em Brasília, por uma comissão de ministros e seus assessores que se reuniam no Palácio do Planalto e que provavelmente não conheciam a região, não obstante, declaravam que investindo 62 bilhões de dólares em dez anos, o Brasil passaria a exportar minerais brutos ou semi-acabados do distrito metalífero de Carajás, de maneira a pagar o total de sua dívida externa, antes da virada do século XX. A esse respeito, assim discorre Pinto, (1982, p. 51)

Investir em Carajás 62 bilhões de dólares e obter, até a próxima década, uma receita anual de 17 bilhões de dólares: esse é o objetivo principal do Plano de Desenvolvimento da Amazônia Oriental que a Companhia Vale do Rio Doce e o Conselho Interministerial do Grande Carajás vem elaborando desde o ano passado

Ainda segundo Valverde (1989), os pólos industriais parecem ter sido escolhidos sobre um mapa, uma vez que, algumas decisões como a de implantar uma usina de gusa e ferro-esponja em Tucuruí, a uma distância considerável do local de extração de minério de ferro constitui-se contrasenso, já que Marabá e vizinhanças ribeirinhas, ao longo do médio Tocantins, estariam em muito melhor posição geográfica, relativamente ao minério, à ferrovia e às rodovias.

O processo de implantação do Programa Grande Carajás demandou o fortalecimento do aparelho institucional. Nesse sentido, o Ministério da Reforma e do Desenvolvimento Agrário (MIRAD) criou o GETAT pelo decreto-lei nº 1767, de Fevereiro de 1980, com o objetivo de gerir com força o problema fundiário na área de implantação dos projetos minerais (PINTO, 1982). “O GETAT passou a gerir, com força armada, o problema fundiário em todo Leste do Pará, Oeste do Maranhão e Norte de Goiás. Estava subordinado diretamente ao SNI” (VALVERDE, 1989, p.24).

Ao INCRA coube a tarefa de promover o processo de desapropriação e distribuição de terras até 10 km para cada lado das rodovias federais, além de rever a legitimidade dos títulos até 100 km, também para fins de desapropriação e redistribuição (PINTO, 1982).

Essas instituições governamentais, como executoras do Projeto de Nação, concebido pelo governo militar, contribuíram decisivamente para a reconfiguração da estrutura fundiária no sudeste paraense, ao conceder incentivos fiscais a agentes capitalizados como fazendeiros, empresas do centro sul do país, bancos, dentre outros, ao mesmo tempo em que promoviam o

⁴⁹ O Programa grande Carajás compunha-se de sete pólos: 1) Pólo São Luiz: Usina de alumínio e alumina, da ALCOA; 2) Pólo Barcarena: usina de alumínio e alumina, da ALBRAS; 3) Paragominas: Mineração de bauxita (RTZ/CVRD); 4) Carajás: CVRD, com mineração de ferro, cobre, níquel e produção de ligas; 5) Tucuruí: fabricação de gusa e ferro-esponja; 6) Marabá: metalurgia a carvão vegetal; 7) São Félix do Xingu: mineração de cassiterita (estanho) (PINTO, 1982).

processo de desmobilização do movimento camponês, ao conceber estratégias visando induzir a mão de obra migrante camponesa para o trabalho no setor da extração mineral, bem como, para a construção da infra-estrutura logística, para o empreendimento minero-metalúrgico a ser implantado (PINTO, 1989).

Em relação à SUDAM, pode-se evidenciar que as ações deste aparelho institucional estiveram acopladas à racionalidade dos Planos Nacionais de Desenvolvimento, de tal maneira que as ações de intervenção seguiam a cartilha do governo federal. É nesse sentido que intervenções urbanísticas em Marabá, como a criação do núcleo Nova Marabá, ganha a força dos desígnios da instância federal, como já ressaltado anteriormente.

Vidal (1991) afirma que a FUNAI exerceu função decisiva no sentido de promoção da política indigenista de Estado e de controle sobre as terras dos índios e dos recursos naturais que elas abrigavam.

A institucionalização da FUNAI como órgão gerenciador das relações entre do poder executivo federal e as populações indígenas tendeu a agravar os problemas de conflito pela posse da terra, uma vez que, o Ministério do Interior, órgão do governo essencialmente comprometido com as políticas desenvolvimentistas exercia o controle sobre a respectiva instituição (VIDAL, 1991). Com efeito, a política indigenista tornou-se uma questão de política de Estado e de controle sobre as terras dos índios e dos recursos naturais que elas abrigam.

Nos anos de 1970 devido às novas oportunidades, especialmente os projetos subsidiados pelos incentivos fiscais, começam a chegar pessoas do sul com Capital, que compram terras, dedicando à agropecuária e à indústria madeireira. Grandes contingentes de mão de obra se deslocam para os garimpos de ouro ou são contratados para as obras de infra-estrutura, como a Hidrelétrica de Tucuruí, estradas vicinais e mais tarde a Ferrovia Carajás. Companhias do Sul do País investem em grandes fazendas. E mesmo a Universidade de São Paulo cria um Campus Avançado em Marabá (VIDAL, 1991, p.61).

A modernização desordenada chegou repentinamente, reelaborando o espaço e as relações preexistentes, impondo condições, destruindo formas de reprodução social e consolidando outras. Quando se considera o papel estruturante do Estado e as políticas de planejamento associadas ao Projeto Ferro Carajás, nos anos de 1970 e 1980, Vidal (1991) faz a seguinte afirmação:

Trata-se, em resumo, de uma intervenção intencional e planejada do Estado para transformar completamente a estrutura ambiental e econômica da Bacia Amazônica, ligada ao Plano de Integração Nacional, que resulta de uma aliança entre Governo Brasileiro, várias empresas multinacionais e nacionais e instituições bancárias internacionais de empréstimo que estão financiando projetos infra-estruturais visando a exploração e a exportação de recursos naturais da região (VIDAL, 1991, p.63).

As ações institucionais concebidas pela FUNAI, bem como, por outros órgãos governamentais, estabeleceu-se um estado de crise que não se constituía algo meramente superficial, mas resultado do momento de redefinição das relações entre os diversos atores sociais, dentre os quais se pode destacar o Estado, grupos indígenas, garimpeiros, madeireiros, empresárias, pecuaristas, bancos, camponeses.

A estratégia discursiva do Estado brasileiro, a partir dos anos de 1980, com vistas a resolver os problemas de conflitos no campo, financiar o processo de modernização do território a qualquer custo, com a implantação do Projeto Ferro Carajás, não passou de mera retórica, posto que o processo de modernização conservadora que se estabeleceu na Amazônia Oriental, pautado no discurso desenvolvimentista do crescimento econômico e de alcance das massas trabalhadoras camponesas, não passou de um estado de conveniência com vias à desmobilização dos movimentos sociais na região.

Quando se considera o processo de planejamento governamental a que foram submetidas determinadas áreas do espaço amazônico durante os anos de 1970, convém ressaltar o enfraquecimento do papel do poder executivo municipal, diante do caráter centralizador da instância de poder federal, bem como, de avanço da racionalidade capitalista. Neste sentido, o processo de intervenção no espaço intra-urbano da cidade de Marabá se configurou a partir de determinadas ações de planejamento que acabaram sendo delegadas a cúpula da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que, por sua vez, atribuiu a firmas de planejamento a elaboração dos Planos Diretores. Acerca das ações do governo federal, bem como, do avanço de uma racionalidade capitalista na região Vidal fez a seguinte afirmação:

Os grandes projetos homogeneizam o espaço e as diferentes formas de vida, fazem tábua rasa da história da região e dos problemas específicos de cada comunidade. Por outro lado, essas firmas de planejamento não possuem a mínima capacidade de avaliar o componente indígena, mas recortam artificialmente, no papel, todo o espaço geográfico e a própria vida da população regional, índios e não-índios, reduzidos, agora, a meros objetos (VIDAL, 1991, p.70-1).

Com efeito, produto e resultado desse processo de desorganização capitaneado pelo Estado, os núcleos urbanos e assentamentos de garimpos na região sudeste paraense

cresceram de maneira desordenada, repercutindo em graves conflitos (VIDAL, 1991) que se revelam na densificação e precarização de periferias das cidades do sudeste paraense, no crescimento da violência urbana.

Essas ações do governo federal, a partir dos anos de 1970 e 1980, tendo como órgãos executores as diversas agências e empresas estatais, contribuíram decisivamente para a constituição de um cenário marcado por conflitos no campo, e em cidades do sudeste paraense, uma vez que, o estímulo à indução de agentes econômicos, de migrantes camponeses para a região, de garimpeiros, dentre outros atores sociais, resultaram na produção de territorialidades conflituosas, na forma de violentas disputas pela posse da terra.

Uma parte considerável de trabalhadores que migraram para a respectiva subregião, induzida pelo discurso desenvolvimentista, teve nos grandes projetos (Construção da Hidrelétrica de Tucuruí, da Estrada de Ferro Carajás, Projeto Ferro Carajás) apenas empregos temporários. Uma vez terminadas as obras de implantação de cada um deles, a maior parte dos mesmos trabalhadores eram mandados embora, passando a compor a população das periferias de cidades como, Belém, Marabá, Parauapebas, Tucuruí, Eldorado dos Carajás, dentre outras cidades (VALVERDE, 1989).

O resultado das estratégias desenvolvimentistas do governo federal, pautadas em apoio ao latifúndio, através de estímulo financeiro e incentivos fiscais, de controle e repressão aos movimentos sociais, não poderia ser outro senão a constituição de um passivo social, tanto no campo quanto na cidade, de difícil resolução, cujo caráter emblemático revela-se na precariedade das condições de vida de um número considerável de moradores dessa sub-região. É nesse sentido que Valverde (1989), a partir do final dos anos de 1980, descreve as implicações das estratégias de políticas públicas implementadas para a respectiva sub-região, da seguinte maneira:

Um território que envolve toda a região citada poderia ser alcunhado de “Quadrilátero do Câncer Social” ou “de Conflito Latente”. Aí, a política dirigida pelo Governo, nos últimos 15 anos, conduziu a uma situação em que trabalhadores rurais de um lado, latifundiários e seus agentes, de outro, tomaram posições antagônicas e irreconciliáveis (VALVERDE, 1989, p.136).

É em razão dessas contradições, inerentes às estratégias concebidas e implementadas pelo Estado Brasileiro a partir dos anos de 1970 e 1980, para a região sudeste paraense e para cidades como Marabá, com muitas implicações socioespaciais, que uma pergunta se faz importante: como o Programa Grande Carajás (PGC) tomou corpo e transformou a cidade de Marabá?

A implantação do PGC demandou a constituição de bases logísticas para a expansão deste empreendimento. É nesse sentido que a cidade de Marabá; por apresentar uma localização privilegiada, sendo entrecortada por duas das principais rodovias do Estado do Pará (Transamazônica e PA-150), por apresentar conexão ferroviária (Ferrovia Carajás-Itaqui) com outras cidades da área de influência deste projeto, e por constituir-se espaço de intenso fluxo migratório, consolidou-se como nó de articulação e base operacional da CVRD.

As estratégias do Estado, as ações da Vale (CVRD) e sua articulação com outros agentes econômicos, contribuíram para a implantação de atividades comerciais e industriais que passaram a se desenvolver em Marabá, a saber, a instalação do Distrito Industrial neste município, no final dos anos de 1980. Segundo a Associação Comercial e Industrial de Marabá - ACIM (2008), no ano de 2006, as operações no distrito industrial de Marabá apresentavam a seguinte configuração: oito guseiras em operação (COSIPAR, Simara, USIMAR LTDA, Siderúrgica Ibérica S/A, Terranorte Metais LTDA, SIDEPAR, Sidenor Siderurgia Ltda, Ferro Gusa Carajás) e três guseiras em processo de instalação (D'TERRA, Maragusa Siderúrgica e FERMAR - Indústria de Ferro Ligas Marabá LTDA). Essas indústrias eram responsáveis por 3.395 empregos diretos no município, no ano de 2006. O final do ano de 2009, período em que efetuou-se pesquisa de campo para efeito de construção do presente trabalho, evidenciou-se processo de instalação da SINOBRAS (Siderúrgica Norte do Brasil), siderúrgica composta pela parceria entre governo federal e Vale.

Ainda segundo a Associação Comercial e Industrial de Marabá (ACIM) (2008), com uma produção anual de 2.566.720 toneladas, o distrito industrial tem como principal indústria a COSIPAR, com cinco fornos e uma produção anual de 558.720 toneladas, o que equivale a cerca de 22% da produção total do distrito (tabela 17).

Tabela 17: Principais Indústrias Siderúrgicas de Marabá, 2006

Guseiras em Operação	Nº de fornos	Produção mês(ton)	Produção anual (ton)	Empregos diretos
Cosipar	5	46.560	558.720	760
Simara	2	18.000	216.000	400
Usimar	2	19.000	228.000	480
Ibérica	2	27.000	324.000	200
Terranorte	2	11.000	132.000	170
Sidepar	1	18.000	216.000	150
Sidenor (início op ago 2005)	1	13.000	156.000	200
Ferro Gusa Carajás	2	30.000	360.000	200
Total (1)	17	182.560	2.190.720	2.560
Siderúrgicas em Instalação				
Da Terra (Grupo revemar)	1	15.000	180.000	350
Maragusa (Grupo Leolar)	1	15.000	180.000	350
Ferpar (ferro-ligas)	2	1.333	16.000	135
Total (previsão) (2)	4	31.333	376.000	835
Total da Produção (1+2)	21	213.893	2.566.720	3.295

Fonte: Prefeitura Municipal de Marabá/SEPOF (2006)

A crise mundial, do final dos anos de 2008, ocasionou sérios impactos ao distrito Industrial de Marabá. A esse respeito, quando indagado acerca da crise no distrito industrial de Marabá, o secretário da Indústria e do Comércio de Marabá afirmou o seguinte:

No distrito industrial de Marabá ele tinha números que não são precisos, mas estimados cerca de 5.500 empregos diretos para um multiplicador, via de regra, se utiliza três, quatro, indiretos [...] nessa cadeia, mas nós temos um parque que com a crise colocou praticamente à disponibilidade de mão-de-obra. Cerca de 3.500 foram para disponibilidade, ficaram à “ver navios” aí nesse processo do setor industrial, mas é um setor [...] que agrava muito mais a situação do que essa mera e rápida [...] referência que nós fazemos, porque se nós formos considerar que existe o carvão vegetal como o insumo ou como o fator energético da cadeia do gusa e que as indústrias do gusa tem a obrigatoriedade de estabelecerem, de fazerem os seus projetos de reflorestamento para a sua auto-sustentabilidade, dentro dessa cadeia temos um outro universo de pessoas e de empresariados, de comerciantes, que estão elencados a essa produção e que também estão sofrendo os efeitos dessa crise e aí nós estamos falando de cerca de 16, 17, 18 cidades no nosso entorno que sofrem a consequência disso [...] (Informação verbal)⁵⁰.

Quanto ao setor comercial de Marabá, segundo dados da Secretaria de Planejamento, Orçamento e Finanças de Marabá (2006), este setor apresenta um total de 873 estabelecimentos, sendo a grande maioria (95%) representada por microempresas. Quanto aos

⁵⁰ Entrevista de Ítalo Ipojuca, Secretário da Indústria e Comércio, ciência e Tecnologia de Marabá concedida ao Grupo de Pesquisa Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias – RECIME, coordenado regionalmente pelo prof^o Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr, em 30.01.2010, e cedido gentilmente para esta dissertação em 21.01.2010.

grandes estabelecimentos comerciais, a cidade de Marabá possui 25 estabelecimentos, sendo o Supermercado Alvorada o maior deles, com 11 estabelecimentos (tabela 18).

Tabela 18: Principais Supermercados de Marabá

Nome	Nº de Estabelecimentos
Preço Bom	1
Comercial Apache	1
Supermercado Alvorada	11
Supermercado Andorinha	1
Supermercado e Panificadora Real Ltda	1
Supermercado Guerra	1
Supermercado Irmãos Loiola	1
Supermercado Laranjeiras	2
Supermercado Mix Pão Ltda	2
Supermercado Norte Sul	2
Supermercado Santa Maria	1
Supermercado Secos e Molhados	1
Total:	25

Fonte: ACIM, Marabá (2008)

Ainda segundo a ACIM, os principais estabelecimentos do setor de eletrodomésticos, eletroeletrônicos, magazines e lojas de departamento são o grupo LEOLAR, com sete estabelecimentos, seguido das lojas City Lar, com três estabelecimentos e as lojas Centro e Sociedade Comercial Irmãs Claudino, com dois estabelecimentos cada um (tabela 19).

Tabela 19: Principais lojas de eletrodomésticos, eletroeletrônicos e Magazines e lojas de departamento na cidade de Marabá, 2008.

Nome	Nº de Estabelecimentos
Leolar Móveis e Eletrodomésticos Ltda	7
Magazine Liliani S/A	1
Sociedade Comercial Irmãs Claudino S/A	2
City Lar	3
Esplanada	1
Lojas Centro	2
Renovar	1
Jovilar	1
Total:	18

Fonte: ACIM/Marabá (2008)

Considerando que o capital se instala e se reproduz a partir de potencialidades e de possibilidades de produção, distribuição e consumo, esses elementos quantitativos permitem evidenciar uma face importante da territorialização capitalista, esta revelada pela função exercida por Marabá, no que tange ao atendimento de demandas de consumo.

Não obstante, para além dos dados concernentes à territorialização e expansão de setores da economia marabaense, esta cidade necessita ser analisada a partir da centralidade política e de suas implicações socioespaciais no espaço intraurbano de Marabá.

5.3 A CENTRALIDADE POLÍTICA DE MARABÁ NO SUDESTE PARAENSE⁵¹

Compreender a centralidade urbana da cidade de Marabá pressupõe entender as estratégias e contra-estratégias inerentes à práxis de reprodução social no espaço do sudeste paraense, bem como, as relações por vezes conflituosas entre agentes sociais. Meio e resultado de estratégias de intervenção estatal e de ação dos agentes econômicos que contribuíram para a configuração de um cenário marcado por profundas contradições, Marabá constitui-se hoje como território de funcionalidade e de decisão, onde se manifestam superposições de projetos políticos muitas vezes conflitantes.

Paralelamente ao projeto estatal e dos agentes econômicos, a cidade de Marabá constitui-se palco de contra-estratégias, tendo como base os movimentos sociais organizados: Comissão Pastoral da Terra (CPT), a Federação dos Trabalhadores da Agricultura (FETAGRI), o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), o Centro de Educação e Pesquisa (CEPASP), o Movimento dos Sem Terra (MST), a Sociedade de Defesa dos Direitos Humanos (SDDH), e o Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST), que vem exercendo papel importante como instrumento de resistência e mobilização a projetos políticos antagônicos aos interesses das populações impactadas pela dinâmica econômica imposta pelo Estado e pelos agentes econômicos na subregião. A respeito da importância dos movimentos sociais, o ex-advogado da Sociedade de Defesa dos Direitos Humanos (SDDH) fez a seguinte afirmação:

Então, veja bem a SDDH, [...] acompanha as ocupações aqui em Marabá a pelo menos sete anos. Inclusive antes de eu entrar como advogado da SDDH. [...] Organizações de defesa dos direitos humanos, que trabalham na reforma agrária, nos conflitos agrários aqui em Marabá, historicamente já tem trinta anos de luta. Sindicatos, FETAGRI, MST foi no anos 90 etc.. Mas a questão urbana começou a explodir e a SDDH ela tem essa interface de trabalhar conflitos urbanos, violência urbana e também violência rural com parceria da CPT. A gente percebeu que potencializar mais o trabalho na zona urbana e aí a primeira ocupação a ser trabalhada pela SDDH a uns 7 anos

⁵¹ Este conceito foi concebido por Trindade Jr em discussão no grupo de pesquisa “Cidades Médias na Amazônia: Novos Agentes Econômicos e Novas Centralidades Urbano-Regionais no sudeste paraense” e gentilmente cedido para esta dissertação.

atrás foi a folha 25, que é aquela região na Mangueira que inclusive tem vias de regularização atualmente (informação verbal)⁵².

A forte atuação dos movimentos sociais, como o MST, o MTST, revela-se por meio do aumento do processo de ocupações no município de Marabá. A esse respeito, segundo dados do INCRA, até o ano de 2005 (MARABÁ, 2006), existiam no município de Marabá 66 assentamentos da reforma agrária, concentrados em torno da Estrada do Rio Preto, na região de Brejo do Meio, na Área do Contestado e em torno da Vila de Murumuru. O quadro 3 permite uma visualização do quantitativo de assentamentos do INCRA em Marabá.

Ainda segundo os dados do INCRA (MARABÁ, 2006), o número de projetos de assentamento gira em torno de 2.542 famílias. Esses dados são reveladores de uma condição de avanço acelerado do processo de ocupação, bem como, de carência de políticas públicas voltadas para o setor habitacional no município.

Por sua vez, a atuação do INCRA no sudeste paraense, com Superintendência Regional instalada na cidade de Marabá, revela a importância estratégica deste município, no que tange ao atendimento de demandas por serviços de regularização fundiária para todo sudeste paraense. Um indício bastante revelador desse papel de Marabá apresenta-se no discurso oficial do portal de notícias governamentais, proferido em Novembro de 2007:

A superintendência Regional do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) em Marabá já beneficiou este ano cerca de 15 mil famílias de trabalhadores rurais através da modalidade crédito Instalação para Habitação. Até a segunda quinzena de Novembro foram investidos R\$92,23 milhões em construção e recuperação de casas em assentamentos no sudeste do Pará (MARABÁ, 2006).

Acerca dos discursos governamentais e suas estratégias, Almeida, A. (1995) adverte para o fato de que a projeção de dados do aparelho institucional estatal apresenta-se como medida básica de controle territorial, que busca projetar uma imagem de Estado presente e atuante no âmbito dos inúmeros conflitos que se manifestam diante do processo de ocupação e uso do solo.

⁵² Entrevista de Jorge Luiz Ribeiro dos Santos Ex-advogado da sociedade de defesa dos direitos humanos e coordenador da ação junto às ocupações urbanas de Marabá concedida à Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias -RECIME, coordenado regionalmente pelo Prof^o Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, em 30.01.2010, e cedido gentilmente para esta dissertação.

Projeto de Assentamento	Número de famílias	Município	Formas de ocupação
Cruzeiro	80	Brejo do Meio/Marabá	
Cachoeira Preta	120	Brejo do Meio/Marabá	
Castanheira	160		
Cedrinho	45	Marabá	
Patauí	82	Marabá	
Lajedo	60	Marabá	
Frutão	80	Marabá	
Serra Azul		Marabá	
Volta do Tapirapé	80	Pólo	
Escada Alta	81	Marabá	
Dos Bandeirantes	46	Marabá	Remanejamento
Volta Grande		Marabá	
Barro Preto			
Vinagre		Marabá	
Rio Preto Malha II	78	Marabá	Ocupação pacífica
Goianos		Marabá	
Conquista		Marabá	
Murajuba	88	Marabá	Ocupação pacífica
Princesa	77	Marabá	Com conflito
Tartaruga	60	Marabá	Ocupação pacífica
Iguaçu	44	Brejo do Meio/Marabá	Ocupação pacífica
Dourada			
Voltinha do Itacaiunas		Marabá	
Bom Jardim da Voltinha		Marabá	
Boa Esperança do Burgo	110	Marabá	Através de posse
Sabino São Pedro	48	Marabá	Ocupação pacífica
Cupu	450	Marabá	
Netuno	60	Marabá	Ocupação pacífica
Cabanagem	120	Marabá	
Maravilha	260	Marabá	
Alegria	48	Marabá	Com conflito
Estrela do Norte	71	Marabá	Ocupação pacífica
Burgo		Marabá	
Nova Vida	126	Marabá	Ocupação pacífica
Castanhal Rato II		Marabá	
Samaúma	24	Marabá	Ocupação pacífica
José Pinheiro Lima	21	Marabá	Ocupação pacífica
Piquiá		Marabá	
Pouso Alegre	23	Marabá	Ocupação pacífica
Palmeira Jussara		Brejo do Meio/Marabá	
Belo Vale		Brejo do Meio/Marabá	
Gabriel Pimenta		Marabá	

Quadro3: Quantitativo de Projetos de Assentamento do INCRA em Marabá 2006

Fonte: Prefeitura Municipal de Marabá, SEPOF, Amazon Rural, COP Serviços (2006)

Por sua vez, os dados da Sociedade de Defesa dos Direitos Humanos são bastante reveladores das contradições inerentes ao processo de apropriação e uso do solo na cidade de Marabá. O quadro 4 apresenta um cenário marcado por 14 ocupações, que totalizam algo em torno de 10.928 famílias na cidade de Marabá. As ocupações com maior número de pessoas são: a ocupação Bairro da Paz, com 2.800 famílias; a ocupação São Miguel da Conquista, com 1.800 famílias; a ocupação Bairro Araguaia, com 2.100 famílias; e a ocupação do Bairro Tancredo Neves, com 1.200 famílias (quadro 4).

O quadro 4 demonstra ainda que os ocupantes das áreas de ocupação do Bairro Aeroporto Km2, a ocupação da Folha 35, e a ocupação da Vila Socó possuem mais de dez anos, sem que o INCRA, ou mesmo o poder judiciário, tenha se posicionado no sentido de conceder o título de propriedade aos respectivos ocupantes.

Ocupações	Início da ocupação	Nº de Famílias
São Miguel da Conquista	2/3/2006	1800
Ocupação Bairro da Paz	20/7/2007	2800
Ocupação Nova Vida (Miguel da Conquista II)	22/1/2007	180
Ocupação 4 de Novembro (Folha 14)	4/11/2007	30
Folha 25		380
Bairro Araguaia (AABB)	22/1/2008	2100
Bairro Novo Paraíso (Km 06 e meio)	16/7/2008	70
Bairro Aeroporto Km 2	set/86	200
Folha 35	jul/97	500
Vila Socó	1988	130
Ocupação Nova Aliança	set/07	450
Ocupação do bairro Tancredo Neves	25/3/2004	1200
Bairro Jardim Filadélfia	22/10/2005	288
Ocupação cidade de Deus (Jardim Filadélfia)	2/4/2008	800
Total		10.928

Quadro 4: Número de Ocupações em Marabá, 2008

Fonte: SDDH (2008); Adaptação do autor (2009)

Os dados apresentados revelam a condição de crise urbana instalada no âmbito da cidade de Marabá, como resultado de políticas governamentais pautadas em matrizes de crescimento econômico, em indução de processos de mobilidade do trabalho, que contribuíram para a constituição de um passivo social no que tange às condições de moradia. A esse respeito, o ex-advogado da SDDH fez a seguinte afirmação:

Marabá não tem política de habitação [...] não existe. Digamos que o que vem trazer perspectivas para reforma urbana foi o plano diretor aprovado em 2006. Mas que efetivamente não tem feito muito, se tu tens hoje alguma

ação concreta de regularização fundiária em Marabá é por conta do PAC ao Cabelo Seco (Jorge Luiz Ribeiro dos Santos (Informação verbal)⁵³

Como resultado da carência de políticas públicas para atender as demandas sociais crescentes em Marabá, a cidade cresce desordenadamente, na mesma proporção em que crescem os conflitos nas áreas de ocupação. Neste sentido, o ex-advogado da SDDH é bastante incisivo ao enfatizar o elevado número de homicídios de lideranças dos movimentos sociais atuantes no processo de ocupação.

A Coca-Cola pelo menos quatro lideranças, quatro pessoas foram assassinadas com conflitos por moradia. Seja questões internas por lotes [...]. Na verdade nenhum desses [...] Foram resolvidos [...]. Alguns sequer saíram do inquérito. Sejam por divergências internas de lideranças ou mesmo por disputas por lotes (Informação verbal)⁵⁴

Ainda segundo a SOCIEDADE... (2008), é bastante elevado o índice de homicídios na região sudeste paraense. Segundo o Instituto Médico Legal de Marabá (IML)⁵⁵, entre janeiro e junho de 2008, 443 pessoas foram mortas violentamente em Marabá e cidades vizinhas, destas, 254 foram vítimas de homicídio (SOCIEDADE..., 2008).

Dentre estas mortes destacam-se as execuções sumárias perpetradas por grupos de extermínio (SOCIEDADE..., 2008). No ano de 2008 (até 15 de dezembro), a SDDH contabilizou 69 homicídios em Marabá, todos com feições nítidas de execução sumária efetuadas por grupos privados ou não, contratados para este fim, destes 69 mortos pelo menos 13 eram menores de 18 anos (SOCIEDADE..., 2008).

A violência contra as mulheres também atinge números expressivos em Marabá e região, posto que, somente no primeiro semestre de 2008 foram atendidas 636 mulheres em Marabá, destas, 39 são procedentes de cidades vizinhas (SOCIEDADE..., 2008).

Ainda para o ex-advogado da SDDH, o poder público constituído apresenta pouca sensibilidade para com a questão do direito à Moradia, garantido pela carta constitucional de 1988, uma vez que, os pedidos de reintegração de posse são concedidos, em muitos casos sem uma inspeção judicial.

⁵³ Entrevista de Jorge Luiz Ribeiro dos Santos Ex-advogado da sociedade de defesa dos direitos humanos e coordenador da ação junto às ocupações urbanas de Marabá concedida à Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias - RECIME, coordenado regionalmente pelo Prof^o Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, em 30.01.2010, e cedido gentilmente para esta dissertação.

⁵⁴ Entrevista de Jorge Luiz Ribeiro dos Santos Ex-advogado da sociedade de defesa dos direitos humanos e coordenador da ação junto às ocupações urbanas de Marabá concedida à Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias - RECIME, coordenado regionalmente pelo Prof^o Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, em 30.01.2010, e cedido gentilmente para esta dissertação

⁵⁵ O Instituto Médico Legal (IML) encontra-se presente em cinco municípios do Estado do Pará: Belém, Santarém, Marabá, Castanhal e Altamira.

A justiça não tem sensibilidade alguma pela questão explosiva da moradia em Marabá, simplesmente dá reintegração de posse sem fazer a inspeção judicial. Salvo uma inspeção judicial, que nós conseguimos fazer... Conseguimos fazer com que o juiz fosse na área, fazer uma verificação em lócus, ver as condições daquelas famílias, entendeu?. Tentar sensibilizar. Eles não têm sensibilização alguma em relação à questão social (Informação verbal)⁵⁶

Hoje em Marabá existem cerca de 22 ocupações urbanas dentro de áreas públicas e particulares, nas quais vivem cerca de 22 mil famílias em condições precárias (SOCIEDADE..., 2008). Não existe, no município, um Plano de Habitação Popular nem de Regularização Fundiária. Marabá não possui nenhuma política de habitação popular e se calcula que o déficit habitacional afete 50% da população, em outras palavras, embora não haja dados oficiais, estima-se que metade da população não possui casa própria (SOCIEDADE..., 2008).

A retomada dos grandes projetos recentemente implementados na subregião (implantação da ALPA, da SINOBRAS, bem como, a expansão do parque industrial de Marabá) contribuíram decisivamente para a elevação do valor dos aluguéis e dos preços de terrenos urbanos a patamares assustadores (tabela 16). Diante desse cenário de especulação imobiliária e de elevação do preço de imóveis urbanos, grande parte da população da cidade de Marabá vê como alternativa a ocupação de áreas vazias no perímetro de expansão urbana da cidade (SOCIEDADE..., 2008).

Evidenciam-se ainda, a criminalização, marginalização, ameaças e homicídios de líderes dos movimentos sociais, como os sem-teto.

Nos conflitos de ocupação urbana em Marabá muitas mortes acontecem, a exemplo da área chamada “Invasão Coca-cola” onde foram assassinadas três lideranças da ocupação e “Invasão da Lucinha” (Bairro da Paz), onde pelo menos cinco pessoas foram mortas em virtude de conflitos entre sem-teto e a proprietária da área, nos últimos dois anos (SOCIEDADE..., 2008).

Ainda segundo a SOCIEDADE... (2008), atualmente, sete destas áreas ocupadas em Marabá estão com liminar de reintegração de posse deferidas pela Justiça, sendo que três foram deferidas ainda em 2007 e três recentemente. Todas as áreas correm riscos de serem

⁵⁶ Entrevista de Jorge Luiz Ribeiro dos Santos Ex-advogado da sociedade de defesa dos direitos humanos e coordenador da ação junto às ocupações urbanas de Marabá concedida à Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias - RECIME, coordenado regionalmente pelo Prof^o Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, em 30.01.2010, e cedido gentilmente para esta dissertação.

reintegradas, como é o caso das ocupações “Bairro da Paz”, “Folha 25” e “São Miguel da Conquista”, além de outras em terras públicas ou particulares.

A respeito do papel exercido pelo poder público, Ademir Braz fez a seguinte afirmação:

A cidade de Marabá pra mim hoje é um fenômeno social incontrolável, imprevisível e olha que tô te falando dos altos dos meus 62 anos vividos e muito bem... de marabaense que acompanhou todo esse processo de dentro pra fora de fora pra dentro. Eu vejo que hoje [...] hoje [...] se não tivermos prefeito, se não tivermos governadores, se não tivermos governo do Estado não vai fazer a menor diferença, a cidade sobrevive por si. O que eu tenho... a política hoje em Marabá... a política oficial em Marabá é um segmento à parte que não tem documento pra sociedade...se não existisse seria até melhor porque o que se gasta com a manutenção da estrutura política poderia ser investido na cidade[...] (Informação verbal)⁵⁷

O posicionamento crítico do jornalista revela o descrédito do poder público perante a sociedade, no que tange à capacidade deste agente social atuar decisivamente no processo de melhorias das condições de vida dos moradores de Marabá.

As novas territorialidades inerentes à produção da “cidade de conflitos”⁵⁸ podem ser evidenciadas também no movimento de processos nos órgãos jurisdicionais de Marabá. A esse respeito, em termos ilustrativos e argumentativos, a partir de dados extraídos do Conselho Nacional de Justiça, o município de Marabá possui quatro varas cíveis, uma vara penal, uma vara agrária e um Juizado Especial Penal, que movimentaram um volume de 19.272 processos até maio de 2010, conforme o quadro 5.

Quando se correlaciona os dados do quadro 5 com as informações da (SOCIEDADE..., 2008), acerca do número de ocupações em Marabá, pode-se inferir que a presença desses órgãos jurisdicionais não se manifesta por simples acaso, mas em razão da necessidade de controle social e territorial do poder Estatal, diante do elevado número de processos reivindicatórios que tendem a ser resolvidos na justiça. Não obstante, torna-se necessário reafirmar que a presença desses órgãos jurisdicionais no município não representa necessariamente forte atuação desses órgãos no sentido de resolução de problemas judiciais.

⁵⁷ Entrevista de Ademir Braz, Jornalista, concedida ao Grupo de Pesquisa Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias - ReCiMe em 30.01.2010.

⁵⁸ A metáfora concebida consiste em tentativa de caracterizar alguns elementos sociais concernentes à produção de territorialidades conflituosas na/da cidade de Marabá.

Varas	Total de processos
1ª vara cível	5142
2ª vara cível	4716
6ª vara cível	1649
7ª vara cível	673
4ª vara penal	6867
Vara Agrária	225
Juizado especial penal	0
Total	19272
Fonte: Conselho Nacional de Justiça(, 2010)	

Quadro 5: Total de Processo no órgão jurisdicional de Marabá

Por sua vez, o quadro 6 trata do total do movimento de processos nos órgãos jurisdicionais do sudeste paraense (até o mês de maio de 2010). Os dados demonstram que a respectiva subregião apresenta um número total de 96.339 processos, ao passo que Marabá possui um movimento de 19.272 processos, o que representa algo em torno de 20% do volume total de processos do sudeste paraense. Segundo o Conselho Nacional de Justiça (2010), além de Marabá, destacam-se ainda os municípios de Redenção, com 15.326 processos, Parauapebas com 11.075, Xinguara, com 9.189 processos e Tucuruí, com 8.987 processos.

O movimento desses processos em Marabá revela uma “**centralidade funcional**” desta cidade e ao mesmo tempo do poder judiciário, no que tange ao atendimento de demandas por serviços judiciários no sudeste paraense. Evidencia-se também que a mesma cidade apresenta uma “**centralidade da decisão**”, já que, estes órgãos possuem poder para decidir, para julgar os processos. Para além dessas condições, os dados permitem que se revele, a um só tempo, uma “**centralidade de conflitos**” e neste sentido, uma centralidade política de Marabá, posto que, esta cidade revela-se não apenas como *locus* de manifestação de projetos políticos regionais, mas também pela condição de espaço de manifestação de estratégias e contra-estratégias políticas, onde a atuação dos diversos agentes sociais em disputa, dentre os quais se pode destacar os movimentos sociais, promovem ações reivindicatórias que tendem a alcançar o campo judicial.

O quadro 6 demonstra ainda que dos trinta e nove municípios, vinte e três não apresentam disponibilidade de dados ou simplesmente não registraram nenhum processo. Levando em consideração o papel histórico do sudeste paraense como espaço de constituição de territorialidades conflituosas, pode-se inferir que a ausência de informações pode representar, a um só tempo, a condição de precariedade do município, bem como, a constituição de estratégias de desmobilização política e de controle socioterritorial, que se manifesta a partir da prática de desinformação.

Municípios	Total de processos nas varas municipais
Água Azul do Norte	Indisponível
Abel Figueiredo	Indisponível
Breu Branco	3383
Banach	Indisponível
Bom Jesus do Tocantins	0
Brejo Grande do Araguaia	0
Canaã dos Carajás	Indisponível
Cumaru do Norte	0
Conceição do Araguaia	7261
Curionópolis	4395
Dom Eliseu	Indisponível
Eldorado dos Carajás	0
Floresta do Araguaia	0
Goianésia do Pará	2085
Itupiranga	0
Jacundá	4995
Marabá	19272
Nova Ipixuna	0
Novo Repartimento	Indisponível
Ourilândia do Norte	1447
Paragominas	2684
Palestina do Pará	0
Pau D'arco	0
Parauapebas	11075
Piçarra	0
Redenção	15326
Rondon do Pará	Indisponível
Rio Maria	2783
São Félix do Xingu	0
São Domingos do Araguaia	1043
São Geraldo do Araguaia	Indisponível
São João do Araguaia	1120
Sapucaia	0
Santa Maria das Barreiras	0
Santana do Araguaia	Indisponível
Tucumã	Indisponível
Tucuruí	8987
Ulionópolis	1304
Xinguara	9189
Sudeste Paraense	96339
Total	96339

Quadro 6: Total de processos no órgão jurisdicional no sudeste paraense até maio de 2010
Fonte: Conselho Nacional de Justiça, 2010.

É diante deste cenário que a implantação da fábrica ALPA⁵⁹, com investimentos da ordem de 3,7 bilhões de dólares no município, cria clima de apreensão por parte dos movimentos sociais organizados, em função do passivo social gerado como resultado de projetos anteriores. A respeito da implantação deste projeto, a retórica oficial do Governo do Estado assume o tom da estardatização ao processo de implantação deste projeto e as supostas melhorias que poderão advir em decorrência do mesmo.

Nossas ações estão conformadas na indução de um novo modelo de desenvolvimento, que tem como um dos pilares a política de fomento ao desenvolvimento produtivo (Discurso de Ana Júlia Carepa, Governadora do Estado do Pará, Enize Vidigal, (AGÊNCIA PARÁ DE NOTÍCIAS, 2010).

O projeto ALPA assume, no discurso oficial, um caráter prioritário nas palavras do secretário de Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia do município de Marabá:

[...] a implantação da ALPA em simples palavras, para resumir a... minha visão da implantação da ALPA, é a realização de um sonho histórico da... sociedade do Sudeste do Pará pelo momento da tão sonhada verticalização mineral. A ALPA é o segundo momento disso, que eu costumo colocar a SINOBRAS como a empresa que abriu esse horizonte da verticalização. A ALPA vem consolidar nesse momento em função do volume de seu empreendimento, da grandiosidade de seu empreendimento e ... da abertura que esse empreendimento dá para o universo de pequenos negócios, grandes negócios e um novo parque industrial que pode ser implementado aqui, que necessariamente vai precisar de uma atenção especial para se configurar uma política de incentivos fiscais pensadas para esse momento e você possa realmente transformar essa janela de oportunidade aberta em realidade. Isso precisa de políticas públicas, de incentivos fiscais, para que você realmente estabeleça um parque industrial de referência com competitividade de preço e possa transformar o norte do país num referencial dentro da área mineral no nosso país (Informação verbal).⁶⁰

A implantação da ALPA⁶¹ vai mobilizar investimentos em torno de R\$ 5,2 bilhões. Ela terá capacidade inicial de produção de dois milhões de toneladas métricas de aços semiacabados (placas) e 500 mil toneladas de aços laminados (bobinas a quente e chapas grossas) por ano, podendo ser ampliada a qualquer tempo para cinco milhões de toneladas (DIÁRIO DO PARÁ, 2010).

⁵⁹ Segundo Pinto (2010), com investimento equivalente a 3,7 bilhões de dólares (5,3 bilhões de reais) o projeto da Aços Laminados do Pará (ALPA) em Marabá, é um dos maiores negócios em andamento no Brasil.

⁶⁰ Entrevista de Ítalo Ipojuca. Secretário de Indústria, comércio, ciência e tecnologia ao Grupo de Pesquisa Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias - ReCiMe - UNESP em 29.01.2010

⁶¹ A ALPA será implantada às margens da Rodovia Transamazônica, a 14 Km da sede do município de Marabá.

A unidade industrial da ALPA, produzindo 2,5 milhões de toneladas anuais de placas de aço, precisará de um apreciável volume de energia, da ordem de 107 megawatts (JORNAL PESSOAL, 2010).

A siderúrgica da Vale trará vantagens competitivas para o Estado, uma vez que agregará valor ao minério de ferro extraído das minas de Carajás, no município de Parauapebas. A direção da Vale estima que o empreendimento vai gerar, na região, 16 mil empregos durante a implantação e mais de 5.300 diretos, entre próprios e terceirizados, na fase de operação. A mineradora calcula que serão gerados ainda, em caráter permanente, mais de 16 mil novos postos de trabalho indiretos, dado o efeito multiplicador da atividade siderúrgica e as inúmeras possibilidades de novos negócios que ela vai propiciar em toda a região (DIÁRIO DO PARÁ, 2010).

Com efeito, os discursos oficiais tanto da Vale quanto do Governo do Estado, baseados em volumes de produção e sua possível indução de crescimento econômico, omitem ou mesmo ignoram as implicações sociais resultantes da instalação de um projeto desta envergadura para a cidade de Marabá, em termos de mobilidade do trabalho para esta região e de crescimento de demandas por moradia na cidade.

Acerca das estratégias da Vale para a respectiva subregião, Pinto (JORNAL PESSOAL, 2010, p.2) afirma que “[...] a mineradora é maior do que o próprio Estado e está acostumada a adotar estratégia de prometer algo maior e compensar sua falta com algo bem menor, mas o suficiente para adoçar a boca da voraz classe política local”.

Paralelamente a este empreendimento, evidencia-se outro projeto de significativa importância para a expansão das atividades produtivas em Marabá, referimo-nos à construção do “Porto de Marabá”. Segundo Acevedo Marin e Trindade (2009), este porto será construído à margem esquerda do Rio Tocantins, na altura do Km 14 da BR-230, na área de influência do parque industrial e deverá ocupar uma área estimada de 370 mil m², incluindo o pátio multimodal que será integrado pela rodovia e, no futuro, deverá constar de um ramal ferroviário.

Esta obra terá um custo total estimado de R\$ 100 milhões (recursos orçamentários da União que integram o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e será executada pelo governo do Estado, em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) (AGENCIA PARÁ DE NOTÍCIAS, 2010). Ele disponibilizará dois terminais de carga de granéis sólidos, sendo um para produtos agrícolas e outro para minérios; um terminal de cargas de granéis líquidos, no caso, combustíveis; e outro terminal de cargas gerais (AGENCIA PARÁ DE NOTÍCIAS, 2010).

A plataforma será construída em área de 370 mil m², à margem esquerda do rio Tocantins, altura do km 14 da Rodovia Transamazônica (BR-230), próximo ao Distrito Industrial de Marabá e da Aços Laminados do Pará (Alpa). A estrutura vai integrar a hidrovía à Transamazônica e também à Estrada de Ferro Carajás, proporcionando um novo sistema de transporte que vai potencializar a indústria paraense e também aos Estados do Centro-Oeste (AGENCIA PARÁ DE NOTÍCIAS, 2010).

A produção do discurso oficial procura dar ênfase aos supostos benefícios inerentes à implantação destes empreendimentos, como a redução do custo do transporte hidroviário, o barateamento de produtos e serviços em razão de uma melhor fluidez do transporte. Não obstante, marginalizam-se as implicações socioespaciais resultantes do avanço ações desenvolvimentistas no território da cidade e no modo de vida de comunidades ribeirinhas, de povos indígenas, de camponeses, bem como, dos impactos ambientais na área.

Um outro empreendimento de grande porte em vias de implantação, capitaneado pela Eletronorte, diz respeito ao Projeto de Construção da Hidrelétrica de Marabá⁶², no Rio Tocantins, a 4 Km a montante da ponte rodoferroviária (ACEVEDO MARIN; TRINDADE, 2009). Acerca deste empreendimento Rogério Paulo Hohn, membro da coordenação nacional do Movimento dos Atingidos por Barragem, ressalta que a hidrelétrica de Marabá atingiria 10 mil famílias, o que corresponde a cerca de 40 mil pessoas que vivem às margens do rio Tocantins (CORREIO DO TOCANTINS, 2010).

A constituição de discursos em favor da implantação destes projetos apresenta-se como estratégia que busca consenso, amparado na “**ideologia dos benefícios**”, tendo a cidade de Marabá como epicentro das práticas de intervenção desenvolvimentista no sul e sudeste do Pará.

Outro empreendimento que vem sendo executado em Marabá diz respeito ao projeto de saneamento e melhoria urbana do bairro Francisco Coelho (Cabelo Seco), em Marabá. Este empreendimento tem como órgão executor a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Regional (SEDURB). Segundo a SEDURB, a previsão é que estas obras possam trazer melhorias da qualidade de vida para 1.040 famílias que moram no bairro. O projeto prevê ainda a construção do muro de arrimo para conter as águas durante as enchentes, a pavimentação de ruas, melhorias habitacionais com esgotamento sanitário e abastecimento de

⁶² Segundo informações da Eletronorte, com custo estimado em 2 bilhões de dólares, com um prazo de construção médio de oito anos, a hidrelétrica de Marabá, deverá ser uma das maiores do País, com capacidade de produção de 2.160 megawatts, tornando-se um aporte considerável para o Sistema Interligado Nacional. Se for somado os potenciais da Hidrelétrica de Tucuruí (8.400 megawatts), de Belo Monte (11.000 megawatts), Altamira (6.500 megawatts), e de Itaituba (15.000 megawatts), chegará a um total de 42.900 megawatts, que equivale a mais da metade de toda energia hoje disponível no Brasil, que é da ordem de 72.000 megawatts (ACEVEDO MARIN; TRINDADE, 2009).

água, a regularização fundiária, a construção de área de lazer e a construção de 80 novos imóveis para beneficiar famílias que moram na área de maior vulnerabilidade às enchentes (ACEVEDO MARIN; TRINDADE, 2009).

Vê-se mais uma vez que a retórica oficial, baseada no discurso de modernização, de crescimento econômico, busca a constituição do consenso a partir disseminação da “ideologia dos benefícios” (ACEVEDO MARIN; TRINDADE, 2009). Esta estratégia de mobilização e convencimento, amparada nos volumes de investimento, constituem-se paliativos que tendem a mascarar as contradições sociais inerentes às condições de vida local, e as inúmeras carências da grande maioria dos moradores de Marabá, que são destituídos do direito à moradia, em razão da obsessão governamental por obras estruturantes.

Quando se considera o novo momento das políticas governamentais conduzidas pelo Estado para o território da cidade de Marabá, há que se refletir de maneira crítica acerca desse processo, uma vez que os projetos políticos em implantação ou a serem implantados (a duplicação da Transamazônica no perímetro urbano da cidade de Marabá, a construção do porto de Marabá, além da possível construção da hidrelétrica de Marabá) pelo poder estatal, amparam-se em matrizes de gestão centralizadoras, concebidas pelos altos gabinetes governamentais, sem qualquer diálogo com a sociedade civil.

Dessa forma, as estratégias governamentais, amparadas no discurso da geração de emprego e renda como forma compensatória aos possíveis impactos da implantação desses projetos, tende a mascarar as prioridades governamentais do PAC, pautadas no estímulo à política econômica e na geração de divisas para o governo brasileiro, além de estímulo à expansão do grande capital na região.

Com efeito, diante desse cenário que demarca uma retomada de estratégias de desenvolvimento, que renderam, em outros tempos, profundas contradições socioespaciais no sudeste paraense, torna-se fundamental fomentar ações no sentido de fortalecer o processo de mobilização social, por meio da intensificação da participação da sociedade civil organizada (CPT, MST, MAB, CEPASP, FETAGRI, ONGs, dentre outras instâncias da sociedade civil) como contra-estratégia de resistência, de maneira a pressionar o Estado no sentido de estabelecer o diálogo necessário de maneira a se construir políticas públicas (de saúde, de educação, de moradia, de assistência social, de inclusão social) que expressem os verdadeiros anseios dos cidadãos marabaenses. Para tanto, o debate político com participação das diversas instâncias sociais, deve assumir caráter prioritário, a partir de elaboração e formulação de diagnóstico participativo com os principais atores envolvidos, de maneira que se possa

inverter as prioridades governamentais e promover a construção de uma sociedade com qualidade de vida e justiça social.

5.4 MARABÁ: DIVERSIDADE E PLURALIDADE NA FRONTEIRA DO HUMANO

Compreender o espaço urbano marabense em suas múltiplas e complexas faces, pressupõe refletir não apenas acerca das implicações inerentes aos processos de tecnificação do território da cidade, e da implantação de políticas governamentais, mas, sobretudo, entender os processos de resistência de atores sociais diante do avanço de estratégias de reprodução ampliada do capital.

Dessa maneira, a história do recente e do remoto processo de transformação desta cidade de fronteira, é uma história de destruição, mas é também, sobretudo, uma história de resistência, de revolta, de protesto, de sonho e de esperança de nações indígenas, cruelmente massacrados pela ação do projeto colonizador ocidental, cujos remanescentes ainda resistem às investidas de agentes capitalistas em seu território, a partir de processos de mobilização entre nações indígenas no âmbito das redes sociais.

A história de resistência de sujeitos sociais nesta cidade revela-se na trajetória de migrantes camponeses maranhenses, piauienses, que se deslocaram para esta região de fronteira em busca do sonho da “terra prometida”, induzidos pelo discurso governamental, mas que se depararam com uma realidade de expropriação, violência e conflito no campo em razão da condição de territorialização da fronteira econômica capitalista no espaço amazônico, capitaneada por fazendeiros e empresas agropecuárias do centro-sul do país, bem como pela indústria da mineração.

Ainda sobre os processos de resistência, convém destacar a atuação do MST, FÓRUM CARAJÁS e do Centro de Educação, Pesquisa e Acessória Sindical e Popular (CEPASP), que vem exercendo papel fundamental em defesa dos interesses das comunidades impactados pela implantação de obras estruturantes no território marabaense e no sudeste paraense.

O FÓRUM CARAJÁS, enquanto rede social que envolve organizações não governamentais vem contribuindo de maneira decisiva para o processo de mobilização, de lutas e de publicização do cenário de conflito e de violência no âmbito de produção deste espaço de fronteira, ao apresentar denúncias de casos de trabalho escravo, de violência no campo, enfim de situações como a de moradores que vivem às margens dos trilhos da Estrada de Ferro Carajás-Itaqui, e que serão atingidas pelo processo de implantação de uma segunda

rede de trilhos a ser construído paralelamente a atual, previsto no plano estratégico de investimentos da Vale.

Acerca desse processo de resistência e de atuação do MST no sul e sudeste paraense, Charles Trocate é bastante incisivo ao afirmar que:

Na verdade, desde a ocupação da Fazenda São Marcos, em 18 de abril 2007, foi demonstrado claramente que a nossa intenção era atuar de maneira coordenada na região para ocupar as fazendas que ligam Parauapebas a Marabá, e a razão é muito simples: temos um modelo agrário mineral nessa região que não inclui as pessoas que aqui chegam e nós temos o modelo agrário baseado nas grandes fazendas que ajuda a fomentar essa grande crise social que nós vivemos no sul e sudeste do Pará. Em 2008 nós saímos da Fazenda São Marcos por força da ação do Estado, fizemos um acordo para não sermos despejados e sim sairmos pacificamente da área, em função do proprietário ter ganho na justiça o direito para desocupação. Existe hoje uma medida provisória que diz que toda e qualquer área ocupada não pode ser vistoriada, para fins de reforma agrária, nos dois anos subsequentes à ocupação e, passados esses dois anos da desocupação da Fazenda São Marcos, nós reativamos a tática de novamente montar os acampamentos, porque naquele período, nós fizemos um acordo com os representantes do governo do Estado e do Governo Federal, através do INCRA, e foi solicitado a vistoria de nove áreas nessa faixa que liga Parauapebas à Marabá. Como o compromisso não foi cumprido, as áreas não foram vistoriadas, nós resolvemos retomar as ocupações (TROCATE, 2010).

O discurso de Charles Trocate acerca do movimento de acampamento às margens da PA-150, em frente à Fazenda Marambaia constitui elemento emblemático que revela o processo de transformações, de conflito e resistência por parte dos movimentos sociais organizados diante da territorialização concentradora e excludente evidenciada no espaço agrário do sul e sudeste paraense.

Para Raimundo Gomes da Cruz Neto, representante do CEPASP, organização que atua fortemente no processo de estudo dos impactos da mineração na vida das comunidades locais no município de Marabá afirma que:

Os investimentos da mineração, eles não tem contribuído até agora e não apontam nenhuma contribuição, para o fortalecimento de outros setores, como é o caso da agricultura familiar, uma atividade que hoje está desprezada, jogada, e os trabalhadores sem ter condições de desenvolver as suas unidades produtivas, ou seja, o setor está, aqui na região, numa situação de abandono (CRUZ NETO, 2010, p.5).

O discurso do representante do CEPASP revela a condição e ao mesmo tempo o resultado dos grandes empreendimentos desenvolvimentistas implementados para a

subregião de Marabá, bem como, a importância e o papel desta e de outras instituições não governamentais e movimentos sociais para a construção de contra-estratégias de resistência diante do avanço do capital na região.

Lugar da alteridade, do desencontro de temporalidades históricas, Marabá enquanto fronteira do humano, permite evidenciar uma condição de conflito latente na ambiência das relações cotidianas marcadas pelo enfrentamento entre proprietários de terras e o Movimento dos Sem Teto, entre empresários locais que lutam em favor da implantação de novos projetos desenvolvimentistas como a duplicação da Ferrovia Carajás Itaquí, e os Movimentos Sociais, contrários ao avanço desenfreado do capital, e solidários às famílias que residem às margens da ferrovia, que buscam restituir a sua dignidade diante do processo de marginalização a que encontram-se submetidas. Essa condição de conflito é inerente às múltiplas temporalidades coexistentes e dialeticamente articuladas. Neste sentido, para Martins:

[...] a temporalidade própria da situação de cada grupo social da fronteira [...] permite estudar a sua diversidade histórica não só como diversidade estrutural de categorias sociais, mas também como diversidade social relativa aos diferentes modos e tempos de sua participação na história (MARTINS, 1996, p.32).

O tempo e as temporalidades que coexistem em Marabá não são apenas aqueles do ritmo de deslocamento dos vagões do trem da Vale, que levam o minério para serem embarcados rumo ao mercado internacional, entrecortando algumas áreas da cidade, ou da relativa fluidez e conexão do sistema de comunicações. Esta cidade diversa constituiu *locus* de coexistência de sujeitos sociais cujos sonhos de uma vida melhor permanecem vivos na forma de resistência e mobilização social a partir do engajamento nos movimentos sociais.

Por sua vez, algumas mudanças e permanências no contexto de produção desta cidade de fronteira podem ser evidenciadas na fala de seu Raimundo Coelho de Souza:

Trabalhei na castanha, trabalhei em pescaria e depois trabalhei de pedreiro. A colônia dos pescadores deveria ser aqui no bairro, porque Marabá, foi aqui que começou, aqui tinha mais pescador do que todo o resto do Marabá. Lá onde fica a colônia, hoje. Antigamente quando a gente era criança, lá era matador, era fazenda. Então o pessoal, a gente chamava os mesmo da “Santa Rosa” e aqui era o “peixeiro”. E estou falando a respeito desse pessoal que trabalhava com açai, que se fizer, vai tirar, como se diz? O trabalho dele se deixar uma firma, entendeu? Vai desaparecer e igualmente como aconteceu aqui no bairro Francisco Coelho, pescadores profissionais e a maioria. Porque hoje em dia pra ser pescador a pessoa não precisa saber jogar a tarrafa, basta comprar uma rede, fazer um cadastro, pagar um [...] (SOUZA, R., 2007, p. 3).

A trajetória de vida descrita por seu Raimundo Coelho de Souza se confunde com o movimento de transformação desta cidade de fronteira, cujas múltiplas temporalidades históricas que coexistem paralelamente a processos (des)estruturantes hegemônicos, constituem elementos emblemáticos que revelam sobreposições e ambivalências na produção da diversidade sócio-territorial da fronteira do humano em uma realidade da Amazônia Oriental brasileira.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entender a centralidade atual de uma cidade média de fronteira como Marabá, no contexto do sudeste paraense, exigiu uma reflexão acerca da natureza desta cidade, da sobreposição de processos que engendraram sua formação socioespacial. Dentro dessa perspectiva, uma indagação se faz necessária: qual o significado da formação socioespacial para o entendimento desta cidade média?

A análise de Marabá no movimento de transformações inerentes à realidade social é aqui conduzida por meio de uma abordagem acerca de fenômenos e processos socioespaciais historicamente constituídos, enquanto possibilidade para se revelar as múltiplas faces desta cidade média, bem como as relações sociais de produção que contribuíram para essas transformações.

É nesse sentido que a formação socioespacial configura-se elemento central no processo de reflexão e análise acerca da transformação desta cidade média e da centralidade exercida pela mesma no sudeste paraense, uma vez que os fenômenos e as dinâmicas socioespaciais, que evidenciam a centralidade, somente podem ser compreendidos à luz de uma análise espaço-temporal, não enquanto sucessão de acontecimentos, mas como sobreposição de processos dialeticamente articulados, construídos historicamente pela dinâmica das relações sociais de produção.

Ao longo deste trabalho promoveu-se incursão a alguns momentos iniciais de formação socioespacial da cidade de Marabá e do sudeste paraense. Para tanto, efetuou-se movimento regressivo aos primórdios de formação de vilas e cidades no sudeste paraense, de maneira a se compreender a configuração do embrião da rede urbana desta sub-região, bem como o papel de Marabá.

Dentro dessa perspectiva, elaboraram-se reflexões acerca das contradições existentes num contexto histórico marcado pela ascensão de grupos políticos locais, como resultado da íntima relação entre o capital comercial e as elites locais. Nesse sentido, a hegemonia e a conseqüente espoliação da mão de obra, por parte de grupos de comerciantes locais, associadas ao capital comercial, contribuíram decisivamente para a constituição de um cenário de conflitos como resultado de uma relação desigual entre a mão de obra local, representada por caucheiros, barqueiros, coletores de castanha, camponeses e grupos políticos locais detentores de poder econômico e, sobretudo, de poder político.

Efetuoou-se ainda uma abordagem que trata do movimento de transformações que caracterizou a inserção desta cidade do sudeste paraense no processo de urbanização e de

estruturação do território amazônico, a partir dos anos de 1970. Nessas circunstâncias, Marabá enquanto “cidade da colonização oficial e do urbanismo rural”, configura elemento representativo que permitiu analisar a forte atuação do Estado Nacional, e a promoção de processos modernizadores no território desta cidade.

A esse respeito, as políticas de desenvolvimento urbano-regionais exerceram importância decisiva no processo de estruturação urbana do sudeste paraense e de estruturação da cidade de Marabá, a partir do estímulo a projetos agropecuários e agrominerais na região, que contribuíram para a constituição de algumas tendências de urbanização na Amazônia Oriental, a partir dos anos de 1970, quais sejam: estruturação de uma rede urbana complexa, surgimento e crescimento de povoados, ao longo das rodovias ou ligadas a projetos de colonização, surgimento de cidades ligadas à exploração mineral, urbanização concentrada na capital, “estagnação” das cidades em áreas de pouco impacto das frentes econômicas, implantação das *Company Towns*, consolidação do processo de metropolização de Belém, além de “revigoramento” de centros articulados a uma nova dinâmica local, a exemplo de Santarém e Marabá (CORREA, 1987; VICENTINI, 1998; TRINDADE JÚNIOR ; PEREIRA, 2007).

No âmbito de uma “economia política da cidade”, a implantação de Nova Marabá como “núcleo de equilíbrio” pelo governo federal, tendo como órgão executor a SUDAM, trouxe consigo a constituição de uma racionalidade planificadora que gerou sérias implicações socioespaciais, dentre as quais se pode destacar as dificuldades atuais de acessibilidade e deslocamento de considerável número de moradores deste núcleo urbano, uma vez que a geométrica similar à folha de castanheira, facilita apenas a fluidez dos transporte motorizado.

Discorreu-se ainda sobre o novo papel da cidade de Marabá diante da intensificação do processo de atuação da CVRD, que exerceu influência decisiva na indução de dinâmicas econômicas e demográficas, bem como no processo de fragmentação territorial do sudeste paraense e do município de Marabá.

Paralelamente às novas dinâmicas da “cidade corporativa”, induzida pela dinâmica empresarial da Vale, evidenciou-se um movimento de articulação dos diversos atores sociais (agentes econômicos, empresários, camponeses, garimpeiros, trabalhadores rurais sem terra, dentre outros) que influenciou no processo de fragmentação territorial no sudeste paraense e no surgimento de novos municípios a partir desse processo de fragmentação.

A narrativa histórico-geográfica desta dissertação abarcou indagações sobre os novos papéis exercidos por Marabá como uma “cidade econômica”, na denominação de Santos (1993), resultado do processo de inserção desta cidade na divisão social e territorial do

trabalho, de expansão do agronegócio, de atividades comerciais e industriais, enfim, de diversificação da base produtiva desta cidade e das novas relações sociais de produção.

A respeito dos momentos mais recentes de formação socioespacial da cidade de Marabá, indaga-se acerca dos elementos quantitativos, que são trazidos para a discussão de maneira a se demonstrar os limites de uma análise centrada exclusivamente em dados quantitativos para se compreender a peculiaridade desta “cidade Média de Fronteira”.

Não obstante, quando se considera a definição da centralidade urbana de Marabá evidencia-se necessidade de se conceber uma abordagem qualitativa que leve em consideração a articulação entre as seguintes variáveis: dinâmica populacional, relações intraurbanas e interurbanas, serviços e comércio, presença e atuação dos movimentos sociais, Ongs, e, principalmente, a construção de uma abordagem histórico-geográfica que permita compreender as sobreposições de cidades que coexistem em Marabá, e que se reproduzem a partir do “movimento desigual”, inerente aos espaços capitalistas periféricos.

A construção de um nexos reflexivo acerca da centralidade desta cidade média de fronteira caminhou rumo a uma análise da centralidade urbana de Marabá, a partir de uma dimensão política. Nesse sentido, Marabá é representada simbolicamente como a “cidade de conflitos”, resultado de estratégias governamentais e de atuação de agentes econômicos, cujas repercussões se revelam na constituição de um “desenvolvimento geográfico desigual e combinado” (HARVEY, 2004), marcado por profundas contradições e conflitos. Para tanto, efetuou-se crítica ao modelo estratégico de desenvolvimento que vem sendo adotado pelo Estado, a partir dos anos de 1970, e as novas ações do poder público que mascaram antigas estratégias pautadas no crescimento econômico, e no atendimento das demandas dos mercados nacional e internacional.

Quando se leva em consideração os arranjos institucionais do poder público como elementos representativos de centralidade, evidencia-se que a ação estratégica do Estado se faz de maneira a promover mediação e controle ao avanço de contraestratégias dos movimentos sociais, a partir da implantação de órgãos governamentais como INCRA, Tribunais de Justiça, subseções judiciárias, IBAMA, todos com sede em Marabá.

As estratégias de controle territorial, a partir da presença de aparelhos institucionais coercitivos ou deliberativos, revelam o papel de Marabá como centro de referência para o atendimento de demandas por comércio e serviços (públicos e privados), configurando uma “*centralidade funcional*” de Marabá para o sudeste paraense.

Esta cidade apresenta ainda uma “*centralidade da informação*”, posto que constitui-se sede de importantes instituições de educação que formam opinião e que projetam discursos e

influenciam na formação e posicionamento político acerca de projetos para o sudeste paraense. Marabá possui ainda uma “*centralidade da decisão*”, uma vez que a partir das instituições localizadas nesta cidade (Governamentais, Movimentos Sociais, Ongs), promovem-se ações que afetam direta ou indiretamente os espaços rurais e urbanos, no sudeste paraense.

A centralidade política da cidade de Marabá no sudeste paraense revela-se ainda pela condição de espaço a partir do qual se projetam contradiscursos e se promovem mobilizações sociais reivindicatórias, no sentido de construção de contraestratégias de resistência a ações do Estado e de agentes econômicos.

Inserida num contexto de divisão social e territorial do trabalho, a cidade de Marabá, enquanto cidade média, principalmente a partir dos anos de 1980, configurou-se *locus* de transformações. Tais transformações constituem-se meio e resultado de um intenso processo de urbanização do espaço urbano-regional amazônico, de um contexto de reestruturação produtiva e de novas configurações apresentadas pela rede urbana oriental amazônica.

Como resultado de dinâmicas urbano-regionais, bem como de processos de produção do espaço intraurbano, a cidade de Marabá passou a exercer função no contexto do sudeste paraense, esta relacionada à condição de “centro comercial e de serviços”. Essa condição se revela a partir do exercício de uma centralidade em relação ao meio rural de sua *hinterland*.

Estado e agentes econômicos têm apresentado ações no sentido de fortalecer uma racionalidade produtiva que tende a repercutir em novas relações de trabalho e na constituição e intensificação de conflitos entre agentes sociais em escala intraurbana. A divisão social do trabalho se revela no contexto de uma divisão espacial interna da cidade, na forma de zonas centrais relativamente infraestruturadas, que tendem a atender demandas por serviços desta cidade, do meio rural e de outras cidades da área de influência de Marabá, e zonas periféricas, que tendem a abrigar migrantes em busca de trabalho e melhores condições de vida. As novas relações de produção do espaço urbano de Marabá permitem que se evidencie o paradoxo entre uma “cidade econômica”, dotada de certa densidade técnica e uma “cidade de conflitos”, como reflexo da reprodução da precariedade, da fome, da pobreza e da inclusão precária.

O processo de produção do espaço da cidade de Marabá e sua relação com a rede urbana possui íntima articulação com dinâmicas econômicas inerentes ao capital internacional e sua relação com os lugares. Nesse sentido, ao longo de sua formação histórica, a cidade de Marabá configurou-se como espaço fornecedor de produtos extrativos para o capital comercial, bem como para outras regiões do território brasileiro. Tal condição influenciou na formação de processos aglomerativos e na estruturação de dinâmicas econômicas,

demográficas e espaciais no espaço desta cidade, contribuindo para que a mesma se elevasse à condição de cidade média, no contexto da Amazônia Oriental Brasileira.

O Estado exerceu papel decisivo no contexto dessas transformações evidenciadas nos espaços das cidades amazônicas, e, nesse sentido, também na cidade de Marabá, seja como agente estruturante, a partir da implantação de uma “malha programada” (redes técnica e política), visando promover conexão da região amazônica ao centro sul do país, seja enquanto agente indutor de dinâmicas econômicas, demográficas e espaciais, que em muito contribuíram para o crescimento demográfico e espacial “desordenado” da cidade de Marabá.

As políticas urbano-regionais, baseadas em matrizes de crescimento econômico, empreendidas pelo Estado para a cidade de Marabá, repercutiram e repercutem em rápida transformação da realidade urbana desta cidade. É diante desse contexto de ação estatal e de produção das relações sociais de produção que a cidade de Marabá passa a exercer uma condição ímpar no contexto do sudeste paraense, como espaço estratégico a partir do qual se projetam discursos governamentais desenvolvimentistas, bem como ações modernizadoras, incipientes, quando se lava em consideração as demandas sociais locais.

Paralelamente a processos modernizadores do território da cidade, projetam-se contra-estratégias, por parte dos movimentos sociais organizados, como instrumento de resistência aos processos de espoliação de relações de trabalho, à reprodução social precária, que se revelam tanto nas áreas centrais da cidade, quanto na periferia de Marabá, a partir do avanço do processo de ocupação, do crescimento da violência urbana, da informalidade, da fome, da miséria, contribuindo para a constituição de um cenário de conflitos.

Diante dessas contradições e de conflitos inerentes à condição exercida pela cidade de Marabá no sudeste paraense, e do avanço de novas estratégias governamentais baseadas em políticas de crescimento econômico, torna-se fundamental conceber ações no sentido de fortalecer o processo de mobilização da sociedade civil organizada, de maneira a se construir contraestratégias de resistência, de forma a pressionar o Estado no sentido de construção de um diálogo que permita a implantação de políticas públicas inclusivas (de educação, de saúde, de saneamento, de moradia, de assistência social), que expressem as demandas e reivindicações dos cidadãos marabaenses.

Neste momento de finalização das reflexões aqui apresentadas, uma indagação se faz pertinente: Qual a importância do estudo das cidades médias para a realidade social amazônica?

A problematização e as reflexões apresentadas ao longo deste trabalho visaram não apenas promover uma retomada aos estudos histórico-geográficos, de maneira a se atualizar a

narrativa espaço-temporal acerca das múltiplas espacialidades e temporalidades inerentes à centralidade desta cidade no sudeste paraense, mas promover reflexões que permitam entender a peculiaridade desta cidade média de fronteira, para além dos parâmetros convencionais pautados em dados exclusivamente quantitativos, que representam aproximações, por vezes limitadas, para se entender a natureza das cidades e de suas contradições.

A crítica aos parâmetros exclusivamente quantitativos se dá num momento em que as políticas governamentais projetam investimentos para as áreas urbanas, levando em consideração o quantitativo populacional. Esta perspectiva tende a fortalecer um “desenvolvimento desigual e combinado” entre espaços urbanos, que recebem maiores níveis de investimento porque apresentam maior limiar demográfico e outros espaços urbanos, que, por disporem de um menor quantitativo demográfico, ficam marginalizados do processo de distribuição dos recursos públicos.

Com efeito, dentro de uma perspectiva da pesquisa propriamente dita e sua contribuição social, as considerações analíticas apresentadas aqui, ao acompanhar os processos, fenômenos e tendências inerentes às transformações desta cidade média, visam conceber interpretações que auxiliem a sociedade civil organizada na tomada de decisões no que tange ao avanço rumo a um planejamento dialógico, nos termos de Souza, M. (2004), bem como à construção de um processo de “desenvolvimento socioespacial”⁶³ (SOUZA, M., 2004) autêntico, amparado primordialmente na autonomia individual e coletiva, de maneira a se promover melhoria da qualidade de vida e aumento da justiça social aos cidadãos marabaenses.

⁶³Segundo Souza, M. (2004), o conceito de “desenvolvimento socioespacial” está relacionado ao grau de autonomia do indivíduo no processo de ação coletiva voltada para a mudança social positiva. Neste sentido, pode-se considerar que se está diante de um desenvolvimento socioespacial autêntico, quando se constata uma melhoria da qualidade de vida e um aumento da justiça social. Souza, M. (2004) promove crítica a esquemas interpretativos que apresentam o desenvolvimento como sinônimo de desenvolvimento econômico, ressaltando o papel da espacialidade enquanto possibilidade para a construção de reflexões que permitam promover o desenvolvimento socioespacial.

REFERÊNCIAS

ABREU, Capistrano. **Capítulos da História Colonial**. Rio de Janeiro: Briguiet, 1954.

ACEVEDO MARIN, R. E. A. ; HEBETTE, J. **Colonização para quem?**. Belém: UFPA: NAEA, 1979.

_____; TRINDADE, Joseline Barreto. Wakymãhã mekto kônhit-nxàkaka: Projeto da Hidrelétrica de Marabá – Pará. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. **Conflitos sociais no complexo Madeira**. Manaus: Edições UEA, 2009. p. 367-389.

AGENCIA PARÁ DE NOTÍCIAS. **Publicado novo edital do projeto do Porto de Marabá**. Disponível em: <http://www.agenciapara.com.br/exibe_noticias_new.asp?id_ver=61896>. Acesso em: 14 maio 2010.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. O intransitivo da transição. O Estado, os conflitos agrários e a violência na Amazônia. In: LÉNA, Philippe; OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (Org.). **Amazônia: a fronteira agrícola 20 anos depois**. 2. ed. Belém: CEJUP; Museu Paraense Emílio Goeldi, 1992.

_____. **Carajás: a guerra dos mapas**. Belém: Seminário Consulta, 1995.

_____. **Antropologia dos Archivos da Amazônia**. Manaus: Universidade do Amazonas, 2008.

ALMEIDA, F. S. **O entroncamento como forma espacial no urbano em área de fronteira: caso do Km⁶, Marabá-Pa**. 2002. 80 f. Monografia (Graduação em Licenciatura e Bacharelado em Geografia) - Colegiado de Geografia, Universidade Federal do Pará, Marabá, 2002

ALMEIDA, José. Jonas. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. São Paulo, 2006. 272 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Departamento de História da FFLCH, USP, São Paulo, 2008.

AMORIM FILHO, Oswaldo B.; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

AMORIM FILHO, Oswaldo B.; RIGOTTI, José Irineu Rangel. **Os Limites demográficos das cidades médias**. Minas Gerais, 2002. 22 p. (Mimeografado.)

_____. **A morfologia das cidades médias**. Goiânia: Vieira, 2007.

ANDRADE, Thompsom A.; LODDER, Celsius A. **Sistema urbano e cidades médias**. Rio de Janeiro: IPEA, 1979

_____; SERRA, Rodrigo Valente. O desempenho das cidades médias no crescimento populacional brasileiro no período 1970/2000. In: _____. (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ. **Annaes da Biblioteca**. Município de Marabá 1916. (Acervo obras raras da *Biblioteca* Arthur Vianna). Tomo nono.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1991.

BATES, Henry Walter. **Um naturalista no Rio Amazonas**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1979.

BENÉVOLO, Leonardo. **A cidade e o arquiteto: metodologia na arquitetura**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1991.

BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. Perspectivas teóricas da urbanização nas frentes de expansão: uma abordagem de sistemas urbanos fronteiraços. In: BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. **Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira**. Tradução de Gisele Vieira Goldstein. Manaus: UFAM, 2006.

BRÜSEKE, Franz Josef. A Extração de Recursos Minerais (Não-Renováveis) e o Desenvolvimento Sócio-Econômico. In: COELHO, Maria Célia Nunes; COTA, Raimundo Garcia (Org.). **Dez anos da Estrada de Ferro Carajás**. Belém: UFPA; NAEA, 1997.

CANO, Wilson. Questão regional e urbanização no desenvolvimento econômico brasileiro pós 1930. In: ENCONTRO DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 6., 1988 Olinda, [Anais...] 1988, p.67-100. v.2.

CARVALHO, José Alberto de et al. **Migrações internas na região Norte**: estudo e campo da região de Marabá. Belo Horizonte: [s.n] 1977.

CAREPA, Ana Júlia. **Até 2014, Pará terá recebido R\$ 100 bilhões em investimentos estratégicos**. Disponível em: <<http://www.cdi.pa.gov.br/noticia/detalhe.php?nIdNoticia=64>>. Acesso: 14 maio 2010.

CARLOS, Ana Fani A. **A cidade**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 2007.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTELO BRANCO, Maria Luisa Gomes. Algumas Considerações sobre a Identificação de Cidades Médias. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: _____ (Org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2009.

COELHO, Maria Célia Nunes. A CVRD e o processo de (Re)Estruturação e Mudança na Área de Carajás (Pará). In: _____; COTA, Raimundo Garcia (Org.). **Dez anos da estrada de ferro Carajás**. Belém: UFPA; NAEA, 1997.

_____. A CVRD e a (re)estruturação do espaço geográfico na área de Carajás (Pará). In: _____. **Brasil**: questões atuais de reorganização do território. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2005.

_____ et al. Territórios, cidades e entornos no espaço da mineração em Carajás/Pará – Amazônia Oriental. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; ROCHA, Gilberto de Miranda (Org.). **Cidade e empresa na Amazônia**: gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Paka-Tatu, 2002.

COMPANHIA VALE DO RIO DOCE (CVRD). **Diagnóstico integrado em socioeconomia para o sudeste do Pará**. Belém, 2007.

CONCEIÇÃO, Maria de Fátima Carneiro da. **Políticas e colonos na Bragantina, estado do Pará**: um trem, a terra e a mandioca. 1990. 270 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 1990.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.4, n.3, p.39-68, jul./set. 1987.

_____. Construindo o Conceito de Cidade Média. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: Espaços em Transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

CORREIO DO TOCANTINS. Hidrelétrica em Marabá atingiria 40 mil ribeirinhos. Disponível em: <<http://www.correiotocantins.com.br/novo/novoz/interna.asp?cat=CT%20Online&numero=1667>>. Acesso em: 11 maio 2010.

COSTA, Eduarda Marques da. Cidades Médias: Contributos para a sua definição. **Finisterra**, v.37, n.74, p.101-128, 2002.

CRUZ, Ernesto. **Estrada de ferro de Bragança**. Belém: Falângola, 1955. (Concurso de monografia do Governo do Estado do Pará),

CRUZ NETO, Raimundo Gomes da. Grandes investimentos previstos para Marabá podem não trazer o desenvolvimento esperado. **Opinião: Jornal de Marabá**. Marabá, 28, 29 de jan. p.5. 2010.

DAVIDOVICH, Fany. Gestão do território, um tema em questão. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.53, n.3, p.7-32, jul. set, 1991.

DIÁRIO DO PARÁ. **Pará vai receber investimento pesado até 2014**. Disponível em: <[http://www2.diariodopara.com.br/n-84443-para+vai+receber+r\\$+100+bilhoes+ate+2014.html](http://www2.diariodopara.com.br/n-84443-para+vai+receber+r$+100+bilhoes+ate+2014.html)>. Acesso em: 14 maio 2010.

DIAS, Catarina Vergolino. Marabá: Centro Comercial da Castanha. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 20, n.4, out. / dez, 1958.

DINIZ, C. C. Repensando a questão regional brasileira: tendências, desafios e caminhos. In: CASTRO, Ana Célia (Org.). **Desenvolvimento em debate: painéis do desenvolvimento brasileiro II**. Rio de Janeiro: Manaud; BNDES, 2002.

ÉGLER, Eugênia G. A Zona Bragantina no Estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia**. n.3, ano 23, jul./ ago. Rio de Janeiro: IBGE; CNG, 1961.

ÉGLER, Cláudio Gonçalves. **Crise e dinâmica das estruturas produtivas regionais no Brasil**. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto

Lobato (Org.). **Brasil: questões atuais da reorganização do território**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

EMMI, M. F. **A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais**. 2. ed. Belém: UFPA: NAEA, 1999.

FRANCISCONI, Jorge Guilherme; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. **Política nacional de desenvolvimento urbano: estudos e posições alternativas**. Brasília, DF, IPEA, 1975.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1959.

GODELIER, Maurice. Formação econômico-social. In: ENCICLOPÉDIA Einaudi. v.7. Portugal. Imprensa Nacional: Casa da Moeda, 1986.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2004.

GUNTHER, Hartmut. Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: esta é a questão? **Revista Psicologia: teoria e pesquisa**, Brasília, v.22, n.2, p.201-210, mar/ago. 2006.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. Tradução de Armando Corrêa da Silva. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 12. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

_____. **Espaços de Esperança**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HÉBETTE, Jean. O Cerco está se fechando. O impacto do grande capital na Amazônia. Belém: NAEA; UFPA, 1991.

_____. A ocupação humana recente da microrregião de Marabá. In:_____. (Org.). **Cruzando a fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2004.

IBGE. **Centro demográfico 2000**. Dados do arquivo de universo. Rio de Janeiro: Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação, 2001.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DO PARÁ (IDESP)
Diagnóstico do Município de Marabá: Belém, 1977.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E AMBIENTAL DO PARÁ. **Plano de Habitação Estadual de Interesse Social.** Região de Integração Carajás, 2007.

_____. **Plano de Habitação Estadual de Interesse Social.** Região de Integração Carajás, 2009.

KUHN, Thomas S. **A estrutura das revoluções científicas.** São Paulo: Perspectiva, 1975.

LAKATOS, Eva Maria. Metodologia qualitativa. In: _____; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia científica.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

LARAIA, Roque de Barros; MATTA, Roberto da. **Índios e castanheiros:** a empresa extrativa no Médio Tocantins. São Paulo: Difel, 1978.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **Espaço e política.** Tradução de Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LENCIONI, Sandra. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande**, Santiago, n.39, p. 7-20, maio 2008.

LIMA, Ivaldo Gonçalves de. Carajás: Processo de emancipação política ou embrião de um processo de regionalização (Análise regional da dinâmica sócio-política da Amazônia Oriental). In: LÉNA, Philippe; OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (Org.). **Amazônia: a fronteira agrícola 20 anos depois.** 2. ed. Belém: CEJUP: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1992.

MACHADO, Lia Osório **Mitos e realidades da Amazônia brasileira no contexto geopolítico internacional (1540-1912).** 1989. 252 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de Barcelona, Barcelona, 1989.

_____. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. **Cadernos IPPUR**, v. 13, n.1, p.109-138, jan./jul. 1999.

_____. Prefeitura Municipal de. Secretaria de Planejamento do Município. **Diagnóstico do Plano Diretor urbano de Marabá**, 2006.

_____._____. Casa de Cultura de Marabá. **[Iconografia de Domingos Nunes]**. Marabá, 2010.

MARTINS, José de Souza. Prefácio. In: HEBETTE, Jean. **O cerco está se fechando: o impacto do grande capital na Amazônia**. São Paulo: Hucitec, 1991.

_____. **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996.

MIRANDA, Elis. Urbanização da Amazônia: o projeto pombalino e as pequenas cidades ribeirinhas. In: TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; et al. (Org.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: UFPA, 2009.

MOREIRA, E. Belém e sua expressão geográfica. In: MOREIRA, Ediorfe. **Obras reunidas de Ediorfe**. Belém: CEJUP, 1989.

MOURA, Ignácio Batista de. **De Belém à São João do Araguaia: vale do Tocantins**. Belém: SECULT; Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves, 1989.

NASCIMENTO, Durbens Martins. **A Guerrilha do Araguaia: “paulistas” e militares na Amazônia**. Belém, 1999. 202 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos Universidade Federal do Pará, Belém, 1999.

OLIVEIRA, José Aldemir de. Espacialidades urbanas como urbanização da sociedade: as cidades e os rios na Amazônia brasileira. In: OLIVEIRA, Mácio Pinön de; COELHO, Maria Célia Nenus; CORREA; Aureanice de Mello (Org.). **O Brasil, a América Latina e o Mundo: Espacialidades Contemporâneas**. Rio de Janeiro: Lamparina, Faperj, Anpege, 2008.

PATERNOSTRO, Júlio. **Viagem ao Tocantins e Araguaia**. São Paulo: Grafisa, 1945.

PENTEADO, Antônio Carlos Rocha. **Problemas da colonização e uso da terra na Região Bragantina do Estado do Pará**. Belém: UFPA, 1967. (Série José Veríssimo).

PEREIRA, José Carlos Matos. **Importância e significado das Cidades Médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)**. Belém, 2004. 127 f. Dissertação

(Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2004.

PERROUX, Francois. **A economia do século XX**. Lisboa: Herder, 1960.

PETIT, Pere. **Chão de promessas: elites políticas e transformações econômicas no Estado do Pará pós-1964**. Belém: Paka-Tatu, 2003.

PINTO, Lucio Flavio. **Carajás: o ataque ao coração da Amazônia**. Marco Zero: Studio ALFA: Rio de Janeiro, 1982.

_____. **Siderúrgica em Marabá: agora o sertão vai crescer?**. Jornal Pessoal. Disponível em: <<http://www.lucioflaviopinto.com.br/?p=1271>>. Acesso em: 14 maio 2010.

_____. Alianças ao Vento. **Jornal Pessoal**, Abr. 2010.

PONTES, Beatriz Maria Soares. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). In: _____. **Urbanização e cidades**. Perspectivas geográficas. São Paulo: Gaspar;EDUSP, 2001.

PROJETO Nova Cartografia Social da Amazônia. **Bairro do Cabelo Seco - Marabá**. Belém, Movimentos sociais e conflitos nas cidades da Amazônia 2007. (Série: Movimentos Sociais e Conflitos nas Cidades da Amazônia, 21)

RIBEIRO, Miguel Ângelo C. **A complexidade da rede urbana Amazônica: três dimensões de análise**. Rio de Janeiro, 1998. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

ROCHA, Gilberto M. **Todos convergem para o lago! Hidrelétrica Tucuruí, municípios e territórios na Amazônia**. Belém: UFPA;NUMA, 2008.

SAHA, Suranjit Kumar. Industrialização e Mudança Social na Área de Marabá – Carajás na Amazônia Oriental Brasileira. In: COELHO, Maria Célia Nunes; COTA, Raimundo Garcia (Org). **Dez anos da Estrada de Ferro Carajás**. Belém: UFPA/ NAEA, 1997.

SAMPAIO, Antônio. Estória de Marabá. **Revista Itatocan**, Marabá, 12 Mar. 1967.

SANFELIU, Carmen Bellet. Del Concepto Ciudad Media al de Cuidad intermédia en los tiempos de La globalización. In: SANFELIU, Carmen Bellet; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). **Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado**. Lleída: Edicions de la Universitat de Lleída, 2009.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. **A urbanização brasileira**. Hucitec, 1993.

_____. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1998.

_____. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Tradução de Myrna T. Rego Viana. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

_____; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

_____. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EDUSP, 2005.

_____. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. 2. ed. São Paulo, EDUSP, 2009.

SCHLEMMER, Bernard. A ética da profissão: da responsabilidade política do cientista à responsabilidade científica do pesquisador – um itinerário da antropologia francesa. In: ARANTES, Antonio Augusto. A.; RUBEN, Guilherme Raul; DEBERT, Guita Grin. (Org.). **Desenvolvimento e direitos humanos: a responsabilidade do antropólogo**. Campinas: EDUNICAMP, 1992.

SÈVE, Lucien. Método estrutural e método dialético. In: BALLETT, R. et al. **Estruturalismo e marxismo**. Rio de Janeiro: Zahar, 1968.

SILVA, João Marcio Palheta da. **Poder, Governo e território em Carajás**. 2004. 198 f. Tese Doutorado em Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SILVEIRA, Maria Laura. Globalização, Trabalho, Cidades Médias. **Revista do Departamento de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 11, p.11-17, 2002.

SIMONIAN, Ligia T. L. Pesquisa em ciências humanas e desenvolvimento entre as populações tradicionais amazônicas. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**, Belém, v.1, n.2, 117-134, mai./ ago. 2005. (Série Ciências Humanas).

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: GASPERR, 2001.

_____. **O chão em pedaços: urbanização economia e cidades no Estado de São Paulo**. Presidente Prudente, 2004. 508 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

_____. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 3, p. 143-157, 2006.

_____ et al. O estudo das cidades médias brasileiras: Uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. Globalização, consumo e papéis intermediários de cidades médias no Brasil. In: SANFELIU, Carmen Bellet; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). **Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado**. Lleída: Edicions de la Universitat de Lleída, 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 3. ed.. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

SOUZA, Raimundo Coelho de. Bairro do Cabelo Seco – Marabá. In: PROJETO Nova cartografia social da Amazônia. Belém: Associação de Moradores Francisco Coelho, 2007. (Série: Movimentos Sociais e Conflitos nas Cidades da Amazônia). p. 3.

STEINBERGER, Marília; BRUNA, Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

TAVARES, Maria G. **A dinâmica espacial da rede de distribuição de energia elétrica no Estado do Pará (1960-1996)**. Rio de Janeiro, 1999. 287 f. Tese (Doutorado em Geografia) -

Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.

TEIXEIRA, Olívio Alberto. **Interdisciplinaridade: problemas e desafios**. **Revista Brasileira de Pós-Graduação**, n.1, p.37-69, jul. 2004.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e centralidade: uma questão recente. In: OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de; CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.). **Geografia das metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

TOURINHO, Helena Lúcia Zaguri. **Planejamento urbano em área de fronteira econômica: o caso de Marabá**. Belém, 1991. 270 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 1991.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana**. 1998. 325 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1998.

_____; PEREIRA, José Carlos Matos. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia Oriental. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

TROCATE, Charles. Entrevista-com-charles-trocate-lider-do-mst-no-sul-e-sudeste-paraense. **Carajás o Jornal**. Disponível em:<http://www.carajasojornal.com.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=6494:entrevista-com-charles-trocate-lider-do-mst-no-sul-e-sudeste-paraense&catid=39:regiao&Itemid=14>. Acesso: 23 out. 2010.

VALVERDE, Orlando. **Grande Carajás: planejamento da destruição**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1989.

VELHO, Otávio Guilherme. **Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. 1998. 322 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

VIDAL, Lux Boelitz. Os índios da Amazônia: um desafio recíproco. In: HÉBETTE, Jean (Org.). **O cerco está se fechando**. Rio de Janeiro: FASE; Vozes, 1991.

VILLAÇA, Flávio. **O espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: FEPASP; Lincoln Institute, 2009.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. ed. Tradução de Daniel Grassi. Porto Alegre: Bookman, 2004.

YOSCHIOKA, H. **Avaliação de implantação de um núcleo urbano em área na Amazônia: o exemplo de Nova Marabá, Pará**. 1986. 275 f. Dissertação (Mestrado em geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1986.

APÊNDICES

APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA (morador da cidade)

- 1) Quais os grupos mais poderosos de Marabá?
- 2) Porque você acha que esses grupos são os mais poderosos?
- 3) Quais são as elites tradicionais? Elas ainda existem?
- 4) O que representou e o que representa a Vale hoje na cidade e na subregião?
- 5) Quais os maiores donos de terra na região?
- 6) O que era a cidade antes da política de urbanismo rural?
- 7) O que passou a ser a cidade com o projeto de colonização oficial?
- 8) De que maneira você vê a cidade nos anos de 1980?
- 9) Como você vê a atuação dos principais grupos econômicos de Marabá?
- 10) Existe relação entre grupos econômicos e políticos locais, estaduais e federais?
- 11) Qual tem sido o papel dos governos (local, estadual, federal) diante da intensificação dos conflitos fundiários na região?
- 12) Como vem se configurando as relações de trabalho na região?

APÊNDICE B- ROTEIRO DE ENTREVISTA (com Secretário de Indústria e Comercio, Mineração, Ciência e Tecnologia)

- 1ª) Qual o papel da cidade de Marabá hoje no sudeste paraense?
- 2ª) Qual a previsão de investimentos para Marabá, com os grandes projetos?
- 3ª) Como o governo municipal vê os novos projetos?
- 4ª) O que representa os novos investimentos governamentais para o desenvolvimento urbano da cidade de Marabá?
- 5ª) O que representará a implantação da ALPA para Marabá?
- 6ª) De que maneira o setor industrial vem reagindo diante dos impactos da crise mundial?
- 7ª) Quais as principais indústrias de Marabá?
- 8ª) Qual o número de trabalhadores empregados no setor industrial de Marabá?
- 9) Qual o número de trabalhadores empregados no setor comercial de Marabá?
- 10) Quais as previsões de investimento do governo municipal para Marabá?
- 11) A Vale é parceira do governo federal?
- 12) Como você vê a questão da economia informal na cidade?
- 13) Existe algum tipo de programa ou projeto desenvolvido pela prefeitura para tentar resolver o problema da informalidade na cidade? quais?