

ESTADO E POLÍTICAS PÚBLICAS NA AMAZÔNIA: “DESENVOLVIMENTO” E EXPANSÃO URBANA DA CIDADE DE MARABÁ/PA

STATE AND PUBLIC POLICIES IN THE AMAZON: "DEVELOPMENT" AND URBAN EXPANSION OF THE CITY OF MARABÁ/PA

ESTADO Y POLÍTICAS PÚBLICAS EN LA AMAZONIA: “DESARROLLO” Y EXPANSIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE MARABÁ/PA

Rozani Uchoa Silva

Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo no PPGAU
da Universidade Federal da Bahia

Programa de Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
Bahia, Brasil

rozanisilva@ufba.br

<http://orcid.org/0000-0001-6566-7533>

RESUMO

Refletir sobre o papel do Estado e Políticas Públicas direcionadas à Amazônia no processo de “desenvolvimento” e expansão urbana da Cidade de Marabá/Pará e seus impactos socioambientais é o objetivo deste artigo, que por meio de estudo teórico qualitativo propõe-se a demonstrar que o Estado tem participado ativamente da produção do espaço urbano amazônico e que o sistema capitalista, desde a sua expansão para a região norte do Brasil, vem desencadeando segregação urbana e ambiental como prática costumeira. Por conseguinte, surgem nas cidades, verdadeiros mundos contrastantes – espaços capazes de personificar a “modernidade” – compostos por padrões tecnológicos avançados, em oposição a espaços urbanos decadentes, inóspitos, desarticulados e marcados pela segregação ambiental. A partir do estudo da cidade de Marabá, constatou-se que em nome de um suposto desenvolvimento, o Estado vem (re)definindo o desenho urbano e intraurbano das cidades amazônicas, que de cidades ribeirinhas, típicas da Amazônia, passaram a ser tratadas como fronteiras de expansão do Capital.

Palavras-chave: Políticas Públicas. Amazônia. Sistema Capitalista. Cidade de Marabá; Urbanismo.

ABSTRACT

Reflecting on the role of the State and Public Policies aimed at the Amazon, in the process of "development" and urban expansion of the City of Marabá - Pará, and its socio-environmental impacts is the objective of the article - which, through a qualitative theoretical study - questions to demonstrate that the State has actively participated in the production of the Amazonian urban space and that the capitalist system, since its expansion to the northern region of Brazil, has been triggering urban socio-spatial segregation as a common practice. Therefore, real contrasting worlds emerge in cities – spaces capable of personifying “modernity” – composed of advanced technological standards, as opposed to decadent, inhospitable, disjointed urban spaces marked by environmental segregation. From the study of the city of Marabá, it was found that in the name of a supposed development, the State has been (re)defining the urban and intra-urban design of Amazonian cities, which from riverside cities, typical of the Amazon, have come to be treated as frontiers of capital expansion.

Keywords: Public policies. Capitalist System. Amazônia. Marabá City; Urbanism.

RESUMEN

Reflexionar sobre el papel del Estado y de las Políticas Públicas dirigidas a la Amazonía en el proceso de “desarrollo” y expansión urbana de la Ciudad de Marabá/Pará y sus impactos socioambientales es el objetivo de este artículo, que, a través de un estudio teórico cualitativo, se propone demostrar que el Estado ha participado activamente en la producción del espacio urbano amazónico y que el sistema capitalista, desde su expansión en la región norte de Brasil, viene desencadenando la segregación urbana y ambiental como práctica habitual. Así, en las ciudades emergen verdaderos mundos contrastantes, espacios capaces de personificar la “modernidad”, compuestos por estándares tecnológicos avanzados, frente a espacios urbanos decadentes, inhóspitos, desarticulados y marcados por la segregación ambiental. Del estudio de la ciudad de Marabá, se constató que en nombre de un supuesto desarrollo, el Estado viene (re)definiendo el diseño urbano e intraurbano de las ciudades amazónicas, que desde las ciudades ribereñas, propias de la Amazonía, han llegado a ser tratados como fronteras de la expansión del capital.

Palabras clave: Políticas Públicas. Amazonia. Sistema capitalista. Ciudad de Marabá; Urbanismo.

INTRODUÇÃO

Compreender a dinâmica de expansão urbana e demográfica da cidade de Marabá e seus impactos socioambientais pressupõe uma análise histórica do processo de desenvolvimento econômico da região e da relação *sociedade x natureza*. Isso porque a “cidade” como construção social implica numa dialética entre cidade-habitantes, que convida a uma aberta reflexão. Assim como são agentes modificadores, os habitantes têm suas ações influenciadas pelas alterações resultantes do espaço urbano.

Para Manent (1987) a ideia original de cidade, concebida como modelo de forma política à disposição¹ dos homens no Antigo Regime, que precede o estabelecimento dos regimes liberais, onde a cidade está presente em potência, desde que um número suficiente de homens se encontre reunido num mesmo lugar; é a ideia de um espaço público onde os homens, os cidadãos, deliberam e decidem sobre todos os assuntos que lhe dizem respeito, os seus assuntos comuns. “É a ideia de domínio pela associação humana das condições de sua existência é uma ideia política eminentemente *natural*.” (MANENT, 1987, p. 16, 17).

¹ “à disposição” não significa que estas formas existissem plenamente constituídas – pelo contrário, essa é precisamente uma época de desagregação generalizada – mas que estavam presentes na mente dos homens como possibilidades políticas significativas e eventualmente desejáveis (MANENT, 1987).

Do ponto de vista estrutural, afirma Choay (2005, p. 4) que “a transformação dos meios de produção e transporte assim como a emergência de novas funções urbanas contribuem para romper os velhos quadros da cidade medieval e da cidade barroca. Uma nova ordem é criada segundo o processo tradicional de adaptação da sociedade à cidade que nela habita.”

Lefebvre (2001) vai mais além, e assegura que a cidade continuamente teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos formadores (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados, etc.), com sua história. Logo, a cidade muda quando a sociedade muda no seu conjunto, muito embora essa transformação não seja resultado passivo da globalidade social e de suas modificações. Portanto, a cidade não é constante, já que continuamente é moldada por uma difícil interdependência de forças que abrangem o Estado, as condições físico-territoriais-ambientais, a sociedade civil e o sistema econômico.

Sendo assim, é possível avistar nas cidades paraenses (habitadas por etnias indígenas, comunidades quilombolas, populações tradicionais e migrantes das mais diversas regiões brasileiras) verdadeiros mundos contrastantes, realidades urbanas voltadas ao desenvolvimento e à tecnologia, como se tudo que se imaginasse nelas pudesse ser encontrado, como se personificassem a “modernidade”. Todavia, também é possível serem encontrados, nas mesmas cidades, espaços inóspitos, decadentes e desarticulados, caracterizados pela segregação ambiental e pela exclusão social.

Uma das expressões mais relevantes e ativas da exclusão social é a segregação ambiental. Ao difícil acesso a serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, falta de abastecimento, dificuldade de acesso aos serviços de saúde, educação e creches, etc.), somam-se menores oportunidades de profissionalização e emprego, maior exposição à violência, discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça, ao lazer. Longa é a lista (MARICATO, 2013). Já em relação às cidades amazônicas e sua preservação, em sua maioria, as zonas urbanas foram “desenvolvidas” em meio a florestas, rios e lagos e, mais recentemente às margens de rodovias e ferrovias, tendo em comum a falta de planejamento urbano, fator responsável pelo aumento do processo de degradação ambiental de cada uma delas.

No entanto, as políticas públicas direcionadas à Amazônia, nos últimos quarenta anos, promoveram transformações que afetaram o modo de vida de muitas populações que outrora trabalhavam com o extrativismo e valiam-se dos rios como meio natural de locomoção e sobrevivência. Essas transformações foram aceleradas a partir da década de 1960, quando ocorreram diversas ações do Governo Federal, sobretudo no Regime Militar de 1964 a 1985, que modificaram os aspectos socioambientais das cidades e da região as quais passaram a ser vistas como “o espaço de expansão do capital”. O ponto de partida para essas ações baseava-se no princípio de que a Amazônia era um enorme “*espaço vazio*”, necessitando-se ser povoada e integrada ao resto do país, sem serem levadas em consideração as especificidades da sua natureza, do território, dos aspectos socioculturais ou da própria história das populações que lá viviam (ALMEIDA, 2009).

Marabá, principal cidade do sudeste paraense vem sendo atingida pelos impactos socioambientais desses empreendimentos, que representam a expansão do capital para a Amazônia, ao longo de sua história. Hebette (2004) enumera em quatro, os principais tipos responsáveis por essa agressão: a empresa madeireira, a pecuária extensiva, as macro barragens e a mineração, que levaram o município a perder as características de comunidade ribeirinha, peculiar da Amazônia, para se tornar um centro urbano de médio porte com as mesmas dificuldades e dilemas dos demais centros urbanos do Brasil, com grandes desigualdades sociais, formação de áreas periféricas, favelização e conflitos no processo de ocupação do espaço urbano por distintos grupos sociais.

Inobstante assinalar aqui a Cidade de Marabá, convém lembrar que essa tem sido a lógica imperante na ocupação de diversas outras cidades do sudeste paraense, formado por 15 municípios e população aproximada de um milhão e seiscentos mil habitantes, dentre as quais destacam-se as comunidades quilombolas e ribeirinhas, várias etnias indígenas e camponeses que perpetram agricultura familiar e de subsistência em incontáveis assentamentos e pequenas propriedades rurais (CIDADE BRASIL, 2019).

Nesse campo de reflexão, o presente artigo, por meio de estudo teórico-qualitativo, propõe-se a analisar o papel do Estado no processo de expansão e “desenvolvimento” urbano da cidade de Marabá e impactos socioambientais; bem como evidenciar como o capitalismo,

desde sua ascensão no Brasil e expansão para a Amazônia, vem desencadeando segregação no espaço urbano ambiental, como prática contumaz. O que revela “uma cidade invisível em Marabá formada por milhares de empobrecidos, trabalhadores migrantes, pessoas de vida itinerante, marcada pela provisoriedade e pelo conflito, sem profissões definidas ou afazeres diversos, que lutam pela sobrevivência” (PEREIRA, 2015, p. 51). E por fim, demonstrar que em nome de um suposto desenvolvimento, o Estado tem participado ativamente na produção do espaço urbano amazônica, chegando a definir o contorno intraurbano, ao tempo em que vão se constituindo espaços de moradia, sociabilidades e vivências inteiramente desassistidas dos direitos humanos fundamentais.

1. Estado e Políticas Públicas na Amazônia

Antes de adentrar ao contexto amazônico faz-se necessária a compreensão da origem das políticas públicas responsáveis por sua transformação ao longo do tempo, para tanto é indispensável conversar com autores clássicos e contemporâneos que examinam a temática, dando um salto do passado à contemporaneidade, tal como Pontes (2017) que elegeu a cidade de Marabá para tratar da importância do Estado, de políticas públicas e cidadania na construção do espaço urbano da Amazônia, exatamente por se tratar de (des)continuidades e “vazios”.

Conforme essa autora, na antiguidade tomando como exemplo a concepção filosófica grega: “não havia fronteiras entre Estado e sociedade civil e a política, além de ser considerado algo essencial à natureza humana, era tida como uma arte superior capaz de conduzir a vida social ao bem comum” (PONTES, 2017, p. 5). O Estado, como propõe Hobbes (2014), deveria ser a instituição capaz de regular as relações humanas, considerando-se o caráter da condição *natural* dos homens que os conduz à busca do atendimento de seus desejos a qualquer custo, de forma violenta, egoísta, isto é, movida por paixões. Aduzia que os homens não poderiam ter harmonia uns com os outros se não existisse esse poder soberano regulador capaz de manter o respeito entre todos, pois cada um pretenderia ter para si o mesmo valor atribuído, o que provocaria conflitos (lutas) onde cada um buscaria para si o reconhecimento do seu desejo, dando origem assim a máxima: “O homem é o lobo do homem”.

Manent (1987) ressalta que Hobbes elabora, com uma capacidade de sugestão extraordinária, uma nova ideia do corpo político, do que virá a ser o liberalismo:

– o poder é esse artifício construído pelos indivíduos sem poder para protegerem os seus direitos – sem, porém, chegar a realizar completamente essa ideia: os indivíduos do estado de natureza não são verdadeiramente indivíduos titulares de direitos a eles intrinsecamente ligados e o poder assim construído não é verdadeiramente protetor dos seus direitos, já que não os pode proteger senão porque os pode ameaçar. Está então traçado o programa do que virá a ser o liberalismo; tratar-se-á de dar plena extensão à ideia *hobbesiana* de poder político, modificando o seu início e o seu fim: interpretar-se-á o indivíduo do estado de natureza de maneira a poder ligá-lo a direitos intrínsecos e conceber-se-á o poder de forma que ele possa apenas proteger os direitos individuais, e não atacá-los. (MANENT, 1987, p. 80).

Se para Hobbes a relação entre o Estado e a sociedade civil era fundada numa sociabilidade negativa, Manent (1987) vem afirmar que, com Loke (seu sucessor, essa relação ganha uma consistência positiva e torna-se essencialmente *vivível*:

é o conjunto das trocas econômicas em que entram os homens como trabalhadores e proprietários. O estado de natureza *lokeano* é simultaneamente mais < individualista > e mais < social > do que o de Hobbes: os direitos, na forma do direito fundamental de propriedade, estão ligados ao indivíduo solidário, e esse indivíduo entra em relações positivas com os outros (MANENT, 1987, p. 80).

Diversos autores sob distintas concepções apresentam o Estado como o promotor do bem-estar social, garantidor, portanto, do bem comum. Entretanto, a concepção contemporânea de Estado é bem distante daquela do mundo antigo. Segundo Bobbio (2007) a atual discussão sobre o papel do Estado rege-se pela construção dicotômica: Sociedade Civil *versus* Estado, como se um desses lados estivesse completamente dissociado do outro, como se a sociedade civil pudesse existir sem regulação, o que justificaria os conflitos e as reivindicações:

... a contraposição entre sociedade civil e Estado continua a ser de uso corrente, sinal de que reflete uma situação real. Embora prescindindo da consideração de que os dois processos — do Estado que se faz sociedade e da sociedade que se faz Estado — são contraditórios, pois a conclusão do primeiro conduziria ao Estado sem sociedade, isto é, ao Estado totalitário, e a conclusão do segundo à sociedade sem Estado, isto é, à extinção do Estado, o fato é que eles estão longe de se concluir e, exatamente por conviverem não

obstante a sua contraditoriedade, não são suscetíveis de conclusão. Estes dois processos representam bem as duas figuras do cidadão participante e do cidadão protegido que estão em conflito entre si às vezes na mesma pessoa: do cidadão que através da participação ativa exige sempre maior proteção do Estado e através da exigência de proteção reforça aquele mesmo Estado do qual gostaria de se assenhorear e que, ao contrário, acaba por se tornar seu patrão. (BOBBIO, 2007, p.51-52)

Sob este aspecto, defende ainda Bobbio (2007), que a sociedade civil e o Estado atuam como dois momentos necessários, separados mas interdependentes do sistema social em sua complexidade e em sua articulação interna, já que a esse processo de emancipação seguiu-se um processo inverso de (re)apropriação da sociedade por parte do Estado, o que deu origem ao “Estado Social”, que ao tempo que permeou a sociedade por meio da regulação das relações econômicas, por ela foi permeado por meio das organizações de massa que exercem direta ou indiretamente algum poder político.

Numa outra via, Maricato (2015) observa que o Estado, desde suas primeiras noções, não tem se revelado neutro e já nasce intrinsecamente ligado ao que posteriormente vem ser chamado por “sistema econômico”, responsável por moldar a sociedade, em função dos seus interesses, e com isso, seguindo a argumentação deste estudo, moldará também a cidade. Além disso, no processo de urbanização, ainda que se apresente como mediador entre os interesses do capitalismo e de toda essa correlação de forças, sob o argumento de assegurar espaço digno a todos, o Estado brasileiro vem mantendo a desigualdade social, e contribuindo significativamente na formação de periferias urbanas (MARICATO, 2015).

Para Cruz, Castro e Sá (2011) há dois momentos distintos de expressivas intervenções urbanas experimentadas pelas cidades amazônicas em consequência do monopólio econômico, o primeiro representado pela extração da borracha e o segundo pelas políticas nacionais de desenvolvimento:

As cidades na Amazônia experimentaram um primeiro momento de expressivas intervenções urbanas em consequência do que podemos definir como monopólio econômico, estimulado pela extração da borracha e com objetivo centrado na exportação para países industrializados. Um segundo momento de intervenção com repercussões nas áreas urbanas, seria configurado a partir dos anos 1970 com as políticas nacionais de

desenvolvimento, incluindo a estratégia financeira dos incentivos fiscais e a definição, para efeitos do planejamento do desenvolvimento, de cidades-polo (Imperatriz, Açailândia, Santarém, Marabá, Altamira, Alta Floresta, Sinop, entre outras). Entre as mudanças que ocorreram na sociedade e na economia regionais, o avanço da fronteira agrícola se fazia com diferenciação interna do uso do solo e da estrutura da propriedade. A política de substituição de importações via industrialização nacional, ao qual o processo de conquista de novas terras e recursos naturais para o mercado estava ligado, se prolongaria por toda a segunda metade do século XX (CRUZ; CASTRO; SÁ, 2011, p. 90).

Tais contradições econômicas podem ser claramente observadas nas políticas públicas responsáveis por colocar o “Estado em ação”, pois sempre estiveram permeadas por diferentes barreiras desde sua preparação, até a sua execução (BONETI, 2006). De forma geral, em consonância a Pontes (2017), pode-se afirmar que as políticas públicas advêm de concepções e princípios antidiferencialistas e etnocêntricos que contribuem expressivamente para o aumento de desigualdades. “Descrição muito semelhante às bases das concepções urbanísticas pautadas em um urbano-industrial gestado nos países centrais e largamente aplicadas nos países da periferia.” (PONTES, 2017, p. 3).

Observa-se então, ante a inúmeras limitações, que para as políticas públicas os dados técnicos e científicos são tomados como parâmetros de verdades absolutas em detrimento da própria vontade da população local. Ocorre, ainda, que quanto mais periférica for uma cidade, mais distante estará dos holofotes da ciência, e, portanto, dos padrões aceitos. Assim, quanto mais à margem dos padrões pensados nos países centrais, mais longe estarão as políticas públicas de atender as demandas da população local, pois o conhecimento não-erudito, por não ser cientificamente aparente, deixa de ser aceito, esquecendo-se que nesse desencontro de demandas há uma base empírica essencial capaz de ampliar e fortalecer o conhecimento científico (PONTES, 2017).

Nesse sentido, Almeida (2009) analisa que as políticas públicas direcionadas à Amazônia nas últimas quatro décadas vêm provocando transformações que afetaram o modo de vida de muitas populações, pois a ideia que baseava essas ações do Governo Federal, notadamente durante o Regime Militar de 1964 a 1985, fundava-se no princípio de que a Amazônia era um enorme “*espaço vazio*”, necessitando, portanto, ser povoada e integrada ao

restante do País. Tal pressuposto não considerou as peculiaridades de sua natureza nem das sub-regiões que formam seu gigantesco território, muito menos a história e a cultura das populações que tradicionalmente lá viviam. Logo, não se tratava de “*espaço vazio*”, e sim de uma região com baixa densidade demográfica.

De tal maneira, Hebette (2004) critica esses empreendimentos movidos por essas políticas públicas federais, afirmando terem sido inspirados de fora para dentro da região, elaborados sem a participação local e executados, também, com mínima participação amazônica. Assim sendo, “a sociedade amazônica, não foi parceira, mas vítima desses empreendimentos; alguns evidentemente, se beneficiaram; foram, e são, poucos; pois a maioria foram vítimas – e muito mais e passivas, com algumas exceções notáveis: empresários frustrados por sua marginalização na distribuição dos dividendos, e raros intelectuais” (HEBETTE, 2004, p. 306).

Hebette (2004) chama atenção ainda para o fato de que, nas décadas mais recentes, a agressão ao meio ambiente foi muitas vezes mais violenta do que nos três séculos e meio anteriores, trazendo impactos socioambientais na mesma proporção. Entre esses impactos estão a ocupação desordenada do solo, provocada pela expansão demográfica nas cidades localizadas no sudeste paraense, que receberam, sem nenhum tipo de planejamento urbano, os quatro tipos de empreendimentos responsáveis por essa agressão: a empresa madeireira; a pecuária extensiva; as macros barragens e a mineração.

2. Cidade de Marabá: de comunidade ribeirinha à fronteira de expansão do Capital

As andanças são parte constitutiva de quem habita a cidade de Marabá. Nesse sentido, adverte Pereira (2015), que se faz pertinente compreender a cidade de Marabá não só como espaço para onde diversas pessoas se deslocam para viver as suas relações, mas como espaço de possível acolhimento para os que não têm lugar, espaço que se presta à elaboração de sonhos, busca de utopias e de realizações, mas também de decepções e de confronto entre classes, concepções, direitos, temporalidades, e de variações linguísticas e de costumes. “Assim, enquanto espaço indefinido e impreciso, Marabá se abre como lugar para diferentes possibilidades de diferentes projetos.” (PEREIRA, 2015, p.52).

A forma de ocupação proposta para a Amazônia significou uma transformação no uso dos recursos naturais, antes praticamente livres e disponíveis para as populações locais formadas por seringueiros, castanheiros, caboclos, populações ribeirinhas e os índios. A valorização de alguns desses recursos, como a terra, deu-se em favor daqueles que dispunham de meios para investir e proteger o capital contra a inflação, que se expandia a partir do início da década de 1960; conforme Almeida (2009):

O Sudeste do Pará sofreu primeiro as consequências dessas políticas de ocupação. Contudo, deve-se assinalar que essa área não conheceu os efeitos da decadência da borracha na década de 1920, uma vez que na sequência do declínio da goma elástica veio uma fase dinâmica com o ciclo da castanha-do-pará, que possibilitou o aproveitamento das forças produtivas já empregadas e do chamado aviamento como relação de produção. Surgiu uma oligarquia que se fez poder político na região, controlando a comercialização da castanha com a capital, Belém, o comércio local e a propriedade das embarcações que transportavam o produto. A área correspondente ao curso médio do rio Tocantins, onde está localizada a cidade de Marabá, tornou-se até a década de 1970 o centro mais importante dessa atividade e onde se instalaram os castanheiros, os barqueiros e os comerciantes. As transformações decorrentes das políticas públicas levaram ao declínio do extrativismo vegetal com a destruição dos castanhais devido ao avanço da pecuária (ALMEIDA, 2009, p. 169).

Segundo Almeida (2009), utilizando-se do argumento para “resolver o problema das enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas”, o Governo Federal projetou a construção de uma “Nova Marabá” num lugar seguro em relação às enchentes: a nova cidade, em função dos grandes projetos governamentais, inclusive pela expectativa de exploração de minério de ferro na região dos Carajás, aumentou o curso migratório em direção ao município, notadamente após a abertura da Rodovia Transamazônica no início da década de 1970 e do projeto de colonização orientado às margens dessa rodovia. A sede do município não possuía espaço disponível para absorver essa migração, provocando o surgimento de outros núcleos próximos à cidade, como a Vila Transamazônica², ao tempo que o projeto da Nova Marabá sofria modificações em sua planta urbanística.

² como era popularmente conhecido o “conjunto Cidade Nova”, designação dada pela Cohab. Posteriormente, de “Cidade Nova” foi sendo chamada toda a área urbana localizada à margem esquerda do Rio Itacaiúnas.

Para Emmi (1996), a convergência dos processos de expansão do capital e da centralização autoritária está fadada a modificar profundamente a estrutura social e política de Marabá, logo, interfere diretamente em sua expansão urbana, como assim explica:

Talvez a mais vital das interferências tenha partido da economia antes centrada no extrativismo vegetal. A mineração industrial e o garimpo, a pequena produção agrícola de proprietários autônoma – os colonos – e pecuária vem romper o quase exclusivismo da atividade de coleta da castanha. O comércio se ampliou, os bancos instalaram-se e um setor terciário emergiu independentemente da castanha. Com as empresas de mineração e de construção civil, além do garimpo do ouro, “o dinheiro corre” na cidade de Marabá e a monetarização da economia parece generalizar-se. A construção da Transamazônica e a conclusão da rodovia estatal PA-70, hoje BR 222, abrem Marabá ao tráfego rodoviário e permitem a entrada de ônibus interurbanos de transportes pesado. A introdução da colonização oficial em lotes de 100 hectares provoca uma enxurrada de imigrantes e inova um campesinato precário, mas independente da oligarquia local que fica à margem de sua constituição (EMMI, 1996, p. 55)

Emmi (1996) observa ainda que a população de Marabá, cujo crescimento foi acelerado entre 1960 e 1970 quando somava 24.974 habitantes, chega a dobrar na década de 1980, perfazendo um total de 59.745; e que em 1991, estimou-se a população em 122.231 habitantes. Duas décadas depois, observa-se que o crescimento continua constante, pois o censo realizado pelo IBGE em 2010 registrou uma população de 233.669 habitantes, com densidade demográfica de 15,45 km², e que atualmente, após três décadas dos estudos da autora, estima-se a população em 279.349 pessoas (IBGE, 2019).

Com isso, a cidade de Marabá foi perdendo as características de comunidade ribeirinha, típica da Amazônia, para tornar-se um centro urbano de médio porte com as mesmas mazelas e dilemas dos demais centros urbanos do Brasil, marcada ao longo de sua história pelos impactos socioambientais em razão dos empreendimentos implementados por políticas públicas desenvolvimentistas de expansão do capital, com enorme desigualdade e exclusão social, formação de áreas periféricas, favelização e disparidades no processo de apropriação do espaço urbano por diversos grupos sociais.

2.1 Núcleos Urbanos da Cidade de Marabá

Ancorada nos estudos da Urbe Amazônida de Becker (2013), afirma Pontes (2017) que desde o período da colonização portuguesa a Amazônia é tratada como uma *fronteira mundi*, enquanto se dava a exploração do litoral no Brasil-Colônia (legitimada pela ciência e as filosofias de controle e dominação da natureza daquele momento) a estratégia local era a de controle territorial com fins de reserva para exploração futura. Dessa forma foram formados os primeiros centros urbanos na Amazônia, em pontos estratégicos, no curso dos principais rios e afluentes, onde estabeleceram-se povoados e foram erguidas fortificações no intuito de assegurar o domínio português, base e abertura para a exploração da floresta em uma concepção flúvio-linear que pouco avançava para além das orlas ribeirinhas.

As concepções portuguesas levavam pouco em conta o ambiente ou as especificidades locais que estabeleciam um tecido de rápida implantação – homogeneizando o ambiente. O Estado português ali se fazia presente sob formas importadas o que contrastava com a floresta à volta. Entretanto, vale ressaltar que a colonização não ocorreu em “espaço vazio” como se queria fazer crer, pois já existia uma população na região conhecedora das rotas pelos rios e de estratégias de boa convivência com o meio ambiente, estratégias não-eruditas (PONTES, 2017).

O conhecimento não-erudito, ou seja, o saber tradicional das populações locais ora era apropriado, ora negado pelos colonizadores que passaram a impor “modos eruditos” de conviver com o meio. Entretanto, expõe Pontes (2017):

O conhecimento não-erudito, embora não reconhecido está na base do conhecimento que era necessário para o avanço dessa rede dendrítica, para ocupação de áreas alagadas ou para exploração de recursos ambientais que os colonizadores desconheciam. As vozes da população aparecem ainda nesse longo período em manifestações de resistência, como a Cabanagem e gestação de tipologias arquitetônicas híbridas que mesclavam saber tradicional e técnicas europeias (PONTES, 2017, p. 6).

A cidade de Marabá foi fundada em 1913, exatamente durante esse período, contava com 987 habitantes e representava entreposto comercial de apoio para atividades extrativistas – o caucho e a castanha – num pontal de terra, confluência dos rios Itacaiúnas e Tocantins, que até a década de 1970 acolhia toda a população em um tecido naturalmente ligado ao contorno das margens dos rios (TOURINHO, 1991).

Antes, porém, Almeida (2009), narra a origem do processo de povoamento da cidade de Marabá, e a origem do Núcleo Pioneiro, marcado pelo Burgo Agrícola e a descoberta do caucho³ (borracha) nas margens do Rio Itacaiúnas em 1898:

Na origem do processo de povoamento da área onde hoje se encontra Marabá estava a fundação do Burgo Agrícola estabelecido pelo coronel Carlos Gomes Leitão junto com famílias provenientes de Goiás em 1895. A ideia era a de estabelecer um núcleo dedicado à pecuária e à agricultura. Foi logo após o estabelecimento do Burgo Agrícola que foi descoberto o caucho (borracha) nas matas em torno da bacia do rio Itacaiúnas. A exploração do caucho impôs a necessidade da ocupação do pontal situado na confluência dos rios Itacaiúnas e Tocantins pela facilidade de se controlar o acesso à mata. Nesse pontal formou-se um núcleo a partir de uma casa comercial fundada por um maranhense chamado Francisco Coelho, em 1898, cujo nome passou a designar a futura cidade: Marabá (ALMEIDA, 2009, p. 170)

No início da segunda metade do século XX, a crise da borracha, provocada pela concorrência asiática, derrocou os preços da goma elástica brasileira, afetando a extração e negociação do caucho na região de Marabá. Entretanto, outro produto encontrava ascensão no mercado internacional, a castanha-do-pará. Por várias décadas, o município teve no extrativismo da castanha sua principal atividade e esta orientou o ritmo da expansão urbana da cidade, de forma análoga a que ocorria no tempo do caucho. Era uma atividade sazonal que na época da colheita atraía os castanheiros, o que coincidia com as cheias dos rios entre os meses de novembro a abril, facilitando o acesso aos igarapés e aos próprios castanhais (ALMEIDA, 2009).

A provisoriade, dado o predomínio das atividades sazonais (caucho e castanha) não permitia a fixação definitiva de boa parte da população de Marabá. As casas, excluindo algumas delas dedicadas ao comércio, à administração pública ou à moradia de famílias abastadas, foram por muito tempo habitações simples, em sua maioria de taipas, coberturas de palhas de babaçu e piso de terra batida; outra situação que marcava essa provisoriade eram as periódicas enchentes nos períodos chuvosos (PEREIRA, 2015). Américo Leônidas Barbosa de Oliveira,

³ caucho ou "*Castilloaulei*" era a variedade local da seringueira da Amazônia, da qual era extraído o látex, matéria-prima da borracha. Atribui-se aos antigos moradores do Burgo Agrícola a descoberta do caucho na bacia do rio Itacaiúnas, quando faziam o reconhecimento da área a procura de campos para a prática de pecuária.

engenheiro civil do Ministério da Aviação e Obras Públicas, que percorreu a região Tocantins a fim de elaborar um relatório a respeito da viabilidade da navegação nos rios Tocantins e Araguaia, em 1938, afirmou que: “Marabá é um acampamento a ser levantado quando se avizinha uma grande enchente. Por isso rareiam ali as casas de alvenaria. Não existem colégios, nem bancos, nem hospitais, nem clubes, nem cinemas, nem estradas, nem automóveis” (BRASIL, 1941:37).

O mesmo relatório chamava de “*irracional*” a reconstrução da cidade naquele pontal e afirmava que para se edificar uma cidade em local tão desfavorável seria preciso um plano para “remover os obstáculos naturais opostos ao agrupamento humano ou a minorar seus efeitos por meio de obras adequadas” (BRASIL, 1941:37).

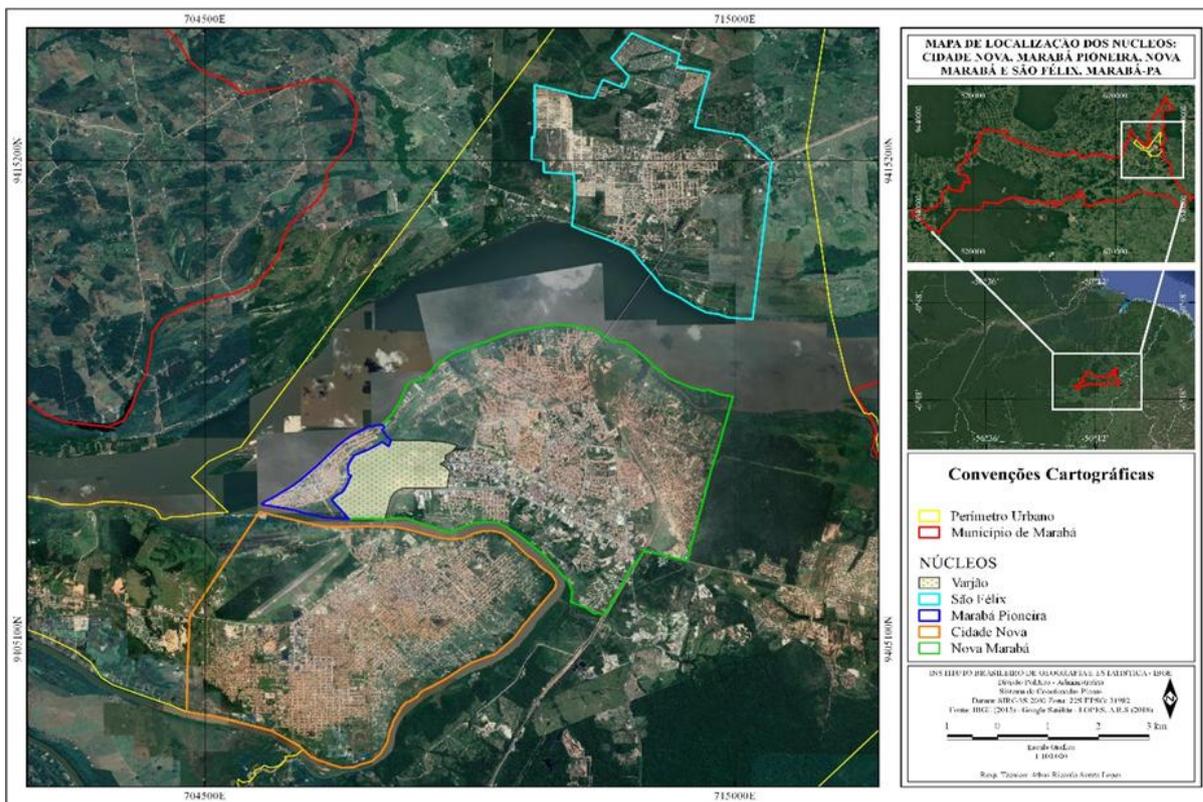
Novas possibilidades surgiram ainda para os moradores e para a população migrante com a demora na implantação da Nova Marabá, com as alterações do projeto original e também pela demora no processo de assentamento no novo núcleo. Uma dessas possibilidades foi a permanência do núcleo Velha Marabá, pois mesmo estando situado numa área de risco em relação às inundações. Nele destacavam-se bairros como Santa Rosa e *Cabelo Seco*⁴, pois os seus moradores estabeleciam uma forma estratégica de boa convivência com os rios e não manifestavam vocação alguma pelas propostas de transferência da cidade (ALMEIDA, 2009).

O bairro Santa Rosa foi a última área que se urbanizou no “pontal” da antiga Marabá, a partir do final da década de 1950. Localizado às margens do rio Tocantins, a partir do final do Marabazinho, até encontrar a fazenda Santa Rosa, que deu nome ao bairro. No início da década de 1970 esse bairro já avançava sobre a área do varjão. Moravam lá funcionários da Prefeitura, pequenos comerciantes, castanheiros que tinham também outras ocupações, como pedreiros e marceneiros. A maioria das mulheres cuidava da casa. Os moradores desse bairro também faziam uso do rio para tomar banho, para lavagem de roupa e para pesca (ALMEIDA, 2016, p.54).

⁴ Como é conhecido o núcleo aglutinador de Marabá, situado na extremidade do pontal ou península que forma a cidade, na confluência dos rios Itacaiúnas e Tocantins, ponto estratégico para os seringueiros e castanheiros que se embrenhavam na mata para o extrativismo. “*Cabelo Seco*” era uma Expressão dada pelos viajantes que chegavam nos tempos remotos à Marabá e desciam dos barcos em busca de diversão, que costumavam dizer: “Vamos na casa das mulheres do cabelo seco” (ALMEIDA, 2016, p. 49).

Apesar das enchentes, foi dado prosseguimento a ocupação da área do pontal. Em 1927, após uma das maiores inundações que já atingiram a cidade, existiam 431 casas em Marabá. Em 1950, pelo recenseamento, seriam 1.183 casas. Já as informações ou estatísticas oficiais de 1954 indicavam 1.355 casas, que poderia ser inferior à realidade, pois dados de uma pesquisa do Serviço Estadual de Saúde Pública (SESP), em 1955, indicavam 1.493 casas. Esse crescimento de residências foi o reflexo do crescimento dos habitantes verificado na década de 1950. Registrou-se ainda um grande crescimento da população urbana de Marabá entre 1950 e 1960, quando passaram de 4.920 para 8.772 habitantes (ALMEIDA, 2009, p. 173).

Figura 1: Localização dos núcleos urbanos da Cidade de Marabá



Fonte: Lopes (2019)

Embora tão expressivas a expansão urbana e demográfica do município de Marabá nesse período, as características e os padrões de construção das moradias e edificações da cidade pouco foram modificados até a década de 1970, quando surgiram os planos para a construção

da Nova Marabá. Embora muitas delas tivessem um aspecto precário, mostravam uma adaptação interessante em relação às condições naturais e climáticas daquela região. Tais aspectos parecem não terem sido aproveitados no planejamento da nova cidade, ainda que registrados por inúmeros viajantes e estudiosos que lá estiveram.

A Amazônia, de acordo com Pontes (2017), foi a última região do país a ser alcançada por uma racionalidade urbano-industrial etnocêntrica, oriunda dos países centrais. A autora lembra que até os anos 1960, por época da integração econômica da região amazônica as demais regiões do país, à exceção das grandes cidades como Manaus e Belém, preponderava uma racionalidade ribeirinha, que captava do rio o alimento, o transporte, o lazer e a cura em uma convivência harmônica com meio ambiente.

Todavia, na segunda metade do século XX, durante o governo militar, ao tempo em que Brasil vivia o período conhecido por “milagre econômico” e que teve como resultado a concentração de renda e ampliação de desigualdade econômica em todo o país, a Amazônia sofreu transformações profundas e estruturais tanto urbanas quanto rurais por meio de Políticas de Intervenção Federal, dos Grandes Projetos de Integração da Amazônia:

Políticas de incentivo fiscal, de reforma agrária, e implantação dos Grandes Projetos de Integração da Amazônia e estratégias de povoamento eram carregadas de ideologia e tratavam a região como um grande vazio a ser ocupado/explorado. Nesse pacto pela produção econômica, o Estado se colocava como provedor de infraestrutura logística – meios de produzir e escoar a produção – abrindo estradas, construindo pontes, portos, ferrovias e mesmo estruturas interurbanas que garantissem a fixação do grande capital e atração de mão-de-obra (PONTES, 2017, p. 7).

As políticas de reestruturação produtiva do mundo rural apresentaram grande impacto também sobre os núcleos urbanos. A rede viária que passou a interligar a região ao país para fins produtivos também abriu uma nova estratégia de organização de novas cidades, se antes só havia cidades às margens dos rios, a partir de então surgiu um novo modelo de cidades às margens das rodovias que ganhavam importância crescente na articulação nacional e regional. Cardoso e Lima (2006, p.67) explicam que “com o advento das rodovias, das áreas de garimpo, e com a implantação das grandes mineradoras, surgiu uma alternativa à dinâmica resultante do padrão de ocupação dendrítico, baseada essencialmente na acessibilidade rodoviária” (PONTES, 2017, p. 7).

Nessa ambiência, a Cidade de Marabá apresentou um grande crescimento populacional, chegando a ultrapassar 20 mil habitantes e atraindo inúmeros migrantes, pela descoberta de minas de ouro e diamante, que culminou com a implantação do Projeto Grande Carajás. Com isso, a cidade passou de singelo entreposto comercial à cidade polo e elo regional,

Pereira (2015) aduz que o aglomerado urbano denominado de Amapá, à margem da Rodovia Transamazônica, surgiu inicialmente para abrigar as vítimas dos constantes transbordamentos dos rios Tocantins e Itacaiúnas nos períodos chuvosos, em que diversas famílias, atingidas pela enchente de 1926 ali improvisaram os seus barracos de palha até que as águas dos rios tivessem voltado ao normal. Todavia, poucos foram aqueles que ali permaneceram em razão da reconstrução da cidade no pontal, entre os rios Tocantins e Itacaiúnas, sendo posteriormente habitado por migrantes que para lá se deslocaram em busca de melhor qualidade de vida.

A descoberta de minério de ferro na Serra dos Carajás em 1967 tornou o município de Marabá uma área de interesse estratégico para o governo federal, escolhida para dar suporte ao trabalho de exploração da mina, tendo sido declarada área de Segurança Nacional em 1970, como comenta Almeida (2009):

Em 1970 Marabá foi declarada Área de Segurança Nacional e passou a ter prefeitos nomeados pelo presidente da República. Tratou-se também de uma intervenção no próprio espaço urbano, pois o Governo Federal desapropriou terras para instalar o Batalhão de Infantaria da Selva, para expandir o aeroporto municipal e para construir a Nova Marabá. Tal intervenção gerou um atrito com a tradicional oligarquia da castanha que detinha o controle das terras e imóveis na cidade. Nesse mesmo ano a descoberta de um foco guerrilheiro na área (a Guerrilha do Araguaia) ampliou ainda mais a presença militar na região. (ALMEIDA, 2009, p. 175).

No mesmo ano, foi sugerido pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) um “desmembramento” da cidade em razão das inundações que esgotavam o espaço urbano tornando-o impróprio ao processo de crescimento esperado para a Cidade de Marabá:

Em 1970, foi elaborado, pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), autarquia vinculada ao Ministério do Interior, um relatório que destacava a necessidade de um “*desmembramento*” da cidade que deveria ser urgente, em função dos problemas das enchentes e do esgotamento do espaço urbano, inadequado para o processo de crescimento esperado para Marabá. Esse mesmo relatório mencionou também que estava em andamento um projeto de mineração na região para explorar ouro, ferro, níquel, cromo, diamante entre outros (ALMEIDA, 2009, p. 176).

A chegada da rodovia Transamazônica acentuou o fluxo migratório. A população migrante começou a ocupar os terrenos próximos ao bairro Amapá dando início ao núcleo posteriormente denominado “Cidade Nova”, situado no outro lado do rio Itacaiúnas em função da falta de terrenos disponíveis e do custo elevado dos aluguéis (ALMEIDA, 2009). Muitas famílias de migrantes passaram a edificar, mesmo que provisoriamente, as suas casas próximas à rodovia, alargando espacialmente o bairro. Foi devido a esse fluxo migratório, mais precisamente entre 1974 e 1977 que o núcleo Cidade Nova surgiu e se estruturou (PEREIRA, 2015). Logo após, foram surgindo novos bairros em razão da necessidade de moradia segura, como Novo Horizonte, Laranjeiras, Alvorada, Liberdade, Novo Planalto e Bom Planalto; que segundo Pereira (2015) foram produtos de ocupações irregulares por famílias migrantes empobrecidas de diversas regiões do País que chegaram a Marabá, atraídas pelo Projeto de Colonização do Instituto de Reforma Agrária (INCRA), pelo surgimento do garimpo de serra pelada; pela instalação do Projeto da Linha de Transmissão de Tucuruí; e pela instalação do Projeto Ferro Carajás.

Nesse ínterim, o Estado apresenta-se como o provedor no âmbito do município de Marabá fornecendo uma superestrutura logística, estradas, pontes, e uma ferrovia (Carajás-Itaqui) que atravessa a cidade, e principalmente também pelo projeto de construção de um novo núcleo urbano denominado “Nova Marabá”. Esse novo núcleo, implantado em 1974, inteiramente separado do núcleo original, Velha Marabá, exibia um tecido em formato de uma castanheira, numa perspectiva modernista, centrada na mobilidade, no automóvel e num novo *homem moderno* (PONTES, 2017).

O Estado adotou políticas públicas que traziam o mito de progresso como a mola propulsora da expansão do sistema capitalista (FURTADO, 2009). Segundo ainda o autor, todo

desenvolvimento tende a criar desigualdades, como se fosse uma lei universal inseparável a dinâmica do crescimento. Tal percepção tem como base que os baixos níveis de assimilação tecnológica de espaços periféricos, marginais, traduzem as desigualdades sociais, repetindo seu atraso devido à acumulação e reprodução do capital privado.

Nos países periféricos a questão do desenvolvimento é ainda muito mais complexa, vez que não resulta, essencialmente, de uma política que vise a aproveitar a capacidade produtiva local. Busca-se o desenvolvimento sob o impulso externo em expansão (FURTADO, 1971).

De tal maneira, a sustentação de uma ordem de dependência às demandas externas (grandes metrópoles nacionais e mundiais) fez surgir uma rede de cidades sem capacidade de inovação e sem autonomia, na periferia do próprio país e do mundo. Marabá foi comumente tratada como mero efeito colateral do “desenvolvimento” econômico, sem promover progressos sociais ou espaços para uma vida digna. Com a criação do novo núcleo urbano, garantiram-se os valores de troca⁵ em detrimento dos valores de uso (PONTES, 2017).

Esse tratamento foi comprovado pela concorrência pública promovida pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU, que deu a um escritório de arquitetura de São Paulo, ao Arquiteto Joaquim Guedes e Associados, a tarefa de elaborar um plano urbanístico para a cidade de Marabá, que ficou pronto em 1973: o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá – PDUM:

Nesse plano, previa-se que com a implantação do Projeto Ferro em Carajás profissional de nível superior viriam do Sul do país, trazendo “*hábitos socioculturais diferentes*” que produziriam mudanças na comunidade local com a introdução de “*novos valores, atitudes e formas de comportamento social*”. Seriam valores mais adequados a uma sociedade moderna e civilizada e que deveriam tirar os moradores de um modo de vida atrasado e primitivo vinculado ao extrativismo da castanha. Tal ideia revelava a pouca preocupação por parte dos planejadores em relação à história de Marabá e de seus habitantes. Embora ressaltasse que o projeto urbanístico ajudaria a manter os costumes tradicionais, a previsão era de que, com o tempo, o modo de vida urbano, produto da modernização, acabaria por se impor. Acreditava-se que, sendo possível planejar com algumas limitações o ambiente físico e social, podia-se também orientar ou até “*construir*” um comportamento para

⁵ Apropria-se aqui a ideia de Harvey (2005) quando trata do *valor de troca* e do *valor de uso do espaço urbano*, na condição de uso, o valor do espaço é imensurável por ser necessidade básica do cidadão, mas na condição de troca é tido como mera “mercadoria” disponível ao mercado imobiliário.

o marabaense numa determinada direção pré-estabelecida. Era preciso manter os comportamentos sociais “*desejáveis*” e inibir ou extinguir os “*indesejáveis*”, sem que fossem determinados exatamente quais seriam estes últimos. (ALMEIDA, 2009, p. 177).

Esse plano de desenvolvimento sofreu várias críticas, pois embora revelasse alguma preocupação com a preservação dos hábitos e costumes do núcleo pioneiro de Marabá, previa uma cidade sem conexão com o rio, cujas residências estariam dispostas em blocos e não mais em casas, dificultando assim o convívio dos moradores. Tratou-se de promover, portanto, costumes alheios à realidade local e ao seu significado sociocultural, mais próximos a uma classe média urbana de Centro-Sul moderno (ALMEIDA, 2009).

Ressalta-se ainda que a população migrante era vista como mero recurso humano a ser aproveitado para as atividades produtivas que viessem a beneficiar a região e que Marabá deveria ser um “*celeiro de mão-de-obra*” para as obras e projetos que viriam na sequência da exploração do ferro em Carajás. Ademais, concordando com Almeida (2009), observa-se que o PDUM desprezou a possibilidade de implantar a Nova Marabá em um local que já concebia uma disposição natural de expansão da cidade: o bairro Amapá e adjacências. Apesar das condições precárias de infraestrutura urbana, a implantação da Nova Marabá nessa parte da cidade poderia ser uma oportunidade de realizar investimentos para solucionar esses problemas.

No início do ano de 1974, sem que a população marabaense fosse ao menos informada, o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá – PDUM foi abandonado junto com a extinção do SERFHAU, e um outro projeto urbanístico foi elaborado por outro escritório de arquitetura: H. J. Cole + Associados do Rio de Janeiro. O abandono do PDUM foi justificado pelo fato de que tinha sido dimensionado para uma população de 50 mil moradores e a previsão era de que Marabá teria, em meados da década de 1980, pelo menos 100 mil moradores. Optou-se, dessa vez, por um projeto desconcentrado que pudesse absorver esse crescimento populacional maior. Em 1975 era elaborado o novo Plano de Expansão Urbana de Marabá – PEUM apresentado pela SUDAM no ano seguinte, como explica Almeida (2009):

O projeto urbanístico contido no PEUM teve inspiração nos subúrbios das grandes metrópoles norte-americanas e dos seus distritos residenciais e comerciais. De acordo com a arquiteta Helena Lucia Zagury Tourinho, o

PEUM “buscou inspiração em modelos naturalistas e, mais especificamente, nas experiências de subúrbios norte-americanos”. Dessa forma teve por base o “*conforto ambiental*” e a topografia do solo como condicionantes do desenho urbano, prevendo baixas densidades demográficas e ainda “optou por um sistema viário superdimensionado, que privilegiava o tráfego de veículos automotores em detrimento dos deslocamentos a pé e pela segregação (entre) veículos (e) pedestres” (TOURINHO, 1991, p. 463). Trata-se de um plano, que na opinião da autora, poderia ser justificado no caso norte-americano, onde muitos núcleos residenciais suburbanos são muito distantes dos centros comerciais e de negócios, justificando um deslocamento maior e o uso do automóvel. A concepção urbanística do PEUM baseou-se em uma estrutura vegetal, que lembrava uma árvore, onde os troncos seriam os “*eixos viários periféricos*”, os galhos “*o sistema viário principal de penetração*” e as “*folhas*” as comunidades localizadas. Era uma linha muito adotada na arquitetura no início da década de 1970. De acordo com a ideia do escritório de arquitetura H. J. Cole + Associados, tal planta permitiria a expansão futura da cidade de modo “*sistematizado*”, sendo mantido o contato com a floresta por meio de áreas de preservação (ALMEIDA, 2009, p. 178).

Dentro de cada folha deveria existir um bolsão com baixa densidade populacional, cercado por uma floresta e ligado a uma via principal tendo entre 15 a 25 hectares. A dimensão dos lotes variava de acordo com o nível de renda dos moradores, com 500 lotes médios e pequenos entre 200 a 250 lotes maiores, que deveriam comportar uma população entre 1.500 a 3.000 moradores. Seria um lote para cada família construir sua moradia. Estas tinham que obedecer a disposição adequada a ecologia local, não podendo ser próximas umas das outras. Somente em 40% do terreno deveria haver construção, para que as *Folhas* recebessem futuramente o adensamento pela procura de mais terrenos quando a cidade necessitasse expandir-se. Logo, eram regras que negavam as características típicas dos bairros antigos de Marabá, como Santa Rosa e Cabelo Seco, cujas casas por serem geminadas elevavam o grau de condensação e facilitavam o contato entre as famílias (ALMEIDA, 2009).

O Plano de Expansão Urbano de Marabá (PEUM) acabou sendo o projeto urbanístico efetivamente adotado para núcleo Nova Marabá. Contudo, o destino dado ao antigo núcleo, que passou a ser chamado Velha Marabá, foi hipotético, pois o pensamento de que a Nova Marabá seria ser um centro aglutinador e de que, portanto, os outros núcleos perderiam naturalmente o interesse e a importância por parte dos moradores, não se realizou, já que os habitantes do antigo núcleo por com ele manter sólido vínculo histórico *sociocultural* manifestaram resistência.

O atual núcleo São Félix, que teve início com o bairro hoje denominado São Félix Pioneiro, por algum tempo foi abrigo para diversos moradores do núcleo Velha Marabá em razão das enchentes. Com a construção da PA-70 (hoje BR-222), esse núcleo que quase desapareceu com a decadência do garimpo, diamante e da exploração da castanha, voltou a crescer. A travessia sobre o rio Tocantins, na época realizada por meio de barcos e de balsas, possibilitou o reaparecimento de um pequeno núcleo comercial nessa localidade. Com a construção da ponte rodoferroviária sobre o rio Tocantins, o bairro também passou a ser alternativa para os moradores impelidos pelas enchentes e pelos migrantes, sobretudo do Maranhão; e assim surgiram os bairros São Felix I, II, III e Vila de Murumuru (PEREIRA, 2015).

2.2 A Cidade como fronteira de expansão do Capital

Inúmeras são as críticas que se pode tecer aos planos urbanísticos pensados por esses processos de “desenvolvimento” para expansão do capital: primeiro porque o plano rompia totalmente com os critérios sociocultural e estéticos de convivência da população local; depois pela dificuldade de acesso às *Folhas*. Depois porque o planejamento não previa a continuidade das antigas atividades econômicas e, além disso, não foi prevista a capacidade de expansão rompendo com objetivos de edificações em respeito à ecologia da região, o que levou a grandes impactos e degradação ambiental. Se o que antes foi previsto como um “*modelo naturalista*” com “*conforto ambiental*”, atualmente reflete-se em espaços de segregação ambiental, exclusão social e conflitos territoriais.

A esse respeito Pereira (2015) adverte que a população de baixa renda, sobretudo migrantes de diversas regiões do Brasil, passou a ocupar os lotes vagos, “espaços vazios” destinados à construção de sistema viários, à edificação de praças, áreas verdes, espaços de lazer e até mesmo áreas de preservação ambiental. Ademais, Santos (2018) lembra que nas últimas décadas, processo de embate pela posse e uso da terra ganhou destaque, quando se somaram aos interesses do agronegócio, interesses de outros capitais, como madeireiras,

guseiras, empresas siderúrgicas, a grande empresa mineradora (Vale) e, mais recentemente ainda, novas frentes de expansão do capital agrícola.

Especificamente sobre a cidade de Marabá, Rodrigues (2010) defende a tese de que o Município, sobretudo a partir dos anos 1990, assumiu uma qualidade de centralidade no contexto do sudeste paraense. Qualidade essa alcançada como meio e resultado do processo de estruturação do espaço urbano regional amazônico e estruturação da cidade impactada pela expansão do sistema capitalista na respectiva região:

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 urbano regional amazônico e de estruturação da cidade, cujas características marcantes consistiram na expansão de agentes capitalistas em direção à respectiva sub-região, 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 sub-região da qual faz parte (RODRIGUES, 2010, p. 18).

Importante notar que, a partir de então, a cidade de Marabá passa a exercer relevante papel no cenário do sudeste paraense, sendo elevada à condição de centro operacional, comercial e de serviços, bem como ao atendimento de questões urbanas e rurais. “Essa condição revela-se também a partir da sua condição de “polo regional” no contexto do sudeste paraense a partir do exercício de uma centralidade urbana desta cidade em relação ao meio rural e de seu *hinterland*⁶” (RODRIGUES, 2010, p. 18).

O que não significa dizer que houve ou há alguma facilidade nos processos de implantação dessa racionalidade “alcançada”, à exemplo do que ocorreu nos desdobramentos da mercantilização de recursos minerais no sudeste paraense, pois apesar de abrangerem a produção de mercadorias valorosamente diversas, muito bem avaliadas por grandes empresas que ali se instalaram em distintos momentos históricos, reuniam peculiaridades quanto às lógicas e características de trabalho e produção totalmente diversas em relação às dinâmicas e tecnologias do desenvolvimento local, não obtendo êxito em sua fixação. Para Monteiro (2005),

⁶ Em inglês significa interior, de uma cidade, de uma região ou de um país.

tais dificuldades não está centradas na capacidade de estabelecer conexão produtiva e, sim, no fato dessas atividades serem dependentes de dinâmicas extrarregionais que determinam padrões tecnológicos distintos dos arranjos produtivos de base local.

Monteiro (2005) ressalta ainda que durante meio século, em distintos momentos, em torno das atividades minero-metalúrgicas, houve expectativas de que, em decorrência das demandas globais no que se refere a mercadorias minerais, abrir-se-ia “possibilidade para processo impulsionador de desenvolvimento regional pelo surgimento de uma vasta rede de relações sociais, mercantis e não mercantis, tendo como elemento estruturador a minero-metalurgia” (MONTEIRO, 2005, p. 199). O autor chama a atenção de que a expectativa, recorrentemente acalentada, era de que a minero-metalurgia produziria rápidos efeitos de encadeamento industrial, todavia, ela não foi capaz de estimular o surgimento da propalada “rede de fluxos” como fruto de encadeamentos “*para frente e para trás*” das atividades de mineração e siderometalurgia.

Por tudo isso, há que se concordar com a afirmação de Pontes (2017, p. 6) de que “caem por terra os grandes planos, a ideia de parâmetros universais e a falsa capacidade de controlar a cidade ou reduzi-la a comparações simplistas”. Com efeito, o planejamento urbano na cidade contemporânea vive um grande paradoxo: se por um lado nunca houve tanto conhecimento e/ou tão fácil acesso ao assunto “cidade”, por outra via, o conhecimento evidencia não existirem contornos ideais e que a cidade não é um produto, mas a construção social por diferentes agentes em um território, todos em constante transformação.

Conclusão

Contrariando o que o senso comum leva a pensar, conclui-se que Estado não foi, não é ausente, e tem tido um papel crucial na região Amazônica, notadamente no que diz respeito aos processos urbanos do sudeste paraense, que recebeu grandes deslocamento humanos em busca de melhor qualidade de vida. Igualmente, o Estado tem participado ativamente da produção do espaço urbano da cidade de Marabá, tendo chegado à escala de seu desenho intraurbano. Não

o fazendo de “forma neutra” como faz parecer e sim em nome de um suposto “desenvolvimento”.

Especificamente no que dedilha à cidade de Marabá contemporânea, composta por redes que se entrelaçam de acordo com as temporalidades assim vivenciadas, já que cada tempo deu lugar a uma forma bastante diversa da anterior – primeiro situada nos rios, depois nas rodovias e por fim nos fluxos, a essência desse papel historicamente atribuído ao Estado na região sudeste do estado do Pará pouco se alterou: Marabá permanece sendo tratada como fronteira de expansão do capital.

Deste modo, Marabá deixou de ter as características de comunidade ribeirinha, típica da Amazônia, para tornar-se uma cidade policêntrica; tendo em cada núcleo urbano um centro comercial, representando no seu conjunto um centro urbano de médio porte com os mesmos problemas e dilemas dos demais centros urbanos do Brasil, com enorme segregação ambiental, desigualdade social, formação de áreas periféricas, favelização, disparidades no processo de apropriação do espaço urbano pelos diversos grupos sociais, e ocupações irregulares e desordenadas, inclusive, em áreas verdes destinadas a preservação ambiental, o que vem colocando em rota de colisão os mais diversos direitos fundamentais, entre eles o direito à moradia digna e o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como previsto na Constituição de 1988.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, José Jonas. A cidade de Marabá sob o Impacto dos Grandes Projetos Governamentais. **Fronteiras**, Dourados, MS, v. 11, n. 20, p. 167-188, jul./dez. 2009.

BECKER, Bertha. **A urbe amazônida**. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BOBBIO, Norberto. **Estado, Governo, Sociedade, para uma Teoria Geral da Política**. São Paulo: Editora Paz e Terra S/A, 2007.

CIDADE BRASIL. **Mesorregião do Sudeste Paraense**. Disponível em: <https://www.cidade-brasil.com.br/mesorregiao-do-sudeste-paraense.html?c=habitants> . Acesso em 11/01/2020.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: utopias e realidade, uma antologia**. 6a edição. São Paulo, Perspectiva, 2005.

COMPARATO, Fábio Konder **Ética Direito, Moral e Religião no Mundo Moderno**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

CRUZ, Helena Ribeiro; CASTRO, Edna Ramos de; SÁ, Maria Elvira Rocha de. **Grandes projetos urbanos em metrópoles amazônicas: modernização e conflito**. Novos Cadernos NAEA, v. 14, n. 2, dez. 2011, p. 89-116

DUMÉNIL, Gérard; LOWY, Michael; RENAULT, Emmanuel. **Ler Marx**; tradução Mariana Echalar. São Paulo: Ed. Unesp, 2011, pp. 177-204.

EMMI, Marília; MARIN, Rosa. Crise e rearticulação das oligarquias no Pará. **Revista Instituto de Estudos Brasileiros**. São Paulo 40: 51-68, 1996.

FURTADO, Celso. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. 4ª ed. São Paulo: Editora Nacional, 1971.

_____. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. 5. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2009.

HÉBETTE, Jean; MARIN, Rosa Acevedo. **Grandes projetos e transformações na fronteira in Cruzando a Fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia Vol III**. Belém. EDUFPA, 2004, pp. 139-163.

HOBBS, Tomas. **Leviatã**. São Paulo, Martins Fontes, 2014.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. **IBGE Brasil Cidades/Panorama** [online] Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/maraba/panorama> . Acesso em 21/12/2019.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MANENT, Pierre. **História Intelectual do Liberalismo**. Biblioteca de teoria política 13. Edições 70, LDA, 2015 pp. 15-101.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

_____. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, Vozes, 2001.

PONTES, Louise Barbalho. O tempo e a fronteira: reflexões sobre a espacialização das políticas públicas na cidade em contexto amazônico. In: XVII ENANPUR **Anais** São Paulo 2017.

PEREIRA, Ailton dos Reis. A Cidade invisível de Marabá. In: **A história e suas práticas de escrita: leituras do tempo**. Led. Recife: Editora da UFPE, 2015, v. p. 51-78.

RODRIGUES Arlete Moysés, Estatuto da Cidade: função social da cidade e da propriedade: alguns aspectos sobre população urbana e espaço. **Cadernos Metrópole**, N. 12, pp. 9-25, 2º sem. 2004.

TOURINHO, Helena. **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.