

i

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

**O PROJETO ALPA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM
MARABÁ (PA): A CIDADE-MERCADORIA E AS
DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS**

MARCUS VINICIUS MARIANO DE SOUZA

UBERLÂNDIA - MG

2015

Marcus Vinicius Mariano de Souza

**O PROJETO ALPA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM
MARABÁ (PA): a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território

Orientador: Profa. Dra. Beatriz Ribeiro Soares

Uberlândia/MG

INSTITUTO DE GEOGRAFIA

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

S729p
2015

Souza, Marcus Vinicius Mariano de, 1984-

O Projeto Alpa e a produção do espaço urbano em Marabá (PA) : a
cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais / Marcus Vinicius
Mariano de Souza. - 2015.

297 f. : il.

Orientadora: Beatriz Ribeiro Soares.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa
de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui bibliografia.

1. Geografia - Teses. 2. Geografia urbana - Marabá (PA) - Teses. 3.
Planejamento urbano - Marabá (PA) - Teses. 4. Urbanização - Aspectos
sociais - Teses. I. Soares, Beatriz Ribeiro, 1952-. II. Universidade
Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia. III.
Título.

CDU: 910.1

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
Programa de Pós-Graduação em Geografia

MARCUS VINÍCIUS MARIANO DE SOUZA

"O PROJETO ALPA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM MARABÁ (PA): A CIDADE-MERCADORIA E AS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS".

Beatriz Ribeiro Soares

Profª. Doutora Beatriz Ribeiro Soares (Orientador) - UFU

Eduarda Marques da Costa

Profª. Doutora Eduarda Marques da Costa - Un. Lisboa

Márcia da Silva

Professora- Doutora Márcia da Silva – UNICENTRO - PR

Gerusia Gonçalves Moura

Professora Doutora Gerusa Gonçalves Moura – UFU - FACIP

Antônio de Oliveira Júnior

Professor Doutor Antônio de Oliveira Júnior – UFU - FACIP

Data: 31 / 3 de 2015

Resultado: Aprovado com honra

*Para Tainara Dantas da Silva, pelo amor,
companheirismo, paciência e motivação dedicados
a mim, na vida e nos momentos de elaboração
deste trabalho.*

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus, que por mais que o tenha deixado de lado por algumas vezes, tenho certeza que sempre esteve comigo, abençoando meus caminhos e tornando possíveis os sonhos que um dia ousei sonhar;

Aos meus pais, Carlinhos e Regina, que não tiveram a chance de um dia frequentar as cadeiras de uma universidade, mas que não dispensaram esforços para que seus filhos pudessem, através da educação, buscar a realização de seus sonhos e uma vida com maiores oportunidades, tarefa que cumpriram com êxito e amor exemplares. Obrigado por tudo;

À minha esposa, Tainara Dantas da Silva, que esteve ao meu lado em todos os momentos desta caminhada, sendo minha grande motivadora e também por ser paciente, já que muitos de nossos sonhos e projetos acabavam sendo por mim adiados, sempre para "depois da tese". Amo você.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa concedida nos dois últimos anos de doutorado e também pela bolsa PDSE, que possibilitou minha ida à Universidade de Lisboa (Portugal) para realização de estágio sanduíche;

À Universidade Federal de Uberlândia, que nos últimos 13 anos praticamente foi minha segunda casa, onde eu pude crescer enquanto homem e me formar como profissional. Onde estiver, sempre levarei esta casa comigo e espero, um dia, a ela poder retornar e retribuir com meu trabalho aquilo que um dia ela me proporcionou;

À Universidade Federal do Pará(UFPA) e; por conseguinte, à Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa), desmembrada da primeira, pela concessão da licença para cursar o doutorado nos últimos dois anos, o que foi fundamental para a execução deste trabalho;

Ao Comitê de Ética em Pesquisa do Instituto de Ciências da Saúde da UFPA, por aceitar receber meu projeto para análise e também pela aprovação deste;

À Professora Eduarda Marques da Costa, em nome de quem agradeço, também, a Universidade de Lisboa, por ter me recebido em Portugal com tanto carinho e atenção. Nossas reuniões de orientação foram fundamentais para que eu pudesse encontrar o caminho a percorrer nesta tese. Vossa contribuição para este trabalho e para minha carreira foi inestimável. Meu eterno obrigado a você.

Aos amigos de além-mar, brasileiros e portugueses, com quem tive o prazer de dividir momentos de muita alegria e trabalho durante minha estadia em Lisboa. Pelo vinho tomado, pelos jantares que compartilhamos, pelas conversas que tivemos, pela convivência na ULisboa e pelos debates científicos, fundamentais para nosso crescimento mútuo. Obrigado Lidiane Alves, Lucir Alves, Márcia da Silva; Karla Brumes, Inês Sampaio Fontes e Sandra Domingues;

À Cecília Duarte e toda sua família, que me acolheu de braços abertos em Portugal. Pelo carinho a mim dedicado sem mesmo me conhecer, por tudo que fizestes por mim em vossa casa. És minha "mãe portuguesa", meu carinho e gratidão por si são imensos. Como prometido, eu irei voltar. Beijinhos;

Aos professores Antônio Oliveira Júnior e Gerusa Gonçalves Moura, pelas importantes contribuições dadas a este trabalho no Exame de Qualificação;

Ao amigo Abraão Levi dos Santos Mascarenhas, pela paciência que sempre teve para me ensinar a fazer mapas, já que eu estava "sem tempo" pra ler tutorial. Valeu demais;

Ao amigo Marcos Mascarenhas Barbosa Rodrigues, companheiro de luta por uma educação transformadora na Amazônia, mente sempre aberta para realizar um bom debate, uma boa conversa e uma boa luta por uma universidade cada vez mais livre do ranço das "oligarquias afetivo-institucionais".

Aos meus orientandos de TCC, Camila Souza, Bruno Artur Souza, Leila Brito e Flaviana Borges Moraes, pela paciência que tiveram (e tem tido) comigo, pelos inúmeros momentos em que não os pude atender, por conta da elaboração deste trabalho;

Aos meus alunos José Evilázio Neto, Samyra Silva, Rômulo Máximo e Deyvid Sousa, sem os quais eu jamais teria conseguido terminar a tempo os trabalhos de campo. A colaboração de vocês foi fundamental para a construção desta tese. Muito obrigado.

À Patrícia Rezende e Vinícius Moreira, pela confecção dos mapas, paciência e disponibilidade para realizar as mudanças que eu pedia ao longo da construção destes;

A toda minha família (irmã, cunhado, primos(as), tios(as)) que sempre me incentivou e acreditou nos meus sonhos, estando ao meu lado sempre;

À comunidade do bairro Beira-Rio, na figura do presidente da associação de moradores, "Zé do Guerra", por abrir as portas da comunidade para mim e meus alunos, pela atenção dedicada e colaboração na realização dos trabalhos de campo;

E por último, mas não menos importante (pelo contrário), à minha orientadora, Professora Beatriz Ribeiro Soares. É tão fácil falar da Beatriz que fazer isto em poucas linhas torna-se extremamente difícil. Ela é mais que uma orientadora, é uma amiga, uma mãe, uma confidente, uma conselheira, que entrou na minha vida há 13 anos e permanecerá pela eternidade. Cada vez que me reunia com ela, apesar de ser "15 minutos de conversa e 5 teses diferentes", era mais do que uma orientação acadêmica, era uma orientação para vida. Você influenciou positiva e decisivamente na minha trajetória profissional, mas também na minha história enquanto pessoa. Espero ser um dia para meus alunos um pouquinho só do que a senhora é para mim. Minha gratidão e admiração por você estão perpetuadas em meu coração.

Na cidade ideal não haveria problemas de moradia, de transporte, de escolas, postos de saúde e hospitais, poluição, entre outros. Na cidade ideal, objeto e objetivo do planejamento de prancheta, espera-se que os trabalhadores “desapareçam” após a jornada de trabalho. No entanto, na cidade real, os trabalhadores não são invisíveis, os trabalhadores e os problemas não desaparecem, mas pelo contrário, são visíveis e para ignorar as causas são tidos como causadores dos problemas a que estão submetidos (RODRIGUES, 2007, p.75).

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo geral compreender o processo de produção do espaço urbano de Marabá entre os anos de 2008 e 2014, considerando o Projeto ALPA como desencadeador deste processo, de forma que a hipótese apresentada é de que a produção do espaço urbano de Marabá, após 2008, está pautada na ideia da cidade enquanto mercadoria, que desencadeará no estabelecimento de uma urbanização dispersa, alicerçada na especulação imobiliária, o que leva à produção de uma cidade desigual, sob diferentes lógicas, conduzindo ao estabelecimento de desigualdades socioespaciais, sendo que o projeto ALPA é o principal agente responsável por tais mudanças. Para alcançar este objetivo e comprovar a hipótese lançada, foi realizada um debate teórico a sobre o conceito de produção do espaço, bem como as relações deste com outros processos espaciais como a dispersão urbana e as desigualdades socioespaciais, à luz da mercantilização da cidade e também dos efeitos decorrentes da crise econômica internacional de 2008, sobretudo nos mercados imobiliários. Além disso, foi feita uma análise da atual configuração urbana de Marabá, a partir dos efeitos decorrentes tanto outros grandes projetos do passado, como o PIN, PGC, como dos movimentos migratórios atuais e a relação da indústria, ligada ao setor mineral, neste processo. Percebeu-se que após o anúncio da chegada da ALPA se estabeleceram três lógicas diferenciadas de produção do espaço urbano em Marabá (lógica da necessidade, lógica de estado e lógica de mercado), cujas formas espaciais decorrentes são exemplos da efetivação da cidade-mercadoria e da ampliação das desigualdades socioespaciais como características atuais do processo de produção do espaço urbano. Para esta conclusão, foram escolhidos como recortes espaciais de análise três bairros de Marabá surgidos após 2008, representantes de cada uma das lógicas de produção atualmente em vigência nesta cidade: um loteamento privado, um conjunto habitacional e uma ocupação urbana.

Palavras-chave: produção do espaço urbano; cidade-mercadoria; desigualdades socioespaciais; ALPA; Marabá.

ABSTRACT

This paper has as main objective to understand the production process of urban space from Maraba between the years 2008 and 2014, considering the ALPA project as triggering this process, so that the presented hypothesis is that the production of urban space of Maraba, after 2008, is based in the idea of the city as a commodity, which will trigger the establishment of an urban sprawl, based on property speculation, which leads to the production of an unequal city under different logics, leading to the establishment of socio-spatial inequalities, and the ALPA project is the main agent responsible for such changes. To accomplish this and prove launched hypothesis, a theoretical debate on the concept of production of space was carried out and the relationship of this with other spatial processes such as urban sprawl and the socio-spatial inequalities in the light of the city's commodification and also the effects of the international economic crisis of 2008, especially in real estate markets. In addition, an analysis was made of the current urban configuration Maraba, from the effects both other great designs of the past as the PIN, PGC, as the current migratory movements and the relationship of industry, linked to the mining sector, this process . It was observed that after the announcement of the arrival of ALPA settled three different logics of production of urban space in Maraba (logic of need, state logic and market logic), whose spatial forms arising are examples of effective city-merchandise and the expansion of socio-spatial inequality as current characteristics of urban space production process. For this conclusion, were chosen as three Maraba neighborhoods spacial analysis of developments since 2008, representatives of each of the logical production currently in force in this city: a private housing development, a housing development and urban occupation.

Key-words: production of urban space; city-merchandise; socio-spatial inequalities; ALPA; Maraba.

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo principal para entender el proceso de producción del espacio urbano desde Maraba entre los años 2008 y 2014, teniendo en cuenta el proyecto ALPA como desencadenante de este proceso, por lo que la hipótesis planteada es que la producción del espacio urbano de Marabá, después de 2008, se basa en la idea de la ciudad como una mercancía, lo que dará lugar a la creación de una expansión urbana, basado en la especulación inmobiliaria, lo que conduce a la producción de una ciudad desigual bajo diferentes lógicas, que condujo al establecimiento de las desigualdades socio-espaciales, y el proyecto ALPA es el principal agente responsable de tales cambios. Para lograr esto y probar hipótesis lanzada, un debate teórico sobre el concepto de producción del espacio se llevó a cabo y la relación de este con otros procesos espaciales tales como la expansión urbana y las desigualdades socio-espaciales en la luz de la mercantilización de la ciudad y también los efectos de la crisis económica internacional de 2008, especialmente en los mercados de bienes raíces. Además, se hizo un análisis de la configuración urbana actual Maraba, de los efectos tanto de otros grandes proyectos del pasado como el PIN, PGC, como los movimientos migratorios actuales y la relación de la industria diseños, vinculada al sector de la minería, este proceso . Se observó que tras el anuncio de la llegada de ALPA instaló tres lógicas diferentes de producción del espacio urbano en Maraba (lógica de la necesidad, la lógica estatal y la lógica del mercado), cuyas formas espaciales que surgen son ejemplos de ciudad-mercancía y efectivo la expansión de la desigualdad socio-espacial como características actuales del proceso de producción del espacio urbano. Por esta conclusión, fueron elegidos tres barrios de Maraba para la análisis espacial de los acontecimientos ocurridos desde 2008, como representantes de cada una de las lógicas de producción vigente en esta ciudad: una urbanización privada, una promoción de viviendas y la ocupación urbana.

Palabras-clave: producción del espacio urbano; ciudad-mercancía; las desigualdades socio-espaciales; ALPA; Marabá.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Unidades novas concluídas e reabilitação em Portugal entre 1991-2011	29
Figura 2: Evolução e previsão dos subsetores do mercado da construção para a Europa	30
Figura 3: Evolução e previsão dos subsetores do mercado da construção para a Espanha	30
Figura 4: A malha técnica-política de controle da Amazônia pelo Estado	62
Figura 5: Genealogia do Município de Marabá.....	87
Figura 6: Região de Influência de Belém (2007)	90
Figura 7: Cidade de Marabá durante enchente de 1997	95
Figura 8: Carta de Inundação da Marabá Pioneira, representando a 'Área de Segurança' acima da cota de 82 metros.	99
Figura 9: Evolução da ocupação urbana de Marabá até 1954	100
Figura 10: Marabá: Evolução Urbana (1920-1970)	102
Figura 11: Desenho urbano do PDUM	107
Figura 12: Marabá: Desenho urbano do PEUM com demonstração do sistema de Folhas	110
Figura 13: Marabá: Evolução da expansão urbana (1920-2004).....	114
Figura 14: Assentamentos informais em Marabá em 2006.....	115
Figura 15: Anúncio da chegada da ALPA em Marabá pela imprensa local	117
Figura 16: Obras de construção da ALPA em Agosto de 2010 (A) e Julho de 2011 (B)....	120
Figura 17: Reportagem da revista Veja que chama Marabá de 'Tigre da 'Amazônia' ..	120
Figura 18: Vetores de Expansão Urbana de Marabá (2011)	131
Figura 19: Notícia de Jornal sobre os novos empreendimentos comerciais de Marabá.....	147
Figura 20: Estudo de Mercado para Localização de Empreendimento Imobiliário em Marabá, Novembro de 2008.....	150
Figura 21: Notícia de jornal destacando a expansão imobiliária de Marabá em 2010 .	157
Figura 22: Notícia de jornal sobre o "boom" imobiliário de Marabá	157
Figura 23: Manchete de jornal local exaltando o momento do mercado imobiliário de Marabá	158
Figura 24: Discurso da mídia e city marketing: "Marabá, uma cidade em Construção"	

.....	158
Figura 25: Situação ocupacional do Loteamento Cidade Jardim em 2013	159
Figura 26: Situação ocupacional do Loteamento Mirante do Vale em 2013	160
Figura 27: Folder do Loteamento Residencial Paris	162
Figura 28: Folder do Loteamento DeltaPark	162
Figura 29: Folder do Loteamento Cidade Jardim	163
Figura 30: Folder do Loteamento Castanheira Residence.....	164
Figura 31: Folder dos Condomínios Total Ville e Araçagy.	164
Figura 32: Folder do Loteamento Fechado Ipiranga Ecoville Premium	165
Figura 33: Folder anunciando promoção de venda do Condomínio Total Ville.	167
Figura 34 : Escola improvisada no bairro Coca-Cola em 2010.....	180
Figura 35 : Linhas de ônibus de Marabá em 2008	181
Figura 36: Reportagem de Jornal sobre a falta de água e energia no Residencial Vale do Tocantins	182
Figura 37: Reportagem de Jornal sobre a falta de água e energia no Residencial Vale do Tocantins	182
Figura 38: Situação das ruas do Vale do Tocantins em 2013	183
Figura 39: Situação das calçadas do Vale do Tocantins em 2013.....	183
Figura 40: Problemas estruturais no Residencial Tiradentes.....	184
Figura 41: Manifestação dos moradores do Residencial Tiradentes	185
Figura 42: Manifestação dos moradores dos bairros de São Félix	186
Figura 43: Área do loteamento Cidade Jardim doada à UFPA.	194
Figura 44: Vista parcial do loteamento Cidade Jardim	196
Figura 45: Vista parcial do loteamento Cidade Jardim	197
Figura 46: Ponto Rodoferroviária sobre o Rio Tocantins, em Marabá	217
Figura 47: Situação das ruas do residencial Cidade Jardim, com problemas na rede de esgotos	223
Figura 48: Creche improvisada no Residencial Vale do Tocantins (2014).....	229
Figura 49: Situação do mobiliário nas áreas de lazer do Residencial Vale do Tocantins (2013)	232
Figura 50: Construção de novas residências no Bairro Beira-Rio.....	239
Figura 51: Aspecto geral das ruas do Bairro Beira-Rio	244
Figura 52: Vista do Rio Tocantins a partir do Bairro Beira-Rio.	254

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Marabá (PA): Evolução Populacional (1960 – 2010)	68
Gráfico 2 - Cidade Jardim: Tempo de Residência (2014)	195
Gráfico 3 - Cidade Jardim: Residência Anterior (2014).....	198
Gráfico 4 - Cidade Jardim: Tipo de residência (2014)	198
Gráfico 5 - Cidade Jardim: moradores por residência (2014)	199
Gráfico 6 - Cidade Jardim: pessoas na residência que trabalham atualmente (2014) ...	200
Gráfico 7 - Cidade Jardim: escolaridade do chefe de família (2014).....	200
Gráfico 8 - Cidade Jardim: renda domiciliar (2014)	201
Gráfico 9 - Cidade Jardim: fontes de água (2014).....	202
Gráfico 10 - Cidade Jardim: Destino dos Dejetos (2014)	203
Gráfico 11 - Cidade Jardim: residências atendidas por Coleta de Lixo (2014).....	204
Gráfico 12 - Cidade Jardim: destino do lixo não coletado (2014)	204
Gráfico 13 - Cidade Jardim: local de trabalho (2014)	205
Gráfico 14 - Cidade Jardim: deslocamento ao trabalho (2014).....	206
Gráfico 15 - Cidade Jardim: tempo de deslocamento ao trabalho (2014)	207
Gráfico 16 - Cidade Jardim: local de uso dos serviços de saúde (2014)	208
Gráfico 17 - Cidade Jardim: deslocamento aos serviços de saúde (2014)	208
Gráfico 18 - Cidade Jardim: deslocamento para escolas (2014)	209
Gráfico 19 - Cidade Jardim: localização das escolas utilizadas (2014)	210
Gráfico 20 - Cidade Jardim: local de lazer (2014)	211
Gráfico 21 - Cidade Jardim: deslocamento para lazer (2014)	211
Gráfico 22 - Cidade Jardim: aspectos positivos (2014).....	213
Gráfico 23 - Cidade Jardim: aspectos negativos (2014).....	213
Gráfico 24 - Cidade Jardim: local de desejo de moradia (2014)	214
Gráfico 25 - Residencial Vale do Tocantins: tempo de residência (2014)	218
Gráfico 26 - Residencial Vale do Tocantins: moradia anterior (2014)	219
Gráfico 27 - Residencial Vale do Tocantins: renda familiar (2014)	220
Gráfico 28 - Residencial Vale do Tocantins: moradores por residência (2014)	220
Gráfico 29 - Residencial Vale do Tocantins: pessoas na residência que trabalham atualmente (2014)	221
Gráfico 30 - Residencial Vale do Tocantins: escolaridade do chefe de família (2014)	222

Gráfico 31 - Residencial Vale do Tocantins: local de trabalho (2014)	224
Gráfico 32 - Residencial Vale do Tocantins: deslocamento ao trabalho (2014)	224
Gráfico 33 - Residencial Vale do Tocantins: tempo de deslocamento ao trabalho (2014)	225
Gráfico 34 - Residencial Vale do Tocantins: local de uso dos serviços de saúde (2014)	226
Gráfico 35 - Residencial Vale do Tocantins: deslocamento aos serviços de saúde (2014)	227
Gráfico 36 - Residencial Vale do Tocantins: localização das creches utilizadas (2014)	228
Gráfico 37 - Residencial Vale do Tocantins: localização das creches utilizadas (2014)	230
Gráfico 38 - Residencial Vale do Tocantins: deslocamento para escolas (2014)	231
Gráfico 39 - Residencial Vale do Tocantins: local de lazer (2014).....	231
Gráfico 40 - Residencial Vale do Tocantins: deslocamento para o lazer (2014)	233
Gráfico 41 - Residencial Vale do Tocantins: características positivas (2014)	234
Gráfico 42 - Residencial Vale do Tocantins: características negativas (2014)	234
Gráfico 43 - Residencial Vale do Tocantins: local de desejo de moradia (2014)	236
Gráfico 44 - Bairro Beira-Rio: tempo de residência (2014).....	240
Gráfico 45 - Bairro Beira-Rio: local de residência anterior (2014).....	241
Gráfico 46 - Bairro Beira-Rio: quantidade de moradores por residência (2014)	242
Gráfico 47 - Bairro Beira-Rio: pessoas na residência que trabalham atualmente (2014)	242
Gráfico 48 - Bairro Beira-Rio: renda familiar (2014)	243
Gráfico 49 - Bairro Beira-Rio: escolaridade do chefe de família (2014)	244
Gráfico 50 - Bairro Beira-Rio: fontes de água (2014).....	245
Gráfico 51 - Bairro Beira-Rio: destino dos dejetos (2014)	246
Gráfico 52 - Bairro Beira-Rio: destino dos dejetos (2014)	247
Gráfico 54 - Bairro Beira-Rio: deslocamento ao trabalho (2014)	249
Gráfico 55 - Bairro Beira-Rio: tempo de deslocamento ao trabalho (2014)	249
Gráfico 56 - Bairro Beira-Rio: localização das escolas utilizadas (2014).....	251
Gráfico 57 - Bairro Beira-Rio: deslocamento à escola (2014)	251

Gráfico 58 - Bairro Beira-Rio: local de uso dos serviços de saúde (2014)	252
Gráfico 59 - Bairro Beira-Rio: deslocamento aos serviços de saúde (2014)	252
Gráfico 60 - Bairro Beira-Rio: local utilizado para lazer (2014)	253
Gráfico 61 - Bairro Beira-Rio: características positivas (2014)	255
Gráfico 62 - Bairro Beira-Rio: características negativas (2014)	255

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Marabá: Localização do Município e Perímetro Urbano (2014)	2
Mapa 2 - Marabá: Ocupações surgidas na Década de 1980	71
Mapa 3 - Pará: Municípios criados pós-1980	83
Mapa 4 - Pará: Mapa Mineral - 2012	86
Mapa 5 - Marabá: Localização dos Núcleos Urbanos (2014)	96
Mapa 6 - Marabá (PA): Expansão Urbana 2009-2013	130
Mapa 7 - Marabá (PA): Expansão do Edificado no Distrito Cidade Nova (2013).....	136
Mapa 8 - Marabá: Aglomerados Subnormais no Perímetro Urbano (2010)	137
Mapa 9 - Marabá (PA): Expansão do Edificado no Distrito Nova Marabá (2013)	
.....	139
Mapa 10 - Marabá (PA): Expansão do Edificado no Distrito de Expansão Urbana da Nova Marabá (2013).....	140
Mapa 11 - Marabá (PA): Expansão do Edificado no Distrito São Félix (2013)	
.....	142
Mapa 12 - Marabá (PA): Expansão do Edificado nos Distritos Morada Nova e Residencial Tiradentes (2013).....	143
Mapa 13 – Marabá: Alterações no Perímetro Urbano (2009)	152
Mapa 14 - Marabá: Localização dos empreendimentos habitacionais (2014)	156
Mapa 15 - Marabá: Renda per capita Nominal por Setor Censitário (2010)	175
Mapa 16 - Marabá: localização das áreas de estudo (2014)	
.....	191

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Marabá (PA): Ocupações Urbanas surgidas na década de 1980	70
Quadro 2 - Pará: Municípios criados na década de 1980	78
Quadro 3 - Pará: Municípios instalados no ano de 1993	81
Quadro 4 - Pará: Municípios instalados ano de 1997	82
Quadro 5 - Tendências de ocupação dos vetores de expansão em 2011 e análise atual	132
Quadro 06 - Empreendimentos comerciais/serviços previstos para Marabá em 2011	147
Quadro 07 - Potencial de Mercado para Empreendimentos em Marabá em Novembro de 2008	149
Quadro 8 – Condomínios Verticais aprovados no CGPDP a partir de 2008	153
Quadro 9 – Condomínios Horizontais aprovados no CGPD a partir de 2008	154
Quadro 10 – Loteamentos aprovados no CGPD a partir de 2008	155
Quadro 11 - Ideias básicas nos discursos promocionais de empreendimentos imobiliários	161
Quadro 12 - Comparativo da expectativa gerada pela ALPA, em 2010 e 2013, segundo ex-secretário da SICOM	168
Quadro 13 - Situação das Ocupações Urbanas de Marabá em 2010	176
Quadro 14 - Marabá: Quadro Síntese das Informações das Áreas Pesquisadas (2014)	256

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Pará: Evolução Populacional das Mesorregiões (1960-2010).....	64
Tabela 2 – Marabá (PA): Evolução Populacional (1960-2010)	67
Tabela 3 – Marabá (PA): Evolução da População Urbana (1960-2010)	67
Tabela 4 – Marabá (PA): Evolução da População Rural (1960-2010).....	68
Tabela 05 - Pará: <i>Ranking</i> dos Municípios com os 10 Maiores PIB's (2010)	94
Tabela 06 - Assentamentos Informais em Marabá - 2005	116
Tabela 07 - Pessoas não nascidas em Marabá por tempo de residência no município - 2001 a 2010	122
Tabela 08 - 10 municípios que mais enviaram migrantes para Marabá - 2008-2010 ..	123
Tabela 09 - 10 municípios que mais enviaram migrantes para Marabá - 2005-2007 ..	125
Tabela 10 - Marabá: áreas de expansão urbana e edificação entre 2009 e 2013	144
Tabela 11 - Marabá: Déficit Habitacional Urbano e Rural (2010)	171
Tabela 12 - Marabá: Déficit Habitacional Urbano segundo variáveis do déficit e classes de rendimento (2010)	173
Tabela 13 – Aglomerados Subnormais de Marabá: acesso aos serviços básicos (2010)	
.....	179

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AEA – Associação das Empresas da Amazônia

ALBRAS – Alumínio Brasileiro S.A.

ALPA - Aços Laminados do Pará

ALUMAR – Consórcio Alumínio do Maranhão

BASA – Banco da Amazônia S/A

BCB - Banco Central do Brasil

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BIS – Batalhão de Infantaria da Selva

BNH - Banco Nacional de Habitação

CGGDU - Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos

CGPDP - Conselho Gestor do Plano Diretor Participativo de Marabá

CLACSO - Conselho Latino-Americano de Ciências Sociais

CLIMEC - Clínica Médica Cirúrgica de Marabá

COSANPA - Companhia de Saneamento do Pará

COSIPAR - Companhia Siderúrgica do Pará

CPT - Comissão Pastoral da Terra

CVRD – Companhia Vale do Rio Doce

FGTS - Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

FPM – Fundo de Participação dos Municípios

GETAT – Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins

HMM - Hospital Municipal de Marabá

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDESP – Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará

IGP-M - Índice Geral de Preços do Mercado

INCI - Instituto da Construção e do Imobiliário

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

INE - Instituto Nacional de Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

ITEC - Institut de Tecnologia de Construcció de Catalunya

LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PCN - Projeto Calha Norte

PDUM – Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá

PEUM – Plano de Expansão Urbana de Marabá

PFC – Projeto Ferro Carajás

PIB – Produto Interno Bruto

PIN – Programa de Integração Nacional

PGC – Programa Grande Carajás

PMCMV - Programa Minha Casa Minha Vida

PMM - Prefeitura Municipal de Marabá

PROTERRA – Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste

RADAM – Programa Radares do Brasil

REGIC – Região de Influência das Cidades

SBPE - Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimos

SERFHUAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SICOM - Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Mineração, Ciência e Tecnologia

SIG - Sistema de Informação Geográfica

SIMINERAL – Sindicato das Indústrias Minerais do Estado do Pará

SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento Econômico da Amazônia

UFPA - Universidade Federal do Pará

Unifesspa - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

UHT – Usina Hidrelétrica de Tucuruí

VGV - Valor Geral de Vendas

SUMÁRIO

Introdução	1
Capítulo 1 - Reflexões teóricas sobre a produção do espaço urbano: da mercantilização da cidade às desigualdades socioespaciais	12
1.1 - Considerações iniciais sobre a produção do espaço urbano	13
1.2 - A produção da cidade-mercadoria	17
1.3 - Cenários recentes da questão imobiliária	26
1.4 - Reflexos espaciais da cidade-mercadoria: a cidade dispersa	36
1.4 - A mercantilização da cidade e a ampliação das desigualdades socioespaciais ..	42
Capítulo 2 - Ação do Estado e as transformações socioespaciais da Amazônia na segunda metade do século XX e implicações no Sudeste Paraense	51
2.1 – Os caminhos se abrem para o capital: a implantação da Belém-Brasília e da Transamazônica e seus efeitos no estado do Pará	51
2.2 – O Programa Grande Carajás (PGC) e as transformações socioeconômico-territoriais do Sudeste Paraense	60
2.3 – A municipalização como forma de urbanização da Amazônia.....	73
2.3.1 - Mineração, arranjos políticos e a municipalização a partir de Marabá.....	84
Capítulo 3 - Marabá: a estruturação de uma cidade polinucleada e a relação com a indústria nas transformações urbanas recentes	93
3.1 – Marabá: do burgo agrícola à cidade polinucleada.....	94
3.1.1 - Efeitos estatais em Marabá: O surgimento do núcleo Nova Marabá	103
3.2 - Do ferro-gusa à ALPA: a relação entre a indústria e a estruturação/transformação urbana de Marabá	112
Capítulo 4 - Condomínios, loteamentos, ocupações, discursos e ações: as diferentes lógicas de produção do espaço urbano de Marabá no período pós-ALPA	128
4.1 - Expansão territorial de Marabá no período pós-ALPA	129
4.2 - A lógica de mercado e a produção do espaço urbano de Marabá: discursos e práticas	145
4.3 - A lógica da necessidade e do Estado: as ocupações urbanas e os conjuntos habitacionais no período pós-ALPA	170

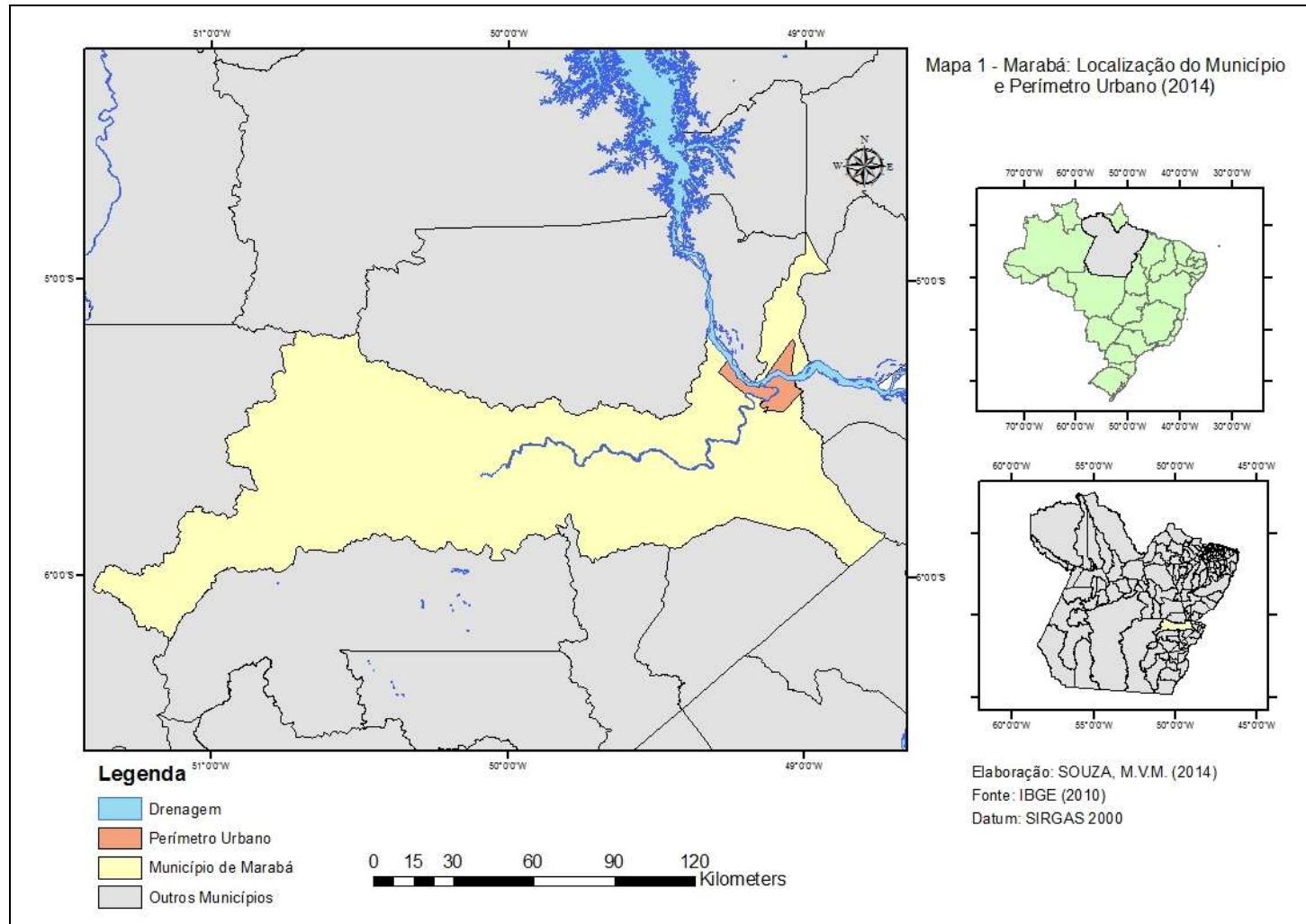
Capítulo 5 - Cidade Jardim, Vale do Tocantins e Bairro Beira-Rio: representações da cidade mercadoria e da ampliação das desigualdades socioespaciais em Marabá	
.....	189
5.1 - Cidade Jardim: a efetivação da cidade-mercadoria.....	192
5.2 - Residencial Vale do Tocantins: desigualdade socioespaciais a partir da lógica estatal.....	215
5.3 - Bairro Beira-Rio: a lógica da necessidade e a (sobre)vivência na cidade.....	237
Considerações Finais	261
Referências	270
Apêndices e Anexos	285

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

O histórico das transformações socioeconômicas e espaciais da Amazônia está diretamente ligado aos produtos naturais nesta região encontrados e também às diversas formas de como estes eram explorados. Das drogas do sertão, passando pela borracha e chegando à mineração, os ciclos de exploração dos recursos naturais amazônicos imprimiram diferentes marcas no território. Na história econômica da região amazônica brasileira se destaca o período pós-1966, pela intervenção da Administração Federal na região por meio de políticas que visavam a integração da economia regional amazônica ao capital nacional e internacional. As marcas desta intervenção governamental se fazem presentes atualmente no território regional, como por exemplo, através das mudanças no padrão de circulação viária, que passa a ter nas rodovias um elemento estruturante do ordenamento territorial, além da fragmentação e criação de municípios a partir de projetos hidrominerais, como nos casos da Hidroelétrica de Tucuruí e o Programa Grande Carajás (PGC), nos embates pela hegemonia do poder local, que apresenta reflexos na disputa pela terra.

Porém, convém afirmar que cada espaço urbano possui especificidades inerentes ao seu próprio processo histórico de estruturação, o que faz com que as dinâmicas de modificações aconteçam de acordo com o arranjo das relações socioeconômicas e espaciais do momento presente e também dos acúmulos históricos que complementam este processo. Neste sentido, a cidade de Marabá, localizada na porção sudeste do Estado do Pará (MAPA 1), na Amazônia Brasileira, tem apresentado recentemente sinais de uma importante reestruturação em curso, com diferentes processos espaciais ocasionados por agentes diferenciados, fruto da própria condição da cidade se apresentar ainda como uma área de expansão do capital, de origens diversas.



Mapa 1 - Marabá: Localização do Município e Perímetro Urbano (2014)

Contudo, concomitantemente a este momento, uma notícia chega a Marabá como forma de alento à crise provocada pelo fechamento de siderúrgicas na primeira década do presente século: em junho de 2008 é anunciada a construção em Marabá de uma grande siderúrgica, através da empresa VALE que, entre outras coisas, levaria à produção de 2,5 toneladas de aço por ano, agregando valor à produção mineral de Marabá e região, já que esta entraria de vez na verticalização da cadeia do aço, o que abriria oportunidades para a criação de um polo metal-mecânico na cidade. Havia também a promessa da geração de mais de 16 mil empregos diretos na fase de implantação do empreendimento, além de outros 3 mil durante a fase de operação. Esta grande siderúrgica atendia pelo nome de ALPA (Aços Laminados do Pará).

Também é preciso considerar que na escala nacional, já no final da primeira década do século XXI, o governo brasileiro adotou algumas medidas para tentar diminuir os efeitos da crise internacional, como por exemplo a criação do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Este programa, lançado como medida anticrise, permitiu a manutenção do emprego e da mão de obra de baixa qualificação, através da produção de moradias, assegurando o poder de consumo em um momento de crise. Este programa expandiu a produção imobiliária, através da ampliação do crédito para aquisição e construção de moradias (MELAZZO, 2013). Nesse contexto, cidades médias como Marabá tornaram-se bastante atrativas ao capital imobiliário, já que produtos imobiliários comuns nas regiões metropolitanas, como condomínios fechados, se apresentariam como o "novo habitat urbano" para as populações destas cidades.

Neste sentido, a conjunção das expectativas criadas em torno da chegada da ALPA em Marabá, amplamente divulgada e valorizada pelos meios de comunicação locais e nacionais, com o momento propício para o mercado imobiliário, com a ampliação do crédito para aquisição e construção de imóveis, levou à organização de processos que promoveram uma nova dinâmica na produção do espaço urbano de Marabá. De tal forma, a cidade passou a atrair novos fluxos migratórios, devido à promessa de empregos que a ALPA divulgava, além de investimentos no mercado imobiliário, que a partir de 2008 vivenciou um verdadeiro *boom* em Marabá, com o lançamento de diversos empreendimentos.

Entretanto, o que não se esperava é que, após o início das obras da ALPA, esta viria a ser paralisada pela VALE e a promessa do início das operações em 2014 findou

por não se concretizar. Aqueles migrantes que chegaram à cidade, em busca de novas oportunidades, acabam por não conseguir se estabelecer de forma digna nesta, já que os prometidos empregos não se concretizaram. O mercado imobiliário que se formou tem como forma de ingresso a aquisição de imóveis via relações formais de compra e venda, geralmente intermediadas pelo financiamento bancário. Assim, aqueles que não conseguem ocupar posições no mercado de trabalho, de forma a garantir uma fonte de renda, não terão a possibilidade de ser parte integrante do mercado imobiliário formal, fazendo com que se desenvolvam outras estratégias para o estabelecimento na cidade. Ao lado da lógica do mercado surge também a lógica da necessidade (ABRAMO, 2010). De tal forma, a cidade emergente no século XXI valoriza a reprodução do capital em detrimento da reprodução social, como bem afirma Pereira (2011, p.25):

A cidade emergente é, cada vez mais, um lugar privilegiado de produção de espaços exclusivos em que a apropriação do valor subordina e concorre para a materialização da riqueza social [...] Todavia essa acumulação continua a se materializar na ordem próxima, onde tem repercussões nos artefatos arquitetônicos e nos emergentes padrões urbanísticos que exacerbam a forma de produção imobiliária (mercantil) e alteram a cultura urbanística ao não privilegiar o atendimento das condições materiais da reprodução da força de trabalho, mas os atendimento da infraestrutura e logística para a reprodução do capital [...] O imobiliário (mercantil) é que, sob hegemonia da forma de produção para mercado, toma a direção do processo urbano e da construção da cidade

A problemática desta pesquisa surge, então, da inquietação causada pela dinâmica que a cidade de Marabá passou a apresentar após o anúncio da chegada da ALPA. Como se desenvolveu o processo de produção do espaço urbano de Marabá no período pós-ALPA? De que forma a cidade se expandiu? Há uma sobreposição do valor de troca ao valor de uso no processo de produção do espaço urbano de Marabá? A restrição de acesso ao mercado imobiliário formal irá manifestar espacialmente diferentes formas de apropriação da cidade? Houve ampliação das desigualdades socioespaciais? Estas são algumas das inquietações que nortearam a execução deste trabalho, que culminaram na formulação da *hipótese* de que a produção do espaço urbano de Marabá, após 2008, está pautada na ideia da cidade enquanto mercadoria, que desencadeará no estabelecimento de uma urbanização dispersa, alicerçada na especulação imobiliária, o que leva à produção de uma cidade desigual, sob diferentes

lógicas, conduzindo ao estabelecimento de desigualdades socioespaciais, sendo que o projeto ALPA é o principal desencadeador desse processo.

Pensando a "cidade-mercadoria" percebe-se que prevalece aí uma lógica mercadológica, em que o acesso à cidade se dá por um mercado formal, sob um conjunto de normas, que coloca 'parcelas' da cidade à venda neste mercado. Isto dá combustível para alimentar processos como a especulação imobiliária e cria condições para a produção de uma cidade dispersa. À medida que a cidade se dispersa (sob uma lógica especulativa) é visível, para o caso de Marabá, que esta dispersão não é acompanhada por equipamentos e serviços que tornem possível a reprodução social no espaço urbano. A cidade se dissemina, porém os equipamentos básicos à reprodução social se mantém concentrados, não havendo, portanto, uma equidade na provisão de serviços. A distância ao centro consolidado da cidade, aliada à falta de equipamentos e serviços necessários à vida digna, impostos à população (sobretudo àquelas que vivem nos conjuntos habitacionais do PMCMV, pois não escolheram morar neste local e nestas condições), contribui para a (re) produção de um espaço urbano baseado em desigualdades socioespaciais.

Diante disso, o presente trabalho tem como objetivo geral compreender o processo de produção do espaço urbano de Marabá entre os anos de 2008 e 2014, considerando o Projeto ALPA como desencadeador deste processo. Para colaborar no desenvolvimento desta tarefa também apresentam-se os seguintes objetivos específicos: i) realizar uma discussão teórica que auxilie na percepção do processo de produção do espaço urbano e das estratégias que levarão à dispersão da cidade, à sobreposição do valor de troca ao valor de uso neste processo e à ampliação das desigualdades socioespaciais; ii) compreender, a partir da escala regional, o papel do Estado na configuração socioespacial de Marabá e os efeitos que isto produziu para o momento atual da cidade; iii) avaliar o processo de estruturação urbana de Marabá, com destaque para o papel da indústria (e da ALPA) nas transformações urbanas desta cidade; iv) identificar as diferentes lógicas de produção do espaço em Marabá, após 2008, e a manifestação espacial destas lógicas; v) analisar em distintos espaços produzidos pós-2008 (loteamentos, ocupações e conjuntos habitacionais) as possibilidades de articulação destes com a cidade consolidada, a fim de perceber se efetivamente está se estabelecendo a ampliação das desigualdades socioespaciais em Marabá.

A operacionalização desta pesquisa foi possível através da realização de sete etapas. A primeira delas foi um amplo levantamento bibliográfico sobre os temas tratados na tese, como a produção do espaço urbano, a transformação da terra urbana em mercadoria, os processos e formas espaciais contemporâneos, resultantes desta valorização da cidade-mercadoria, como a dispersão urbana, além da relação da produção espacial com as desigualdades socioespaciais. Ademais, buscou-se discutir a respeito dos movimentos atuais do mercado imobiliário, através de exemplos nacionais e internacionais e os efeitos que isso tem acarretado na (re)estruturação dos espaços urbanos. A pesquisa bibliográfica também teve como objetivo compreender os processos que desencadearam na atual configuração urbana de Marabá, sobretudo ao levar em consideração a ação do Estado a partir da segunda metade do século XX.

Em um segundo momento recorreu-se à utilização de dados secundários produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Prefeitura Municipal de Marabá (PMM), que foram importantes para a análise de questões que envolviam a mudança demográfica de Marabá, mas também para o levantamento de informações sobre a história urbana desta cidade. Estes dados podem ser encontrados em Tabelas e Quadros ao longo desta tese. Também neste momento foi realizada uma pesquisa documental em jornais da cidade, a respeito das notícias vinculadas à questão da chegada da ALPA, bem como do momento vivenciado pelo mercado imobiliário na cidade e outros acontecimentos relevantes para o desenvolvimento da tese. Outrossim, as peças publicitárias dos empreendimentos imobiliários foram utilizadas como fonte de dados.

Na terceira etapa desta pesquisa procedeu-se à realização de trabalhos de campo, que tinham por objetivo coletar informações *in loco* sobre os empreendimentos imobiliários lançados em Marabá entre 2008 e 2014, sobretudo no que diz respeito à real situação destes sobre a sua ocupação, construção ou, porventura, não efetivação. Para isso, foram imprescindíveis os dados levantados junto ao Conselho Gestor do Plano Diretor Participativo de Marabá (CGPDP), que através de seus relatórios anuais informa sobre os empreendimentos aprovados por este conselho. O trabalho de campo também permitiu analisar a situação dos conjuntos habitacionais e ocupações urbanas de Marabá, que estão representadas através de figuras ao longo do texto.

A quarta etapa de elaboração deste trabalho foi a realização de entrevistas com informantes ligados ao mercado imobiliário, como corretores e empreendedores, além de agentes públicos, cujos depoimentos estão apresentados ao longo da tese e foram de fundamental importância para a compreensão da realidade analisada.

Posteriormente procedeu-se, como quinta etapa, à construção de mapas com o objetivo de representar a evolução da expansão urbana de Marabá no período estabelecido como recorte temporal neste trabalho. Os mapas que representam esta expansão foram elaborados com base em imagens de satélite referentes aos anos de 2009 e 2013, em virtude delas serem disponíveis gratuitamente e com qualidade possível para ser realizada uma interpretação. A partir destes mapas determinou-se a mancha urbana de Marabá nos anos de 2009 e 2013 e, através da comparação entre estas, foi possível identificar os locais em que houve efetivamente a expansão da área construída, em detrimento dos vazios urbanos gerados no período.

Para análise das diferentes lógicas de produção do espaço urbano marabaense no período avaliado foram escolhidas três áreas para o levantamento de dados primários, por meio da aplicação de formulários, na sexta etapa do trabalho. Optou-se pela escolha de localidades que representassem os empreendimentos imobiliários (Loteamento Cidade Jardim), as ocupações urbanas (Bairro Beira-Rio) e os conjuntos habitacionais da PMCMV (Residencial Vale do Tocantins), todos surgidos no período pós-ALPA. O formulário tinha como objetivo traçar um perfil das populações destes locais e compreender como se dá o acesso à cidade e aos equipamentos coletivos públicos, a fim de verificar a hipótese de que a produção do espaço urbano recente tem levado à ampliação das desigualdades socioespaciais.

Com relação aos procedimentos metodológicos de aplicação dos referidos formulários, optou-se por realizar uma amostra aleatória simples em cada um dos bairros analisados, tendo como nível de confiança o índice de 95% e margem de erro de 5%. Para a determinação das amostras foram levados em consideração os seguintes universos: para o bairro Beira-Rio, o universo considerado foi de 150 famílias, que é o número de famílias que viviam no bairro no momento de realização da aplicação dos formulários; para o residencial Vale do Tocantins o universo é de 1.090 famílias e para o bairro Cidade Jardim o universo era de 11.800 lotes. Porém, levou-se em consideração que, a partir das informações do Mapa 10, somente 4% da área do Cidade Jardim se

edificou no período de análise, sendo este o limite máximo para fins do cálculo amostral. Com isso, as amostras obtidas e para as quais aplicaram-se os formulários foram: Bairro Beira-Rio com 109 formulários; Residencial Vale do Tocantins com 285 formulários e Bairro Cidade Jardim com 59 formulários, perfazendo um total de 453. A realização desta pesquisa com a população foi apreciada e aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa do Instituto de Ciências da Saúde, da Universidade Federal do Pará, conforme apresentado no Anexo 5.

A reunião de todos os documentos e informações levantados ao longo da construção deste trabalho propiciou a realização de sua sétima etapa, que foi a análise dos referidos dados e a redação final desta tese.

Com o intuito de responder aos objetivos propostos, esta tese encontra-se estruturada em cinco capítulos, além de suas considerações finais. O primeiro deles tem como ideia central discutir teoricamente os conceitos abordados na tese, trazendo como pano de fundo a ideia de como a produção do espaço urbano em Marabá se encaminha para a ampliação de desigualdades socioespaciais. Para tal, a discussão se direciona a partir do conceito de produção do espaço urbano, encarando esta como inerente ao momento histórico de desenvolvimento das forças produtivas, e também das correlações de forças que se estabelecem no processo de reprodução social. Nesse sentido, a expansão territorial da cidade passa a ser reflexo desta correlação, que irá se manifestar nas formas de acesso à terra urbana, em que se exacerba a apropriação privada do espaço, fazendo com que a cidade seja encarada como mercadoria a ser consumida.

Esta mercantilização da cidade se acentua na primeira década do século XXI no Brasil, sobretudo a partir da adoção de pacotes governamentais de investimentos após a crise econômica internacional de 2008. A este respeito, também foi realizada uma análise da questão imobiliária no cenário mundial, levando em consideração a referida crise, com o intuito de compreender os efeitos disso na alteração do mercado imobiliário brasileiro.

Entre outros efeitos, um que se apresentará, relativo à forma urbana, é a dispersão do tecido urbano, em que a aliança dos proprietários fundiários, empreendedores imobiliários e classe política dominante terão grande influência, a partir da definição dos rumos da expansão urbana , de acordo com seus interesses. Por fim, realiza-se neste capítulo um abordagem a respeito das desigualdades

socioespaciais, já que a dispersão das formas urbanas pode colaborar para o distanciamento não apenas físico mas também social, em virtude das condições diferenciadas de apropriação de condições adequadas de sobrevivências que terão os diferentes grupos sociais dispersos.

O segundo capítulo busca demonstrar como o Estado, por meio de diversas estratégias, contribuiu para o ordenamento do território amazônico, em sua porção oriental, cujos reflexos são determinantes na organização do espaço urbano de cidades como Marabá. Uma destas estratégias é dotar o espaço de infraestruturas, como no caso da abertura das rodovias, além das transformações das estruturas jurídico-políticas, determinante no rearranjo dos atores sociais e, principalmente, para a reprodução ampliada do capital. Isso irá manifestar, por exemplo, na criação de novos municípios no Estado do Pará, fruto dos interesses de novos grupos sociais que adentraram a região por meio da abertura desta ao capital nacional e internacional. Os grandes projetos como o Programa Grande Carajás (PGC) e a Hidrelétrica de Tucuruí também foram importantes neste sentido, pois os *royalties* gerados por esses empreendimentos eram receitas que estimularam a criação de novos municípios. Estes fatores influenciaram na formação espacial de Marabá, que produz reflexos na sua importância enquanto cidade média em sua região e na própria organização intraurbana.

Esta análise ganha prosseguimento no terceiro capítulo, que ao se relacionar com a escala regional do capítulo anterior, procura discutir a consolidação da configuração urbana de Marabá, que atualmente se apresenta de forma descontínua e dividida em cinco núcleos urbanos. Também é possível entender neste capítulo que na constituição da forma urbana de Marabá atuaram diversos agentes sociais, desde o Estado, ao implantar um núcleo urbano planejado à população migrante, atraída para Marabá ao longo do século XX, sendo que esta criou suas próprias estratégias para o estabelecimento na cidade, a partir da qual foi possível perceber que a ocupação de terras urbanas não é um fenômeno recente neste local. Também neste capítulo se apresenta o que é o projeto ALPA, a partir de uma análise do papel da indústria na configuração urbana de Marabá e dos efeitos que a notícia de instalação deste grande empreendimento provocou na dinâmica da cidade.

O quarto capítulo discute os efeitos que a "chegada" da ALPA provocou na produção do espaço urbano de Marabá, a partir da expectativa gerada em torno do

projeto, que entre outras coisas, atraiu pessoas à cidade, de diferentes grupos sociais, levando ao estabelecimento de diferentes lógicas de produção e apropriação da cidade. Também foi realizada uma avaliação da expansão urbana de Marabá no período pós-ALPA, cujos mapas produzidos permitiram caracterizar a ampliação do tecido urbano por meio de grandes vazios imobiliários e a efetiva produção do edificado nas áreas de ocupações urbanas.

Além disso, foram apresentadas características dos empreendimentos imobiliários lançados no mercado de Marabá no período de análise desta tese, os quais se utilizam de um discurso ligado à exclusividade e de negação da cidade para se promover. Por outro lado, realizou-se também uma análise das ocupações urbanas de Marabá, em que foi possível correlacionar estas com os dados referentes ao déficit habitacional, percebendo que são nestas ocupações que vivem as populações com menor renda e, por conseguinte, é esta população de baixa renda aquela mais atingida pelo déficit habitacional. Outra lógica de produção apresentada neste capítulo é aquela promovida pela Estado, através dos conjuntos habitacionais, cuja análise permitiu perceber que estes não são suficientes para garantir uma moradia digna à população, já que as deficiências que eles apresentam corroboram o processo de produção de casas, não de cidades.

No quinto capítulo foi realizada uma análise de três realidades espaciais diferenciadas de Marabá, surgidas no período pós-ALPA, com o propósito de perceber as estratégias da população residente nestes locais, no que diz respeito ao acesso destas à cidade e aos equipamentos e serviços básicos de consumo coletivo, necessários à reprodução social, de forma que tal análise possa responder à hipótese de que o cenário de reestruturação da cidade produzido pela 'chegada' da ALPA permitiu a ampliação das desigualdades socioespaciais. Assim, a análise teve como recorte espacial o conjunto habitacional "Residencial Vale do Tocantins", o loteamento privado "Cidade Jardim" e a ocupação urbana "Bairro Beira-Rio".

CAPÍTULO 1

CAPÍTULO 1: REFLEXÕES TEÓRICAS SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: DA MERCANTILIZAÇÃO DA CIDADE ÀS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS

A análise das influências de um grande projeto industrial, como no caso da ALPA em Marabá, e suas implicações na dinâmica de uma cidade, de maneira geral, e a relação com as mudanças ocorridas no seu espaço urbano, de forma específica, requer o delineamento de uma perspectiva analítica, diante da diversidade de transformações que um projeto de grande magnitude pode proporcionar a esta realidade urbana. Dessa feita, a partir de um viés geográfico, a relação entre o projeto ALPA e as dinâmicas urbanas geradas em Marabá terão como suporte teórico o debate que se estabelece a seguir, tendo como base fundamental o conceito de produção do espaço, debatido com diferentes autores que dialogam com a obra de Henri Lefebvre.

A partir do debate sobre a produção do espaço, no seus sentidos amplo e restrito, o presente capítulo se encaminha para o debate da produção territorial cidade, em que a reprodução ampliada do capital condicionará a sobreposição do valor de troca ao valor de uso, consumando a produção da cidade-mercadoria, que irá se apresentar, no que diz respeito à forma urbana, espacialmente dispersa. Entretanto, este processo não é exclusivo para o que se apresenta em Marabá, mas tem suas singularidades nesta cidade. De tal forma, há uma correlação entre este novo momento da produção do espaço urbano marabaense com movimentos que acontecem em outras escalas, seja nacional ou global. A partir da crise econômica mundial de 2008 se estabelecem condições para que a reprodução ampliada do capital (e neste caso, o capital imobiliário, sobretudo) se desenvolvesse de diferentes formas ao redor do mundo, encontrando, no caso brasileiro, o PMCSV (Programa Minha Casa Minha Vida), o grande alicerce para sua afirmação, como será visto adiante.

Entretanto, a sobreposição do valor de troca ao valor de uso e a consolidação da cidade-mercadoria tem efeitos diversos sobre diferentes populações, o que irá acarretar em lógicas diferenciadas de produção do espaço urbano (ABRAMO, 2010), posto que há uma impossibilidade de todos os cidadãos possuírem condições adequadas de sobrevivência na cidade, o que irá se manifestar na produção de desigualdades socioespaciais. O que se segue é uma análise teórica dos elementos que embasam a

elaboração deste trabalho, sem deixar de lado que a referência espacial desta análise é a cidade de Marabá e produção do seu espaço urbano no período pós-ALPA.

1.1 - Considerações iniciais sobre a produção do espaço urbano

Ao pensar o conceito de produção é necessário se remeter às bases do pensamento marxista, a partir do qual, por exemplo, não há análise materialista da história sem que haja um reflexo do papel da produção, pensando esta sob o prisma do desenvolvimento das forças produtivas e suas relações. Como esta análise parte da tentativa de se enxergar a realidade pelas lentes da Geografia, ao se pensar em ‘produção’, trata-se desta pelo viés espacial. Para tanto, é possível tomar como referência teórica o debate com diversos autores que dialogam com a obra de Henri Lefebvre (1991), como Carlos (2008; 2011), Godoy (2008), Gottdiener (2010), Soja (1993) e Sposito (2004).

No pensamento de Lefebvre, o conceito de produção aparece com um duplo sentido: primeiramente com um caráter de historicidade, sendo este um sentido mais amplo, em que se produz de tudo o que faz da sociedade uma civilização, como as obras, ideias, espiritualidade, ideologias. Já no outro sentido, sentido mais restrito, este processo aparece como sendo produção material, de bens, alimentos, habitação, das coisas (GODOY, 2008; SPOSITO, 2004).

Mas o que se pretende neste momento é pensar a produção do espaço e, de forma mais objetiva, do espaço urbano. A cidade é a própria manifestação da produção, nos dois sentidos de Lefebvre, pois ela é a expressão tanto do sentido amplo, ligada ao processo de urbanização e também é o ambiente que se materializa para a produção, no sentido restrito, enquanto *locus* para a produção de bens e serviços.

Ao falar sobre a produção do espaço no pensamento de Lefebvre, Godoy (2008, p.126) afirma que

A concepção de Lefebvre sobre a ‘produção do espaço’ não implica numa leitura ortodoxa da produção-circulação-consumo, ou mesmo da espacialização do valor. O conceito possui um sentido histórico e sócio-cultural por conter uma dimensão temporal, subsumindo a

historicidade do conceito de trabalho e uma dimensão espacial definida no momento da objetivação do trabalho concreto e do trabalho abstrato.

Estas palavras vêm de encontro ao que se afirmou anteriormente, a respeito da produção do espaço urbano, em que há uma produção do espaço ligada, primeiramente, a um processo mais amplo, que é a própria urbanização e também uma produção material do espaço urbano, com aquilo que Godoy (2008) chamou de objetivação do trabalho. Porém, anterior a isto, é preciso deixar claro que Lefebvre (1991), em sua obra 'A produção do espaço', tinha como proposição desenvolver a ideia de que o espaço (social) é um produto (social); assim, cada sociedade (ou modo de produção) produz o seu espaço. Para Lefebvre (1991), o espaço social contém as relações sociais de reprodução (relações biofisiológicas) e as relações de produção (divisão do trabalho), sendo que estes dois encadeamentos (produção e reprodução) são inseparáveis. Assim, esta relação se apresenta de forma dialética, com as contradições e aproximações entre as relações sociais e produtivas, uma dialética socioespacial, que a partir do pensamento de Lefebvre possui as seguintes premissas:

A estrutura do espaço organizado não é uma estrutura separada, com suas leis autônomas de construção e transformação, nem tampouco é simplesmente uma expressão da estrutura de classes que emerge de relações sociais (e, por isso, a-espaciais?) de produção. Ela representa, ao contrário, um componente dialeticamente definido das relações de produção gerais, relações estas que são simultaneamente sociais e espaciais (SOJA, 1993, p.99).

Seguindo esta concepção de uma dialética socioespacial, para Gottdiener (2010) o espaço em Lefebvre apresenta uma natureza multifacetada, não sendo apenas o local onde ocorrem os eventos, a localização geográfica da ação, mas é também a possibilidade social de engajar-se na ação, sendo também o espaço, então, um elemento das forças produtivas da sociedade. Sendo assim, o espaço apresenta-se simultaneamente como meio, condição e produto da reprodução social.

Embora um produto a ser usado, para ser consumido, ele é também um meio de produção; redes de trocas e fluxos de matérias-primas e energias são determinados por ele. Assim, estes meios de produção, produzidos como tal, não podem ser separados, a partir das forças produtivas, incluindo tecnologia e conhecimento, ou a partir da divisão social do trabalho que o molda, ou do estado e as superestruturas da sociedade (LEFEBVRE, 1991, p.85, tradução nossa)

Carlos (2008), embasada na obra de Lefebvre, resgata o conceito de espaço geográfico, passando da noção de palco/receptáculo da vida humana, visão da Geografia Clássica, para uma noção de espaço enquanto produto, condição e meio da atividade humana. Assim, a autora pensa o espaço como um produto social e histórico, em que se faz necessário articular os processos de produção e reprodução.

A respeito da reprodução do espaço urbano, a autora afirma que este processo recria as condições gerais a partir das quais se realiza o processo de reprodução do capital, aproximando os meios de produção material, como a indústria, e também as pessoas (consumidores). A cidade é colocada como sendo o *locus* da concentração de meios de produção e concentração de pessoas, é o lugar da divisão econômica, social e espacial do trabalho (CARLOS, 2008). A cidade é produto e condição da produção / reprodução espacial.

Do ponto de vista do produtor de mercadorias, a cidade materializa-se como condição geral da produção (distribuição – circulação e troca) e nesse sentido é o *locus* da produção (onde se produz a mais-valia) e da circulação (onde é realizada). Assim entendida, a cidade é também o mercado (de matérias-primas, mercadorias e de força de trabalho); as atividades de apoio à produção (escritórios, agências bancárias, depósitos, etc.) [...] Do ponto de vista do morador, considerado como consumidor, a cidade é meio de consumo coletivo (bens e serviços) para a reprodução da vida dos homens (CARLOS, 2008, p.86).

A produção, portanto, que se dá em um sentido amplo e também em um restrito, será afetada pela conjuntura momentânea das forças produtivas, de como elas se apresentam em determinados momentos históricos. A produção do espaço urbano irá refletir estas condições, os arranjos políticos, econômicos, sociais e culturais de uma dada realidade espacial. Assim, Carlos (2008, p.86) afirma que

A diferenciação dos usos será a manifestação espacial da divisão técnica e social do trabalho, num determinado momento histórico. A forma em que se apresenta é decorrente do grau de desenvolvimento das forças produtivas materiais da sociedade, das condições em que se dá a produção e do desenvolvimento do processo de humanização do homem.

Em outra oportunidade, Carlos (2011) afirma que no presente momento histórico há a predominância de fenômenos globais, que sinalizam para constituição de uma

totalidade nova, caracterizada pela sociedade urbana e pela criação de um espaço mundial. Sob a égide da globalização, estabelecem-se novos padrões, como a afirmação de uma sociedade de consumo, que influencia na produção do espaço, determinada pela busca de valorização do capital (pressuposto necessário para que a produção ocorra). Para a autora, no processo de 'produção da vida', a reprodução desta depare-se com as necessidades de reprodução do capital. Assim,

Como consequência, a produção do espaço, fundada (sob o capitalismo) na contradição valor de uso/valor de troca, que domina e assegura o processo de acumulação no espaço por meio de sua reprodução. Como valor de troca, o espaço é a expressão mais contundente da desigualdade que se desdobra na contradição característica da reprodução do espaço capitalista - produção social/apropriação privada - que se manifesta no plano da forma espacial da segregação como evidência da justaposição entre morfologia social e morfologia espacial (CARLOS, 2011, p.50).

Neste embate entre o valor de troca e o valor de uso, entre aquilo que é bom para o capital e o que é bom para a sociedade (CARLOS, 2008) é que o espaço se produz. Vale destacar aqui que se concorda com Sposito (2004), quando esta afirma que a produção material da cidade é uma das perspectivas a partir da qual a cidade e a urbanização podem ser lidas. Este destaque é necessário pois o que se desenvolve no decorrer deste trabalho parte por tal viés, da produção do espaço urbano em Marabá pensada por meio da expansão territorial da cidade, engendrada pelas práticas socioespaciais de diferentes agentes sociais, mas sem deixar de levar em consideração que "essa produção é também definida no plano abstrato, tanto individual como coletivamente" (SPOSITO, 2004, p.52).

Antes de adentrar a discussão no recorte espacial da pesquisa, ainda é necessário debater teoricamente os pressupostos que balizam a construção desta. Anteriormente foi possível debater a produção do espaço e perceber que a discussão em torno deste conceito, tendo Lefebvre (1991) como base, inclusive para outros autores discutidos, demonstra, entre outras conclusões, que a produção do espaço está intimamente ligada ao momento histórico do desenvolvimento das forças produtivas, sendo que, cada modo de produção apresenta, então, a produção espacial como reflexo desta conjuntura.

De tal forma, concorda-se com Soja (1993), que ao dialogar com Lefebvre, conclui que o espaço socialmente produzido reproduz as relações de produção dominantes, o que conduz a uma espacialidade criada por um capitalismo que avança, sendo esta "fragmentada em pedaços, homogeneizada em mercadorias distintas, organizada em posições de controle e ampliada pela escala global" (SOJA, 1993, p.115). Pensando então, no modo de produção capitalista e na produção do espaço que se dá a partir da correlação de forças que se estabelece entre os processos de reprodução social, não se pode deixar de levar em consideração a expansão territorial da cidade baseada na apropriação privada do espaço, fazendo com que não apenas parcelas da cidade, mas sim esta como um todo, seja encarada como uma mercadoria a ser consumida, ideia que será debatida a seguir.

1.2 - A produção da cidade-mercadoria

Como afirmado anteriormente, a manifestação espacial do processo de produção tem uma relação direta com o momento histórico vivenciado pela sociedade e o arranjo das estruturas sociais, econômicas, políticas e culturais. De tal forma, a produção do espaço urbano se apresentará de maneira diferenciada em uma mesma cidade de acordo com o cenário atual de divisão técnica e social do trabalho. O recorte espacial deste trabalho, a cidade de Marabá (PA), apresentou ao longo de sua história centenária diferentes momentos de organização econômica, política e social que produziram marcas na sua configuração espacial, como está apresentado nos capítulos 2 e 3 a seguir. Faz-se necessário este alerta porque se trata o momento atual, em análise neste trabalho, como sendo um período com características singulares, diferente de outros momentos da historiografia de Marabá, cuja característica principal é a produção territorial da cidade pautada na mercantilização da terra urbana e na sobreposição do valor de troca ao valor de uso, produção de uma cidade-mercadoria, como será debatido a seguir.

Para melhor compreender esta produção do espaço urbano pautada na produção da cidade-mercadoria, que se lança aqui como parte da hipótese de trabalho, é necessário entender como a terra (e neste caso, a terra urbana) torna-se um bem disponível para ser adquirido através da comercialização. Não há pretensão de se desenvolver neste trabalho um debate desde as teorias de autores clássicos como David

Ricardo e Karl Marx sobre a renda da terra, mas é preciso compreender esta sua transformação em mercadoria e sua articulação com o momento político-econômico em diferentes escalas, o que permitiu uma produção diferenciada do espaço urbano em Marabá no período aqui analisado. Na análise que segue posteriormente neste capítulo será possível correlacionar estes fatores com a dinâmica internacional do capital imobiliário, no período pós-crise de 2008 e também com a chegada da ALPA em Marabá, que traz as características de singularidade para este fenômeno.

Alguns autores estabelecem o período da Revolução Industrial e da formação de uma 'economia de mercado' como o momento crucial de incorporação da terra ao ciclo mercadológico. Segundo Polanyi (2012), no período do mercantilismo, por mais que esse sistema (economia de mercado) tivesse uma tendência à comercialização, terra e trabalho (elementos básicos da produção) não se tornaram objetos de comércio.

Afirma Polanyi (2012) que a verdadeira economia de mercado deve compreender todos os componentes da indústria, incluindo terra, trabalho e dinheiro. Para ele, trabalho e terra são intrínsecos ao ser humano e a seu ambiente de vivência, portanto, incluí-los nos mecanismos do mercado significa subordinar a substância da própria sociedade à economia de mercado. A terra, assim como o trabalho e o dinheiro, será classificada por esse autor de 'mercadoria fictícia', pelo fato de não serem produzidos pelo homem, mas essenciais na produção industrial, o que gerou a necessidade de sua organização em mercados.

Quanto mais complicada se tornou a produção industrial, mais numerosos passaram a ser os elementos da indústria que exigiam garantia de fornecimento. Três deles eram de importância fundamental: o trabalho, a terra e o dinheiro. Numa sociedade comercial esse fornecimento só podia ser organizado de uma forma: tornando-os disponíveis à compra. Agora eles tinham de ser organizados para a venda no mercado - em outras palavras, como mercadorias. A ampliação do mecanismo de mercados aos componentes da indústria - trabalho, terra e dinheiro - foi a consequência inevitável da introdução do sistema fabril numa sociedade comercial. Esses elementos da indústria tinham de estar à venda (POLANYI, 2012, p.81).

De acordo com Fix (2011) o marco para a mercantilização das terras no Brasil é Lei de Terras de 1850, que permitia a aquisição de terras somente a partir da compra. Sposito (2004) considera que já na primeira metade do século XX, na passagem do Brasil de uma economia agrário-exportadora para industrial, as cidades brasileiras

começavam a desempenhar papéis de espaços de consumo para a produção capitalista de bens e serviços, aos poucos, tornando-se elas mesmas, as mercadorias a serem consumidas. Conforme as relações capitalistas de produção se estabeleciam com maior predominância no Brasil, passava também a terra a possuir um papel importante nesta relação, determinante na produção espacial das cidades brasileiras, por isso concorda-se com Botelho (2007), por este afirmar que ao longo do modo capitalista de produção o espaço passa a fazer parte do circuito de valorização do capital, através da mercantilização da terra, do parcelamento desta ou pela inclusão do capital nos circuitos de circulação do capital financeiro, assumindo a faceta de capital fictício.

A aquisição e venda da terra em um mercado pressupõe a ideia de que alguém dispõe do domínio sobre esta, para então tomar a decisão de comercializá-la. O surgimento da propriedade privada da terra acaba por se tornar um obstáculo à livre circulação de capitais, pois, como afirma Singer (1982), a propriedade do solo gera renda, o que a assemelha ao capital. O fato de possuir uma mercadoria, a qual não precisou ser materialmente produzida e de onde se pode obter renda, faz com que haja um fascínio pela posse desta mercadoria, como explica Correia (2002, p.47):

São vários os fatores que explicam o desejo individual generalizado da posse da terra e o seu alto significado como bem de investimento e entesouramento. Existe uma tendência culturalmente enraizada na maior parte das populações do globo em considerar a posse do solo como desejável (para além da fruição do uso), associando-lhe prestígio e poder. Geralmente, o investidor fundiário habilitado com os meios necessário, considera que o mercado de solos é mais fácil de entender do que, por exemplo, a bolsa de valores mobiliários, e por isso o proprietário negociante sente-se habilitado a comprar e vender, sem a ajuda de peritos, em relativa segurança quanto aos valores econômicos em jogo, acreditando na sua durabilidade

Porém, o fato de possuir o domínio sobre uma parcela de terra não garante ao seu proprietário a obtenção de renda. Para Botelho (2007) é necessário que haja a 'intercambialidade' de frações desse espaço, para que possa produzir no mesmo o valor de troca. Para tal, agrega-se à fração de terra urbana uma qualidade que a torna distinta das demais e que possibilita a aquisição de lucros maiores no processo de comercialização, que é a localização. Concorda-se com Carlos (2011) em considerar o solo como condição e produto, pois sua constituição como solo urbano vendável é fruto de um determinado momento, mas também condição para uma nova produção. Mas a

sua simples posse não garante ao seu detentor a possibilidade de diferenciar seus lucros com relação a outros proprietários. Neste ponto aparece a importância da localização como fator determinante na realização do valor. Singer (1982), ao falar para o caso das empresas, afirma que a localização privilegiada destas permite-lhes cobrar preços acima dos que a concorrência normalmente forma no resto do mercado. Já Ribeiro (1986), ao trazer o fator localização para a questão habitacional, demonstra que os aspectos externos são tão (ou mais) importantes do que as qualidades da moradia em si:

As condições externas ao imóvel tem importância no consumo habitacional na medida em que a atividade de reprodução necessita de uma série de valores de uso que se encontram no espaço urbano. Isso significa que o proprietário, quando vende a sua propriedade, vende o direito de uso sobre um espaço e um ticket de acesso a esses valores de uso externos. O preço desse ticket será tanto maior quanto maior for a diferenciação quantitativa e qualitativa da distribuição no espaço urbano de valores de uso externos ao imóvel. Não há, portanto, venda dos equipamentos, edifícios, etc. e sim do acesso a essas utilidades necessárias ao consumo habitacional" (RIBEIRO, 1986, p.46-47).

Tanto Singer (1982) quanto Ribeiro (1986) convergem para o fato de que a localização privilegiada e o embate entre necessidades/capacidades de se pagar para adquirir o direito de consumir um determinado espaço acaba por suscitar o surgimento da renda de monopólio. Singer (1982, p.36) exemplifica bem esta relação ao afirmar que mesmo serviços públicos estatais, como a disponibilização de infraestruturas básicas (redes de água, saneamento ambiental, iluminação pública) "acabam sendo usufruídos apenas por aqueles que podem pagar seu 'preço' incluído na renda do solo que dá acesso a eles".

Estas afirmações encaminham para a conclusão, corroborada por Ribeiro (1986) de que a valorização da renda de monopólio trará como consequência na produção do espaço urbano a segregação socioespacial. Conforme citado anteriormente, Singer (1982) fala das possibilidades que a localização privilegiada traz para as empresas. Mas trazendo isso para a questão habitacional, a *localização privilegiada* poderia ser comparada à exclusividade pregada pelos condomínios fechados, o que lhes permitiria cobrar de possíveis compradores valores maiores do que outras localidades em uma mesma cidade, restringindo, dessa forma, o acesso universal à esta mercadoria. Como consequência, as diferentes capacidades econômicas de acesso da população à

mercadoria habitação criam distintos modos de produção e apropriação do espaço urbano, de acordo com estas capacidades, conforme será discutido no decorrer desta tese.

Conforme citado anteriormente, a Lei de Terras é um marco para a mercantilização das terras no Brasil, mas somente no século XX, com a industrialização do país e o crescimento da importância das cidades é que se principia o desenvolvimento de um mercado urbano de terras. Começa a existir de fato um circuito imobiliário no período pós-1964, com a criação do BNH (Banco Nacional de Habitação) e de mecanismos de crédito, como o FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço) e o SBPE (Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimos), levando, então, à criação de um sistema de créditos, que se tornaria o sistema nervoso do circuito imobiliário, por conseguir conectar vários agentes econômicos (FIX, 2011).

Fazendo um resgate das políticas públicas habitacionais e da formação de um mercado imobiliário no Brasil, Fix (2011) afirma que as políticas públicas de habitação, em escala nacional, começaram no governo de Getúlio Vargas, através da criação dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAP's), que financiavam a aquisição ou até mesmo construíam moradias para a classe trabalhadora, o que já contribuiu para a incorporação de novas terras ao mercado urbano. Entre os agentes componentes do circuito imobiliário, o capital incorporador aparece com destaque, sendo seu articulador (ABRAMO, 1989) por ser este que dispõe do solo urbano, efetuando a transação de compra e venda do terreno, definindo seu uso futuro. Porém, não é possível pensar na formação de um circuito imobiliário no Brasil sem deixar de considerar a importância da formação de um sistema de crédito, tendo no BNH a principal figura nesse sentido.

O BNH complementou o circuito imobiliário ao introduzir fluxos de financiamento inéditos para a construção, que permitiram alargar seu campo de atuação para a renda média alta, de um lado, e baixa renda, do outro. Porém, mesmo no auge do seu funcionamento, o sistema é instável e encontra limites que não são superados. A estreiteza do mercado de renda mais alta, de um lado, e os baixos salários, do outro, são apenas contornados mediante mudanças no grupo social beneficiado a cada momento. A combinação de uma política de habitação privatista com uma política econômica que gerou aumento na desigualdade de renda torna-se incompatível com o enfrentamento do problema da moradia no Brasil (FIX, 2011, p.108).

Mais importante do que resgatar a formação histórica do circuito imobiliário brasileiro faz-se necessário, para compreensão das hipóteses lançadas neste trabalho, entender a configuração política-econômica do momento atual brasileiro, que desembocou na produção contraditória do espaço urbano de Marabá, em que a valorização da cidade enquanto mercadoria se sobrepõe às reais necessidades de reprodução da vida.

Nesse sentido, tanto Shimbo (2010) quanto Fix (2011) concordam que a política habitacional 'atual' (final da primeira década do século XXI) se apresenta em duas faces distintas: em uma delas, o poder público financia e produz diretamente a habitação, como no caso dos programas habitacionais tradicionais; do outro lado, o mesmo poder público procede a um conjunto de medidas, como a flexibilização e ampliação de crédito, para favorecer a produção pelo setor privado. Foram adotadas medidas para estimular o mercado imobiliário. Para tal, era necessário aumentar o crédito imobiliário, para que a classe média pudesse adquirir imóveis sem ter que entrar na concorrência com as classes mais pobres. Entre as medidas usadas para estimular o crédito imobiliário está a regulamentação da Alienação Fiduciária (Lei Federal 10.391/2004), a qual permite que o credor mantenha a posse do imóvel até que o devedor quite a dívida, dando mais segurança ao primeiro quanto à inadimplência (FIX, 2011).

Para se adequarem ao novo momento, as empresas tiveram que adotar novas estratégias de atuação, como alteração na estrutura administrativa e societária, nas estratégias e modelos de negócios, como a criação de subsidiárias para atuarem diretamente no segmento econômico e a criação de *joint ventures*, abertura de capital nas bolsas de valores e uma ampliação geográfica de atuação, em direção às cidades médias e outros estados da federação que não os da *core area* do país (SCHIMBO, 2010; FIX, 2011).

Dentro desse pacote de novas estratégias e de expansão do mercado imobiliário para outras áreas do país, um dos movimentos realizados pelos empreendedores imobiliários, sobretudo nas cidades médias que agora se incorporavam a este circuito, é a incorporação de terrenos, muitas vezes através de aliança entre incorporadores externos e proprietários fundiários locais, levando à formação de um verdadeiro banco de terrenos, cuja transformação em moradia efetiva nem sempre está garantida,

ampliando a efetivação da cidade-mercadoria em detrimento das reais necessidades de moradia da população.

Seguindo esse crescimento na construção de unidades, houve também uma corrida pela aquisição de terras, a fim de se formar um banco de terrenos (ou *landbank*, como anunciam as empresas) - que é importante parâmetro para os investidores estrangeiros, na medida em que dá "sustentabilidade" a esse crescimento. Em 2007, no conjunto daquelas empresas analisadas, foram adquiridos terrenos, espalhados em todo o território brasileiro, que apresentavam uma capacidade para a implantação de 408.123 unidades residenciais, equivalendo a um VGV¹ de aproximadamente 37 bilhões de reais (SHIMBO, 2010, p.142).

Vale ressaltar que a cidade-mercadoria aqui discutida não possui a mesma conotação daquela apresentada por Vainer (2012), em que há uma relação com o planejamento estratégico, na qual a cidade também se apresenta enquanto cidade-empresa, com objetivo de atrair investimento, sobretudo do capital transnacional. A ideia que aqui se apresenta está pautada na comercialização da cidade (ou de parcelas destas, através da terra urbana), que torna possível (e diferencial) a apropriação da cidade e, consequentemente, das possibilidades de reprodução socioespacial.

Segundo Fix (2011), durante a crise de 2008 percebeu-se que as ações na bolsa de valores ligadas aos empreendimentos imobiliários apresentavam um forte viés especulativo, fazendo com que muitas empresas não pudessem cumprir as metas prometidas. Segundo a autora, durante a queda da Bovespa, no início da crise, as empresas do setor de construção foram as que apresentaram os piores resultados. Pelo fato da construção civil ser um setor que gera expressiva quantidade de empregos, isso é usado pelo governo para apresentar um pacote de medidas para superar a crise, que tem como carro-chefe o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), lançado em abril de 2009 (FIX, 2011).

Posteriormente, ainda neste capítulo, será apresentada uma análise mais detalhada dos pressupostos e objetivos do PMCMV. Neste momento, o que se pretende é demonstrar como este programa colaborou para ampliar a reprodução do espaço

¹ Valor Geral de Vendas

urbano enquanto mercadoria a ser apropriada ao invés de atacar diretamente o problema do déficit habitacional brasileiro. De acordo com Fix (2011, p.143),

O modelo favorece, no caso da provisão de 0 a 3 salários, principalmente a produção de casas térreas em grandes conjuntos nas periferias urbanas ou em áreas rurais que serão transformadas em urbanas. A operação depende da mudança nos limites do perímetro urbano autorizada pelas Câmaras Municipais que, frequentemente, representam os interesses dos proprietários de terra. Apenas essa mudança da venda da terra de hectares (área rural) para metros quadrados (área urbana) é mecanismo poderoso de apropriação de renda

A autora demonstra que a articulação entre o empreendedor imobiliário e os segmentos políticos locais são capazes de levar à alteração da legislação local (como as leis que definem o perímetro urbano, por exemplo), a fim de se disponibilizar terra até então rural em um mercado imobiliário urbano, favorecendo não apenas as empresas incorporadoras e os associados a elas, mas também os proprietários fundiários locais (por vezes, inseridos na classe política) cujas terras, nem sempre, são aquelas mais adequadas à promoção imobiliária, mostrando outra faceta destas estratégias, que é a incorporação de áreas precárias em infraestruturas e condições de acesso, como já afirmava Botelho em 2007:

E novas áreas, geralmente precárias em infraestruturas e/ou distantes do centro, são mais baratas, possibilitando uma maior diferença entre o preço da venda do imóvel e o de compra do terreno. Nesse processo de expansão da área construída urbana como estratégia para o enfrentamento da alta dos preços nas áreas mais 'nobres' da cidade é fundamental o papel dos promotores/incorporadores imobiliários para a criação de novas necessidades, que se materializam em uma diferenciação do espaço urbano (BOTELHO, 2007, p.57)

Este processo de promover a incorporação urbana de áreas já precárias em infraestruturas e acessos acarreta em outro problema, que é onerar os cofres públicos pela necessidade de se levar até estas novas áreas os equipamentos básicos à reprodução social, como as redes de infraestruturas (água, saneamento, energia), transporte público, equipamentos de saúde, educação e lazer, entre outros. Nesse sentido, o PMCMV 'colaborou' para a apropriação de renda pelos proprietários de terra e no aumento das desigualdades para os moradores do programa.

O espraiamento resultante desse modelo tem alto custo para o poder público, uma vez que a rede de infraestrutura (sistema viário, água, saneamento, energia, etc.), transportes e serviços (escola, cultura, lazer, etc.) terá que ser estendida. O pacote foi inicialmente lançado sem estímulo à ocupação de imóveis construídos vagos, apesar dos inúmeros edifícios vazios existentes nos centros urbanos e das políticas urbanas já elaboradas para favorecer seu uso. Prevalece, assim, a lógica de produção que interessa ao setor da construção (FIX, 2011, p.143).

Nesse sentido, há concordância com Mariana Fix no momento em que a autora afirma que

O MCMV não se propôs a enfrentar a questão fundiária, tema central da reforma urbana, e não mobilizou os instrumentos do Estatuto da Cidade. Ao contrário, dá espaço para que as empresas procurem maximizar os ganhos por meio de operações especulativas com a terra. A tendência é que parte do fluxo de capitais viabilizado com o aumento do crédito – inclusive os subsídios oferecidos com verba do orçamento público – seja capturada na forma de renda da terra (FIX, 2011, p.145)

Percebe-se que o PMCMV contribuiu para a ampliação das desigualdades socioespaciais em algumas cidades, a exemplo de Marabá, como se pretende demonstrar ao longo deste trabalho, pois ele não atacou diretamente o problema do déficit habitacional, já que possibilitou a incorporação de terras e consequente expansão territorial da cidade através da disponibilização de créditos para a criação de loteamentos, por exemplo, e não pela criação da moradia efetiva.

Em Marabá, este problema é potencializado e se torna singular pelo fato de, no mesmo período, haver a possibilidade de instalação de um grande empreendimento industrial (no caso, a siderúrgica ALPA - Aços Laminados do Pará), que amplia as expectativas em torno das possibilidades de investimentos imobiliários na cidade, ao atrair contingentes populacionais para esta, conforme será discutido nos capítulos posteriores.

A partir destas mudanças migratórias, em que o resultado é um incremento de pessoas ao quantitativo populacional, outras consequências podem surgir e, entre elas, está a mudança da dinâmica de produção do espaço urbano, a partir das alterações engendradas tanto nas estratégias de circulação e materialização do capital imobiliário e

do seu mercado e, por conseguinte, na capacidade da população, tanto a já residente quanto a migrante, de fazer parte deste mercado imobiliário.

Estes fatores demonstram as singularidades da dinâmica atual do processo de (re)produção do espaço urbano de Marabá que, no entanto, não podem ser avaliadas de forma deslocada das particularidades que a conjuntura político-econômica apresenta para o movimento do capital imobiliário e sua (re)produção espacial em outras escalas, tanto na nacional quanto na global, sobretudo após a crise econômica internacional de 2008. De tal forma, pretende-se a seguir realizar uma breve análise da relação entre a referida crise e a questão imobiliária, em diferentes realidades e escalas para, então, buscar uma compreensão sobre os efeitos que se apresentam em Marabá e sua relação com a chegada do grande empreendimento siderúrgico.

1.3 - Cenários recentes da questão imobiliária

A chamada crise econômica internacional de 2008 tem um relação estreita com o mercado imobiliário dos EUA, envolvendo, sobretudo, a financeirização deste setor, o que tem raízes anteriores a este século. Segundo Cagnin (2009) o movimento de financeirização do mercado imobiliário se inicia ainda nos anos 1980 nos EUA, quando fundos de investimento passam a agir sobre frações de imóveis, além da securitização (transformação de carteiras de crédito em títulos negociáveis) das hipotecas residenciais, que foram encorajadas pelo governo daquele país. As inovações neste mercado, articulando os contratos hipotecários à securitização, trouxe como possibilidade a expansão do financiamento residencial para operações de risco, alcançando o chamado segmento *subprime*, que representa, segundo Cagnin (2009), um conjunto de tomadores de empréstimos sem histórico de crédito ou com histórico de inadimplência. O autor apresenta alguns dos efeitos deste momento, já na primeira década do século XXI:

À medida que a disponibilidade de financiamento se expandia, a demanda por imóveis também se aquecia. Uma vez que a oferta de residências é relativamente inelástica no curto prazo, o resultado foi uma forte elevação dos preços [...] À medida que o preço mais elevado das residências reforçou o patrimônio das famílias, os gastos em consumo foram ampliados e a formação de poupança reduzida, seguindo um efeito-riqueza (CAGNIN, 2009, p.158).

Porém, a partir de 2006, as taxas de juros deste contratos de hipotecas não tradicionais sofreram uma elevação, saindo de uma média de 2 a 3% ao ano para 10 a 15% ao ano, o que reverteu no aumento da inadimplência e na consequente execução das hipotecas (CAGNIN, 2009). Segundo Harvey (2011), a partir de 2007 a crise começa a ser mais do que sentida, mas sim a ser levada em consideração, porque começa a afetar a classe média branca, despejada de suas casas em várias cidades dos EUA. Segundo o autor, mais de dois milhões de pessoas perderam suas casas e outras quatro milhões corriam risco de ser despejadas, o que atingiu diretamente o preço dos imóveis, que despencaram. Naquele momento, de crédito facilitado e baixas taxas de juros, "todo mundo tinha agido como se os preços dos imóveis pudessem subir para sempre" (HARVEY, 2011, p.10), o que acarretou na ocorrência de uma crise financeira internacional:

[...]uma crise de crédito de características clássicas no segmento hipotecário residencial nos Estados Unidos, condicionada pela elevação do nível de inadimplência dos tomadores, se transformou em uma crise financeira mais profunda, ameaçando o funcionamento de diferentes operações de securitização em âmbito global. Diante de um regime de crescimento econômico do tipo *finance-led*, a desvalorização da riqueza e a contração do crédito daí resultantes condicionaram um processo recessivo cuja dimensão ainda permanece incerta (CAGNIN, 2009, p.163).

Este movimento especulativo do capital sobre o mercado imobiliário e a consequente crise nos EUA tiveram reflexos importantes em outros locais, sobretudo na Europa. Entre os efeitos deste crise está o próprio mercado da construção civil europeia. Segundo o INCI (2012, p.1),

Num contexto marcado pela crise das dívidas soberanas, pela restrição de natureza orçamental, pela incerteza relativa à zona Euro, e neste âmbito pelos apoios à Grécia, à Irlanda, a Portugal e, mais recentemente, a Espanha, as perspectivas traçadas para a construção não foram as mais positivas.

Por exemplo, no caso da Espanha, houve um decréscimo nos investimentos estrangeiros sobre o mercado de edificações pós-crise 2008, cujos efeitos em 2013 ainda eram a existência de um grande estoque de moradias, queda no número de novos projetos e também nos preços (ITEC, 2013). Segundo o ITEC (2013), só será possível retornar a um patamar de normalização a partir do momento em que o comprador

nacional voltar ao mercado, já que o poder de investimento deste caiu devido às quedas nas receitas e a escassez de crédito em que se encontra a Espanha no período pós-crise. Exemplificando, a edificação residencial, entre 2007 e 2013, teve uma queda de 83% na Espanha (ITEC, 2013).

Já no caso de Portugal o componente populacional também é importante no que diz respeito à queda dos investimentos no mercado imobiliário. De acordo com INE e LNEC (2013, p.147), entre 2001 e 2011 houve um abrandamento do crescimento populacional em Portugal, acompanhado de uma progressão do envelhecimento da população, o que gera uma perspectiva de "diminuição acentuada da procura de habitação por parte das gerações afetadas por força da transição demográfica que se vive em Portugal". Para este país, o crescimento do parque habitacional foi superior ao crescimento populacional, existindo, segundo INE e LNEC (2013), 1,45 alojamentos por família, o que diminui as carências habitacionais, interferindo no mercado de edificações, que apresentou um significativo decréscimo de novas construções e um aumento em outro setor, o da reabilitação, como pode ser observado na Figura 1.

Atualmente na Europa, segundo ITEC (2014) a expectativa é de que 2013 tenha sido o último ano de produção negativa no setor da construção civil, porém com expectativas de crescimento bastante modestas para os anos de 2014 a 2016, respectivamente de 1,4 e 2,2%. Por isso, o ITEC julga prematuro considerar este momento como uma fase de expansão, até porque há uma diferenciação entre os países, como pode ser observado a seguir no comparativo entre as previsões para a Europa como um todo e para a Espanha em particular (FIGURAS 2 e 3).

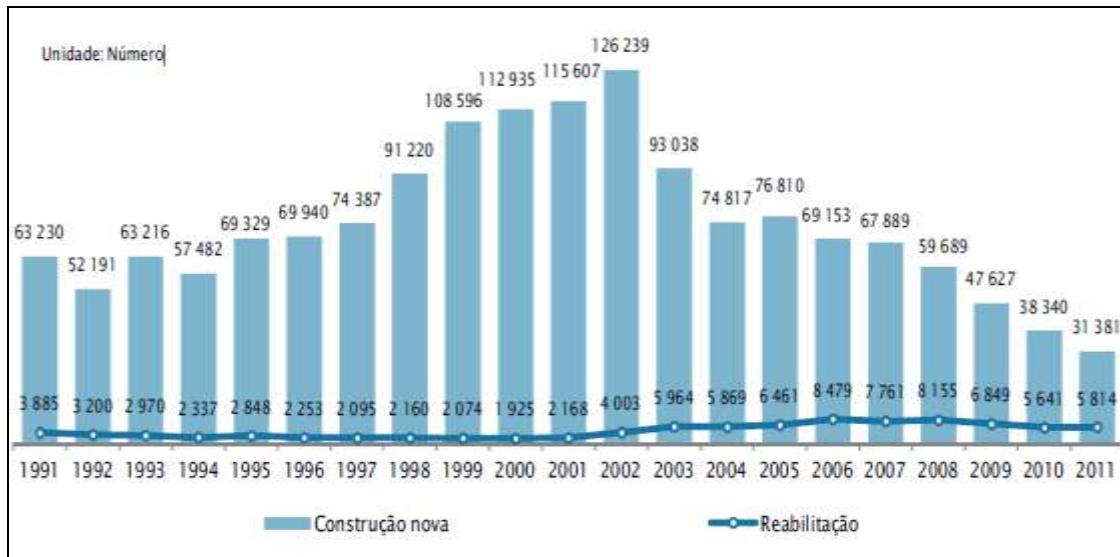


Figura 1: Unidades novas concluídas e reabilitação em Portugal entre 1991-2011.

Fonte: INE; LNEC (2013).

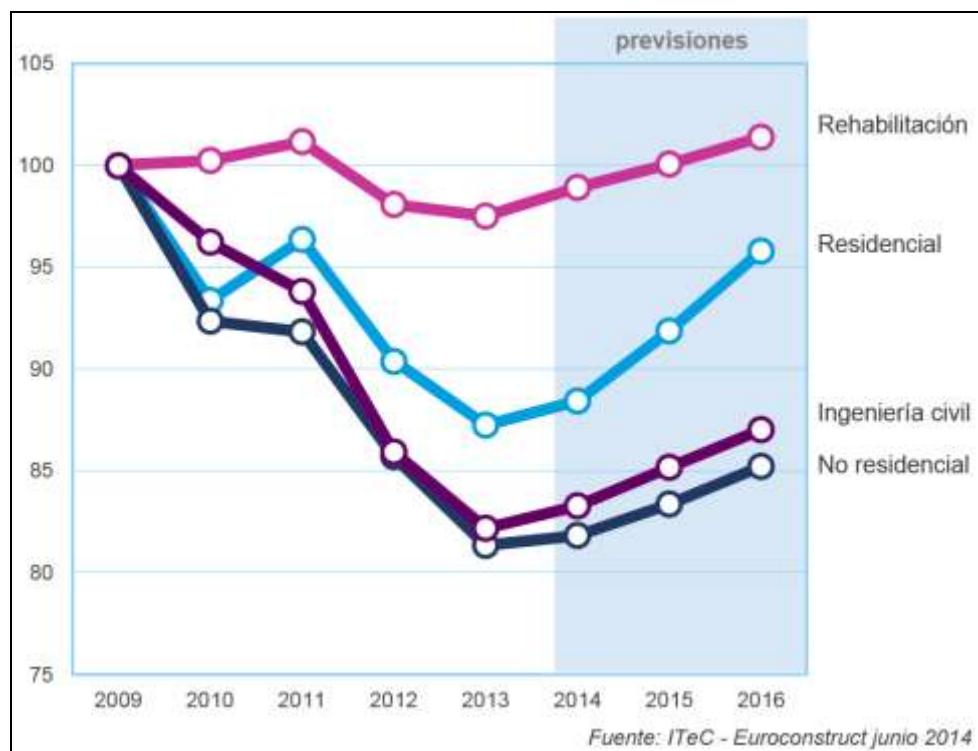


Figura 2: Evolução e previsão dos subsetores do mercado da construção para a Europa.

Observação: Índice de produção a preços constantes; base 2009=100.

Fonte: ITEC (2014).

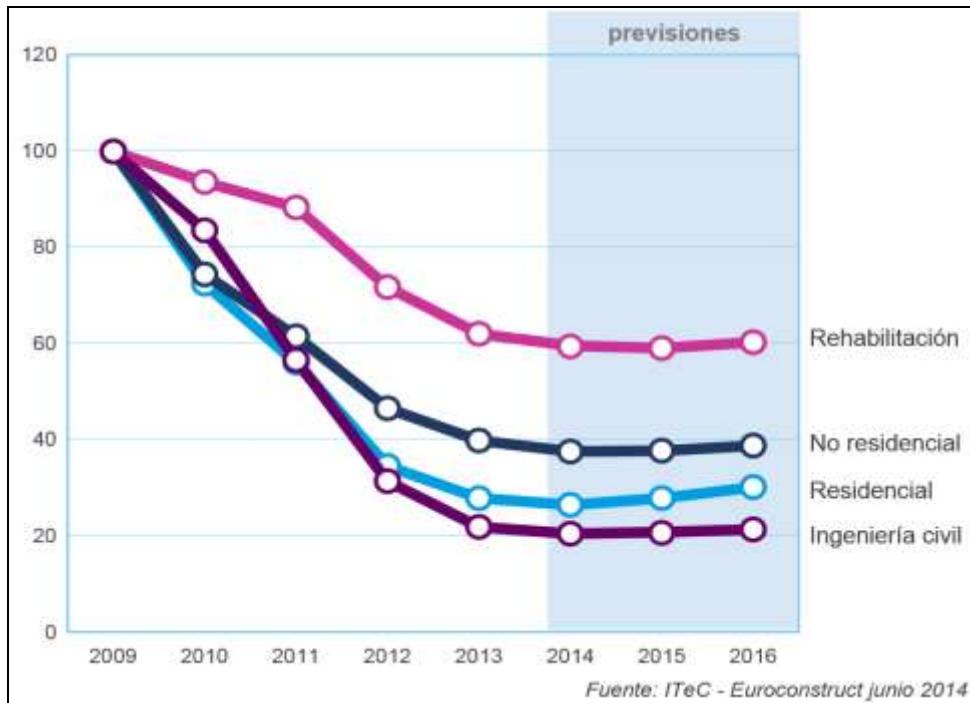


Figura 3: Evolução e previsão dos subsetores do mercado da construção para a Espanha.

Observação: Índice de produção a preços constantes; base 2009=100.

Fonte: ITEC (2014).

Do mesmo modo que nos EUA e na Europa, o processo de financeirização do mercado imobiliário atingiu a América Latina. Por exemplo, no Chile, entre os anos 90 e 2000 há uma mudança no mercado imobiliário, sobretudo pela aliança entre o "campo das finanças e a promoção imobiliária" (PINEDA, 2011, p.7), com a entrada de empresas financeiras no ramo imobiliário, por meio da criação ou aquisição de firmas imobiliárias. O momento, segundo o autor, é de "fabricação de novas paisagens urbanas e de um novo modelo de cidade 'financeirizada'" (PINEDA, 2011, p.8).

De forma semelhante, Hidalgo (2011) afirma que as mudanças nas áreas metropolitanas da América Latina estão relacionadas com a globalização, que espalhou pelo mundo a tendência de desregulação, privatização e mercantilização do desenvolvimento urbano. Hidalgo (2011) afirma, ainda, que isto irá se manifestar espacialmente nos espaços metropolitanos da América Latina através de processos como aumento dos bairros fechados em número e tamanho; surgimento e consolidação de novas centralidades, associadas a parques empresariais de comércio e serviços; aumento da altura das edificações e alguns processos incipientes de recuperação das áreas centrais.

Na Argentina, o processo ocorre de forma semelhante, com o aumento da participação dos fundos de investimentos privados na produção e estruturação do espaço urbano. Nas observações de Vidal-Koppmann (2011) salientam-se a participação do setor privado como agente urbanizador e os fortes investimentos em operações imobiliárias de grande escala, algo que ela considera com inédito na Região Metropolitana de Buenos Aires. Para ela, há um novo cenário, que é marcado pelas regras de uma economia de mercado, onde se destaca a irrupção de atores privados (desenvolvedores, empresários da construção, promotores e consultores imobiliários), com papéis hegemônicos em relação com os processos de desenvolvimento urbano implementados pelo Estado.

Por outro lado, também há um processo de contradição na produção do espaço urbano na Argentina, já que de um lado está o poder público municipal, que não possui um banco de terras e acaba por criar conjuntos residenciais em áreas distantes e com poucas infraestruturas. Já o setor privado, busca terras urbanizadas e baratas, próximas da área urbana. Isso leva ao seguinte cenário, segundo Vidal-Koppmann (2011, p.117):

islas de viviendas sin servicios, alejadas de la ciudad y con el estigma de 'viviendas para pobres', que con el paso de los años y la falta de mantenimiento se han ido degradando y no se han integrado al tejido urbano. Y por otro lado, las acciones de los actores privados y el protagonismo de las fuerzas de mercado han dado lugar a un 'urbanismo cerrado', fragmentando el tejido urbano y reforzando la polarización de clases sociales.

No caso do Brasil, antes mesmo do período da crise econômica internacional, haviam sido criadas condições para que o capital imobiliário pudesse passar por um período de ascensão, sobretudo por meio das articulações deste com o poder público, afinal, como afirmaram Cardoso e Aragão (2011, p.81) "[...] o capital imobiliário requer condições econômicas, institucionais e sociais específicas para sua expansão".

Autores como Cardoso e Aragão (2011) e Schimbo (2011) afirmam que antes mesmo da crise de 2008 o Brasil passou por um período de *boom* imobiliário, sobretudo a partir do Governo Lula. Para Schimbo (2011) a causa deste *boom* foi o contexto de estabilidade econômica, queda dos juros de financiamento e o fomento público e privado para o crédito imobiliário. Aliado a estes fatores, a autora ainda enumera um outro quesito importante, que foi a injeção de investimentos estrangeiros nas grandes

construtoras, que abriram seu capital a partir de 2005. A partir disso, empresas do ramo da construção civil abriram capital na bolsa de valores, lastreando papéis em estoques de terra e lançamentos imobiliários futuros. Desta maneira, foi possível uma maior captação de recursos no mercado de capitais e, consequentemente, uma diversificação das empresas, que buscaram novos nichos de atuação, seja em termos de público alvo ou localização espacial (CARDOSO; ARAGÃO, 2011).

Este novo movimento do capital imobiliário, com sua financeirização e as novas estratégias de atuação, como a associação do capital imobiliário na edificação de novos espaços de consumos (shopping centers, redes de hotéis), as possibilidades de financiamento para diferentes classes sociais e uma disseminação de empreendimentos imobiliários para além das áreas metropolitanas demonstram um momento diferenciado da questão imobiliária no cenário nacional, o qual Pereira (2006) denomina de "reestruturação imobiliária".

Para o referido autor, o momento se caracteriza pela percepção de uma mudança urbana a partir da dinâmica imobiliária, fundamentada na valorização imobiliária local, associada a uma dinâmica global da acumulação; um imbricamento da dimensão social com a dimensão espacial, que a partir de uma ótica da dinâmica imobiliária é possível observar as diferentes formas de produção do espaço, a partir de diferentes processos socioespaciais, além de um movimento de valorização do capital e da propriedade imobiliária, que passa a se associar ao capital financeiro e industrial (PEREIRA, 2006). Concordamos com o autor ao definir este momento como reestruturação, porque ele abarca transformações em diferentes processos:

De forma que é uma noção capaz de abranger, desde as mudanças de produção na construção imobiliária, as formas e os produtos arquitetônicos, a introdução de equipamentos, materiais e elementos de decoração, a reorganização da incorporação, do comércio e da indústria da construção até a emergência de produtos imobiliários novos surgidos da produção reestruturada, como os chamados condomínios fechados que modificam a expansão metropolitana e dão origem a novas periferias sociais e espaciais, como as 'favelas verticais' ou o forte encortiçamento de edifícios em áreas centrais da metrópole (PEREIRA, 2006, p.49)

Outra novidade desse momento é que os empreendimentos imobiliários irão tomar como alvo de seus investimentos outros espaços urbanos e não mais apenas as

regiões metropolitanas. Nesse sentido, as cidades médias acabam por se tornar um alvo preferencial dos novos produtos imobiliários, sobretudo na região concentrada do país. Sposito (2004a; 2006; 2007), Soares (2006), Silva (2006), entre outros autores, demonstram que em diferentes cidades do Centro-Sul do país começam a apresentar uma nova forma de morar na cidade ou, um "novo habitat urbano" (SPOSITO, 2004a), caracterizado sobretudo pela proliferação dos loteamentos fechados em cidades médias, o que proporciona também uma nova paisagem nas periferias destas cidades. No caso das cidades médias paulistas, Sposito (2007) afirma que a conjunção dos fatores preço da terra, maior facilidade para mobilidade e alianças locais de poder contribuíram para que os loteamentos fechados procurassem estas cidades para se estabelecerem.

Apesar deste cenário favorável à expansão mercado imobiliário, a emergência de uma crise econômica internacional em 2008, caracterizada justamente por esse momento de financeirização do capital imobiliário, houve o temor de que o Brasil (e os negócios que prosperavam) pudesse ser atingido, apesar da relativa estabilidade econômica vivida no momento. É necessário diferenciar as características do mercado imobiliário brasileiro e estadunidense, sobretudo no que diz respeito ao crédito, para entender porque os efeitos da crise foram diferenciados entre estes países. Segundo Rocha-Lima Júnior (2011, p.13):

No Brasil, no ciclo 2008-2010, não há indícios de que especuladores estivessem fazendo estoques de imóveis, pagando parcelas modestas de poupança, para tentar sair com lucros antes que os imóveis fossem entregues, impondo-se a obrigação de tomar financiamentos de longo prazo para pagar o saldo do preço.

O mercado residencial brasileiro, nesse sentido, apresenta duas vantagens, quando comparado com o norte-americano da crise:

i. aqui as poupanças representam de 20 a 30% do preço do imóvel, quando lá se cobrava entre valor simbólico (zero) e 5%. Para especular aqui é necessário mais capital e uma crença de que a subida de preços adiante será forte, para remunerar o capital investido. Lá, qualquer pequeno avanço nos preços já representa um ganho expressivo sobre o capital investido;

ii. aqui os bancos não financiam mais do que um imóvel por família, limitador que o mercado norte-americano não impunha.

Diante do cenário de crise, o governo brasileiro adotou algumas medidas com vistas a tentar diminuir os efeitos desta na economia nacional. Entre estas medidas estão redução de impostos em alguns setores, tais como, a indústria automobilística; injeção de liquidez em bancos de menor porte, de modo a impulsivar o crédito; manutenção de

linhas de crédito por parte dos bancos públicos federais, o último compensando a retração por parte dos bancos privados; expansão de financiamento para investimento de longo prazo pelo BNDES; manutenção do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), manutenção dos investimentos em energia, sob a responsabilidade de empresas estatais, principalmente a Petrobras e a criação do Programa Minha Casa Minha Vida (CARDOSO; LEAL, 2009).

O PMCMV acabou por se tornar o grande impulsionador da produção imobiliária (MELAZZO, 2013) pois, lançado como uma medida anticrise, ampliou o volume de crédito e subsídios para aquisição e produção de moradias, sobretudo no chamado 'segmento econômico', que compreende moradias de valor entre 100 e 200 mil reais (CARDOSO; ARAGÃO, 2011; SCHIMBO, 2011). Este programa serviu como medida anticrise pois a construção de moradias, além de gerar efeitos multiplicadores na economia, consegue alocar um volume expressivo de empregos de baixa qualificação, contribuindo para a manutenção das fontes de renda e do poder de consumo da população (CARDOSO; ARAGÃO, 2011).

Entre os efeitos que o PMCMV teve no mercado imobiliário está a garantia de credibilidade aos papéis das empresas que tinham aberto capital na Bolsa de Valores, a consolidação e ampliação da demanda por terra (CARDOSO; ARAGÃO, 2011), aliada à elevação do preço desta, além da ampliação do público consumidor para classes que estavam antes fora do mercado e a criação de um mercado imobiliário nacional (MELAZZO, 2013). O Banco Central do Brasil (BCB, 2010) exemplifica este momento de ascensão do crédito imobiliário no país.

o crescimento do setor da construção habitacional reflete as condições de financiamento mais adequadas, tanto do ponto de vista do credor, como do tomador de crédito, aliadas à significativa carência de habitações no país. Os desdobramentos do aumento da renda e da estabilidade macroeconômica sobre os níveis de confiança dos consumidores exerceram função relevante para o desenvolvimento desse tipo de empreendimento, tendo em vista que habilitam maior número de tomadores e elevam a parcela de renda que o mutuário está disposto a comprometer. Adicionalmente, o PMCMV objetiva atender as demandas da população de menor renda, através de subsídios e taxas reduzidas, contribuindo para a redução do déficit habitacional em todas as regiões (BCB, 2010, p.95).

Como dito anteriormente, o capital imobiliário encontrou nas cidades médias 'campo fértil' para a sua ampliação, graças aos incentivos governamentais dados através

do PAC e do PMCMV. Isso se reflete, por exemplo, na expansão do crédito habitacional, que entre 2004 e 2010, teve na Região Norte do Brasil a maior variação anual média, da ordem de 42,6% (BCB, 2010). Marabá, entre 2012 e 2013, recebeu R\$ 299 milhões em financiamentos imobiliários, somente através da Caixa Econômica Federal (CEF) (COELHO; POMPEU, 2013).

Para além da construção dos conjuntos habitacionais, com recursos do PMCMV, há de destacar a ampliação do "novo habitat urbano" para estas cidades, sob a forma de condomínios e loteamentos fechados, não apenas para aquelas do interior paulista ou da região concentrada, como anteriormente citado, mas para todas as regiões do país, na direção de cidades que apresentam uma economia dinâmica perante o cenário regional em que se inserem, destaca pela atuação de capitais de outras origens, como o agroindustrial, que passa a atrair os investimentos imobiliários.

A difusão do agronegócio pelo Nordeste, configurando "cidades do agronegócio" (ELIAS; PEQUENO, 2007), assim como em Passo Fundo (RS) (SOBARZO, 2010), a indústria extractiva do sal e do petróleo e as inovações na agricultura de Mossoró (ELIAS; PEQUENO, 2010), o petróleo também na Grande Vitória (CAMPOS JÚNIOR, 2011), além da ALPA em Marabá, são exemplos de atividades que impulsionaram uma nova dinâmica inter e intraurbana nestas cidades, tendo como um dos efeitos a difusão de novos produtos imobiliários, destinados à negociação em um mercado formal, contribuindo para engessar o acesso a terra urbana e consequentemente, para a ampliação das desigualdades socioespaciais.

No caso de Mossoró, Elias e Pequeno (2010, p.256) confirmam que a expansão de uma autossegregação residencial contribuiu para a "consolidação de uma cidade dividida entre a cidade do mercado imobiliário e a cidade informal", o que não é muito diferente na Amazônia. Nesse sentido, Nakano (2012, p.67) afirma que

A apropriação dos solos amazônicos revela os mesmos padrões desiguais que caracterizam a urbanização de outras cidades brasileiras induzidas por forças dos mercados fundiários e imobiliários formais e informais

A atuação do Estado, em aliança com os detentores do capital imobiliário (e financeiro) no final da década de 2000 permitiu a difusão de produtos imobiliários para uma ampla gama de espaços urbanos no Brasil, sobretudo aos não-metropolitanos, culminando com a chegada de novas dinâmicas de (re)produção do capital nestes locais,

entre as quais se destaca a mercantilização da terra urbana e o surgimento de um 'novo habitat urbano'. No caso de Marabá soma-se a este cenário imobiliário pós-crise de 2008 o fato da chegada de um grande empreendimento siderúrgico, que irá provocar, para além da atração de capitais e investimentos, a atração populacional. À medida que pessoas são atraídas e empreendimentos imobiliários são instalados, acessíveis somente através do mercado, aqueles que não conseguem adentrar nesta relação são obrigados a encontrar outras formas de se reproduzir neste espaço, o que leva a uma dispersão do tecido urbano, para áreas 'não atrativas' ao mercado imobiliário, desprovidas de condições básicas de reprodução da vida, o que colabora para a ampliação das desigualdades socioespaciais, temas que a seguir serão abordados.

1.4 - Reflexos espaciais da cidade-mercadoria: a cidade dispersa

Anteriormente foi discutido que o arranjo atual das conjunturas políticas, econômicas e sociais tem produzido, entre outros efeitos no espaço, um espraiamento do tecido urbano, que tem como uma das causas as alianças entre empreendedores imobiliários, proprietários fundiários e as classes políticas dominantes (que se manifestam com maior expressão na escala local), definindo os rumos da expansão urbana local de acordo com seus interesses.

A descontinuidade do tecido urbano é uma característica que tem ganhado destaque na realidade urbana brasileira, a partir deste cenário montado pelas classes dominantes e em Marabá tornou-se uma das principais características de sua configuração urbana atual, acarretando, por outro lado, na disparidade de oferta de equipamentos e serviços necessários à população, que acabam por se distribuir de forma desequilibrada pelo seu espaço urbano.

Assim, é necessário realizar uma análise do fenômeno de crescimento disperso da cidade, com suas causas e consequências, para que seja possível pensar a realidade que se apresenta em Marabá. Para tratar desse fenômeno, utilizou-se como opção metodológica o uso do termo **cidade dispersa**. De tal forma, aqui compreende-se a cidade dispersa enquanto processo (que apresenta uma manifestação espacial) em que se associam as necessidades do capital imobiliário em disponibilizar novas áreas da cidade

à comercialização; a atuação do poder público em legitimar a ação destes agentes e a capacidade da população em se adequar a esta realidade, que provoca o crescimento do tecido urbano e aumenta as necessidades de deslocamento. Além disso, pensando pelo viés da dialética socioespacial, é preciso levar em consideração que a dimensão espacial tem seus efeitos na reprodução social, de forma a incorporar também esta dimensão na compreensão das relações socioespaciais desencadeadas em Marabá no momento de análise deste trabalho.

As discussões a respeito da cidade dispersa podem ainda ser consideradas novas no Brasil, no que diz respeito à realidade dos espaços não-metropolitanos (que passam a ter papel de destaque a partir da complexificação da rede urbana brasileira, sobretudo no final do século XX) e tem como referência aquilo que se debate sobre o tema nas realidades europeias e estadunidense. Isso pode ser explicado pelo fato de que este fenômeno parece se desenvolver com maior amplitude nas cidades médias brasileiras (e mesmo nas pequenas) no século XXI, principalmente devido à sua ligação com as políticas habitacionais (e de crédito, ligado a esta).

De tal maneira, há na literatura estrangeira uma variedade de termos para designar o que se resolveu adotar, neste trabalho, como cidade dispersa, como os termos *ex-urbia*, *outer cities*, *edge cities*, cidade difusa, metápolis, hipercidade (MONCLÚS, 1998). Segundo o referido autor, o predomínio das baixas densidades, acompanhado da existência de extensos espaços livres, está na base do fenômeno da dispersão urbana. Para Dematteis (1998), o surgimento de dispersão das cidades, no caso europeu, tem como causa as mudanças na estruturas territoriais urbanas, nas tecnologias de comunicação e informação e na organização e regulação social, o chamado pós-fordismo.

Pelas palavras de Monclús e Dematteis é possível perceber alguns traços que caracterizariam a cidade dispersa, que é a ocupação de áreas distantes da área coesa da cidade (ou central), com baixa densidade, mas cuja situação é facilitada pelo desenvolvimento tecnológico, sobretudo da informação e dos transportes, como será detalhado a seguir.

É preciso ressaltar que, pensando em uma questão de escala, a conformação de uma cidade dispersa está ligada à dinâmica de uma urbanização difusa. A fim de se evitar uma confusão de termos e conceitos, é importante frisar que comprehende-se aqui

a urbanização difusa como um momento posterior à chamada urbanização extensiva (MONTE-MÓR, 2009), que é a expansão da práxis urbana dos centros urban-industriais brasileiros para as outras formas urbanas que surgiram na expansão da fronteira interna.

De acordo com Portas, Domingues e Cabral (2007) a urbanização difusa foi um tema particularmente estudado na Terceira Itália, por Arnaldo Bagnasco, tendo como foco central a associação entre este modelo de urbanização aos "distritos e sistemas industriais", "onde o processo de industrialização se caracteriza também pela forte dispersão territorial das unidades de produção" (PORTAS; DOMINGUES; CABRAL, 2007, p.43). Para Domingues (1999), a urbanização difusa é a forma centrífuga de urbanização, territorialmente descontínua e não homogênea. Para o autor, existe um vazio no que diz respeito às políticas urbanísticas, que seja condizente com essa cidade difusa. Para ele, o alargamento territorial contribui para a ocorrência de três situações: um aumento da complexidade do sistema e das redes de mobilidade; dificuldade de adaptação de um novo modelo de governança; dificuldade na definição de objetivos estratégicos para políticas urbanas.

A partir daquilo que os autores supracitados discutem sobre a urbanização difusa é possível perceber um elemento de fundamental importância na realização desse processo, que é o aumento na capacidade de mobilidade. Domingues (2008, p.1) afirma que "o aumento dramático da mobilidade (física e informacional), permite modos de organização que antes estavam muito dependentes da proximidade física e da aglomeração".

Para Sposito (2009) a partir da ampliação das tecnologias de informação e comunicação é possível pensar a urbanização difusa mais como tempo do que como espaço, pois, para a autora, o que se apresenta são novas temporalidades urbanas, que possibilitam a ocupação de tecidos urbanos cada vez mais descontínuos à cidade.

Para além das novas tecnologias de comunicação e informação faz-se indispensável, para o caso brasileiro sobretudo, pensar também o papel do automóvel (ou dos transportes individuais) na dispersão das cidades, visto que o transporte público urbano é um problema de várias cidades do país e em Marabá não é diferente. "O automóvel [...] muda tudo em matéria de mobilidades, espacialidade e temporalidade" (DOMINGUES, 2008, p.7). A questão da mobilidade, do uso do automóvel, deve ser

vista como "modos de apropriação social de tecnologias que redesenham a configuração territorial dos processos de urbanização, envolvendo a multiplicidade dos seus agentes e funções" (PORTAS; DOMINGUES; CABRAL, 2007, p.71).

Esta apropriação social de tecnologias que Portas, Domingues e Cabral (2007) apresentam leva a uma outra reflexão que também aparece como fator importante na produção da cidade dispersa, que é a individualização da sociedade.

O espaço - aquele em que se habita, que é estruturado, legível, seguro, acolhedor, agradável e belo - reduz-se ao interior de cada uma destas unidades (*casa, condomínio, resort, centro empresarial, centro comercial, centro histórico, etc.*). Só aqui é possível encontrar *significado*. Tudo o que lhes é exterior é entendido pelos promotores como externalidades [...] Deixamos de entender a aglomeração urbana como uma estrutura contínua com uma forma própria e reconhecível e passamos a vê-la como um sistema de relações entre peças autônomas (PORTAS; TRAVASSO, 2011, p.167, destaques dos autores).

Nesse sentido, associando mobilidade e individualismo, a circulação ganha tanta importância quanto a localização, pois não é mais necessária a localização privilegiada, próxima dos locais de trabalho, residência e espaços de consumo, já que há a possibilidade de circular livremente com o uso do transporte automotivo individual, sobretudo para os extratos de médio e alto poder aquisitivo (SPOSITO, 2009). Estas possibilidades diferenciadas de mobilidade pela cidade será uma das estratégias utilizadas pelos agentes promotores do espaço urbano para suas ações na produção de uma cidade dispersa, sendo esta, como afirma Sposito (2009, p.52), a "expressão espacial da individualização da sociedade".

Tal contexto dá força ao chamado *marketing urbano*, que se utilizará de preceitos como o a presença do 'verde', a exclusividade e sobretudo a segurança, com o intuito de criar nos prováveis consumidores novas necessidades, tendo nesses preceitos os argumentos que justificam o surgimento de um novo 'habitat' na cidade de forma dispersa, distante das centralidades tradicionais, como afirma Botelho (2009), para quem, além da questão da moradia, a dispersão se manifesta também nos espaços de consumo, como áreas de lazer, centros comerciais, entre outros.

Porém, apesar da influência que a capacidade de mobilidade dos extratos sociais mais elevados tem na produção da cidade dispersa, o que se apresenta nas cidades brasileiras e, como será visto, em Marabá, é que as camadas sociais mais pobres também tem produzido seus espaços de (sobre)vivência de forma dispersa, através da lógica da necessidade (ABRAMO, 2010), sobretudo pela incapacidade econômica de se integrarem a um mercado formal de produção da habitação, caracterizando, desta forma, duas faces de um mesmo processo, que se manifestam com a produção de diferentes formas espaciais.

No caso de países marcados pela iniquidade social, como o Brasil, as formas nas quais a dispersão se materializa se revelaria ainda mais perversa para a vida urbana: para os mais ricos, a dispersão significa a reclusão em condomínios murados, a dependência do automóvel, a perda de preciosas horas no trânsito, o confinamento em *shopping centers* e o abandono dos centros históricos; para os mais pobres, significa morar em casas autoconstruídas em loteamentos quase sempre irregulares, sem infraestrutura e equipamentos adequados, distantes das opções de emprego, consumo e lazer (BOTELHO, 2009, p.276).

A associação entre os desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, o maior poder de mobilidade individual (estimulado no caso brasileiro pelas políticas de isenção do IPI para automóveis nos últimos anos) e a consequente individualização da sociedade que, segundo Sposito (2009) leva à própria negação do ideal de cidade, enquanto espaço de convivência entre as diferenças, faz com que se concorde com Portas e Travasso (2011) em que se apresenta um cenário de um novo urbano extensivo que veio para ficar, inclusive como novo modo de viver a cidade.

Este novo modo de entender e construir o território está instalado e veio para ficar. É consequência direta de novas formas de habitar e socializar, novas lógicas de mercado e novos processos de urbanização marcados pelo aumento da mobilidade, por uma expansão urbana que não segue já a lógica da continuidade mas a da rede infraestrutural existente e da disponibilidade de áreas por edificar, pelo comércio de massas, por novos processos de distribuição dos produtos e da informação, por novas formas de trabalho, pela alteração de estruturas sociais e familiares, pela multiplicação e sobreposição das redes relacionais e das plataformas que as suportam (físicas e virtuais), por novos modos de cada um encarar o seu papel na sociedade [...] O urbano extensivo, descontínuo e fragmentado, corresponde a boa parte do nosso contexto atual. Não é possível continuar a olhá-lo como exceção ou erro. Não faz sentido tomá-lo

como causa perdida, estrutura caótica e incompreensível sobre a qual não vale a pena intervir (PORTAS; TRAVASSO, 2011, p.168).

A visão parcial da cidade que a dispersão urbana provoca, pois ela reafirma o interesse na separação social e na criação de novas práticas socioespaciais, que não propiciam a experiência de vivenciar a cidade de forma compartilhada, faz com que não se tenha atenção para os problemas gerais que são desencadeados pela produção da cidade dispersa.

Segundo Pereira (2004, p.141) este modelo é um "predador de recursos escassos" como o solo, a energia, a paisagem rural e que, pelo consequente aumento das distâncias dentro do espaço urbano, acaba por trazer (aos cofres públicos, sobretudo) elevados custos de infraestruturação. Tais problemas, uma vez não resolvidos, colaboram para a existência de uma iniquidade territorial entre os diversos espaços da cidade, dificultando o estabelecimento daquilo que Pereira (2004) julga como sendo objetivos que uma cidade deveria buscar para uma vida de qualidade de seus cidadãos, que é a sustentabilidade ambiental, a eficiência funcional e coesão social. A este respeito, Maricato (2010) apresenta uma importante análise de como a dispersão urbana, sobretudo a provocada pelos interesses especulativos, é prejudicial não apenas para os cofres públicos, mas para as necessidades sociais como um todo:

A retenção de terras ociosas urbanizadas e a consequente extensão horizontal das periferias formadas pelo mar de moradias pobres eleva o custo do processo de urbanização e sua insustentabilidade como todos sabemos. A “cidade dispersa” tem sido objeto de críticas de urbanistas do mundo todo pela sua dependência do automóvel, um dos principais responsáveis pelo efeito estufa, e pela impermeabilização extensiva do solo, entre outros aspectos. Nas periferias da cidade periférica encontram-se o modelo disperso dos bairros pobres e sem urbanização com as *gated communities*, bairros murados que seguem modelos principalmente americanos, resultando numa urbanização dispersa mista e desigual, “à terceiro mundo”. Essa extensão horizontal, pontuada por terras vazias que aguardam valorização, amplia os custos de urbanização de cidades cujos orçamentos são restritos para a dimensão das necessidades sociais (MARICATO, 2010, p. 15)

As políticas públicas, nesse sentido, poderiam colaborar para coibir a dispersão do tecido urbano, através da criação de instrumentos normativos que regulassem a

atuação dos agentes produtores do espaço urbano, a fim de evitar um aumento dos gastos públicos com a infraestruturação de novas áreas, seja de redes técnicas ou de equipamentos sociais. Porém, há uma dificuldade de se disponibilizarem políticas públicas nesse sentido, pois há uma forte aliança entre iniciativa privada e poder público no Brasil, fazendo com que essa simbiose entre poder e política construa no espaço urbano um conjunto de possibilidades para aqueles que possuem maior poder aquisitivo e minimizem estas para os que não podem comprar as melhores localizações (SPOSITO, 2009). Como consequência dessa dificuldade de suplantar os interesses do par iniciativa privada (leia-se promotores imobiliários) e poder público, a produção de desigualdades socioespaciais acaba por se manifestar na cidade dispersa.

Em Marabá, como será visto nos capítulos posteriores, a expansão do tecido urbano e a produção de uma cidade dispersa (produzida segundo diferentes lógicas, como será observado) fez com que a periferia não ganhasse autonomia (em empregos, em equipamentos coletivos, em redes infraestruturais). Aí está o perigo da dispersão para esta cidade, pois estes espaços não ganham autonomia, aumentando a dependência das áreas centrais (já com deficiências), porém com problemas de mobilidade, sobretudo para as classes sociais mais pobres, devido à incapacidade dos transportes públicos, das poucas alternativas e dificuldades de acessibilidade urbana (como o caso da ponte sobre o Rio Tocantins, com apenas uma faixa de rolamento por sentido de tráfego), entre outros fatores.

Esta falta de equidade na provisão de serviços básicos à população, aliada às diferentes lógicas de produção da cidade, sendo uma de viés especulativo (iniciativa privada) e outra imposta à população, pelo poder público (sobretudo àquela que vive nos conjuntos habitacionais do PMCMV, pois não teve como opção a escolha por morar neste local e nestas condições), contribui para a (re) produção de um espaço urbano baseado em *desigualdades socioespaciais*, conceito que será abordado no item seguinte.

1.5 - A mercantilização da cidade e a ampliação das desigualdades socioespaciais

O desenvolvimento da cidade dispersa, visto anteriormente, tem como consequências o distanciamento de novas formas urbanas e da população envolvida no

processo, sendo que esta distância pode não ser apenas física mas também social, dependendo das características locais em colaborar para dificultar a interligação das áreas dispersas com a área coesa da cidade, levando a uma condição de 'negação da cidade', já que esta é o lugar do encontro, das trocas (de materiais, informações, de sentimentos), como afirma Carlos (2013). De tal forma, estas condições irão reafirmar a ampliação de desigualdades socioespaciais, o que neste trabalho é entendido, concordando com Rodrigues (2007) como sendo a expressão espacial da existência de classes sociais e de diferentes formas de apropriação da riqueza produzida, que irá se expressar na impossibilidade da maioria dos cidadãos em apropriar-se de condições adequadas de sobrevivência.

Para Rodrigues (2007) a desigualdade socioespacial é uma condição intrínseca da urbanização capitalista, que irá exprimir as formas e conteúdos da apropriação e da propriedade. E é a existência da propriedade privada e, portanto, da cidade-mercadoria, que torna diferenciada e limitada a condição de acesso do cidadão ao espaço urbano socialmente produzido.

Sposito (2002) afirma que quando se faz referência às desigualdades, pressupõe-se a comparação, a constatação das disparidades e a busca, mesmo que no plano da idealização ou do discurso, da igualdade, levando à ideia de que as desigualdades são distinções que se comparam, se articulam e se combinam. Isso serve como pressuposto para o que se pretende desenvolver neste trabalho, a partir da ideia de que a produção de desigualdades é imanente à reprodução ampliada do capital, manifestando-se no espaço urbano a partir da diversidade das possibilidades de organização espacial da sociedade, enquanto forma, e da realização e reprodução da vida na cidade, enquanto conteúdo. Por outro lado, apesar desta condição de simbiose com a reprodução ampliada do capital, o que pretende-se abordar é que no caso específico de Marabá, no período de tempo que este trabalho propõe analisar, houve uma ampliação das condições para que a reprodução do espaço urbano apresentasse formas espaciais que amplificam as desigualdades socioespaciais nesta cidade.

Este não é um caso específico de Marabá, posto que as diferentes formas de interação entre uma cidade e as diversas escalas de uma economia-mundo farão com que esse processo se desenvolva, independentemente dos movimentos que o desencadeia. Por exemplo, para Elias e Pequeno (2007) a reestruturação produtiva da

agropecuária, provocada pela disseminação do agronegócio pelo Brasil, terá como efeitos nas 'cidades do agronegócio' a ausência ou insuficiência de infraestrutura social, surgimento de áreas de ocupação em situação de risco ambiental, disseminação de vazios urbanos promovendo a especulação imobiliária, entre outras consequências.

Para os autores, a difusão do agronegócio globalizado no Nordeste brasileiro tem como consequências a desarticulação da agricultura de subsistência, aumento da concentração fundiária e expropriação de agricultores que não detém a propriedade da terra, levando à expulsão da população do campo, que irá colaborar para o crescimento desordenado de algumas cidades, com o consequente aumento das periferias urbanas e carências de infraestrutura (ELIAS; PEQUENO, 2007), levando a um aumento das desigualdades socioespaciais a estas 'cidades do agronegócio', já que o acesso aos benefícios da urbanização não é universal, como afirmam os autores:

Deste crescimento urbano predominantemente excludente emergem diversas questões associadas à forma desigual como se dá o acesso aos benefícios trazidos pela urbanização, assim como aos conflitos e incompatibilidades de uso e ocupação do território, levando ao surgimento de marcas de degradação ambiental comprometedoras das condições de habitabilidade em diferentes escalas. A implantação de agroindústrias dissociada de estudos de adequação do uso do solo; a presença de estabelecimentos comerciais atacadistas que remanescem nos centros; usos institucionais considerados impactantes sobre o meio urbano (como matadouros, aterros sanitários, cemitérios) são alguns dos processos que têm colaborado de forma negativa para a deterioração da paisagem em determinadas cidades do agronegócio (ELIAS; PEQUENO, 2007, p.31-32)

Segundo os autores supracitados, nas cidades do agronegócio houve um desenvolvimento acentuado do processo de favelização, demonstrando que as condições engendradas para a construção de moradias nestes locais retratam ainda mais a situação de pobreza, desigualdade e exclusão como características das novas relações de produção trazidas a estes espaços pela intensificação do capitalismo no campo. É importante demonstrar estes exemplos para que se faça uma reflexão do que acontece em Marabá, onde o processo é semelhante, porém não tem na difusão do agronegócio a sua causa direta, o que demonstra também a importância das singularidades locais para o desenvolvimento das relações socioespaciais.

Dentre as consequências da amplificação das desigualdades socioespaciais está a possibilidade de ocorrência de um outro processo, que é a segregação socioespacial. Para Sposito (2013), o conceito de segregação se aplica quando as formas de diferenciação levam à separação espacial radical, entre a parte segregada e o conjunto do espaço urbano, o que dificultaria as relações e articulações que movem a vida urbana. Para a autora, no momento atual e já desde o final do século XX, há um movimento para a produção de novas segregações, principalmente por meio da decisão daqueles que possuem maior poder (econômico, na maioria das vezes) em se separar dos 'outros'. Em outros momentos, para a autora, o que ocorria eram ações e práticas que procuravam isolar aqueles que possuem menor poder, independente da origem deste. Para o momento atual, a autora afirma que:

Essa tendência tem continuidade nos dias atuais e é aprofundada pelas *lógicas contemporâneas de produção do espaço urbano*. Elas têm, de um lado, *ampliado o tecido urbano promovendo uma cidade dispersa e uma urbanização difusa e, de outro, aumentado as desigualdades socioespaciais, seja pela distribuição pouco equitativa dos meios de consumo coletivo*, seja pelo baixo grau de mobilidade urbana no país, sobretudo para aqueles que não dispõem de transporte individual, ainda que não somente para estes, visto que os problemas de tráfego têm se avolumado para todos (SPOSITO, 2013, p.68, grifo nosso).

A ausência de equipamentos de consumo coletivo, aliada às dificuldades de acesso a esses equipamentos em outros locais da cidade, por exemplo, pela ineficiência de um sistema de transportes públicos, podem ser condições para submeter uma determinada população a um processo de segregação espacial. Como afirma Carlos (2013,p.105-106) "a restrição de transporte isola, fixa, imobiliza e aparta da sociedade as pessoas que moram na periferia".

Estas condições (de segregação socioespacial) não são impostas somente às populações que procuram na autoconstrução, na invasão ou ocupação de terras, a solução para o problema da moradia e a sobrevivência nas cidades. Mesmo quando o problema da moradia propriamente dita é resolvido para uma parcela da população, como no caso dos conjuntos habitacionais, não está garantido o direito à cidade plenamente, pois pode acontecer destes conjuntos não receberem os equipamentos de consumo coletivos, que garantiriam melhores condições de reprodução social da sua população, além de serem instalados de forma descontínua ao tecido urbano,

dificultando a acessibilidade a estes equipamentos. Neste sentido, o próprio Estado, através da omissão em dotar de infraestruturas estas áreas ou pela ausência de políticas públicas que impeçam esta situação, aparece como um "promotor" da segregação, o que pode ser chamado de 'segregação induzida'. Para Rodrigues (2007) somente a organização dos moradores é que pode transformar esta realidade.

Por outro lado, faz-se necessário mencionar que a segregação também pode assumir outras formas espaciais, decorrentes não de uma situação 'induzida', como no caso dos conjuntos habitacionais supramencionados, mas pela busca de maior segurança e também status social, demonstrando que há "os que segregam aos outros e os que, por opção, segregam-se" (SPOSITO, 2013, p.69). Sposito (2013) tem utilizado o termo autossegregação para denominar este processo, não no sentido de torná-lo oposto à segregação, mas de pensar estes dois processos como dinâmicas que se combinam, demonstrando práticas espaciais que se assemelham. Não é interesse de se discutir neste trabalho, mas é importante mencioná-lo, que a ampliação dos processos de segregação e autossegregação, aprofundando ainda mais as desigualdades, levará ao que Sposito (2013) tem definido como "fragmentação socioespacial", na seguinte forma:

Agora se justapõem, nas novas áreas urbanas que são incorporadas, de forma contínua ou descontínua ao espaço urbano, os ricos e os pobres, tornando a desigualdade combinada com essa relativa proximidade geográfica, um dos elementos essenciais da fragmentação socioespacial, quando se quer realçar a dimensão espacial e não apenas compreendê-la como contraponto aos processos de globalização [...] pode-se falar de um processo que não é mais apenas de segregação socioespacial, nela incluída as iniciativas de autossegregação. Trata-se do aprofundamento das desigualdades negando as possibilidades de diálogo entre as diferenças, o que justifica a adoção da noção de fragmentação socioespacial [...]" (SPOSITO, 2013, p.141-142).

A fragmentação socioespacial não será aqui tratada por entender-se que este não é o processo, ainda, que está se desenvolvendo em Marabá. Os casos de autossegregação são incipientes e não possuem as mesmas características que esta prática socioespacial apresenta em centros urbanos de maiores dimensões. Mesmo outras formas espaciais que poderiam engendrar segregação, como os espaços de consumo (*shopping center*, por exemplo) não possuem esta característica em Marabá no momento de realização deste trabalho, principalmente pelo fato de que na cidade este

espaço é recente e possui redes e lojas voltadas aos diversos segmentos sociais, atraindo a população em geral da cidade e região.

Além de apontar a produção do espaço urbano no momento atual como sendo realizada por meio da reprodução da cidade-mercadoria e da ampliação das desigualdades socioespaciais é importante para o desenvolvimento deste trabalho pensar em ações ou perspectivas que poderiam colaborar para enfrentamento deste processo, que consideramos ser problemático para a reprodução da vida da população como um todo na cidade de Marabá. Para tal, importa frisar que não seria através da busca por uma condição de *igualdade* que se poderia encontrar a solução para o problema anteriormente apresentado. Afirma-se isto pelo fato do próprio modo capitalista de produção ter como condição *sine qua non* a diferenciação de classes sociais, que se apropriam de formas diferentes da riqueza socialmente produzida, portanto, a produção de desigualdades, como já dito neste capítulo, é condição inerente da reprodução ampliada do capital. Nesse sentido, concordamos com Sposito (2002,p.155), que afirma que

quanto mais complexas se tornam as sociedades, quanto maior o número de pessoas cujos interesses coletivos têm que ser administrados por um poder (municipal, estadual, federal ou supranacional), maiores são as desigualdades e menores as possibilidades de superá-las, sem que as diferenças sejam desrespeitadas.

Um caminho que poderia se abrir para esta solução seria a busca pelo direito à cidade. Rodrigues (2007) afirma que a luta pelo direito à cidade é uma luta pelo direito à vida e alcançá-lo levaria à construção de um espaço em que se diminuiria a opressão, a exploração, a espoliação e o preconceito, nas suas mais diferentes facetas. Porém, tanto Rodrigues (2007) quanto Carlos (2013) consideram o direito à cidade como construção utópica, pois ele só seria alcançado com a superação daquilo que fundamenta o capitalismo, que é a propriedade privada, propondo, então, a construção de uma nova sociedade, que coloca em cheque a própria sociedade urbana (CARLOS, 2013).

Este horizonte, a primeira vista, parece ser de difícil alcance no momento atual do desenvolvimento urbano, em que a contradição entre valor de uso - valor de troca

aparenta tender cada vez mais para o estabelecimento do segundo. Assim, se tanto a igualdade quanto o direito à cidade não parecem ser suficientes para estimular o enfrentamento à amplificação das desigualdades socioespaciais, faz-se necessário pensar em outras estratégias ou ações que possibilitem minimizar os efeitos desse momento da (re)produção do espaço urbano. Para tal, mais uma vez concorda-se com Sposito (2002), apropriando da noção da *equidade* como um caminho a ser traçado na busca de melhores condições para a reprodução socioespacial.

Sposito (2002, p.155) comprehende a equidade como

um princípio de justiça que preza o que é devido a cada um, independentemente das leis ou do que seja assegurado pelo Direito. Trata-se, portanto, de se praticar desigualdades justas, necessárias socialmente para corrigir outras desigualdades. A equidade, assim apresentada de forma sucinta, requer novos valores que conduzam novas práticas e, sobretudo, assumir-se que a mudança depende do diálogo entre diferenças de todas as naturezas (políticas, econômicas, sociais, culturais, estéticas...)

A equidade não levaria a uma condição de igualdade, pois, como já foi mencionado anteriormente, esta condição dificilmente seria alcançada no modo capitalista de produção. Mas o que enxerga-se no princípio da equidade é que a partir dele podem ser criadas condições para que as desigualdades possam ser minimizadas, tornando possível a reprodução da vida de uma forma digna por todo o espaço urbano.

Uma das formas de se transmutar os princípios da equidade para a realidade socioespacial pode ser através das políticas públicas e, nesse sentido, aparece como preponderante o papel do Estado. A discussão que seguiu-se nesse capítulo apresentou a questão da ampliação das desigualdades socioespaciais numa perspectiva muito ligada à questão habitacional, sendo que uma das causas disso são as diferentes formas e soluções que a população encontra para resolver o problema da moradia, como ainda será discutido adiante nesta tese.

Deste modo, é impossível realizar uma análise que conte a questão da moradia e o problema habitacional da Amazônia e, neste caso específico, de Marabá, sem levar em consideração o papel preponderante que o Estado teve no ordenamento territorial desta região, colaborando para a capitalização da terra e os consequentes conflitos pelo controle desta, para significativas mudanças demográficas e na

transformação da estrutura urbano-regional, fatores estes importantes para se compreender o momento atual da reprodução do espaço urbano de Marabá e que, para tal, serão analisados no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 2

CAPÍTULO 2 - AÇÃO DO ESTADO E AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS DA AMAZÔNIA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX E IMPLICAÇÕES NO SUDESTE PARAENSE

Aos pressupostos teóricos que embasam a construção desta tese, apresentados no capítulo anterior, deve somar-se a análise que se apresenta a seguir, a respeito de se compreender o cenário no qual se insere Marabá, a partir de uma escala regional, o qual cria as condições propícias para o desenvolvimento de determinadas atividades, como por exemplo a exploração mineral (para além, claro, da questão natural) e que, desta forma, implicará diretamente na configuração urbana que a cidade apresenta. De tal maneira, é preponderante a análise do papel do Estado e de suas ações para com a região amazônica, cujas políticas e estratégias foram determinantes no ordenamento territorial regional e, por conseguinte, na organização do espaço urbano marabaense.

Entre estas estratégias estão dotar o espaço de infraestruturas, como no caso da abertura das rodovias, além das transformações das estruturas jurídico-políticas, determinante no rearranjo dos atores sociais e principalmente, para a reprodução ampliada do capital. Isso irá manifestar, por exemplo, na criação de novos municípios no Estado do Pará, fruto dos interesses de novos grupos sociais que adentraram a região por meio da abertura desta ao capital nacional e internacional. Os grandes projetos como o Programa Grande Carajás (PGC) e a Hidrelétrica de Tucuruí também foram importantes neste sentido, pois os *royalties* gerados por esses empreendimentos eram receitas que estimularam a criação de novos municípios. Estes fatores influenciaram na formação espacial de Marabá, que produz reflexos na sua importância enquanto cidade média em sua região e na própria organização intraurbana

2.1 – Os caminhos se abrem para o capital: a implantação da Belém-Brasília e da Transamazônica e seus efeitos no estado do Pará

A história das transformações socioeconômicas e espaciais da Amazônia está diretamente ligada aos produtos naturais nesta região encontrados e também às diversas formas de como estes eram explorados. Das drogas do sertão, passando pela borracha e chegando à mineração, os ciclos de exploração dos recursos naturais amazônicos

imprimiram diferentes marcas no território. Diversos autores dividem a história econômica da Amazônia de acordo com os ciclos de produção vigentes, ligados aos recursos naturais. De acordo com Petit (2003) é possível identificar três períodos na história econômica da região: i) o ciclo da borracha (1850-1912); ii) a fase do declínio e posterior crescimento moderado da economia regional (1912-1965); iii) a época das grandes transformações socioeconômicas da Amazônia (pós-1965).

O que será objeto de análise neste momento é o último período apontado por Petit (2003), das grandes transformações após 1965. Todas estas fases apresentadas pelo autor supracitado estão ligadas a uma maior ou menor demanda internacional por matérias-primas da região, sendo que, na terceira etapa, esta riqueza vem do subsolo (jazidas minerais). Além disso, esta etapa “apresenta ainda a influência da crescente integração da economia regional ao mercado nacional e da intervenção da Administração Federal na Amazônia” (PETIT, 2003, p.50). Outros autores como Ianni (1986) também consideram o período que se inicia em 1966 como de intensificação das transformações econômicas da região amazônica.

Antes mesmo do período ‘pós-1965’ é possível ver ações que vão em direção à “necessidade” de se integrar a Amazônia ao restante do país, através da abertura desta região para as relações capitalistas de produção. Entre estas ações está a criação da SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia), em 1953, que tinha como objetivos:

- a) assegurar a ocupação da Amazônia em um sentido brasileiro; b) construir na Amazônia uma sociedade economicamente estável e progressista, capaz de, com seus próprios recursos, prover a execução de suas tarefas sociais; c) desenvolver a Amazônia num sentido paralelo e complementar ao da economia brasileira (PETIT, 2003, p.71).

As marcas definitivas da intervenção estatal no território amazônico começam a ser desenhadas a partir da instalação da rodovia Belém-Brasília que, segundo Becker (1982, p.112), "foi a primeira artéria estabelecida para ligar a Amazônia ao centro do sistema espacial nacional". Uma das consequências da sua construção foi o aumento do interesse pelas terras próximas à rodovia, por parte de setores das elites locais e de outros estados do país, mas que também atraiu trabalhadores pobres, oriundos sobretudo do Nordeste Brasileiro, que se integraram como mão de obra às fazendas que surgiam

no local e também enquanto posseiros, ocupando pequenas porções de terra ao longo do eixo da rodovia (BECKER, 1982).

Estas terras, em sua grande maioria, eram terras devolutas (PETIT, 2003). Porém, isto não significa que a área era, até então, desabitada: “Embora a colonização tenha principiado bem antes da abertura da rodovia, ela foi singularmente estimulada, ampliada e reorientada por ela” (HEBÉTTE; MARIN, 2004a, p.38).

A Amazônia, que até então tinha nos rios as suas principais “estradas”, começa a se redefinir a partir do traçado das rodovias, que irão atrair pessoas, já que esta era uma “terra sem homens para homens sem terra”, de acordo com o presidente Emílio Médici, como também irá atrair as empresas capitalistas que irão ‘integrar’ a região ao restante do país e ao mercado mundial.

Com a construção da Belém-Brasília, as estradas começam a substituir os rios como meio de ocupação do espaço amazônico favorecendo um intenso fluxo migratório, sobretudo de nordestinos, que começaram a ocupar as faixas de mata existentes ao longo da rodovia. Só com o começo do processo de abertura das estradas federais (além da Belém-Brasília, a Transamazônica – BR-230 – e a Pará-Maranhão) e estaduais (PA-70 e PA-150) a situação da região começou a mudar de maneira significativa (TRECCANI, 2001, p.164).

Com os militares assumindo o poder político no Brasil em 1964, há uma mudança não apenas no regime político, mas também nos destinos da economia do país, agora aberta aos interesses do capital monopolista. Segundo Ianni (1986.p.17)

não só o aparelho do Estado, mas toda a vida econômica, política e cultural do país passou a ser amplamente determinada pela política de acumulação capitalista acelerada. Daí o caráter agressivo e repressivo, em termos econômicos e políticos, da política econômica estatal. Tratava-se, por um lado, de expropriar ao máximo o proletariado industrial e agrícola, além de certos setores da classe média e do campesinato, e, por outro lado, tratava-se de abrir as portas do país à livre ação do capital monopolista estrangeiro.

Como consequências da expansão das relações capitalistas para a região amazônica, houve a criação e expansão da empresa do extrativismo, da agropecuária e da mineração, além da titulação de terras devolutas e as políticas de colonização dirigida. Isso não quer dizer que anteriormente estas atividades estivessem

desconectadas do mercado, mas a grande parte da produção era destinada ao autoconsumo (IANNI, 1986).

O ano de 1966 é marcante por ser o ano de criação do BASA (Banco da Amazônia S/A) e da SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento Econômico da Amazônia), integrantes de um programa de políticas públicas conhecido como ‘Operação Amazônia’². A SUDAM, criada pela Lei 5.173 de 27/10/1966, tinha como objetivos planejar, promover e controlar a ação federal na Amazônia e tinha no BASA a sua principal fonte de financiamentos para as atividades econômicas que seriam atraídas para a região. A redução de impostos e a facilidade de crédito era a principal forma que a SUDAM utilizava para atrair potenciais investidores à Amazônia Legal.

As empresas consideradas de interesse para o desenvolvimento da Amazônia poderiam qualificar-se para a isenção de até 100% do Imposto de Renda devido até 1982. As empresas que se qualificassem ficariam isentas também do imposto sobre a exportação de produtos regionais, bem como dos de importação de maquinaria e equipamentos. Finalmente, teriam direito à créditos no Imposto de Renda até: a) 75% do valor dos títulos do BASA (Obrigações da Amazônia) que adquirissem; e b) 50% de seu débito total de impostos quando as poupanças resultantes fossem investidas em atividades agrícolas, pecuárias, industriais e de serviços básicos aprovados pela SUDAM (MAHAR, 1978, p.23).

De acordo com Petit (2003) a política econômica do Governo Federal na Amazônia, no período entre a criação da SUDAM e o fim do regime militar (1966-1985) pode ser dividida em três períodos, a saber: 1) mudança na política de incentivos fiscais (após 1966), que a partir de então alcançaria também os projetos agropecuários (já que antes era restrita às atividades industriais, visando a substituição de importações); 2) de 1970 a 1974, período de prioridade aos projetos de colonização da Transamazônica, aos projetos energéticos e à ampliação da rede viária terrestre; 3)

² De acordo com Loureiro (1992, p.72) “o movimento denominado de Operação Amazônia (1966/67) consistiu num conjunto de instrumentos de atração de capitais, facilitando sua entrada com base em Incentivos Fiscais e outras garantias mais gerais como o acesso à terra e aos outros bens da natureza da Amazônia”.

intervenção econômica para o desenvolvimento das ‘vantagens comparativas’³ da Amazônia.

É necessário ressaltar o papel de destaque que as rodovias têm no processo de ordenamento territorial da Amazônia, com destaque para a Transamazônica (BR-230) e a Cuiabá-Santarém (BR-163). A criação destas duas rodovias fazia parte das medidas a serem implantadas pelo PIN (Programa de Integração Nacional), de 1970. A criação da Transamazônica seria uma forma de diminuir as tensões sociais no campo nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste, já que se estimulou a migração de camponeses para a Amazônia, com o oferecimento de lotes de 100 hectares por família, nas terras situadas ao longo desta rodovia. A ‘necessidade’ de se construir a Transamazônica é explicada por Hebétte e Marin (2004b, p.86):

A frente de expansão atravessando o norte de Goiás, já tinha alcançado o Sul do Pará, na região dos rios Araguaia e Tocantins, quando foi decidida a Transamazônica. Oficialmente apontada como resposta aos problemas do Nordeste, esse eixo rodoviário tinha, reconhecidamente, outros objetivos de ordem econômica e de segurança. A conjunção entre a abertura da estrada e o programa de cobertura da região amazônica pelo Projeto Radar da Amazônia (RADAM), entre o traçado da Transamazônica e a localização das jazidas minerais das mais diversas, identificava um desses objetivos: o controle da matéria-prima para fins de industrialização interna e, sobretudo, de exportação, com vistas ao equilíbrio da balança internacional do país.

Para Velho (1981) a Transamazônica transforma a região sudeste do Pará em porta de entrada para a Amazônia Continental, criando ao redor da região e, principalmente, de Marabá (PA), um cenário de atração para vários projetos, que irão se instalar e provocar um reordenamento do território. “A principal impressão que fica da construção da Transamazônica é que representa o coroamento do processo de quebra do isolamento da região [...]” (VELHO, 1981, p.150). Schmink e Wood (2012, p.209) compartilham da tese de que a Transamazônica foi o grande marco das transformações provocadas pelas rodovias na Amazônia, ao afirmarem que:

³ Vantagens comparativas: características que tornam determinados produtos mais aptos a serem produzidos em uma região, o que geraria maior soma possível de renda e emprego para os residentes da área. Segundo Petit (2003), o ‘Programa de Ação do Governo para a Amazônia’ definiu que os produtos que confeririam vantagens comparativas excepcionais para a região seriam o minério de ferro em Carajás e a bauxita no rio Trombetas.

De todas as estradas construídas no sul do Pará durante os anos 1970, foi a Transamazônica a que teve efeitos mais profundos sobre a cidade de Marabá e circunvizinhanças [...] foi a rodovia Transamazônica que marcou a reviravolta que deslocou o principal eixo de transporte do sul do Pará, transferindo-o dos rios para as estradas

A afirmação acima deixa transparecer um processo de transformação no ordenamento territorial amazônico, que não é exclusividade da Transamazônica, mas sim consequência da abertura de várias rodovias pela região, que é a mudança no padrão de localização da população, até então preferencialmente alojadas às margens dos principais rios, para uma abrupta instalação populacional “para as poeirentas cidades que surgiram à beira de estradas do interior” (SCHMINK; WOOD, 2012, p.194). A própria organização da rede urbana regional irá sofrer transformações a partir desta nova lógica de ocupação, alterando-se de um padrão dendrítico para outro de maior complexidade (CORRÊA, 2006). Outros projetos, como os ligados à mineração, hidroenergia e até mesmo a fragmentação territorial, ligados a esta nova dinâmica do território, serão trabalhados adiante.

A construção da Transamazônica começa a atrair pessoas para a região por ela atravessada no estado do Pará, principalmente aqueles lavradores que já haviam se estabelecido nas áreas próxima da rodovia Belém-Brasília, já que a mobilidade de pessoas pela região era intensa. Segundo Velho (1981) os maiores movimentos partiam das cidades de Araguaína (TO) e Imperatriz (MA), que vivenciaram certa prosperidade após a construção da Belém-Brasília.

A mobilidade espacial da população decorre da sua dificuldade de acesso aos meios de produção; instável economicamente e sem ascensão na escala social, ela é induzida a migrar continuamente para áreas onde se faz necessária a disponibilidade de mão de obra (BECKER, 1982, p.148).

Com relação à ocupação das áreas de entorno da Transamazônica, o objetivo do governo Médici para diminuir as tensões sociais em diversas áreas do Brasil era de estabelecer inicialmente 100 mil famílias de colonos ao longo desta rodovia, chegando ao número de 500 mil famílias em 10 anos (HALL, 1991). Porém, a colonização dirigida iniciada em 1971 e paralisada em 1974 nunca alcançou as metas estabelecidas

pelo Governo Federal. Segundo Hall (1991), apenas 8% desta meta (7.647 famílias)⁴ havia sido assentado até 1978. Smith (1982 apud HALL, 1991) afirma que a Transamazônica absorveu um total de 23.000 migrantes dirigidos e espontâneos. Mesmo assim, muitos camponeses foram atraídos para a área, iniciando um grave problema para a região: a disputa por terras.

[...] a propaganda oficial sobre a ‘terra prometida’ favoreceu a vinda para a Amazônia, sem qualquer ajuda oficial, de milhares de camponeses sem terra e minifundistas de outras regiões do país, boa parte dos quais acabaram ocupando, como posseiros, milhares de hectares da Amazônia, sobretudo no Sudeste do Pará (PETIT, 2003, p.89).

O governo federal estimulou a ocupação dos ‘espaços vazios’ da Amazônia através da colonização, mas também incentivou a instalação de grandes empresas capitalistas na região, ligadas à agropecuária e extração madeireira, sobretudo após 1974, ano em que é abandonada a política de colonização da Transamazônica, em virtude da opção do governo federal em priorizar a concentração fundiária na Amazônia Legal, por meio dos incentivos fiscais. Tais incentivos vão estimular grandes proprietários de terras e empresas capitalistas a adquirirem grandes extensões de terra na região, que serão utilizadas como reserva de valor ou em atividades especulativas (PETIT, 2003; TRECCANI, 2001). Entre outras consequências, principalmente para Marabá, está a transformação do uso das terras dos castanhais em áreas de pecuária, que será a principal atividade econômica da região, até a instalação do Programa Grande Carajás (PGC), na década de 1980.

Essa ocupação pela “pata do boi” (HALL, 1991; TRECCANI, 2001), ou seja, pelo desenvolvimento da pecuária na região, está evidente no montante de investimento para este setor da economia na Amazônia. Segundo Hall (1991), em 1966 eram apenas quatro (4) os projetos agropecuários aprovados pela SUDAM e, em 1969, já eram 162.

⁴ Alguns autores apresentam diferentes valores quantitativos sobre a colonização dirigida na região. Valverde (1989) diz que no trecho da Transamazônica entre Marabá e Itaituba (PA) foram assentadas cerca de 10.000 famílias. Mas os diferentes autores que tratam do tema concordam com relação ao insucesso dessa política.

O Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) emprestaram juntos US\$ 1,3 bilhão⁵ para a criação de gado nas décadas de 1960 e 1970.

Entre as razões para o fracasso da política de colonização dirigida na Transamazônica, segundo Hall (1991), estão o despreparo técnico do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária); o descumprimento das promessas feitas aos colonos a respeito da implantação de serviços básicos (infraestrutura, saúde, educação, crédito, extensão rural) e à demora do INCRA em fornecer os títulos das terras, que faziam os colonos as venderem e buscarem sobrevivência nas cidades.

Mas estes fatos não foram os únicos. Junta-se a estes o fato do Estado priorizar as empresas privadas para a ocupação da Amazônia, sobretudo pela pressão exercida pela Associação das Empresas da Amazônia (AEA), com sede em São Paulo, que defendia os interesses de industriais sulistas e o financiamento de novas empresas para a criação de gado na fronteira (HALL, 1991). Existe aí um embate entre a política do INCRA, de colonização dirigida como solução para as pressões sociais em outras áreas do país, e a SUDAM, que sob pressão da AEA, queria destinar recursos para as empresas agroindustriais, sobretudo para a criação de gado. Como afirma Almeida (2012, p.19-20) “sedimentava-se assim a conquista da fronteira, marcada por uma abissal indiferença ao cidadão amazônico, numa região estabelecida na cabeça dos planejadores como um vazio demográfico”. A ‘integração’ da Amazônia pensada pela SUDAM é realizada por e para agentes externos, sem que esta integração acabasse com as diferenças regionais.

Assim, se inicia um processo de disputa pela hegemonia sobre as terras do sudeste do Pará, que tem como atores conflitantes os posseiros que se estabeleceram principalmente ao longo das rodovias, as populações tradicionais que já habitavam a região (principalmente os indígenas) e os grandes detentores do capital. Entre os problemas gerados está a grilagem de terras, a ocupação de terras devolutas e os conflitos armados pela terra, que tem no ‘Massacre de Eldorado dos Carajás’, de 1996, a sua maior “expressão”.

Existiram duas formas de se apropriar da terra: enquanto os posseiros se instalavam na área, implantavam suas benfeitorias, começavam a

⁵ Lira (2005) observa que os números a respeito dos investimentos realizados pela SUDAM são carregados de fraudes e desvios, como pode ser observado no texto do referido autor.

produzir e só depois de anos quando começava o conflito pela posse e uso da terra, se preocupavam em tentar legalizá-la; os grandes grupos econômicos utilizavam o processo inverso, pois, em primeiro lugar legalizavam suas terras e só depois implantavam seus projetos agropecuários e agroindustriais. Enquanto os primeiros, que por razões culturais valorizam muito mais a oralidade do que os papéis e os documentos escritos, o trabalho, a exploração efetiva da terra não pode ter um valor inferior aos títulos expedidos pelas autoridades; para os segundos a aquisição do domínio está vinculada ao título de propriedade registrado no Cartório de Registro de Imóveis (TRECCANI, 2001, p.191).

Dessa forma, segundo Treccani (2001), a ocupação do espaço amazônico na década de 1970 respondia aos interesses de três distintos atores sociais: o Estado Nacional, preocupado com a segurança relacionada aos possíveis conflitos e também com necessidade de dotar a região de infraestruturas, que pudessem permitir o ‘desenvolvimento’; o Capital Nacional e Internacional, com objetivo de se apoderar de uma região rica em terra e minérios; e os Trabalhadores Rurais, à procura de terras onde pudessem se reproduzir de maneira mais humana e digna, do que nas suas áreas de origem.

A “integração” da Amazônia aos circuitos espaciais da produção, na visão de autores como Oliveira (1990) foi, na verdade, uma estratégia dos governos militares de garantir o acesso à terra na região pelos grandes grupos econômicos. Além disso, a ocupação regional através da colonização tinha como pano de fundo as jazidas minerais que já haviam sido ‘acidentalmente’⁶ identificadas na década de 1960, pois “de nada adiantariam grandes projetos agrominerais e agropecuários em uma região onde faltava força de trabalho” (OLIVEIRA, 1988, p.74). Como afirmam Hébette e Marin (2004b, p. 77) a colonização visava “encobrir com propósitos sociais de fixação à terra de pequenos agricultores os objetivos de penetração do capitalismo na Amazônia”.

Assim, as rodovias como a Belém-Brasília, a Transamazônica e as ações dirigidas a estas áreas tinham como outros interesses a dotação técnica e social do

⁶ A descoberta das jazidas minerais em Carajás ocorreu em 1967. Breno Augusto dos Santos, geólogo que trabalhava para Companhia Meridional de Mineração (CMM), subsidiária da *US Steel*, afirma que ele e seu grupo virtualmente tropeçaram com os depósitos de Carajás, quando o helicóptero da companhia em que viajavam aterrissou em uma clareira para reabastecimento (HALL, 1991). Na verdade, o que a *US Steel* procurava era por novas fontes de manganês, já que em 1966 este metal havia sido encontrado pela *Union Carbide*, na Serra do Sossego, próxima a Marabá (BUNKER, 2007).

território do sudeste paraense, para que as relações capitalistas de produção pudessem fluir por este território de acordo com os objetivos dos detentores do capital, tendo na atividade mineral o setor que irá liderar as transformações socioeconômico-territoriais na região nas duas últimas décadas do século XX. Desta maneira, entender as ações relacionadas ao Programa Grande Carajás, apresentadas a seguir, são importantes não apenas para entender as transformações dos últimos anos do século XX, mas também os rebatimentos que estas produzem na cidade de Marabá no período atual.

2.2 – O Programa Grande Carajás (PGC) e as transformações socioeconômico-territoriais do Sudeste Paraense

As estratégias e as consequências espaciais ocorridas por conta do PGC não podem ser vistas de forma desassociada às políticas governamentais anteriores, como o PIN. Para autores como Valverde (1980 apud OLIVEIRA, 1988), a verdadeira intenção ao se construir a rodovia Transamazônica era acessar o minério de ferro da Serra dos Carajás, cujas jazidas haviam sido descobertas em 1967.

Antes da implantação do PGC, no ano de 1980, outras políticas governamentais foram formuladas com o objetivo de explorar os recursos naturais da Amazônia e integrar esta região aos circuitos da economia nacional e internacional. O II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), de 1974, abandonou a fracassada ideia de colonizar a região e partiu para a criação de políticas que visavam dinamizar determinados setores produtivos, como a pecuária de corte, extração e industrialização da madeira, mineração e indústria eletrolítica, entre outras atividades. Dessa feita, quatro políticas contribuiriam para o desenvolvimento destas atividades:

- i) POLAMAZÔNIA (Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia);
- ii) Complexo Mínero-Metalúrgico da Amazônia Oriental;
- iii) Política de Desenvolvimento de Recursos Florestais e Uso Racional dos Solos da Amazônia;
- iv) Conclusão do Distrito Industrial da Zona Franca de Manaus. (BRASIL, 1974).

O Polamazônia era um programa com objetivos de criar polos de crescimento na região, por meio do redirecionamento de investimentos públicos e privados para áreas com alegado potencial econômico. Esse ‘potencial econômico’ estava baseado na pecuária, operações agrícolas e mineração em larga escala. Foram definidos 15 ‘polos de desenvolvimento’, pensados a partir do estabelecimento de vantagens comparativas.

De acordo com Schmink e Wood (2012, p.40), seguindo ideais desenvolvimentistas desde a década de 1950, a proposta do Polamazônia era “a preferência por grandes investimentos de capital intensivo em detrimento dos pequenos projetos orientados para a absorção mais intensiva da mão de obra”. Entre os 15 polos de desenvolvimento estava o Polo Carajás, que abrangia uma área de 88.300 km², atingindo os municípios de Marabá, São João do Araguaia, Conceição do Araguaia, São Félix do Xingu e Santana do Araguaia. Para este polo se previa a dinamização do acesso a produtos naturais, como a exploração da madeira, além da estruturação de um sistema que garantisse a exploração mineral de Carajás, com a ativação da mina e a construção da ferrovia (SUDAM, 1976).

PIN, PND, Polamazônia e, posteriormente, PGC, foram políticas estatais que tinham como objetivo principal garantir o controle do Estado sobre o território. Para Becker (2009) as estratégias territoriais de ocupação regional tinham como base a produção do espaço pelo Estado, a partir da construção de um território e a posterior produção de um espaço político, controlado pelo Estado através de suas leis e normas. A autora chama isso de “malha programada” ou “malha tecnopolítica”, segundo ela criada entre 1966 e 1985, com objetivo de completar a apropriação física e o controle do território. As principais estratégias da ‘Malha’ eram: 1) Implantação de redes de integração espacial (rede rodoviária, de telecomunicações, urbana e de hidroelétricas); 2) Subsídios ao fluxo de capital e indução de fluxos migratórios (políticas de colonização, subsídios da Sudam); 3) Superposição de territórios federais sobre os estaduais (com a criação de territórios de jurisdição federal como a Amazônia Legal, as faixas laterais às rodovias federais); 4) criação do Polamazônia, com quinze polos de desenvolvimento canalizando investimentos. A Figura 4 a seguir representa a referida malha, proposta por Becker (1990a), em que é possível verificar o controle do Estado sobre o território amazônico a partir da implantação de rodovias e de projetos como Poloamazônia, PGC e PCN (Projeto Calha Norte).

Parar consolidar a estratégia de ‘desenvolvimento integrado’ é criado em 1980 o PGC, com uma área de abrangência aproximada de 900.000 km², com investimentos inicialmente orçados em US\$ 62 bilhões, para os primeiros dez anos (HALL, 1991). Entretanto, Becker (1990a) afirma que tanto o PGC quanto o PCN foram criados a partir de uma alteração nas estratégias governamentais, após a crise econômica da década de 1970, a partir da qual, a fim de reduzir a despesa pública, se passou a concentrar recursos em poucas e grandes áreas selecionadas, como as áreas do PGC e PCN.

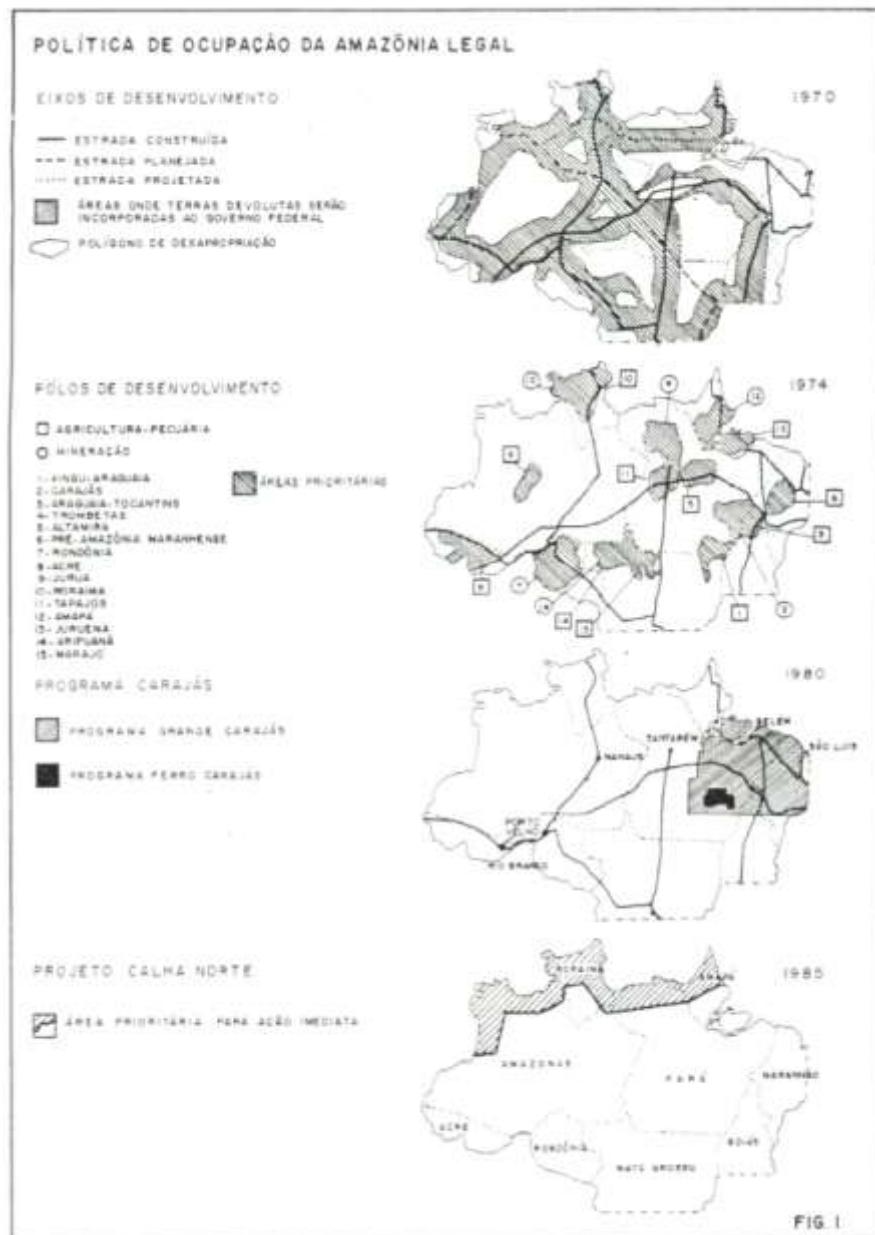


Figura 4: A malha técnica-política de controle da Amazônia pelo Estado
Fonte: BECKER (1990a).

Segundo Hall (1991), a espinha dorsal do PGC é baseada em quatro grandes projetos: a mina de ferro na Serra dos Carajás, duas fábricas de alumínio (ALBRAS – Alumínio Brasileiro S.A., em Barcarena/PA e ALUMAR – Consórcio de Alumínio do Maranhão - em São Luís/MA) e a Hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins.

Administrado por um Conselho Interministerial, o PGC definiu um regime especial de incentivos aos empreendimentos integrantes do programa, além de garantir isenção de imposto de renda por 10 anos para os mesmos (FREITAS, 1986). Além dos investimentos no setor mineral, outros programas ligados ao PGC foram criados, pensando no desenvolvimento da agropecuária, como o PGC-Agrícola, que estabeleceu sete⁷ polos de desenvolvimento que serviriam como foco para o espalhamento das tecnologias propostas para o restante da área. Entre os setores a serem desenvolvidos no PGC-Agrícola estavam a soja, a pecuária e a produção de carvão vegetal (FEARNSIDE, 1986). Para Fearnside (1986) este programa contribuiria para agravar as tensões sociais, pois a maior parte dos benefícios seriam destinados a grandes proprietários, com objetivo de produzir para exportar.

O PGC e os programas que se desdobraram a partir dele foram fundamentais nas transformações da Amazônia Oriental, principalmente na estrutura populacional, no ordenamento territorial e nas condições ambientais, como será discutido a seguir. De forma resumida, é possível apresentar os efeitos deste programa para a região, sobretudo no que diz respeito à mobilidade populacional:

Em nível regional, o Programa Carajás foi útil para transformar a paisagem econômica e social, atraindo, como um ímã, imensos contingentes populacionais. Trouxe para a região oriental da Amazônia milhares de operários de construção civil em busca de emprego, garimpeiros à cata de riquezas, pequenos agricultores à procura de terras, e um sem-número de outros indivíduos querendo ocupação. Áreas urbanas, variando de capitais estaduais, como São Luís e Belém, a cidades provincianas como Marabá, Açaílândia e Imperatriz, experimentaram explosões demográficas com o advento do Programa Carajás e se calcula que aumentem em tamanho de 400% a 800% por volta do ano 2000 (HALL, 1991, p.59-60).

Estes números previstos por Hall (1991) não se confirmaram. Entre as três cidades ‘provincianas’ citadas, Marabá foi a que teve maior crescimento populacional

⁷ São eles: Araguaína (TO), Marabá, Castanhal e São Félix do Xingu (PA), Bacabal, Balsas e Imperatriz (MA).

no período entre 1980-2000, com sua população aumentando em 180,6%. Já Imperatriz (MA) teve crescimento muito pequeno no período, dá ordem de 4,8%, o que pode ser explicado pelo fato do município ter passado por fragmentações territoriais. Caso semelhante aconteceu com Açaílândia (MA), que se tornou município apenas em 1981. Entre 1991 e 2000, a população total de Açaílândia cresceu apenas 5,3%.

Apesar de algumas projeções exageradas para os casos de algumas cidades, como as supracitadas, o crescimento populacional foi um dos impactos diretos das políticas do PGC para a região da Amazônia Oriental, sobretudo para o Sudeste Paraense, conforme podemos observar na Tabela 1.

Tabela 1 - Pará: Evolução Populacional das Mesorregiões (1960-2010)

Mesorregião	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Baixo Amazonas	221.953	304.489	467.422	560.797	638.320	736.432
Marajó	178.589	214.295	283.029	317.022	379.203	487.010
Metropolitana de Belém	489.473	774.288	1.175.563	1.620.564	2.085.075	2.437.297
Nordeste Paraense	581.216	721.752	1.008.983	1.218.214	1.473.262	1.789.387
Sudeste Paraense	41.386	112.349	364.292	889.455	1.192.135	1.647.514
Sudoeste Paraense	25.576	39.825	104.209	344.008	424.312	483.411

Org.: SOUZA, M.V.M. (2013).

Fonte: IPEADATA

Considerando todo o período representado pela tabela anterior, a mesorregião Sudeste Paraense, atualmente composta por 39 municípios⁸ (ver Mapa em Anexos), foi aquela que apresentou o maior crescimento populacional, da ordem de 3880,8%, entre 1960 e 2010. Isto mostra como as políticas governamentais já citadas (PIN, PND, POLAMAZÔNIA, PGC) contribuíram para a efetiva ocupação desta região.

⁸ Abel Figueiredo, Água Azul do Norte, Bannach, Bom Jesus do Tocantins, Brejo Grande do Araguaia, Breu Branco, Canaã dos Carajás, Conceição do Araguaia, Cumuru do Norte, Curionópolis, Dom Eliseu, Eldorado dos Carajás, Floresta do Araguaia, Goianésia do Pará, Itupiranga, Jacundá, Marabá, Nova Ipixuna, Novo Repartimento, Ourilândia do Norte, Palestina do Pará, Paragominas, Parauapebas, Pau D'Arco, Piçarra, Redenção, Rio Maria, Rondon do Pará, Santa Maria das Barreiras, Santana do Araguaia, São Domingos do Araguaia, São Félix do Xingu, São Geraldo do Araguaia, São João do Araguaia, Sapucaia, Tucumã, Tucuruí, Ulianópolis, Xinguara.

A partir da Tabela 1 anterior é possível fazer considerações a respeito de dois outros importantes momentos: primeiramente, o período entre 1960 e 1970, em que a população do Sudeste Paraense cresceu 171,46%, o que mostra os efeitos das políticas de colonização e da abertura das estradas na composição da população regional; o segundo momento importante são os primeiros 10 anos após o PGC (1980-1991), pois foi o período que apresentou para o Sudeste Paraense o maior crescimento absoluto da população, com um acréscimo de mais de meio milhão de pessoas ao efetivo populacional regional.

Tais fluxos populacionais vão trazer como consequência um aumento da complexidade da organização social da região, pois novos sujeitos passarão a compor um cenário de 'estratos dominantes e estratos subordinados' (SCHIMINK; WOOD, 2012), onde diferentes territorialidades se colocarão em contraposição na busca por riquezas ou por terras.

Aqui, contrastando com as atividades concentradas e extremamente organizadas da jazida, diretamente subordinadas a uma única companhia, milhares de indivíduos e famílias haviam imigrado por sua própria iniciativa, alguns buscando meios alternativos de sobrevivência, outros tentando obter uma fortuna ou aumentá-la. Pequenos fazendeiros vieram dos Estados de Goiás e Mato Grosso, bem como de outras partes do Sul do Pará, em busca de pastagens maiores e melhores, bem como para tirar vantagem do mercado de carne em potencial que os salários da jazida e das companhias de construção ao redor criariam. Camponeses sem terra vieram em busca de terrenos nas áreas de colonização, anunciadas pelos órgãos do governo. Especuladores de terra ouviram falar dos programas de colonização. Tentaram reivindicar extensas porções de terra para cortar e queimar para fazer pastagens, frequentemente com uma pressa descuidada, a fim de vendê-las, mais tarde, aos órgãos de colonização (BUNKER, 2007, p.112).

Nesse sentido, autores como Coelho (1997) afirmarão que há um processo de reestruturação socioespacial na região de Carajás, que se caracterizava até a década de 1970 com uma estrutura social relativamente estável, comanda pelas *oligarquias dos castanhais*⁹, que começam a sofrer alterações com a chegada de novos atores, sobretudo na década de 1970, como empresários, fazendeiros, migrantes e colonos atraídos pelo projeto de colonização da Transamazônica. Na década de 1980 entram em cena dois

⁹ Cf. EMMI (1999).

novos atores, que vão competir neste cenário de reestruturação espacial: a CVRD (Companhia Vale do Rio Doce) e os movimentos sociais. Segundo a autora,

A estabilidade sócio-estrutural rompida tornou-se fonte de um novo comportamento espaço-temporal do sistema. Nessa nova situação, as elites regionais não mais possuem o monopólio do comando da vida econômica e política. Além de tentar deter alguns postos de direção política, elas se articulam com novos elementos, dando origem a uma diversidade de arranjos de poder. Os arranjos, todavia, são dinâmicos, alterando-se de acordo com as contingências. Como resultado dos padrões perturbados, nas áreas de extração de recursos do sudeste do Pará, aumentam a complexidade dos problemas sociais, a densidade populacional, a mobilidade espacial e ocupacional de trabalhadores, a urbanização e os sucessivos desmembramentos territoriais para geração de novos municípios (COELHO, 1997, p.59).

Esse novo arranjo das estruturas sociais, com a entrada em cena da Vale e dos movimentos sociais promoverá mudanças na dinâmica demográfica de Marabá, que proporcionará rebatimentos na estrutura urbana desta cidade. Coelho (1997; 2000), Bruseke (1997), Carneiro (1989) pensam a região de Carajás a partir da perspectiva do enclave, em que o modo de produção, as suas relações internas, são completamente diferentes do seu entorno, apesar de alterar toda a dinâmica de uma região, principalmente com relação aos fluxos migratórios e o surgimento de povoados. Para Coelho (1997) possuir recursos minerais não garante o desenvolvimento econômico de uma região, principalmente quando os *linkages* (conexões) com outras atividades são baixos. No caso da região de Carajás, procurou-se desenvolver estes *linkages* pela atração de guseiras para as áreas próximas à EFC (Estrada de Ferro Carajás), o que não se refletiu no desenvolvimento de outras atividades, a não ser no aumento do desmatamento, por conta da utilização do carvão vegetal como fonte energética.

Um dos reflexos que o aumento populacional irá proporcionar é a expansão do tecido urbano das cidades do entorno do PGC, com a invasão de terras urbanas nas áreas periféricas destas cidades, já que nem todos os migrantes atraídos à região serão absorvidos como mão de obra nos projetos em desenvolvimento. Cota (1984) descreve bem este cenário da expectativa criada pelo migrante e a realidade encontrada:

São dois os movimentos principais de tais empreendimentos: 1) num primeiro momento, criam expectativas exageradas. Empregam dez vezes mais pessoas em sua fase de implantação do que na fase de manutenção. Desta forma as favelas periféricas daquelas pessoas que não conseguiram vagas, mesmo nesta primeira fase (excesso de

expectativa) só tendem a aumentar; 2) quebra-se o equilíbrio social pela transformação da produção de bens de uso (subsistência) pela produção de bens de troca (COTA, 1984, p.40).

Assim como o Sudeste Paraense em geral, Marabá também experimentou grandes mudanças na sua estrutura demográfica durante os anos de intervenção estatal na Amazônia, como pode ser observado nas Tabelas 2,3 e 4 a seguir. O Gráfico 1 ilustra as informações referidas nas tabelas supracitadas.

Tabela 2 – Marabá (PA): Evolução Populacional (1960-2010)

Ano	População Total	Crescimento
1960	20.089	
1970	24.474	21,82%
1980	59.881	144,67%
1991	123.668	106,55%
2000	168.020	35,86%
2010	233.669	39,07%

Fonte: IPEADATA

Org.: SOUZA, M.V.M. (2013)

Tabela 3 – Marabá (PA): Evolução da População Urbana (1960-2010)

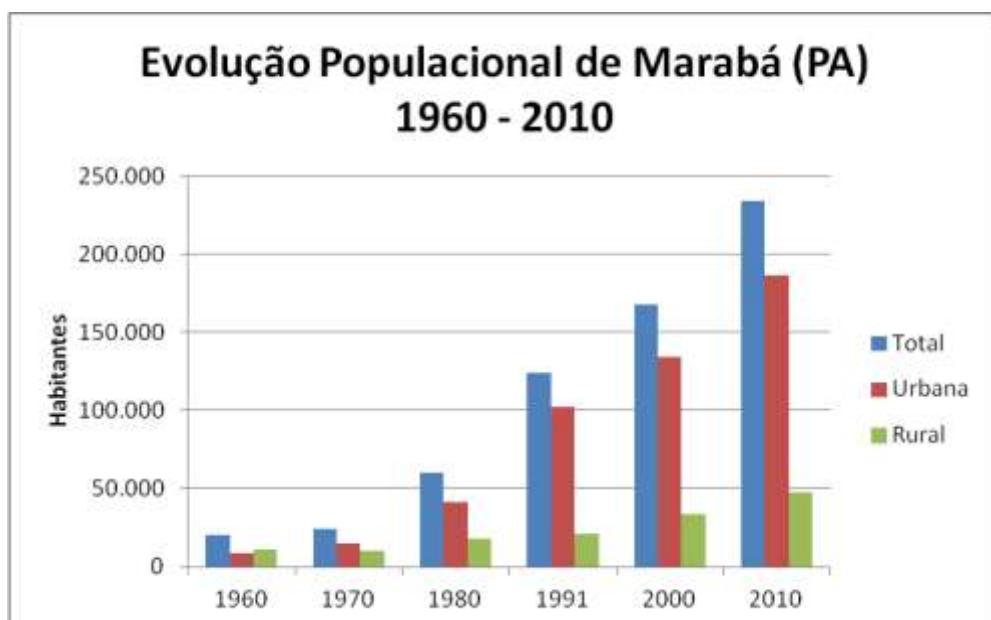
Ano	População Urbana	Crescimento
1960	8.772	
1970	14.569	66,08%
1980	41.752	186,58%
1991	102.435	145,34%
2000	134.373	31,17%
2010	186.270	38,62%

Fonte: IPEADATA

Org.: SOUZA, M.V.M. (2013)

Tabela 4 – Marabá (PA): Evolução da População Rural (1960-2010)

Ano	População Rural	Crescimento
1960	11.317	
1970	9.905	-12,47%
1980	18.129	83,02%
1991	21.233	17,12%
2000	33.647	58,46%
2010	47.399	40,87%

Fonte: IPEADATA**Org.:** SOUZA, M.V.M. (2013)**Gráfico 1 - Marabá (PA): Evolução Populacional (1960 – 2010)****Fonte:** IPEADATA (2010)**Org.:** SOUZA, M.V.M.

Primeiramente observa-se que, nos períodos entre 1970-80 (período de migração devido à abertura da Belém-Brasília, Transamazônica e projetos de colonização) e 1980-91 (migração em busca de oportunidades nas obras do PGC) é que se encontram as maiores taxas de crescimento populacional total de Marabá, com 144,67% e 106,55% respectivamente. Outro fator de destaque é o período de entre 1970-1980, no que diz respeito ao crescimento da População Rural de Marabá, principalmente por conta dos projetos de colonização e ocupações de terras pelo sistema de posse. Mas o que mais se destaca nestas duas décadas (1970 a 1991) é o crescimento

da População Urbana, que setuplicou neste período. Além dos programas do PGC, a exploração do garimpo de Serra Pelada foi outro fator que atraiu migrantes para Marabá e para a região. Com este considerável crescimento populacional, a cidade também passa por uma expansão do tecido urbano, por se tornar destino final daqueles que não obtiveram sucesso em conseguir emprego nas obras do PGC ou que não ‘bamburraram’¹⁰ no garimpo.

A crise do garimpo, somada ao monopólio da posse da terra e à ausência de políticas governamentais criadoras de alternativas, manifesta-se no processo de exclusão social materializado na formação de periferias pobres de Parauapebas, Curionópolis, Marabá e Eldorado dos Carajás concentram um contingente elevado de sem-terra, sem-ouro, sem-emprego formal e não raramente sem-teto (COELHO, 2000, p.160).

A cidade de Marabá, até então formada por apenas um núcleo urbano (Marabá Pioneira), não tinha condições físicas para se expandir, por estar limitada pelos dois rios que margeiam a cidade. Assim, foi escolhida uma nova área no município que pudesse tanto abrigar os migrantes que chagavam à cidade, quanto os próprios moradores do núcleo pioneiro, que constantemente sofriam com as enchentes. Desta maneira, após vários projetos da SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo) e da SUDAM, é criada a Nova Marabá¹¹, em 1975, como núcleo urbano planejado, cujos detalhes serão melhor apresentados no Capítulo 3. Além disso, há o processo de invasão de terras urbanas, como descrito acima por Coelho (2000), que leva ao surgimento de diversas ocupações em Marabá, como pode ser observado no Quadro 01, com as ocupações surgidas na década de 1980. A espacialização desta informação está representada no Mapa 2.

Como citado anteriormente por Coelho (2000), além da crise do garimpo e a ausência de políticas governamentais criadoras de alternativas, outro fator que contribuiu para a expansão das periferias urbanas nas cidades do entorno do PGC foi o monopólio da posse da terra, levando à ocorrência de vários conflitos. Schmink e Wood (2012, p.128) descrevem bem o ‘ciclo’ do conflito pela terra:

¹⁰ No Norte do Brasil, em especial no Sudeste Paraense, 'bamburrar' significa enriquecer por meio do garimpo do ouro. De acordo com o Dicionário Michaelis, a palavra significa "Ter sorte no serviço de mineração"

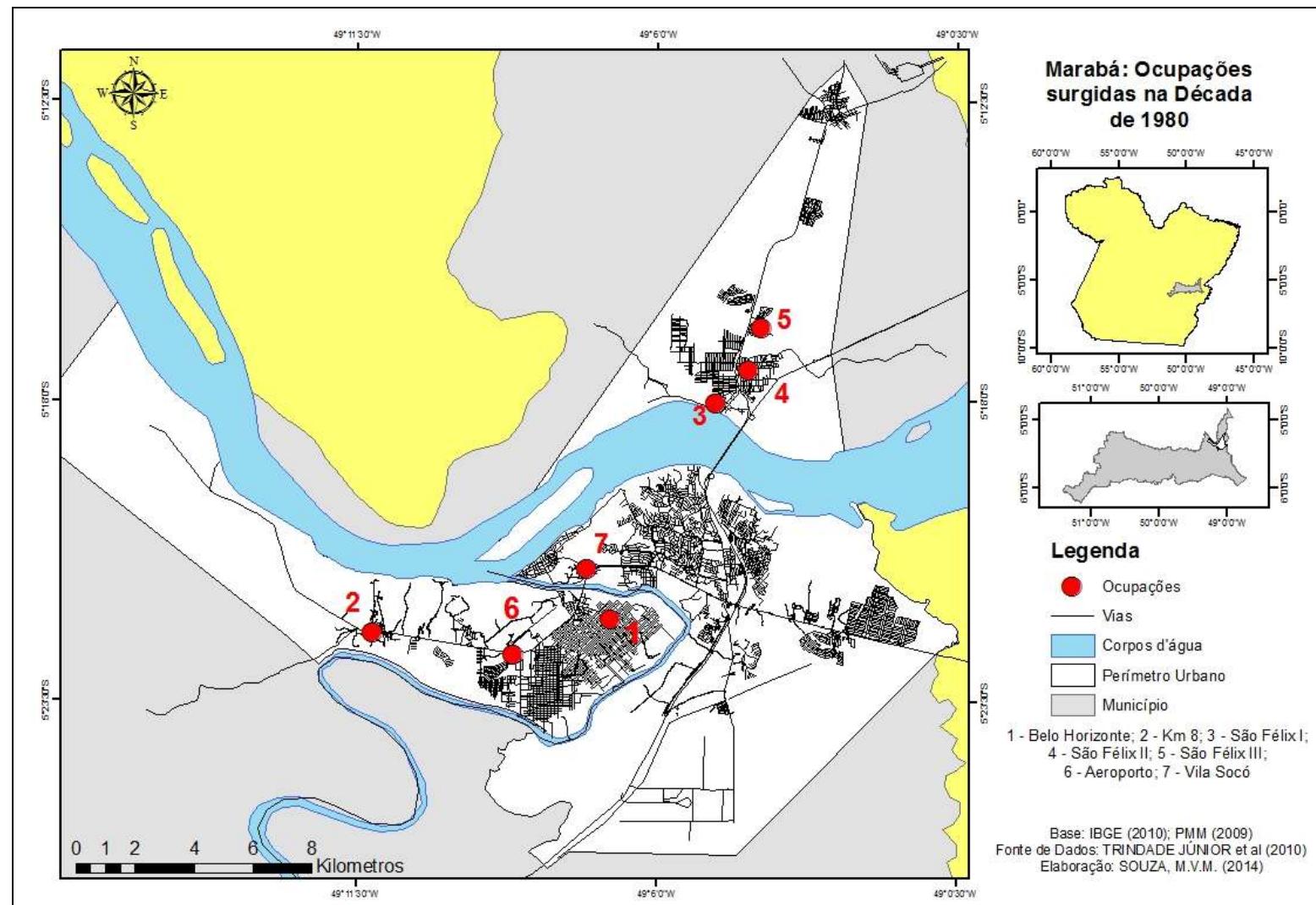
¹¹ Cf. TOURINHO (1991)

Tão logo uma área se tornava acessível por uma nova estrada, ou assim que se vislumbrava a possibilidade de se construir uma, migrantes mudavam-se para a área, tomando posse de fato dos pequenos lotes. Ao mesmo tempo, os grupos econômicos mais poderosos, como grandes fazendeiros, especuladores de terras e investidores empresariais, compravam os direitos às mesmas terras, entrosando-se e fazendo negociatas nos vários órgãos em Brasília e Belém. A maioria das transações acontecia sem nenhum levantamento adequado para determinar os limites fundiários exatos da propriedade em questão. Nem havia muita informação sobre a existência de pessoas no local, o que de qualquer forma não os preocupava muito. Ao descobrirem que estava ocupada, os fazendeiros procuravam “limpar a terra”. No estilo da fronteira, conflitos desse tipo eram resolvidos fora do sistema legal ou oficial. Pistoleiros e policiais contratados recorriam a uma série de meios violentos (incêndios, açoitamentos, tortura e até assassinatos) para persuadir o posseiro a se mudar.

Quadro 1 - Marabá (PA): Ocupações Urbanas surgidas na década de 1980

Nome	Localização	Ano	Famílias	Situação	Observação
Belo Horizonte	Cidade Nova	1980		Ocupação Consolidada	Propriedade Sr. Aurélio
Ocupação do Km 8	Cidade Nova	1985	3000	Ocupação Consolidada em litígio	Propriedade desconhecida
São Félix I	São Félix	1985		Ocupação Consolidada	Propriedade Sr. Aurélio
São Félix II	São Félix	1985		Ocupação Consolidada	Propriedade Sr. Aurélio
São Félix III	São Félix	1985		Ocupação Consolidada	Propriedade Sr. Aurélio
São Félix IV	São Félix	1985		Ocupação Consolidada	Propriedade Sr. Aurélio
Aeroporto	Cidade Nova	1986	200	Ocupação Consolidada em litígio	Terra da União (Aeronáutica)
Vila Socó	Nova Marabá	1988	130	Sujeita a remanejamento	Área impactada pela duplicação da Transamazônica

Fonte: TRINDADE JÚNIOR et al. (2010).



Mapa 2: Marabá - Ocupações surgidas na Década de 1980

Com o intuito manter o controle social no Sudeste do Pará, o governo militar criou o GETAT (Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins), cuja ordem era melhorar a distribuição de terras e regularizar os direitos fundiários, visando promover “justiça social” e “progresso” para a região. Além disso, a criação do GETAT tinha como objetivos políticos controlar a crescente oposição ao regime militar na região e construir uma base de apoio ao governo (SCHMINK; WOOD, 2012). Outros autores, como Becker (1991), defendem que a criação do Getat tinha como objetivo principal proteger a área do Projeto Ferro Carajás (PFC).

A criação, também em 1980, do Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins (GETAT), diretamente subordinado ao Serviço Nacional de Informações (SNI), sob a justificativa oficial da necessidade de solucionar os conflitos de terra na área, teve como ação fundamental, a nosso ver, a organização de um verdadeiro cinturão de defesa do PFC através do controle da distribuição de terras, atuando numa área de 45 milhões de ha justamente onde se implantou o Projeto, fato que transparece na análise da gestão ao nível local (BECKER, 1991, p.337).

Na verdade, com a atuação do Getat, acabou-se por consolidar no Sudeste do Pará uma “indústria da posse”, na medida em que posseiros invadiam terras, posteriormente o Getat agia na regularização destas para evitar conflitos, porém logo estes lotes eram comercializados com grandes proprietários, o que possibilitou com que o mercado de terras rumasse para uma tendência à concentração da propriedade de terras na fronteira. Como afirmam Schimink e Wood (2012, p.134), “O feito mais concreto do Getat, em suas áreas de jurisdição, foi o significativo avanço do processo em que terras públicas foram convertidas em propriedade privada”. Completa-se assim o rol de fatores que levaram às transformações nas cidades do entorno do PGC.

Aliadas a estas mudanças descritas anteriormente está a transformação da organização social, através da inserção de novos sujeitos sociais na região, tendo como grande consequência do novo arranjo de forças a reestruturação político-administrativa regional, com o surgimento de novos municípios, ávidos pelos *royalties* que possivelmente receberiam por estarem na área de projetos minerais. Este processo é discutido a seguir.

2.3 – A municipalização como forma de urbanização da Amazônia

Nos itens anteriores, foi possível demonstrar que os investimentos estatais na Região Norte do Brasil, em especial no Sudeste Paraense, através da abertura de estradas e dos incentivos a empreendimentos capitalistas propiciaram significativas mudanças, principalmente no que diz respeito à estrutura demográfica, sendo que entre estas mudanças demográficas, a mais significativa delas, além do seu próprio crescimento, é a inversão da localização da população, que deixa de ser predominantemente rural para, a partir da década de 1980, estar localizada em maior parte nas áreas urbanas. Por isso que autores como Castro (2008) e Corrêa (2006), ao realizarem uma análise histórico-geográfica da rede urbana amazônica dão destaque para o período pós-1966, de abertura da fronteira ao capital, da entrada de novos agentes sociais, de incorporação de terras ao mercado, além da gênese de novas cidades e, consequentemente, novas funções urbanas.

Este cenário de investimentos estatais provocou não apenas o aumento populacional na região Norte do Brasil, mas, além disso, uma maior distribuição desta população pelo espaço regional, como no caso das alterações populacionais do Sudeste Paraense. As novas atividades que irão se desenvolver, como a pecuária, a exploração madeireira, a exploração mineral e a agricultura em áreas de colonização irão provocar, além de um novo uso do território, uma interiorização do povoamento, que não ficará mais concentrado nas capitais estaduais. As mudanças no uso do território e interiorização do povoamento também estão relacionadas com a mobilidade do trabalho na região amazônica.

Segundo Becker (1990b) um dos fatores que colaboraram para esta mobilidade do trabalho na fronteira amazônica é a capitalização da agricultura. Há uma competição pela terra, que acaba sendo apropriada de forma monopolista pelo latifúndio-empresa, o que intensifica a mobilidade das massas camponesas, que irão oferecer sua força de trabalho em novos polos de investimentos. Assim, forma-se um mercado laboral marcado pelas relações de trabalho temporárias, que leva os trabalhadores a viverem na cidade. De acordo com Rocha (2011), povoados, vilas e cidades irão se multiplicar em

todas as unidades da federação da região Norte, com intensidades e abrangências diferenciadas.

Neste processo, está se gestando a organização de um sistema urbano na Amazônia. Para Machado (1999), este sistema urbano amazônico é resultante de duas ordens, uma espontânea e outra intencional, a saber:

a organização *intencional*, impulsionada pela ação governamental, das empresas e das instituições, e a ordem *espontânea* (auto-organizativa), produzida pelo mercado (de terras, de trabalho, de bens, de serviços etc.), pela ação das estruturas sociais coletivas e pelos indivíduos (MACHADO, 1999, p.120).

A *ordem intencional* diz respeito ao planejamento e criação de núcleos urbanos a partir das políticas governamentais de incentivos à criação de polos de desenvolvimento (agrícola, minerador, madeireiro) ou por empreendimentos privados. Neste tipo de ‘ordem’ estão incluídos os núcleos urbanos surgidos a partir de projetos de colonização governamentais, como os ocorridos na Transamazônica e na BR-364 (Rondônia), além dos grandes projetos de mineração, que levaram ao surgimento de núcleos urbanos privados, as chamadas *company towns*¹².

No que diz respeito à *ordem espontânea*, está relacionado com o surgimento de povoações no entorno dos grandes projetos, como Parauapebas no entorno de Carajás, ou a partir de povoados rurais que surgiam às margens de grandes fazendas, assentamentos, estradas, que cresciam e acabavam se transformando em cidades. Além disso, não apenas a urbanização enquanto localização da população que se altera na região Norte, mas também há uma difusão do urbano como modo de vida. Os nexos urbanos são difundidos pelo território amazônico, com a expansão do consumo de bens industrializados, de serviços, de informações, de ideias, de um mercado de trabalho mais terciarizado e a politização dos espaços vividos da estrutura territorial (CATAIA, 2006; SOUZA, 2011).

Com a interiorização do povoamento, a entrada de novos atores sociais na realidade regional e a multiplicação de povoados e vilas, a municipalização passa a

¹² Cf. TRINDADE JÚNIOR; ROCHA (2002).

servir de estratégia para a dominação política e econômica do território. Segundo Rocha (2011), são características fundamentais para a ocorrência da municipalização: é um processo eminentemente político, envolvendo a organização e os interesses de atores sociais e políticos, situados em escalas geográficas diferentes, além de depender de alterações na ordem institucional, como no caso do pacto federativo; “tem relação estreita com as mudanças na estrutura espacial do território nacional” (ROCHA, 2011, p.80), com destaque para a urbanização e interiorização do povoamento nos últimos cinquenta anos, responsáveis pelo surgimento de diversos povoados, vilas e cidades.

É possível identificar, segundo o que o autor supracitado menciona, que há uma relação da municipalização com a ordem institucional estabelecida¹³. Segundo Cataia (2006) a Constituição de 1946 é que possibilita maiores autonomias aos municípios, passando este a ser um ente federativo. As maiores autonomias garantidas aos municípios propiciaram um novo uso do território, com a ampliação de novas divisões político-administrativas. Boa parte do período analisado neste capítulo (pós-1966), a ordem institucional esteve sob o regime da Ditadura Militar (1964-1985), o que influenciou no processo de municipalização, já que durante o período ditatorial o número de municípios criados foi insignificante, devido ao fato da competência para gerenciar a redivisão territorial ter se constituído função do governo central. O marco institucional que mudou este padrão foi a Constituição de 1988, que delegou aos Estados o poder de criar novos municípios (ROCHA, 2011).

Segundo Bremaeker (2001), a Região Norte foi a que teve crescimento mais intenso no número de municípios entre 1980 e 2001, com aumento de 119%. No mesmo período, sessenta (60) novos municípios surgiram no Estado do Pará, sendo o segundo estado da região com maior número de divisões territoriais no período, atrás apenas do Tocantins, onde foram criados 87 municípios. Segundo Rocha (2011) a motivação para estas emancipações na região Norte, além dos interesses políticos, é a nova organização dos atores sociais e seus interesses econômicos. No caso do Pará, os fatores que influenciaram no surgimento de novos municípios foram:

¹³ Cigolini (2009) faz uma interessante análise histórico-geográfica do processo de municipalização no Brasil.

Obras de infraestrutura como rodovias (BR-230; BR-010; BR-163 e PA-150), usina hidrelétrica de Tucuruí e projetos técnico-econômicos de exploração mineral (Carajás), agropecuária e madeireira induziram a ampliação do aporte migratório e a definição de novos núcleos urbanos. Em termos regionais, as regiões de integração do Xingu, Araguaia, Lago Tucuruí, Carajás e Capim evidenciaram o maior número de processos de emancipação. Essas regiões foram palco dos processos de integração nacional, de implantação da usina hidrelétrica de Tucuruí, do projeto ferro Carajás e foram definidas como espaços prioritários para os investimentos públicos no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento entre 1970 e 1990 (ROCHA, 2011, p.91).

Em outro momento, Rocha (2008) verifica que as emancipações territoriais no Estado do Pará podem ser avaliadas, a partir de uma perspectiva geográfica, segundo quatro caminhos que se relacionam com o território: Política, Identidade, Normas e Recursos. Na associação entre política e território, o autor considera que a criação de municípios é um resultado do rearranjo das estruturas socioespaciais locais e do poder local, em que há intervenção do Estado para manter suas bases de sustentação política.

Já no caso da conexão entre Identidade e Território, a criação de novos municípios está intimamente ligada aos interesses de elites locais dominantes, que contribuem para forjar uma identidade coletiva em relação ao lugar, que leva à constituição de territórios.

Rocha (2008, p.288) afirma que “a pretensão de autonomia política não nasceu, já o dissemos, de manifestação popular; foi, antes, um processo conduzido pelas elites locais”. Assim, tentam usar para este processo de convencimento processos que são parte de traços comuns a todos, como as conquistas e lutas locais dos habitantes ou o pioneirismo de ações (como a ocupação de terras).

Na relação entre as Normas e o Território, Rocha (2008) destaca a relação entre a multiplicação de novos municípios e a ampliação da densidade técnica dos lugares e regiões, além da perspectiva de que a redivisão do território pode ser uma expressão das necessidades de controle e regulação social. O melhor exemplo neste caso é o reordenamento territorial provocado pela construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (UHT).

Por fim, Rocha (2008) analisa as relações do território com os Recursos como caminho para as emancipações, já que o território é visto como fonte de recursos

econômicos e a divisão deste é fruto de interesses econômicos, com a perspectiva de viabilidade econômica da nova municipalidade. São vistos aqui como fatores ‘atraentes’ *royalties* e compensações financeiras, como é o caso de municípios localizados no entorno de projetos hidrelétricos, petroquímicos e mineradores, sem falar nos interesses de se obter as rendas oriundas do FPM (Fundo de Participação dos Municípios), sobretudo após a Constituição de 1988, que aumentou o percentual destinado pela União ao FPM de 17% para 20,5% (STEINBERGER; MANIÇOBA, 2006).

A análise de Rocha (2008) se mostra interessante para entender as motivações que levaram às emancipações municipais do Estado do Pará, sobretudo a partir da década de 1980. Porém, cabe a avaliação de que para entender o processo de emancipação de cada município é preciso desvendar sua formação socioespacial e que, tomar estes ‘caminhos’ de análise, apresentados pelo autor supracitado, de forma isolada, não possibilitará entender a realidade por completo do processo. Todos os ‘caminhos’ de análise apontados são componentes do processo de redivisão territorial que vai depender dos arranjos de interesses entre agentes sociais dominantes, seja ele qual for (Estado, empresas privadas, oligarquias, movimentos sociais).

Assim, nos quadros a seguir relacionados, são apresentados os municípios criados no Estado do Pará no período de análise deste capítulo (pós-1966), de acordo com as mesorregiões de localização destes e os processos que influenciaram nas suas dinâmicas de criação.

Quadro 2 - Pará: Municípios criados na década de 1980

Nº	Município Criado	Município(s) de Origem	Ano de Instalação	Dinâmica de Criação	Mesorregião
1	Redenção	Conceição do Araguaia	1983	Área de influência da PA-150	Sudeste Paraense
2	Rio Maria	Conceição do Araguaia		Área de influência da PA-150	
3	Rondon do Pará	São Domingos do Capim		Abertura da BR-222	
4	Xinguara	Conceição do Araguaia		Área de influência da PA-150 e PA-279	
5	Bom Jesus do Tocantins	São João do Araguaia / Rondon do Pará		Abertura da BR-222	
6	Brejo Grande do Araguaia	São João do Araguaia			
7	Curionópolis	Marabá		Garimpo de Serra Pelada	
8	Dom Eliseu	Paragominas		Rod. Belém-Brasília	
9	Ourilândia do Norte	São Félix do Xingu		Projeto de Colonização da Andrade Gutierrez	
10	Parauapebas	Marabá		PGC	
11	Santa Maria das Barreiras	Santana do Araguaia			
12	São Geraldo do Araguaia	Xinguara			
13	Tucumã	São Félix do Xingu		Projeto de Colonização da Andrade Gutierrez	
14	Concordia do Pará	Bujaru	1989	Abertura da PA-140	Nordeste do Pará
15	Garrafão do Norte	Ourém			
16	Mãe do Rio	Irituia		Povoado da Rod. Belém-Brasília	
17	São João de Pirabas	Primavera			
18	Tailândia	Acará		Abertura da PA-150	
19	Medicilândia	Prainha	1989	Abertura da Transamazônica	Sudoeste Paraense
20	Pacajá	Portel		Abertura da Transamazônica	
21	Rurópolis	Aveiro		Abertura da Transamazônica / Cuiabá-Santarém	
22	Uruará	Prainha		Abertura da Transamazônica	

Fonte: IBGE (2011); TAVARES (2008).

Organização: SOUZA, M.V.M. (2012)

Antes da década de 1980, o último município criado no Estado do Pará havia sido Paragominas, desmembrado de Viseu e São Domingos do Capim em 1965, cuja dinâmica de criação está ligada à abertura da Rodovia Belém-Brasília. A imobilização das emancipações territoriais neste período é explicada pelo fato do Governo Federal ter assumido a competência de gerir sobre as redivisões territoriais. Segundo Rocha (2011), o que dificultou ainda mais a criação de novos municípios foi o Ato Complementar nº. 46, de 1969, segundo o qual nenhum divisão territorial poderia ser feita sem a prévia autorização do presidente da República e ouvido o Ministério da Justiça. Durante 10 anos, até a Emenda Constitucional nº. 11, de 1979, nenhum município foi criado no Brasil.

De acordo com o Quadro 02, durante a década de 1980 foram criados 22 municípios no Estado do Pará, sendo que mais da metade destes (treze) na Mesorregião do Sudeste Paraense. Nota-se que um dos principais fatores que influenciaram na criação destes municípios foi a abertura de diversas estradas, como as rodovias federais BR-222, BR-010 (Belém-Brasília) e as rodovias estaduais PA-150¹⁴, que liga Belém ao extremo sul do Pará, e PA-279, que liga a PA-150 a São Félix do Xingu. Ainda com relação ao Sudeste Paraense, é importante destacar também que municípios surgiram devido às influências do PGC, como é o caso de Parauapebas e pelo garimpo do ouro, caso de Curionópolis, ambos desmembrados de Marabá, além da colonização privada da empresa Andrade Gutierrez, que levou à criação de Ourilândia do Norte e Tucumã¹⁵.

Com relação às outras mesorregiões, percebe-se que no Sudoeste Paraense a abertura da Rodovia Transamazônica (BR-230), os projetos de colonização para ela direcionados, baseados no urbanismo rural do INCRA, foi decisiva para o surgimento de vários municípios no final da década de 1980. No Nordeste Paraense, a abertura de rodovias (PA-140, PA-150 e BR-010) também impulsionou redivisões territoriais.

O fim dos programas governamentais de colonização na década de 1970 alterou a distribuição dos movimentos migratórios na Amazônia, que na década seguinte passaram a se deslocar para as áreas de grandes projetos de mineração e para a extração do ouro em Serra Pelada. Com o passar do tempo e as mudanças na organização político-institucional brasileira, a federalização do território amazônico vai dando lugar

¹⁴ Recentemente federalizada, atualmente com a denominação de BR-155.

¹⁵ Cf. SCHMINK; WOOD (2012).

à ação compartilhada entre os níveis de governo, para o qual, segundo Rocha (2007), se buscou um revigoramento do poder local e regional. Para o autor, o fortalecimento de alguns municípios e a criação de outros foram medidas políticas cujo objetivo era a implantação de uma nova ordem política e institucional. Neste contexto de revigoramento do poder local e regional é que irão surgir os movimentos separatistas de Carajás e Tapajós.

O Quadro 3 apresenta novas emancipações municipais no Estado do Pará, com os municípios instalados no ano de 1993. A instalação destes municípios já é um reflexo da Constituição de 1988, que devolve aos Estados a competência para legislar sobre o desmembramento ou fusão de municípios.

Rocha (2011) afirma que o período compreendido entre 1988 e 1996 é o período do surto emancipacionista do Brasil. Todos os municípios representados no Quadro 03 foram criados por leis estaduais em Dezembro de 1991 e, após as eleições municipais de 1992, foram instalados em 01 de Janeiro de 1993.

Novamente a mesorregião Sudeste Paraense foi a que apresentou o maior número de divisões territoriais em 1993, com 11 municípios instalados no universo de 23. Assim como no período anteriormente analisado, a abertura de estradas ainda foi fator importante na origem dos povoados que se emanciparam. A exploração mineral e os *royalties* oriundos desta também motivou a criação de novos municípios, assim como os *royalties* provenientes da Eletronorte, pela instalação da UHT, que levou à criação de municípios no entorno do lago desta hidrelétrica. No Sudoeste Paraense, assim como no período anterior, a abertura de estradas foi fundamental no surgimento de novos municípios, já que quatro dos cinco novos municípios estão ligados à dinâmica da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163)

Quadro 3 - Pará: Municípios instalados no ano de 1993

Nº	Município Criado	Município(s) de Origem	Dinâmica de Criação	Mesorregião
1	Abel Figueiredo	Bom Jesus do Tocantins	Abertura da BR-222	Sudeste Paraense
2	Água Azul do Norte	Parauapebas	Exploração Mineral	
3	Breu Branco	Tucuruí / Moju	UHE Tucuruí	
4	Cumaru do Norte	Ourilândia do Norte	Garimpo de Ouro	
5	Eldorado dos Carajás	Curionópolis	Exploração Mineral	
6	Goianésia do Pará	Rondon do Pará / Jacundá / Moju	UHE Tucuruí	
7	Novo Repartimento	Tucuruí / Jacundá / Pacajá	UHE Tucuruí	
8	Palestina do Pará	Brejo Grande do Araguaia		
9	Pau D'arco	Redenção	Abertura da PA-150	
10	São Domingos do Araguaia	São João do Araguaia	Antigo povoado	
11	Ulianópolis	Paragominas	Antigo povoado	
12	Aurora do Pará	São Domingos do Capim		Nordeste do Pará
13	Ipixuna do Pará	São Domingos do Capim		
14	Nova Esperança do Piriá	Viseu		
15	Santa Luzia do Pará	Ourém / Viseu		
16	Terra Alta	Curuçá		
17	Brasil Novo	Medicilândia / Altamira	Abertura da Transamazônica	Sudoeste Paraense
18	Jacareacanga	Itaituba	Abertura da Transamazônica	
19	Novo Progresso	Itaituba	Abertura da Cuiabá-Santarém	
20	Trairão	Itaituba	Abertura da Cuiabá-Santarém	
21	Vitória do Xingu	Senador José Porfírio / Altamira / Porto de Moz		
22	Santa Bárbara do Pará	Benevides		Belém
23	Terra Santa	Faro Oriximiná	Antigo Povoamento Indígena	Baixo Amazonas

Fonte: IBGE (2011); TAVARES (2008).

Organização: SOUZA, M.V.M. (2012)

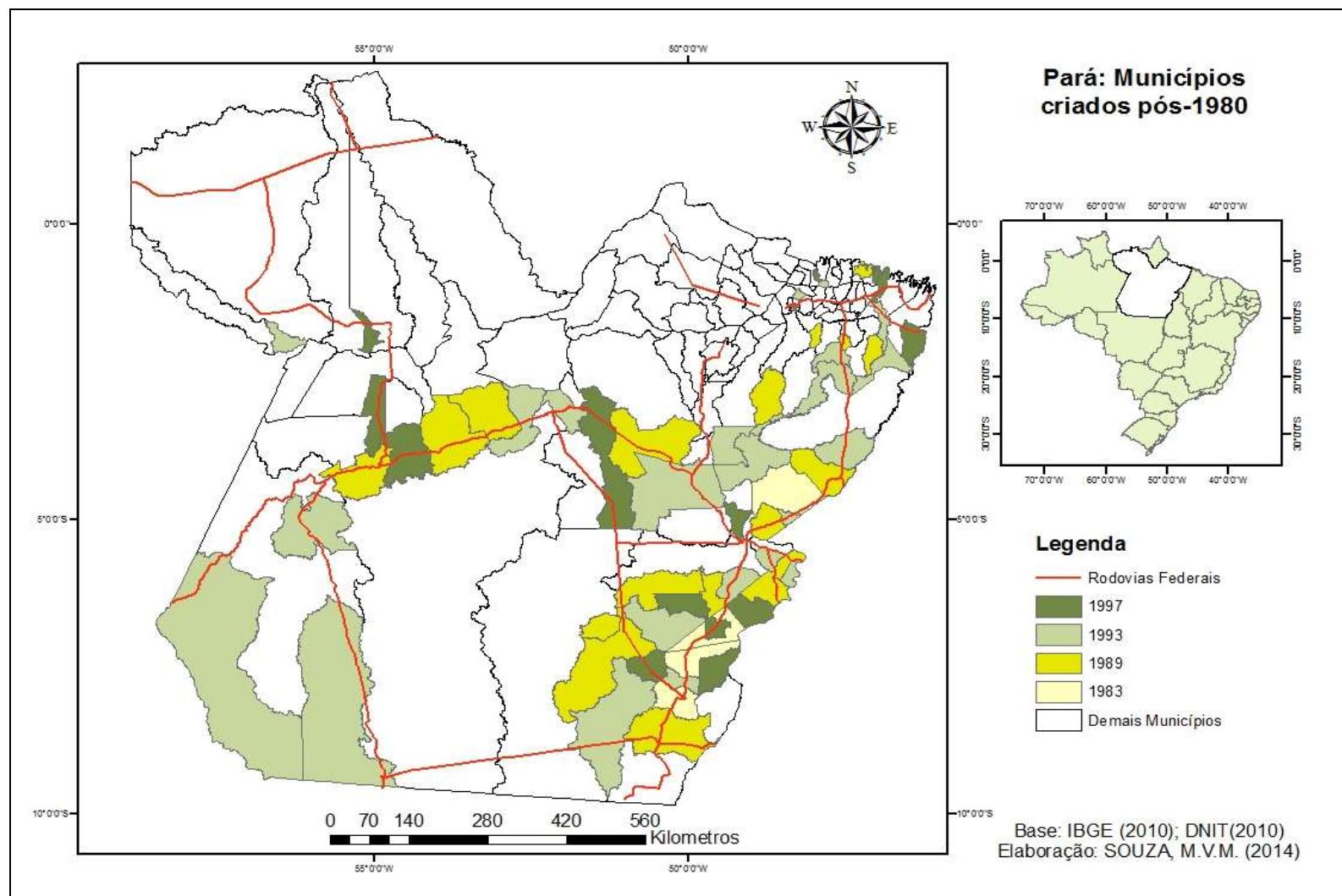
O próximo período de governos municipais (1993-1996) marca também o surgimento de novos municípios no Estado do Pará, instalados a partir de 1997, como pode ser observado no Quadro 4. Como nos períodos anteriores, o Sudeste Paraense se destaca no processo de emancipações, concentrando seis dos quinze novos municípios do Pará. A exploração mineral e os grandes projetos continuaram a serem fatores decisivos na implantação de novas municipalidades. O Mapa 3 a seguir apresenta esta criação de municípios no Estado do Pará no período pós-1980.

Quadro 4 - Pará: Municípios instalados no ano de 1997

Nº	Município Criado	Município(s) de Origem	Dinâmica de Criação	Mesorregião
1	Bannach	Ourilândia do Norte	Exploração Mineral	Sudeste Paraense
2	Canaã dos Carajás	Parauapebas		
3	Floresta do Araguaia	Conceição do Araguaia		
4	Nova Ipixuna	Itupiranga / Jacundá		
5	Pičarra	São Geraldo do Araguaia		
6	Sapucaia	Xinguara		Nordeste do Pará
7	Cachoeira do Piriá	Viseu		
8	Quatipuru	Primavera		
9	São João da Ponta	São Caetano de Odivelas		
10	Tracuateua	Bragança	Antigo povoado	
11	Anapu	Senador José Porfírio / Pacajá	Antigo povoado	Sudoeste Paraense
12	Belterra	Santarém		Baixo Amazonas
13	Curuá	Alenquer		
14	Placas	Santarém	Antigo povoado	Belém
15	Marituba	Benevides		

Fonte: IBGE (2011); TAVARES (2008).

Organização: SOUZA, M.V.M. (2012)



Mapa 3 - Pará: Municípios criados pós-1980

Vale ressaltar que a criação de municípios também é utilizada como um discurso para o desenvolvimento de uma determinada região e este discurso é apropriado por lideranças políticas, a fim de garantir o controle eleitoral sobre aquela área. Como afirmam Rocha e Lima (2009, p.217),

As emancipações passam a ser consideradas pelos parlamentares como medidas amplamente favoráveis ao desenvolvimento políticos, econômico e social das novas coletividades [...] As emancipações distritais, no âmbito das Assembleias Legislativas Estaduais, denotam a necessidade premente dos deputados em ampliar o seu campo de atuação política.

No caso de Marabá, esta associação entre interesses políticos e a possibilidade de se apoderar dos recursos econômicos do território foram determinantes para que houvesse diversas emancipações a partir deste município, sobretudo após a década de 1980, como está elencado a seguir.

2.3.1 - Mineração, arranjos políticos e a municipalização a partir de Marabá

O município de Marabá foi criado em 1913, desmembrado de São João do Araguaia, que posteriormente é integrado ao município de Marabá e novamente desmembrado em 1961. Antes disso, em 1935, Conceição do Araguaia também se emancipa de Marabá, assim como Itupiranga, em 1947. Posterior a isto, somente no final dos anos 1980 que Marabá sofrerá novas divisões.

Até a década de 1970, o município de Marabá era dominado pelas elites oligárquicas tradicionais, no que Emmi (1999) chama de “oligarquia dos castanhais”, composta pelas famílias Mutran, Azevedo, Almeida, Moraes, Chamon, Queiroz, Leitão, Salame, Lima, entre outras. Porém, a partir dos anos 1980, o poder local é disputado por uma ‘nova elite’, composta por empresários e pecuaristas, pelas antigas elites e pelos movimentos sociais (PALHETA DA SILVA, 2003).

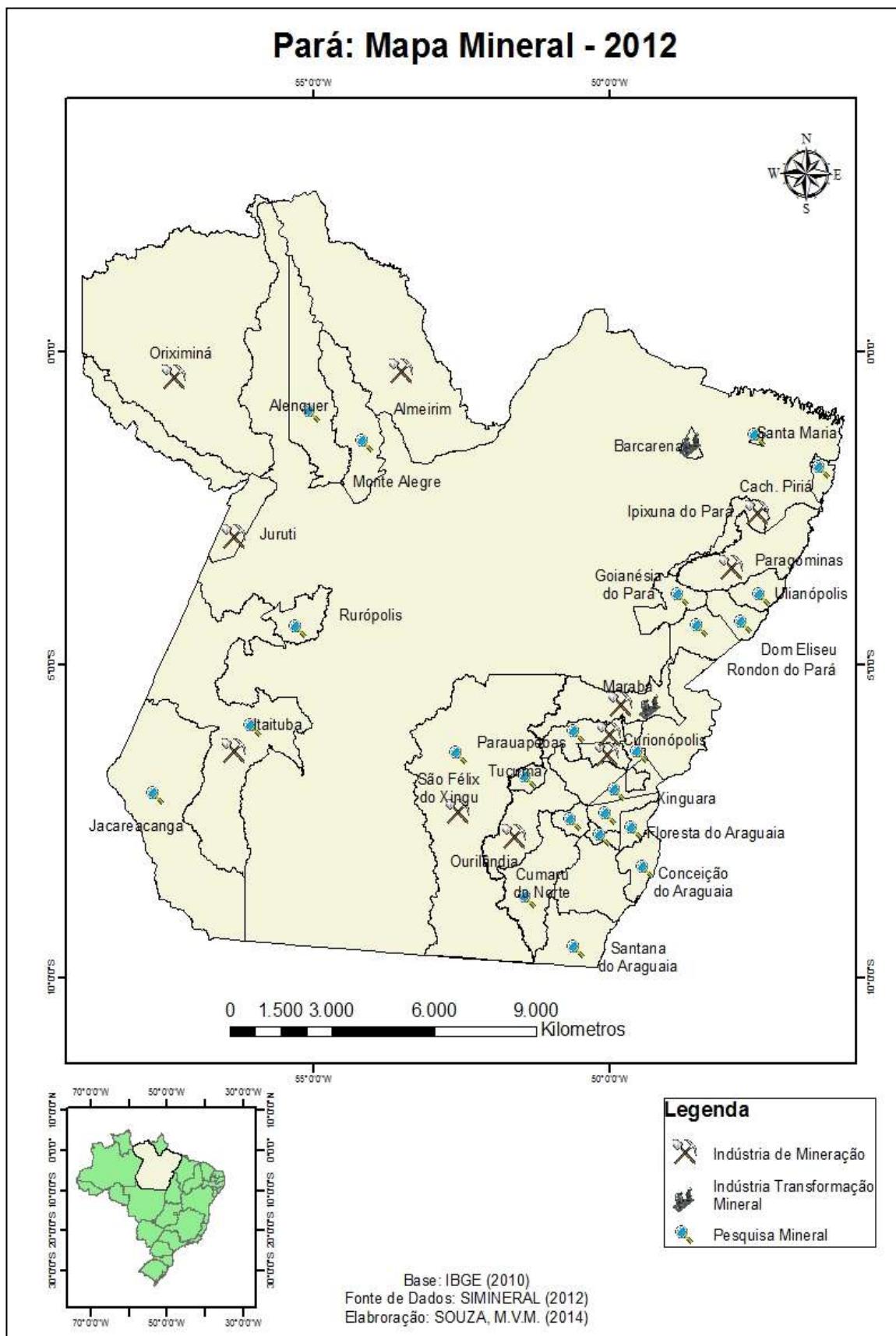
Há, assim, uma nova configuração político-social-econômica que suscitará disputas territoriais, pois, segundo Palheta da Silva (2003) um conjunto de acontecimentos (aberturas das estradas, os garimpos de beira de estrada, empresas de mineração, fazendeiros e bancos, etc.) levou à fragmentação do poder econômico na

região de Carajás no início da década de 1980, levando à ocorrência de divisões no município de Marabá. Assim como citado anteriormente, os interesses políticos das elites dominantes serão determinantes nas fragmentações municipais.

No Pará e em geral no Brasil, a maioria dos municípios criados, principalmente aqueles que foram criados pós-década de 1980 no sudeste paraense, surgiram em razão de fatores políticos, o que tem colocado em xeque seu papel enquanto forma para se atingir o desenvolvimento sócio-econômico local. O município de Marabá e municípios criados a partir de sua fragmentação territorial, na década de 1980, que analisamos aqui, não fogem ao contexto dos fatores políticos-econômicos citados acima. Políticas arraigadas do tradicionalismo por parte das elites oligárquicas e sem perspectivas de melhorar as condições de vida das populações foram exacerbadas por práticas sociais que se consolidaram no domínio de municípios como Marabá durante décadas. Na ausência de uma visão de planejamento voltada para a sua sociedade, acabaram deixando passar momentos importantes da história sócio-econômico-política desse município, causando graves problemas sociais, que se refletem nas atuais configurações territoriais dos municípios e nos conflitos de poder, que se traduzem, também, nas emancipações territoriais, aqui estudadas (PALHETA DA SILVA, 2003, p.58).

Além do jogo político, os interesses econômicos, sobretudo pelos *royalties* da mineração, levaram à fragmentação de Marabá. O Mapa 4 apresenta o Mapa Mineral de 2012 do Pará, do qual pode se perceber a importância da mineração em vários dos municípios surgidos após a década de 1980. Em 1988, Parauapebas, núcleo urbano no sopé da Serra dos Carajás, do ‘lado de fora’ do portão da *company town* de Carajás, é desmembrado de Marabá. No mesmo ano, Curionópolis, área do garimpo de Serra Pelada, também é emancipado de Marabá.

Assim, Marabá perde, no mesmo ano, duas importantes áreas de mineração, geradora de receitas e com expressivo contingente populacional. A partir daí, outras alianças político-econômicas passaram a pleitear a emancipação de outros municípios, a partir daqueles que já haviam se emancipado de Marabá, criando emancipações de segunda e terceira geração (COELHO *et al*, 2005; PALHETA DA SILVA, 2003) a partir de Marabá, como pode ser observado na Figura 5.



Mapa 4: Pará - Mapa Mineral - 2012
Fonte: SIMINERAL (2012)

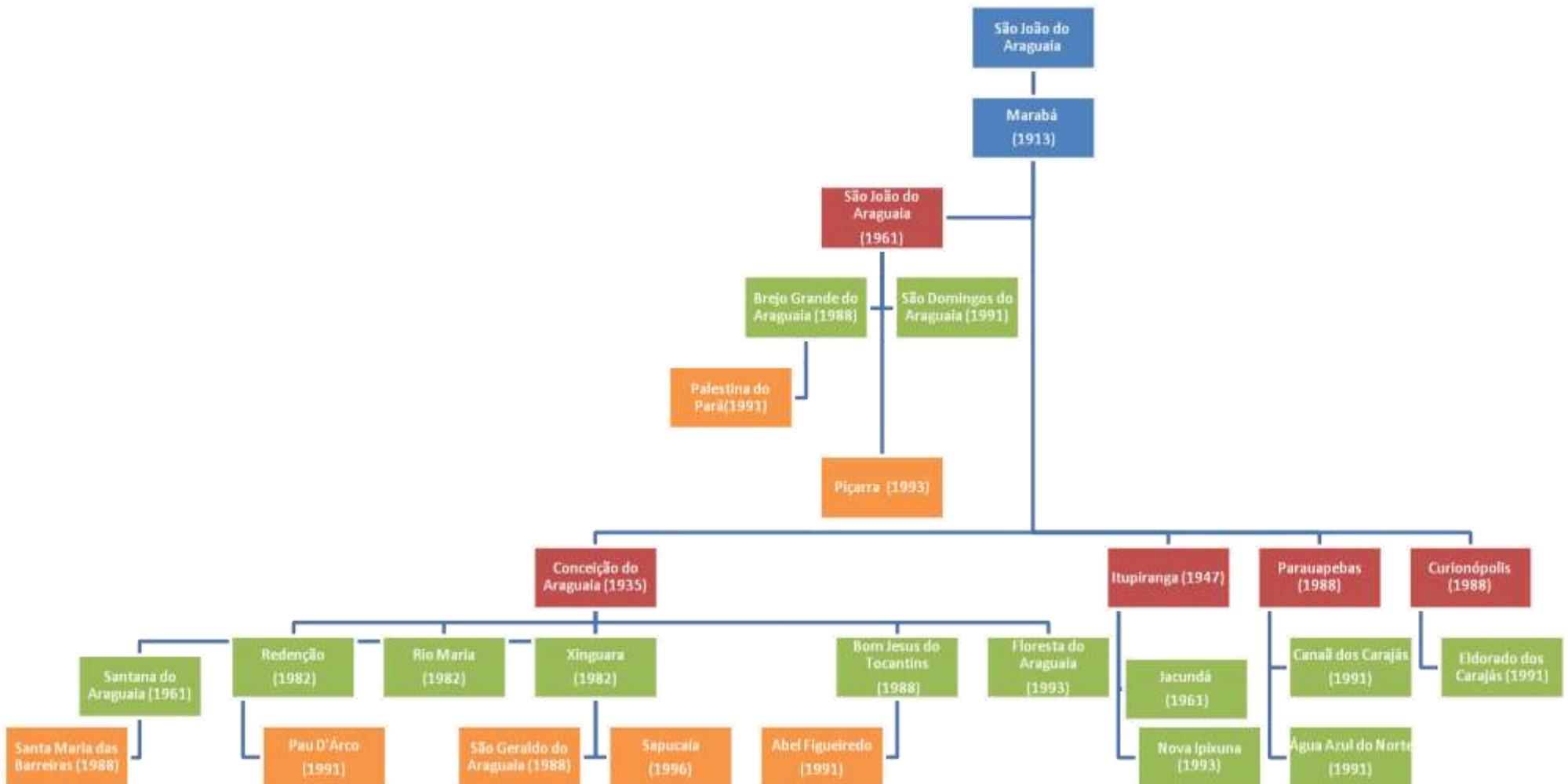


Figura 5: Genealogia do Município de Marabá. Org.: SOUZA, M.V.M. (2013)

A Figura 5 representa a ‘genealogia’ dos municípios que tem suas origens ligadas à Marabá. Em **vermelho** estão representados os municípios de Primeira Geração, aqueles que se desmembraram diretamente de **Marabá**. Em **verde**, aparecem os municípios de Segunda Geração, que se emanciparam de municípios já emancipados de Marabá. A partir destes, há uma nova etapa de emancipações, levando à uma Terceira Geração de municípios surgidos a partir de Marabá, representados na cor **laranja**. As datas que aparecem nesta figura são relativas à criação destes municípios, diferentemente dos Quadros 02,03,04, que representam a data de instalação. Palheta da Silva (2003) resume bem o processo de fragmentação territorial a partir de Marabá:

Assim a história dos municípios aqui estudados tem uma única vertente territorial, que é a de serem originários do município de Marabá, mas, por sua vez, têm suas peculiaridades e suas próprias configurações territoriais. Seus territórios são desdobramentos das fragmentações políticas do poder local de Marabá. Suas transformações político-econômicas têm reflexos também nos projetos da CVRD e do conjunto de ações promovidas por grupos políticos locais e extralocais. Seus representantes podem ter vínculos políticos, caso dos representantes políticos, mas dependendo dos interesses político-econômicos, fragmentam-se ou associam-se, dependendo do grau de viabilidade e favorecimento que está em jogo (PALHETA DA SILVA, 2003, p.94).

Apesar de ter perdido a mina de ferro de Carajás para Parauapebas e o garimpo de Serra Pelada para Curionópolis, Marabá não perde a sua importância regional, pelo fato de que se desenvolveu na cidade, ao longo de tantos anos de investimentos estatais e de afluxo populacional, um importante setor de serviços, que se tornou o principal ramo da economia municipal, fazendo com que Marabá não seja totalmente dependente da economia mineral (apesar da importância deste setor para o município), ao contrário de Parauapebas, pois, segundo Palheta da Silva (2003), este município direciona todas suas formas de desenvolvimento para a questão mineral.

Autores como Coelho *et al* (2005) defendem que Parauapebas se tornou um importante centro sub-regional, cujas funções urbanas extrapolam o âmbito local. Porém, de acordo com o IBGE (2008) no seu estudo da REGIC (Região de Influência das Cidades), de 2007, ela é classificada apenas como Centro de Zona A, o que significa que exerce funções de gestão elementares, com atuação restrita à sua área imediata. Diferente é o caso de Marabá, apontada pelo mesmo estudo como Capital Regional C.

A Figura 6 a seguir apresenta a Região de Influência de Belém, na qual estão inseridas as cidades de Marabá e Parauapebas.

Isso se deve ao fato de que, apesar de Parauapebas possuir, em 2010, o segundo maior PIB do Estado do Pará (IDESP, 2010), grande parte deste PIB é relativa à indústria, ligada à mineração, que corresponde a 87,5% do PIB municipal, cabendo ao setor de serviços apenas 12,2%, o que interfere diretamente na capacidade desta cidade em possuir funções urbanas para além do seu âmbito local. Bastante diferente é a situação de Curionópolis, que após o fim das atividades do garimpo de Serra Pelada teve perdas populacionais e que em 2010 ocupava apenas a 78^a posição no ranking do PIB Estadual. A comparação entre estes municípios se deve ao fato de Parauapebas e Curionópolis terem sido desmembrados diretamente de Marabá e por possuírem importância na extração mineral (Serra dos Carajás e Serra Pelada, respectivamente).

Porém Marabá, mesmo tendo perdido importantes jazidas minerais com os desmembramentos municipais, já possuía um histórico na ocupação regional, uma economia de destaque no cenário do Sudeste do Pará, ligada ao extrativismo e à pecuária, antes mesmo dos investimentos na área de mineração. Este setor, ligado à indústria, ainda é importante na economia municipal, pois representou 33% do PIB de 2010, porém o destaque é para o setor de Serviços, responsável por 64,5% do PIB municipal, o que coloca Marabá como o quarto maior PIB do Estado do Pará (IDESP, 2010). Segundo o IDESP (2010), Marabá é o maior distribuidor comercial do Sudeste do Pará.

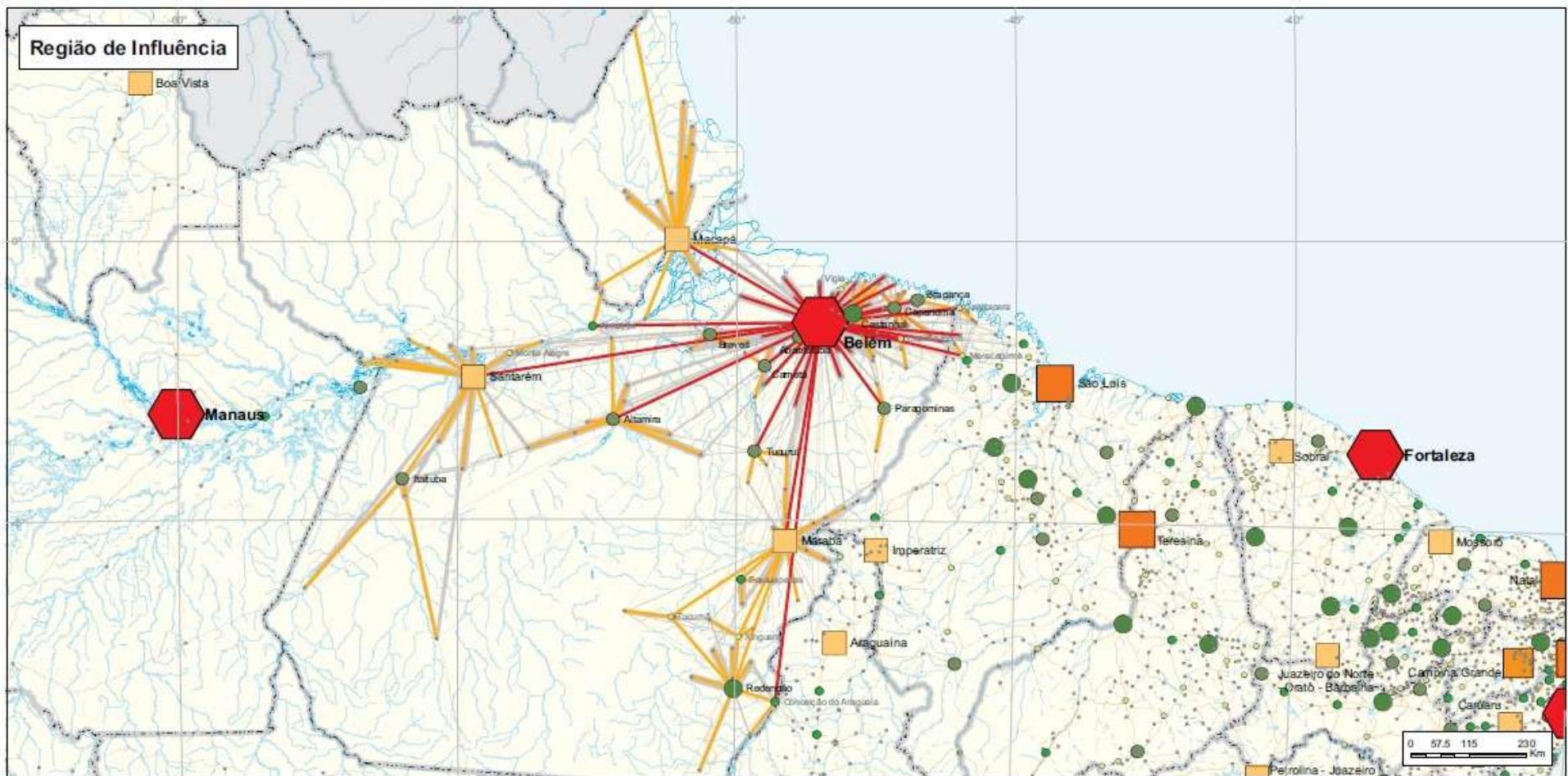


Figura 6: Região de Influência de Belém (2007)

Fonte: REGIC (2007)

Ao longo deste capítulo foi possível demonstrar como o Estado, por meio de diversas estratégias, contribuiu para o ordenamento do território amazônico, em sua porção oriental, cujos reflexos são determinantes na organização do espaço urbano de cidades como Marabá. Entre estas estratégias estão dotar o espaço de infraestruturas, como no caso da abertura das rodovias, além das transformações das estruturas jurídico-políticas, determinante no rearranjo dos atores sociais e principalmente, para a reprodução ampliada do capital.

Os fluxos migratórios se tornaram bastante representativos para o Sudeste Paraense, contribuindo não apenas para o aumento populacional, mas também para um novo arranjo das estruturas sociais e disputas de poderes, que provocaram rebatimentos espaciais, entre eles o surgimento de novos municípios. Claro, não se pode deixar de considerar que a ação do Estado foi primordial para esta mobilidade populacional e, consequentemente, dos rearranjos territoriais, em virtude da instalação da sua "malha tecnopolítica", como cunhou Becker (2009). Estes fatores influenciaram na formação espacial de Marabá, produzindo reflexos na sua importância enquanto cidade média na região e na própria organização intraurbana, como será abordado no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 3

CAPÍTULO 3 - MARABÁ: A ESTRUTURAÇÃO DE UMA CIDADE POLINUCLEADA E A RELAÇÃO COM A INDÚSTRIA NAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS RECENTES

No capítulo anterior discutiu-se como o Estado, por meio de seu arcabouço técnico-político-econômico foi capaz de influenciar no ordenamento territorial da região Amazônica, o que tornou capaz a mudança de papel de várias cidades perante a rede urbana regional, deixando de serem centros de coleta de produtos da floresta para se tornaram cidade médias, capazes de articular diferentes escalas no jogo da reprodução ampliada do capital. Marabá, localizada na porção sudeste do estado do Pará, é exemplo desta interferência estatal na formação socioespacial das cidades amazônicas, daí a opção metodológica de iniciar esta análise pelo papel do Estado (no capítulo anterior) neste processo para, posteriormente, se pensar a estruturação e reestruturação urbana e da cidade de Marabá perante os arranjos socioespaciais apresentados ao longo de sua história.

É importante frisar que não cabe aqui recontar a história urbano-regional centenária¹⁶ de Marabá de maneira pormenorizada, visto que diversos autores já realizaram este feito, como Almeida (2008), Emmi (1999), PNUMA *et al* (2010), Ribeiro (2010), Rodrigues (2010), Tourinho (1991), Trindade Júnior *et al* (2010), entre outros. Entretanto, não será possível compreender os processos espaciais que se desenvolveram nestas duas primeiras décadas do século XXI no espaço urbano marabaense sem que se faça uma relação com atores sociais e suas interferências no espaço geográfico ocorridas em momentos pretéritos. De tal maneira, para consolidar a análise, é preciso entender que para atual configuração urbana descontínua (enquanto forma) de Marabá foi fundamental a atuação de diversos agentes sociais, como o Estado, os grupos sociais menos favorecidos economicamente e os agentes capitalistas, com destaque para o papel da indústria, que será de fundamental importância também no momento presente, em que o Projeto ALPA se torna imprescindível para a compreensão da produção do espaço urbano, valorizando a cidade-mercadoria e consequentemente, ampliando as desigualdades socioespaciais.

¹⁶ Em 2013 foi comemorado o centenário de Marabá, em alusão à criação do município em 1913, pela Lei Estadual 1.278/1913.

3.1 – Marabá: do burgo agrícola à cidade polinucleada

Marabá está situada na porção sudeste do Estado do Pará, na Mesorregião Sudeste Paraense. De acordo com os dados do último Censo Demográfico (IBGE, 2010), o município possui 233.669 habitantes, sendo o quarto mais populoso do Estado, atrás de Belém, Ananindeua e Santarém. Além disso, Marabá possui o quarto maior PIB (Produtor Interno Bruto) do estado, como pode ser observado na Tabela 05. Destaca-se na composição do PIB marabaense o setor de serviços, que corresponde a 64,5% do PIB, com evidência para as atividades de comércio, administração pública, aluguel e transporte. Segundo o IDESP (2010), o município é o maior distribuidor comercial da região, com importância nos segmentos de combustíveis, automóveis, produtos de extração mineral, móveis, alimentos e bebidas. O setor industrial também é importante na economia municipal, representando 33% do PIB, onde se destacam as empresas ligadas ao beneficiamento e extração de produtos minerais. Além disso, o PIB *per capita* de Marabá é de R\$ 15.427,12¹⁷, o sétimo maior do Pará.

Tabela 05 - Pará: Ranking dos Municípios com os 10 Maiores PIB's (2010)

Ranking	Municípios	PIB (R\$ Mil)	Participação (%)
1º	Belém	17.987.323	23,11
2º	Parauapebas	15.918.216	20,45
3º	Ananindeua	3.669.747	4,71
4º	Marabá	3.601.647	4,63
5º	Barcarena	3.550.233	4,56
6º	Tucuruí	2.817.702	3,62
7º	Santarém	2.051.529	2,64
8º	Canaã dos Carajás	1.559.968	2,00
9º	Castanhal	1.449.213	1,86
10º	Paragominas	1.235.379	1,59

Fonte: IDESP (2010)

Este cenário econômico acima descrito tem como base territorial de ação um município com 15.128,061 km², com características bastante singulares com relação ao seu sítio urbano, que incidem sob a forma como a cidade se organiza espacialmente. A cidade de Marabá está situada na área de encontro dos rios Tocantins e Itacaiúnas, numa altitude média de 125 metros acima do nível do mar e que, por conta do regime natural

¹⁷ A preços correntes em 05/11/2014 equivale a US\$ 6.129,266 (BCB,2014) ou 21,3 Salários Mínimos.

de cheia e vazante dos rios, acaba tendo parte de seu sítio urbano ocupado pelas águas durante os meses de chuvas mais intensas, no chamado inverno amazônico (FIGURA 7). Este é um dos fatores que contribuiu para que a reprodução do tecido urbano ocorresse de forma descontínua, fazendo com que atualmente a cidade se apresente dividida em cinco núcleos urbanos (Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova, São Félix e Morada Nova), entrecortados pelos rios acima mencionados, como pode ser observado no Mapa 5 adiante. Esta organização urbana em diversos núcleos é um reflexo dos momentos econômicos vivenciados em Marabá ao longo de sua história e também das relações que esta cidade possuía com o mundo externo, seja em âmbito regional, nacional e global.

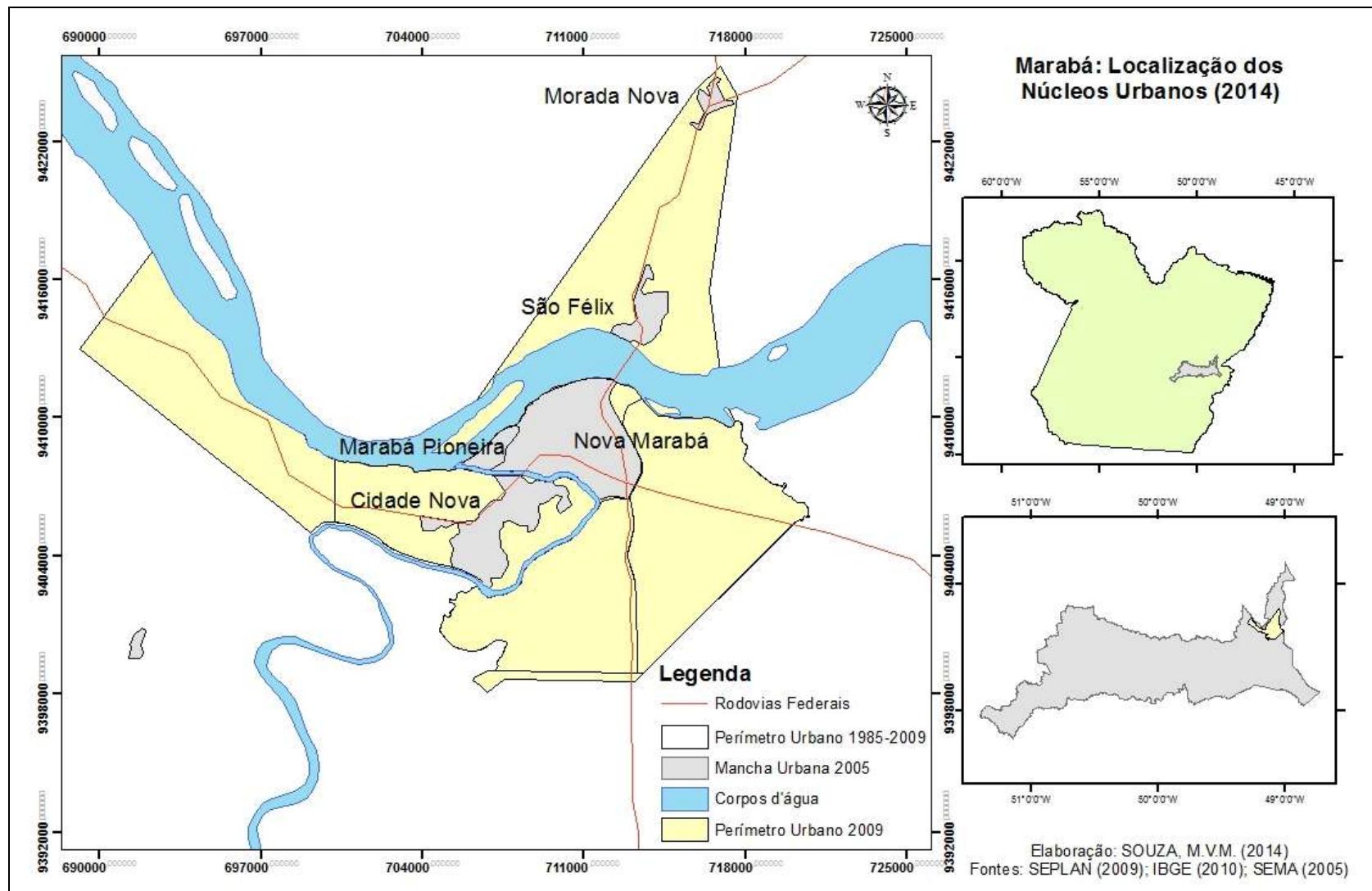


Figura 7: Cidade de Marabá durante enchente de 1997

Fonte: PNUMA *et al* (2010).

As primeiras notícias de incursões pela região onde atualmente se encontra Marabá datam de 1653, através de uma expedição dirigida pelo Padre Antônio Vieira. Mas a ocupação da área se deu somente a partir de 1894, quando Carlos Leitão¹⁸ e alguns partidários seus, comerciantes, vaqueiros e lavradores, vindos de Boa Vista (hoje Tocantinópolis - TO), fugindo de lutas políticas nesta cidade, desceram o rio Tocantins

¹⁸ Deputado Estadual e chefe político florianista em Boa Vista-GO (atual Tocantinópolis-TO), cuja derrota no episódio chamado "Guerra da Boa Vista" levou-o a abandonar o local, descendo o rio Tocantins. Cf. Emmi (1999).



Mapa 5: Marabá - Localização dos Núcleos Urbanos (2014)

e estabeleceram um burgo agrícola próximo ao encontro deste rio com o rio Itacaiúnas (TOURINHO, 1991). O “Burgo do *Itacayuna*”, como era chamado o local, era uma colônia agrícola, instalada por Carlos Gomes Leitão, mediante subvenção do Governo do Estado do Pará, onde era realizada a agricultura de subsistência, extrativismo de castanha e criação de gado. Em 1896 a população do burgo era de 222 habitantes (EMMI, 1999).

Em 1896, Francisco Coelho, comerciante originário de Grajaú (MA), chegado um ano antes ao burgo¹⁹, organizou com Leitão uma expedição para busca de campos naturais para pastagem. Segundo Tourinho (1991) e Emmi (1999) durante a expedição foi descoberto, accidentalmente, o caucho (*Castilloa ulei*), uma árvore que também produz o látex, assim como as seringueiras. Tal fato produz expressivas alterações na região. “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” (EMMI, 1999, p.33).

Porém, o burgo não prosperou e entre os motivos para isto estão o descumprimento de cláusulas contratuais firmadas entre o Estado e Carlos Leitão, além da própria descoberta do caucho, que deslocaria o objetivo inicial da criação do burgo, que era a agricultura (EMMI, 1999). Com interesse de negociar com os extratores de caucho que navegavam pelos rios Tocantins e Itacaiúnas, Francisco Coelho instala, em 1898, no pontal de confluência do Tocantins e do Itacaiúnas, um barracão comercial, denominado Marabá (TOURINHO, 1991), local que deu origem à cidade de Marabá.

A transferência de população para a localidade do “Pontal” (encontro dos rios Tocantins e Itacaiúnas) está intimamente ligada às formas de ligação que estes moradores tinham com o mundo externo, tendo nos rios suas vias de comunicação. De acordo com Dias (1958), o sítio não era favorável ao estabelecimento de uma cidade, pois estava situado apenas dez metros acima do nível das águas, sendo facilmente atingido pelas cheias dos rios. Naquele momento, o embrião urbano de Marabá não passava de um “abarracamento de palha, prestes a deixar a região assim que se

¹⁹ O Burgo Agrícola, assim denominado em documentos oficiais do século XIX, era uma colônia agrícola, autorizada pelo Estado do Pará a ser instalada por Carlos Gomes Leitão na região próxima à foz do rio Itacaiúnas, em condições de acomodar cem famílias (EMMI, 1999).

aproximasse a enchente” (DIAS, 1958, p.387). Apesar das recorrentes enchentes²⁰, a proximidade com os rios fazia com que a população permanecesse naquele local.

Se a cidade aparece no mesmo lugar imprevidente – desfavorável e inseguro sem dúvida – é porque o pontal onde ela se acha construída domina facilmente as duas únicas vias de escoamento da região – o Tocantins e o Itacaiúnas (DIAS, 1958, p.391).

Esta proximidade com os rios tinha importância ressaltada na comercialização dos produtos extraídos na floresta. Primeiramente, assume relevância o látex extraído do caucho e, após a crise da borracha no mercado internacional, começa a se destacar na região de Marabá a produção da castanha-do-pará. É para Marabá que é drenada toda a produção de castanha da bacia do rio Itacaiúnas, além de receber os produtos de municípios do baixo e médio Tocantins, oeste do Maranhão e norte de Goiás (atual Tocantins), conforme Dias (1958).

Segundo a autora supracitada, no período da safra da castanha²¹ a atividade comercial de Marabá se intensificava, por que havia o financiamento da produção da castanha (pelo sistema de avimento) e o aumento das vendas para os sertões goiano e maranhense, devido à facilidade nos transportes. Estes fatores transformaram Marabá no “principal empório comercial do médio Tocantins” (DIAS, 1958, p.419), com a instalação de firmas comerciais com sede na cidade, dando para Marabá, perante a incipiente rede urbana regional, um papel de destaque a partir da atividade comercial, a saber:

É no comércio marabaense que os sertanejos após apurarem os lucros por eles trazidos realizam suas compras de sal, para as salgas, querosene, balas, fósforo, medicamentos, artigos de armário e ferragens. Por isso o comércio é a principal função da cidade de Marabá. 88 estabelecimentos comerciais, entre os grandes e pequenos, servem não só a população urbana e rural do município, mas, através de importantes firmas comerciais, às praças do sudoeste do Maranhão e o norte de Goiás (DIAS, 1958, p.421).

²⁰ Segundo Tourinho (1991) existem registros de grandes enchentes em Marabá nos anos de 1906, 1910, 1926, 1947, 1957, 1968, 1974, 1978, 1979 e 1980. Outra enchente de importantes proporções foi a de 1997.

²¹ Segundo Emmi (1999) a produção da castanha era realizada através do sistema de avimento. Desta forma, foram sendo criadas condições para que certos grupos dominassem a produção da castanha, através do monopólio sobre o crédito, sobre o transporte e aos poucos sobre o controle dos castanhais (ou seja, controle da terra), levando ao surgimento do que a autora chamou de “Oligarquia do Tocantins”.

Como a vida comercial de Marabá estava intimamente ligada aos rios, é natural que a população estivesse concentrada às margens destes durante os primeiros anos de povoamento do local. Porém, como já dito anteriormente, devido a esta proximidade dos cursos d'água o sítio urbano de Marabá estava sujeito às intempéries naturais, como as enchentes ocorridas durante os períodos de cheias dos rios. Desta forma, em um primeiro momento, a expansão do tecido urbano está ligada à ocorrência de eventos catastróficos, como foi a enchente de 1926²², a qual levou a população a ocupar áreas mais distantes dos rios. Aos poucos, entre as décadas de 1920 e 1940, as atividades comerciais e os serviços foram se deslocando da extremidade do ‘pontal’ para áreas mais altas, raramente atingidas pelas cheias. Na Figura 8 a seguir está representada a “Área de Segurança”, estabelecida pelo Plano Diretor Municipal de 2006, que tem como limite a cota de 82 metros, abaixo da qual não pode ser construída nenhuma edificação em Marabá atualmente.

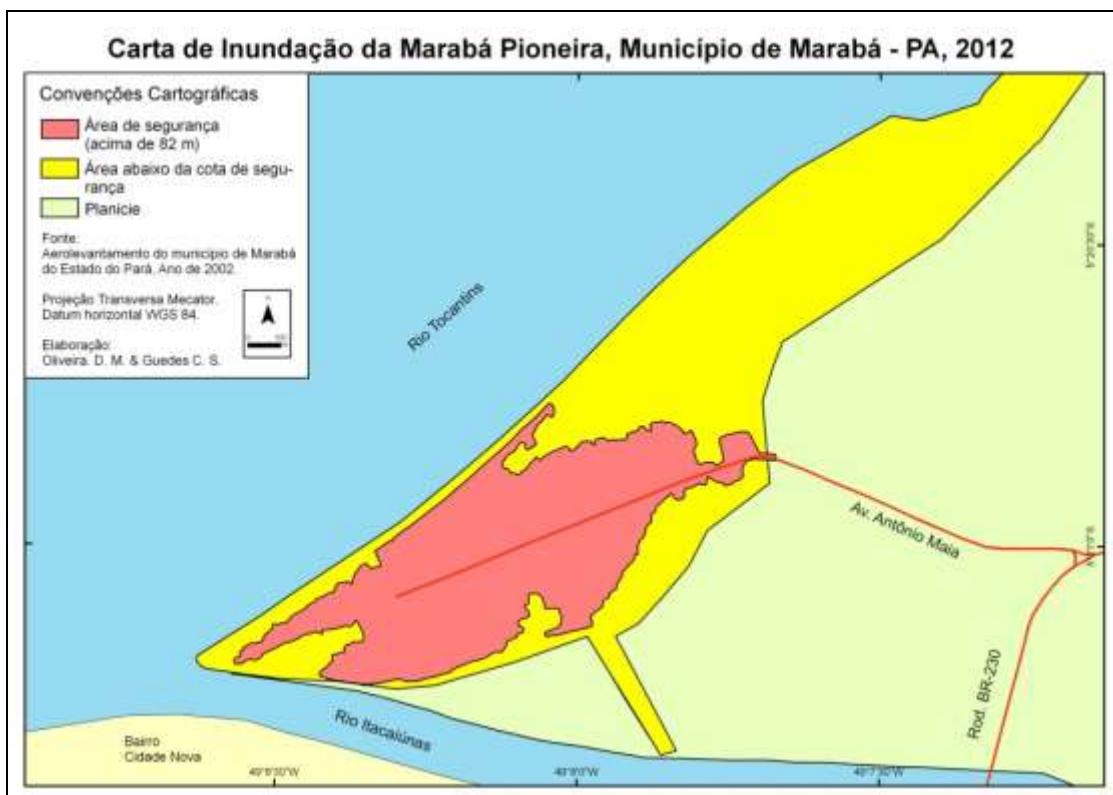


Figura 8: Carta de Inundação da Marabá Pioneira, representando a ‘Área de Segurança’ acima da cota de 82 metros.

Fonte: SOUZA, M.V.M. et al (2012).

²² De acordo com Dias (1958), a enchente de 1926 destruiu completamente Marabá, forçando a reconstrução da cidade existente.

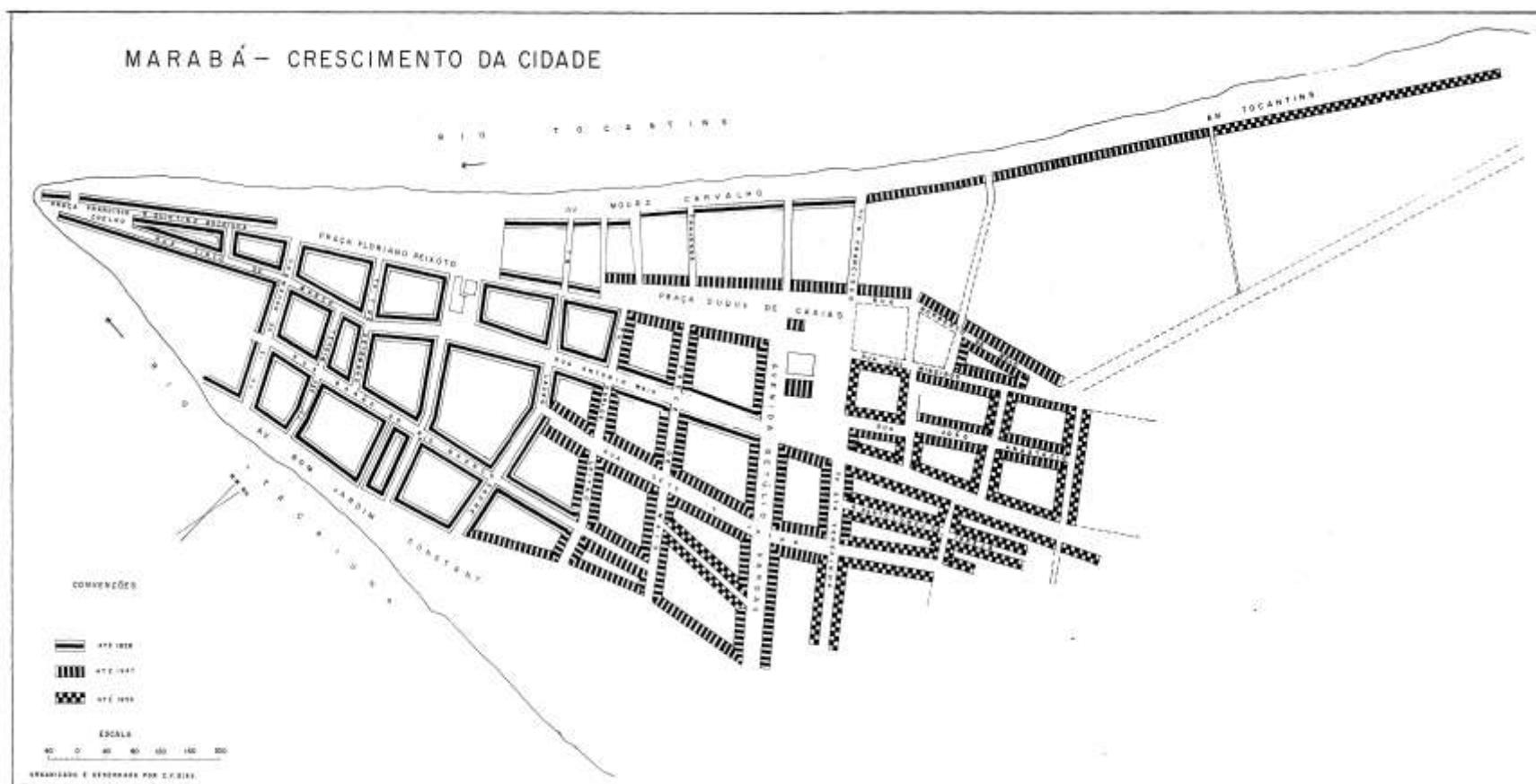


Figura 9: Evolução da ocupação urbana de Marabá até 1954

Fonte: DIAS (1958)

Na Figura 9 anterior é possível observar a evolução da ocupação urbana da área do pontal, que hoje corresponde à Marabá Pioneira. Durante as primeiras décadas do século XX, a população se concentrava nos arredores do encontro dos rios Tocantins e Itacaiúnas, passando a ocupar a parte mais central e alta do pontal (correspondente ao que hoje é a ‘Área de Segurança, apresentada na Figura 8) à medida que as enchentes assolavam a cidade.

Até a década de 1960 esta era a configuração urbana de Marabá. Cabe ressaltar que, nos períodos de ocorrências das enchentes, um dos locais para onde a população se deslocava para abrigar-se era a margem esquerda do rio Itacaiúnas, de altitudes mais elevadas, que propiciou o surgimento do bairro Amapá. Aos poucos este bairro foi deixando de possuir um caráter transitório, se incorporando ao tecido urbano como local de habitação permanente. O mesmo fator levará ao surgimento, em 1963, do que hoje é o bairro São Félix Pioneiro, localizado na margem direita do rio Tocantins. Esta configuração está representada na Figura 10.

Na década de 1960 acontecem alguns fatos que terão consequências significativas na modificação da estrutura urbana de Marabá. Um destes fatos é que Marabá passa a se articular com o sistema rodoviário nacional na década de 1960, com a construção do primeiro trecho da PA-70, iniciado em 1963 e concluído em 1969, que liga Marabá à BR-010 (Rodovia Belém-Brasília), quebrando o isolamento terrestre que a cidade possuía até então.

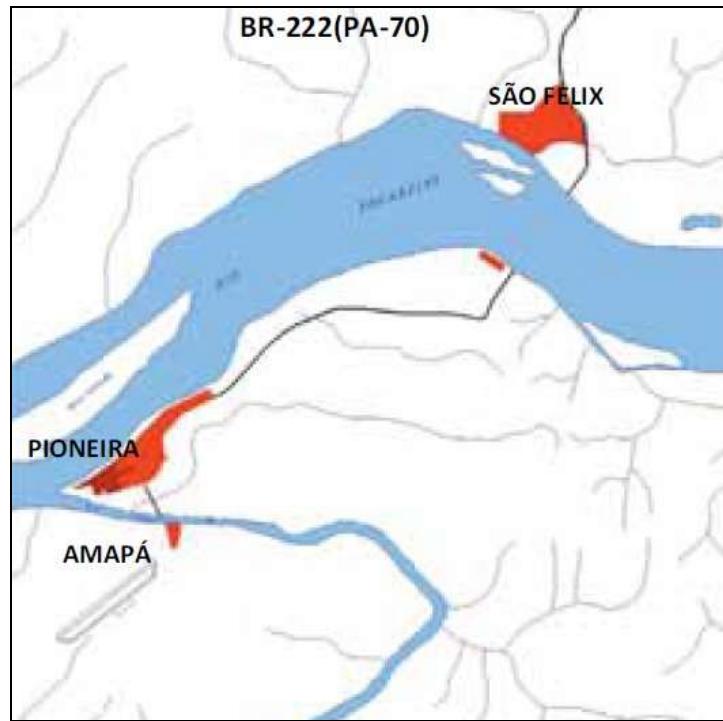


Figura 10 - Marabá: Evolução Urbana (1920-1970)

Fonte: PNUMA *et al* (2010).

É necessário relembrar que durante a década de 1960 ocorreram diversos fatores em escala nacional que terão impactos na reestruturação urbana de Marabá na década de 1970. Entre estes fatos está a mudança no regime político do país e as políticas de incentivo à apropriação capitalista da região amazônica, capitaneadas pela SUDAM e pelo BASA, além de programas governamentais como o PIN, PROTERRA (Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste), abertura de estradas e políticas oficiais de colonização, como foi discutido no capítulo anterior. Além destes fatores, a descoberta das jazidas minerais de Carajás, em 1966, também foi fundamental para despertar o interesse capitalista para esta região.

No final dos anos 1960 Marabá já começava a apresentar uma tendência de se organizar em mais de um núcleo urbano, como acabou acontecendo com o surgimento de aglomerações no Amapá e São Félix, como dito anteriormente. Para agravar esse fato “o núcleo pioneiro se via obstaculizado pelos rios, pelas áreas alagadas ou alagáveis, pelas fazendas de criação de gado, e pelo regime de propriedade privada da terra, que propiciava a manutenção de lotes em processo de especulação fundiária” (TOURINHO, 1991, p.203).

Os programas governamentais, principalmente os relacionados com abertura de estradas e projetos de colonização, fizeram com que Marabá passasse a se tornar destino de frentes migratórias, que irão se avolumar entre 1960 e 1980. A vinda de tais pessoas levou à necessidade de se começar a pensar na expansão do tecido urbano de Marabá, principalmente por conta das ressalvas em relação à expansão do núcleo pioneiro, supramencionadas. Segundo Tourinho (1991), no final dos anos 1960, diferentes grupos sociais disputavam o local para onde se expandiria a cidade, seja para o sentido do bairro Amapá, de São Félix ou para as áreas “além do varjão²³”.

Em 1967, através da Lei Municipal 3.342, a prefeitura reservou uma área não inferior a 2.000 metros por 2.500 metros para que fosse realizada a expansão da cidade, garantindo a indenização por benfeitorias existentes no local²⁴. Tourinho (1991) afirma que a escolha desta área (“além do varjão”) beneficiou os donos de castanhais, que controlavam o poder municipal na época. Além disso, com Marabá chamando a atenção nacional devido às jazidas minerais recém-descobertas, o município foi selecionado pela SERFHAU para ser estudado pelo Programa de Ação Concentrada, no final dos anos 1960.

3.1.1 - Efeitos estatais em Marabá: O surgimento do núcleo Nova Marabá

É na década de 1970 que as mudanças acontecem com maior efetividade no espaço urbano marabaense, a começar pela rodovia Transamazônica, que chega a Marabá em 1971. Tais mudanças não acontecem apenas no âmbito regional, como por meio dos programas governamentais que modificaram o ordenamento territorial da região amazônica – por exemplo, o programa de Urbanismo Rural do INCRA – mas também em atuações estatais na elaboração de projetos urbanísticos para alguns municípios escolhidos.

Vale ressaltar que é durante a década de 1970 que Marabá apresenta suas maiores taxas de crescimento populacional. Conforme detalhado nas Tabelas 02 e 03, entre 1970 e 1980 a população total do município cresceu 144,67% e a população

²³ O varjão, popularmente conhecido em Marabá como “Varjão da Santa Rosa”, é uma área alagadiça, à margem esquerda do rio Tocantins, situado entre a Marabá Pioneira e a Nova Marabá.

²⁴ As indenizações eram referentes apenas às benfeitorias por se tratarem de terras públicas municipais, arrendadas para os castanheiros.

urbana aumentou em 186,58%. Esse aumento populacional, aliado às barreiras físicas do núcleo pioneiro e as enchentes que ocorriam neste local levaram à necessidade de se implantar um novo núcleo urbano em Marabá. Para isso, o Governo Federal organiza a implantação de um Plano de Desenvolvimento Urbano para Marabá.

Porém, segundo Tourinho (1991), mais do que resolver os problemas das enchentes, a aplicação de um plano de desenvolvimento urbano em Marabá tinha como reais objetivos: a) apoiar as intervenções estatais realizadas; b) atender aos interesses do grande capital envolvido no Projeto Carajás; c) abrir novas frentes de trabalho para as empreiteiras; d) absorver excedentes populacionais e posteriormente redistribuí-los para a região; e) abrigar contingentes que não conseguiram ser alocados nos programas de colonização; f) obter apoio da população para a legitimação do poder instituído, por meio da oferta de lotes urbanizados em áreas livres de enchentes, com intuito de evitar o apoio ao PC do B e aos militantes da Guerrilha do Araguaia.

É preciso lembrar que, em 1970, por meio do Decreto-Lei 1.113 de 30/10/1970, Marabá foi declarada área de Segurança Nacional. Seus prefeitos passaram a ser indicados pelo Governo do Estado e referendados pelo Conselho de Segurança Nacional.

Na década de 1970 começa a ocorrer um conflito de interesses sobre a terra urbana de Marabá, entre o Governo Federal e a oligarquia local, sobretudo com a Família Mutran. O Governo necessitava de terras para a construção de um porto, do 52º BIS (Batalhão de Infantaria da Selva) e para a implantação do plano de desenvolvimento urbano de Marabá. Para solucionar tais conflitos, os prefeitos de Marabá passaram a ser nomeados pelo Governo Federal e eram desatrelados politicamente às lideranças locais.

Dessa forma, em 1971, o Capitão Elmano Melo é nomeado prefeito de Marabá e tinha como funções primordiais:

colaborar na formulação do Termo de Referência para o plano do núcleo urbano; promover a desocupação da área necessária à implantação desse núcleo; e, doar para o governo federal proceder a implantação da nova cidade a área em foco. Em outras palavras, coube a ele, mais diretamente, enfrentar a fúria das elites locais (TOURINHO, 1991, p.257).

Assim, em 1972, foi publicado o Edital de Concorrência Pública nº 2/72 para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM), cuja concorrência foi vencida pelo escritório paulista Joaquim Guedes & Arquitetos Associados. Pelo Decreto 125 de 1º de Fevereiro de 1972, a prefeitura de Marabá providenciou a liberação fundiária da área, ao declarar a área situada entre os rios Tocantins e Itacaiúnas e a rodovia PA-70 como de necessidade pública, devendo esta ser desapropriada em caráter de urgência e com uso da força policial, caso houvesse oposição a isto. Além disso, em 14 de Fevereiro de 1973, a Câmara de Vereadores de Marabá aprovou a Lei nº 96, na qual o município doava à SUDAM 1.621 hectares de terra, além de transferir a responsabilidade sobre desapropriações, indenizações e desocupações para esta (TOURINHO, 1991). Estavam lançadas as bases para a construção do que hoje é o núcleo Nova Marabá.

Por outro lado, já acontecia naquele momento um processo de expansão urbana espontâneo, que viria a formar outro núcleo urbano em Marabá, que é a Cidade Nova.

Contudo, uma outra parte da cidade encontrava-se em fase acelerada de expansão e parecia ser a continuidade natural de Marabá: o bairro Amapá e entorno. Em 1971, a Transamazônica alcançou esse bairro, tornando-o um ponto de parada do fluxo migratório vindo do Nordeste. A facilidade de ocupação dos lotes mais baratos oferecidos pela Prefeitura ajudou no crescimento da ocupação nas áreas próximas a esse núcleo, surgindo no início da década de 1970 o bairro Jarbas Passarinho, depois chamado de Vila Transamazônica, em função de se localizar as margens da rodovia do mesmo nome (ALMEIDA, 2008, p.76)

Segundo Almeida (2008), o maior problema do Complexo Cidade Nova era a ausência de infraestruturas, como redes de água e esgoto, iluminação e ausência de ruas asfaltadas. Ao invés de adaptarem este núcleo para receber a ‘nova cidade’, o Governo Federal, segundo o autor, preferiu escolher outro local pelo fato da localidade já estar em processo de ocupação, o que traria problemas para se adaptar um projeto urbanístico ao mesmo. Segundo o autor, na década de 1970 surge na Cidade Nova um loteamento em terreno doado pelo INCRA, chamado de Jardim Novo Horizonte, que em 1974 contava com 600 lotes em processo de ocupação.

A política intervencionista adotada pelo Governo Federal não levou em consideração o processo de crescimento de Marabá que já estava sendo verificado e a existência de uma tendência de expansão em

direção ao outro lado do rio Itacaiúnas. Da mesma forma, a opinião das lideranças políticas e da própria comunidade como um todo, não foi considerada (ALMEIDA, 2008, p.77).

O PDUM, elaborado pela empresa Joaquim Guedes & Arquitetos Associados, considerava as enchentes como o principal fator impeditivo ao desenvolvimento urbano de Marabá. Assim, havia a necessidade de se deslocar a população que vivia no núcleo pioneiro, além de preparar uma estrutura urbana capaz de absorver os migrantes que se dirigiam para Marabá. Para Tourinho (1991) quem se beneficiaria com a construção de um novo núcleo urbano seria o Projeto Ferro Carajás, sobretudo pelo fato deste núcleo amortecer o contingente de migrantes que se deslocaria para a área do projeto, evitando a formação de periferias no entorno deste e também as invasões de terra.

A proposta do PDUM era a construção de uma nova cidade que pudesse abrigar, até 1985, 50.000 habitantes. A ideia era realizar a construção de um núcleo urbano em que houvesse equilíbrio entre a cidade e a vegetação amazônica, com um desenho urbano baseado em unidades de vizinhança (FIGURA 11).

Tanto Almeida (2008) quanto Tourinho (1991) criticam a falta de participação da população no processo de elaboração do PDUM, não levando em consideração os hábitos e costumes praticados pelos moradores do núcleo pioneiro, principalmente no que tange à relação destes com os rios e mesmo com as enchentes. Esta ausência da participação popular foi fundamental para o insucesso do plano.

O PDUM, dentre outras questões: desconsiderou por completo a relação que a população marabaense tinha com as margens dos rios, impondo uma localização centralizada da cidade; tentou colocar 50% da população total, constituídos por aqueles que, em termos de renda familiar, compunham o contingente de miseráveis da cidade, em apartamentos; quis eliminar o uso do solo misto (residências + comércio ou prestação de serviços) na maioria das zonas residenciais, pretendeu desestimular hábitos como o de criar animais domésticos pouco higiênicos, que embora considerados portadores de alguns vetores de doenças quando criados fora de condições especiais, tinham importância crucial na renda e sobrevivência das famílias mais pobres (TOURINHO, 1991, p.322-323).

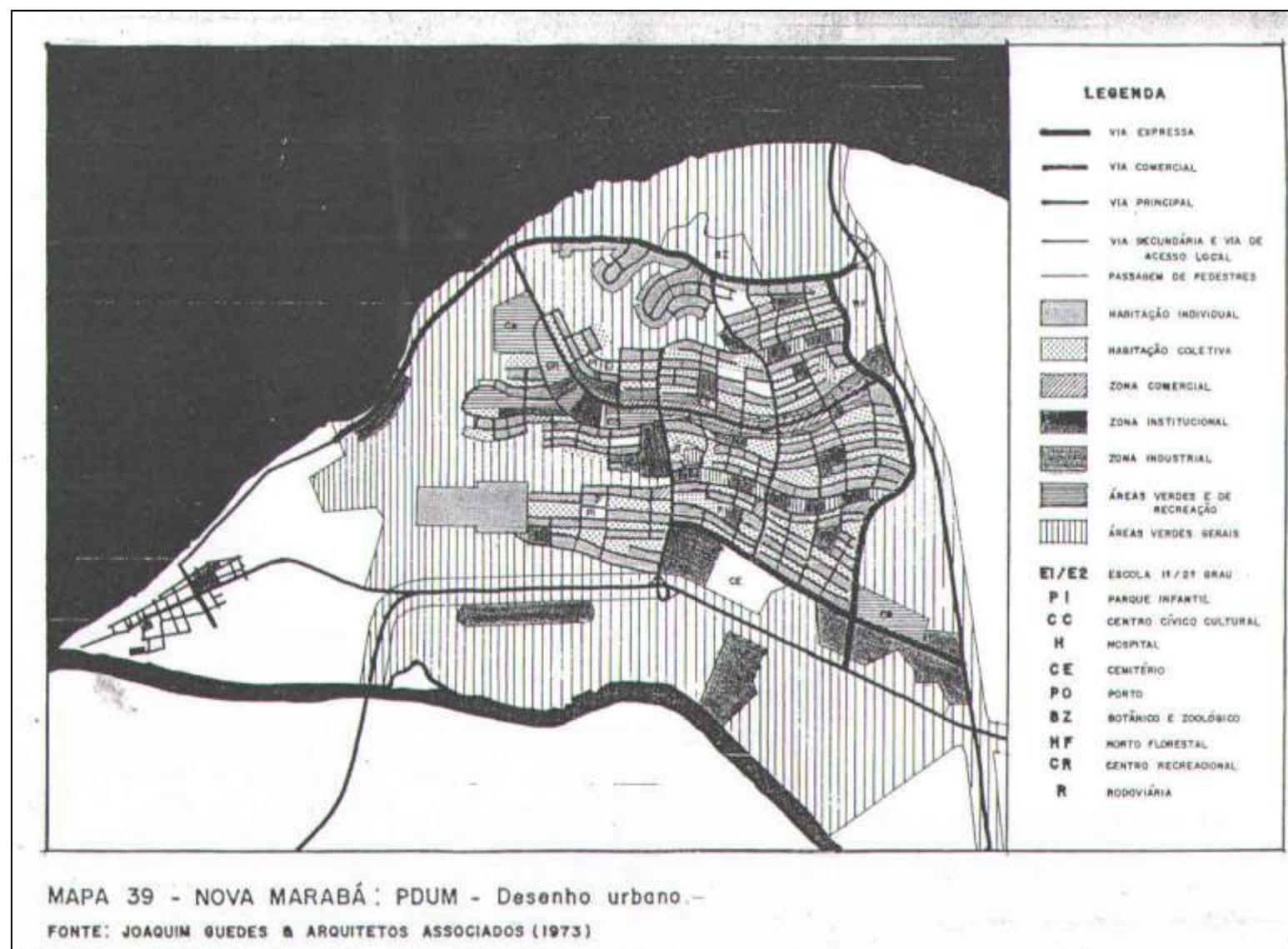


Figura 11: Desenho urbano do PDUM

Fonte: TOURINHO (1991).

Além da inexpressiva participação popular, outros fatores foram importantes para que o PDUM não alcançasse seus objetivos. Segundo Tourinho (1991), há uma conjunção de fatores externos que influenciaram na demora para o PDUM ser executado e na sua posterior substituição. Entre os fatores estão os impactos econômicos do ‘Choque do Petróleo’ em 1973, o que levou à diminuição de investimentos públicos; a transição do governo Médici para Geisel, que teve como uma de suas mudanças a extinção da SERFHAU, órgão que havia acompanhado todo o processo do PDUM e a intensificação da Guerrilha do Araguaia, que exigiu investimentos militares para acessar a região. Além disso, segundo Almeida (2008), o subdimensionamento do plano (para 50.000 pessoas até 1985) contribuiu para o abandono deste, pois havia previsões de que Marabá já tinha 100.000 habitantes em 1980²⁵.

Porém, em 1974 houve uma nova enchente, que atingiu 80% dos prédios existentes na Marabá Pioneira, o que intensificou as pressões para dar prosseguimento à instalação da nova cidade. Nesse contexto, o governo militar atribuiu à SUDAM a responsabilidade de executar o novo projeto. Para tal, o PDUM foi deixado de lado, com a justificativa de que estava ultrapassado, sendo contratada a firma J.H. COLE + ASSOCIADOS para elaborar o novo projeto para a cidade, que levou o nome de PEUM (Plano de Expansão Urbana de Marabá).

Segundo Almeida (2008), a distribuição dos lotes na Nova Marabá começa em abril de 1976, sendo que neste momento apenas o sistema viário estava aberto e não havia praticamente nenhuma infraestrutura. O autor afirma ainda que coube aos moradores providenciar a limpeza dos terrenos, construção das casas, gerando um deslocamento diário de no mínimo quatro quilômetros, já que a população ainda estava ligada ao núcleo pioneiro, pelo menos com relação ao trabalho. Ao final de 1976, cerca de 50 famílias residiam na Nova Marabá. Os primeiros assentamentos a serem ocupados foram nas Folhas 27, 28 e 21. O PEUM, porém, só foi apresentado em 1977.

O objetivo do PEUM era resolver de forma definitiva os problemas das enchentes de Marabá, além de preparar a cidade para o crescimento populacional que estava ocorrendo. Foi no PEUM que se apresentou a forma de estruturação da Nova

²⁵ Previsões não confirmadas, pois, conforme demonstra os dados da Tabela 02, havia 59.881 habitantes em Marabá em 1980.

Marabá em árvore, cujas ‘folhas²⁶’ são as unidades habitacionais e as vias representam os ‘galhos’, como apresentado na Figura 12.

O desenho do PEUM previa a ocupação da área por 132.000 pessoas. Mas em momento algum há no plano alguma preocupação futura das aglomerações urbanas de Marabá, a saber:

A despeito do PEUM se intitular de plano de expansão urbana, não fez qualquer referência ao futuro das aglomerações existentes, ou seja, se estas deveriam ter sua ocupação desestimulada ou até extintas. Nesse sentido é possível pensar no PEUM como um projeto urbanístico e não como um plano urbano globalizante ou de expansão propriamente dita (TOURINHO, 1991, p.353).

No PEUM não houve nenhuma discussão a respeito do regime de propriedade da terra, segundo a autora. Os lotes²⁷ eram destinados aos moradores atingidos pelas cheias na Marabá Pioneira. Quando estes se mudavam para o lote da Nova Marabá recebiam uma Concessão de Uso, além de receber o carnê para pagar o lote (em 30 prestações) e ter a obrigatoriedade de demolir sua antiga residência na Pioneira. Porém, Tourinho (1991) afirma que em 1977 já eram registradas as primeiras invasões de terra na Nova Marabá, além da reocupação de lotes da Pioneira, deixados pelos moradores que se transferiram para o novo núcleo. Isso mostra como a falta de participação popular no processo foi determinante para que tanto PDUM quanto PEUM não alcançassem seus objetivos.

²⁶ De acordo com Tourinho (1991) a organização da cidade em Folhas representa um organismo vegetal, em que os eixos viários periféricos representam os galhos, o sistema viário principal de penetração seriam os troncos e as folhas as comunidades propriamente ditas.

²⁷ Para saber mais a respeito dos critérios para o recebimento de um lote na Nova Marabá, consulte Tourinho (1991).

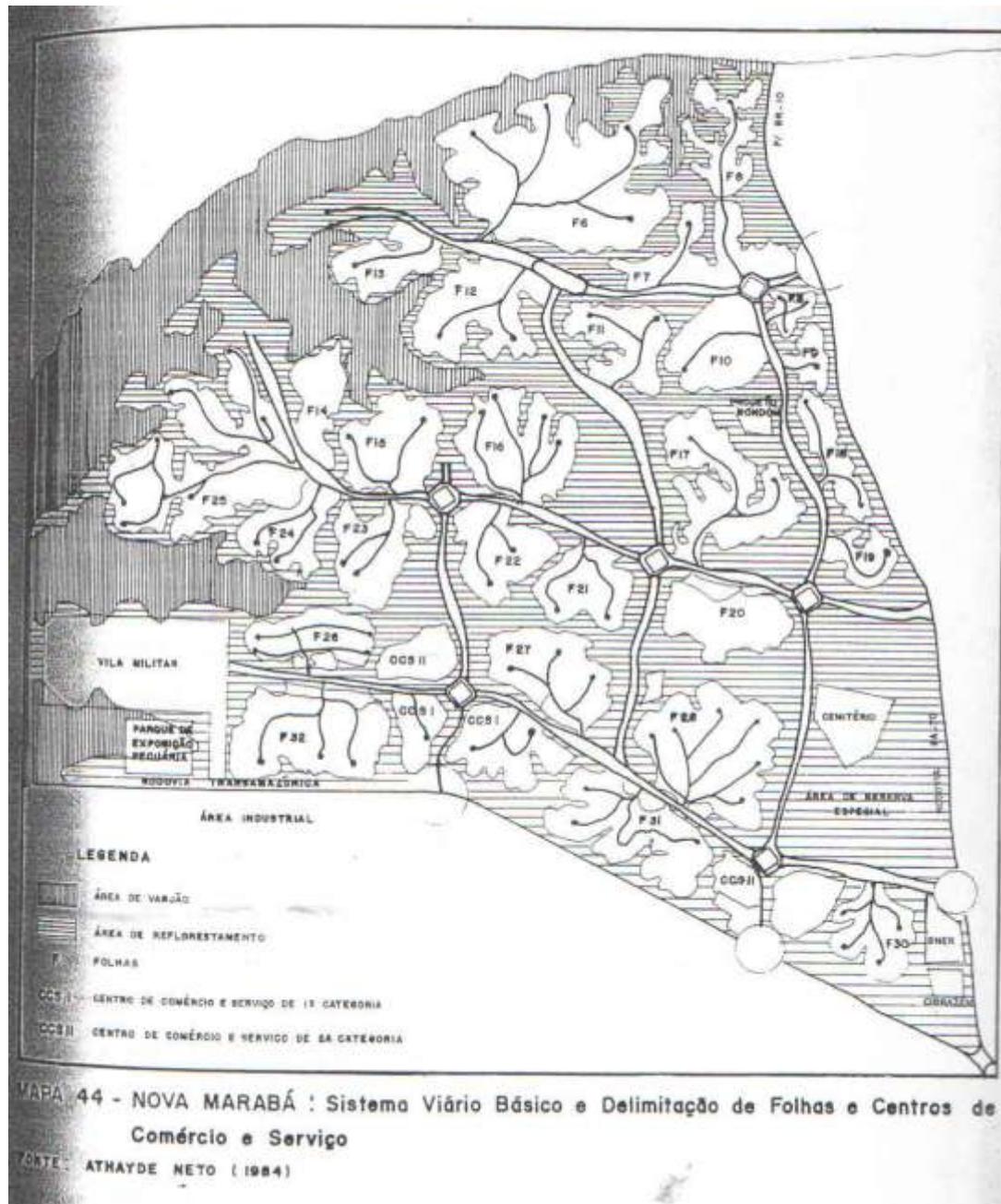


Figura 12: Marabá - Desenho urbano do PEUM com demonstração do sistema de Folhas
Fonte: TOURINHO (1991).

Verificamos que o esperado esvaziamento da Velha Marabá não ocorreu e nem mesmo uma desvalorização dos imóveis, uma vez que as antigas famílias e grande parte da antiga elite já permaneceram. A atividade comercial também se manteve, as agências bancárias, escritórios e a Câmara Municipal, apesar da mudança da Prefeitura. Todos aqueles que dependiam de tais atividades e ainda dos recursos advindos da proximidade dos rios, como pesca e lavagem de roupa, também permaneceram, isto é, os residentes nos bairros Cabelo Seco e Santa Rosa (ALMEIDA, 2008, p.170).

Em novembro de 1981 a SUDAM repassou para a Prefeitura de Marabá os lotes ainda não distribuídos da Nova Marabá, além da responsabilidade de concluir a implantação deste núcleo.

A Nova Marabá não foi suficiente para receber os fluxos migratórios que se dirigiam para Marabá no final dos anos 1970, início de 1980. Assim, Cidade Nova e Velha Marabá também foram destino dessas correntes, o que gerou dois movimentos: “a) a intensificação da especulação fundiária, especialmente com as terras localizadas no Complexo Integrado Cidade Nova; b) a ampliação da esfera de atuação do capital comercial rentista, principalmente na Velha Marabá” (TOURINHO, 1991, p.391-392). Com os preços de aluguéis subindo²⁸ e a chegada de correntes migratórias, sem muitas alternativas para se estabelecerem, está montado o cenário que propiciará o início das ocupações de terras urbanas em Marabá.

Esta conjunção de fatores levou à estruturação de uma cidade dividida em vários núcleos habitacionais. No início dos anos 1980 Marabá era formado por um núcleo histórico (Marabá Pioneira), onde surgiu a cidade, dois núcleos surgidos como alternativa aos períodos de cheias dos rios, que provocavam enchentes, que são os núcleos Cidade Nova e São Félix e um núcleo criado com a “necessidade” de se resolver os problemas da enchente e conter os fluxos populacionais direcionadas para esta região, que é a Nova Marabá. Tourinho (1991) sintetiza bem a situação de Marabá em 1981:

[...] a Velha Marabá permanecia com problemas de ocupação de áreas alagadas e alagáveis, a Cidade Nova tinha seu crescimento estrangulado pela incidência de grandes latifúndios particulares, e a Nova Marabá continuava demandando elevados investimentos para viabilizar o modelo de ocupação baseado em baixas densidades e altos custos de infraestrutura (p.398).

A partir da década de 1980, como visto no capítulo 2, os efeitos do PGC começam a serem mais efetivos em Marabá, sobretudo por ser esta a década em que a cidade recebeu o maior volume de migrantes. Nesse aspecto, torna-se preponderante o

²⁸ Em 1978, o preço dos lotes populares era de Cr\$ 5,00/m² e os lotes maiores custavam Cr\$ 50,00 m². A partir de 1979, os lotes populares custavam Cr\$ 2.004,00 e os demais tinham preços fixados em Cr\$ 36.000,00, independentemente do tamanho. O salário mínimo em Maio de 1978 era de Cr\$ 1.560,00 e em Maio de 1979 era de Cr\$ 2.268,00.

papel da indústria de extrativismo mineral, que se instalará em Marabá em virtude do PGC, além da descoberta do ouro em Serra Pelada, que irá atrair um expressivo número de pessoas para a região. De tal forma, a indústria começa a ter um papel importante na estruturação e reestruturação urbana e da cidade e que, passadas três décadas, voltará a ter posição de destaque, em virtude da chegada da ALPA, como será debatido a seguir.

3.2 - Do ferro-gusa à ALPA: a relação entre a indústria e a estruturação/transformação urbana de Marabá

A história econômica de Marabá, segundo PROJETO AVA MARABÁ (2006) e PNUMA *et al* (2010) pode ser dividida em quatro ciclos econômicos, a saber: 1^a fase: 1913-1920: ciclo da borracha; 2^a fase: 1920-1970: castanha, diamante; 3^a fase: 1970-1980: ciclo pecuário e madeireiro; 4^a fase: 1980-2005: ciclo industrial. Neste momento, interessa aqui discutir o que se apresenta na quarta fase, chamado de ciclo industrial, posto que os processos espaciais que estão ocorrendo no momento presente em Marabá possuem estreita relação com a dinâmica industrial, sobretudo no fato de considerarmos a instalação do Projeto ALPA como desencadeador de uma nova dinâmica urbana, que tem como rebatimento a ampliação das desigualdades socioespaciais, conforme apresentada a tese deste trabalho.

Segundo PNUMA *et al* (2010), o chamado ciclo industrial de Marabá possui como principais características ser o período de efetivação do Programa Grande Carajás, que propiciou um estímulo à industrialização de Marabá, ligada à mineração, além de ser o momento de declínio da produção de ouro em Serra Pelada. Segundo o estudo, os principais impactos na urbanização neste período foram: construção das pontes sobre os rios Tocantins (rodoferroviária) e Itacaiúnas, interligando os núcleos urbanos de Marabá, além da criação do Distrito Industrial de Marabá e expansão do núcleo Cidade Nova (graças a uma 'equação' que somava os migrantes vindos de Serra Pelada + preços baixos dos lotes + loteamentos irregulares), conforme apresentado no capítulo 2 e também no item anterior deste capítulo. Tanto fatores de escalas nacionais e regionais (apresentados no capítulo anterior) quanto fatores locais contribuíram para o

surgimento, ainda na década de 1980, de diversas ocupações urbanas em Marabá, como já apresentado no Quadro 01.

No final da década de 1980 e adentrando pelos anos 1990, com os estímulos oferecidos pelo PGC, há um crescimento da importância da atividade industrial na área de abrangência do Programa, ligado à cadeia produtiva do ferro. Segundo Hall (1991), ao longo do corredor da EFC foram instaladas cerca de 30 fundições de ferro-gusa e unidades de beneficiamento de ferro e manganês, sobretudo nas cidades de Marabá, Açaílândia (MA) e Santa Inês (MA). Em Marabá, a Companhia Siderúrgica do Pará (COSIPAR) foi a primeira indústria deste tipo a entrar em operação, em 1988.

Segundo Tourinho (1991) a baixa capacidade de geração de empregos e a alta seletividade destes, fizeram com que boa parte dos fluxos migratórios destinados a Marabá fossem absorvidos pela sede municipal. Alia-se a isto o fato de, até 1986, ser proibido o ingresso de mulheres na área do garimpo de Serra Pelada, o que levou ao estabelecimento das famílias de garimpeiros em Marabá, aumentando a demanda por lotes, serviços e equipamentos existentes naquele momento (TOURINHO, 1991).

Durante a década de 1990 e 2000 ainda há um crescimento da importância do setor industrial em Marabá, ligado ao extrativismo mineral. De acordo com Ribeiro (2010) entre os anos de 1997 e 2004 a participação do setor industrial na composição do PIB marabaense subiu de 36,32% para 52,01%. Da primeira siderúrgica instalada em 1988, a COSIPAR, o número de empreendimentos deste tipo subiu para 8 (oito) em 2006, que segundo Ribeiro (2010), geravam 2.460 empregos diretos. Em 2010, o número de siderúrgicas em Marabá chegou a 11(onze), com geração de mais de 3.000 empregos diretos. Porém, com a crise mundial internacional de 2008, muitas destas siderúrgicas fecharam, devido à queda do preço do aço no mercado internacional, o que diminuiu consideravelmente a produção em Marabá, onde a exportação de ferro-gusa caiu de 241.044 toneladas (janeiro de 2008) para 19.737 toneladas (janeiro de 2009) (RIBEIRO, 2010).

Apesar do cenário de crise no final da década passada, durante os anos 1990 e 2000 o setor industrial viveu seu período de maturação e auge em Marabá, cujos reflexos podem ser percebidos na expansão do tecido urbano, posto que, como citado anteriormente, o desenvolvimento industrial pós-PGC foi um dos fatores de atração de

pessoas para Marabá. Na Figura 13 é possível observar a evolução urbana de Marabá nas décadas mencionadas.

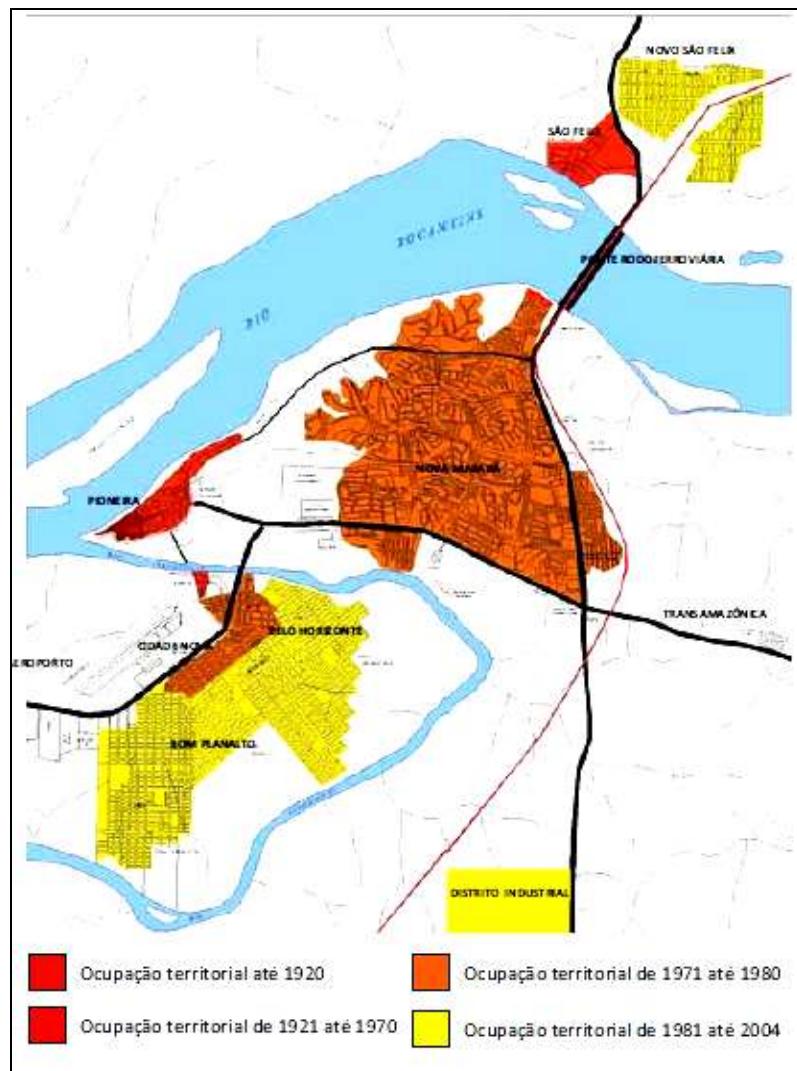


Figura 13 - Marabá: Evolução da expansão urbana (1920-2004)
Fonte: PNUMA *et al* (2010).

Ao analisar a Figura 13 em associação com o Quadro 01 do capítulo anterior é possível perceber que a expansão urbana de Marabá no período de maior destaque da dinâmica do setor industrial (pós-1980) teve como vetores os núcleos Cidade Nova e São Félix, sendo que das ocupações urbanas surgidas durante a década de 1980, que totalizam oito, sete delas estão distribuídas entre estes dois núcleos, sendo quatro no São Félix e três na Cidade Nova, demonstrando que a expansão urbana daquele momento tem nas ocupações urbanas uma característica preponderante, surgidas por motivos já

anteriormente enunciados, e que, em alguns casos, ainda se mantém atualmente em situações de litígio pela propriedade da terra.

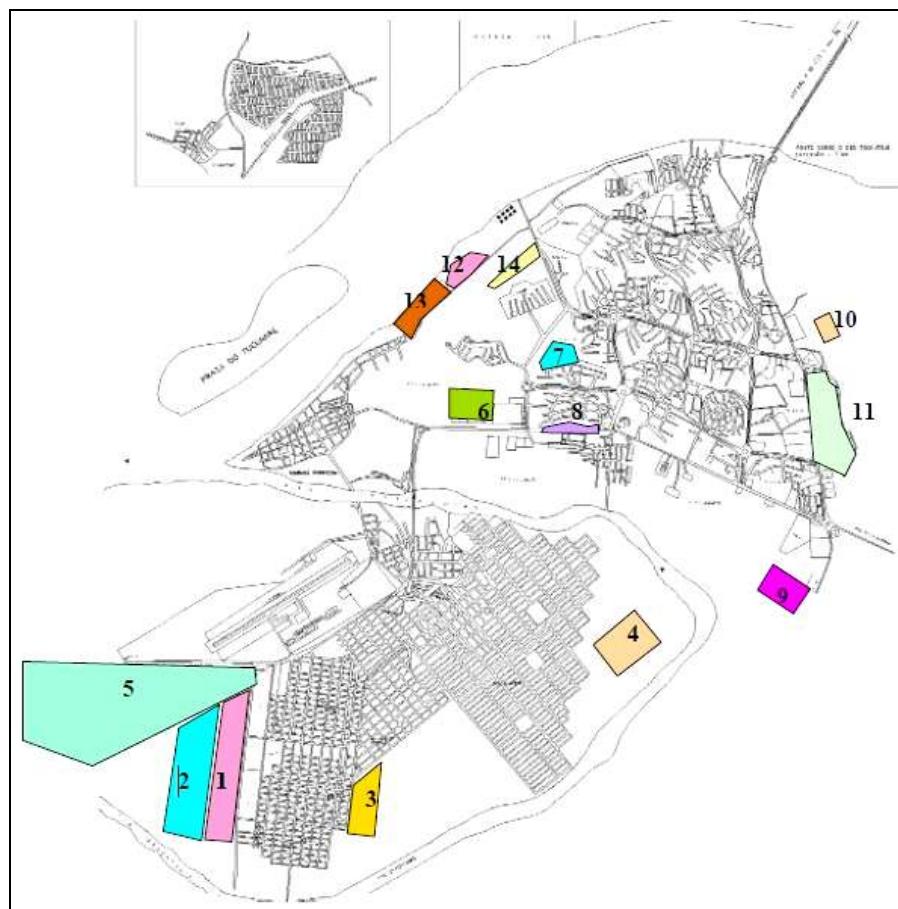


Figura 14 - Marabá: Assentamentos informais em 2006.

Fonte: PNUMA *et al* (2010).

Na Figura 14 acima estão representadas as áreas que eram consideradas assentamentos informais em Marabá até 2006, ano base da pesquisa realizada por PNUMA *et al* (2010). O referido estudo classifica estas áreas como assentamentos informais em virtude destas não possuírem uma significativa acessibilidade a serviços básicos como acesso à rede de abastecimento de água e coleta de esgotos e coleta de lixo. Estas áreas eram, naquele momento, as que criavam maiores pressões ao meio ambiente urbano de Marabá, "pelo fato de ocuparem áreas desprovidas de qualquer infraestrutura e serviços urbanos e, em algumas situações, com maior vulnerabilidade a enchentes" (PNUMA *et al*, 2010, p.60).

A Tabela 06 complementa as informações da Figura 14, pois apresenta os dados referentes aos assentamentos informais de Marabá naquele momento. A partir desta tabela é possível ter uma visão mais aproximada do que foi a expansão urbana de Marabá no período de ascensão industrial, pois é possível perceber que algumas áreas não estavam representadas na Figura 14 como sendo fruto da expansão urbana entre 1980-2004, mas que já existiam, como a área '5', chama de "Saída para Itupiranga", existente desde 1996 e com mais de 3.000 famílias no local.

Tabela 06 - Assentamentos Informais em Marabá - 2005

Número	Assentamento	Área aproximada (ha)	Número de Famílias	Ano aproximado de implantação
1	Jardim União	50,0	3.500	1996
2	Jardim Bela Vista	20,0	600	2005
3	Novo Planalto	13,0		
4	Vale do Itacaiúnas	7,5		
5	Saída para Itupiranga	5,0	3.000	1996
6	Folha 25	5,0	316	2002
7	Folha 23	0,5	20	2002
8	Folha 26	0,5	22	
9	Folha 35	15,0		1999
10	Fazenda Bandeira	22,0	1.329	
11	Km-7	54,5		1975
12	Santa Rita	8,0		
13	Santa Rosa	14,7		
14	Ocupação da Mangueira	12,2		
TOTAL		227,9	8.727	

Fonte: PNUMA et al (2010)

Org.: SOUZA (2014)

A partir de 2005 as mudanças mais significativas nesse cenário foram o declínio da produção de ferro-gusa, com o consequente fechamento das unidades produtivas e também, em meio a este cenário de crise, o anúncio de um grande projeto industrial, que tornaria possível a verticalização da cadeia do aço em Marabá, através da criação da

ALPA - Aços Laminados do Pará, siderúrgica da companhia Vale. O anúncio de que o empreendimento se instalaria em Marabá foi dado pela imprensa local em julho de 2008, demonstrando também a participação do Governo Federal e Estadual na decisão da empresa em se instalar na cidade (FIGURA 15). No caso do Governo Estadual, este procedeu, através do Decreto 1.533, de 13 de março de 2009, à declaração de utilidade pública e consequente desapropriação de imóvel de 1.318,6 hectares, para a expansão do Distrito Industrial de Marabá, o qual foi destinado para a implantação da ALPA (PARÁ, 2009).

Marabá - PR, 17 e 18 de Julho de 2008

TOCANTINS

GERAL 5

SIDERÚRGICA. Presidente Lula participará do anúncio oficial do empreendimento em agosto

MARABÁ É ESCOLHIDA PELA VALE

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva, presidente da Vale, Roger Agnelli, e a governadora Ana Júlia Carepa vão anunciar oficialmente na próxima quinta-feira, em Belém, a implantação de uma indústria siderúrgica para produção de aço no município de Marabá. Será lançada na ocasião a empresa responsável pela execução do projeto, a Usina Siderúrgica do Pará.

O anúncio do empreendimento estava programado, em princípio, para esta quinta-feira, quando deveriam vir a Belém Roger Agnelli e outros diretores da Vale, além do presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento

CONCURSO

Junta Comercial do Pará abre 92 vagas

A Junta Comercial do Estado do Pará (Jucepa) abre concurso para 92 vagas para sua sede, em Belém. Os salários variam de R\$ 41,5 a R\$ 5.522,00. As inscrições devem ser feitas exclusivamente pelo site www.tcepa.ma.br, até o dia 15 de agosto. A taxa é de R\$ 40 para cargos de nível médio e de R\$ 60 para nível superior. O concurso será executado pela Universidade da Amazônia.

As vagas para nível superior são para técnico do registro mercantil, nas áreas de administradores e 12 mil indiretos. Os técnicos do setor



O presidente Lula vem ao Pará para anunciar a usina nova juntamente com Ana Júlia
O projeto da siderúrgica prevê a verticalização
vai mobilizar investimentos da ordem de US\$ 6 bi.
diretos e 12 mil indiretos.
Os técnicos do setor

Figura 15: Anúncio da chegada da ALPA em Marabá pela imprensa local
Fonte: CORREIO DO TOCANTINS (2008)

O projeto ALPA consistiria na instalação de uma usina siderúrgica integrada, com capacidade de produção de 2,5 toneladas/ano de placas de aço, que além de contar com a planta industrial propriamente dita previa, como obras ligadas ao projeto, a construção de um acesso ferroviário, ligando a ALPA à EFC; construção de um Terminal Fluvial às margens do rio Tocantins (o que tornaria imprescindível a criação de uma hidrovia); além de uma Linha de Transmissão específica. Para isso, a previsão de investimentos da Vale S.A. era da ordem de US\$ 3,7 bilhões, cujas obras levariam à geração de 16.062 empregos diretos na fase de implantação e 5.319 empregos na fase de operação (VALE, 2009).

Entre os fatores que levaram à escolha de Marabá para receber este projeto, a Vale alega as seguintes razões:

1. Localização estratégica, a logística de transporte já instalada e a futura conclusão das eclusas de Tucuruí, o que fará com que o município seja atendido por um sistema multimodal de transportes: ferrovia, hidrovia e rodovias.; 2. A experiência de ocupação industrial na região; 3. A experiência de ocupação industrial na região [sic]; 4. Existência de universidades e cursos técnicos para capacitação de recursos humanos; 5. A existência de ligação para outros centros por meio de voos regulares diários e de sistema de comunicação de telefonia fixa e móvel fornecidas pelas principais operadoras nacionais; 6. Setor de serviços diversificado, com capacidade para atender demandas por prestação de serviços especializados por parte dos empreendimentos industriais; 7. Organização empresarial local capaz de responder pelo fornecimento de serviços e atividades complementares ao empreendimento, como já respondeu na implantação e operação dos diversos projetos de grande envergadura que se instalaram na região (VALE, 2009, p.99)

Percebe-se aqui que além das condições naturais, relativas à presença dos minérios na região, as intervenções que Marabá sofreu ao longo de sua formação socioespacial, por meio de políticas públicas e chegada de investimentos diversos, proporcionaram o estabelecimento de fixos nesta cidade, como modais de transportes, redes técnicas, instituições de ensino e pesquisa, capazes de oferecer condições para o estabelecimento de grandes projetos econômicos e industriais, como no caso da ALPA.

A partir de então, a chegada da ALPA passou a ser vista como o processo que conseguiria levantar Marabá da crise que se instalou por conta da queda nas exportações do ferro-gusa e consequente fechamento de empresas e também como o projeto indutor de uma nova fase de crescimento econômico da cidade, através dos rebatimentos que as obras e a posterior efetivação do projeto gerariam em termos de demandas de produtos e serviços. Dentre os setores que poderiam se beneficiar com a chegada a ALPA podem ser citados:

Instalação de segmentos complementares ao empreendimento que atendam:

- Demanda por serviços de alimentação, vestuário, manutenção eletro e mecânica, transporte, limpeza, vigilância, jardinagem e reflorestamento.
- Demanda por serviços vinculados à implantação do empreendimento na área de construção civil, rodoviária e fornecimento de insumos para construção;

Instalação de empreendimentos que utilizam o aço como matéria-prima, a partir da destinação de parte da produção da ALPA para transformação no Distrito Industrial destinado a esse segmento em Marabá: Vagões de trem; Dormentes metálicos; Tubos soldados; Estruturas metálicas para uso em construção civil; Perfis e Estacas; Silos; Caçambas; Estruturas de carrocerias; Esquadrias; Ferramentas; Autopeças;

Empreendimentos no segmento de serviços e comércio a partir da geração de empregos e circulação de massa salarial no âmbito local (VALE, 2009, p.42-43)

Noticiada em 2008, a construção da ALPA iniciou de fato em junho de 2010, com as obras de terraplanagem do terreno (FIGURA 16). Porém, desde o início do seu anúncio, a chegada deste empreendimento provocou uma corrida por investimentos, sobretudo no ramo imobiliário e no setor terciário, como será visto no capítulo posterior, pois era preciso preparar a cidade para um nova época 'de ouro'. Em 2010, as palavras do então Secretário de Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia de Marabá, Ítalo Ipojucan, fornecidas em entrevista para Rodrigues (2010, p.160), demonstram o discurso oficial de entusiasmo que havia em torno da chegada do empreendimento:

[...] 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 SINOBRÁS 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

Esta expectativa gerada pela chegada do empreendimento teve repercussão não apenas no âmbito local mas também nacional, principalmente a partir da reportagem da Revista 'Veja', setembro de 2010, em que Marabá foi chamada de "Tigre da Amazônia" (FIGURA 17), em alusão aos países chamados de 'tigres asiáticos', devido ao

crescimento econômico acelerado da cidade que, segundo a reportagem, era de 19,7% ao ano (MEDEIROS, 2010).



Figura 16: Obras de construção da ALPA em Agosto de 2010 (A) e Julho de 2011 (B)
Fonte: Trabalho de Campo (2010; 2011)

ESPECIAL CIDADES MÉDIAS • ONDE O FUTURO JÁ CHEGOU

MARABÁ, PA

- 2011: 100 mil habitantes
- 3 bilhões de reais de produto interno bruto
- 16 000 mais de renda per capita anual
- 19,7% de crescimento anual
- Motor de economia: siderurgia
- Perspectiva: está se tornando o polo industrial mais importante do sul e sudeste do Pará, uma das regiões mais promissoras do país

TORRENTE DA RIQUEZA

Rio Tocantins: um canal para exportar minérios e gerar renda para Marabá. Coroado é a fonte de diversão para a população local

O TIGRE DA AMAZÔNIA

As dimensões oceânicas do Rio Tocantins, centro-oeste do Pará, Marabá, que cresce a um ritmo duas vezes mais rápido que o Brasil, é um dos lugares assinados. Um dos portos fluviais mais movimentados do Nordeste do país e portada obrigatória das cargas que circulam na estrada Transamazônica. Marabá é a porta das minas de ferro de Carajás, da hidrelétrica de Tucuruí e da mina de ouro de Serra Pelada.

não só o sul e sudeste do Pará como também o norte do Tocantins. As pesquisas apontam que a economia amazônica avançou: a balsa da madeira e do carvão, da balsa da madeira e do carvão, da madeira e do carvão. Nos longos interregnos, a cidade trazia um clima de festejo. Dança, canto, samba, samba de "Marabá". A riqueza só passou a ser constituída de forma sistêmica quando o ferro de Carajás entrou em operação, trazendo riqueza e atrações. A industrialização permitiu a expansão do setor de serviços, que atende

da. Fundada no fim do século XIX, ela cresceu aos solavancos, dependendo das suntuosas economias provadas pelas explorações da balsa da madeira e do carvão. Nos longos interregnos, a cidade trazia um clima de festejo. Dança, canto, samba, samba de "Marabá". A riqueza só passou a ser constituída de forma sistêmica quando o ferro de Carajás entrou em operação, trazendo riqueza e atrações. A industrialização permitiu a expansão do setor de serviços, que atende

para abrigar hotéis e um destino a salas comerciais. O futuro Paulo Marabá, presidente a uma grande rede de lojas, há 26 anos. "Conhecemos esse embaixador de eletrônicos e crescemos porque nunca dividimos os fortes da cidade", diz. De acordo com o Rio, que tem 27 anos, presidente da empresa. Com 53 lojas na região, o Leolar emprega 4 500 pessoas, faz entregas, pagando salários competitivos. Para provar o amadurecimento de Marabá é a consolidação de uma classe média ávida por

comer sushi. Servida em uma churrascaria, a iguaria japonesa desboca e cai na preferência dos ricos. Um anúncio correto nesses jantares é a constituição de mais uma estação federal, a Carajás. São clientes de fornecedores locais e advogados que querem estar no exterior. Paulistana, Carioca, Longo, de 40 anos, mudou-se para Marabá há 2003, para não perder o que ele "cherava a dinheiro". Montou uma loja para vender roupas produzidas no bairro de Igarapé, povoado de fazendeiros e membros de madeireiros. Alguns delas chegam a comprarem de 10 000 reais em um único dia.

Em Marabá, a última moda é comer sushi. Servida em uma churrascaria, a iguaria japonesa desboca e cai na preferência dos ricos. Um anúncio correto nesses jantares é a constituição de mais uma estação federal, a Carajás. São clientes de fornecedores locais e advogados que querem estar no exterior. Paulistana, Carioca, Longo, de 40 anos, mudou-se para Marabá há 2003, para não perder o que ele "cherava a dinheiro". Montou uma loja para vender roupas produzidas no bairro de Igarapé, povoado de fazendeiros e membros de madeireiros. Alguns delas chegam a comprarem de 10 000 reais em um único dia.

Em Marabá, a última moda é comer sushi. Servida em uma churrascaria, a iguaria japonesa

JÚLIA DE MEDEIROS

Figura 17: Reportagem da revista Veja que chama Marabá de 'Tigre da Amazônia'
Fonte: MEDEIROS (2010)

A reportagem de Medeiros (2010, p.93) apontava ainda que Marabá passava por um momento de consolidação de uma classe média "ávida por serviços", sendo um dos exemplos o sucesso naquele momento de restaurantes que serviam sushi, já que "a iguaria japonesa desbancou a carne na preferência dos ricos" (MEDEIROS, 2010, p.93).

É importante aqui um parêntese a respeito da ALPA. Iniciadas as obras em 2010, a conclusão do projeto sempre foi uma incógnita em Marabá, ao passo da Vale ter que explicar por algumas vezes se iria ou não finalizar o projeto, como aparece no Jornal Opinião de 11 de julho de 2011, que publicou a notícia "Vale projeta ALPA para julho de 2014" (VALE, 2011), em que o diretor do projeto garantia a obra. Entretanto, já em 2012 a Vale dava sinais de que a crise econômica internacional afetou o mercado do aço e, consequentemente, seus investimentos. Segundo Soares (2012) o plano de investimentos da Vale para o ano de 2013 sofreu uma redução de 24% (ou aproximadamente US\$ 10 bilhões) em relação ao ano anterior.

De tal forma, em 9 de maio de 2013, durante o 24º Congresso Brasileiro do Aço, o presidente da Vale, Murilo Ferreira, informou que os investimentos na ALPA estavam suspensos por tempo indefinido (BRAZ, 2013). Entre os motivos elencados, estava a falta de uma solução logística para o escoamento da produção, em virtude da não implantação da hidrovia do rio Tocantins. Além disso, a companhia passaria a investir no seu principal nicho, a extração de minério: "[...] o presidente da companhia ressaltou que o nicho da companhia é justamente a mineração, excluindo a inserção de qualquer projeto no setor de siderurgia chefiado pela companhia" (BRAZ, 2013, p.3). A situação do empreendimento atualmente (2014) não é diferente daquela apresentada na Figura 16 B anterior.

Feitas estas ressalvas, faz-se necessário compreender que diante das expectativas geradas, apresenta-se um outro reflexo daquele momento vivenciado em Marabá, que terá consequências importantes na produção do espaço urbano e nas formas de realizar esta produção, como será discutido no capítulo posterior, que foi um ampliação dos fluxos migratórios que se dirigiam para Marabá, sobretudo a partir de 2008, ou seja, no período pós-ALPA.

A partir da análise do Microdados do IBGE é possível caracterizar os fluxos migratórios que se dirigiram para Marabá, ano a ano, no último período intercensitário.

Na Tabela 07 abaixo está representado o quantitativo de pessoas não nascidas em Marabá e o seu tempo de residência nesta cidade, nos últimos 10 anos.

Tabela 07 - Pessoas não nascidas em Marabá por tempo de residência no município - 2001 a 2010

Ano de Referência	Tempo de Residência (anos)	Quantidade de Pessoas
2010	0	7732
2009	1	6274
2008	2	7535
2007	3	6816
2006	4	5430
2005	5	3718
2004	6	4953
2003	7	3839
2002	8	3282
2001	9	2245
Total		51824

Fonte: IBGE (2010)

Org.: SOUZA (2014), com uso do IBM SPSS Statistic 20²⁹

A partir dos dados da Tabela 07 é possível avaliar que no período que neste trabalho está sendo denominado de pós-ALPA, que corresponde ao período pós-2008, houve um incremento significativo no total de migrantes que se dirigiram para Marabá. O período entre 2008 e 2010 mostra que este município recebeu 21.541 novos habitantes, o que corresponde a 41,5% do total de migrantes que chegaram em Marabá na última década, comprovando que as expectativas geradas pela chegada do Projeto ALPA tiveram um importante reflexo na atração de pessoas para a cidade. De acordo com Monte-Mór *et al* (2013) não apenas a ALPA em Marabá, mas a promessa de outros empreendimentos, como um aeroporto de cargas em Canaã dos Carajás (PA) e a ampliação das atividades da Vale em Ourilândia do Norte (PA) provocaram a busca por melhores condições de emprego e renda no sudeste paraense.

²⁹ Software disponível para uso gratuito por 14 dias, a partir de download no site da IBM. Uso realizado entre 13 e 26 de Janeiro de 2014. Disponível em <http://www-01.ibm.com/software/analytics/spss/products/statistics/>.

Uma parte desses migrantes sai de suas cidades atraída pelas grandes promessas envoltas na região: os empregos com melhores condições e salários, o grande crescimento da cidade, os grandes projetos, enfim, ideias próximas de benefícios trazidos por esse lugar em detrimento daquele que é deixado que habita o imaginário de quem trilha o caminho para essas cidades, os migrantes “espontâneos”. Nesse sentido funcionam as redes de família, de amigos e até fiéis de uma mesma igreja que propagam as boas notícias; elas também atendem à demanda dos recém-chegados por moradia, alimentos, financeiro, indicação pelo trabalho, o apoio necessário para tentar a vida em outro lugar (MONTE-MÓR *et al*, 2013, p.75).

Tabela 08 - 10 municípios que mais enviaram migrantes para Marabá - 2008-2010

Posição	Município	Total de pessoas
1	Belém - PA	1059
2	Imperatriz - MA	766
3	Parauapebas - PA	658
4	Tucuruí - PA	652
5	Itupiranga - PA	553
6	Santa Inês - MA	472
7	Rondon do Pará - PA	443
8	São Domingos do Araguaia - PA	398
9	Jacundá - PA	357
10	Rio de Janeiro - RJ	339

Fonte: IBGE (2010)

Org.: SOUZA (2014), com uso do IBM SPSS Statistic 20

É possível, também, a partir dos microdados do IBGE (2010), avaliar a origem dos migrantes que chegaram ao município no período avaliado. Neste momento, optou-se por analisar os três anos com dados disponíveis no período pós-ALPA, ou seja, os anos de 2008, 2009 e 2010 e, para efeitos de comparação, analisou-se também os três anos anteriores, 2007, 2006, 2005, para verificar se houve alguma alteração significativa na origem dos migrantes. Assim, na Tabela 08 anterior estão representados os 10 municípios que mais enviaram migrantes para Marabá no período compreendido entre 2008 e 2010.

Na Tabela 08 é possível perceber que há um predomínio dos municípios paraenses entre os 10 (dez) que mais enviaram migrantes para Marabá, com um total de

7 (sete), sendo que destes, apenas um município não se encontra na região Sudeste do Pará, que é justamente a capital Belém. Os outros três municípios apresentam dois maranhenses (Imperatriz e Santa Inês), que já possuem uma relação histórica de mobilidade regional do trabalho com Marabá, por conta de serem municípios que estavam na área de atuação do PGC, sobretudo no caso de Santa Inês, que está às margens da EFC, assim como Marabá.

O outro município, que até certo ponto poderia causar surpresa, é a capital do estado do Rio de Janeiro. Para entender o porque da presença deste município entre os 10 maiores destinadores de migrantes para Marabá entre 2008 e 2010 foi preciso recorrer a um outra variável dos microdados, que foi a ocupação do migrante. A partir daí, foi possível verificar que dos 339 migrantes oriundos do Rio de Janeiro, 147 possuíam ocupação e destes, 101 eram "Militares e funcionários públicos estatutários", o que se explica pela presença de unidades do Exército Brasileiro em Marabá, como o 52º Batalhão de Infantaria da Selva e o 23º Batalhão de Logística. Com relação aos outros municípios, há uma maior diversidade de ocupação do migrantes.

A Tabela 09 apresenta os 10 municípios que mais enviaram migrantes para Marabá nos 3 anos anteriores (2005, 2006, 2007) ao período pós-ALPA. É possível perceber uma pequena diferença, principalmente por neste período os municípios maranhenses terem um maior importância do que no período posterior. Dos 10 municípios, 4 (quatro) são do Maranhão - Imperatriz, Açailândia, São Luís e Santa Inês - que possuem relações diretas com a cadeia produtiva do ferro, o que demonstra que havia um maior intercâmbio de mão de obra entre estes municípios e Marabá, principalmente pelo fato de, como já foi ressaltado neste capítulo, ser este o período de auge da produção de ferro-gusa em Marabá, já que naquele momento existiam 8 siderúrgicas em funcionamento.

Tabela 09 - 10 municípios que mais enviaram migrantes para Marabá - 2005-2007

Posição	Município	Total de pessoas
1	Belém - PA	715
2	Imperatriz - MA	567
3	Itupiranga - PA	522
4	Açailândia - MA	502
5	Parauapebas - PA	425
6	São Luís - MA	424
7	Jacundá - PA	371
8	Goiânia - GO	345
9	Tucuruí - PA	338
10	Santa Inês - MA	314

Fonte: IBGE (2010)

Org.: SOUZA (2014), com uso do IBM SPSS Statistic 20

Analisando os dois períodos, é possível verificar que a crise da indústria siderúrgica em Marabá, reflexo da crise econômica internacional de 2008, refletiu nos movimentos migratórios, alterando principalmente a área de origem destes migrantes. Os municípios ligados à cadeia produtiva do ferro e conectados a Marabá pela EFC diminuíram sua importância no quantitativo de migrantes no período pós-ALPA. Por outro lado, este período 2008-2010 foi o de maior expressão quanto ao aumento da migração para Marabá na década de 2000, o que concluímos como sendo reflexo direto das expectativas geradas em torno da notícia da instalação do empreendimento ALPA e os prometidos 16 mil empregos diretos durante a fase de instalação deste, o que proporcionou uma maior participação dos municípios vizinhos a Marabá entre os 10 maiores emissores de migrantes.

Com a chegada destes migrantes, uma necessidade se torna premente, que é a moradia. Para além do efeito da vinda de novos habitantes, o acréscimo destes à população local torna possível a expectativa de criação de investimentos no mercado imobiliário, que deveria, então, se preparar para receber estas levas de migrantes, ofertando novas opções de moradia na cidade. Porém, como estes migrantes não são homogêneos, no que diz respeito às suas condições de emprego e renda, a forma com que estes tem acesso à moradia também será diferenciada, o que levará, no período pós-

ALPA, ao estabelecimento de diferentes lógicas de produção do espaço urbano em Marabá, que serão avaliadas no capítulo a seguir.

CAPÍTULO 4

CAPÍTULO 4 - CONDOMÍNIOS, LOTEAMENTOS, OCUPAÇÕES, DISCURSOS E AÇÕES: AS DIFERENTES LÓGICAS DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE MARABÁ NO PERÍODO PÓS-ALPA

A consolidação de Marabá enquanto uma cidade polinucleada, como discutiu-se no capítulo anterior, foi possível em virtude da ação de diversos agentes e de movimentos em diferentes escalas, desde as políticas governamentais para a integração da Amazônia ao circuito de exploração capitalista, passando pelos movimentos migratórios então gerados e o papel da indústria na reestruturação urbana e da cidade, nas últimas três décadas. A indústria volta a ter um papel importante na produção do espaço urbano marabaense nos últimos anos, a partir da expectativa de chegada do projeto ALPA, como abordado no capítulo anterior e cujos efeitos serão analisados a seguir.

Este fator confere singularidade ao processo de produção do espaço urbano que atualmente ocorre em Marabá já que, como debatido no primeiro capítulo, o momento é de expansão dos negócios imobiliários por todo o país, em virtude da criação do PMCMV e da relação destes com o capital imobiliário. A singularidade de Marabá está no fato de que, além dos incentivos governamentais para os investimentos no mercado imobiliário, apresentou-se para a cidade a construção de um projeto que poderia potencializar os ganhos com negócios imobiliários, já que se criou na cidade a expectativa de crescimento populacional e de investimentos, a partir da possível instalação da planta industrial da ALPA.

Nesse sentido, o mercado imobiliário respondeu à expectativa, através do lançamento de diversos empreendimentos a partir de 2008, contando com a aliança entre investidores capitalizados, detentores de terras e poder público, como será analisado adiante. Porém, o acesso à terra urbana torna-se cada vez mais regulado por um mercado de compra e venda, o que faz com que nem todos consigam acessá-lo, sobretudo aqueles que migraram para Marabá em busca das promessas advindas da possibilidade de concretização da ALPA. De tal forma, a produção do espaço urbano marabaense, no período de análise, se dará por meio de outras lógicas, que não apenas a de mercado, como através do surgimento e ampliação das ocupações urbanas. Conjuntos habitacionais também surgiram no período em análise, porém, estes não são suficientes para garantir uma moradia digna à população, já que as deficiências que

estes apresentam corroboram o processo de produção de casas, não de cidades. Assim, a seguir analisam-se estas diferentes lógicas de produção do espaço urbano estabelecidas em Marabá após 2008 (lógica de mercado, da necessidade e de Estado), as diferentes ações e discursos entre tais lógicas e a contribuição destas para a afirmação da cidade-mercadoria e a ampliação das desigualdades socioespaciais.

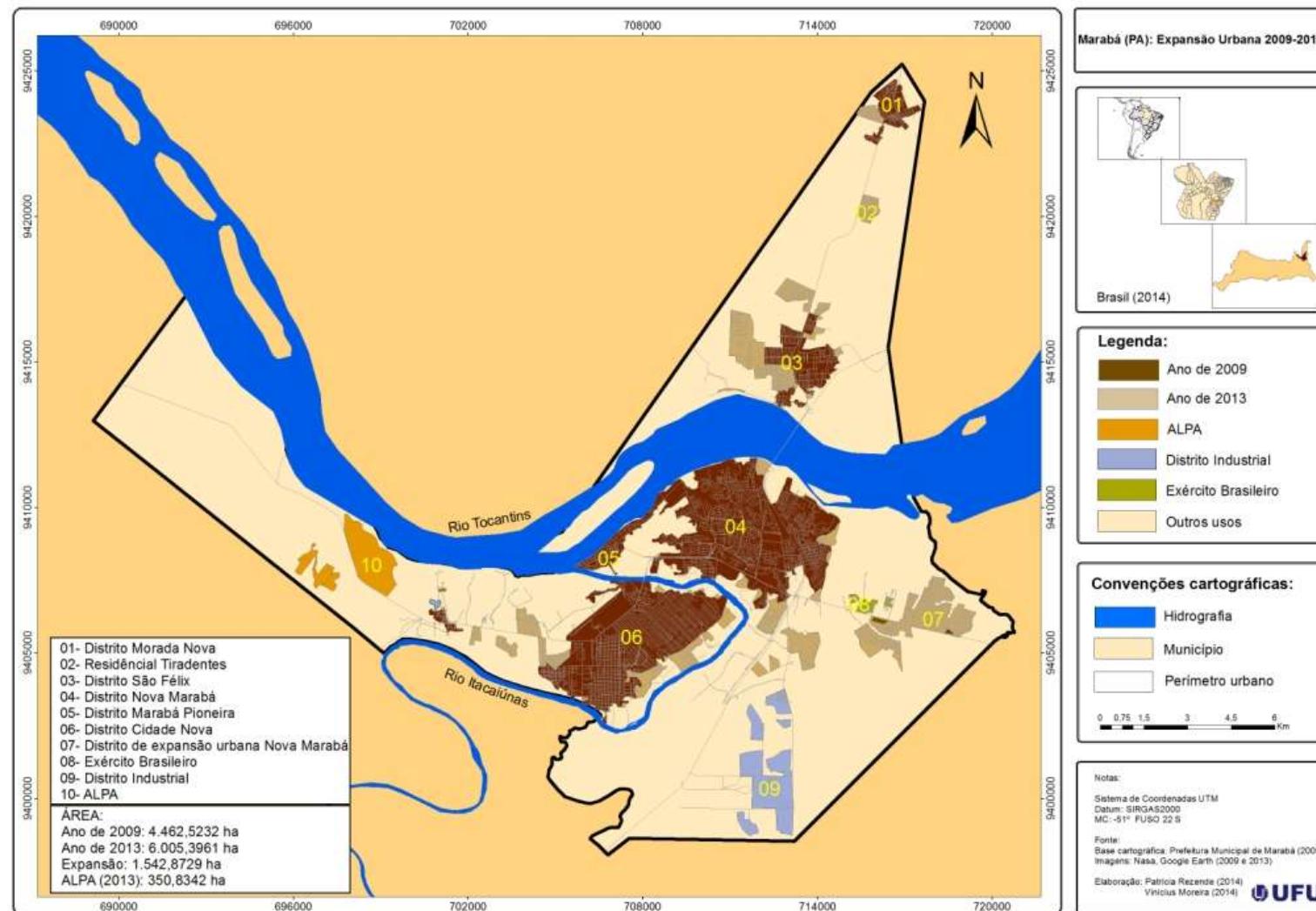
4.1 - Expansão territorial de Marabá no período pós-ALPA

O elemento central da presente tese é a possibilidade da chegada da ALPA e as alterações que isso trouxe na dinâmica do espaço urbano de Marabá, configurando um momento de produção espacial baseado na ampliação das desigualdades socioespaciais. Esta referida ampliação tem como um de seus fundamentos a capacidade diferenciada que os grupos sociais diversos tem em relação ao acesso à terra urbana e, consequentemente, à moradia, haja vista que isto se tornou fator importante na medida que a provável chegada da ALPA contribuiu para o aumento dos fluxos populacionais direcionadas a Marabá, como já apresentado anteriormente.

A partir de então começa a se configurar um novo cenário no que diz respeito à expansão do tecido urbano de Marabá, com o aparecimento, por um lado, de empreendimentos imobiliários do mais diversos tipos (loteamentos, loteamentos fechados, condomínios fechados verticais e horizontais) e, de outro, o surgimento e ampliação das ocupações urbanas. De tal forma, torna-se importante avaliar como se dá o crescimento do tecido urbano no período pós-ALPA, como é possível ser observado no Mapa 6 a seguir, a fim de se compreender como isto se torna impactante na ampliação das desigualdades socioespaciais.

O Mapa 6 representa a evolução do tecido urbano de Marabá entre os anos de 2009 e 2013³⁰. Nele é possível perceber que no referido período a expansão do tecido urbano ocorreu por todos os núcleos (exceção feita à Marabá Pioneira, devido às condições ambientais), não havendo a concentração deste crescimento em apenas uma região da cidade. Através do uso de técnicas de SIG (Sistemas de Informações Geográficas) foi possível mensurar que o tecido urbano cresceu 1.542,8729 hectares, o que representa um crescimento de 35% em relação à área urbana existente em 2009.

³⁰ A escolha deste anos foi baseada na disponibilidade das imagens de satélite usadas para a confecção dos mapas.



Em 2011, em virtude da chegada da ALPA que se anunciava, foi realizada a Revisão do Plano Diretor de Marabá³¹ (PMM, 2011), com a ideia de que era necessário preparar a cidade para a transformação que esta iria passar, por conta da chegada do referido empreendimento. E um dos efeitos diretos que se previam de imediato era a modificação no mercado imobiliário e, consequentemente, na ocupação do tecido urbano. Assim, Marabá apresentava seis vetores de expansão urbana em 2011 (FIGURA 18), com características diferenciadas. No Quadro 5 a seguir, estão representadas as características desse vetores segundo PMM (2011) e uma análise da situação atual.

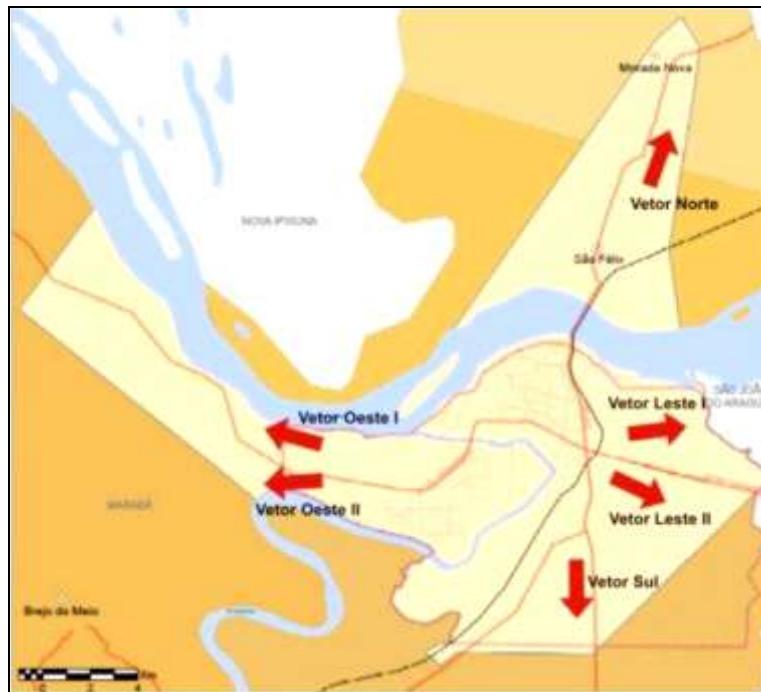


Figura 18 - Marabá: Vetores de Expansão Urbana (2011)
Fonte: PMM (2011)

³¹ A revisão do Plano Diretor foi elaborada pela consultora Diagonal, contratada pela VALE, para atender uma das condicionantes impostas pela prefeitura a esta empresa visando a instalação da ALPA

Vetor	Eixo Viário	Possíveis tendências no padrão de ocupação	Fatores de indução	Fatores Limitantes e potenciais conflitos	Situação em 2014
Norte	PA-150 (sentido Goianésia)	Expansão tende a ocorrer por meio de habitação popular públicos e privados; A descontinuidade produzida pelo Rio Tocantins torna a região pouco atrativa para segmentos de média e alta renda.	Acessibilidade garantida pela PA-150, embora em nível menor do que os outros eixos, pela necessidade de cruzar a ponte rodoviária	Rio Tocantins, que produz uma descontinuidade em relação ao tecido urbano consolidado	É a região que está sendo ocupada com a moradia efetiva, por meio de Conjuntos Habitacionais. Foram entregues 2500 casas (Residencial Vale do Tocantins e Residencial Tiradentes) e existem mais 3493 em construção (Residencial Magalhães e Jardim do Éden). Devido a estes conjuntos, houve um aumento da demanda por transporte público.
Leste I	Entre Rio Tocantins, PA-150 e BR-230 (sentido São João do Araguaia)	Ocorrência de assentamentos informais; ocupação de terras rurais no entorno da rodovia	Disponibilidade de terrais rurais para ocupação urbana; nível de acessibilidade menor em relação ao vetor Leste II	Estrada de Ferro Carajás; saturação do fluxo na BR-230; áreas militares no entorno da BR-230	O estudo considera como Leste I aquilo que está à margem esquerda da BR-230. Houve expansão tanto dos assentamentos informais, atualmente transformados em bairros pela prefeitura, quanto dos empreendimentos imobiliários privados. É o setor que concentra a maior quantidade de novas unidades, sobretudo na forma de lotes. O shopping previsto para a área não foi construído. Em 2014 começou a funcionar o novo

					campus da Unifesspa, o que demandará transporte público para a área. Apenas uma linha de ônibus passa pelo local, desde Setembro de 2014.
Leste II	Entre BR-155 e BR-230	Implantação de condomínios fechados. Construção de um shopping no entroncamento da BR-230 com PA-150, que tende a atrair novos empreendimentos para a região, aumentando a expansão na direção deste vetor; tendência de produção de um tecido urbano fragmentado, com forte desarticulação com as demais áreas da cidade	Disponibilidade de terrais rurais para ocupação urbana; nível de, acessibilidade garantida pela BR-230	Estrada de Ferro Carajás; saturação do fluxo na BR-230; áreas militares no entorno da BR-230	Não concordamos com a separação em vetor Leste I e II. A dinâmica é a mesma, tendo a BR-230 como eixo de expansão. A margem direita da BR-230, assim com a esquerda, está sendo ocupada com loteamentos e condomínios fechados. Não há desarticulação com as demais áreas da cidade, por ser ainda totalmente dependente desta no que diz respeito às demandas de comércio e serviços.
Sul	BR-155 (sentido Eldorado dos Carajás)	Ocupação por condomínios fechados e loteamentos com baixo nível de integração; vinculação das novas áreas residenciais com a região comercial desenvolvida pela criação do Unique Shopping; usos incompatíveis do solo por ser área de influência direta do Distrito Industrial	Acessibilidade garantida pela BR-155; proximidade de novas áreas comerciais induzidas pelo Unique Shopping; Facilidade de acesso ao Distrito Industrial	Distrito Industrial; EFC; Parque Zoobotânico; tráfego de veículos em direção ao distrito industrial	Como dito anteriormente, o Unique Shopping não foi construído, acabando com a expectativa de criação de uma nova região comercial na cidade. A área possui um loteamento e um loteamento fechado de alto padrão, ambos com baixa taxa de ocupação. O fluxo intenso de veículos em direção ao

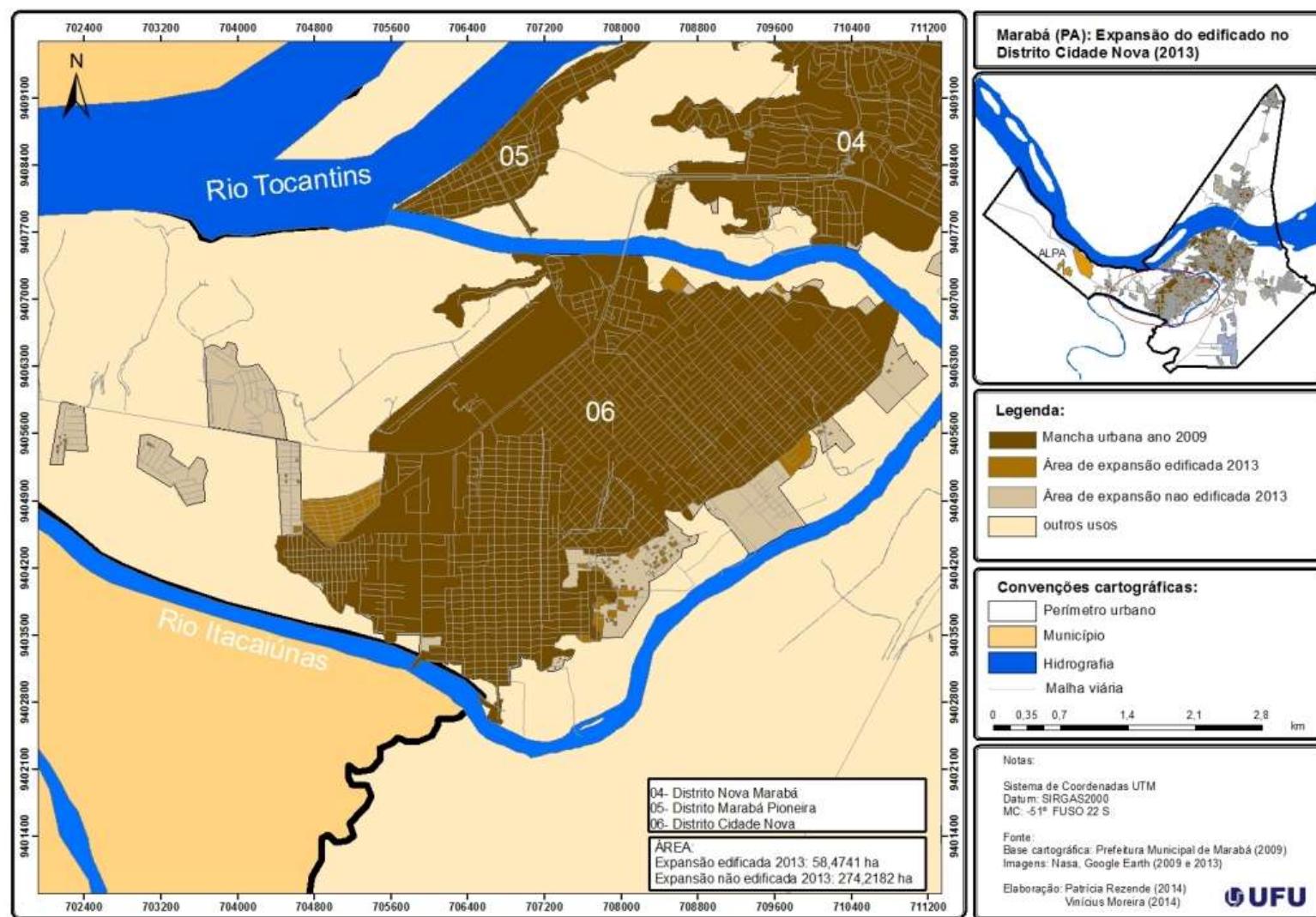
					Distrito Industrial e presença de indústrias ao longo da via não é compatível com o uso residencial
Oeste I	Entre Rio Tocantins e BR-230	Ocupação por segmentos de média e alta renda; ampliação dos fluxos na rodovia devido às novas etapas do Distrito Industrial	Acessibilidade garantida pela BR-230; Integração ao tecido urbano consolidado da Cidade Nova; proximidade do aeroporto; proximidade de empregos na nova fase do Distrito Industrial	Distrito Industrial (Fase II e III); Rio Tocantins	Assim como no vetor Leste, o vetor Oeste pode ser avaliado como apenas um. O eixo de expansão é a BR-230, que possui loteamentos e condomínios lançados em ambas margens, com baixa taxa de ocupação. Seria a área mais afetada pela ALPA e, consequentemente, pela nova fase do Distrito Industrial. Nas proximidades da Cidade Nova, nas áreas consolidadas da cidade, houve expansão dos assentamentos informais.
Oeste II	Entre Rio Itacaiúnas e BR-230	Expansão da ocupação por populações de baixa renda; ocupação às margens da BR-230 por condomínios e loteamentos	Acessibilidade garantida pela BR-230; Integração ao tecido urbano consolidado da Cidade Nova; proximidade do aeroporto; proximidade de empregos na nova fase do Distrito Industrial	Distrito Industrial (Fase II e III); Rio Itacaiúnas	Mesma do Oeste I

Quadro 5 - Tendências de ocupação dos vetores de expansão em 2011 e análise atual. Fonte: PMM (2011); **Org.:** SOUZA, M.V.M. (2014).

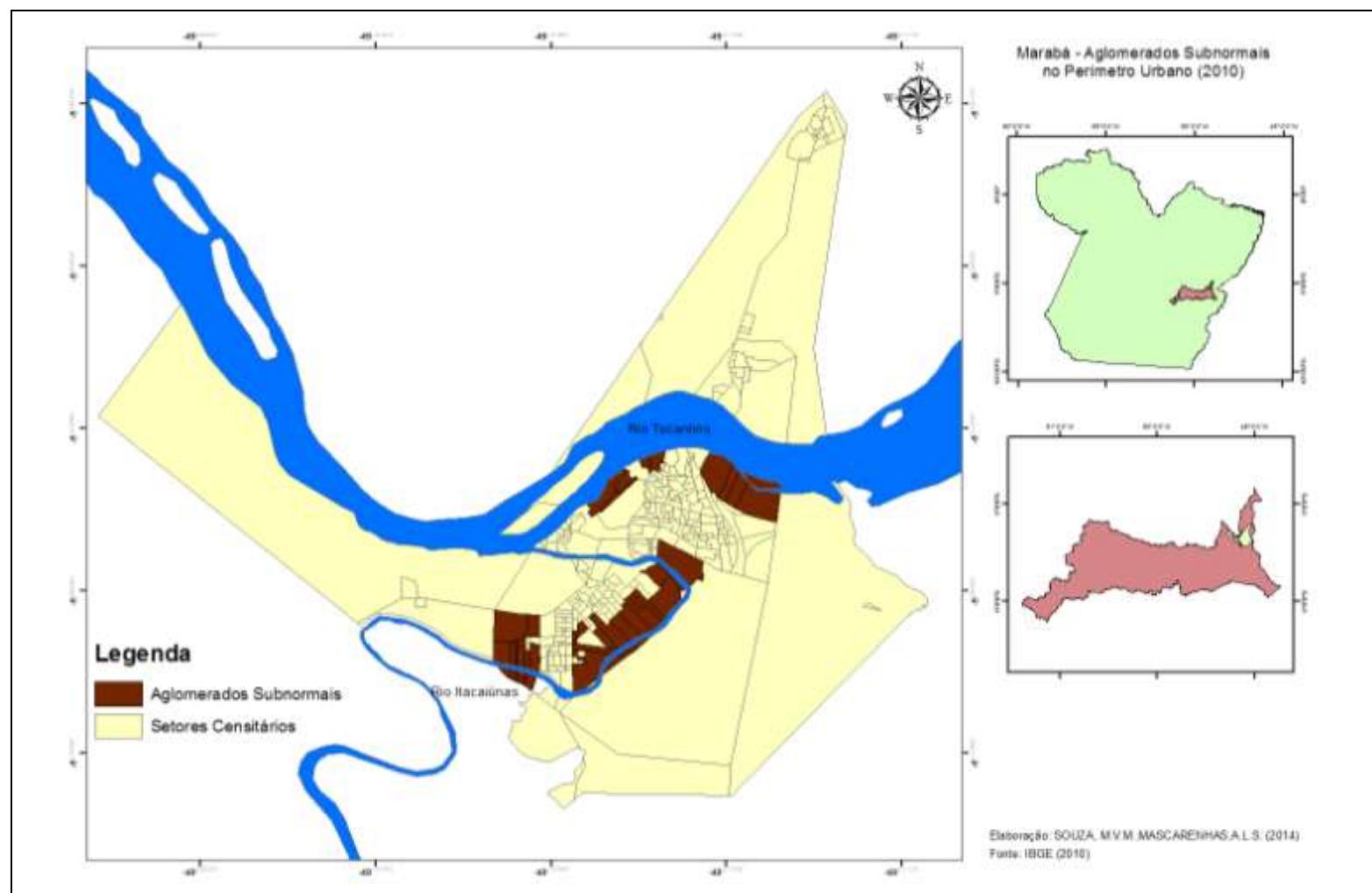
Nas tendências apontadas pela revisão do Plano Diretor percebe-se que há uma possibilidade de ampliação das desigualdades socioespaciais, ao se destacar a formação de áreas destinadas a uma população de média e alta renda, que se desenvolveriam juntamente com empreendimentos comerciais que seriam instalados na cidade, como no caso do Unique Shopping, que acabou por não acontecer e, por outro lado, também se previa a manutenção das ocupações urbanas nas áreas menos favoráveis ao mercado imobiliário, principalmente naquelas que não estão diretamente ligadas a um eixo de circulação viária, como a BR-230. Os mapas a seguir ajudarão a compreender de forma pormenorizada como ocorreu a expansão do tecido urbano nas diferentes áreas da cidade.

O Mapa 7 a seguir apresenta a expansão urbana da Cidade Nova entre 2009 e 2013, além de mostrar na área expandida aquilo que realmente se tornou área edificada, assim como os demais mapas a seguir. No referido período é possível perceber dois padrões de crescimento, sendo o primeiro localizado ao longo rio Itacaiúnas e o outro na BR-230, em direção ao município de Itupiranga e ao empreendimento ALPA. Nesse sentido, é possível diferenciar a expansão urbana nestes dois padrões, em que se caracteriza, no caso do primeiro, o aumento das ocupações urbanas, já que é nesta áreas que estão localizados vários dos "Aglomerados Subnormais"³² de Marabá, de acordo com o IBGE (2010) (como pode ser observado no Mapa 8) sendo este o local onde se deu efetivamente a edificação de residências, ao contrário do segundo padrão, baseado na criação de empreendimentos imobiliários, cuja edificação foi bastante incipiente. No caso da Cidade Nova, a expansão urbana entre 2009-2013 foi de 332,6923 hectares e destes apenas 58,4741ha, ou seja, 18% se edificou, sobretudo nas áreas dos Aglomerados Subnormais.

³² Segundo o IBGE (2010a) o Aglomerado Subnormal é o conjunto constituído por 51 ou mais unidades habitacionais, caracterizadas por ausência de título de propriedade e pelo menos uma das características a seguir: a) irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e/ou b) carência de serviços públicos essenciais (como coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública).



Mapa 7 - Marabá (PA): Expansão do Edificado no Distrito Cidade Nova (2013)

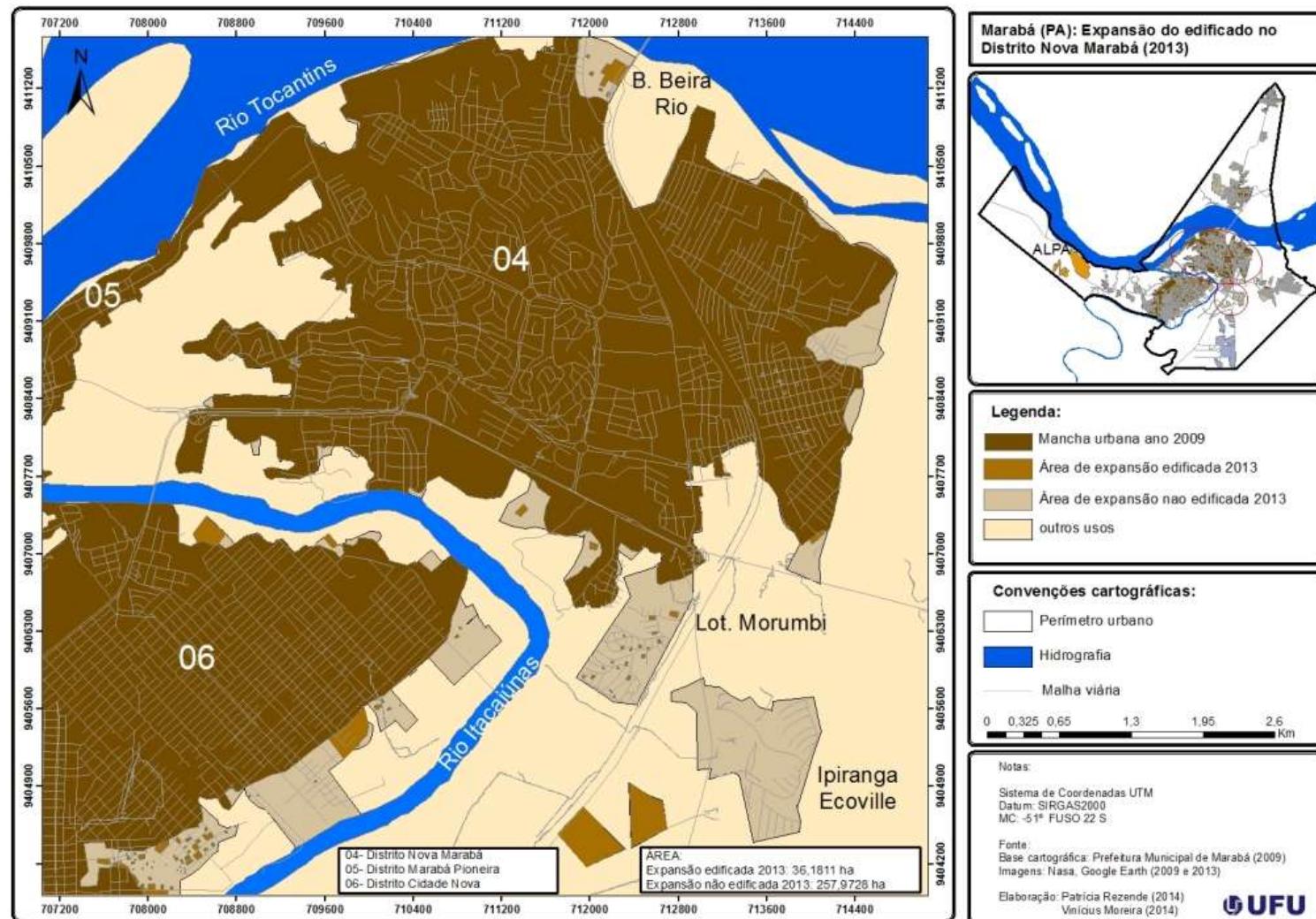


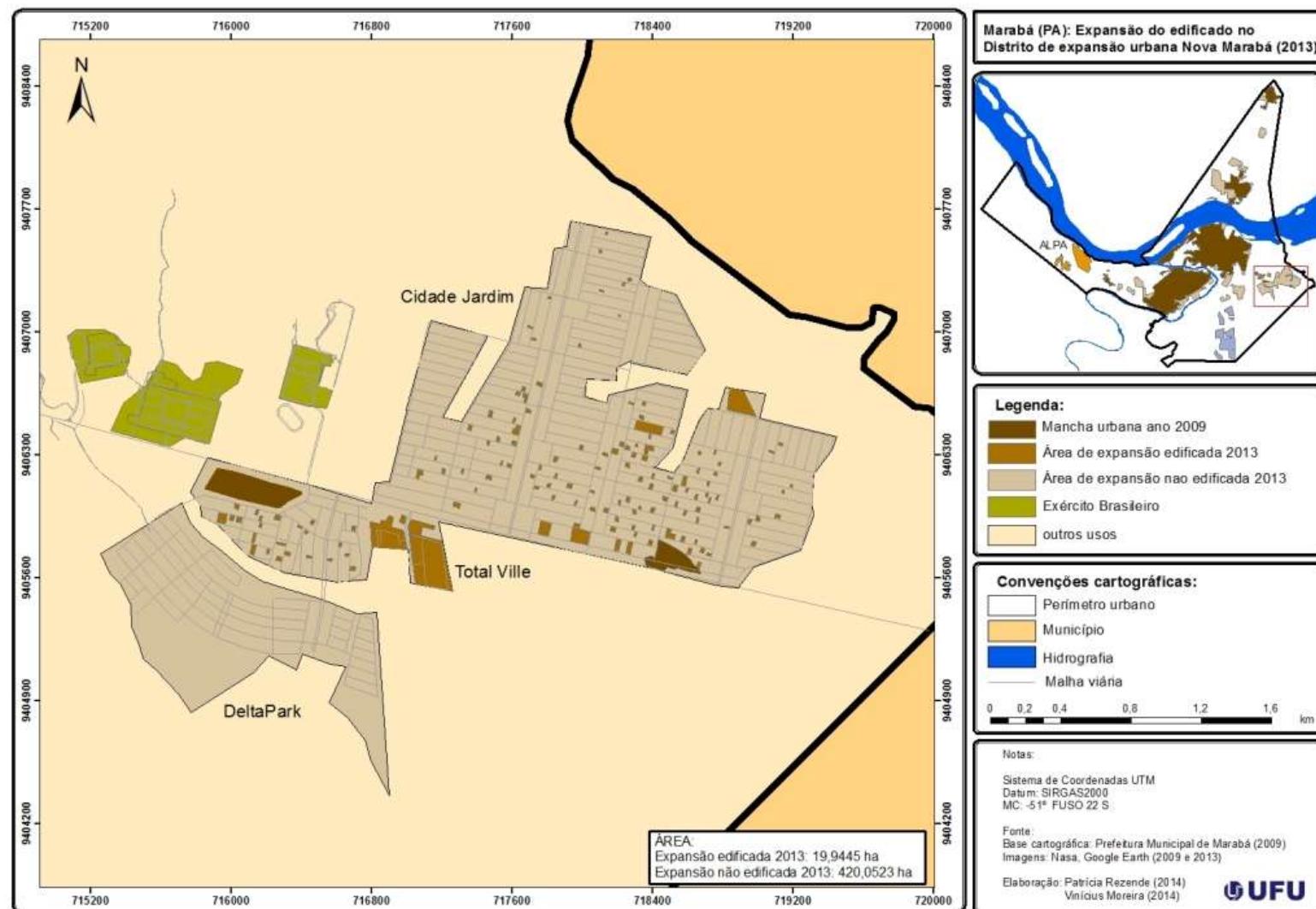
Mapa 8: Marabá - Aglomerados Subnormais no Perímetro Urbano (2010)

No Mapa 9 é possível perceber que grande parte do que é o distrito³³ da Nova Marabá já estava ocupado em 2009. Uma das áreas que surgiram no referido período, e na qual houve edificação de residências, está à margem esquerda do Rio Tocantins, que é o "Bairro Beira-Rio", uma ocupação urbana surgida no ano de 2013, que será analisada no capítulo 5. No mapa também aparecem dois empreendimentos imobiliários que são o Loteamento Morumbi e o Loteamento Fechado Ipiranga Ecoville Premium, nos quais, é possível perceber, a edificação no referido período foi muito incipiente. Na Nova Marabá, a expansão urbana entre 2009-2013 levou à incorporação de novos 294,1539 hectares ao tecido urbano, dos quais apenas 36,1811ha se tornaram áreas edificadas no referido período, o que corresponde a 12%.

Já o Mapa 10 apresenta a evolução do tecido urbano no "Distrito de Expansão Urbana da Nova Marabá", onde se instalaram diversos empreendimentos imobiliários (detalhados no item seguinte deste capítulo) ao longo da BR-230, no sentido de São João do Araguaia, já nas proximidades do limite do município de Marabá com este outro.

³³ De acordo com o Plano Diretor de Marabá (2006), o município é dividido em 16 Distritos Administrativos, sendo 4 na Zona Urbana (Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova e Distrito Industrial) e 12 na Zona Rural. Em 2009, com a alteração do perímetro urbano, os Distritos de São Félix e Morada Nova passaram a integrar a Zona Urbana, além do Distrito de Expansão Urbana da Nova Marabá. Durante este trabalho também se usa a palavra "núcleo", para tratar destas localidades. O Plano Diretor também se utiliza deste termo, sem distingui-lo do que seria o distrito.





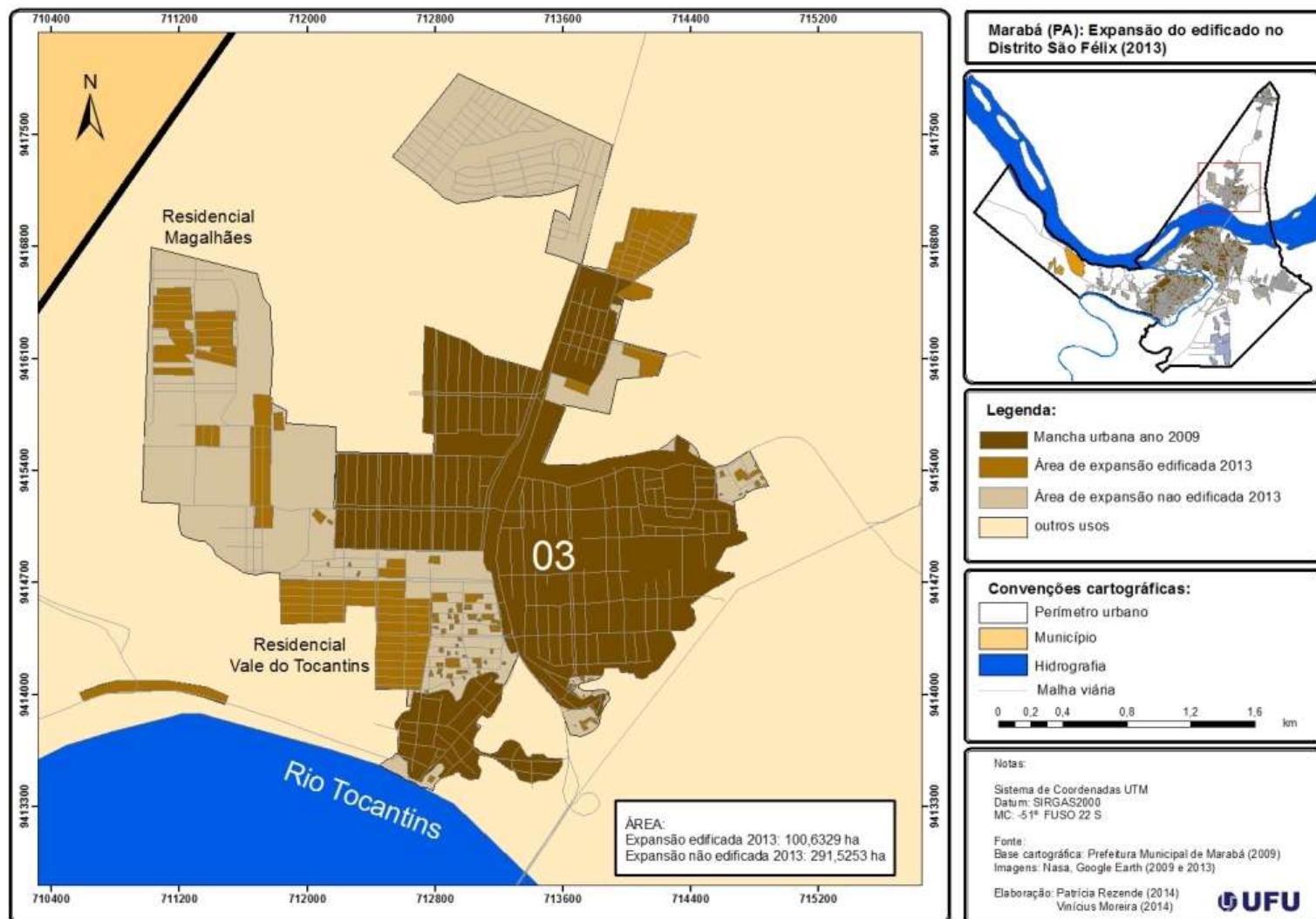
Mapa 10 - Marabá (PA): Expansão do Edificado no Distrito de Expansão Urbana da Nova Marabá (2013)

No caso do Mapa 10 anterior é possível perceber claramente a distinção entre a área expandida do tecido urbano e aquilo que realmente se edificou, transformando-se em moradia. A maior edificação surgida no período corresponde ao Condomínio Total Ville, que é um dos poucos empreendimentos imobiliários lançados em Marabá que ofereciam o imóvel pronto e não apenas o lote. No mapa também está representado o loteamento Cidade Jardim, que é o maior empreendimento desta natureza em Marabá, com quase 12 mil lotes disponíveis. Percebe-se que quanto mais se afastada da BR-230, mais rarefeita de se torna a edificação. Nesta área da cidade foram incorporados 439,9968 hectares de solo ao tecido urbano, sendo que destes apenas 19,9445 hectares se tornaram edificação efetiva, o que equivale a 4% da área.

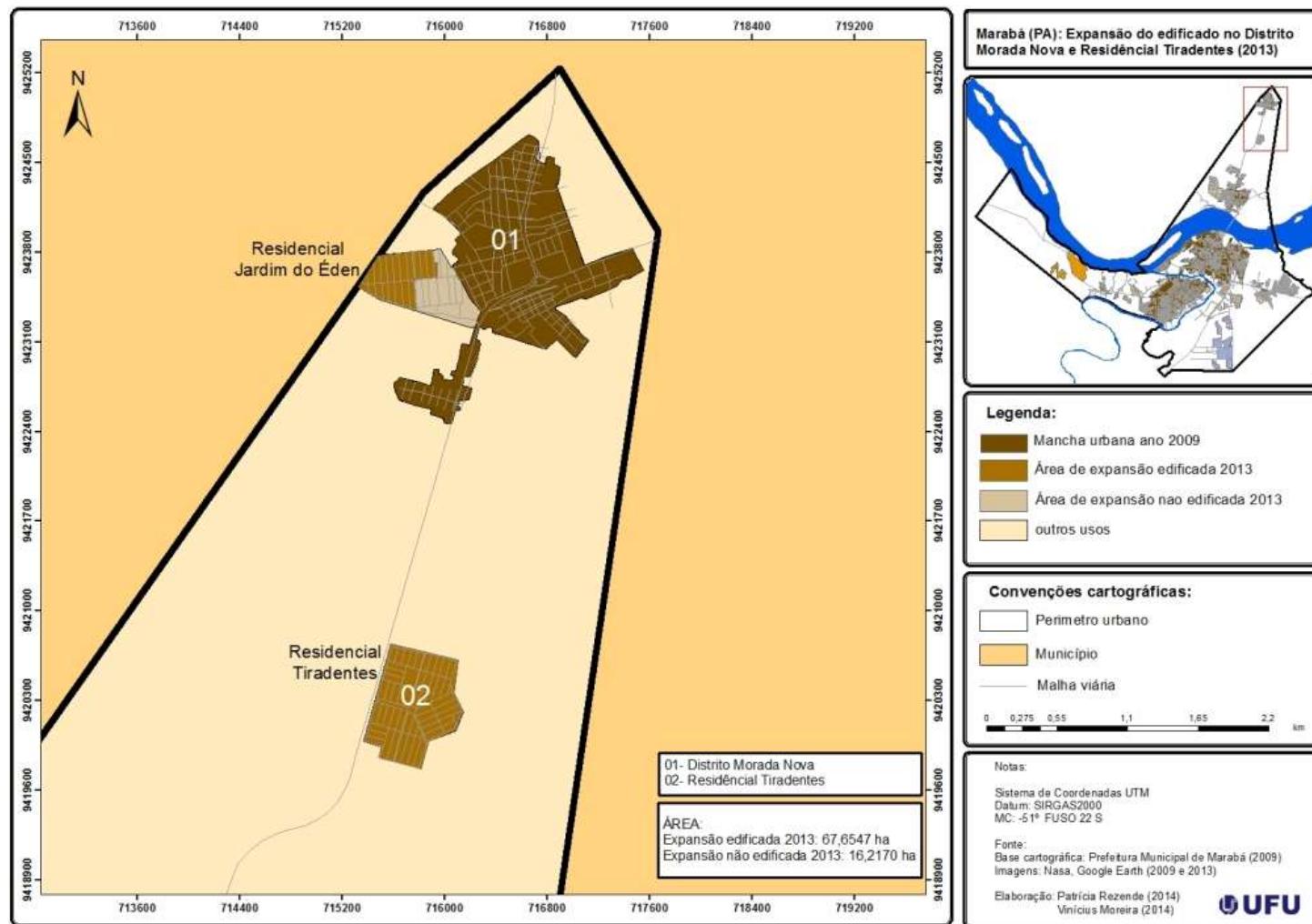
Já o Mapa 11 a seguir apresenta a evolução do tecido urbano e da área edificada para o Distrito de São Félix, na margem direita do Rio Tocantins. Nesta localidade de Marabá se destacam dois tipos de empreendimentos: os loteamentos e os conjuntos habitacionais financiados pelo Governo Federal. Em 2012 foi entregue à população o Residencial Vale do Tocantins, com 1.090 residências e atualmente está em construção o Residencial Magalhães, que irá disponibilizar 2.500 novas moradias à população. A evolução do edificado nesta área, que é bastante representativa, está diretamente relacionada com a construção destes conjuntos habitacionais. A área expandida foi de 392,1582 hectares, dos quais 100,6329ha foram realmente edificados, o que corresponde a 26% do total.

No caso do Distrito de Morada Nova, representado no Mapa 12, a expansão urbana é pequena, em comparação com as outras áreas da cidade, haja vista que este é o Distrito mais distante das principais áreas da cidade³⁴. Além disso, alguns empreendimentos imobiliários previstos para serem lançados no local ainda não se estabeleceram. A expansão urbana em Morada Nova ocorreu devido aos conjuntos habitacionais do Governo Federal, construídos ou em construção. O primeiro deles é o Residencial Tiradentes, distante 2,5 quilômetros de Morada Nova, entregue para a população em 2013, com 1.410 residências; o outro é o conjunto Jardim do Éden, ainda em construção, que irá disponibilizar 993 moradias novas no local. Todas as informações sobre a expansão do tecido urbano entre 2009 e 2013 estão detalhadas na Tabela 10.

³⁴ A distância aproximada entre Morada Nova e a Marabá Pioneira é de 25 km.



Mapa 11 - Marabá (PA): Expansão do Edificado no Distrito São Félix (2013)



Mapa 12 - Marabá (PA): Expansão do Edificado nos Distritos Morada Nova e Residencial Tiradentes (2013)

Tabela 10 - Marabá: áreas de expansão urbana e edificação entre 2009 e 2013

Distrito	Área Expandida 2009-2013 (ha)	Área Edificada 2009-2013 (ha)	Percentual de área edificada (%)
Nova Marabá	294,1539	36,1811	12
Cidade Nova	332,6923	58,4741	18
Expansão Urbana Nova Marabá	439,9968	19,9445	4
São Félix	392,1582	100,6329	26
Morada Nova	83,8717	67,6547	80
TOTAL	1542,8729	282,8873	18

Elaboração: SOUZA, M.V.M. (2014).

Analizando os mapas anteriores e a Tabela 10 acima é possível concluir que, excetuando-se o caso de Morada Nova, distrito que recebeu poucos investimentos em termos de empreendimentos imobiliários (a não ser conjuntos habitacionais), em todos os outros distritos de Marabá a diferença entre a expansão urbana e a efetiva edificação é bastante expressiva. Como afirmado anteriormente, o tecido urbano entre 2009 e 2013 apresentou um crescimento de 35%, entretanto, a área edificada no referido período equivale a apenas 18% da área expandida. Dessa feita, a produção material do espaço urbano em Marabá está sendo realizada por meio de vazios urbanos, em que a retenção de terras (que pode ter fins especulativos) dificulta o acesso da população à moradia e à cidade, colaborando para o aumento da edificação nas áreas de ocupação urbana, como verificado, agravando a situação do déficit habitacional.

Após analisar a produção material da cidade no período pós-ALPA, em que já é possível observar a expressão espacial das diferentes lógicas estabelecidas em Marabá, a análise segue através das estratégias e discursos destas lógicas e a importância delas no estabelecimento da atual conjuntura de produção do espaço urbano nesta cidade.

4.2. - A lógica de mercado e a produção do espaço urbano de Marabá: discursos e práticas

De acordo com Monte-Mór et al (2013) a expectativa de crescimento econômico, surgida pela possibilidade de grandes empreendimentos nas cidades do sudeste paraense, como a ALPA em Marabá, um aeroporto de cargas em Canaã dos Carajás e a ampliação das atividades da Vale em Ourilândia do Norte, acaba por alimentar um circuito imobiliário nestas cidades. Antes disso, no caso de Marabá, eram pequenas as iniciativas voltadas à instalação de empreendimentos imobiliários. Por exemplo, entre 2000 e 2008 apenas três produtos desta natureza surgiram em Marabá.

O primeiro loteamento a ser instalada na cidade foi o Novo Progresso, através da empresa Deltaville Empreendimentos Imobiliários³⁵, em 2005. Segundo entrevista³⁶ realizada com o presidente desta empresa, senhor Antônio José Guadagnin, no ano 2005 "*em Marabá a ausência de loteamentos era total, não tinha nenhum*". Naquele momento, segundo o entrevistado, Marabá "*tinha uma carência muito grande, não tinha nenhum loteamento e quase 200 mil habitantes. Tinha 9 ou 12 guseiras, tinha bom nível de emprego, Marabá estava em uma situação positiva e tinha uma carência [imobiliária] em todos os níveis*". Naquele momento ainda não havia notícias da chegada da ALPA, como afirma o entrevistado: "*Quando em vim pra cá e acreditei na cidade nem existia o pensamento da ALPA. Hoje fizeram muita expectativa em cima da ALPA*"

Mas a realidade dos negócios imobiliários começam a mudar com as notícias da chegada deste grande empreendimento. A própria VALE S/A colaborou para isso, ao divulgar na cidade as oportunidades que poderiam surgir, não apenas no mercado imobiliário, com a vinda da siderúrgica:

O processo começou com divulgação pela Vale para o empresariado das demandas da Alpa, em dois fóruns dedicados ao projeto, com apresentação dos números dos investimentos, apresentando demanda para o setor de serviços (hotel, restaurante) e logística (MONTE-MOR et al, 2013, p.62)

³⁵ Empresa atualmente com sede em Brasília-DF, surgida em 2000 no oeste da Bahia, com atuação inicial em Luís Eduardo Magalhães e Barreiras (BA). Atualmente possui empreendimentos em todo o Brasil, sendo que em Marabá possui três empreendimentos imobiliários, sendo todos loteamentos.

³⁶ Entrevista realizada em 22 de Novembro de 2012.

Nesse sentido, a entrevista³⁷ com a delegada regional do CRECI (Conselho Regional de Corretores de Imóveis), Mércia Spindola, é bastante esclarecedora: "Em 2009 realmente teve um boom imobiliário. No mercado, o que valia 100, começou a valer 130, na perspectiva desses projetos grandes [...] só que o mercado imobiliário é novo, não existe uma cultura imobiliária [em Marabá]. Mas como a especulação estava muito grande, as pessoas acreditaram e começaram a vender as grandes áreas para os empreendimentos, os loteamentos". Para a entrevistada, os fatores que levaram a este boom foram dois: "A perspectiva tanto da ALPA quanto do Plebiscito³⁸. Isso fez com que as pessoas acreditassem que ia acontecer tudo isso aí e que não aconteceu, nem um nem outro".

Durante o processo de revisão do Plano Diretor também foi verificado a importância da ALPA nas alterações da dinâmica imobiliária em Marabá:

As perspectivas de expansão da renda geradas pela implantação dos novos empreendimentos industriais e de mineração podem ser considerados como os fatores responsáveis pela atratividade do mercado local em relação aos investimentos imobiliários. Somando-se a estes, as dimensões do déficit habitacional observadas no município, a disponibilidade de áreas próximas aos principais eixos de acessibilidade e a valorização de novas localizações provocada pela implantação de empreendimentos comerciais (PMM, 2011, p.166).

Com relação a implantação de empreendimentos comerciais supracitado, houve também durante o período pós-ALPA a divulgação da instalação de alguns destes equipamentos, atraídos pelas perspectivas que se apontavam para Marabá, com o potencial crescimento do mercado consumidor (FIGURA 19). O Quadro 06 a seguir mostra estes empreendimentos e a situação atual deles. Observar-se que o único empreendimento a se consolidar foi o Shopping Pátio Marabá (e os hotéis adjacentes a este projeto, em construção), de capital local.

³⁷ Entrevista realizada em 06 de Março de 2012.

³⁸ Plebiscito realizado no Estado do Pará, em 2011, a respeito da divisão do Estado e a provável criação dos Estados de Carajás e Tapajós.



Figura 19: Notícia de Jornal sobre os novos empreendimentos comerciais de Marabá.
Fonte: SHOPPINGS (2010)

Quadro 06 - Marabá: Empreendimentos comerciais/serviços previstos em 2011

Empreendimento	Localização Prevista	Descrição	Situação (Setembro de 2014)
Shopping Pátio Marabá	Nova Marabá, Folha 32, rodovia Transamazônica.	Área construída de 85.000 m ² , com 4 pisos, 3 estacionamentos, 2 torres de hotel, praça de alimentação, 5 salas de cinema. 2000 empregos diretos durante a construção.	Inaugurado em Maio de 2013, porém na Folha 30.
Unique Shopping Marabá	Nova Marabá, km 6 da rodovia Transamazônica	Terreno de 88 mil m ² , investimento de R\$ 180 milhões, com mais de 200 lojas, 6 salas de cinema. 1800 postos de trabalho na construção	Empreendimento Cancelado
Y.Yamada Plaza Marabá	Nova Marabá, Folha 32, rodovia Transamazônica	Hipermercado com área construída de 15 mil m ² .	Obras paralisadas
Hotéis Accor	Nova Marabá, km 6 da rodovia Transamazônica	Conjunto hoteleiro integrado ao Unique Shopping.	Empreendimento Cancelado
Solare Hotéis e Suítes / Expresso XXI	Nova Marabá, Folha 32, rodovia Transamazônica.	Hotéis de categoria <i>midscale</i> e econômico, totalizando 274 unidades, integrados ao Shopping Pátio Marabá	Em construção

Fonte: PMM (2011)

Org.: SOUZA, M.V.M. (2014).

Voltando à questão do mercado imobiliário, em 2008 a empresa Urban Systems Brasil realizou um estudo de mercado para a Deltaville Empreendimentos Imobiliários que, naquele momento, já possuía um loteamento em Marabá (Novo Progresso, de 2005) e visava ampliar seus negócios na cidade. Nesse sentido, o referido estudo aponta a chegada da ALPA como o grande fator que impulsionará as oportunidades de negócios imobiliários em Marabá, como pode ser observado no Quadro 07. O aumento populacional e dos negócios como um todo são diretamente impulsionados pela expectativa gerada sobre o empreendimento siderúrgico, criando rebatimentos no mercado imobiliário. Houve um crescimento dos negócios imobiliários, como será visto adiante porém, a expectativa de aumento do número empresas esbarrou na não confirmação do projeto ALPA.

Naquele momento (2008), a Deltaville possuía dois terrenos em que pretendia estabelecer novos empreendimentos, sendo um (Terreno 1) no distrito de São Félix e o outro (Terreno 2) no distrito de Expansão Urbana da Nova Marabá, rodovia Transamazônica. Na avaliação da Urban Systems Brasil (2008, p.22) a localização do Terreno 1 poderia "dificultar o acesso à oferta de equipamentos culturais, educacionais, às opções comerciais e empresariais de Marabá", em virtude das dificuldades de acessibilidade que poderiam ser geradas, em caso de obstrução da ponte rodoviária. Já o Terreno 2 se encontra em localização privilegiada, pois esta "permite acesso rápido a toda a infraestrutura do município, sobretudo ao eixo Av. VP-8 que concentra equipamentos culturais, comerciais e educacionais" (URBAN SYSTEM BRASIL, 2008, p.24).

Quadro 07 - Marabá : Potencial de Mercado para Empreendimentos em Novembro de 2008

Potencial de Mercado para Empreendimentos em Marabá	Variável	Expectativa
	CRESCIMENTO POPULACIONAL	Marabá possui crescimento populacional de 2,25% ao ano, e tende a aumentar com a entrada da Vale, aspecto positivo para implantação de empreendimentos residenciais no município
	CRESCIMENTO EMPRESARIAL	O crescimento empresarial é importante para implantação tanto de um centro de Galpões Industriais como para empreendimentos residenciais.
	CHEGADA DA ALPA	Os 16.000 empregos gerados durante a construção e os 3.500 na operação, devem ser alvo do empreendimento residencial; A entrada da Vale em Marabá tende a atrair indústrias e empresas para o município abrindo um oportunidade de negócio para Galpões Industriais e Empreendimentos Residenciais.

Fonte: URBAN SYSTEMS BRASIL (2008)

Org.: SOUZA, M.V.M. (2014)

Isso refletiu diretamente na estratégia de localização dos empreendimentos da Deltaville em Marabá, como afirma o presidente do grupo: "*Se você olhar todos [empreendimentos] estão ao longo de uma BR. O Novo Progresso está ao longo da BR-222, o Castanheira está na Transamazônica, próximo da Cidade Nova, o DeltaPark também [na Transamazônica], na saída para São Domingos. Esse é um primeiro aspecto, a localização em cima de uma canal de fácil acesso e depois teremos que ter um relevo não muito acidentado*". Posteriormente, o Terreno 2 deu origem aos

empreendimentos DeltaPark I, II e III. O Terreno 1 (FIGURA 20), 'curiosamente', não se tornou empreendimento do grupo mas, atualmente, nele está localizado o Conjunto Habitacional Residencial Vale do Tocantins, construído com recursos do PMCMV pela HF Engenharia, entregue à população em 2012, que posteriormente será abordado.



Figura 20 - Marabá : Estudo de Mercado para Localização de Empreendimento Imobiliário em Novembro de 2008.

Fonte: URBAN SYSTEMS BRASIL (2008).

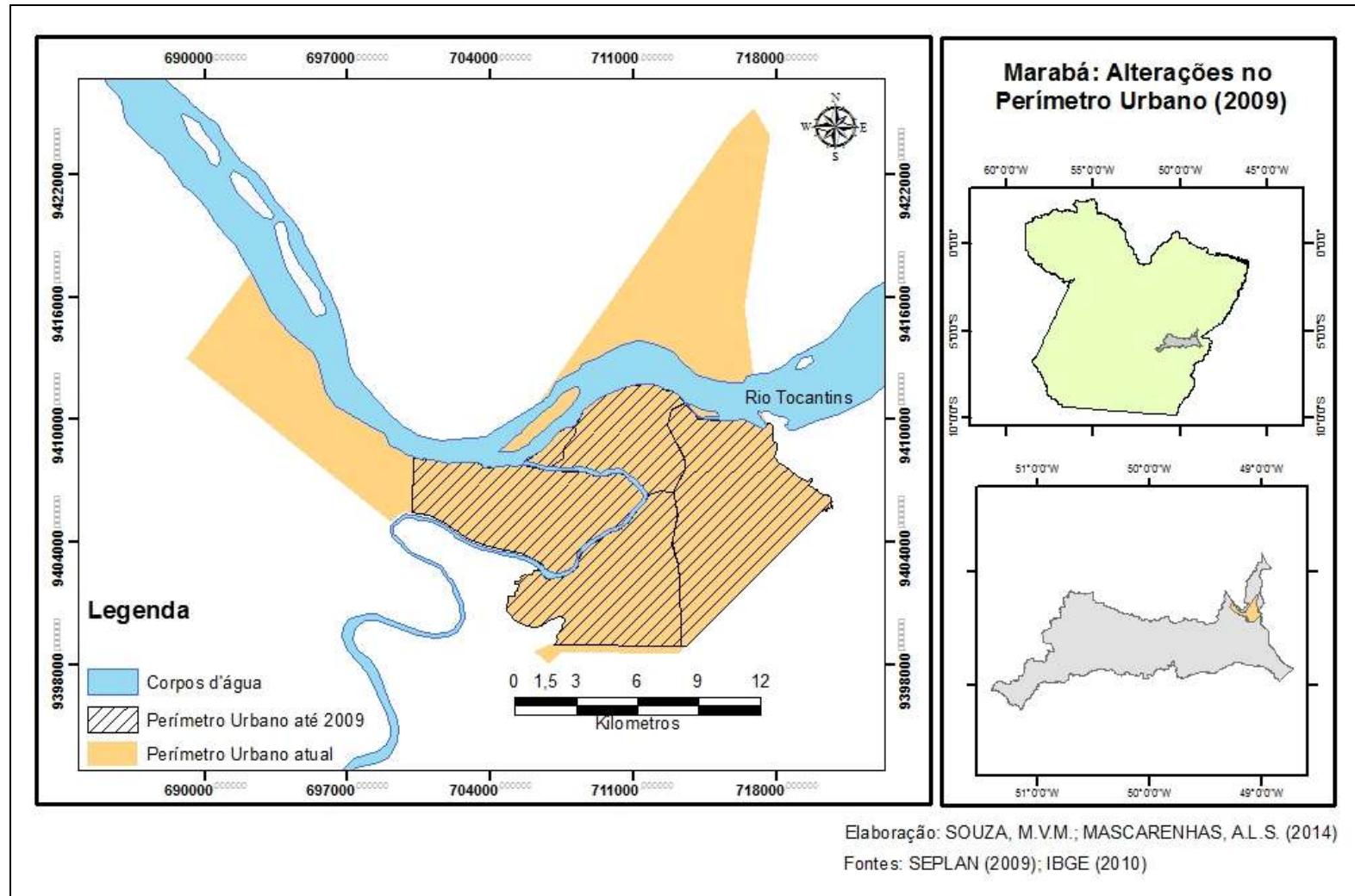
Anteriormente à notícia da chegada da ALPA os movimentos do mercado imobiliário em Marabá, através do lançamentos de empreendimentos, ainda eram incipientes, como já foi supramencionado. No período anterior a 2008 são poucos os empreendimentos característicos da difusão de um "novo habitat urbano" (SPOSITO, 2006) em Marabá, sob a forma de loteamentos ou condomínios. Nesta época foram criados dois loteamentos (Novo Progresso e Jardim Imperial) e um loteamento fechado (Green Village).

Mas após a veiculada chegada da ALPA em Marabá é que realmente foi possível observar uma expansão urbana baseada na incorporação de terras rurais ao tecido urbano e sua transformação, principalmente, em loteamentos, sobretudo nos anos de

2009 e 2010. De tal forma, estabelece-se a produção do espaço pautada na (re)produção da cidade-mercadoria, como foi possível afirmar em outro momento:

A partir deste momento é possível perceber a introdução em Marabá de relações sociais que até então não faziam parte do cotidiano espacial desta cidade e de sua sociedade, que é o fato do espaço assumir (e ser assumido) enquanto uma mercadoria e de sua produção ser inserida em uma lógica capitalista, em que a prática sócio-espacial passa a ser limitada por uma norma, que é a compra e venda da propriedade em um mercado de terras (SOUZA; SOARES, 2013, p.804)

Um fato importante que contribuiu para o surgimento dos inúmeros empreendimentos imobiliários em Marabá, listados a seguir, foi a alteração do Perímetro Urbano no ano de 2009, através da Lei Municipal 17.358, de 3 de Julho de 2009, ou seja, aproximadamente um ano após a notícia da vinda da ALPA para o município. Esta alteração permitiu incluir os núcleos de São Félix e Morada Nova dentro do novo perímetro urbano, tornando possível a expansão de empreendimentos imobiliários para esta área (sentido Norte do município), além de ampliar o perímetro no sentido Leste, na área chamada de "Distrito de Expansão da Cidade Nova", de forma que o terreno da futura ALPA ficasse alojado dentro do novo perímetro. O Mapa 13 a seguir demonstra a expansão do perímetro urbano.



Mapa 13 – Marabá: Alterações no Perímetro Urbano (2009)

A seguir estão listados os empreendimentos imobiliários lançados e aprovados pelo Conselho Gestor do Plano Diretor Participativo de Marabá (CGPDP), a partir do ano de 2008. É necessário frisar que estes empreendimentos precisam ser aprovados pelo CGPDP por possuírem mais de 3.000 metros quadrados, o que torna obrigatória sua avaliação no referido Conselho, conforme o que regulamenta o Parágrafo Único do Artigo 112 do Plano Diretor Municipal de Marabá (PMM, 2006). Portanto, outros empreendimentos imobiliários que tenham sido lançados no referido período, cujo tamanho é menor que 3.000 metros quadrados, não foram avaliados na execução deste trabalho, o que não quer dizer que tenham pouca importância no que diz respeito produção do espaço urbano de Marabá.

No caso dos condomínios verticais percebe-se que uma parcela significativa destes empreendimentos não conseguiram se concretizar, apesar da instalação destes ter sido aprovado pelo CGPDP. Entre as razões para tal está o desaquecimento no mercado imobiliário local, em virtude do projeto ALPA não ter se efetivado, diminuindo as expectativas que haviam sido geradas. Vale ressaltar que em Marabá a verticalização é muito incipiente, sobretudo no caso de edifícios com mais de quatro pavimentos, demonstrando que este tipo de moradia ainda não faz parte da cultura local. Quanto à localização, percebe-se que estes empreendimentos estão instalados nos núcleos Cidade Nova e Nova Marabá, ou seja, na área já consolidada da estrutura urbana. O Mapa 14 a seguir demonstra a localização dos empreendimentos listados nos Quadros 8,9 e 10.

Quadro 8 – Marabá: Condomínios Verticais aprovados no CGPDP a partir de 2008

Ano de Aprovação no Plano Diretor	Nome do Empreendimento	Unidades (quantidade)	Situação (em julho de 2013)	Localização
2009	Residencial Flamboyant	152	Não Iniciado	Cidade Nova
2010	Piazza Dei Fiore	40	Em construção	Nova Marabá
2010	Crystal Tower	42	Em construção	Nova Marabá
2010	Residencial Madrid	56	Obras Paralisadas	Cidade Nova
2010	Park Belle Ville Marabá	96	Não Iniciado	Cidade Nova
2011	Provenza Residence	118	Obras paralisadas	Nova Marabá
2011	Planície do Sol	64	Em construção	Cidade Nova
2011	Residencial Jardim Terra Bela	52	Em construção	Nova Marabá
2011	Green Tower	118	Não Iniciado	Cidade Nova
2012	Residencial Essenza	136	Não Iniciado	Nova Marabá

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento (SEPLAN); pesquisa de campo; Souza e Soares (2013)

Os condomínios horizontais, representados no Quadro 9, são aqueles em que o produto disponibilizado é a moradia propriamente dita, seja em forma de casas ou apartamentos. Estes empreendimentos, por necessitarem de áreas maiores do que os verticais, estão se instalando nas áreas periféricas da cidade, onde há maior disponibilidade de espaço para construção.

Quadro 9 – Condomínios Horizontais aprovados no CGPD a partir de 2008

Ano de Aprovação no Plano Diretor	Nome do Empreendimento	Unidades (quantidade)	Situação (em julho de 2013)	Localização
2009	Condomínio Residencial Sororó	51	Obras Paralisadas	Cidade Nova
2009	Residencial Total Ville	500	Entregue	Nova Marabá
2010	Condomínio Araçagi	192	Em construção	Cidade Nova
2014	Mirante Village	150	Em construção*	Cidade Nova
2014	Natália Farias	89	Em construção*	São Félix

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento (SEPLAN); pesquisa de campo; Souza e Soares (2013). * situação em setembro de 2014

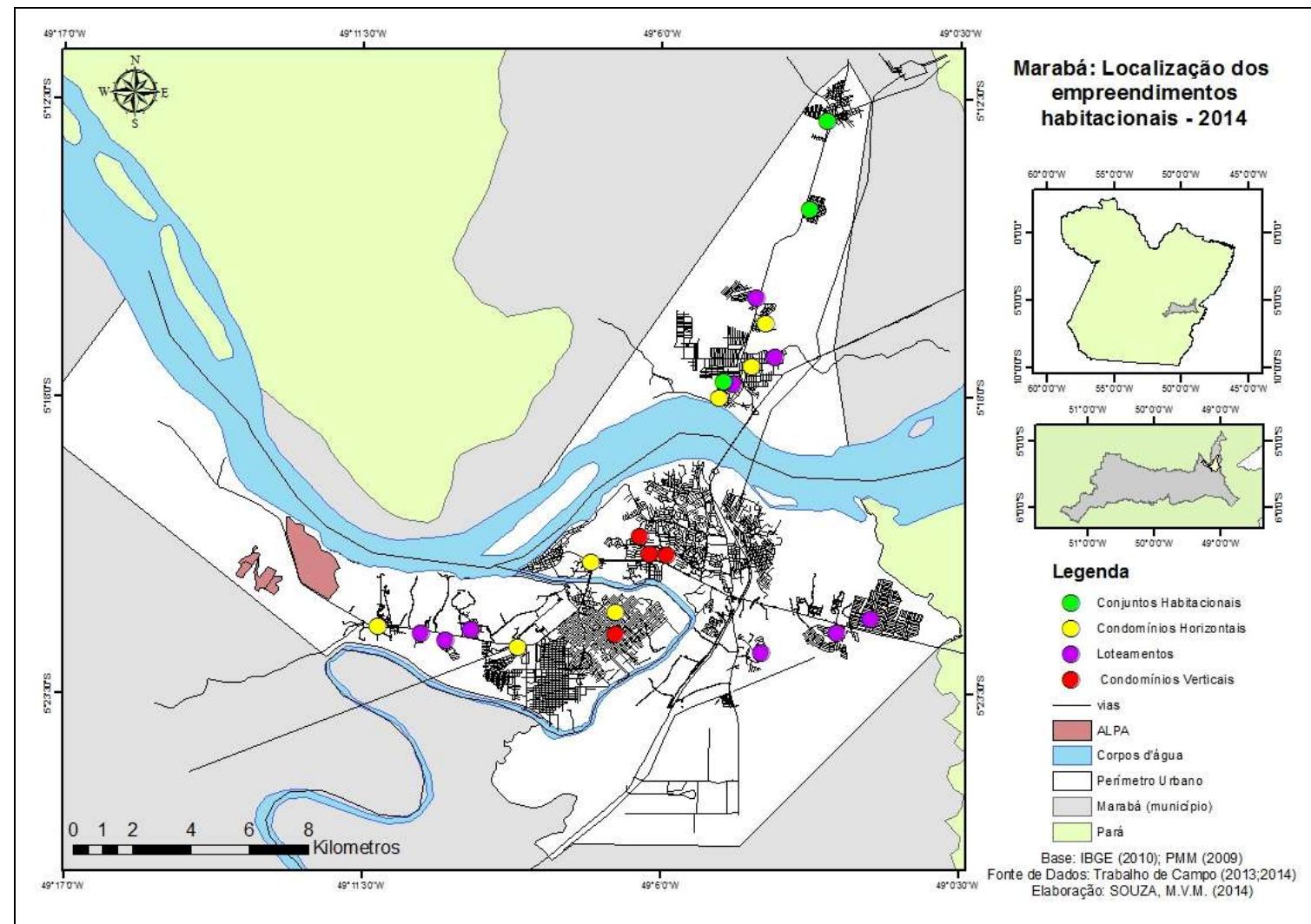
Já os loteamentos, apresentados no Quadro 10, são o grande destaque dos empreendimentos imobiliários lançados em Marabá após 2008. Eles estão localizados em vários núcleos de Marabá, aproveitando-se da expansão do perímetro urbano de 2009, muitas vezes instalados em antigas áreas de propriedades agrícolas. Apesar de alguns deles já estarem liberados para os moradores construírem, a ocupação ainda é pequena. Entre os motivos para tal está a necessidade de investimentos para realizar a construção (para além do financiamento do terreno) e o caráter especulativo de retenção da terra urbana.

Quadro 10 – Loteamentos aprovados no CGPD a partir de 2008

Ano de Aprovação no Plano Diretor	Nome do Empreendimento	Unidades (quantidade)	Situação (em julho de 2013)	Localização
2008	Jardim São Félix	419	Liberado para Moradores	São Félix
2009	Loteamento Castanheira		Obras Paralisadas	Cidade Nova
2009	Loteamento Deltapark I	612	Liberado para Moradores	Nova Marabá
2009	Castanheira Residence	319	Liberado para Moradores	Cidade Nova
2009	Loteamento Vale do Tocantins	1748	Liberado para Moradores	São Félix
2009	Ipiranga Ecoville Premium	797	Em obras	Nova Marabá
2010	Residencial Paris	1672	Em obras	São Félix
2010	Mirante do Vale	541	Liberado para Moradores	Cidade Nova
2010	Condomínio Fazenda Vida Nova	2216	Cancelado pelo empreendedor	São Félix
2010	Loteamento Cidade Jardim	11846	Liberado para Moradores	Nova Marabá
2011	Madri Residencial	2281	Não iniciado	Morada Nova
2012	Loteamento Parque Araguaia	1850	Em obras	São Félix
2012	Loteamento DeltaPark II		Liberado para Moradores	Nova Marabá
2012	Loteamento DeltaPark III	974	Em obras	Nova Marabá
2012	Loteamento Primavera	3575	Não iniciado	Morada Nova
2012	Jardins Florença	766	Não iniciado	São Félix
2014	Mirante Ville	666	Não iniciado	São Félix

Fonte dos Dados: Secretaria Municipal de Planejamento (SEPLAN) – pesquisa de campo; Souza e Soares (2013)

A imprensa local colabora com a disseminação de uma ideia de progresso que a cidade vive e, também, com o *city marketing*, ao repercutir os empreendimentos lançados na cidade e *boom imobiliário*, com a criação de novos produtos e de um novo jeito de morar na cidade, como pode ser percebido em manchetes como "*Cidade destinada ao crescimento*", "*Marabá virá selva de prédios*", "*Marabá: uma cidade em construção*" e nas figuras a seguir.



Mapa 14 - Marabá: Localização dos empreendimentos habitacionais (2014)



Figura 21: Notícia de jornal destacando a expansão imobiliária de Marabá em 2010
Fonte: GONÇALVES (2010)



Figura 22: Notícia de jornal sobre o "boom" imobiliário de Marabá
Fonte: PAPA (2010)



Figura 23: Manchete de jornal local exaltando o momento do mercado imobiliário de Marabá
Fonte: CIDADE (2010)



Figura 24: Discurso da mídia e city marketing: "Marabá, uma cidade em Construção"
Fonte: POMPEU (2010)

Na Figura 21 a notícia apresentada, em dezembro de 2010, dava conta da oferta de 14 mil novas moradias em Marabá e da expectativa criada em torno deste momento (Figuras 21, 22 e 23). Porém, retornando aos Quadros 6, 7 e 8 será possível perceber que a maioria das unidades disponibilizadas pelos empreendimentos imobiliários lançados foram lotes e não a moradia propriamente dita. Somente com os dados do Quadro 8 (Loteamentos) apresentam-se 30.282 lotes disponibilizados no mercado imobiliário de Marabá, entre 2008 e 2014. E, entretanto, não significa que estes lotes tenham se transformado em moradia, como pode ser analisado nas Figuras 25 e 26 a seguir.



Figura 25 - Marabá: Situação ocupacional do Loteamento Cidade Jardim em 2013
Autor: SOUZA, M.V.M., julho de 2013.



Figura 26 - Marabá: Situação ocupacional do Loteamento Mirante do Vale em 2013

Autor: SOUZA, M.V.M., julho de 2013.

Os anúncios dos empreendimentos também contém informações relevantes no que diz respeito ao "estilo de vida" que estes podem proporcionar aos seus novos habitantes, bem como demonstrar quem poderão vir a ser estes, que terão acesso a tais benefícios, através da aquisição de uma unidade habitacional nestes locais. A respeito do discurso embutido no marketing dos empreendimentos, Caldeira (2000, p.264) afirma que "anúncios imobiliários constituem uma boa fonte de informação sobre os estilos de vida e os valores das pessoas cujos desejos elas elaboram e ajudam a moldar".

Para Caldeira (2000), os discursos imobiliários tentam demonstrar a existência de novo estilo de moradia, cujos preceitos básicos são segurança, isolamento, homogeneidade social e a presença de equipamentos e serviços. Junto a estes podemos adicionar o que Portas e Travasso (2011) chamam de preceitos do marketing urbano, que são Símbolo; Verde; Envolvente; Conectividade; Exclusividade; Segurança, detalhados no Quadro 11 a seguir.

Quadro 11 - Ideias básicas nos discursos promocionais de empreendimentos imobiliários

Preceitos Básicos	Características
Símbolo	O que se vende não são espaços, mas sonhos e modos de vida; imagens. Símbolos que remetem para esses sonhos são associados à ideias abstratas de <i>vida idílica, estabilidade, conforto, empreendimento de sucesso</i> .
Verde	O fundo das imagens geralmente é verde, do campo de golfe ao parque próprio. A ideia do verde, inclui, subliminarmente, a crítica à cidade densa, estressante, ruidosa e insegura. Imagem de calma e conforto, contato com a natureza.
Negação ao Entorno	São feitos esforços para se negar o entorno do empreendimento, de se diferenciarem entre si. Só há referência ao entorno quando este possui a capacidade de aumentar o valor comercial do empreendimento.
Conectividade	A relação com o exterior é realizada pelo automóvel. É essencial estar conectado com o mundo, seja pela proximidade de uma via de trânsito importante ou pelas infovias.
Exclusividade	Mais importante do que viver no 'paraíso', é preciso dar ao consumidor a ideia de privilégio, de ser um dos poucos a poder desfrutar daquele local. É para isso que ele paga: diferença e distinção.
Segurança	Vende-se a ideia de segurança e controle, em oposição ao externo. O empreendimento defende-se do meio urbano que o envolve.

Fonte: PORTAS; TRAVASSO (2011)

Org: SOUZA, M.V.M. (2013).

Nas Figuras de 27 a 30 a seguir estão representados os folders de propaganda de quatro loteamentos de Marabá, os quais podem ser analisados mediante os preceitos do marketing urbano explicitados no Quadro 11. Um primeiro ponto a destacar é com relação à simbologia, a ideia lançada de viver em um espaço exclusivo, diferenciado, como aparece no folder do Residencial Paris (FIGURA 27), "*venha fazer parte de uma vida cheia de estilo*" e no Castanheira Residence (FIGURA 30), que 'convida' "*pra você viver e ser feliz*". No caso do Cidade Jardim (FIGURA 29), esta diferenciação está implícita no nome do empreendimento e também na ideia de distinção que é feita com as outras áreas da cidade, ressaltando um representação de negação da cidade.



Figura 27: Folder do Loteamento Residencial Paris
Fonte: Trabalho de Campo (2013)



Figura 28: Folder do Loteamento DeltaPark
Fonte: Trabalho de Campo (2013)



Figura 29: Folder do Loteamento Cidade Jardim
Fonte: Trabalho de Campo (2013)

Um fator que chama atenção nestas propagandas é com relação à infraestrutura dos empreendimentos. Há referências explícitas aos equipamentos de que dispõe o loteamento, como asfalto, iluminação, guias e sarjetas, redes de água, internet, tentando demonstrar a diferenciação que o empreendimento possui em relação ao restante da cidade, já que a mesma possui problemas de infraestrutura nestas áreas, ressaltando, mais uma vez, ao ideia de negação do entorno (ou da cidade).

Já no caso dos condomínios, como o Total Ville e Residencial Araçagy (FIGURA 31) ou dos loteamentos fechados, como o Ipiranga Ecoville Premium (FIGURA 32) outros elementos são destacados, para além da questão da infraestrutura. Nestes casos, mais do que se diferenciar do restante da cidade pela presença de redes técnicas (água, energia, saneamento ambiental, internet), deficitárias fora do empreendimento, o que se quer valorizar é a exclusividade e um novo estilo de vida que estes locais podem proporcionar. Para tal, dois elementos ganham destaque nas peças publicitárias destes espaços fechados, que são a segurança e o lazer.



Figura 30: Folder do Loteamento Castanheira Residence

Fonte: Trabalho de Campo (2013)



Figura 31: Folder dos Condomínios Total Ville e Araçagy.

Fonte: Trabalho de Campo (2013).



Figura 32: Folder do Loteamento Fechado Ipiranga Ecoville Premium

Fonte: Trabalho de Campo (2013)

Nos três folders representados nas Figuras 30, 31 e 32 são destacados os equipamentos de segurança dos empreendimentos, como guaritas, câmeras, muros e cerca elétrica, que garantem o acesso restritivo a estes locais, bem como os equipamentos de lazer, que conformam verdadeiros clubes privados dentro destes condomínios, como "*O mais completo clube de Marabá a sua disposição*", segundo o Ipiranga Ecoville, diminuindo a necessidade de procurar este tipo de atividade em outros locais da cidade, ou seja, negando-a.

Esta exclusividade, que propiciaria "*o privilégio de viver com segurança e conforto*", como afirma o folder do Residencial Araçagy, 'permite' a estes empreendimentos acrescentarem estas benesses ao valor do imóvel, o que possibilitará a aquisição deste apenas àqueles que possuam condições de, minimamente, conseguir um financiamento bancário, o que irá restringir o acesso universal a esta mercadoria, haja vista que 63,3% do déficit habitacional de Marabá está concentrado nas famílias cujos rendimentos estão entre 0 e 3 salários mínimos, como será visto detalhadamente adiante e que, portanto, não conseguirão fazer parte do universo de consumidores capazes de morar com "*segurança e conforto*".

Porém, apesar da quantidade de lançamentos de loteamentos e condomínios entre 2008 e 2014, grande parte destes empreendimentos ainda se encontram subocupados, principalmente no caso dos loteamentos. Aqueles que realmente se efetivaram e hoje se apresentam como espaço de reprodução da vida são os que ofereciam a moradia pronta e não apenas o lote, como no caso do Condomínio Total Ville. Analisando os Quadros 6 , 7 e 8 é possível perceber que o movimento de lançamentos dos empreendimentos imobiliários apresenta uma crescente entre 2008 e 2011, no momento de lançamento da notícia da ALPA e do início das obras de construção desta, no ano de 2010.

A partir de 2012 é possível perceber que houve uma diminuição considerável no lançamento de novos empreendimentos imobiliários, chegando ao fato de não haver nenhum no ano de 2013. Entre as razões para este cenário de desaquecimento do mercado está a própria crise internacional que, como já mencionado, afetou o mercado do aço. Nesse sentido, em 2012 a Vale reduziu em 24% o seu plano de investimentos para o ano de 2013 (SOARES, 2012). Entre os projetos atingidos por tal redução está a construção da ALPA, que teve seus investimentos suspensos, por período indefinido, segundo informado na imprensa local (BRAZ, 2013). Os efeitos da crise repercutiram na indústria siderúrgica de Marabá, levando ao fechamento de 7 entre 10 guseiras, entre elas a Cosipar, a primeira deste ramo a se instalar no município, em 1988, que em 2012 fechou as portas, ocasionando a demissão de 400 funcionários. Segundo reportagem de Carvalho (2013), pelo menos seis mil vagas foram eliminadas, espalhando desemprego pela cadeia de prestadores de serviços.

Este cenário teve repercussões no mercado imobiliário que, como já dito, aos poucos diminuiu o lançamento de novos empreendimentos e que teve que criar novas estratégias para garantir a venda daqueles que já haviam sido lançados, como pode ser observado na Figura 33 a seguir, em que o empreendimento Total Ville, em outubro de 2012, oferecia descontos de R\$ 8 mil, além da gratuidade das taxas de cartório (FIGURA 33).



Figura 33: Folder anunciando promoção de venda do Condomínio Total Ville.

Fonte: Trabalho de Campo (2012)

Nesse sentido, quando da realização de entrevista com o senhor Antônio Guadagnin, da DeltaVille Empreendimentos Imobiliários, em 2012, este já demonstrava em sua fala o vislumbre de um cenário de pessimismo, ocasionado pelos efeitos da crise econômica em Marabá, sobretudo nos empregos ligados à siderurgia. Para o entrevistado, uma das consequências é a ampliação das 'invasões': "*O mercado imobiliário de Marabá está superofertado. Principalmente porque o povo de Marabá está com baixa renda e não tem como pagar o custo da infraestrutura. Por isso está provocando essas invasões. Os loteamentos são obrigados a ser instalados com toda infraestrutura e isso tem um custo. E isso tem que ser cobrado de quem compra. O cara não tem emprego, ou se tem, ele tem que comer primeiro, moradia é um segundo ponto. Tem muito lote em oferta em Marabá*".

Para finalizar essa análise a respeito dessa lógica formal de produção do espaço urbano em Marabá, pautada na sobreposição do valor de troca ao valor de uso, é interessante comparar as falas de um mesmo interlocutor, no caso o ex-secretário da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Mineração, Ciência e Tecnologia (SICOM), senhor Ítalo Ipojucan, que em momentos diferentes, apresenta as expectativas criadas em torno da chegada na ALPA, em entrevista concedida a Rodrigues (2010) e, posteriormente, em outra entrevista³⁹, realizada para a elaboração deste trabalho, em que demonstra o pessimismo quanto aos efeitos que a notícia da chegada daquele 'grande projeto' gerou no espaço urbano marabaense, como pode ser avaliado no Quadro 10.

Quadro 12 - Comparativo da expectativa gerada pela ALPA, em 2010 e 2013, segundo ex-secretário da SICOM

Expectativa em 2010. Entrevista de Ítalo Ipojucan, concedida a Rodrigues (2010, p.160)	<p>[...] a implantação da ALPA, em simples palavras pra 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 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 política 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.</p>
---	---

³⁹ Entrevista realizada com o ex-secretário da SICOM, senhor Ítalo Ipojucan, em 18 de abril de 2013.

Expectativa em 2013
Fonte: Entrevista com I. Ipojucan (2013)

[...] o mundo empreendedor da atividade imobiliária focou Marabá e veio para Marabá. Lançaram-se aqui vários projetos imobiliários que, num primeiro momento, estava dentro daquela alimentação que tudo estava para acontecer. E esses empreendimentos imobiliários eles são lançados de uma forma que eles sequestram o circulante da praça...eles pegam o volume de venda...lançou loteamento aí que foram vendidos em dois dias, foram vendidos todos os lotes. Pra que faixa de renda foram vendidos esses lotes? Pra faixa de renda baixa e média. E esse valor é o valor que faz a máquina do mercado comercial funcionar, ele circula no mercado, supermercados, nos açouques...eles foram lá e sequestraram, todos ávidos pela explosão, pelo boom, vai acontecer, 'se eu não comprar agora não compro mais', todo mundo foi pra lá. Naquele primeiro momento sequestrou, mas estava acesa a chama de que iria acontecer. Quando a curva da siderurgia mundial sofreu o primeiro baque, a China deu o primeiro resfriado, não foi nem um resfriado, a China tossiu, a Vale recuou do projeto [...] Aí entrou realmente um processo que eu diria de ressaca em Marabá, em que os efeitos foram sendo sentidos em sua plenitude. O setor imobiliário estagnou, empacou, os lotes que foram vendidos hoje você encontra por metade do preço para fazer uma recompra, além de ter sequestrado o recurso do mercado a inadimplência agora começa a se acentuar...os empreendimentos na verticalização da construção civil, que é vários projetos de verticalização de prédios residenciais aqui, vários foram abortados...vários foram abortados. Grupos de Goiânia que vieram pra cá lançaram, fizeram movimento, grupos de Belém veio...abortaram. E sobrou para nós uma ressaca econômica sem igual [...] Eu não acredito mais em ALPA sobre a batuta da Vale.

Fonte: RODRIGUES (2010); I. Ipojucan (Entrevista, 2013)

A provável chegada do grande projeto siderúrgico criou uma expectativa na cidade de Marabá, que possibilitou a produção de dois cenários diferentes: um primeiro é com relação às possibilidades de investimentos, que se traduziram na instalação de empreendimentos comerciais, industriais e, de forma mais acentuada, no lançamento de novos produtos habitacionais, como loteamentos e condomínios, como explicitado no Quadro 12, levando à uma nova lógica de produção do espaço urbano, que para se realizar tornou necessária a expansão do tecido (e do próprio perímetro urbano), que atualmente, caracteriza a existência de grandes vazios imobiliários nas periferias da

cidade, em virtude da não efetivação destes empreendimentos enquanto locais de moradia da população. O outro cenário é o da intensa migração de pessoas que se destinam a Marabá, atraídas pelas propaladas oportunidades e que, ao se depararem com a crise econômica que atingiu a cidade, aliada à não efetivação do projeto ALPA, não conseguem se integrar ao mercado de trabalho, o que dificulta a inserção, entre outros locais, em um mercado formal de habitação. Nesse sentido, para além da produção do espaço urbano pautada no "novo habitat urbano", a outra lógica que se reproduz é a de ocupação de terrenos nas áreas periféricas, que deram origem a novos bairros em Marabá nos quais, efetivamente, a moradia é produzida. É este outro cenário e esta outra lógica que será abordada a seguir.

4.3 - A lógica da necessidade e do Estado: as ocupações urbanas e os conjuntos habitacionais no período pós-ALPA

Dante das fragilidades da regulação pública em relação aos mercados fundiários e imobiliários, aliadas à persistência das insuficiências nas políticas urbanas e habitacionais do país, aquela população de baixa renda se vê obrigada a buscar alternativas de acesso à terra urbana e à moradia em locais mais baratos que, comumente, encontram-se em locais precários do ponto de vista da oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas básicas, irregulares do ponto de vista da titulação fundiária e periféricos do ponto de vista das geografias de oportunidades das cidades. Trata-se de alternativas viabilizadas em contextos periurbanos que resultam, nos casos das franjas das grandes cidades, em ocupações com altas densidades construídas e populacionais e, nos casos dos municípios externos aos focos do dinamismo econômicos, produzem assentamentos dispersos, com baixas densidades e com soluções construtivas calcadas na cultura e nos saberes populares (NAKANO, 2012, p.61).

A afirmação anterior de Nakano (2012) exemplifica bem o momento vivenciado na realidade brasileira com relação às formas e conteúdos contemporâneos que tem assumido a urbanização. Como já citado anteriormente, diversas cidades do país, em especial as cidades médias, tornaram-se atrativas para o recebimento de investimentos de diversas origens, seja do capital industrial ou do agronegócio, provocando rebatimentos, entre outros setores, na questão habitacional, devido aos fluxos migratórios que estes espaços passaram a receber.

Como afirmado pelo autor supracitado, uma das formas possíveis de ser produzida neste contexto é a da ampliação das periferias como alternativas possíveis à

realidade da população que não consegue se integrar a um mercado formal de geração de emprego e renda, que irá resultar na produção da moradia por meio da ocupação de terrenos em áreas com infraestruturas precárias, distante dos equipamentos de consumo coletivo públicos necessários à reprodução social.

No caso de Marabá, como já afirmado diversas vezes neste trabalho, a possibilidade de chegada da ALPA foi o fator que possibilitou a valorização do capital imobiliário e sua reprodução espacial na forma de loteamentos e condomínios e, ao mesmo tempo, colaborou para a ampliação de outras estratégias de reprodução do espaço urbano, ao sobrepor o valor de troca ao valor de uso, dificultando o acesso universal à terra urbana (e à propriedade), culminando com o crescimento e criação de ocupações urbanas, sobretudo nas áreas menos atrativas ao mercado imobiliário.

No item anterior deste capítulo, no qual se apresentou e discutiu a faceta do mercado mobiliário na reprodução do espaço urbano marabaense, foi apresentado que entre 2008 e 2014 foram disponibilizados em Marabá 32.138 novas unidades de imóveis, em sua maioria lotes. Faz-se necessária uma comparação entre esta produção de novas propriedades privadas e o déficit habitacional apresentado nesta cidade, representado na Tabela 11 abaixo.

Tabela 11 - Marabá: Déficit Habitacional Urbano e Rural (2010)

	Total	Urbano	Rural
Domicílios Particulares Permanentes	60480	48696	11784
Domicílios Vagos	10279	8331	1948
Déficit Habitacional	13466	10969	2497

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP) (2013)

Para efeitos de análise, será considerado neste trabalho apenas o Déficit Habitacional Urbano, que corresponde a 80,5% de todo o déficit do município de Marabá. Desta forma, verifica-se que o déficit habitacional urbano marabaense é de 10.969 domicílios, equivalentes a 22,5% do total de domicílios particulares permanentes urbanos. Porém, o que chama a atenção é a quantidade de domicílios vagos, cujo uso poderia diminuir consideravelmente o referido déficit. De tal forma, aqueles domicílios que se encontravam vagos em 2010 correspondiam a 76% do déficit habitacional

urbano. Ocupando estas residências, seriam necessários mais 2.638 domicílios para acabar com o déficit urbano. Vale lembrar que entre 2012 e 2013 foram entregues em Marabá 2.500 residências em Conjuntos Habitacionais, promovidos pelo Governo Federal e que, atualmente, existem mais 3.493 em construção, o que totalizará 5.993 novos domicílios em Marabá, somente através dos conjuntos habitacionais. Portanto, apenas com os domicílios vagos já existentes e com as novas residências dos conjuntos seria possível encerrar o déficit habitacional urbano de Marabá.

Porém, a oferta de lotes e de imóveis particulares surgidos após 2008 é três vezes superior ao déficit habitacional urbano, o que demonstra que estas propriedades não são lançadas com pretensões de combater o déficit habitacional (o que deveria, já que possuem subsídios e créditos de instituições financeiras públicas para sua efetivação), mas sim com vistas a reprodução ampliada do capital, através, sobretudo, da especulação imobiliária. Isso se comprova também ao serem comparados os valores do déficit habitacional entre 2000 e 2010. Segundo PMM (2011), déficit habitacional urbano de Marabá no ano 2000 era de 5.573 domicílios. Comparando com os dados de 2010 é possível perceber que o referido déficit teve um aumento da ordem de 96,8%. A revisão do Plano Diretor de Marabá já indicava o caráter especulativo dos empreendimentos imobiliários, sobretudo os localizados entre os Distritos Urbanos de São Félix e Morada Nova:

As terras situadas entre os dois núcleos urbanos constituídas por propriedades vinculadas à produção pecuária experimentam um processo de conversão ao uso urbano, como demonstra o surgimento de loteamentos populares, sobretudo a porção mais próxima a São Félix. Observa-se, entretanto, que os loteamentos não tem sido foco de ocupação efetiva, na medida em que a taxa de edificação nas novas áreas ainda é reduzida, o que indica que a região constitui-se em foco de especulação imobiliária por parte dos adquirentes dos lotes. De fato, segundo informações obtidas junto a agentes imobiliários locais e a partir de peças publicitárias, observou-se que parte das aquisições nos loteamentos da região é realizada por proprietários residentes nos distritos centrais da cidade que recorrem à aquisição de lotes em São Félix como estratégia de poupança e investimento na expectativa de futura valorização imobiliária, não havendo intenção de construção de habitações ou mesmo transferência de residência para a nova área. Este fato se explica pela baixa integração da região à área central da cidade (Cidade Nova, Nova Marabá e Marabá Pioneira) e a reduzida oferta de trabalho, comércio e serviços (PMM, 2011, p.182).

Entretanto, como a entrada em um mercado de aluguéis depende da existência de renda das famílias e a obtenção das casas em conjuntos habitacionais é realizada por

meio de sorteio, além de parte destas ainda estarem por ser efetivadas em Marabá, a eliminação do déficit habitacional não é algo que seja possível de vislumbrar em um horizonte de curto prazo. De tal maneira, as famílias de menor renda encontram nas ocupações urbanas a estratégia necessária para sua reprodução social, já que estas são as mais afetadas pelo déficit, como pode ser analisado através da Tabela 12 a seguir.

Tabela 12 - Marabá: Déficit Habitacional Urbano segundo variáveis do déficit e classes de rendimento (2010)

Variável do Déficit	para domicílios sem rendimento	para domicílios com rendimento 0-3 salários mínimos	para domicílios com rendimento 3-6 salários mínimos	para domicílios com rendimento 6-10 salários mínimos	para domicílios com rendimento 10 ou mais salários mínimos	Total
Domicílios Precários	298	1832	227	76	33	2467
CoabitAÇÃO Familiar	134	2042	1020	853	501	4550
Ônus excessivo com aluguel	639	2378				3018
Adensamento excessivo de domicílios alugados	0	691	145	78	22	935
TOTAL	1072	6944	1392	1006	555	10969

Fonte: FJP (2013)

Elaboração: SOUZA, M.V.M. (2014)

A Tabela anterior detalha a composição do déficit habitacional urbano de Marabá de acordo com as variáveis que compõem o déficit⁴⁰ e as classes de renda

⁴⁰ Segundo a FJP (2013) o déficit habitacional é composto pelas variáveis Domicílios Precários; Coabitação Familiar; Ônus Excessivo com Aluguel e Adensamento Excessivo de Domicílios Alugados, que correspondem a:

Domicílios Precários: tem como subcomponentes os Domicílios Improvisados, que são aqueles locais e imóveis sem fins residenciais que servem como moradia alternativa, tais como imóveis comerciais, embaixo de pontes, barracas; e os Domicílios Rústicos, que são aqueles sem parede alvenaria ou madeira aparelhada;

Coabitação Familiar: Famílias conviventes secundárias que viviam junto com a família principal no mesmo domicílio, que declaram intenção de constituir um domicílio exclusivo;

Ônus excessivo com aluguel: número de famílias urbanas com renda de até 3 salários mínimos que moram em casa ou apartamento e que despedem 30% ou mais de sua renda com aluguel;

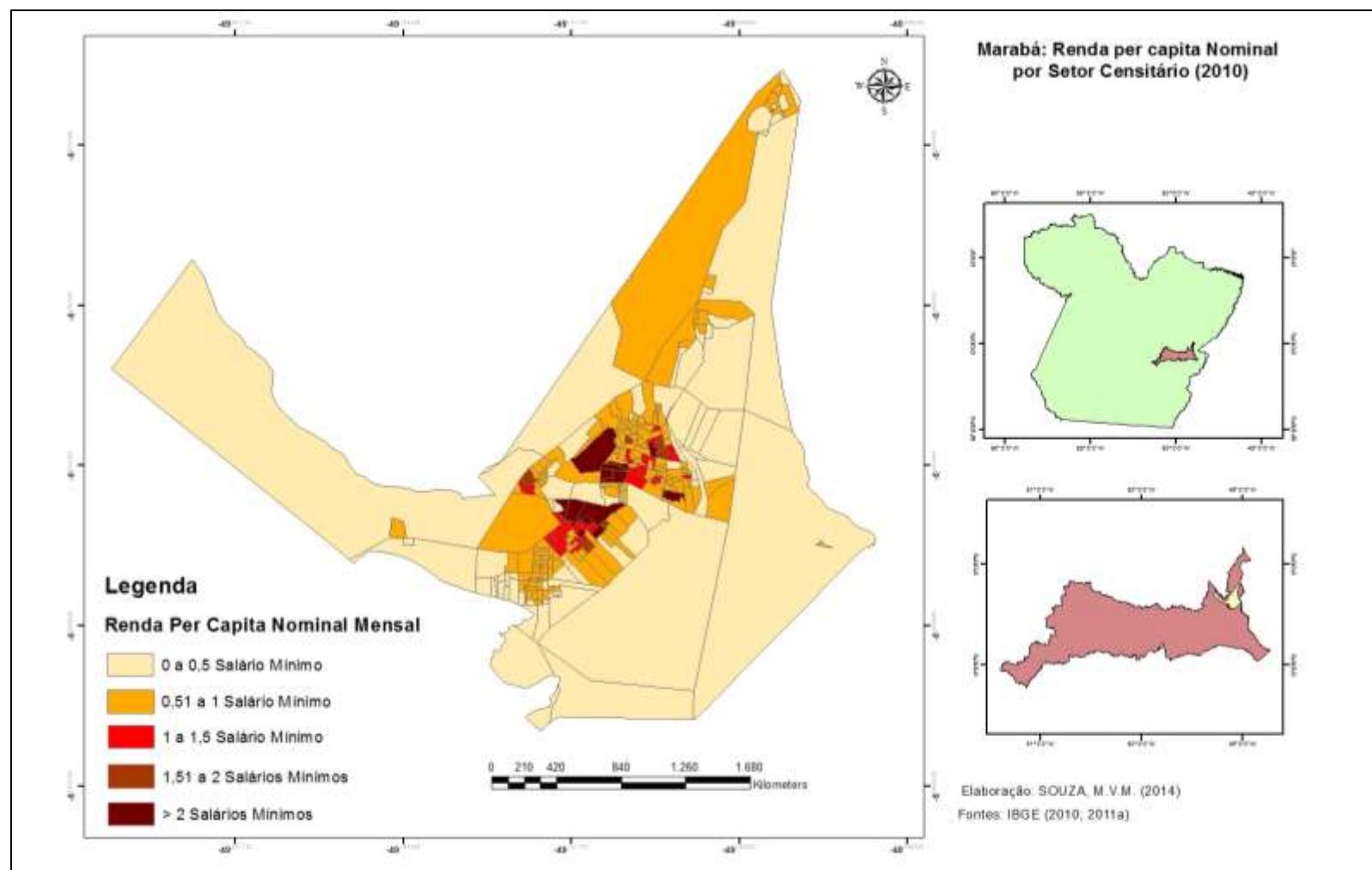
Adensamento Excessivo de Domicílios Alugados: número médio de moradores por dormitório acima de três.

domiciliar atingidas por estas componentes. Nesse sentido é possível perceber que, entre as variáveis, aquela que mais contribui para o déficit habitacional é a Coabitação Familiar, que corresponde a 41,5% do déficit. No caso desta variável, a maioria dos domicílios atingidos são aqueles que estão na faixa de renda entre 0 e 3 salários mínimos.

Além disso, este grupo de domicílios (entre 0 e 3 salários mínimos) é o mais atingido pelo déficit habitacional urbano em Marabá. Juntando este grupo aos "domicílios sem rendimento" totalizam-se 8.016 domicílios, o que equivale a 73% de todo do déficit habitacional urbano, demonstrando que a população com menor renda é aquela que mais sofre com o problema da falta de moradias adequadas.

A partir desta informações é possível fazer uma correlação entre a distribuição da renda pelo espaço urbano de Marabá e a localização dos Aglomerados Subnormais. O Mapa 8, apresentado no item 4.1 deste trabalho, demonstra a localização dos Aglomerados Subnormais no perímetro urbano de Marabá. O Mapa 15 a seguir apresenta a Renda *per capita* Mensal por setor censitário, referente ao Censo de 2010. A partir dos dados do IBGE (2011a) foi possível verificar que a renda *per capita* nos setores censitários marabaenses varia entre R\$ 173,51 e R\$ 2.842,61, ou seja, está entre 0,2 e 3,9 salários mínimos.

Comparando os dois mapas é possível afirmar que a maioria dos setores censitários classificados como aglomerados subnormais possuem uma renda *per capita* entre 0 e 0,5 salários mínimos e que, em sua totalidade, os aglomerados subnormais estão concentrados na faixa de renda entre 0 e 1 salário mínimo. É impossível comparar esta distribuição da renda pelo espaço urbano de Marabá entre o Censo de 2000 e 2010 pois houve alteração na divisão dos setores censitários. Mas é possível concluir, em comparação com o déficit habitacional, que são nos aglomerados subnormais que se faz sentir a pressão por novas moradias, já que eles concentram a população de baixa renda, que já viu-se ser a maior parte do déficit habitacional e, também, as piores condições de infraestrutura, que caracterizam tais áreas com a referida denominação (além da falta de titularidade de propriedade).



Mapa 15 - Marabá: Renda per capita Nominal por Setor Censitário (2010)

A partir desta análise é necessário pensar como a afirmação destes aglomerados subnormais está relacionada com uma lógica de produção de espaço urbano, organizada a partir do estabelecimento de moradias em áreas de ocupação urbana e que tem no processo de instalação da ALPA um dos fatores de ampliação desta lógica. Nesse sentido, a Comissão Pastoral da Terra (CPT) é bastante esclarecedora a respeito desta relação:

A VALE e as autoridades governamentais, tem noticiado com frequência que, apenas, a instalação da siderúrgica vai gerar 17 mil empregos. O projeto ainda está em fase de estudos de impacto ambiental, mas, a propaganda da geração dos empregos já é feita há mais de um ano. Essa propaganda de interesses políticos tem promovido uma acelerada migração para a cidade de Marabá e região. A população pobre migra em busca de um emprego que não vai estar ao seu alcance devido não ter qualificação exigida. Com isso, vão inchando as periferias das cidades da região, submetidos a uma situação de violência, miséria e doenças constantes (CPT, 2010, p.1).

O Quadro 13 a seguir apresenta os dados das ocupações urbanas, segundo a CPT (2010). Naquele momento existiam em Marabá mais de 14 mil famílias vivendo em ocupações urbanas, muitas já existentes antes da chegada da notícia da ALPA, mas que são os locais que recebem os migrantes atraídos pelas oportunidades de emprego propaladas, já que, como visto em mapas anteriores, são estas que concentram a expansão da edificação. Comparando com os dados da Tabela 6, do capítulo anterior, entre 2005 e 2010 mais de 6 mil novas famílias passaram a viver nas ocupações urbanas de Marabá.

Quadro 13 - Marabá: Situação das Ocupações Urbanas de Marabá em 2010

Nº	Ocupação / Data	Nº Processo / Vara Cível	Fazenda / Requerente	Situação Jurídica	Famílias
01	Bairro da Paz (Lucinha) Cidade Nova. Iniciada em 20/07/2007	2007.1.002770- 4. Ação de Reintegração de Posse. 3ª Vara Cível.	Faz. Sta Isabel. Maria Lúcia de Barros Cordeiro	Liminar deferida em 03/08/2007. Aguardando cumprimento. Nenhuma audiência realizada.	2.446
02	São Miguel da Conquista I. Cidade Nova. Iniciada em 02/03/2006	20061002066-8 Ação de Reintegração de posse. 1ª Vara Cível.	Faz. São Miguel. Aurélio Anastácio de Oliveira.	Liminar deferida em 16/08/2006. Aguardando cumprimento.	2.100

				1ª audiência marcada para 14/01/2010, às 10:00hs	
03	Jardim Filadélfia Cidade Nova Iniciada em 06/07/2005	20051003411-5. Ação de Reintegração de posse. 1ª Vara Cível.	Fazenda..... Canaã Neves de Brito.	Liminar cumprida em 26/07/06 . Houve reocupação. Liminar revigorada. Nenhuma audiência realizada.	558
04	São M. Conquista II Cidade Nova. Iniciada em 22/01/2007	2007100118307. Ação de Manutenção de posse. 1ª Vara Cível.	Faz. São Miguel. Carlos Nunes.	Liminar deferida em 25/10/2007. Aguardando cumprimento.	180
05	Folha 14. Nova Marabá Iniciada em 04/11/2007	2007.1.004511-0 Ação de Reintegração de Posse.	Const. e Com. do Pará – Ltda – CONCEPAR.	Liminar não deferida.	60
06	Bairro Araguaia. Nova Marabá Iniciada em 22/01/2008	2008.1.001043-5 Ação de Reintegração de Posse. 1ª Vara Cível	Faz. Guará. Arlete Mutran Luz e outros.	Liminar deferida em 28/07/2008. Aguardando cumprimento.	2.100
07	Folha 25 (Nova Marabá). Iniciada em 28/01/2001	2002.1.000085-1. Ação de Reintegração de Posse. 1ª Vara Cível.	Carlos Roberto Naves	Liminar deferida em 20.04.2007. Aguardando cumprimento.	380
08	Folha 35 Nova Marabá. Iniciada em julho de 1997	1997.1.000625-8. Ação de Reintegração de posse. 3ª Vara Cível.	Fábio de Jesus Costa.	Liminar deferida em 29/10/2009. Aguardando cumprimento. Imóvel já decretado. Dec. Nº 5.228, Gov. Estado.	800
09	Ocupação Nova Aliança (Nova Marabá) Iniciada em setembro de 2008	200910000352. Ação de Reintegração de posse. 1ª Vara Cível.	Fazenda Leonildo Borges Rocha	Liminar cumprida.	450
10	Ocupação da Coca Cola. (Nova Marabá) Novembro	20051003533-7/ 2008.1.002243-0. Reintegração	Faz. Bandeira. Manoel Morais e outros	Liminar cassada. Imóvel	4.000

	de 2005	de posse.		desapropriado	
11	Ocupação do Km 08 da Transamazônica	Ação de imissão de posse.	Lotes 63,64 e 65 da Gleba Quindangues	Liminar negada	1.000
12	Ocupação da Estrada da Mangueira	Processo Administrativo. SPU.	Área da União	Notificação administrativa para desocuparem em 30 dias.	500
13	Ocupação de Morada Nova	Processo nº 2009.1905562-1. 1ª Vara Cível.	Gleba Geladinho Praia Alta	Despejo realizado.	700
Total de Famílias					14.174

Fonte: CPT (2010)

Na Tabela 13 a seguir estão listadas informações a respeito dos aglomerados subnormais, no que diz respeito ao atendimento de serviços básicos, como a distribuição de água, redes de esgoto e energia. É importante salientar que pelo menos sete⁴¹ das ocupações urbanas listadas pela CPT (2010) também são classificadas como aglomerados subnormais pelo IBGE (2010). A partir da tabela, é possível salientar a precariedade destes locais, em que, por exemplo, em nenhum deles existe mais do que 5% de domicílios atendidos pela rede geral de esgoto. No caso da água, a exceção é a Folha 06, que possui mais de 70% dos seus domicílios atendidos pela rede geral de água mas, no restante dos aglomerados, esta taxa não alcança nem mesmo 40%. A distribuição de energia pela companhia é o serviço que melhor atende estas localidades.

Além destes, outros serviços básicos, como educação e transporte público, também são deficitários nestas localidades, o que aumenta a pressão sobre as áreas que possuem estes equipamentos, como escolas, que acabam por não conseguir atender toda a demanda. A Figura 34 a seguir demonstra a situação de uma escola no bairro Nossa Senhora Aparecida (Coca-Cola) em 2010. Segundo Carvalho (2013),

O ícone do bolsão de pobreza marabaense é uma escola no bairro Coca Cola: os professores lecionam num curral. Para os cerca de 800 alunos, melhor estudar no curral com teto de zinco quente do que enfrentar o perigo da travessia da Transamazônica ou da ferrovia da

⁴¹ Bairro da Paz, São Miguel da Conquista (I e II), Filadélfia, Folha 25, Folha 35 e Coca-Cola (atualmente denominado Bairro Nossa Senhora Aparecida).

Vale, que cortam a cidade e são inevitáveis para os alunos dali para alcançar outras escolas.

Tabela 13 – Marabá: Acesso aos serviços básicos nos Aglomerados Subnormais (2010)

Aglomerado Subnormal	População	Domicílios	Domicílios Atendidos pela Rede Geral Água	%	Domicílios Atendidos pela Rede Geral de Esgoto	%	Domicílio com Energia pela Cia	%
Bairro Bela Vista	4306	1038	137	13,2	1	0,1	819	78,9
Bairro da Paz	6206	1586	82	5,17	9	0,6	1035	65,3
Filadélfia	1311	367	16	4,36	0	0,0	75	20,4
Jardim União	2626	639	39	6,10	16	2,5	569	89,0
Folha 06	2280	556	407	73,2	5	0,9	547	98,4
Folha 25	2420	600	125	20,8	30	5,0	595	99,2
Folha 35	1041	265	88	33,2	6	2,3	218	82,3
Invasão da Infraero	945	216	1	0,46	2	0,9	193	89,3
Ocupação da Infraero	891	229	4	1,75	0	0,0	24	10,5
Nossa Senhora Aparecida	2892	786	17	2,16	1	0,1	605	77
São Miguel da Conquista	3905	1033	41	3,97	2	0,2	917	88,8
TOTAL	28.823	7315	957	13	72	0,1	5597	76,5

Fonte: IBGE (2010); SOUZA;SOARES (2013).



Figura 34 - Marabá: Escola improvisada no bairro Coca-Cola em 2010
Fonte: CARVALHO (2013)

Na Figura 35 estão representadas as linhas de ônibus existentes em Marabá em 2008, a partir da qual é possível verificar que estas não atendem as áreas dos aglomerados subnormais, o que obriga a população a encontrar outras alternativas de locomoção pela cidade, sejam elas de forma coletiva (táxi-lotação) ou individuais, como no caso do uso das motocicletas. Entre 2008 e 2014⁴² o número de motocicletas de Marabá subiu de 15.363 para 36.128 (DENATRAN, 2014), o que representa um crescimento de 135%.

Faz-se necessário, também, discorrer a respeito dos conjuntos habitacionais que foram instalados em Marabá entre 2008 e 2014, através dos incentivos governamentais do PMCMV. Isso porque, juntamente com as ocupações urbanas, são nestes conjuntos que se estabelece a moradia efetiva, originando novos bairros na cidade, além de aumentar a demanda sobre os equipamentos e serviços públicos em uma determinada área da cidade. No referido período foram criados dois destes conjuntos em Marabá - Residencial Vale do Tocantins e Residencial Tiradentes - que somam 2.500 novas residências. Ambos estão localizados à margem direita do rio Tocantins, nos distritos urbanos de São Félix (Vale do Tocantins) e Morada Nova (Tiradentes).

⁴² As informações são referentes ao mês de Junho dos respectivos anos.

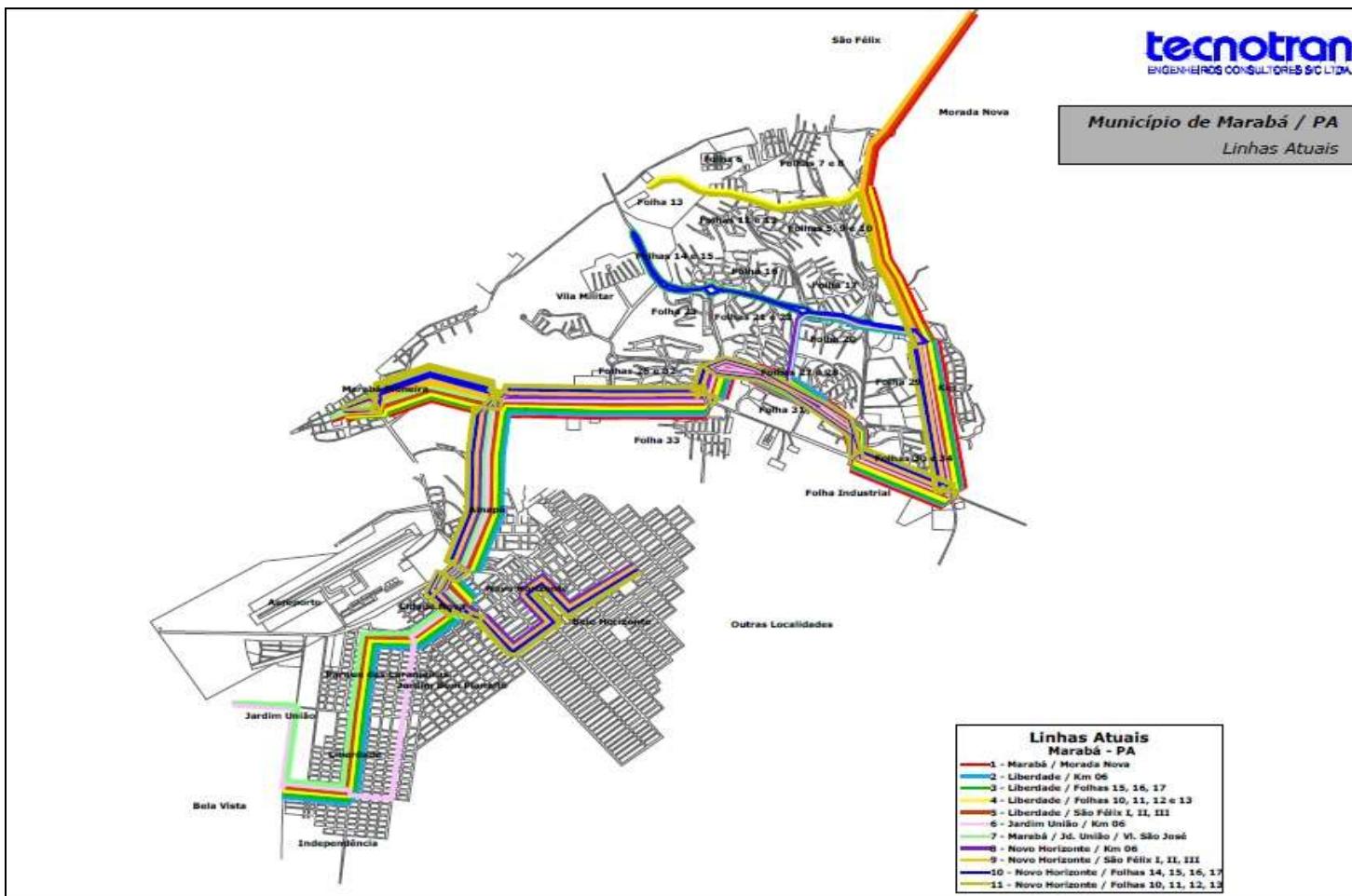


Figura 35 - Marabá: Linhas de ônibus em 2008
Fonte:TECNOTRAM (2008)

Porém, a construção das moradias poderia resolver, parcialmente, o problema do déficit habitacional marabaense. Entretanto, o que se percebe a partir da instalação destes conjuntos é a exacerbação de outros problemas, que contribuem para a ampliação das desigualdades socioespaciais em Marabá. Entre tais problemas está a falta de equipamentos públicos de saúde e educação nestes conjuntos, o que aumenta a demanda pelos equipamentos do entorno (São Félix e Morada Nova), problemas com abastecimento de água, entre outros, como pode ser observado nas Figuras 36 a 40 seguintes.



Figura 36: Reportagem de Jornal sobre a falta escolas e posto de saúde no Residencial Vale do Tocantins
Fonte: EDUCAÇÃO (2012)



Figura 37: Reportagem de Jornal sobre a falta de água e energia no Residencial Vale do Tocantins
Fonte: COELHO, E. (2013)



Figura 38 - Marabá: Situação das ruas do Vale do Tocantins em 2013
Autor: SOUZA, M.V.M / trabalho de campo (2013)



Figura 39 - Marabá: Situação das calçadas do Vale do Tocantins em 2013.
Autor: SOUZA, M.V.M / trabalho de campo (2013)



Figura 40 - Marabá: Problemas estruturais no Residencial Tiradentes
Autor: SOUZA, M.V.M / trabalho de campo (2013)

Por fim, a situação atual destes conjuntos habitacionais reforça o problema da inserção urbana (FERREIRA, 2012) destes pois, apesar de estarem próximos à BR-155, que lhes dá acesso, a articulação destes espaços com o restante da cidade, por meio dos deslocamentos de seus habitantes, é dificultada à medida que o transporte público coletivo não consegue atender a demanda criada com a instalação destes conjuntos. Atualmente, existe apenas uma linha de ônibus que adentra estes residenciais, o que torna premente o uso de soluções individuais de locomoção.

Como afirma Ferreira (2012, p.67) "a má localização de um conjunto habitacional eleva o tempo de deslocamento diário das famílias, promove piores condições de acessibilidade, e ainda reforça o modelo urbano baseado no automóvel". Isso se agrava à medida que a população é obrigada a se deslocar do bairro à procura de determinados equipamentos e serviços, inexistentes neste local. Por exemplo, nos núcleos de São Félix e Morada Nova, onde se localizam os conjuntos, não existem agências bancárias e hospitais, tornando necessária a busca por estes serviços "no outro lado da ponte". Nesse sentido, os conjuntos habitacionais em Marabá não tem garantido

à sua população o direito à moradia digna⁴³, contribuindo, então, para o agravamento das desigualdades socioespaciais nesta cidade. Estes problemas estruturais e de ausência de equipamentos de consumo coletivo tem levado a população destes conjuntos a se mobilizar, que culminam com a realização de eventos reivindicatórios, como os que aconteceram em Agosto de 2014, como pode ser evidenciado nas Figuras 41 e 42 a seguir.



Figura 41: Manifestação dos moradores do Residencial Tiradentes
Autor: MORAES (2014a)

No caso das manifestações do Residencial Tiradentes, as reivindicações tinham como objetivo cobrar do poder público (Prefeitura Municipal) e dos responsáveis pela construção do conjunto (CEF e HF Engenharia) soluções no que diz respeito a água potável, esgoto, asfalto e a ausência de escolas e postos de saúde.

⁴³ "A moradia digna não é apenas um abrigo formado por paredes e telhados. Significa também que a família deve morar perto do trabalho e de equipamentos públicos como escola, creche, posto de saúde, além de ter acesso a opções de lazer. Assim, todos devem ter uma moradia com boa estrutura física, localizada próxima à infraestrutura urbana e, fundamentalmente, dispor da documentação do imóvel" (CGGDU, 2012, p.7)



Figura 42: Manifestação dos moradores dos bairros de São Félix
Autor: MORAES (2014b)

A respeito de tais movimentos, a Prefeitura de Marabá, por meio de nota de esclarecimento (PREFEITURA, 2014) afirma que não pode ser responsabilizada por erros na execução dos projetos dos conjuntos habitacionais, assumindo a posição de que a construtora e a CEF é que deveriam encontrar soluções para corrigir os problemas. De tal forma, a PMM se recusa a receber a administração dos residenciais. Sobre as escolas e postos de saúde, equipamentos obrigatórios previstos nos projetos e contratos, a entrega destes junto com as residências não foi realizada, sendo que tal fato "infelizmente não foi cumprida e, inexplicavelmente, isso foi aceito pelo governo anterior" (PREFEITURA, 2014, p.5).

Assim, fica evidente que há uma preocupação, por parte do PMCMV (e do mercado imobiliário, já que as empresas construtoras dos conjuntos são financiadas por este programa), em construir casas, mas não em produzir cidades.

Grande parte das críticas que podem ser feitas à forma como o aquecido mercado habitacional brasileiro vem atuando está no fato de este não parecer se preocupar em produzir "cidades", mas apenas unidades habitacionais. Em outras palavras, a equação financeira e a busca de resultados por parte dos empreendedores tolhem formas de implantação que resgatem a qualidade urbana desejada para a construção de "bairros" dignos desse nome (FERREIRA, 2012, p.77).

No capítulo seguinte será realizada uma análise de três realidades espaciais diferenciadas de Marabá, surgidas no período pós-ALPA, com o intuito de perceber as estratégias da população residente nestes locais, no que diz respeito ao acesso destas à cidade e aos equipamentos e serviços básicos de consumo coletivo, necessários à reprodução social, de forma que tal análise possa responder à hipótese de que o cenário de reestruturação da cidade produzido pela 'chegada' da ALPA permitiu a ampliação das desigualdades socioespaciais. Assim, a análise terá como recorte espacial o conjunto habitacional "Residencial Vale do Tocantins", o loteamento "Cidade Jardim" e a ocupação urbana "Bairro Beira-Rio".

CAPÍTULO 5

CAPÍTULO 5 - CIDADE JARDIM, VALE DO TOCANTINS E BAIRRO BEIRARIO: REPRESENTAÇÕES DA CIDADE-MERCADORIA E DA AMPLIAÇÃO DAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS EM MARABÁ

A construção deste trabalho tem como hipótese que a produção do espaço urbano de Marabá, após 2008, está pautada na ideia da cidade enquanto mercadoria, que desencadeará no estabelecimento de uma cidade dispersa, alicerçada na especulação imobiliária, o que leva à produção de uma cidade desigual, sob diferentes lógicas, conduzindo ao estabelecimento de desigualdades socioespaciais, sendo que o projeto ALPA é o principal desencadeador desse processo.

O desenvolvimento da referida hipótese para sua afirmação enquanto tese delineou um percurso de análise em torno da estruturação e reestruturação do espaço urbano e da cidade de Marabá, iniciando pela escala nacional e regional, através da relação das estratégias governamentais (e do capital) com o processo de configuração territorial desta cidade e seu estabelecimento enquanto espaço descontínuo, dividido em diferentes núcleos urbanos. Posteriormente, articulando as diferentes escalas, foram avaliados os processos intraurbanos e suas respectivas características, de acordo com o momento (sobretudo no que diz respeito ao cenário econômico) vivenciado em Marabá. De tal forma, demonstrou-se como ao longo das últimas décadas a indústria, inicialmente estimulada pelo PGC, teve papel de destaque na (re)produção espacial da cidade em questão.

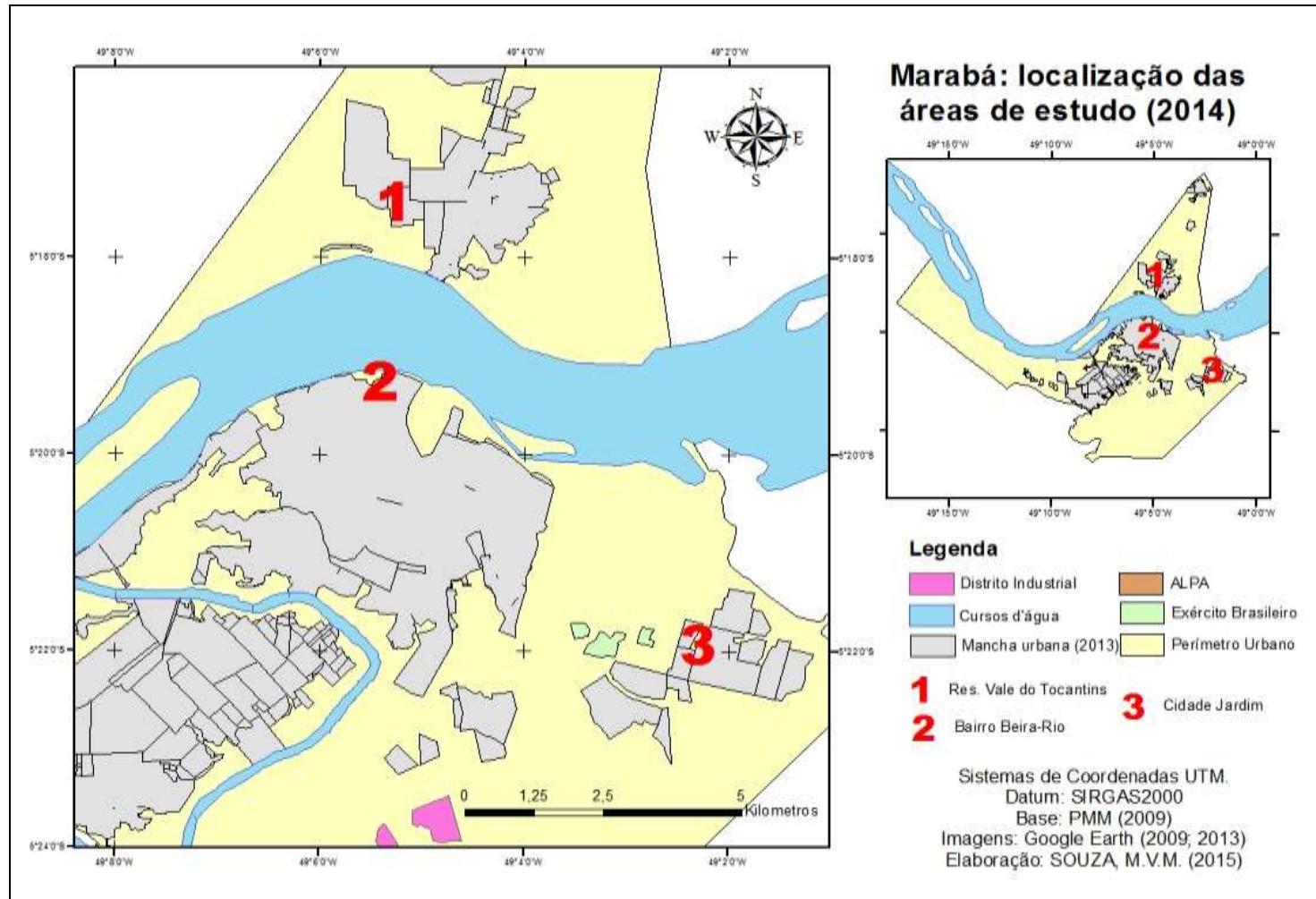
A partir da compreensão dos cenários que levaram à atual configuração da cidade de Marabá, torna-se possível avaliar o momento atual em que, novamente, há uma articulação com movimentos interescalares, sobretudo após a crise econômica internacional de 2008 e as estratégias estatais brasileiras de minimizar os efeitos desta crise, notadamente através do lançamento do PMCMV e, aliado a este cenário, as singularidades de Marabá no que diz respeito ao histórico desta enquanto local da produção siderúrgica, de sua condição de polo regional, possibilitando a atração de investimentos por projetos de grandes dimensões, como pretendia ser a ALPA.

Como já demonstrado nos capítulos anteriores, o citado projeto industrial criou grandes expectativas em torno da cidade de Marabá, proporcionando o movimento de diferentes fluxos em sua direção, seja de investimentos do mais diversos tipos (novos empreendimentos comerciais, industriais e, sobretudo, imobiliários) ou mesmo em

relação aos deslocamentos populacionais. As expectativas geradas em torno do grande projeto fez com que a cidade se "preparasse" para possíveis efeitos imediatos, como através da ampliação do perímetro urbano, a fim de receber os novos empreendimentos imobiliários. Entretanto, os reais efeitos desencadeados, que aqui estão apresentados enquanto tese, foi a consolidação do valor de troca em detrimento do valor de uso, visto que se amplificou o parcelamento do solo e a difusão da propriedade privada, contribuindo para a expansão do tecido urbano de forma dispersa e, assim, privando o acesso universal à moradia, ao valorizar a cidade-mercadoria e, em contrapartida, possibilitar que outras formas de produção do espaço urbano se dinamizassem, como a ocupação de terras urbanas, ampliando as desigualdades socioespaciais e dificultando a inserção socioespacial das classes sociais menos favorecidas economicamente.

Assim, o capítulo que segue irá realizar uma análise, seguindo o que se produziu no capítulo anterior, das diferentes lógicas de produção do espaço urbano de Marabá estabelecidas após 2008, a partir da avaliação de três localidades representativas de cada uma destas lógicas, lembrando que a determinação de tais lógicas está baseada nas ideias de Abramo (2010). Através da pesquisa de campo e do levantamento de informações primárias foi possível avaliar, primeiramente, a constituição dos bairros, por meio das características socioeconômicas de sua população e, posteriormente, as estratégias da população residente nestes locais, no que diz respeito ao acesso desta à cidade e aos equipamentos e serviços básicos de consumo coletivo, necessários à reprodução social, de forma que tal análise possa corroborar a tese de que o cenário de reestruturação da cidade produzido pela 'chegada' da ALPA permitiu a ampliação das desigualdades socioespaciais.

A análise, portanto, teve como referência espacial os bairros Cidade Jardim, loteamento privado analisado enquanto representativo da lógica de mercado; o Residencial Vale do Tocantins, da lógica estatal, já que é um conjunto habitacional do PMCMV, lançado no recorte temporal deste trabalho e o Bairro Beira-Rio, ocupação urbana surgida em 2012 (MAPA 16), representante daquilo que aqui se chama, apoiados em Abramo (2010), de lógica da necessidade.



Mapa 16 - Marabá: localização das áreas de estudo (2014)

5.1 - Cidade Jardim: a efetivação da cidade-mercadoria

Dentre as diferentes lógicas de produção do espaço urbano estabelecidas em Marabá, após a notícia da chegada da ALPA, aquela representada pelo mercado formal de negócios imobiliários é a de maior destaque. Isso decorre em função da quantidade de empreendimentos deste tipo lançados no período compreendido entre 2008-2014, possibilitando o surgimento de mais de 30 mil novas 'parcelas' de solo urbano comercializáveis em Marabá, além de ser a lógica que mais contribuiu para a expansão do tecido urbano (amparada pela alteração dos limites do perímetro urbano, em 2009), haja vista que entre 2009 e 2013, de acordo com imagens de satélite disponíveis para análise, o tecido urbano cresceu 35%, como visto no capítulo 4. O número de empreendimentos, aliado às possibilidades legais de expansão urbana, também possibilitou, no período de análise, a efetivação da cidade dispersa, enquanto forma urbana.

Entre os empreendimentos imobiliários lançados no período pós-ALPA destaca-se o Cidade Jardim, por ser aquele que apresenta as maiores dimensões. Aprovado junto ao Conselho Gestor do Plano Diretor no ano de 2010, o empreendimento caracteriza-se por ser um loteamento privado, projetado com 11.846 lotes, cuja entrega está sendo realizada em etapas. Atualmente ainda existem etapas não comercializadas, por estarem em fase de instalação da infraestrutura prometida pelo empreendedor (ruas asfaltadas, iluminação, redes de água e saneamento básico). O loteamento Cidade Jardim é um empreendimento surgido da parceria entre a empresa local Leolar⁴⁴, detentora da propriedade da área e da incorporadora Buriti Empreendimentos Imobiliários, empresa surgida em 2003 na cidade de Redenção (PA) e que atualmente possui negócios nos estados do Pará, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, Bahia, Alagoas, Mato Grosso, Rondônia e Acre. Segundo a própria Buriti, entre 2003 e 2013 a empresa já lançou cerca

⁴⁴ O Grupo Leolar surgiu na cidade de Marabá, em 1984, a partir de uma loja de móveis e eletrodomésticos. Hoje a empresa possui mais de 60 filiais, espalhadas por vários municípios do Sudeste Paraense e presente também no Estado do Tocantins. No varejo, o grupo possui, além das Lojas Leolar, a Borges Informática e o Shopping Pátio Marabá, além de ser detentora das franquias da Todeschini e Italinea móveis planejados em Marabá. Além disso, o grupo atua no ramo da Mineração (Vertical Mineração e Magyr Mineração), siderurgia (Maragusa) e indústria (Leoforte Climatizadores), além do imobiliário (GRUPO LEOLAR, 2015).

de 94 mil lotes e está previsto o lançamento de mais 220 mil novos terrenos (BURITI, 2013).

Vale destacar que a aliança entre a Leolar e a Buriti Empreendimentos rendeu produtos não somente em Marabá, mas também em Parauapebas - PA, cidade que recebeu um projeto homônimo ao de Marabá (Cidade Jardim), com cerca de 12.250 terrenos (BURITI, 2013). Além disso, a Leolar projeta o lançamento de empreendimentos em outras cidades do Pará, como Altamira e Canaã dos Carajás (GRUPO LEOLAR, 2015), cidades para as quais também estão previstos ou em fase de construção grandes projetos, como a Usina Hidrelétrica de Belo Monte (Altamira) e o Projeto S11D da Vale (Canaã dos Carajás).

A entrada da Leolar no ramo de negócios imobiliários acontece em 2008, justamente no período de lançamento da notícia da chegada da ALPA em Marabá e em concomitância aos incentivos governamentais que seriam dados à construção civil, por meio do PMCMV. Entretanto, vale ressaltar que, no caso do empreendimento Cidade Jardim em Marabá, primeiro do grupo neste ramo, antecede um fato interessante no que diz respeito ao local onde foi instalado. Em 2010, como pode ser observado no Quadro 13 do capítulo anterior, uma das ocupações urbanas existentes em Marabá era a Ocupação Nova Aliança, surgida em 2008 em fazenda de propriedade de Leonildo Borges Rocha, presidente do grupo Leolar, justamente na área onde atualmente se localiza o Loteamento Cidade Jardim. A ocupação contava com 450 famílias e teve reintegração de posse cumprida em favor dos proprietários, através de liminar expedida pela Justiça (CPT, 2010).

Como avaliado no capítulo anterior, entre os discursos de promoção do empreendimento estava a ideia de uma nova cidade que surge, em alusão aos diferentes núcleos urbanos existentes em Marabá, ao dizer que além da Nova Marabá, da Marabá Pioneira, agora existia a Cidade Jardim, destacando os preceitos do *marketing urbano*, como a exclusividade. Ressalta-se também para este loteamento que, uma das estratégias utilizadas para promover o empreendimento e, de tal forma, alavancar suas vendas, foi a doação de uma área de 48,4 hectares, nos fundos do empreendimento, para a Universidade Federal do Pará (UFPA), para que esta pudesse ali construir sua cidade universitária, como pode ser observado na Figura 43 a seguir.



Figura 43: Área do loteamento Cidade Jardim doada à UFPA.
Autor: SOUZA, M.V.M. (2011).

A presença da universidade funcionou como amenidade social criada pelo empreendimento, servindo justamente para atrair futuros compradores/investidores e, consequentemente, alavancar as vendas do loteamento. Atualmente nesta área funcionam alguns cursos e a Reitoria da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa), criada em 2013 pelo desmembramento do Campus Marabá da UFPA.

Este tipo de estratégia era fundamental para despertar o interesse pelo loteamento, já que outros fatores poderiam diminuir o sucesso do empreendimento, como o fato de estar localizado a aproximadamente cinco quilômetros da Nova Marabá, em uma área que possui ligação com a cidade pela Rodovia Transamazônica, porém, sem continuidade física entre elas, em virtude da presença de áreas pertencentes ao Exército Brasileiro no local. Contudo, isto é importante para demonstrar a efetivação da cidade dispersa, com a presença de fatores característicos deste tipo de forma urbana, conforme Ojima (2007), como a urbanização em saltos que, segundo o referido autor, é "parte de um processo de desconexão dos espaços de vida cotidianos [...] uma vez que a continuidade da mancha não é mais necessária para que os contextos urbanos sejam

"integrados" (OJIMA, 2007, p.285-286) e também do desenvolvimento urbano em linha, através da expansão do tecido urbano ao longo de um eixo rodoviário, como é o caso da Transamazônica, o que dificulta a distribuição da infraestrutura e dos equipamentos públicos de consumo coletivo, em comparação com áreas mais compactas e concêntricas (OJIMA, 2007). Aliás, o desenvolvimento em linha é uma característica fundamental da dispersão urbana enquanto forma do processo atual de produção do espaço urbano de Marabá, haja vista a localização dos empreendimentos imobiliários ao longo dos principais eixos viários, como já apresentado no Mapa 14 do capítulo anterior.

Além destas informações, relativas ao surgimento e efetivação do empreendimento, foram levantados dados primários com moradores que já estão efetivamente instalados na área, a fim de avaliar o perfil da população desta localidade, bem como as formas de relacionamento e integração deste local ao restante da cidade. Para tal, como explicado na metodologia, foram aplicados 59 questionários com moradores do Cidade Jardim, considerando que, a partir da análise de imagens de satélite, apenas 4% da área foi realmente edificada entre 2009 e 2013.

Primeiramente, com relação ao tempo de residência dos moradores (GRÁFICO 2) percebe-se que a efetiva ocupação do loteamento tem se dado ao longo dos últimos doze meses, já que 48% dos entrevistados estão no local há pelo menos 7 meses e que 39% vive no local entre 0 e 6 meses, o que perfaz um total de 87% dos moradores que se instalaram no Cidade Jardim no último ano.

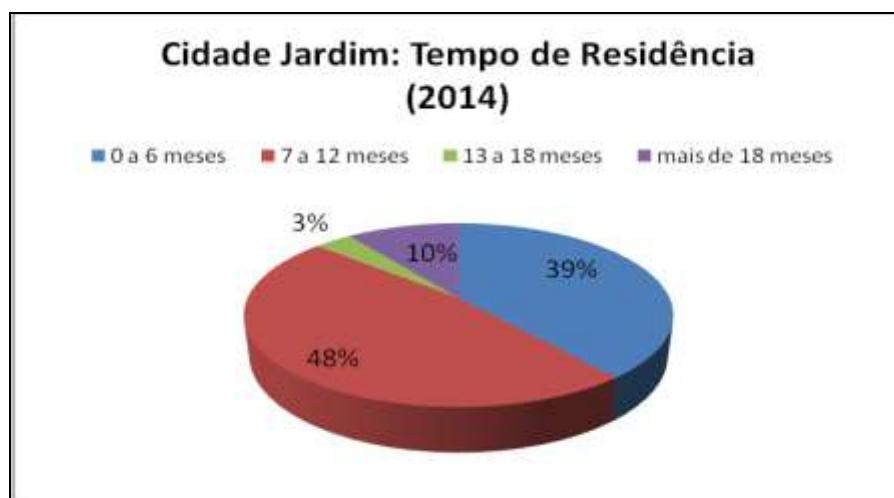


Gráfico 2 - Cidade Jardim: Tempo de Residência (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

A partir deste dado é possível avaliar que, entre o lançamento do empreendimento em 2010 e o início da instalação dos moradores de forma mais gradual (2014) decorreram quatro anos, que, porém, não foram suficientes para promover uma ocupação efetiva do bairro, visto que é possível perceber na paisagem do local, ainda que existam diversas construções em andamento, muitas quadras e lotes vazios, em proporções maiores que o número de construções, conforme as Figuras 44 e 45 a seguir.



Figura 44: Vista parcial do loteamento Cidade Jardim

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014).

Vale ressaltar que durante o início da fase de comercialização do Cidade Jardim, os preços dos lotes giravam em torno de R\$ 45.000⁴⁵ em média, para terrenos com área de 250 metros quadrados, o que equivale a R\$ 180,00⁴⁶ por metro quadrado, valor acima do que apresentava outros loteamentos, como o Morumbi, com valor médio de R\$ 110,00⁴⁷ por metro quadrado, ou o Jardim Imperial, de valor médio de R\$ 111,00⁴⁸

⁴⁵ Equivalente a US\$ 16.902,68 , a preços correntes em 30 de Janeiro de 2015.

⁴⁶ Equivalente a US\$ 67,61 , a preços correntes em 30 de Janeiro de 2015.

⁴⁷ Equivalente a US\$ 41,32, a preços correntes em 30 de Janeiro de 2015.

⁴⁸ Equivalente a US\$ 41,69, a preços correntes em 30 de Janeiro de 2015.

/m², segundo dados da Urban Systems Brasil (2008). Entretanto, os valores são inferiores aos de loteamentos fechados, como o Ipiranga Ecoville Premium, cujo metro quadrado custa aproximadamente R\$ 350,00. O financiamento era realizado pela própria incorporadora (Buriti Empreendimentos), com juros de 0,75% ao mês e correções anuais de acordo com o IGP-M (Índice Geral de Preços do Mercado).



Figura 45: Vista parcial do loteamento Cidade Jardim

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014).

Com relação ao local de moradia anterior (GRÁFICO 3) ressalta-se a importância da Nova Marabá, visto que este é núcleo urbano mais próximo do bairro Cidade Jardim (que está localizado no Distrito de Expansão Urbana da Nova Marabá). Em seguida se destaca o núcleo Cidade Nova⁴⁹ enquanto local de residência anterior, seguido do bairro Km-7 e de moradores oriundos de outros municípios do Estado do Pará. Vale realçar que a presença de pessoas que moravam anteriormente na Vila Lafaiete, pequena aglomeração que estava localizada onde hoje está o loteamento Cidade Jardim, parcialmente integrada ao empreendimento.

⁴⁹ Aqui está sendo considerado o núcleo Cidade Nova como um todo, com todos os bairros que o compõe: Amapá, Cidade Nova, Laranjeiras, Liberdade, Independência, Bairro da Paz, Jardim União, Bela Vista, São Miguel da Conquista, Bom Planalto, Belo Horizonte, Novo Horizonte.

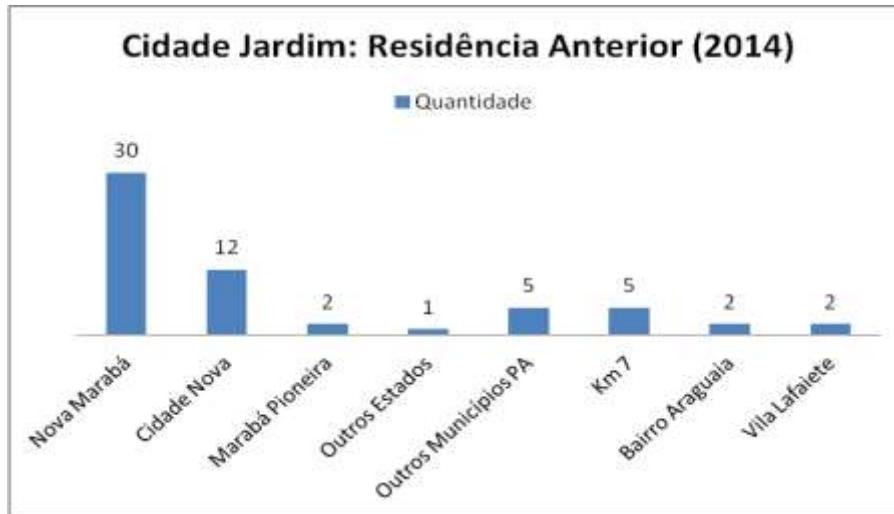


Gráfico 3 - Cidade Jardim: Residência Anterior (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, dez.2014.

Relacionado ao tipo de residência, destaca-se que, apesar do pequeno número de moradias efetivas no local, aquelas existentes estão sendo usadas, em sua ampla maioria, para abrigar a própria família compradora do lote, uma vez que 90% das residências são próprias, como mostra o Gráfico 4. Além das residências próprias, foram encontradas no local apenas moradias alugadas, não existindo, naquele momento, residências cedidas no Cidade Jardim.



Gráfico 4 - Cidade Jardim: Tipo de residência (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, dez.2014.

Referente ao tamanho das famílias ou à quantidade de moradores por domicílio (GRÁFICO 5) percebe-se que o bairro Cidade Jardim possui uma representação aproximada do que é a realidade de Marabá. Nele, 61% dos domicílios possuem entre 3 e 5 moradores, sendo que as residências com quatro pessoas são as mais representativas nestas composição. Na cidade de Marabá, segundo o IBGE (2010), cerca de 57% da população dos domicílios particulares permanentes está em residências de 3 a 5 moradores, sendo que o número de residências com três pessoas é o que mais se destaca (22%), ligeiramente acima daquelas com quatro residentes (21%). Além disso, em comparação com a cidade, percebe-se que no Cidade Jardim 14% dos domicílios possuem cinco ou mais moradores, ao passo que em Marabá este percentual é de 31%. De tal forma, prevalece no Cidade Jardim aquelas residências com núcleos familiares tradicionais, com a presença de casais com um ou dois filhos.

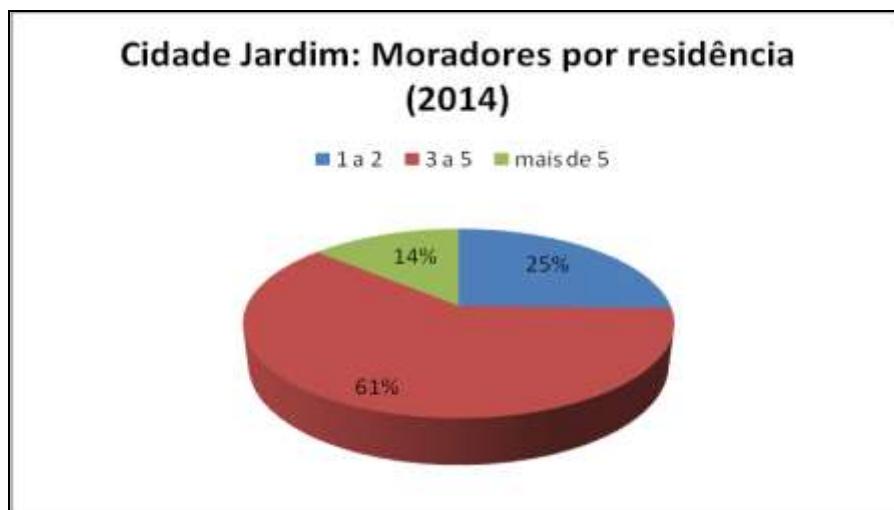


Gráfico 5 - Cidade Jardim: moradores por residência (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

Além da quantidade de pessoas por domicílios verificou-se, também, a quantidade de moradores por domicílio que trabalhavam no momento da pesquisa (GRÁFICO 6), o que tornou possível concluir que em 95% dos domicílios havia minimamente um morador trabalhando, ou seja, fazendo que a grande maioria das residências possuísse uma fonte de renda. Em 80% dos domicílios existe uma ou duas pessoas trabalhando e em 15% destes existem mais de dois trabalhadores. Estes dados

devem ser também analisados em conjunto com aqueles apresentados no Gráfico 7, relativo à escolaridade do chefe de família.

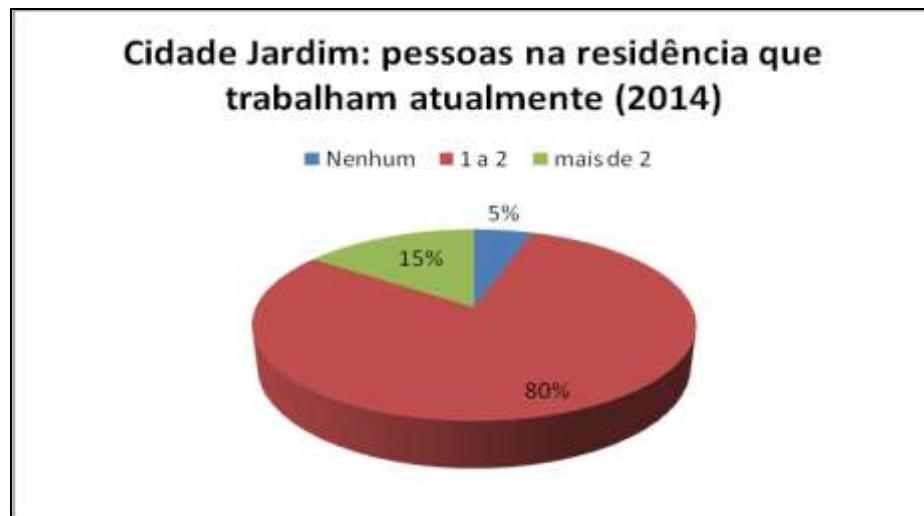


Gráfico 6 - Cidade Jardim: pessoas na residência que trabalham atualmente (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

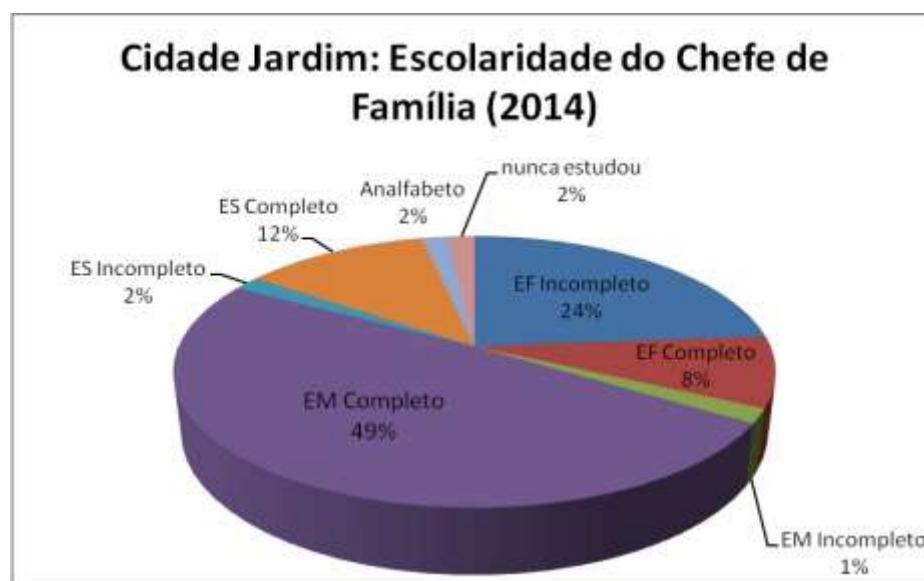


Gráfico 7 - Cidade Jardim: escolaridade do chefe de família (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.
Nota: EF = Ensino Fundamental; EM = Ensino Médio; ES = Ensino Superior

Destaca-se no Gráfico 7, o registro de que quase metade dos chefes de família (49%) possui o Ensino Médio completo e, que, juntamente com os 12% de chefes de família com Ensino Superior completo, perfaz um total de 61% de domicílios com uma

formação escolar, capaz de propiciar melhores oportunidades, principalmente com relação ao mercado de trabalho, como pode ser visto pelas profissões exercidas pelos chefes de família (ver Anexos) e também com relação à renda domiciliar, como pode ser visto no Gráfico 8 a seguir. Ainda com relação à formação escolar, os dados do Cidade Jardim apresentam-se melhores que aqueles referentes a Marabá como um todo, em que apenas 21,6% da população com 10 anos ou mais possui Ensino Médio completo, sendo que entre as pessoas com 25 anos ou mais este índice sobe para 24%. Já aqueles que possuem Ensino Superior completo são apenas 3,5% do total de pessoas com 10 anos ou mais, segundo IBGE (2010).

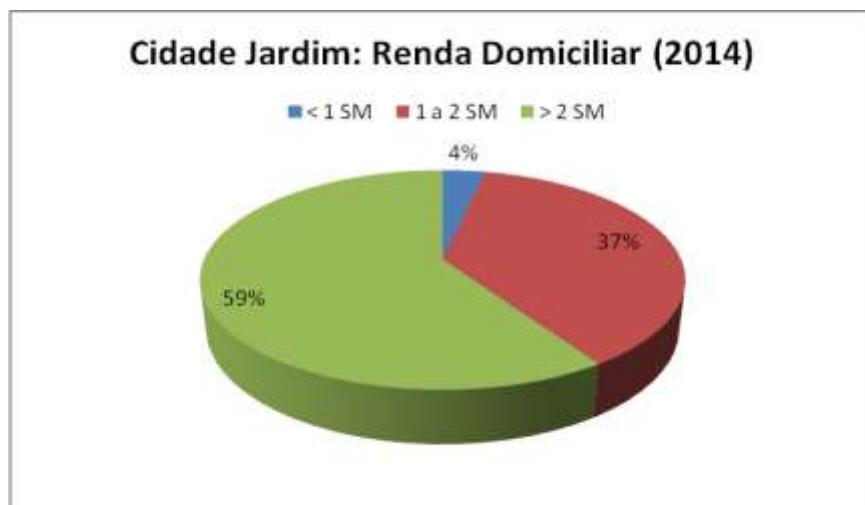


Gráfico 8 - Cidade Jardim: renda domiciliar (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

A fim de padronizar a análise com os demais bairros analisados a seguir, optou-se por classificar a renda familiar em apenas três classes. No Cidade Jardim a maioria dos domicílios possui renda superior a dois salários mínimos, sendo que se destacam aqui aquelas residências cujos rendimentos são superiores a cinco salários mínimos, que representam aproximadamente 20% do total dos domicílios analisados. Como dito anteriormente, a formação escolar dos chefes de família apresenta um reflexo direto na composição da renda familiar.

Analizada a composição socioeconômica do loteamento Cidade Jardim, em seguida serão abordadas as condições de infraestrutura do bairro e suas relações com as demais áreas da cidade. Nesse sentido, a seguir estão representadas as informações

referentes ao abastecimento de água, esgotamento sanitário e à coleta de lixo no Bairro Cidade Jardim, a partir dos Gráficos 9, 10, 11 e 12.

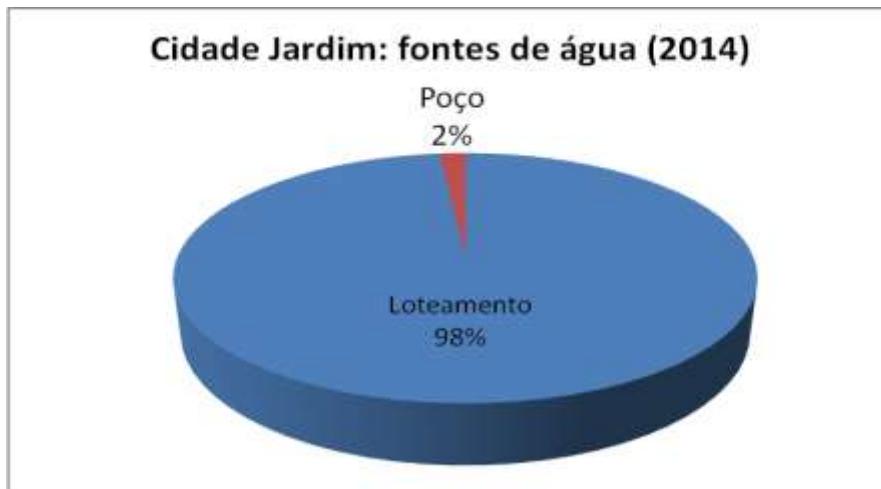


Gráfico 9 - Cidade Jardim: fontes de água (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, dez.2014.

O Gráfico 9 anterior demonstra que o abastecimento de água não é um problema para o loteamento Cidade Jardim, já que esta era uma das infraestruturas prometidas pelo empreendedor como constante no produto imobiliário. 100% do loteamento possui abastecimento de água, sendo que apenas 2% é por meio de poço artesiano e a grande maioria recebe água do sistema próprio do loteamento. A infraestrutura é um dos fatores apontados nas peças publicitárias como diferencial do local em comparação com o restante da cidade, suscitando a ideia de negação do entorno ou negação da cidade, como já debatido anteriormente. E neste caso, este realmente é um fator diferencial com o restante da cidade, pois apenas 39,9% da população urbana de Marabá possui abastecimento de água, segundo PMM (2013).

Com relação ao sistema de esgoto o índice não é tão bom quanto o de abastecimento de água, mas é muito superior ao que se apresenta no município, visto que "o município não possui Sistema de Esgotamento Sanitário coletivo, ficando a cargo de a [sic] população definir a solução mais adequada para a destinação de seus dejetos e águas servidas" (PMM, 2013, p.126). Conforme pode ser observado no Gráfico 10 a seguir, 81% dos domicílios possuem atendimento pela rede geral de esgoto, do próprio loteamento, enquanto que em 19% destes o destino final dos dejetos

são fossas sépticas, construídas pelos próprios moradores, que afirmam ser esta uma solução momentânea devido à infraestrutura completa ainda não ter sido instalada em todas as etapas do empreendimento.

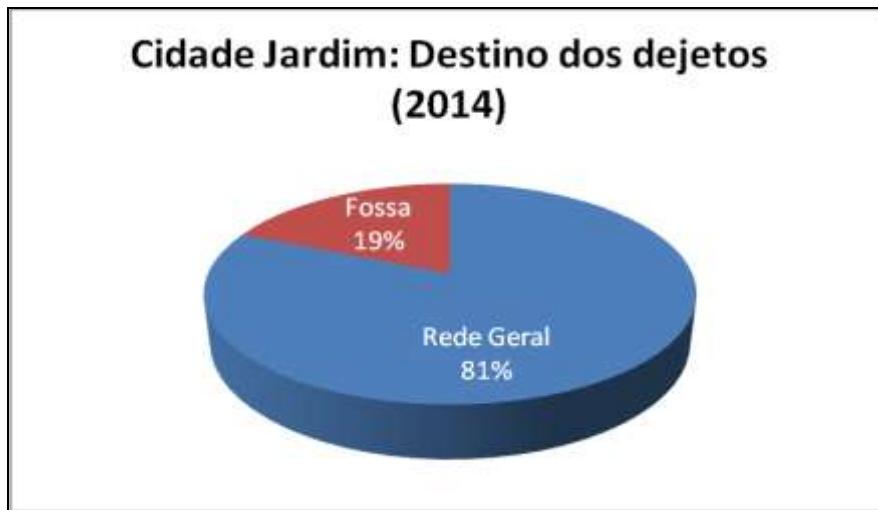


Gráfico 10 - Cidade Jardim: Destino dos Dejetos (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

A coleta de lixo é o serviço que se apresenta em pior qualidade com relação às condições de infraestrutura do loteamento. A partir das informações levantadas e ilustradas nos Gráficos 11 e 12, nota-se que pouco mais da metade das residências (54%) são atendidas com a coleta de lixo "porta-a-porta" (GRÁFICO 11). Aqueles domicílios que não são atendidos com este serviço necessitam encontrar outra maneira de depositar seu lixo (GRÁFICO 12), sendo que nestes casos, 89% das residências depositam seu lixo em conteineres existentes em alguns pontos do bairro, que funcionam como pontos coletivos de coleta e outros 11% dos moradores queimam o lixo. Esta coleta é realizada pela Incorporadora (Buriti Empreendimentos).

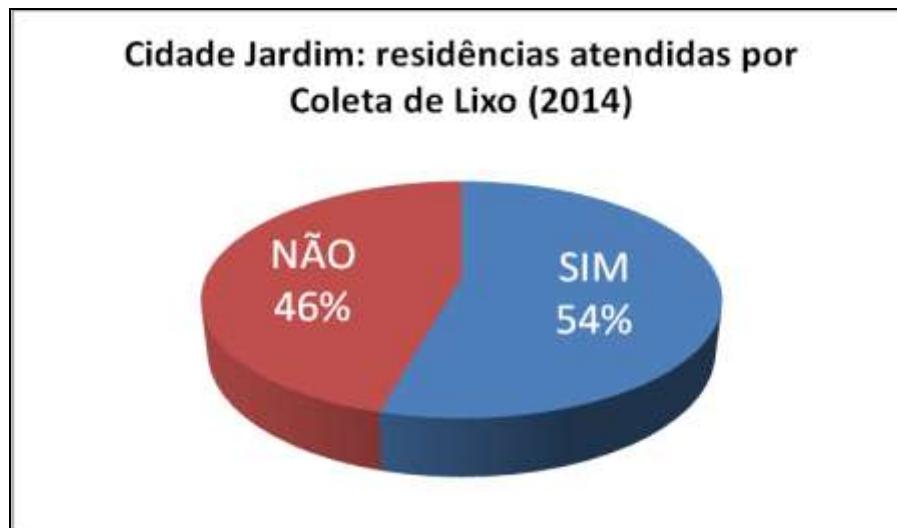


Gráfico 11 - Cidade Jardim: residências atendidas por Coleta de Lixo (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

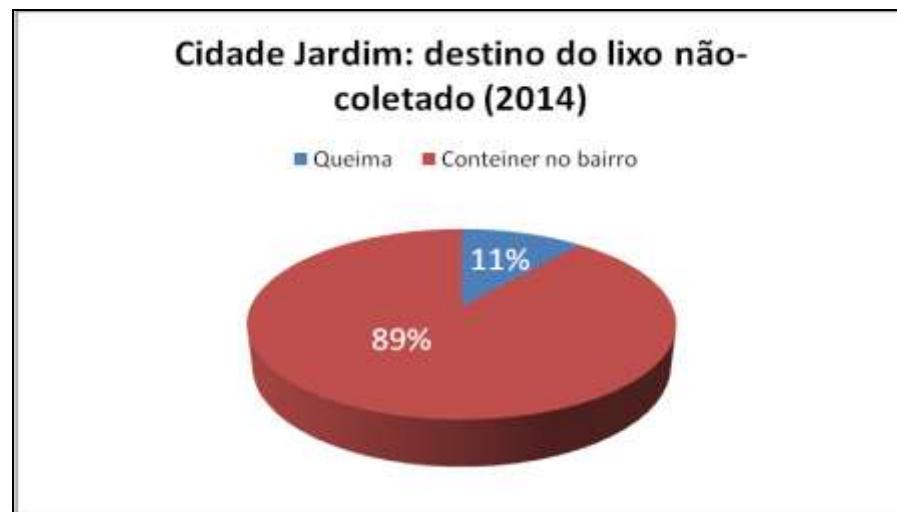


Gráfico 12 - Cidade Jardim: destino do lixo não coletado (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

Observa-se que a coleta de lixo é um serviço que, ao longo dos últimos anos vem apresentando muito problemas em Marabá. Este serviço é realizado por uma empresa terceirizada, originária do Estado de São Paulo, que por diversas vezes, no decorrer dos últimos anos, teve as atividades paralisadas, entre outros motivos, por atrasos nos pagamentos aos funcionários, causando diversos transtornos à população. Com relação aos demais serviços (água e esgoto), é possível concluir que estes estão sendo realizados de maneira satisfatória, já que a responsabilidade destes é do loteamento, visto que o CGPDP obriga que os empreendimentos apresentem as suas

respectivas soluções para o abastecimento de água e tratamento de esgoto sanitário, possibilitando a independência do Bairro Cidade Jardim com relação à infraestrutura existente no município.

Avaliadas as condições de infraestrutura do Cidade Jardim, a análise segue tratando do referido bairro, agora através das relações estabelecidas entre a população residente e o restante da cidade, em que se pretende avaliar a capacidade desta em acessar os equipamentos e serviços públicos de consumo coletivo, como saúde e educação, bem como as demais formas de relacionamento destes moradores e, por conseguinte, do bairro, para com todo o espaço urbano de Marabá, como por exemplo, através dos movimentos cotidianos para o trabalho e também a busca por espaços de lazer.

Iniciando pelo trabalho e as relações espaciais possíveis de serem geradas, a partir do Cidade Jardim, ressaltam-se no Gráfico 13 a seguir, os locais de trabalho dos chefes de domicílio. Um dado que desperta atenção neste gráfico é a quantidade de pessoas que trabalham no próprio bairro, com destaque aqui para a construção civil, que devido à demanda, já que é um área nova na cidade, em que apenas o lote foi comercializado, possibilitou a oportunidade de abertura de pequenos negócios familiares que trabalham com a venda de materiais de construção ou mesmo com relação à mão de obra necessária para as construções. Em segundo lugar, se sobressai a Nova Marabá enquanto local de trabalho dos chefes de domicílio, o que gera a necessidade de deslocamentos até este local, como já dito, distante cerca de cinco quilômetros do loteamento.

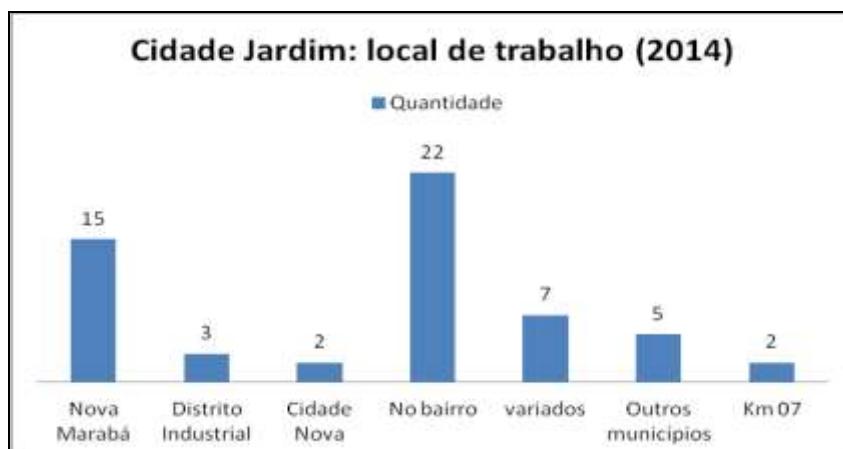


Gráfico 13 - Cidade Jardim: local de trabalho (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

Apesar da significativa quantidade de chefes de família que trabalham no próprio bairro, a maioria destes tem como local de trabalho outras áreas da cidade, às vezes em mais de um local (representado no gráfico como 'variados'), o que torna indispensável soluções de deslocamento pelo espaço urbano, como as apresentadas no Gráfico 14 a seguir.

Nesse sentido, primeiramente, há de se destacar que 25% dos trabalhadores se deslocam a pé no trajeto casa-trabalho e este número é relativo àqueles que trabalham no próprio bairro. Mas o que se destaca nesta análise é o uso do veículo próprio (carro ou motocicleta) para os deslocamentos diários em busca do trabalho (59%) e, o que aumenta ainda mais a relevância deste tipo de transporte é o fato de que nenhum dos entrevistados apresentou o transporte coletivo urbano (ônibus) como tipo de transporte utilizado para se deslocar até o trabalho. Segundo os entrevistados, o transporte público é um dos principais problemas atuais do bairro, como será visto adiante, já que, segundo os moradores, existe apenas uma linha do transporte coletivo que passa no loteamento, com poucos horários ao longo do dia. Entretanto, com relação ao trabalho, este não parece ser um problema para o local, visto que a população encontra no veículo próprio a solução para este tipo de deslocamento. Isso tem impacto direto no tempo de deslocamento gasto pela população para acessar o emprego, como apresentado no Gráfico 15, em que a maior parte leva entre 5 e 15 minutos para realizar uma viagem casa-trabalho.

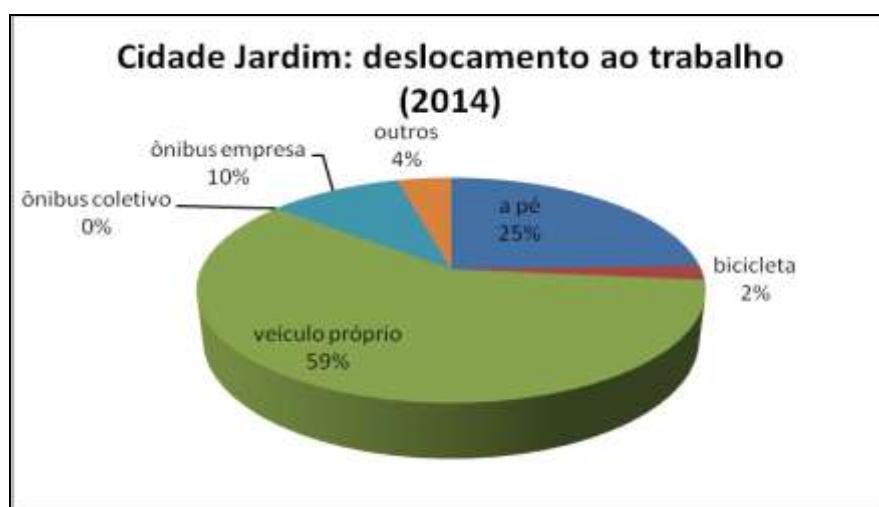


Gráfico 14 - Cidade Jardim: deslocamento ao trabalho (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.



Gráfico 15 - Cidade Jardim: tempo de deslocamento ao trabalho (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, dez.2014.

Outros equipamentos e serviços de consumo coletivo também irão gerar necessidade de deslocamentos pela cidade, por conta da ausência destes no Cidade Jardim. Apesar da existência de áreas institucionais no bairro, conforme determina o Estatuto da Cidade, estas não estão sendo aproveitas para a instalação de equipamentos públicos, como postos de saúde ou escolas. Aliás, atualmente não existe nenhum tipo de utilização das áreas institucionais do loteamento Cidade Jardim. O bairro não possui nenhum equipamento de saúde (seja público ou privado) e com relação à educação existem alguns pequenos estabelecimentos, voltados para a Educação Infantil.

Apesar da relativa independência que o loteamento conquistou perante a cidade, no que diz respeito à infraestrutura existente, quando se fala de equipamentos públicos de consumo coletivo, a dependência é quase total com relação ao restante da cidade. Com relação à saúde (GRÁFICO 16), os principais destinos da população, quando da necessidade de se utilizar este tipo de serviço, são o Hospital Municipal de Marabá (HMM), localizado na Nova Marabá; ou a CLIMEC (Clínica Médica Cirúrgica de Marabá), que atende planos de saúde privados, localizada na Cidade Nova. Em menor quantidade, também são utilizados diversos postos de saúde localizados em diferentes bairros de Marabá. Nesse sentido, mais uma vez o deslocamento através do veículo próprio torna-se essencial, prevalecendo este tipo de transporte perante os demais para o uso dos equipamentos e serviços de saúde (GRÁFICO 17).

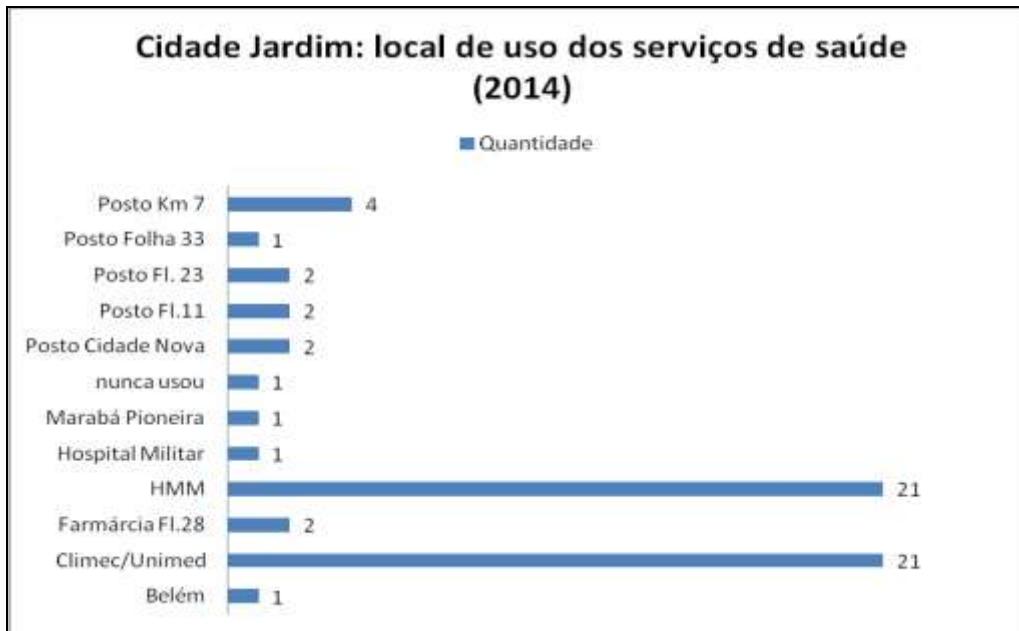


Gráfico 16 - Cidade Jardim: local de uso dos serviços de saúde (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

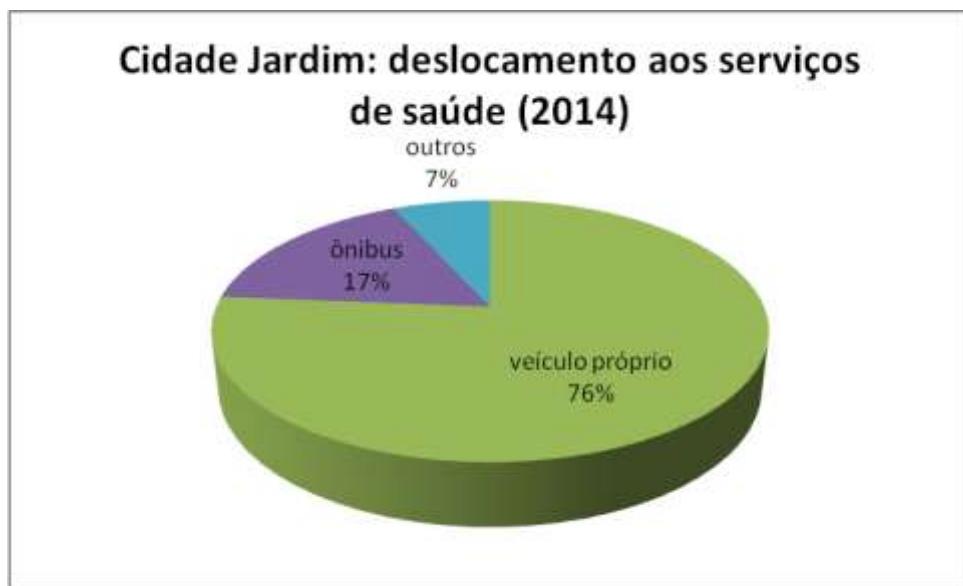


Gráfico 17 - Cidade Jardim: deslocamento aos serviços de saúde (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

Sobre a educação o quadro é parecido com a saúde, em virtude da ausência de equipamentos públicos, sobretudo escolas de nível Fundamental e Médio. A partir do levantamento de dados constatou-se que apenas 27% das residências possuem como moradores crianças com idade para frequentar creches. Entretanto, entre estas crianças, apenas 37% fazem realmente uso deste equipamento, o que demonstra a carência de tal

tipo de instituição escolar no bairro, principalmente creches públicas. As creches existentes no bairro são privadas.

Já com relação à idade escolar, 53% das residências possuem como moradores crianças e/ou jovens com a referida idade, sendo que 100% destes frequentam escolas. Este número é importante, visto que no bairro não existem escolas de nível Fundamental e Médio, o que poderia dificultar a acessibilidade a tais instituições. Entretanto, o nível de formação dos pais (chefes de família) pode influenciar no pensamento da importância da escola para a formação cidadã. Na maioria das residências, o deslocamento das crianças e jovens para as escolas é realizado por meio do transporte privado (dos pais) (GRÁFICO 18), mas também existe um ônibus escolar, financiado pela Buriti Empreendimentos, que realiza este deslocamento, com prioridade para os moradores da antiga Vila Lafaiete. A Nova Marabá (que contempla as 'Folhas') é a principal localização das escolas utilizadas pelas crianças e jovens do Cidade Jardim (GRÁFICO 19).

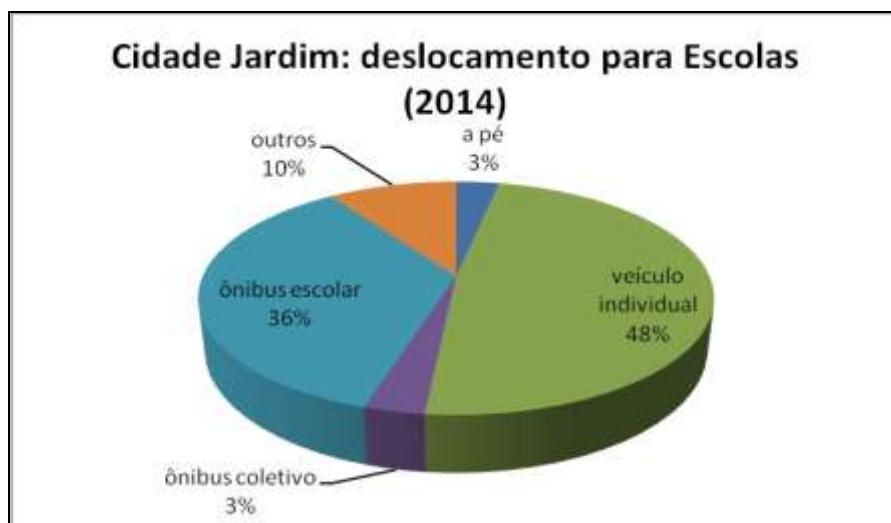


Gráfico 18 - Cidade Jardim: deslocamento para escolas (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.



Gráfico 19 - Cidade Jardim: localização das escolas utilizadas (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

Na educação de nível superior, apenas 14% das residências possuem moradores que frequentam esta modalidade de ensino. Destes, 75% encontram também no veículo próprio a solução para o deslocamento, além de 12% utilizarem o transporte público e 13% outras alternativas (como van's privadas ou carona). Apesar de alguns cursos da Unifesspa já estarem funcionando no bairro, o transporte de alunos para esta universidade é realizado por empresas terceirizadas, contratadas pela Universidade, que fazem um trajeto de interligação entre o *campus* do Cidade Jardim com os outros dois *campi*, localizados na Nova Marabá.

Além do acesso aos equipamentos e serviços de consumo coletivo, os moradores do Cidade Jardim (e dos outros bairros em análise) também foram questionados a respeito das suas atividades de lazer, dos locais utilizados para esta atividade e, novamente, das formas de deslocamento para tal. Nesse sentido, surpreendente foi a informação coletada de que em 23,7% dos domicílios a população alegou não possuir atividades de lazer. Entre aqueles que declararam realizar tais atividades, os principais locais utilizados para tal foram o *shopping center* da cidade, clubes recreativos e a Orla

do Rio Tocantins, na Marabá Pioneira (GRÁFICO 20). Com relação ao deslocamento, mais uma vez prevalece o veículo próprio, utilizado por 77% dos entrevistados para o acesso ao lazer (GRÁFICO 21).



Gráfico 20 - Cidade Jardim: local de lazer (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, dez.2014.

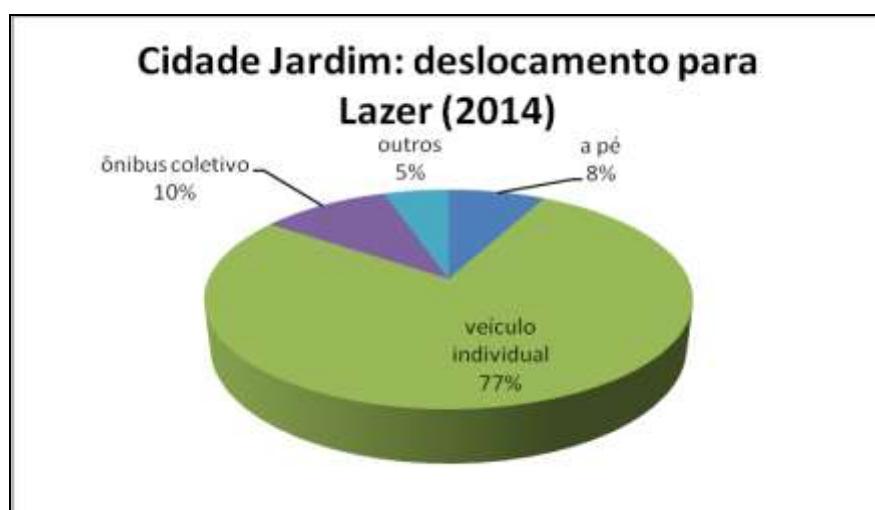


Gráfico 21 - Cidade Jardim: deslocamento para lazer (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, dez.2014.

Além destes aspectos objetivos, foram levantados dados sobre a percepção dos moradores em relação ao bairro, quanto à existência de aspectos positivos e negativos no local. Neste caso, os moradores poderiam fornecer mais de uma resposta, de forma que quantidade total é superior aos 59 questionários aplicados. Quanto aos aspectos positivos, observados no Gráfico 22, destaca-se a tranquilidade do bairro, mencionada 41 vezes, o que pode ser compreendido em virtude do baixo índice de ocupação do bairro até o momento da análise. Em seguida se destaca a infraestrutura existente no local, como redes de água, esgoto, iluminação, asfalto, que são aspectos problemáticos em outras partes da cidade.

Já com relação aos aspectos negativos, apontados no Gráfico 23, muitos dos problemas apontados estão relacionados com a inexistência ou ineficácia dos equipamentos e serviços públicos de consumo coletivo. A este respeito, destacam-se as reclamações quanto ao transporte público, a falta de escolas e postos de saúde, a insegurança/falta de policiamento e a coleta de lixo. Entretanto, cabe também o destaque para aqueles que mencionaram não existir aspectos negativos no bairro. Assim, apesar do bairro ter sido planejado, contar com infraestruturas que em outras partes da cidade são deficitárias, não quer dizer que ele esteja possibilitando a realização plena da reprodução social de seus moradores, haja vista que estes também necessitam utilizar equipamentos de serviços públicos coletivos, como escolas e instituições de saúde, além do direito de se deslocarem pelo espaço urbano também com o transporte coletivo e não apenas com veículos privados.

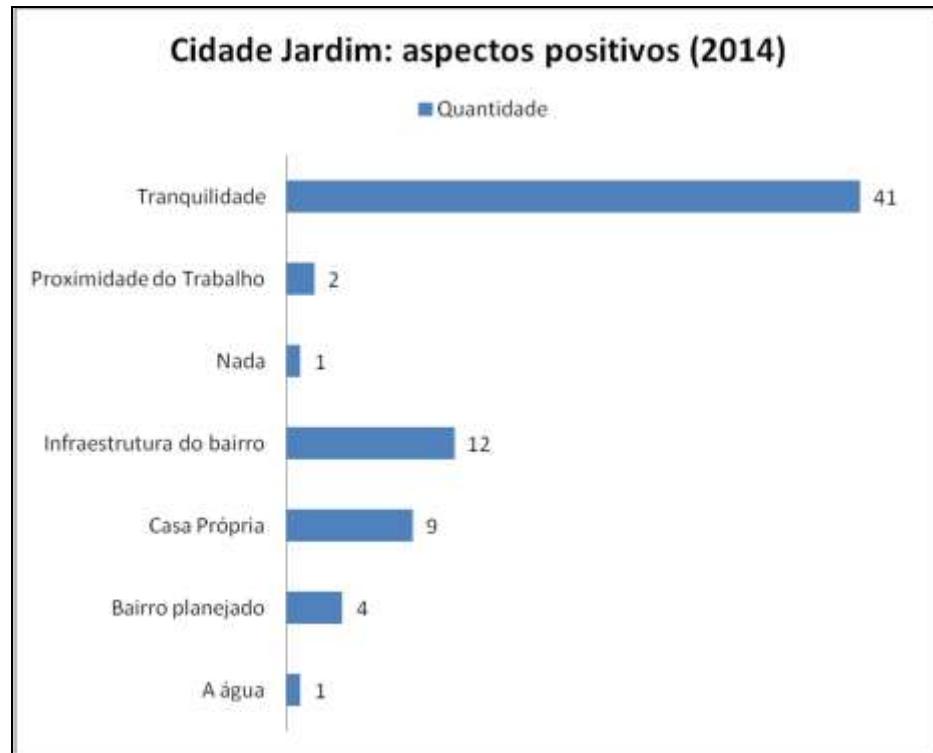


Gráfico 22 - Cidade Jardim: aspectos positivos (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.



Gráfico 23 - Cidade Jardim: aspectos negativos (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, dez.2014.

Por fim, tratando ainda de aspectos subjetivos, os moradores foram questionados sobre o desejo de morarem em outro local, independentemente de ser em Marabá, se assim estes pudessem escolher. De tal forma, 68% dos entrevistados afirmaram que não desejavam morar em outro local. A partir disso é possível compreender que a própria decisão de morar no Cidade Jardim já partiu de uma escolha dos moradores (visto que 90% das residências são próprias), já que, para viverem neste bairro, foi preciso investir recursos financeiros na aquisição do terreno e também na construção da casa. Entre os 32% que manifestaram desejo de viver em outro local, destaca-se novamente a Nova Marabá como o local desejado, como apresenta-se no Gráfico 24.

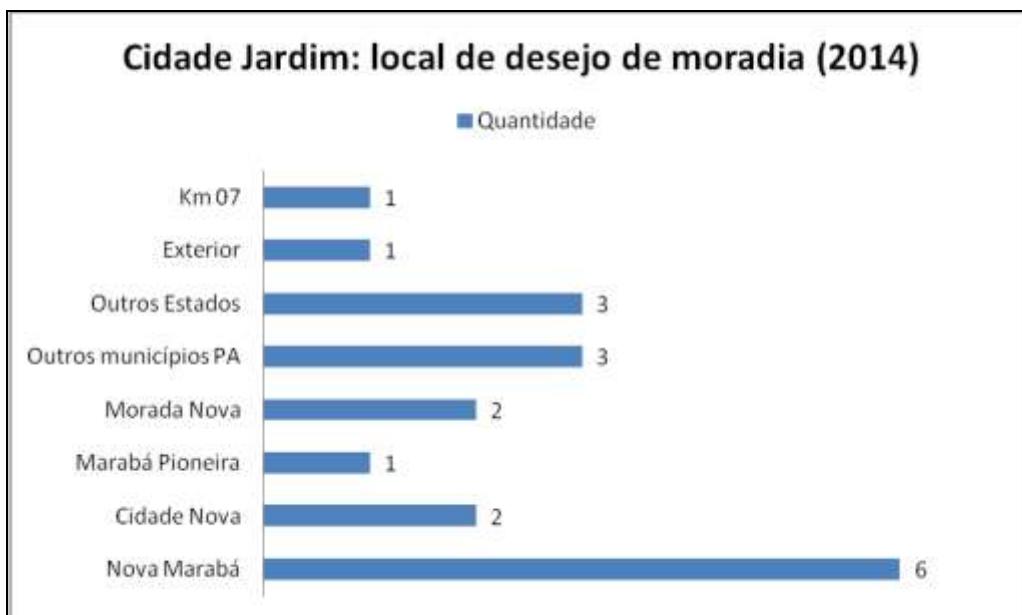


Gráfico 24 - Cidade Jardim: local de desejo de moradia (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, dez.2014.

A partir dos dados levantados é possível avaliar que o bairro Cidade Jardim pode ser tratado com um exemplo do processo atual de (re)produção do espaço urbano, em que uma das características deste momento é a intensificação da dispersão urbana, que tem provocado o distanciamento das áreas coesas da cidade para com os novos produtos imobiliários surgidos, sobretudo ao longo dos eixos viários, como a Transamazônica, caracterizando aquilo que Ojima (2007) chama de urbanização em saltos e desenvolvimento em linha, fatores fundamentais para diminuir a densidade de domicílios, característica da dispersão urbana. Além disso, a baixa ocupação do local, já

que esta região da cidade, como apontado no capítulo anterior, teve uma taxa de edificação de apenas 4% entre 2009 e 2013, demonstra também o caráter especulativo existente na lógica de mercado, caracterizando a prevalência da cidade-mercadoria no processo atual de (re)produção do espaço urbano em Marabá.

Apesar do bairro possuir alguns problemas, como a carência de equipamentos e serviços públicos de consumo coletivo, como instituições de saúde e educação, além do transporte público, os moradores possuem outras possibilidades para garantir o acesso a estes equipamentos, sobretudo por disporem do veículo particular como a principal forma de deslocamento pela cidade, o que não os impossibilita de apropriarem-se de condições adequadas de vivência na cidade, diminuindo, por conseguinte, as possibilidades desta população estar sujeita às maiores desigualdades socioespaciais.

A seguir, os aspectos anteriormente avaliados serão analisados também para as outras lógicas de produção do espaço urbano estabelecidas em Marabá no período pós-ALPA, começando pela lógica estatal, a partir do Residencial Vale do Tocantins.

5.2 - Residencial Vale do Tocantins: desigualdade socioespaciais a partir da lógica estatal

O período pós-ALPA é concomitante ao momento da crise financeira internacional de 2008 que, como visto nos capítulos anteriores, teve efeitos na cadeia da produção siderúrgica de Marabá, provocando diminuição nas exportações dos produtos da siderurgia e também o fechamento de postos de trabalho neste setor. Com vistas a diminuir os efeitos desta crise no Brasil, o governo brasileiro lança uma série de medidas, já elencadas no capítulo 1, como por exemplo o PMCMV, que manteve ativo o mercado da construção civil, a fim de manter o emprego e, por conseguinte, as fontes de renda e poder de consumo da população.

Marabá, neste contexto, para além dos investimentos no mercado imobiliário, em virtude dos possíveis efeitos positivos que poderiam se desenvolver na cidade com a instalação da ALPA, também receberá recursos para a provisão de moradias a partir do PMCMV, por meio da construção de conjuntos habitacionais. Essa medida seria fundamental para diminuir o déficit habitacional do município, que ao longo da primeira década do século XXI aumentou consideravelmente, apesar das diferentes fontes de

dados. Segundo a PMM (2011) o déficit habitacional de Marabá era de 5.573 moradias em 2000, já em 2007, segundo o IDESP (2009) era de 6.249 e em 2010, segundo a FJP (2013), esses valores alcançaram a marca de 10.969 domicílios, o que representaria um crescimento de 96,8% durante a década. Há de se ressaltar que, em termos relativos, este crescimento é superior ao crescimento populacional no mesmo período, que foi da ordem de 39%.

A partir de 2008, mas sobretudo após 2009, com a alteração do perímetro urbano, começam a serem lançados em Marabá os conjuntos habitacionais do PMCMV. A alteração do perímetro urbano foi importante neste momento pois, em sua totalidade, estes conjuntos estão localizados nos núcleos urbanos de São Félix e Morada Nova, que não faziam parte da área urbana antes de 2009. Assim, neste período surgiram os Residenciais Vale do Tocantins (2012), com 1.090 residências, no núcleo São Félix; Tiradentes (2013), com 1.410 moradias, em Morada Nova; além de outros dois que estão em fase de construção, como o Residencial Magalhães, em São Félix, que disponibilizará 2.500 novas residências; e o Jardim do Éden, em Morada Nova, com 993 moradias, totalizando 5.993 novas habitações disponíveis em Marabá a partir dos conjuntos habitacionais que, apesar da sua importância, não serão suficientes para equalizar o problema do déficit habitacional. A análise que segue tomará como referência espacial o Residencial Vale do Tocantins, onde foram aplicados 285 questionários.

O Residencial Vale do Tocantins está localizado no núcleo São Félix⁵⁰, nas proximidades do bairro São Félix Pioneiro, distante aproximadamente 650 metros da rodovia BR-155, que é a única via de ligação dos núcleos São Félix e Morada Nova com os demais núcleos urbanos de Marabá (Nova Marabá, Cidade Nova e Marabá Pioneira), visto que os primeiros estão localizados na margem direita do Rio Tocantins, cuja única forma de transposição é a ponte rodoviária (FIGURA 46), que possui apenas uma faixa de rolamento em cada sentido de tráfego, o que por vezes dificulta o acesso a estes núcleos da cidade.

⁵⁰ O núcleo São Félix comprehende os bairros São Félix Pioneiro, São Félix I, São Félix II, São Félix III, Jardim São Félix, Loteamento Vale do Tocantins, Loteamento Novo Progresso e o próprio Residencial Vale do Tocantins. Também abrigará o Residencial Magalhães (em construção).

Após a construção e a realização dos procedimentos junto à CEF para a distribuição das casas aos moradores selecionados, estes receberam as chaves e puderam começar a ocupar o residencial a partir de dezembro de 2012. Isso explica o porque da grande maioria dos moradores estar vivendo no local há mais de 18 meses, ou seja, desde a entrega do loteamento, como se apresenta no Gráfico 25 a seguir.

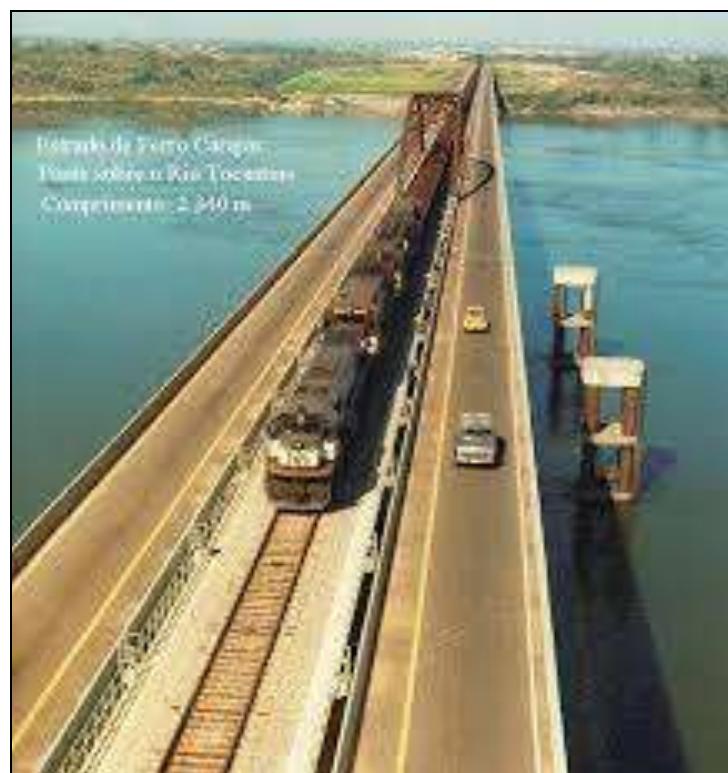


Figura 46: Ponto Rodoferroviária sobre o Rio Tocantins, em Marabá
Fonte: www.transportes.gov.br

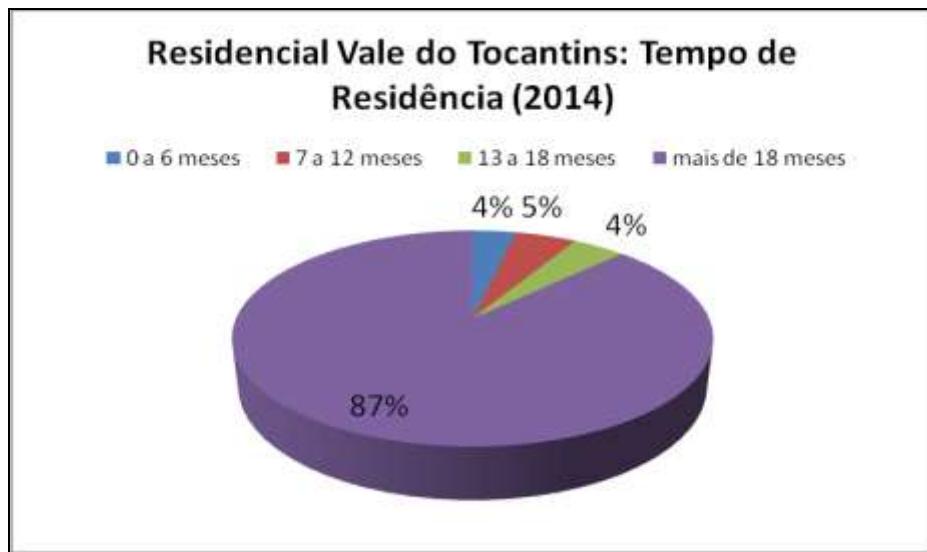


Gráfico 25 - Residencial Vale do Tocantins: tempo de residência (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014.

Apenas uma pequena parte dos moradores não está no residencial desde o seu início, o que pode ter correlação com o tipo de residência. Apesar de 96% do moradores serem os proprietários, aparecem no bairro também, em menor proporção, casas cedidas (3%) e alugadas (1%) o que, no caso das alugadas, não é permitido pela CEF, a não ser que o beneficiado tenha quitado o imóvel. Isto poderia explicar a presença de moradores recentes no residencial, principalmente aqueles que estão no local há, no máximo, 6 meses, que equivale a 4% do total.

Com relação à moradia anterior, representada no Gráfico 26, é possível perceber que esta é bastante diversificada, com pessoas originárias de todos os núcleos da cidade e, inclusive de outros municípios. O destaque fica por conta daqueles que, anteriormente, viviam nos núcleos Cidade Nova (89 respostas) e Nova Marabá (77), sendo que, com relação à Cidade Nova, há de se ressaltar que destes 89, um total de 54 são ex-moradores do bairro Liberdade, o que será importante relembrar adiante. Com relação à moradia anterior, outros dois aspectos precisam ser ressaltados. Primeiramente, verifica-se que 39 famílias eram moradoras do núcleo São Félix, o que representa 13,6% do total. Isso significa que a maior parte dos moradores tiveram que se deslocar de outros núcleos da cidade para viverem no São Félix, já que a escolha de construir o residencial neste local não partiu deles e sim do poder público (e das alianças elaboradas para a transformação da área, até então rural, em urbana).

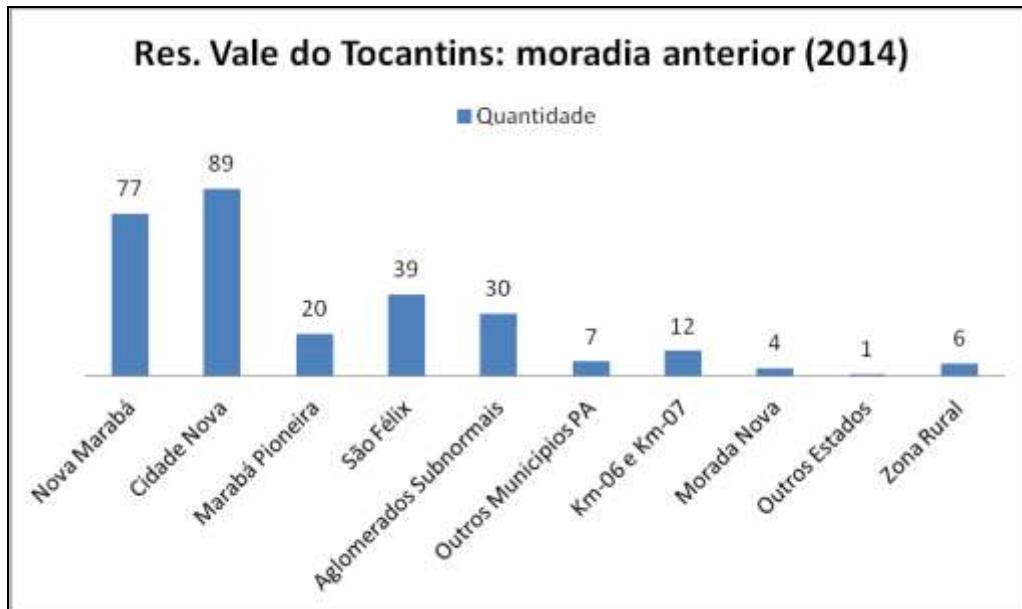


Gráfico 26 - Residencial Vale do Tocantins: moradia anterior (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Um segundo aspecto que pode-se depreender deste gráfico é que, apesar da pequena quantidade, 30 famílias são originárias de Aglomerados Subnormais de Marabá, o que equivale a 10,5% do total do residencial. De tal forma é possível avaliar que os conjuntos habitacionais podem colaborar para a diminuição do déficit habitacional, por exemplo, das famílias de baixa renda ou conviventes, mas, para o caso dos aglomerados subnormais de Marabá, esta não tem sido a política mais efetiva de combate aos problemas com moradia, pelo menos no caso do Residencial Vale do Tocantins.

Entretanto, como dito anteriormente, para o caso das famílias com baixos rendimentos econômicos, a construção de conjuntos habitacionais é uma importante política para resolver o problema da moradia⁵¹, visto que, como já mencionado no Capítulo 4, 73% do déficit habitacional de Marabá é relativo à população que possui rendimentos entre 0 e 3 salários mínimos, acrescidos daqueles declarados 'sem rendimento'. Por conseguinte, o Gráfico 27 a seguir demonstra que esta é a faixa de renda contemplada com moradias no residencial, já que 94% das famílias possuem ganhos entre 0 e 2 salários mínimos.

⁵¹ O que não quer dizer ser suficiente para resolver as carências habitacionais desta população, como no que diz respeito ao acesso aos serviços e equipamentos públicos, detalhados adiante neste trabalho.

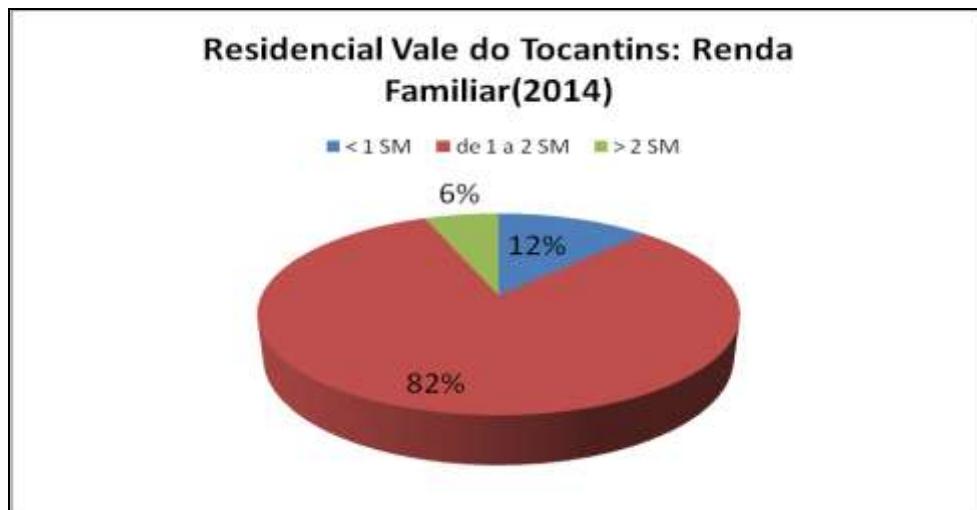


Gráfico 27 - Residencial Vale do Tocantins: renda familiar (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Com relação ao tamanho das famílias, entende-se pelo Gráfico 28 que é pequena a quantidade de residências com pouco moradores (entre 1 ou 2), já que estas representam apenas 11% do total, sendo que em relação ao município este percentual é de 26%. O que é relevante no Vale do Tocantins são as residências que possuem entre 3 a 5 moradores, que correspondem à 73% dos domicílios, superior mesmo à média municipal, que é de 57% para este tipo de residências. Quantos aos domicílios mais numerosos (com mais de 5 moradores), no residencial praticamente se repete a tendência do município, já que no âmbito municipal estes domicílios equivalem a 17% do total.

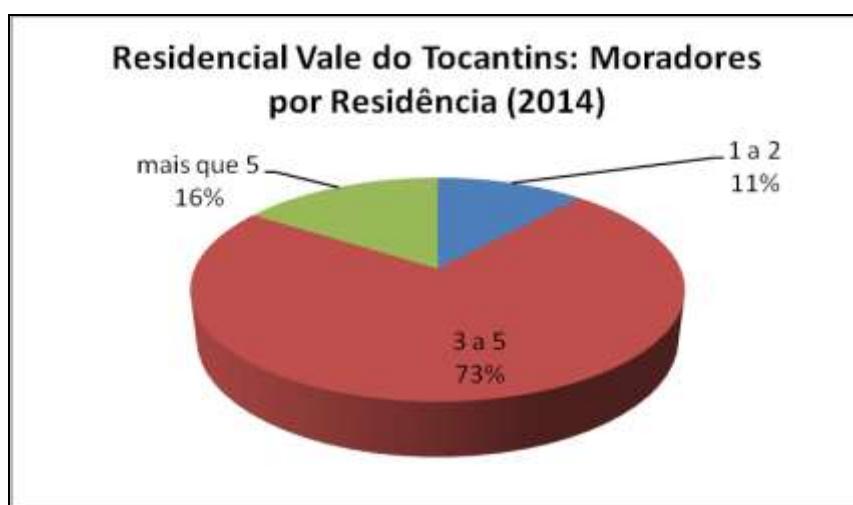


Gráfico 28 - Residencial Vale do Tocantins: moradores por residência (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Já a respeito da quantidade de moradores que trabalham, por residência (GRÁFICO 29), é possível concluir que 90% dos domicílios possuem pelo menos um morador trabalhando, com apenas 10% alegando não possuir, no momento da pesquisa, nenhum morador empregado. Apesar da grande maioria dos domicílios possuir uma fonte de renda, a partir do trabalho, esta renda não é elevada, como visto anteriormente, o que pode ser explicado pelas profissões exercidas pelos chefes de família do bairro (vide Anexos), em que as mais citadas foram motorista, pedreiro, ajudante de pedreiro, vendedor e auxiliar de serviços gerais, bem como pelo nível de escolaridade destes, representado no Gráfico 30, em que se destacam aqueles chefes de família que possuem apenas o Ensino Fundamental Incompleto, com 42% do total.

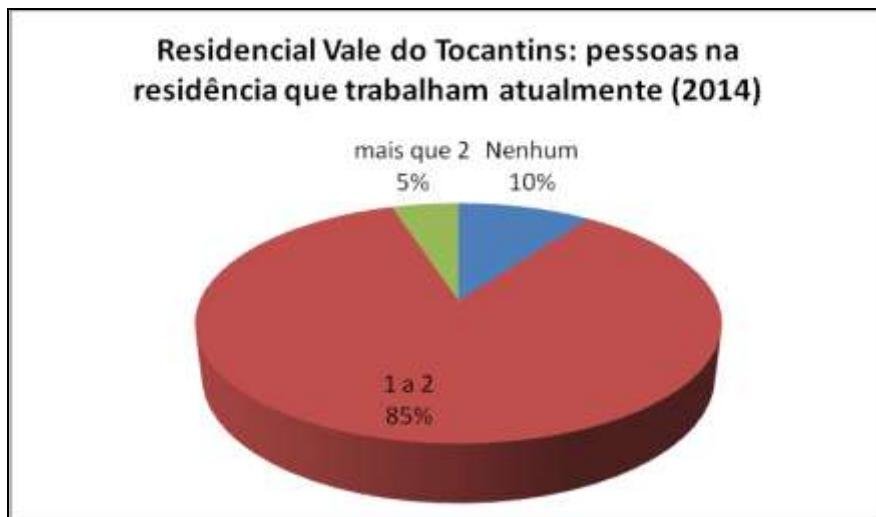


Gráfico 29 - Residencial Vale do Tocantins: pessoas na residência que trabalham atualmente (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

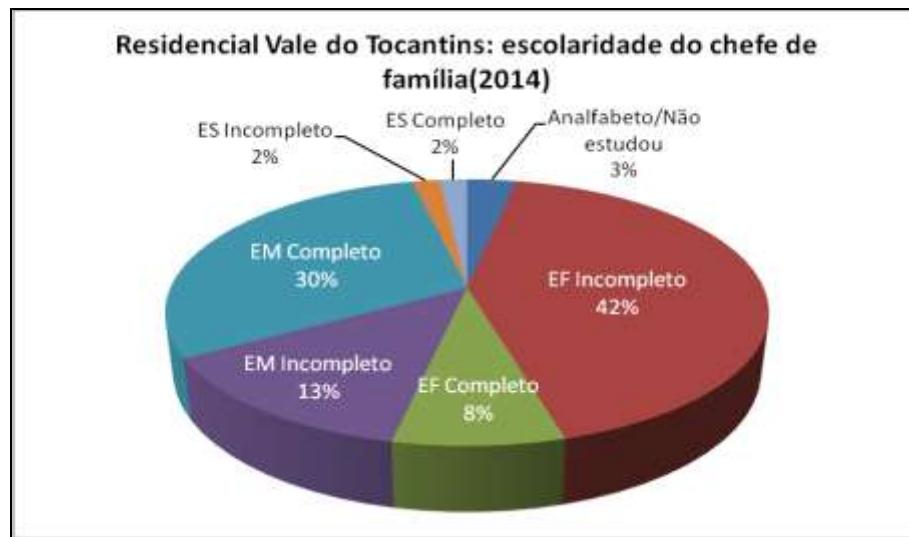


Gráfico 30 - Residencial Vale do Tocantins: escolaridade do chefe de família (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Feitas as considerações sobre a composição da população, a análise seguirá sobre as condições infraestruturais do bairro. Com relação ao abastecimento de água por rede geral este é um aspecto positivo do residencial Vale do Tocantins, já que 100% das residências são abastecidas com água, a partir de sistema do próprio residencial. A respeito do sistema de esgotamento sanitário, este também era para ser um aspecto positivo, já que a totalidade do bairro tem seu esgoto recolhido e tratado por um sistema do próprio residencial, que possui estação própria de tratamento.

Entretanto, alguns problemas existem no local decorrentes da rede de esgoto, cuja estrutura da tubulação parece não ser suficiente para atender a demanda, o que tem provocado o 'estouro' destas, causando danos às casas, às ruas do residencial (FIGURA 47) e também problemas de mau cheiro, que são apontados pelos moradores como um dos grandes problemas do bairro, como será detalhado adiante. Sobre a coleta de lixo, o residencial é atendido, porém, segundo os moradores, esta não é realizada de forma constante, não cumprindo o calendário estabelecido e divulgado pelo poder público municipal, sendo que estes problemas têm as mesmas causas citadas anteriormente para o caso do Cidade Jardim.



Figura 47: Situação das ruas do residencial Cidade Jardim, com problemas na rede de esgotos

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014).

As conexões do Vale do Tocantins com as demais localidades da cidade se iniciam pelo necessidade de busca pelo emprego. Para tal, o Gráfico 31 a seguir apresenta o local de trabalho dos chefes de família residentes no bairro, a partir do qual é possível avaliar que a Nova Marabá é o local da cidade que mais se destaca com relação ao emprego dos moradores do residencial, o que pode ser compreendido a partir da relativa proximidade com o bairro e também por ser esta uma das áreas mais importantes no que diz respeito à antiga moradia da população do residencial. O mesmo já não acontece para o caso da Cidade Nova, apesar de este ser o núcleo da cidade que mais enviou moradores ao Vale do Tocantins, porém, está distante cerca de 17 quilômetros do residencial.

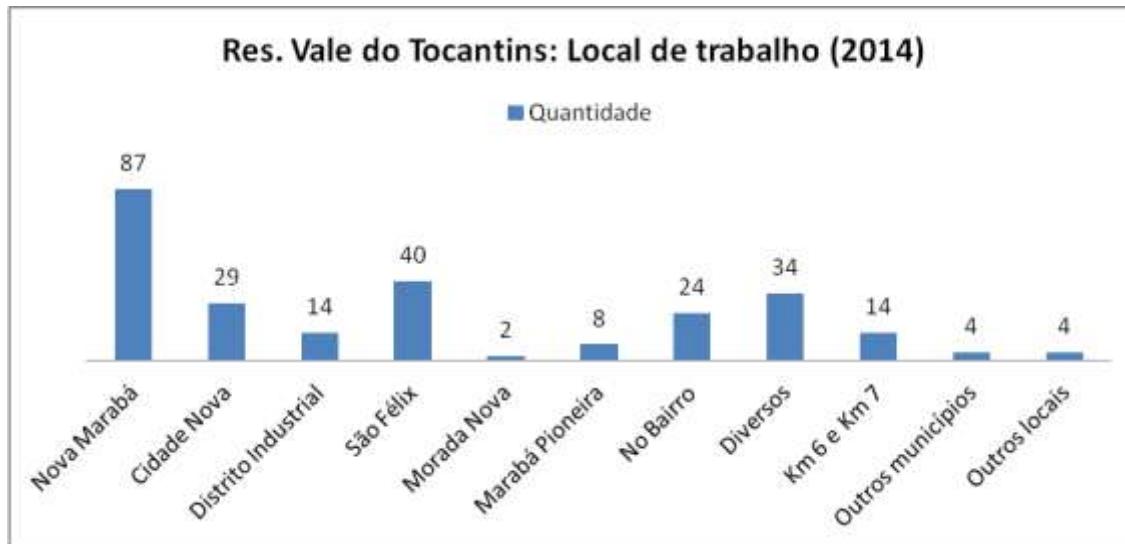


Gráfico 31 - Residencial Vale do Tocantins: local de trabalho (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Como a maioria dos trabalhadores possui seu local de emprego fora do bairro (e mesmo fora do núcleo São Félix), torna-se preemente a necessidade de se deslocar do residencial para acessar o emprego. Nesse sentido, o veículo próprio aparece como a principal alternativa da população para o deslocamento casa-trabalho, respondendo por 45% destes, seguido do transporte público (29%), conforme Gráfico 32.

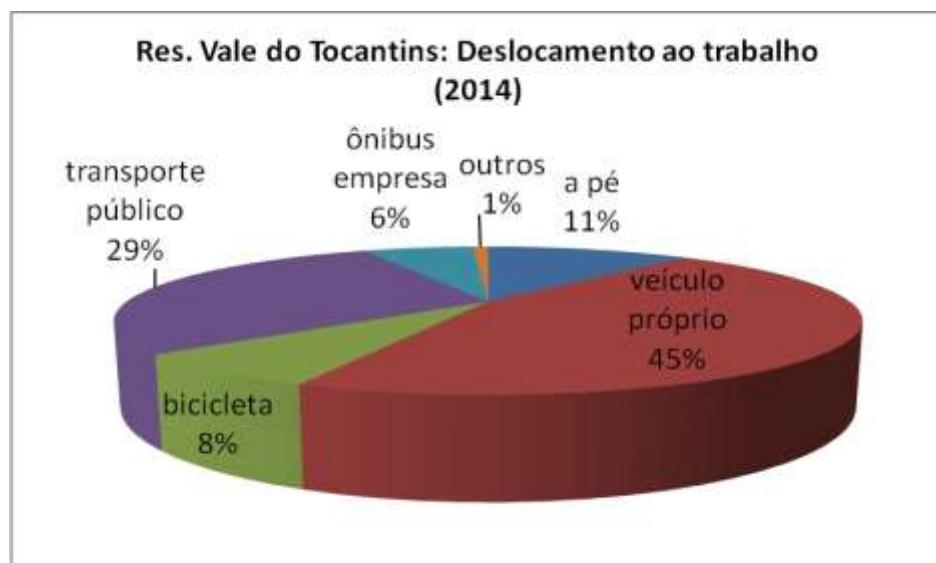


Gráfico 32 - Residencial Vale do Tocantins: deslocamento ao trabalho (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

O transporte público, apesar de estar em segundo lugar, é uma alternativa importante (e necessária) para o deslocamento da população para realizar suas atividades cotidianas, como o trabalho. Entretanto, este é um serviço alvo de reclamações dos moradores durante da realização das pesquisas pois, segundo estes, existe um única linha que liga o bairro à outra margem do Rio Tocantins (Nova Marabá, Cidade Nova e Marabá Pioneira), com poucos horários durante o dia, o que faz com que alguns moradores se desloquem até a BR-155 para acessar outras linhas de ônibus, que passam com mais frequência pelo núcleo São Félix. Como dito anteriormente, as áreas do bairro mais próximas da referida BR-155 distam 650 metros desta, porém, algumas ruas mais distantes se encontram a aproximadamente 1800 metros desta outra alternativa de acesso ao transporte público. De tal forma, as dificuldade de acesso ao transporte coletivo impactam diretamente no tempo de deslocamento casa-trabalho, como aponta o Gráfico 33, em que se destacam os tempos de 30 minutos, 1 hora e também aqueles que gastam tempos variados, por trabalharem em mais de um local.

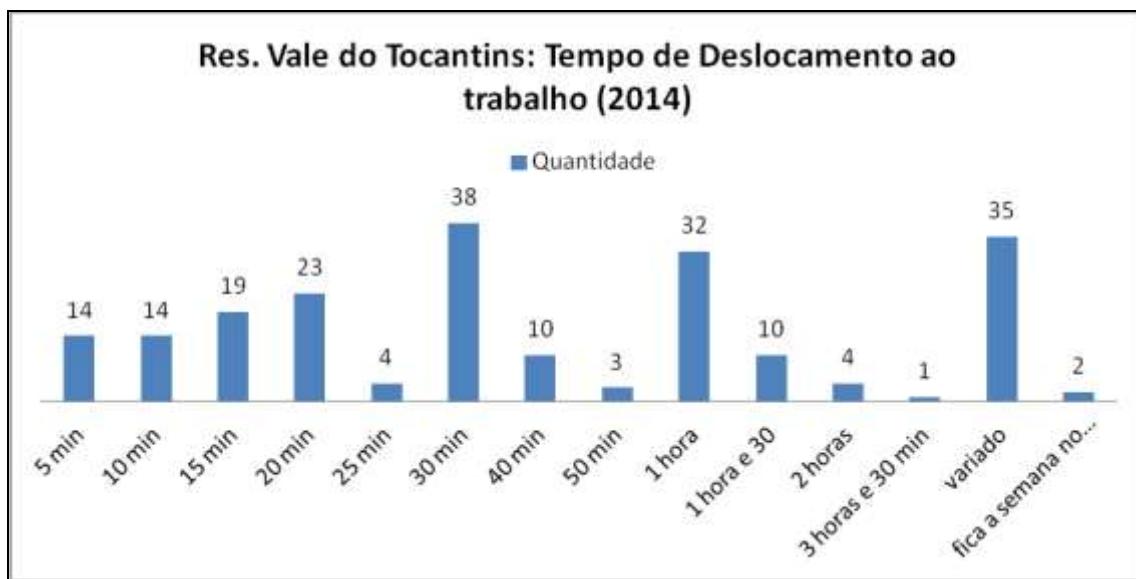


Gráfico 33 - Residencial Vale do Tocantins: tempo de deslocamento ao trabalho (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Além do trabalho, o uso dos equipamentos públicos de consumo coletivo também gera a necessidade de deslocamento do residencial para outras localidades da cidade, em virtude da ausência de tais equipamentos no local. Por exemplo, nos núcleos de São Félix e Morada Nova não existem atualmente agências bancárias. No núcleo São

Félix existe apenas uma casa lotérica, que realiza alguns serviços da CEF e, em Morada Nova, os Correios realizam algumas operações bancárias, a partir do banco postal do Banco do Brasil. De tal forma, toda a população destes núcleos, e não apenas do Residencial Vale do Tocantins, precisa se deslocar à outra margem do rio Tocantins quando necessário utilizar algum serviço bancário não realizado por seus correspondentes (Correio e Casa Lotérica).

Os serviços e equipamentos de saúde também provocam o deslocamento da população do residencial Vale do Tocantins, visto que este tipo de equipamento, que deveria ter sido entregue juntamente com o residencial, não foi disponibilizado para população, o que já causou diversos protestos destes moradores, como já demonstrados no Capítulo 4, inclusive durante uma visita da presidente Dilma Rousseff a Marabá em março de 2014 (POMPEU, 2014).

Para o atendimento relativo à saúde a principal solução encontrada pela população do Vale do Tocantins são os Postos de Saúde do núcleo São Félix, sobretudo o posto de São Félix Pioneiro, cujas áreas mais próximas do residencial distam 400 metros deste equipamento e as mais distantes estão a pouco mais de um quilômetro; e também o posto do São Félix II, distante cerca de 1600 metros do residencial. Outros equipamentos também são buscados para o atendimento da saúde, como o HMM, como pode ser observado no Gráfico 34.

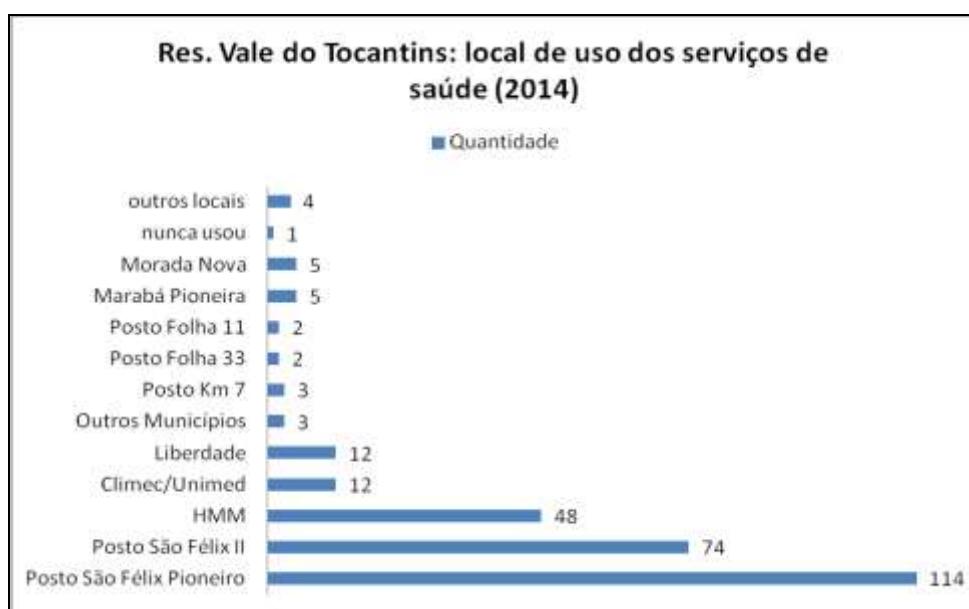


Gráfico 34 - Residencial Vale do Tocantins: local de uso dos serviços de saúde (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Segundo os moradores, é grande a dificuldade para conseguir atendimento nestes postos de saúde, já que nos mesmos são distribuídas senhas, sendo que no Posto do São Félix Pioneiro, segundo os relatos, são atendidas apenas sete senhas por dia, o que faz com que os moradores tenham que enfrentar filas para conseguir atendimento para outros dias que não, necessariamente, o dia de obtenção da senha. As dificuldades de transporte público no local faz com que a principal forma de acesso aos equipamentos de saúde seja a pé (48%), principalmente para aqueles que fazem uso dos postos do núcleo São Félix. Isto poderia ser minimizado à medida que estes equipamentos estivessem presentes no próprio residencial. O Gráfico 35 apresenta os deslocamentos para o uso dos serviços de saúde.

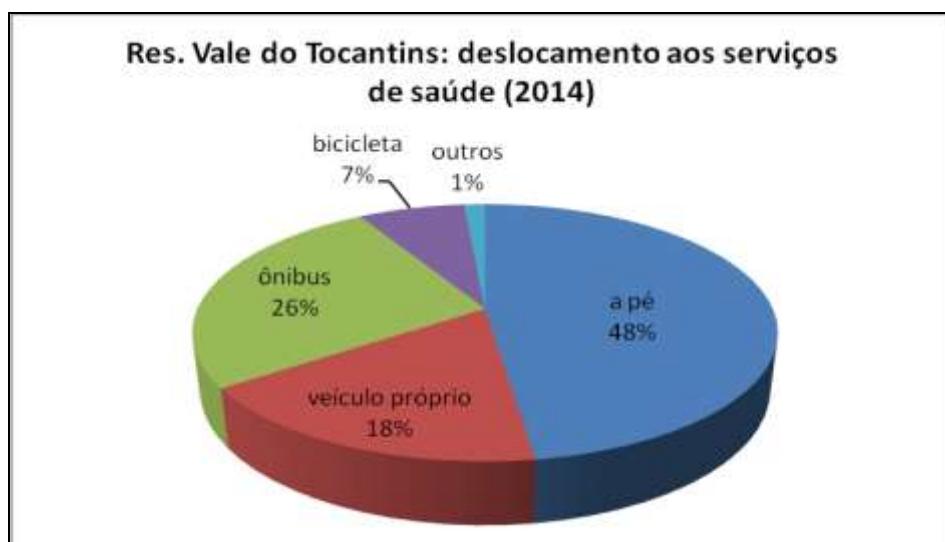


Gráfico 35 - Residencial Vale do Tocantins: deslocamento aos serviços de saúde (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

A educação também é outro problema enfrentado pela população do residencial, já que de 2012 até o presente momento não existe nenhum escola de educação básica instalada no bairro. Este problema, entretanto, tende a ser minimizado, visto que existe uma escola sendo construída no local. Porém, entre 2012 e 2014, este foi um problema enfrentado pela população, que teve que procurar em outros bairros a solução para o futuro educacional da população escolar e/ou mesmo se 'conformar' com condições inadequadas de prestação de serviço, como no caso das creches.

No Vale do Tocantins, 39% das residências possuem crianças que estão em idade para frequentar creches. Cabe ressaltar que em Marabá as creches públicas atendem somente crianças a partir dos três anos de idade. Entre estas residências, em 55% delas as crianças frequentam creches, enquanto que em 45% não, o que demonstra que há uma grande quantidade de crianças no bairro que necessitam deste equipamento e que não estão sendo atendidas.

A localização das creches utilizadas concentra-se no núcleo São Félix, como pode ser observado no Gráfico 36. Neste gráfico percebe-se que a maioria utiliza creche no próprio bairro, que na verdade é um prédio, construído para ser utilizado como centro comunitário, com uma única sala que, em virtude da real necessidade da presença de creches no bairro, está sendo utilizado como tal, apesar da precariedade das instalações, como pode ser observado no Figura 48.

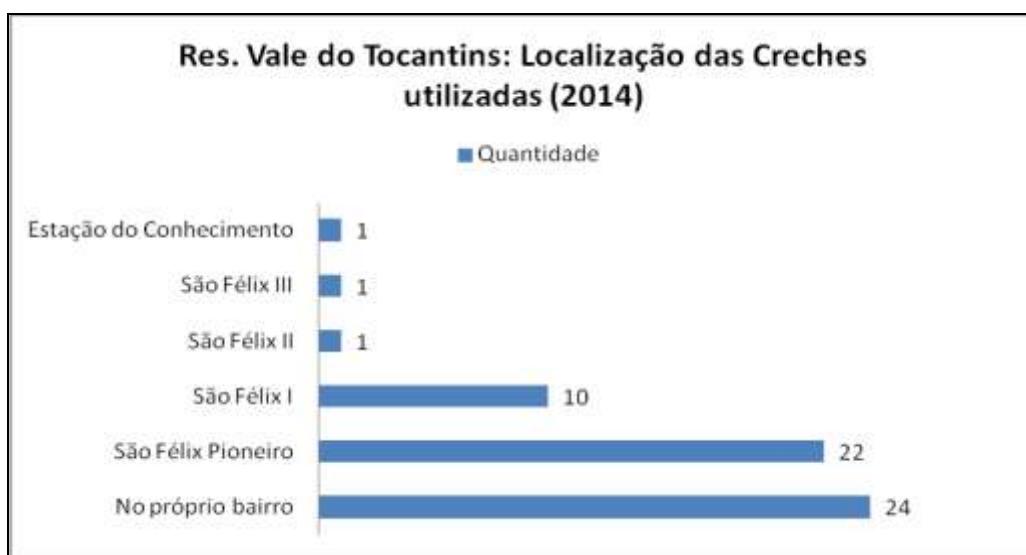


Gráfico 36 - Residencial Vale do Tocantins: localização das creches utilizadas (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Para o caso das escolas a situação é parecida, já que este equipamento também não foi entregue à população, juntamente com a moradia. Em 67% das residências do bairro existem crianças e/ou jovens em idade escolar, o que comprova a real necessidade da presença deste equipamento no local. Apesar de ser pequena, já é possível observar a evasão escolar no Vale do Tocantins, já que 98% das crianças/jovens em idade escolar frequentam este tipo de instituição.



Figura 48 - Creche improvisada no Residencial Vale do Tocantins (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014)

Assim como no caso da saúde, os equipamentos de educação do núcleo São Félix foram aqueles que tiveram que atender a demanda dos moradores do Residencial Vale do Tocantins (GRÁFICO 37), além daquela que estes já atendiam. Em 2012, quando da entrega do residencial, os diretores das escolas do São Félix se preocupavam com esta nova demanda, pois estes afirmavam que as escolas já estavam funcionando no seu limite (EDUCAÇÃO, 2012).

Entretanto, mesmo diante da incapacidade das escolas do São Félix em atender esta nova demanda, em virtude da falta de espaço físico que pudesse abrigar, de forma satisfatória, novas turmas, algumas soluções tiveram que ser buscadas para a resolução deste problema, já que não havia a possibilidade de, em espaço curto de tempo, construir um estabelecimento escolar. Diante da situação, uma das soluções encontradas foi a criação do "turno intermediário", que fez com que os horários de aulas fossem diminuídos e as escolas passassem a funcionar, ao invés de três, em quatro turnos de aula (7-11 hs; 11-15 hs; 15-19 hs; 19-22:30 hs), de forma a atender toda a demanda criada com a efetivação do novo residencial.

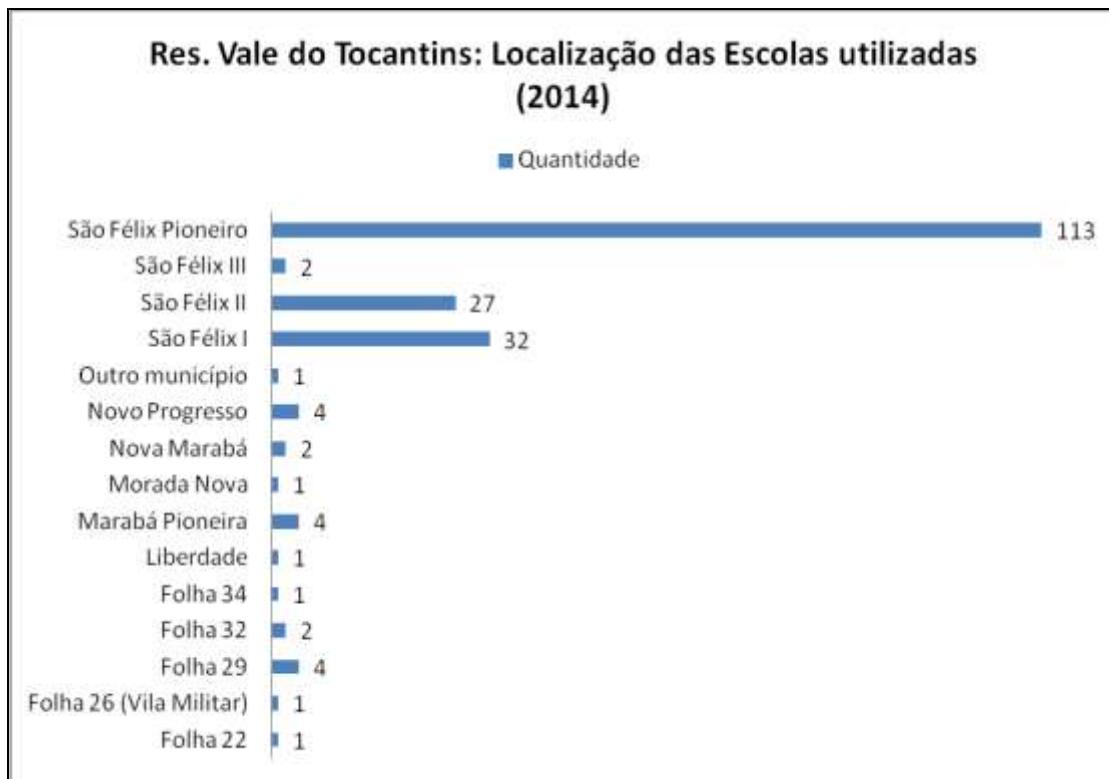


Gráfico 37 - Residencial Vale do Tocantins: localização das creches utilizadas (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Para minimizar os problemas com a educação, o poder público municipal disponibilizou um ônibus escolar, que realiza o transporte dos alunos moradores do residencial para as escolas localizadas no núcleo São Félix, o que torna este tipo de transporte o principal para o deslocamento de crianças/jovens em direção às instituições escolares, conforme aponta o Gráfico 38. Por fim, com relação à educação, apenas 4% das residências possuem moradores que, no momento da pesquisa, frequentavam o Ensino Superior.

O lazer é outra atividade importante para a sociabilidade, que também foi analisado no residencial Vale do Tocantins. Nesse sentido, um dado chama bastante atenção, que é a quantidade de pessoas que alegaram não possuir atividade de lazer, não apenas pelo quantidade de respostas (111) mas também pelo volume que ela representa perante o total, que é de 39% (GRÁFICO 39). Nenhuma outra atividade chega próximo a este item, sendo que os locais mais utilizados para os momentos de lazer, entre aqueles que afirmaram realizar este tipo de atividade, estão a casa de familiares, a própria casa e a Igreja.

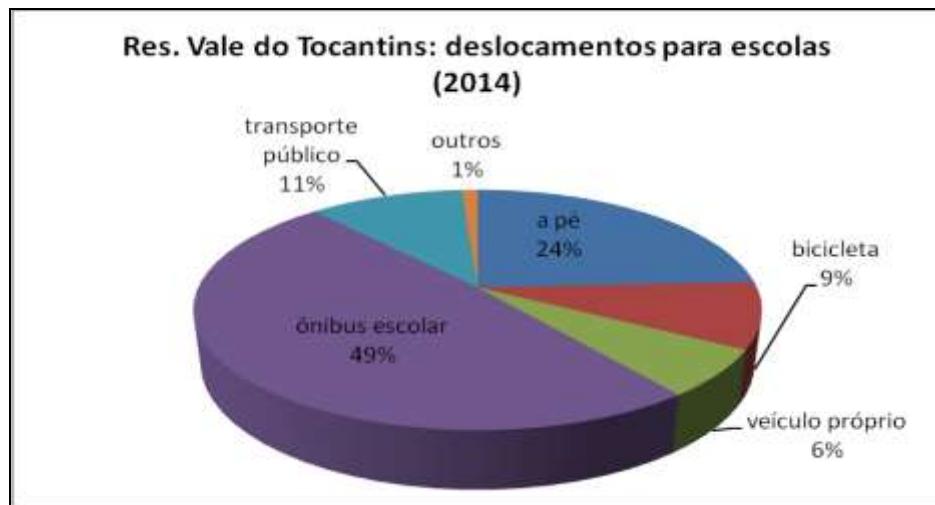


Gráfico 38 - Residencial Vale do Tocantins: deslocamento para escolas (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014.

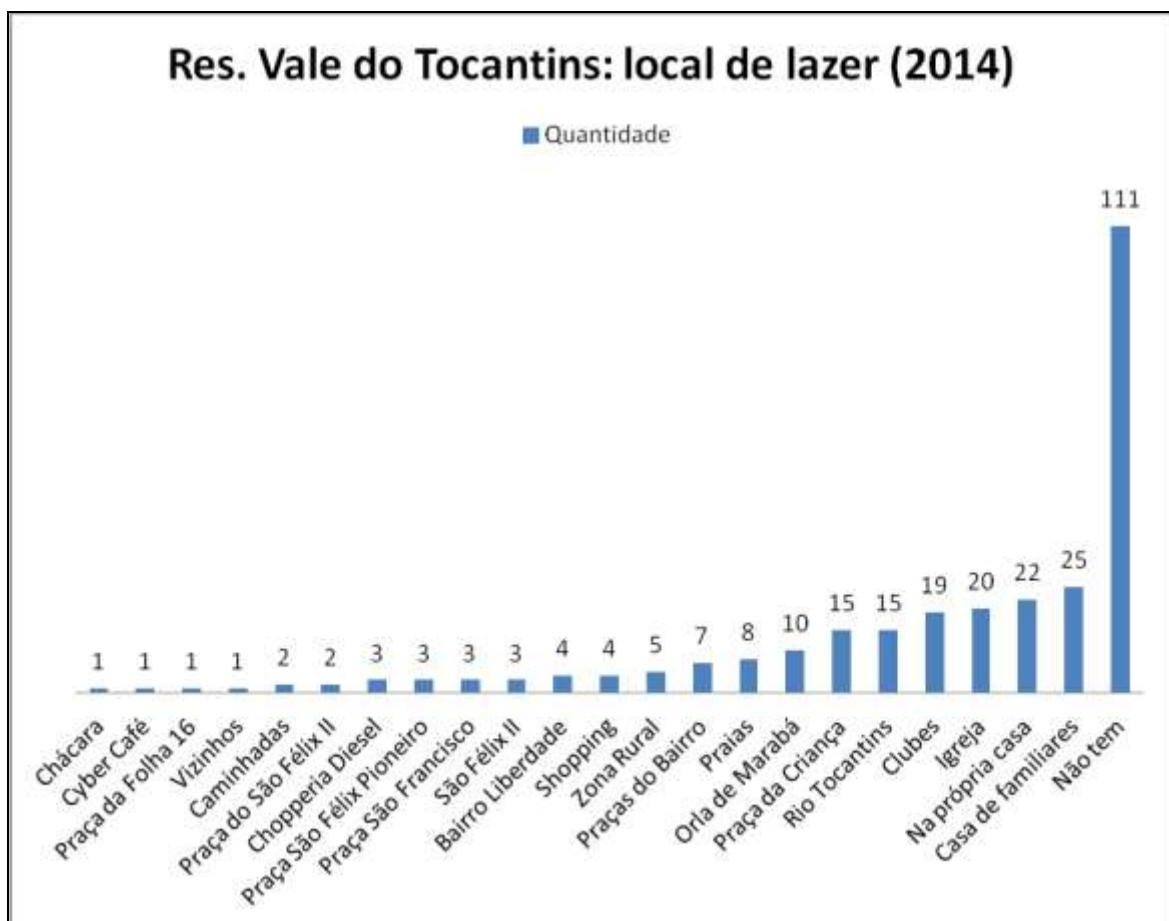


Gráfico 39 - Residencial Vale do Tocantins: local de lazer (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014.

Entre as explicações para estes dados pode-se inferir que a questão econômica tem uma influência direta pois, como já visto anteriormente, a grande maioria da população do bairro tem renda máxima de dois salários mínimos e, entre aqueles que disseram realizar atividades de lazer, as que mais se destacaram (casa de familiares, na própria casa e igreja) são atividades que não necessitam dispensar quantias consideráveis do orçamento familiar para serem realizadas. Outra questão é a falta deste tipo de equipamentos no próprio bairro sendo que, aqueles existentes, estão deteriorados, apesar do pouco tempo de existência, como pode ser observado na Figura 49.



Figura 49 - Situação do mobiliário nas áreas de lazer do Residencial Vale do Tocantins (2013)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2013)

Além disso, a questão do transporte também é fundamental pois, como dito anteriormente, existem dificuldades para com o atendimento da demanda de transporte público para com o bairro e, esta modalidade de deslocamento, se mostrou a mais importante para o acesso ao lazer do moradores deste residencial, juntamente com

aqueles que se deslocam a pé, superando, inclusive, o uso do veículo próprio (GRÁFICO 40).

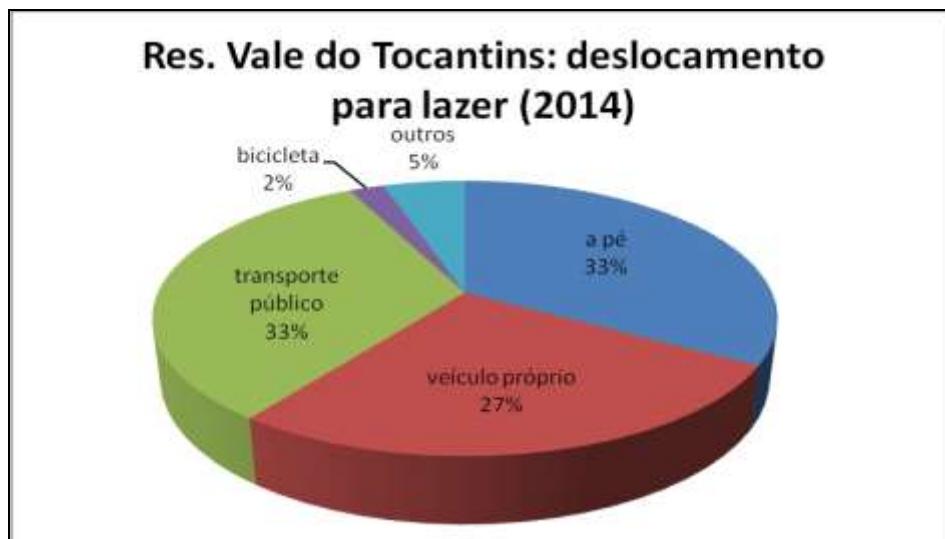


Gráfico 40 - Residencial Vale do Tocantins: deslocamento para o lazer (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

A respeito dos aspectos relativos à percepção dos moradores sobre o bairro, foram levantados os dados sobre o que estes consideram como características positivas e negativas do residencial. Assim, primeiramente falando dos aspectos positivos apontados (GRÁFICO 41), há um fator que apresenta preponderância em relação aos outros: o fato de estar vivendo na casa própria, que foi apontado por 161 vezes pelos moradores como o principal aspecto positivo do local. Desta forma, percebe-se a importância dos conjuntos habitacionais, enquanto parte de uma política habitacional que beneficia, sobretudo, as famílias com menor poder aquisitivo. Em segundo lugar aparece a traquilidade do bairro, apontada 63 vezes pelos moradores. Em seguida, por 29 vezes foi apontado que o bairro não possui aspectos positivos, o que pode ser explicado a partir daquilo que enumera o Gráfico 42, com os aspectos considerados negativos.

Nesse sentido, há uma variedade de aspectos citados pelos moradores que, ao serem agregados, fica evidente que a infraestrutura geral do bairro é o seu principal problema, já que relativos a esta característica foram apontados como aspectos negativos o estado de conservação das ruas (53 vezes); a infraestrutura de forma geral (54 vezes) e os problemas com a rede de esgoto - tubulação danificada - (40 vezes). Além disso, a provisão e ineficiência dos serviços e equipamentos públicos também

desagrada a população do Vale do Tocantins, já que esta enumerou como problemas o transporte público (32 vezes), insegurança (46 vezes), a interrupção no abastecimento de água (23 vezes) e a ausência de escolas e postos de saúde (21 vezes).

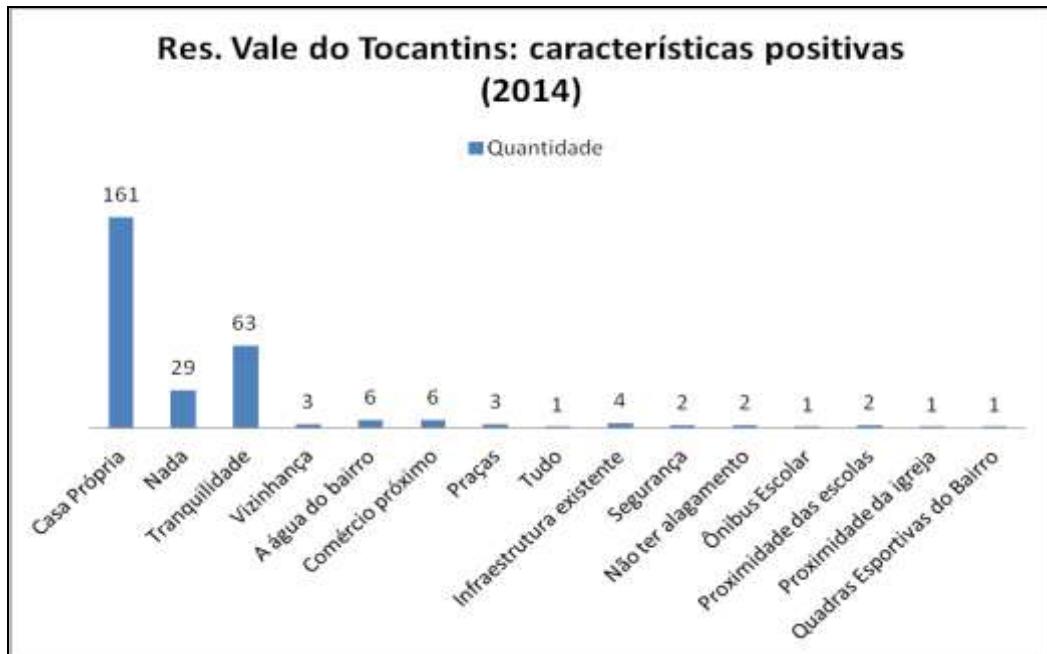


Gráfico 41 - Residencial Vale do Tocantins: características positivas (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014.

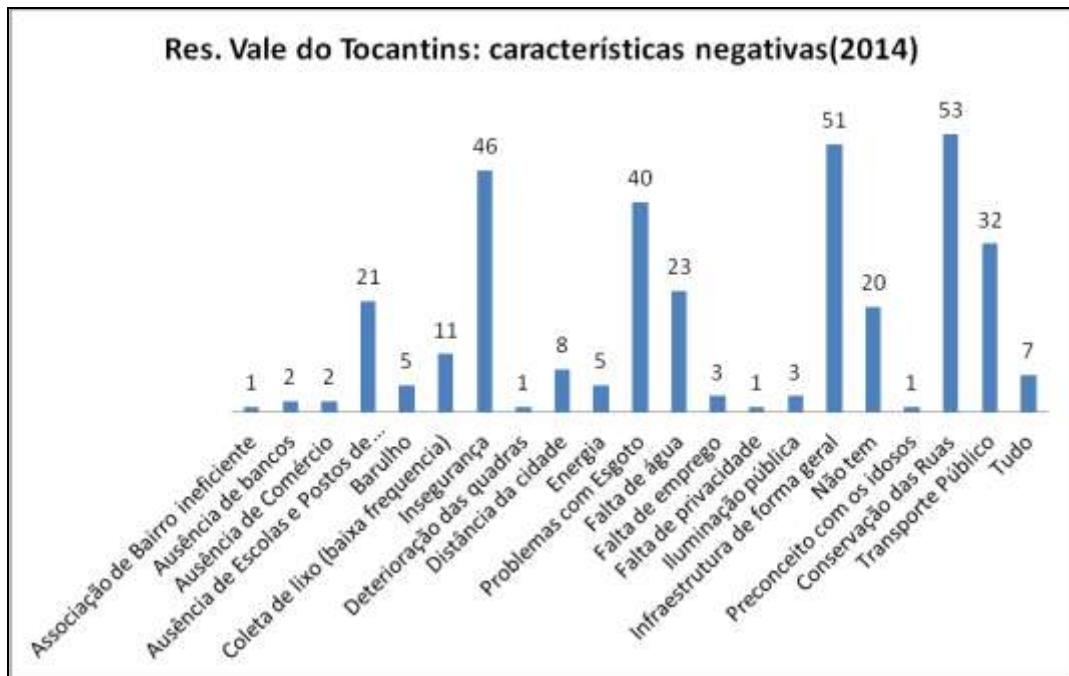


Gráfico 42 - Residencial Vale do Tocantins: características negativas (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014.

Por fim, junta-se a estes aspectos subjetivos aquele relacionado ao desejo de morar em outro local. A este respeito, o dado obtido foi supreendente, já que 53% dos moradores disseram ter sim o desejo de morar em outro local. Isto reforça que, apesar da casa própria, apontada com o principal fator positivo do bairro, isto não é suficiente para que a população viva de forma digna, já que para além da moradia, é preciso ter condições de deslocamento pela cidade e acesso aos equipamentos públicos de consumo coletivo, bem como o desejo de que este local apresentasse condições satisfatórias, com relação à sua infraestrutura. São tais aspectos que, ao longo dos anos posteriores à implantação do residencial, tem provocado movimentos contestatórios da população local, para a qual não basta apenas a moradia.

Em visita ao Correio do Tocantins, Marcos Sena, o presidente da Associação dos Moradores do Residencial Vale do Tocantins, localizado no Complexo São Félix, relata que desde a entrega das casas as problemáticas são constantes. Mazelas como esgoto a céu aberto, asfalto de má qualidade, transporte coletivo insuficiente, falta de posto de saúde e ruas alagadas em períodos chuvosos são as principais dificuldades enfrentadas pelos 5 mil moradores (POMPEU, 2014).

A partir do desejo expresso pela população de viver em outro local, o Gráfico 43 representa os locais em que esta gostaria de morar, caso a escolha fosse possível. Nesse sentido, destaca-se a Cidade Nova, mencionada 51 vezes. Entretanto, ao desagregar este dado, pode-se inferir que destas menções referentes ao núcleo Cidade Nova, 22 delas são específicas do bairro Liberdade. Isto se explica pelo fato de que, como demonstrado no início da análise do residencial, 54 famílias tinham neste bairro a sua residência anterior e, portanto, uma considerável parte destas manifestou o desejo de retorno àquele bairro. Questionados do porque deste desejo de retorno ao Liberdade, os moradores alegaram que naquele bairro "tinha tudo", já que nele existem escolas, postos de saúde, comércio próximo, transporte, o que demonstra, mais uma vez, que apenas a moradia em si não é essencial para a reprodução social desta população.

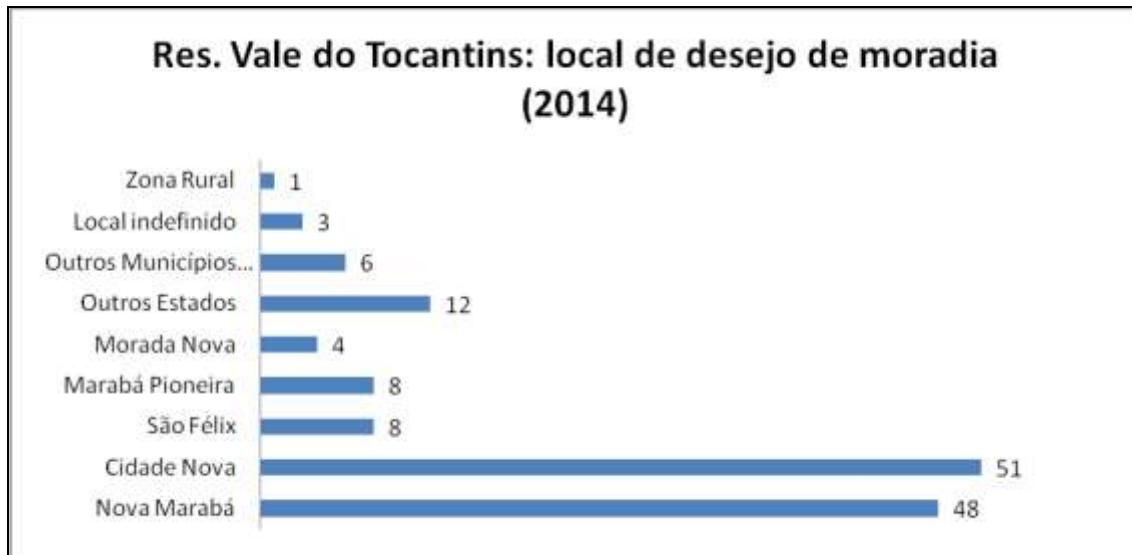


Gráfico 43 - Residencial Vale do Tocantins: local de desejo de moradia (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

A lógica de estado na produção do espaço urbano marabaense, materializada na constituição de conjuntos habitacionais do PMCMV, tem, por um lado, colaborado para a diminuição do déficit habitacional, principalmente por possibilitar à população economicamente mais desfavorecida a oportunidade de deixar o aluguel e aceder à casa própria. Entretanto, como visto, isto não tem sido suficiente para ofertar a esta população uma melhor qualidade de vida e, ao contrário, tem contribuído para ampliar as desigualdades socioespaciais pelo espaço urbano desta cidade, à medida que a decisão de viver neste local não foi tomada pela população e sim pelas alianças entre o poder público e o capital imobiliário, já que a construção deste e de outros residenciais foi realizada em antigas propriedades, que foram compradas de um proprietário fundiário e, neste caso específico, até mesmo a mudança na legislação municipal foi necessária, com a ampliação do perímetro urbano.

Para o caso do residencial Vale do Tocantins (e também do Tiradentes) há um agravante, que é a condição ambiental da área. Segundo Pompeu (2014), antes da construção destes conjuntos habitacionais, os terrenos haviam sido rejeitados por quatro empreiteiras, que se recusavam a construir na área, por ser este um terreno arenoso, que dificultaria no trabalho das fundações. De tal forma, percebe-se que prevaleceram os interesses de outros agentes sobre as reais necessidades da população que, desta forma, acaba por ser impossibilitada de apropriar-se de condições adequadas de (sobre)vivência

no espaço urbano, condição esta fundamental para o estabelecimento de desigualdades socioespaciais.

Além de colaborar para a ampliação das desigualdades socioespaciais com o estabelecimento dos conjuntos habitacionais, a lógica estatal não conseguiu apresentar soluções eficientes para um outro aspecto, relativo ao déficit habitacional e às precárias condições de vida de parte da população de Marabá, que é o crescimento dos aglomerados subnormais e ocupações urbanas, onde a população incapaz de se fazer como parte da demanda solvável para o mercado imobiliário e também aquela que não foi agraciada com a casa própria nos conjuntos habitacionais, encontrará uma solução (temporária?) para sua sobrevivência na cidade de Marabá, como no caso do Bairro Beira-Rio, analisado a seguir.

5.3 - Bairro Beira-Rio: a lógica da necessidade e a (sobre)vivência na cidade

A presença de ocupações urbanas não é algo recente em Marabá, posto que nos capítulos anteriores discutiu-se a formação desse tipo de forma urbana nesta cidade, em que é possível perceber a presença das tais desde a década de 1980, haja vista que, naquele momento, era intenso o fluxo migratório em direção a Marabá e região, em decorrência dos investimentos alocados por conta do PGC e, também, pela descoberta de ouro em Serra Pelada. Conforme apresentado por Tourinho (1991), mesmo na década de 1970 já era possível observar estes movimentos, em virtude da imprecisão do projeto de construção da Nova Marabá.

Na primeira década do século XXI este tipo de ocupação ainda se faz importante para a configuração urbana de Marabá, visto que, segundo a CPT (2010) no final da década havia nesta cidade mais de 14 mil famílias vivendo em ocupações urbanas, sendo que algumas destas já foram desocupadas, em virtude de decisões judiciais. Os dados oficiais do IBGE (2010), que classificam estas áreas como aglomerados subnormais, cuja característica fundamental para sua definição é a ausência da propriedade legal da terra, afirmam que em Marabá existem mais de 7 mil domicílios e quase 29 mil pessoas vivendo nestes aglomerados, o que representaria cerca de 15,5% da população urbana deste município.

A 'chegada' da ALPA provocou, como visto, um amplo processo de mercantilização da terra urbana marabaense (além da conversão da terra rural em urbana), privilegiando o acesso a esta a partir da mediação do mercado imobiliário, possibilitando a entrada neste apenas da demanda solvável. Por outro lado, como visto no Capítulo 3, o período compreendido entre 2008 e 2010 (já no 'pós-ALPA') foi aquele que apresentou o maior saldo migratório para Marabá na década, fazendo com que aqueles que não puderam acessar o mercado de trabalho tivessem de buscar, como alternativa para reprodução social na cidade, aquelas áreas em que não fosse preciso sujeitar-se às determinações do mercado formal de compra e venda de parcelas do solo urbano.

De tal maneira, a mancha urbana de Marabá, como analisado no Capítulo 4, cresceu 35% entre 2009 e 2013, contudo, desta área expandida apenas 18% foi edificado, sobretudo nas áreas dos aglomerados subnormais. Assim, esta lógica de produção do espaço urbano ainda continua em vigência em Marabá, seja por meio do crescimento das ocupações já estabelecidas, ou pelo surgimento de novas, como é o caso do "Bairro Beira-Rio", em análise neste momento.

Os primeiros movimentos para o estabelecimento desta ocupação começaram em dezembro de 2012. Segundo o senhor "Zé do Guerra"⁵², presidente da Associação de Moradores do Bairro Beira-Rio, alguns homens jogavam futebol em um campo existente na cabeceira da ponte rodoviária e perceberam que aquela área estava desocupada resolvendo, então, ocupá-la. A partir dos primeiros movimentos de limpeza da área, famílias começaram a chegar e assim se estabeleceu a ocupação, ao lado da ponte rodoviária, em uma área que pertence à siderúrgica COSIPAR (Companhia Siderúrgica do Pará) que, inclusive, tenta reaver a sua posse na justiça.

Segundo o presidente da associação, a ocupação está dividida em 466 lotes, sendo que naquele momento 150 estavam efetivamente ocupados, o que serviu para definir a amostra de 109 formulários aplicados. Ainda segundo este interlocutor, os terrenos são doados para aquelas famílias que desejam se estabelecer na ocupação, após esta família ter sido aprovada pela comunidade. Questionado a respeito da busca pela regularização da ocupação perante o poder público, o presidente da associação informou

⁵² Entrevista concedida para a realização deste trabalho, em 15 de novembro de 2014.

que, segundo o advogado que os representa "a área está ganha para a COSIPAR, já tem 9 meses, mas até hoje nunca tirou nós, nós sempre estamos trabalhando e continuando na esperança que nós vamos ganhar [...] tivemos 3 reuniões [com a prefeitura] e o prefeito disse pra nós que não dá uma máquina pra tirar nós daqui, se não for para nos beneficiar ele não manda máquina aqui. E até hoje nossa esperança é essa, que nós vamos chegar no objetivo de ganhar esta área.

Durante a pesquisa de campo foi possível perceber que é intensa a chegada de novas famílias na ocupação, principalmente durante os finais de semana (FIGURA 50). Apesar de ter iniciado no final de 2012 e se consolidado no ano de 2013, a dinâmica atual é muito significativa, visto que a maior parte das famílias ocupou a área nos últimos 6 meses (38%) e, agregando este valor àqueles que chegaram ao local entre 7 e 12 meses, é possível afirmar que 70% das famílias ocuparam o Bairro Beira-Rio no último ano, corroborando a intensidade desse processo de produção do espaço urbano no momento presente. Estas informações estão contidas no Gráfico 44 a seguir.



Figura 50 - Construção de novas residências no Bairro Beira-Rio
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014)

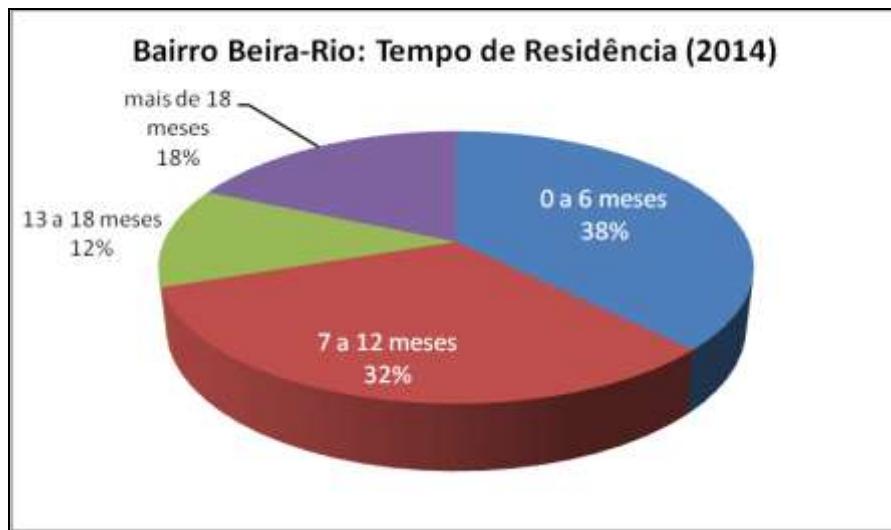


Gráfico 44 - Bairro Beira-Rio: tempo de residência (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014.

Pelo fato de ser uma ocupação urbana, considera-se como normal a predominância das casas "próprias" perante outros tipos de moradia. Conforme os dados coletados, 90% das residências são próprias, 6% são cedidas e 4% alugadas, o que demonstra, mesmo que em pequena escala, que nestas áreas também existe um mercado informal do solo urbano.

Sobre a origem das famílias, a partir do Gráfico 45 é possível perceber que há uma predominância da Nova Marabá enquanto local de moradia anterior, o que pode ser correlacionado com a própria localização da ocupação, que também está na Nova Marabá. Os dados, assim como nos casos dos bairros anteriormente analisados, foram agregados de acordo com os núcleos urbanos de Marabá. Entretanto, o levantamento das informações realizado permite perceber que os moradores da ocupação são originários de 41 localidades diferentes, sendo que os locais de maior frequencia, enquanto moradia anterior, são as Folhas 6 e 8, que estão no entorno da ocupação. Também foi possível avaliar que 17,4% das famílias são originárias de outros Aglomerados Subnormais de Marabá (a própria Folha 6 é um exemplo), demonstrando que há uma rotatividade de famílias por essas ocupações, em busca de melhores condições de (sobre)vivência na cidade.

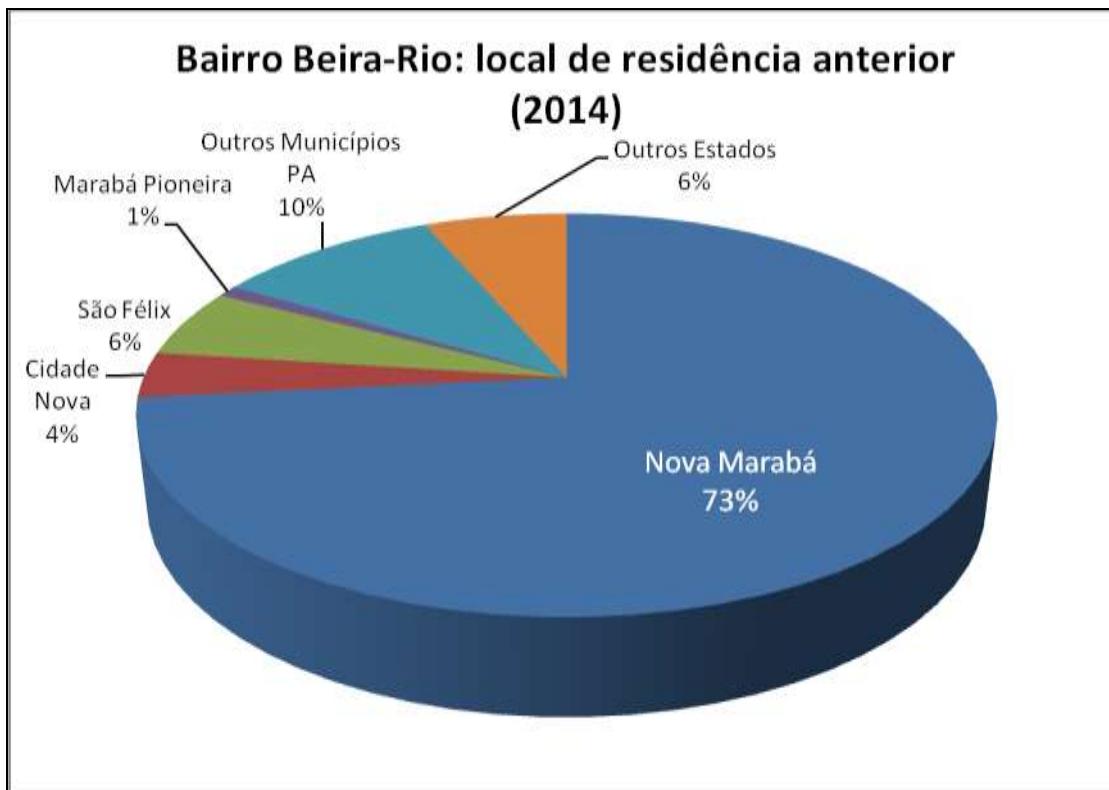


Gráfico 45 - Bairro Beira-Rio: local de residência anterior (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Ainda sobre o Gráfico 45, vale ressaltar que após a Nova Marabá, o que se destaca são as famílias oriundas de outros municípios, sejam eles do próprio estado do Pará (10%) ou de outros estados (6%), sendo que foram registradas famílias vindas dos estados do Maranhão e Tocantins. Isso demonstra como a lógica da necessidade tem feito parte da estratégia de reprodução social dos migrantes que chegam a Marabá.

O número de pessoas que habitam as residências são semelhantes àqueles relativos à média municipal, principalmente no que diz respeito às casas que possuem entre 3 e 5 moradores, que representam 62% do bairro, enquanto que para o município este índice é de 57%. Existe uma parcela significativa de residência com 1 ou 2 moradores, que representam 29% do total. As famílias numerosas, com mais de 5 pessoas equivalem a apenas 9% das residências do bairro (GRÁFICO 46).

Já com relação ao quantitativo de moradores por residência que possuíam trabalho no momento de realização da pesquisa (GRÁFICO 47), são relevantes aquelas com 1 ou 2 moradores trabalhando, equivalente a 91% do total. Apenas 4% das

residências não possuam, naquele momento, nenhuma pessoa com atividade de emprego, seja formal ou informal.

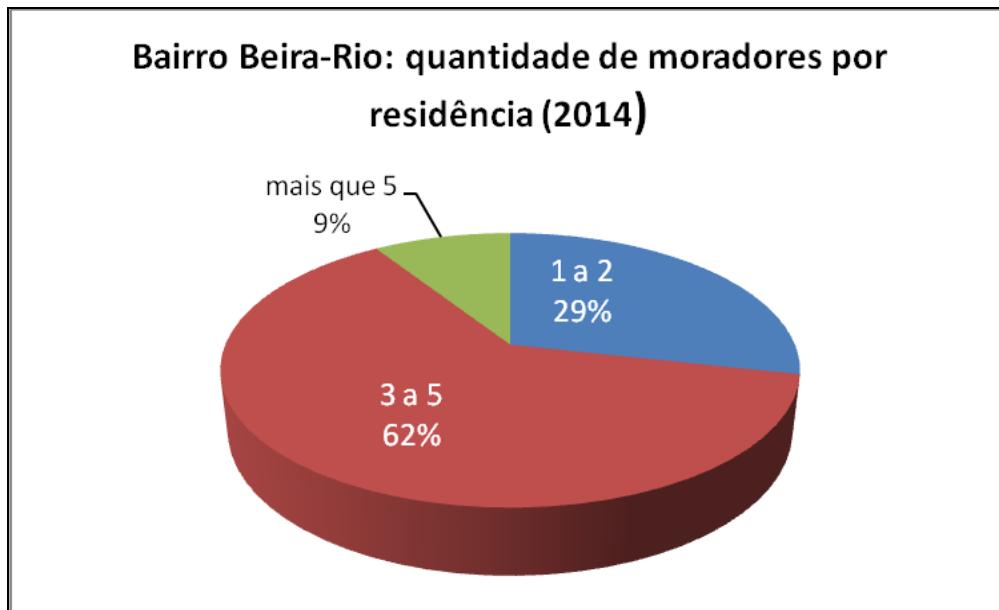


Gráfico 46 - Bairro Beira-Rio: quantidade de moradores por residência (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

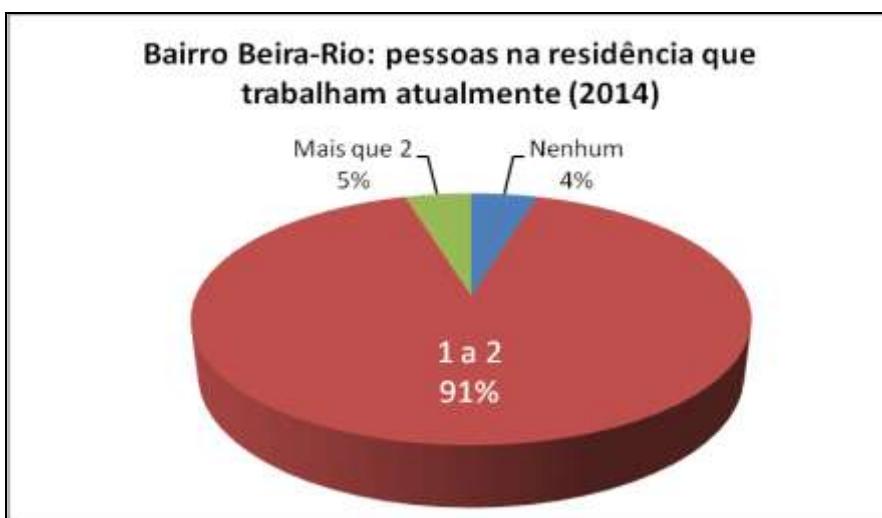


Gráfico 47 - Bairro Beira-Rio: pessoas na residência que trabalham atualmente (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Apesar da expressiva quantidade de residências com pessoas trabalhando, isto não significa um melhor condição na renda familiar, como pode ser avaliado a partir do Gráfico 48. Cerca de 84% das famílias possuem renda entre 1 e 2 salários mínimos, o

que é bastante considerável, sendo que a maioria das famílias recebe apenas 1 salário mínimo (41% do total). Isso é reflexo das profissões exercidas pelos chefes de família (vide Anexos), que não exigem qualificação elevada e, portanto, não provém remunarações maiores. Segundo Abramo (2005) a informalidade do mercado de trabalho funciona como uma barreira ao acesso a um mercado formal de solo, o que leva as pessoas a procurarem o mercado informal.

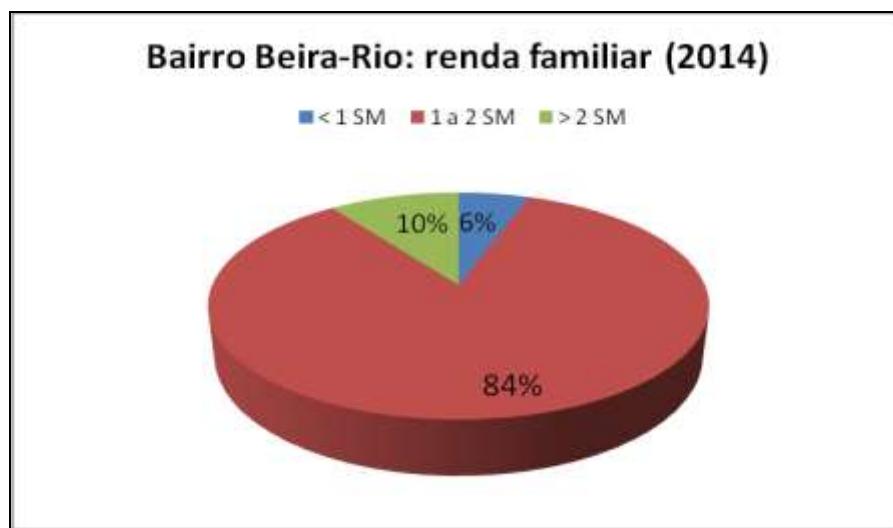


Gráfico 48 - Bairro Beira-Rio: renda familiar (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

É necessário, também, realizar a correlação entre a renda e a escolaridade dos chefes de famílias (GRÁFICO 49), já que a baixa remuneração, decorrente do exercício de profissões que exigem menor qualificação, está relacionada com a formação escolar destes indivíduos que, no caso do Bairro Beira-Rio, são mais frequentes aqueles chefes de família que possuem o Ensino Fundamental Incompleto (40%).

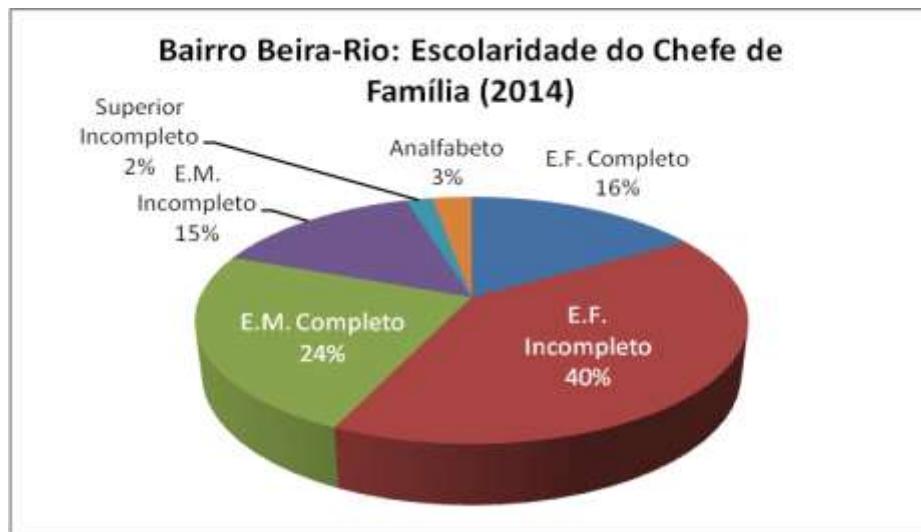


Gráfico 49 - Bairro Beira-Rio: escolaridade do chefe de família (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

A infraestrutura existente no Bairro Beira-Rio exemplifica a desigualdade socioespacial a que estão submetidas as famílias que vivem nos aglomerados subnormais de Marabá, assim como já apresentado na Tabela 13 do capítulo anterior. As condições que se apresentam neste local (FIGURA 51) quanto ao abastecimento de água, asfalto, redes de esgoto e coleta de lixo refletem a precariedade da qualidade de vida nestes ambientes, o que torna esta população mais susceptível a outros problemas, como a ocorrência de doenças relacionadas à ausência de saneamento básico.



Figura 51 - Aspecto geral das ruas do Bairro Beira-Rio

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014)

Primeiramente, sobre o abastecimento de água, a pesquisa de campo permitiu concluir que 73% das moradias possuem algum tipo de abastecimento de água em sua residência, enquanto que em 27% das residências não há água. Questionados a respeito deste abastecimento, os moradores afirmavam ser esta água da COSANPA (Companhia de Saneamento do Pará), que é a concessionária responsável pelo serviços de abastecimento de água em Marabá. Realmente esta água é proveniente da companhia, entretanto não por meio de ligações legalizadas, já que, conforme informações obtidas em campo, esta água vem de uma ligação clandestina feita a partir do abastecimento que a COSANPA fornece para as residências do bairro Folha 8. Aquelas moradias que não possuem água são obrigadas a encontrar outras maneiras de prover este recurso, como apresenta o Gráfico 50.

Entre aquelas residências abastecidas com água, 70% delas afirmam que a fonte é a água da COSANPA, fruto do desvio feito do abastecimento da Folha 8. Já para 21% das habitações a fonte de água são as casas de vizinhos, que tem disponível este recurso. Além disso, algumas casas possuem poços próprios (4%), enquanto que outras coletam água diretamente do Rio Tocantins (3%), sem nenhum tipo de tratamento.

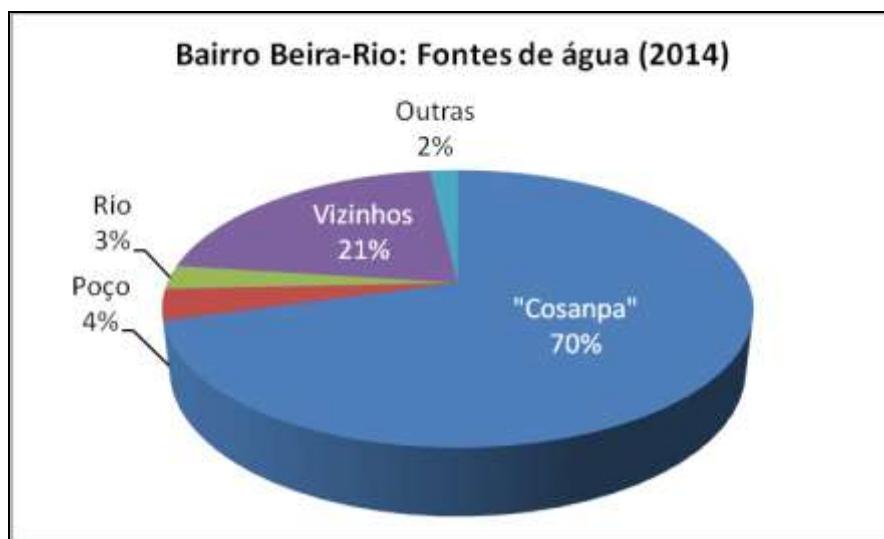


Gráfico 50 - Bairro Beira-Rio: fontes de água (2014)
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Já com relação ao esgotamento sanitário, foi visto anteriormente, a partir das informações da PMM (2013), que este é um problema que atinge todo o município, já

que este não possui tal serviço para o atendimento da coletividade, ficando à cargo da população da solução para o destino final dos dejetos. Nesse sentido, a grande maioria das residências do bairro Beira-Rio , 91% (GRÁFICO 51), tem como destino do esgoto fossas negras, abertas pelos próprios residentes, o que pode, por exemplo, levar à contaminação do lençol freático e causar outros danos, já que parte da população se abastece com as águas oriundas de poços.

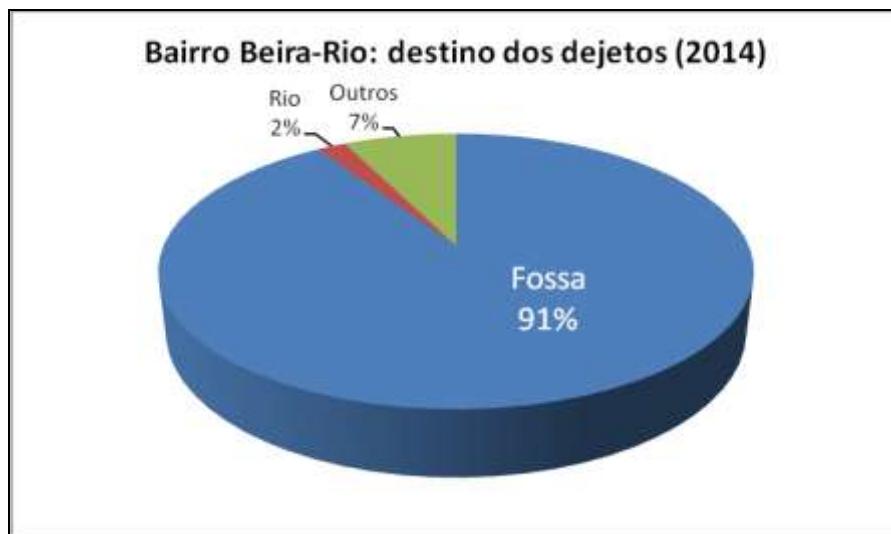


Gráfico 51 - Bairro Beira-Rio: destino dos dejetos (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

A coleta de lixo e o destino final do lixo também são outros problemas no Beira-Rio, que podem comprometer a saúde pública. Apesar de ser uma ocupação urbana, este serviço é realizado pelo poder público, entretanto, não atinge toda a população, sobretudo aquelas localizadas em áreas de difícil acesso para veículos. Assim, apenas 35% das residências deste bairro recebem a coleta lixo e a grande maioria (65%) não é atendida por este serviço. Isso leva a população a encontrar outras formas de destinação final para seus resíduos, sendo que a prática mais comum é a queima do lixo, efetuada por 69% das residências (GRÁFICO 52).

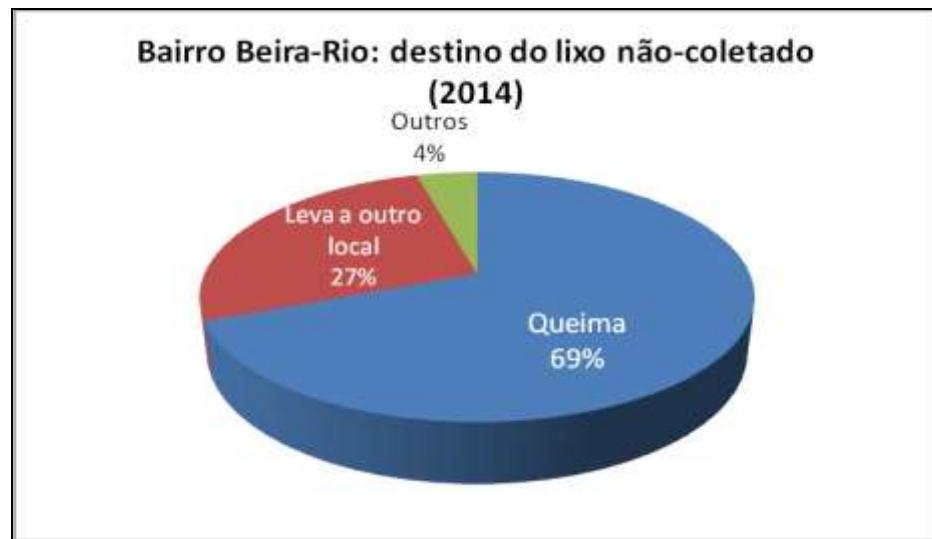


Gráfico 52 - Bairro Beira-Rio: destino dos dejetos (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

Feitas estas considerações a respeito da infraestrutura do bairro, que possuem influência direta na qualidade de vida dos seus habitantes, demonstrando como as desigualdades socioespaciais estão sendo ampliadas neste momento da produção do espaço urbano de Marabá, sob a influência da provável chegada da ALPA, adiante a análise seguirá por meio das interações espaciais existentes entre o bairro Beira-Rio e a cidade, a partir do fluxos gerados pelos seus moradores, em busca de satisfazer as necessidades essenciais para a sua reprodução social, por meio da utilização de equipamentos e serviços de consumo coletivo, indisponíveis no bairro. De tal forma, primeiramente avalia-se a questão trabalhista, sobre os locais para os quais esta população se destina na busca do emprego.

A Nova Marabá aparece, mais uma vez, como o principal destino dos moradores no que diz respeito ao local de trabalho (GRÁFICO 53). No caso do bairro Beira-Rio isto é bastante compreensível, já que o mesmo está localizado neste núcleo da cidade, além do fato de que a ampla maioria das famílias (73%) tem na Nova Marabá seu local de moradia anterior. Em seguida se destacam os trabalhadores que se deslocam por toda a cidade para realizar esta atividade e também aqueles que trabalham no Distrito Industrial de Marabá.

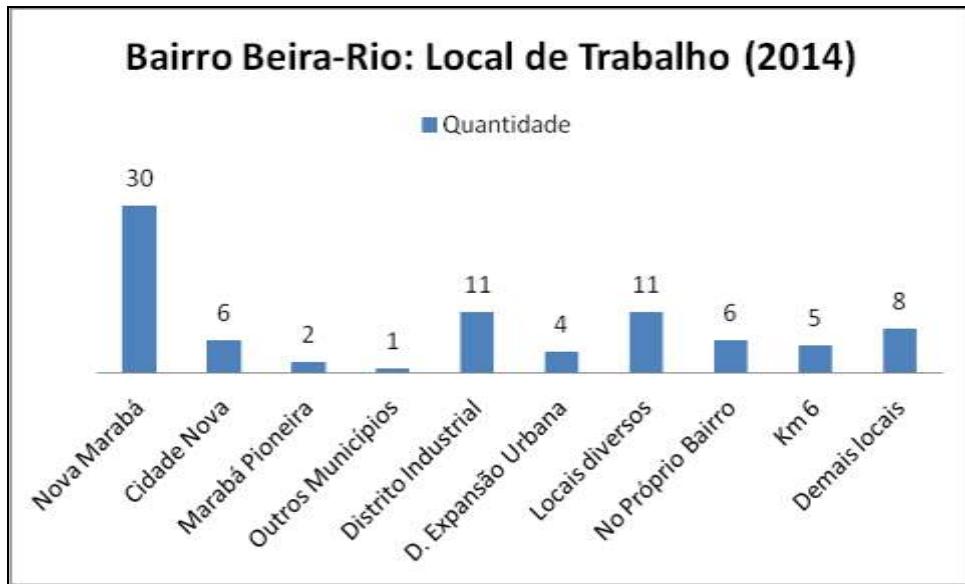


Gráfico 53 - Bairro Beira-Rio: local de trabalho (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014.

Com relação ao deslocamento para o trabalho (GRÁFICO 54) há uma grande variedade de soluções encontradas pelos moradores para tal, apesar da prevalência do veículo próprio (44%). Ao considerar juntamente os deslocamentos realizados a pé (9%) e de bicicleta (13%), percebe-se que estes são mais importantes para o bairro do que o próprio transporte coletivo público (20%). Isto se explica pelo fato de não existirem linhas deste transporte que trafeguem pelo interior do bairro, além da parada de ônibus mais próxima estar a 700 metros do centro da ocupação. O deslocamento por meio de ônibus privado (13%) é realizado, sobretudo, pelos trabalhadores empregados em empresas localizadas no Distrito Industrial, que realizam este tipo de transporte de seus funcionários.

Em virtude desta diversidade de soluções para o deslocamento em busca do trabalho e da variedade de locais da cidade para os quais o moradores do bairro se deslocam para esta atividade, também há um grande variação com relação ao tempo dispensado para realizar o percurso casa-trabalho (GRÁFICO 55). Este tempo varia desde cinco minutos até uma hora, porém o resultado mais frequente foi relativo aos que levam 30 minutos para realizar o referido percurso.

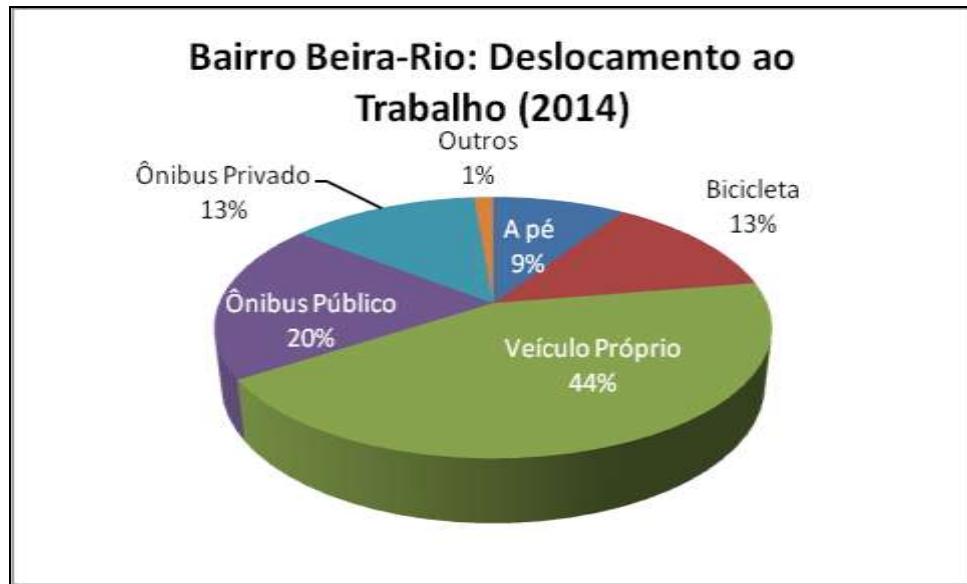


Gráfico 54 - Bairro Beira-Rio: deslocamento ao trabalho (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

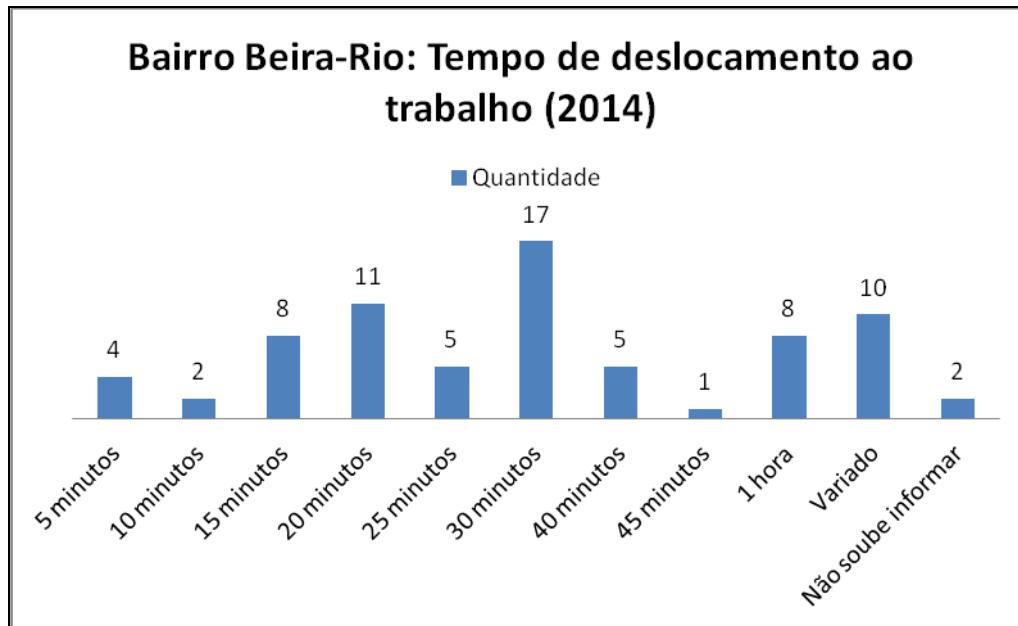


Gráfico 55 - Bairro Beira-Rio: tempo de deslocamento ao trabalho (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014.

O acesso aos serviços e equipamentos públicos de consumo coletivo, como escolas e postos de saúde levam, necessariamente, a população a se deslocar do Bairro Beira-Rio, já que este não possui estes equipamentos, em virtude de ser uma ocupação urbana, cuja posse da terra está em litígio, o que impede o poder público de investir na construção de instituições neste local.

A respeito da educação foi possível verificar que no bairro apenas 27% dos domicílios possuem crianças em idade para frequentar creches. É importante ressaltar que em Marabá as creches públicas atendem somente crianças a partir dos três anos de idade. Para aqueles que estão abaixo desta idade, a alternativa (nem sempre possível) são as creches particulares. Entre os domicílios que possuem crianças que necessitam de frequentarem creches, apenas em 21% deste isto é realizado. A grande maioria (79%) destes domicílios não consegue acessar este serviço, o que também é reflexo no município como um todo e não apenas no bairro. Segundo dados do IBGE (2010), apenas 11,3% das crianças com idade entre 0 e 3 anos frequentam instituições de Educação Infantil em Marabá. Entre as crianças com 4 e 5 anos de idade, este valor aumenta para 62%, entretanto, demonstra-se que ainda há uma carência grande deste serviço na cidade.

Sobre a educação do nível Fundamental e Médio, há um equilíbrio grande entre aqueles domicílios que possuem ou não crianças/jovens em idade de frequentar estabelecimentos escolares deste tipo. Em 50,1% das residências existem jovens escolares, enquanto que em 49,9% estes não estão presentes. Entretanto, um dado alarmante para o bairro é a evasão escolar, já que 18% destas crianças/jovens não frequentam escolas, o que é três vezes superior à média municipal de evasão escolar no Ensino Fundamental (de 6 a 14 anos), que é de 5,3% (IBGE, 2010).

Entre as explicações para este fato está a própria mudança das famílias para o bairro Beira-Rio, que nem sempre conseguem vagas nas escolas dos bairros próximos de forma que, dependendo da localização da escola anterior, o deslocamento do estudante fica dificultado, o que leva este a abandonar a escola naquele momento. O Gráfico 56 reflete isso, a partir da diversidade de localização das escolas utilizadas pelos estudantes do Beira-Rio que estão, sobretudo, na Nova Marabá, nas escolas das Folhas próximas à ocupação, como as Folhas 10 e 11. Entretanto, existem estudantes no Novo Horizonte (12 km), Liberdade (13 km) e Marabá Pioneira (10,5 km), que apresentam distâncias consideráveis em relação ao Bairro Beira-Rio. Assim como no trabalho, as formas de deslocamento à escola também são bastante diversas, destacando-se o deslocamento a pé (42%) (GRÁFICO 57). A respeito do Ensino Superior, apenas 3% dos domicílios possuem moradores que frequentam esta modalidade de ensino.

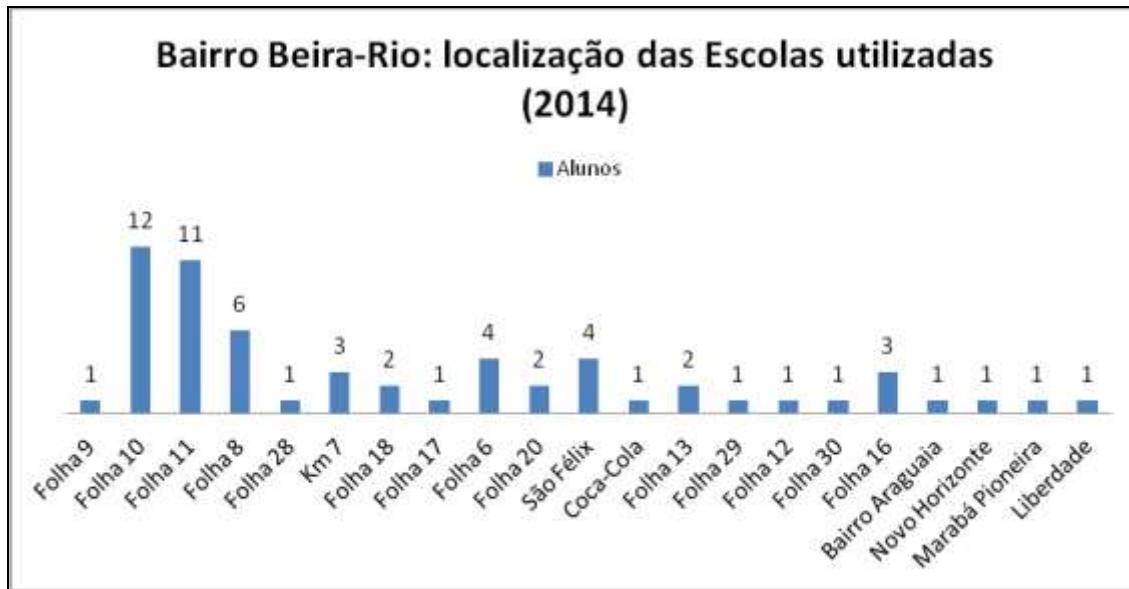


Gráfico 56 - Bairro Beira-Rio: localização das escolas utilizadas (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014.

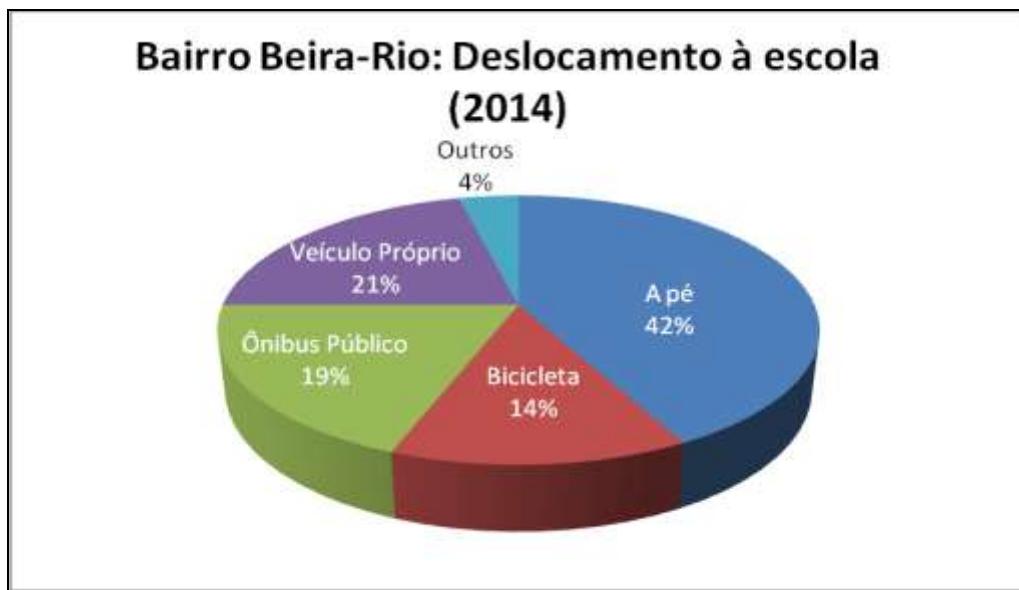


Gráfico 57 - Bairro Beira-Rio: deslocamento à escola (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014.

A busca pelos equipamentos e serviços de saúde também torna necessário o deslocamento da população para outras áreas da cidade. Assim, o local mais utilizado pelos moradores é o Posto de Saúde da Folha 11 (GRÁFICO 58), que está distante cerca de dois quilômetros do Beira-Rio. As formas de deslocamento para o atendimento das necessidades relativas à saúde é bastante diversificada, ocorrendo um equilíbrio entre os

deslocamentos a pé (29%), por transporte coletivo (29%) e com veículo próprio (28%) (GRÁFICO 59).

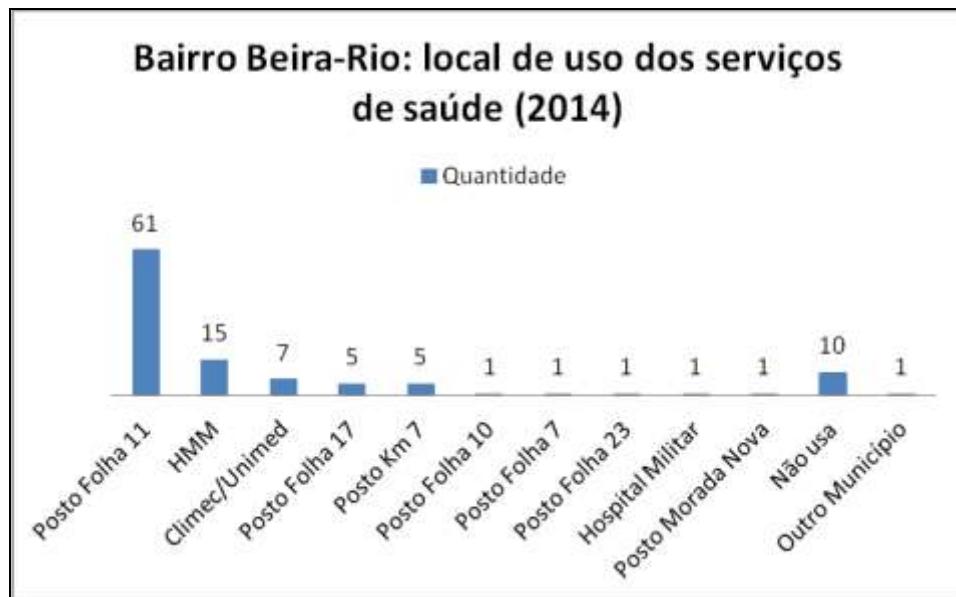


Gráfico 58 - Bairro Beira-Rio: local de uso dos serviços de saúde (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014

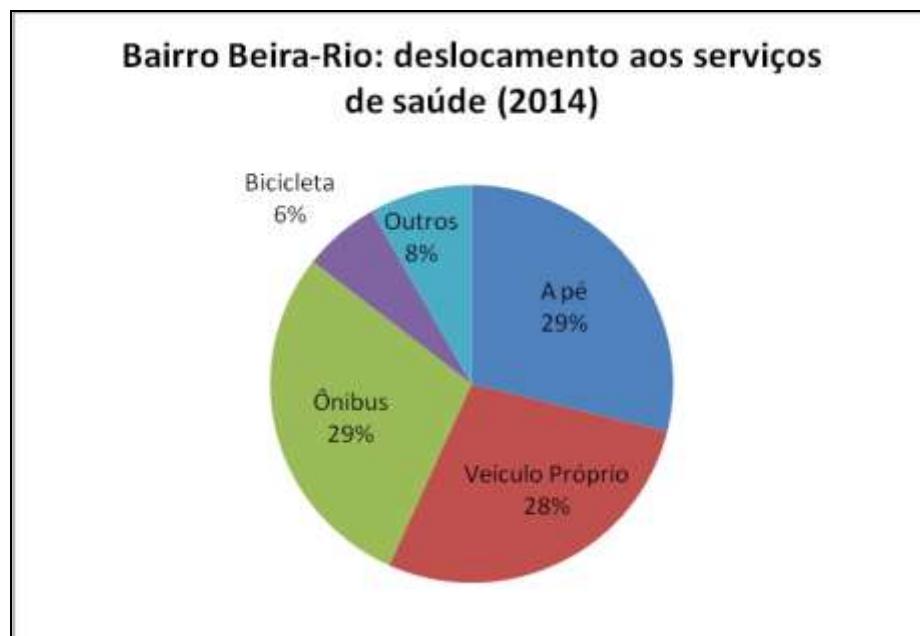


Gráfico 59 - Bairro Beira-Rio: deslocamento aos serviços de saúde (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014

O lazer, enquanto atividade importante na qualidade de vida, também foi avaliado, como instrumento de interação entre a população do bairro e as demais áreas da cidade. A partir da análise realizada é possível concluir que tanto a questão econômica, devido aos baixos rendimentos da maior parte das famílias da ocupação,

quanto a precariedade dos serviços públicos, sobretudo na questão do transporte público, afetam diretamente as atividades de lazer realizadas pela população. Isto demonstra-se a partir das respostas obtidas em que 18,3% das famílias afirmam não realizarem este tipo de atividade (GRÁFICO 60).

A resposta obtida como maior frequência foi daquelas famílias que se utilizam do Rio Tocantins como espaço para o lazer (62 respostas, equivalente a 56,8%), o que não requer gastos com deslocamentos, já que este margeia o bairro, e também com ingressos, visto que o uso deste local é livre (FIGURA 52). Dessa maneira, é normal que os deslocamentos a pé sejam preponderantes para este tipo de atividade, com 63% do total, seguido do veículo próprio (19%), transporte público coletivo (16%) e outras formas (como moto-táxi), com apenas 4%.



Gráfico 60 - Bairro Beira-Rio: local utilizado para lazer (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). **Fonte:** Pesquisa de Campo, nov.2014



Figura 52 - Vista do Rio Tocantins a partir do Bairro Beira-Rio.
Autor: SOUZA, M.V.M. (2014)

A percepção dos moradores a respeito do bairro também foi avaliada, assim como nos casos anteriores, o que permite inferir a respeito de como as desigualdades socioespaciais são vistas pelos habitantes do local. Questionados a respeito das características positivas do bairro, aquela que recebeu mais menções foi o fato de possuir a "casa própria" o que, na verdade, representa o fato de deixar de pagar aluguel e, também, que isto não quer dizer que seja propriamente uma característica positiva do bairro, já que obter a casa própria é visto como algo positivo pelo morador, independentemente do local em que esteja instalado. Sobre aquilo que é correspondente ao ambiente local propriamente dito, a tranquilidade aparece como sendo a principal característica positiva do bairro (GRÁFICO 61).

Sobre os aspectos considerados negativos pela população (GRÁFICO 62), destaca-se a infraestrutura do bairro, já que, como destacada anteriormente, esta é precária no que diz respeito às condições das ruas, abastecimento de água e saneamento básico. Além disso, destaca-se a preocupação dos moradores com a ilegalidade do terreno, o que causa entre estes um clima de insegurança, que levou-os a apontar o medo da desapropriação como um aspecto negativo do bairro.

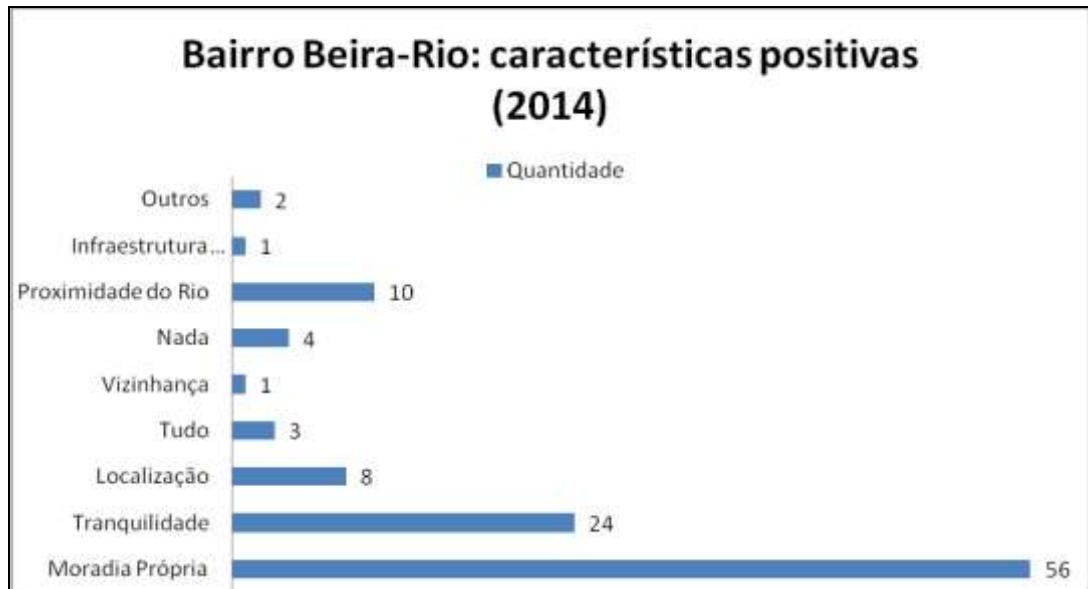


Gráfico 61 - Bairro Beira-Rio: características positivas (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014

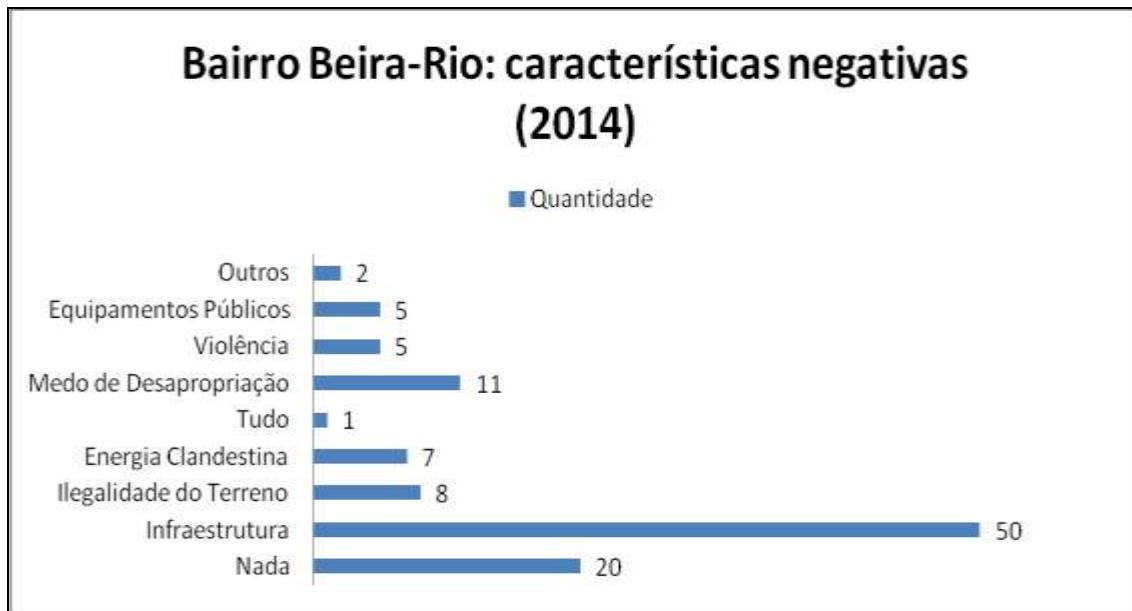


Gráfico 62 - Bairro Beira-Rio: características negativas (2014)

Autor: SOUZA, M.V.M. (2014). Fonte: Pesquisa de Campo, nov.2014

Apesar destas características negativas, é possível concluir que o fato de possuir um local para habitar, que não gere ônus para o orçamento familiar, acaba prevalecendo enquanto fator fundamental para manter esta população no local, visto que 66% das famílias afirmaram não desejar morar em outro local e sim permanecer no Bairro Beira-Rio, na luta para conseguir a regularização da área, afim de afastar o medo da desapropriação e, desta forma, poder lutar por melhorias na qualidade de vida do bairro.

Aqueles que desejavam viver em outro local (34% das famílias) escolheriam, preferencialmente, a Nova Marabá para viver (43% das escolhas), o que é justificável pelo fato da maioria da população ser originária deste núcleo da cidade. O Quadro 14 a seguir apresenta uma síntese das informações coletadas nos bairros analisados, ressaltando, em cada uma das variáveis, o resultado mais representativo.

Concluindo esta análise, verifica-se qua a luta pela direito à moradia na cidade prevalece enquanto condição *sine qua non* da lógica da necessidade, no processo de produção do espaço urbano de Marabá no momento atual. Percebe-se que a estratégia de ocupar áreas vazias do espaço urbano, neste caso, tem o real interesse de garantir minimamente formas de estabelecimento na cidade das populações mais desfavorecidas economicamente.

Quadro 14 - Marabá: Quadro Síntese das Informações das Áreas Pesquisadas (2014)

Variáveis Analisadas	Cidade Jardim	Residencial Vale do Tocantins	Bairro Beira-Rio
Tempo de Residência	7 a 12 meses (48%)	mais de 18 meses (87%)	0 a 6 meses (38%)
Residência Anterior	Nova Marabá (50,8%)	Cidade Nova (31,2%)	Nova Marabá (73%)
Tipo de Residência	Própria (90%)	Própria (96%)	Própria (90%)
Moradores por Residência	de 3 a 5 (61%)	de 3 a 5 (73%)	de 3 a 5 (62%)
Moradores que Trabalham	de 1 a 2 (80%)	de 1 a 2 (85%)	de 1 a 2 (91%)
Escolaridade do Chefe de Família	Ensino Médio Completo (49%)	Ensino Fundamental Incompleto (42%)	Ensino Fundamental Incompleto (40%)
Renda Domiciliar	> 2 Salários Mínimos (59%)	de 1 a 2 Salários Mínimos (82%)	de 1 a 2 Salários Mínimos (84%)
Fonte de Água	Rede Geral (98%)	Rede Geral (100%)	Ligaçāo Clandestina (70%)
Destino de Esgoto	Rede Geral (81%)	Rede Geral (100%)	Fossa (91%)
Coleta de Lixo	Sim (54%)	Sim (100%)	Não (65%)

Destino do lixo não coletado	Contêiner do Bairro (81%)	-	Queima (69%)
Local de Trabalho	Próprio bairro	Nova Marabá	Nova Marabá
Deslocamento ao Trabalho	Veículo Próprio (59%)	Veículo Próprio (45%)	Veículo Próprio (44%)
Tempo de Deslocamento ao Trabalho	5 minutos	30 minutos	30 minutos
Local de Uso dos Serviços de saúde	HMM e CLIMEC	Posto São Félix Pioneiro	Posto Folha 11
Deslocamento aos Serviços de Saúde	Veículo Próprio (76%)	a pé (48%)	Transporte Público / a pé (29%)
Localização das Escolas Utilizadas	Nova Marabá	São Félix Pioneiro	Nova Marabá
Deslocamento às Escolas	Veículo Próprio (48%)	Ônibus Escolar (49%)	a pé (42%)
Residência com moradores no Ensino Superior	14%	4%	3%
Local de lazer	Não tem (23,7%)	Não tem (39%)	Rio Tocantins (56,8%)
Deslocamento para Lazer	Veículo Próprio (77%)	Transporte Público / a pé (33%)	a pé (63%)
Aspectos Positivos do Bairro	Tranquilidade	Casa Própria	Casa Própria
Aspectos Negativos do Bairro	Transporte Público	Infraestrutura do bairro	Infraestrutura do bairro
Desejo de morar em outro local	Não (68%)	Sim (53%)	Não (66%)
Local de Desejo de Moradia	Nova Marabá	Cidade Nova	Nova Marabá

Fonte: Pesquisa de Campo, nov. 2014.

Org. : SOUZA, M.V.M. (2015).

Apesar de ser uma realidade a formação de mercados informais de solo urbano e de, segundo Smolka (2003), a maioria dos habitantes de um assentamento informal chegar a este quando há anúncio de sua regularização, sobretudo em períodos eleitorais, este não parece ser o caso do Bairro Beira-Rio, visto que a ocupação cresce a cada dia, mesmo com as notícias desfavoráveis de que a COSIPAR recuperará área, como afirmado anteriormente.

A notícia da chegada da ALPA provocou a constituição de um novo e complexo cenário urbano em Marabá, a partir das alterações engendradas nos fluxos migratórios e de investimentos para esta cidade, de forma que diferentes lógicas se sobrepuxessem na constituição do novo processo de produção iniciado a partir daquele momento. O mercado imobiliário se expandiu, amparado também em movimentos externos, propiciando o aparecimento de novos habitats urbanos, para uma cidade média da Amazônia Oriental, mas que, entretanto, colaborou para a instensificação da especulação imobiliária, a partir da mercantilização do solo urbano e da retenção destes para operações financeiras futuras, que buscam o lucro e não garantir a função social da propriedade, na maioria dos casos.

A intensificação da cidade-mercadoria teve, também, efeitos importantes nas outras lógicas de produção do espaço urbano estabelecidas, como a lógica estatal, em que as alianças entre poder público e proprietários fundiários levou à criação de conjuntos habitacionais, com graves problemas estruturais e de qualidade de vida da população levada a este local, visto que a inserção urbana destes conjuntos (em específico o Residencial Vale do Tocantins) ficou comprometida, à medida que a população teve disponibilizada apenas a residência e não todos os equipamentos e serviços necessários à uma qualidade de vida digna na cidade.

Da mesma forma, a lógica da necessidade ampliou-se na estruturação do espaço urbano, já que a mercadorização da cidade dificultou o acesso a esta para aquelas camadas sociais mais desfavorecidas economicamente. Criar novas áreas ou expandir aquelas ocupações já existentes tornou-se a principal estratégia para o (sobre)vivência destas famílias em Marabá e também a principal forma de efetiva consolidação de novas moradias no espaço urbano, visto que são nestas áreas e não nos novos produtos imobiliários que a cidade realmente cresce com vida, com a presença de pessoas, e não apenas com estruturas vazias de sociabilidade.

Entretanto, fica claro que a moradia por si só não é condição única para garantir melhorias na qualidade de vida da população, é preciso também dar condições para a reprodução social digna desta, com garantias para o acesso a serviços públicos de qualidade, como a educação, a saúde, o transporte e o lazer que, da maneira que se procedeu o processo de produção do espaço urbano de Marabá após a ALPA, não está sendo possível garantir essas condições à toda população, demonstrando que a ampliação das desigualdades socioespaciais é uma característica real presente neste processo e está estruturalmente ligada à consolidação da cidade-mercadoria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisar a produção do espaço urbano a partir das dinâmicas atuais de uma cidade apresenta-se como um grande desafio, em virtude de que as ações que modificam estes processos ocorrem concomitantemente à análise, o que requer um exercício constante de atenção e percepção às mudanças diárias do espaço, de forma que, neste sentido, a transformação da paisagem torna-se um elemento revelador, pois pode ser entendida como um resultado da conjuntura socioeconômica vigente.

Este desafio torna-se ainda mais complexo à medida que a análise propõe tomar por base que a atualidade do processo de produção espacial tem como condição motivadora a chegada de um empreendimento à cidade que, passada a euforia inicial, acabou por não se concretizar. É justamente o que aconteceu com Marabá e o Projeto ALPA, cujas obras se iniciaram em 2010, paralisaram em 2012 e não apresentam perspectivas, neste momento, de serem retomadas.

Partindo desse agente potencializador de um novo momento para a cidade, também é necessário pensar que a produção ocorre em um duplo sentido, manifestando-se tanto na produção da cidade, enquanto materialidade deste processo, mas também enquanto movimento que permite a produção de novas ações, ideias, valores, hábitos que, em conjunto com os elementos materiais, emolduram a produção do espaço, a fim de que seja possível afirmar que a cidade passa por um novo momento, cujas singularidades lhe conferem novas características.

Apesar das singularidades serem fundamentais para diferenciar este processo perante outros (em termos espaciais e temporais), as particularidades circunscritas, que ultrapassam a escala local, também são fundamentais para a compreensão do processo com um todo. De tal forma, mesmo que a ALPA seja a desencadeadora do novo momento urbano de Marabá, não é possível deixar de associar este agente aos movimentos ocorridos em outras escalas. A crise econômica internacional de 2008 e as perspectivas diferenciadas que ela provocou na circulação e imobilização do capital ao redor do planeta foram fundamentais para definir novas estratégias políticas que, no caso brasileiro, culminaram na expansão do investimento em capital imobiliário, que reverberou na proliferação de novos produtos habitacionais por todo o país, de forma que, como analisa Fix (2011), fosse possível resolver tanto os problemas de

acumulação, com a injeção de recursos no circuito imobiliário, quanto a legitimação, respondendo às lutas sociais e demandas por habitação e manutenção do emprego.

Entretanto, esta condição é única para este momento, em que os arranjos entre as necessidades econômicas e políticas, juntamente com as perspectivas locais envoltas na chegada da ALPA, enquanto singularidade local do processo, provocam, entre outros reflexos, uma nova dinâmica produtiva ao espaço urbano de Marabá. Esse contexto, pode não se perpetuar com as mesmas características, pois, enquanto produção (em todos seus sentidos), manifestar-se-á a partir das condições momentâneas da sociedade, que produz seu espaço. Um exemplo de como isto pode se modificar são as alterações recentes promovidas pelo Governo Brasileiro nas taxas de juros do financiamento imobiliário, cujo aumento pode reverberar em uma retração deste mercado e, consequentemente, surtir efeitos na produção do espaço urbano, em diferentes escalas.

Pensando, então, na singularidade do processo de produção espacial de Marabá no período pós-ALPA, o presente trabalho demonstrou que este momento da história urbana desta cidade apresenta diferentes dinâmicas, manifestas em lógicas diferenciadas de produção, que se articulam em torno da provável chegada do empreendimento siderúrgico. De tal forma, é possível perceber nas falas apresentadas, por diferentes interlocutores, como agentes públicos e promotores imobiliários, que aquele momento era propício para a promoção da cidade enquanto importante polo industrial na escala regional e, por conseguinte, atrativa a novos investimentos, oriundos das possibilidades que se aventavam, com a nova cidade que surgiria a partir da chegada da ALPA, uma "cidade destinada ao crescimento" (CIDADE, 2010).

Aliando esta singularidade com a particularidade dos movimentos do capital imobiliário na escala nacional, impulsionados pelo PMCMV, Marabá se apresenta amplamente disponível para receber investimentos imobiliários, aproximando as estratégias de proprietários fundiários locais, agentes públicos e investidores externos, o que possibilitou, no período 2008-2014, a expansão do perímetro urbano e a consequente transformação de terras rurais em áreas urbanas; a aprovação, junto ao Conselho Gestor do Plano Diretor, de mais de 30 empreendimentos imobiliários privados e a disponibilização de mais de 30 mil imóveis no mercado, em sua maioria, terrenos, como visto no Capítulo 4. De tal forma, consolidava-se a lógica de mercado enquanto uma das perspectivas de produção do espaço urbano em Marabá, garantindo a

absolutização da propriedade fundiária, nos termos que propõe Castilho (1993), em que o proprietário fundiário tem o direito de dispor das terras da maneira que lhe bem entender.

A lógica de mercado requer, para sua efetivação, a presença na cidade de pessoas ou grupos sociais que sejam capazes de aceder ao mercado imobiliário, normatizados pela financeirização do imóvel e pelo arcabouço técnico-jurídico-econômico que contempla o circuito imobiliário. Isto foi possível em Marabá, visto que alguns empreendimentos eram totalmente vendidos logo no seu lançamento mas, por outro lado, impediu que outras classes sociais pudessem ter outras opções para se reproduzirem na cidade, a começar pelo acesso à moradia digna. Ao imobilizar as terras por meio da constituição destas enquanto mercadorias negociáveis em um mercado de imóveis, outras opções como a utilização destas terras para a construção de conjuntos habitacionais para famílias de baixa renda são impossibilitadas, colaborando para a dinamização de outras lógicas de produção do espaço urbano, como a lógica da necessidade.

Não se pode esquecer que este cenário parece repetir movimentos passados da estruturação urbana de Marabá, cuja chegada de outros empreendimentos sempre serviu para a atração de migrantes à cidade e, por conseguinte, levaram à configuração que a cidade apresentava até o momento pré-ALPA. Foi assim com a chegada das rodovias à região, como a Belém-Brasília e a Transamazônica e os projetos ligados ao extrativismo mineral, como aqueles decorrentes do PGC e também a descoberta de ouro em Serra Pelada. Estes momentos também tiveram suas singularidades e foram marcados pela presença de dinâmicas diferenciadas de produção do espaço urbano, desde o planejamento estatal, que levou à construção da Nova Marabá na década de 1970, bem como a lógica da necessidade, que fez surgir diversas ocupações urbanas na cidade, sobretudo na década de 1980.

No cenário atual, este tipo de associação, entre grandes projetos, políticas estatais, movimentos migratórios e, por conseguinte, (re)estruturação da cidade, são novamente trazidos à tona, com uma nova roupagem, que modificar-se-á na medida que as conjunturas momentâneas se alterarem. A indústria ligada ao extrativismo mineral, como visto, teve papel importante na estruturação de Marabá após a década de 1980 e continuou a ser importante ao longo dos últimos 30 anos. A expansão do parque

siderúrgico marabaense na década de 2000 foi importante para a atração de fluxos migratórias a esta cidade, que se intensificaram após 2008, mesmo com a crise no setor.

À medida que novos habitantes chegavam à cidade, deparavam-se com um cenário crescente de "paisagens empacotadas" (RODRIGUES, 2014), em que parcelas do espaço urbano são cerceadas, muitas vezes pela presença de muros e sistemas de segurança, amparadas, sobretudo, na propriedade privada da terra. Neste caminho, à medida que a cidade se tornava destino de pessoas em busca dos prováveis benefícios advindos com a ALPA, crescia também o déficit habitacional, já que o acesso à terra urbana se tornava cada vez mais dificultado às classes sociais mais pobres economicamente. A lógica estatal entra em cena nesse período, tendo no PMCMV o fio condutor para combater o problema da moradia.

Embora presente em Marabá, a lógica estatal, manifestada enquanto forma urbana na construção de conjuntos habitacionais, mostrou-se, contudo, além de pouco eficiente no combate ao déficit habitacional, responsável por promover a ampliação das desigualdades socioespaciais, observadas nas dificuldades criadas à população destes conjuntos no que diz respeito à sua integração à cidade e ao acesso às necessidades imediatas para a sua reprodução social, que não está baseada somente no habitar.

A ineficiência no combate ao déficit habitacional está relacionada ao fato de que, concomitantemente a esta dinâmica, desenvolvia-se a lógica da necessidade enquanto mecanismo de (sobre)vivência na cidade daqueles que se encontravam alijados do mercado imobiliário e, também, impossibilitados de participar dos programas sociais de habitação.

No decorrer do período pós-ALPA a lógica da necessidade se intensificou em Marabá. Em 2005, PNUMA et al (2010) considerava que Marabá tinha mais de 8 mil famílias em assentamentos informais, número que em 2010, segundo dados da CPT (2010) ultrapassava os 14 mil. Nos mapeamentos produzidos ao longo deste trabalho, verificou-se que aquelas áreas consideradas pelo IBGE (2010) como aglomerados subnormais foram onde realmente houve a expansão do edificado, entre 2009 e 2013, demonstrando que são nestas áreas, desprovidas de condições básicas de infraestrutura, que está se efetivando a reprodução social, enquanto que os novos produtos imobiliários, sobretudo loteamentos, permanecem inertes, em sua maioria. Além do mais, os conjuntos habitacionais, como acompanhado no caso do Vale do Tocantins,

demonstraram que podem ser uma solução para a melhoria da qualidade de vida (no que diz respeito à habitação) para a população de baixa renda, mas seus efeitos tem sido pouco significativos para aqueles que habitam os aglomerados subnormais.

A desigualdade de renda (PIKETTY, 2014), evidentemente, manifesta-se na cidade como desigualdades socioespaciais, já que a apropriação da riqueza é diferenciada, manifestando-se na impossibilidade de manter condições adequadas a todos de se apropriar da cidade. A produção do espaço urbano de Marabá no período pós-ALPA desencadeou na ampliação desse processo, em que o valor de troca anula o valor de uso (RODRIGUES, 2014), em detrimento da função social da propriedade e da cidade.

A importância da produção espacial desencadeada pelo estado e pelos grupos sociais economicamente desfavorecidos, claramente influenciados pela valorização da terra urbana enquanto mercadoria, denota o estabelecimento de desigualdades socioespaciais na produção do espaço urbano sem que, estes grupos sociais, contribuam, decisivamente, enquanto causadores de tal processo. Isto aparece com maior evidência no caso dos conjuntos habitacionais, como o Residencial Vale do Tocantins, que instalou em um área da cidade (núcleo São Félix) uma população composta por 82% de pessoas que, anteriormente, habitavam Marabá, porém, em outros núcleos urbanos (Cidade Nova, Nova Marabá e Marabá Pioneira).

Por um lado, a população, ao se candidatar a receber uma moradia em um programa habitacional, tem de se adequar às regras impostas. Entretanto, isso não significa que a decisão de escolher aquela área da cidade como local de moradia tenha partido desta, o que fica evidenciado no desejo, da maioria dos moradores do residencial aqui analisado, de viver em outro local. Induzir a população a se deslocar para outro local e não lhes oferecer condições mínimas para reprodução social na cidade, além de dificultar a inserção urbana do novo bairro, demonstra, claramente, a colaboração da lógica estatal para a consolidação das desigualdades socioespaciais.

Passados mais de 80 anos da criação da Carta de Atenas, é admirável que as funções básicas propostas neste documento para a organização de uma cidade - habitar, trabalhar, recrear e circular - ainda continuam sendo ignoradas na produção do espaço urbano e, o que é mais agravante, no próprio planejamento urbano, como demonstra o caso do residencial Vale do Tocantins. Não bastasse a incompatibilidade da área em

receber um empreendimento desta natureza, devido aos aspectos físicos do local, os pressupostos utilizados parecem seguir os preceitos da ditadura militar brasileira, período em que se criou a ideologia da casa própria, em que se argumentava que "o proprietário de casa própria pensaria duas vezes antes de se meter em arruaça" (RODRIGUES, 2014, p.6).

De tal forma, é disponibilizado ao morador apenas a habitação em si, mas condições de trabalho que atendam esta população induzida a se mudar para o residencial não são criadas, já que a maioria do emprego, no caso de Marabá, não se encontra no núcleo São Félix; a necessidade de circular também não é plenamente atendida, haja vista os problemas com o transporte coletivo enfrentados pelos moradores, que obrigam estes a encontrar no veículo próprio a solução para os deslocamentos, colaborando para inchar cada vez mais as ruas da cidade. Recrear, então, parece não ser, aos olhos dos planejadores, uma atividade necessária a esta população que, diante da ausência quase completa de equipamentos públicos que tenham este fim, se 'abstém' de praticar esta importante atividade de sociabilidade (e de saúde também), já que no caso do Vale do Tocantins a maioria da população afirmou não realizar atividades de lazer.

O CLACSO (Conselho Latino-Americano de Ciências Sociais) publicou em 2008 a "Declaração de Buenos Aires - Por uma Cidade Justa" (CLACSO, 2008), em que apresenta 10 princípios que esta considera necessários para se alcançar uma cidade justa. Ao analisar minimamente os três primeiros princípios é possível perceber quão distante se encontra Marabá de uma justiça espacial. Estes princípios apontam que uma cidade justa é aquela em que: "1. Se respeta la vida, la identidad y la dignidad de las personas. 2. Hay acceso igualitario y equitativo a bienes y servicios. 3. Se garantiza la igualdad de oportunidades" (CLACSO, 2008, p.3). A partir do trabalho aqui desenvolvido é possível afirmar que a dignidade das pessoas não está sendo respeitada, já que as condições de possuir, minimamente, a moradia digna, não são atendidas, visto que o acesso igualitário e equitativo aos bens e serviços não é possível o que, claramente, torna impraticável a igualdade de oportunidades aos cidadãos submetidos a condições de desigualdades socioespaciais.

Nesse sentido, a equidade urbana parece ser um caminho possível para se buscar minimizar os efeitos das desigualdades socioespaciais, já que o seu objetivo não é busca

pela igualdade e sim por uma justiça espacial, que envolve a distribuição justa e equitativa no espaço de recursos socialmente valorizados e as oportunidades de usá-los (SOJA, 2009). Pensar o planejamento e a gestão urbana de forma a proporcionar uma melhor acessibilidade das diferentes populações aos equipamentos e serviços de consumo coletivo; melhorar as condições de mobilidade, para que os indivíduos socialmente diferentes tenham a oportunidade de vivenciar a cidade como um todo, de forma com que não se induza à segregação, poderiam ser caminhos a serem tomados na busca por uma cidade que cumpre sua função social para todos e não somente para poucos. Concordando com Soja (2009), o não funcionamento normal das atividades cotidianas do sistema urbano é a principal fonte de desigualdade e injustiça.

Por fim, o que se pode esperar de Marabá em um futuro próximo, a partir do cenário estabelecido no momento presente? A notícia da chegada da ALPA colaborou de forma decisiva para as transformações urbanas de Marabá, por mais que este empreendimento não tenha se efetivado. Os fluxos imigratórios se intensificaram e a paisagem urbana se alterou substancialmente, com a chegada de diversos empreendimentos imobiliários. Entretanto, aliada à não concretização da vinda da ALPA, a crise no setor de siderurgia que se abateu em Marabá após 2008 ainda produz reflexos na cidade, sobretudo no fechamento dos postos de trabalho. O parque industrial de Marabá, que chegou a ter 11 usinas siderúrgicas, e convive atualmente, em janeiro de 2015, com as notícias de que as duas últimas empresas deste ramo em funcionamento irão fechar suas portas, colocando mais um contingente de trabalhadores à disposição do mercado.

Esta crise econômica do setor siderúrgico encontra rebatimento imediato em todo o circuito econômico-financeiro de Marabá, atingindo, também, o mercado imobiliário. Tornou-se evidente, sobretudo após 2012, a redução no ritmo de investimentos imobiliários na cidade, comprovada com a queda nos lançamentos de novos empreendimentos, cuja fase áurea esteve entre 2008 e 2011. Em contrapartida, os conjuntos habitacionais continuam a serem construídos (Jardim do Éden e Residencial Magalhães), deslocando a população para os núcleos São Félix e Morada Nova sem, contudo, haver uma preocupação com a inserção urbana destas novas áreas de habitação.

De tal forma, é preciso que uma nova correlação de forças apareça para que o circuito imobiliário volte a ser, novamente, rentável ao investidor alocado em Marabá. Esta nova correlação de forças, que um dia teve na ALPA sua esperança, mantém na chegada de outros projetos a chama acesa para que Marabá seja realmente a "cidade destinada ao crescimento". Assim, a construção da hidrovia no rio Tocantins e da Usina Hidrelétrica de Marabá são os sonhos nos quais são depositadas as esperanças para o futuro econômico da cidade, de forma que se estabeleça novamente um ciclo de especulações, de valorização da cidade-mercadoria e, por conseguinte, de ampliação das desigualdades socioespaciais, já que a equidade urbana e justiça espacial não parecem ser objetivos a serem buscados, neste momento, pelas políticas públicas implementadas nesta cidade média da Amazônia.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

ABRAMO, Pedro. A dinâmica imobiliária: elementos para o entendimento da espacialidade urbana. In: **Cadernos IPPUR**, ano 3, número especial, Rio de Janeiro: UFRJ, dez.1989, p.47-70.

_____. La teoría económica de la favela: cuatro notas sobre la localización residencial de los pobres y el mercado inmobiliario informal. In: **Boletín CF+S [on line]**, n.29/30, Madrid: Institut Juan de Herrera, jun.2005. Disponível em: <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n29/apabr.html>>. Acesso em 06 out. 2014.

_____. O mercado informal e a produção da segregação espacial na América: a cidade COM-FUSA informal. In: LEAL, S.; LACERDA, N. (orgs.). **Novos padrões de acumulação urbana na produção do habitat: olhares cruzados Brasil-França**. Recife: Ed. Universitária UFPE, 2010. p.211-240.

ALMEIDA, José Jonas. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. 2008. 273f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

ALMEIDA, Rogério. **Pororoca pequena**: marolinhas sobre a(s) Amazônia(s) de cá. Belém: Smith Produções Gráficas, 2012. 212p.

BANCO CENTRAL DO BRASIL (BCB). **Conversor de moedas**. Disponível em: <<http://www4.bcb.gov.br/pec/conversao/conversao.asp>>. Acesso e 05 nov. 2014.

_____. Expansão do Crédito Habitacional. In: **Boletim Regional do Banco Central do Brasil**, Brasília-DF, p.91-95, jul.2010. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/pec/boletimregional/port/2010/07/br201007b1p.pdf>>. Acesso em 17 set. 2014.

BECKER, Bertha. Por que a participação tardia da Amazônia na formação econômica do Brasil? In: ARAÚJO, T.P.; VIANNA, S.T.W.; MACAMBIRA, J. (orgs). **50 anos de Formação Econômica do Brasil**: ensaios sobre a obra clássica de Celso Furtado. Rio de Janeiro: IPEA, 2009. p.201-228.

_____. Gestão do território e territorialidade na Amazônia: a CVRD e os garimpeiros em Carajás. In: LENA, Philippe; OLIVEIRA, Adélia Engrácia (orgs). **Amazônia: a fronteira agrícola 20 anos depois**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1991. p.333-350.

_____. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990a.

_____. Migração e mudança ocupacional na fronteira amazônica brasileira: estratégias, trajetórias, conflitos e alternativas. In: BECKER, B; MIRANDA, M.; MACHADO,

L.O. **Fronteira amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília: Ed.UnB, 1990b. p.89-106.

_____. **Geopolítica da Amazônia**: a nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.

BOTELHO, Adriano. **O urbano em fragmentos**: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2007. 316p.

_____. A cidade dispersa: uma nova escala da urbanização contemporânea. In: REIS, Nestor Goulart (org). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes, 2009, p.275-294.

BRASIL. Lei nº 6.151, de 4 de dezembro de 1974. Dispõe sobre o Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), para o período de 1975 a 1979. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 6 dez. 1974.

BRAZ, Ademir. Vale cancela recursos da ALPA. **Correio do Tocantins**, Marabá, 11-13 maio 2013.Caderno 3, p.3.

BREMAEKER, François. **Evolução do quadro municipal brasileiro entre 1980 e 2001**. Rio de Janeiro: IBAM, 2001.11p.

BUNKER, Stephen G. Da castanha-do-pará ao ferro: os múltiplos impactos dos projetos de mineração na Amazônia brasileira. In: COELHO, M.C.N.; MONTEIRO, M.A. (orgs). **Mineração e reestruturação espacial na Amazônia**. Belém: NAEA, 2007. p.105-137.

BURITI. **Sobre a Buriti**. 2013. Disponível em <<http://www.buritionline.com.br/buritionline/sobre>>. Acesso em 26 jan. 2015.

BRUSEKE, Franz Josef. A extração de recursos minerais (não-renováveis) e o desenvolvimento sócio-econômico. In: COELHO, M.C.N.; SIMONIAN, L.; FENZL, N. (orgs). **Estado e políticas públicas na Amazônia**: gestão de recursos naturais. Belém: Cejup/UFPA/NAEA, 2000. p.25-50.

CAGNIN, Rafael Fagundes. O ciclo dos imóveis e o crescimento econômico nos EUA 2002-2008. In: **Estudos Avançados** [on line], São Paulo, 2009, v.23, n.66, p.147-168. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_issuetoc&pid=0103-401420090002&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 31 jul. 2014.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira. Transformações imobiliárias e incorporação de Vitória (ES) ao circuito do mercado imobiliário nacional. In: PEREIRA, P.C.X. (org). **Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades da América Latina**. São Paulo: FAUUSP, 2011. p.33-47.

CARDOSO, Adauto Lúcio; ARAGÃO, Thêmis Amorim. A reestruturação do setor imobiliário e o Programa Minha Casa Minha Vida. In: MENDONÇA, J.P.; COSTA, H.S.M. (orgs). **Estado e capital imobiliário:** convergência atuais na produção do espaço urbano brasileiro. Belo Horizonte: Ed. C/Arte, 2011. p.81-104.

CARDOSO, A.L.; LEAL, J.A.A. Housing markets in Brasil: recent trends and Governmental Responses to the 2008 crisis. In: **ISA International housing conference**, Glasgow (Escócia), p.1-18, 2009. Disponível em: <http://www.gla.ac.uk/media/media_129770_en.pdf> Acesso em 08 set. 2014.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o "direito à cidade" como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, P.A.; CORRÊA, R.L.; PINTAUDI, S. (orgs.). **A cidade contemporânea:** segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013. p.95-111.

_____. **A condição espacial.** São Paulo: Contexto, 2011. 157p.

_____. **A (re)produção do espaço urbano.** 1^aed. 1^areimpr. São Paulo: Edusp, 2008. 270p.

CARNEIRO, Marcelo Domingos Sampaio. Estado e empreendimentos guseiros no Programa Grande Carajás: as políticas públicas a serviço da industrialização. In: CASTRO, E.M.R.; MARIN, R.E.A. **Amazôncias em tempo de transição.** Belém: UFPA/NAEA/ARNI/CELA, 1989. p.151-191.

CARVALHO, Cleide. Crise em Carajás: com minério, sem riqueza. **O Globo**, Rio de Janeiro, 13 abr. 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/crise-em-carajas-com-minerio-sem-riqueza-8109043>>. Acesso em 15 abr. 2013.

CASTILHO, Ricardo. **A fragmentação da terra:** propriedade fundiária absoluta e mercadoria no município de São Paulo. 160f. 1993. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: _____ (org.). **Cidades na floresta.** São Paulo: Annablume, 2008. p.11-39.

CATAIA, Márcio. A geopolítica das fronteiras internas na constituição do território: o caso da criação de novos municípios na região Centro-Oeste do Brasil durante o regime militar. In: **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales.** Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (22). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-22.htm>>. Acesso em 24 abr. 2013.

CENTRO GASPAR GARCIA DE DIREITOS HUMANOS (CGGDU). **Moradia é central:** lutas, desafios e estratégias. São Paulo: CGGDU, 2012. 74p.

CIDADE destinada ao crescimento. **Correio do Tocantins**, Marabá, 10-11 dez.2010. Caderno Destaque Imobiliário, p.1.

CIGOLINI, Adilar Antônio. **Território e criação de municípios no Brasil**: uma abordagem histórico-geográfica sobre a compartimentação do espaço. 2009. 210f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

CLACSO (CONSELHO LATINO-AMERICANO DE CIÊNCIAS SOCIAIS). **Declaración de Buenos Aires**: por una ciudad justa. In: Reunión del Grupo de Trabajo Desarrollo Urbano, 8. 2008. Buenos Aires, Argentina. Disponível em: <www.clacso.org.ar>. Acesso em 23 jan. 2015.

COELHO, Emmily. Já falta água e energia nas casas do Vale do Tocantins. **Correio do Tocantins**, Marabá, 5 jan.2013.

_____; POMPEU, Ulisses. CEF financiou R\$ 299 milhões em imóveis entre 2012 e 2013. **Correio do Tocantins**, Marabá, Caderno 4, 10-11 dez. 2013

COELHO, Maria Célia Nunes *et al.* Regiões de entorno dos projetos de extração e transformação mineral na Amazônia Oriental. In: **Novos Cadernos do NAEA**, v.8, n.2, p.73-107, dez. 2005.

COELHO, M.C.N. Política e gestão ambiental (des) integrada dos recursos minerais na Amazônia Oriental. In: COELHO, M.C.N.; SIMONIAN, L.; FENZL, N. (orgs). **Estado e políticas públicas na Amazônia**: gestão de recursos naturais. Belém: Cejup/UFPA/NAEA, 2000. p.117-170.

_____. A CVRD e o processo de (re) estruturação e mudança na área de Carajás (Pará). In: COELHO, Maria Célia Nunes; COTA, Raymundo Garcia (orgs). **Dez anos da Estrada de Ferro Carajás**. Belém: UFPA/NAEA, 1997. p.51-78.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. In: _____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p.181-253.

CORREIA, Paulo V.D. **Políticas de solos no planeamento municipal**. 2^aed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002. 403p.

COTA, Raymundo Garcia. O setor madeireiro na região de Carajás. In: COELHO, Maria Célia Nunes; COTA, Raymundo Garcia (orgs). **Dez anos da Estrada de Ferro Carajás**. Belém: UFPA/NAEA, 1997. p.145-163.

_____. **Carajás**: a invasão desarmada. Petrópolis: Vozes, 1984.

COMISSÃO PASTORAL DA TERRA (CPT). **Diagnóstico das ocupações urbanas de Marabá**. 2010. [s.n.t.].

DEMATTÉIS, Giuseppe. Suburbanización y periurbanización. Ciudad anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLÚS, F.J. (ed.). **La ciudad dispersa**: suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1998. p.17-34.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). **Frota 2014**. Disponível em: <www.denatran.gov.br>. Acesso em 9 set. 2014.

DIAS, Catharina Vergolino. Marabá – Centro comercial da castanha. In: **Revista Brasileira de Geografia**, ano XX, n.4, out.-dez. 1958, p.383-427.

DOMINGUES, Álvaro. Formas e escalas da urbanização difusa - interpretação e intervenção no NO de Portugal. In: **Inforgeo**, n.14, Lisboa: Edições Colibri, 1999, p.43-64.

_____. Urbanização extensiva: uma nova escala para o planeamento. In: **Annual Conference on Planning Research**, 1, FEUP: Porto, Portugal, maio 2008. p.1-35.

EDUCAÇÃO e saúde estão bem longe do "Vale do Tocantins". **Correio do Tocantins**, Marabá, 8-10 dez.2012. Caderno Cidade, p.8.

ELIAS, Denise; PEQUENO, Renato. Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais. In: SPOSITO, M.E.B.; ELIAS, D.; SOARES, B.R. (orgs.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional**: Passo Fundo e Mossoró. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p.101-283.

_____. Desigualdades socioespaciais nas cidades do agronegócio. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v.9, n.1, p.25-39, maio 2007.

EMMI, Marília. **A oligarquia do Tocantins e o domínio dos Castanhais**. 2^a ed. Belém: UFPA/NAEA, 1999.174p.

FEARNSIDE, Philip. Os planos agrícolas: desenvolvimento para quem e por quanto tempo? In: ALMEIDA JÚNIOR, J.M.G. (org.) **Carajás**: desafio político, ecologia e desenvolvimento. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1986. p.362-418.

FERREIRA, João Sette Whitaker (coord). **Producir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil Urbano**: parâmetros de qualidade para a implementação de projetos habitacionais e urbanos. São Paulo: LABHAB/FUPAM, 2012. 200p.

FIX, Mariana. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil**. 263f. 2011.Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico), Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

FREITAS, Maria de Lourdes Davies. Algumas considerações sobre a Região-Programa. In: ALMEIDA JÚNIOR, J.M.G. (org.) **Carajás**: desafio político, ecologia e desenvolvimento. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1986.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP). **Déficit habitacional municipal no Brasil.** Belo Horizonte: FJP/CEI, 2013. 78p.

GODOY, Paulo Roberto Teixeira. A produção do espaço: uma reaproximação conceitual da perspectiva lefebvriana. In: **Revista GEOUSP**, São Paulo, Nº 23, pp. 125-132, 2008.

GONÇALVES, Alessandra. Marabá tem oferta de mais de 14 mil moradias. **Correio do Tocantins**, Marabá, 2-3 dez. 2010. Caderno 3, p.5.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano.** 2^aed. São Paulo: Edusp, 2010. 310p.

GRUPO LEOLAR. **Perfil corporativo e histórico.** Disponível em: <<http://www.leolar.com.br>>. Acesso em 26 jan. 2015.

HALL, Anthony L. **Amazônia:** desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1991. 300p.

HARVEY, David. **O enigma do capital:** e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011. 240p.

HÉBETTE, Jean; MARIN, Rosa E. Acevedo. A ligação rodoviária norte-sul: sonhos e realidade. In: HÉBETTE, J. **Cruzando a fronteira:** 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Vol. I. Belém: EDUFPA, 2004a.

_____. Colonização e fronteira: articulações no nível econômico e no nível ideológico. In: HÉBETTE, J. **Cruzando a fronteira:** 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Vol. I. Belém: EDUFPA, 2004b.

HIDALGO, Rodrigo. La transformación de las áreas centrales en América Latina: agentes inmobiliarios y nueva morfología urbano en el caso de Santiago de Chile. In: PEREIRA, P.C.X. (org). **Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidade da América Latina.** São Paulo: FAUUSP, 2011. p.97-112.

IANNI, Octávio. **Ditadura e agricultura:** o desenvolvimento do capitalismo na Amazônia: 1964-1978. 2^aed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986. 249p.

IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). **Evolução da divisão territorial do Brasil:** 1872-2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. 261p.

_____. **Base de informações do Censo Demográfico 2010:** Resultados do Universo por setor censitário. Rio de Janeiro: IBGE, 2011a. 201p.

_____. **Censo Demográfico 2010:** resultados gerais da amostra. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/resultados_gerais_amostra/resultados_gerais_amostra_tab_uf_microdados.shtml>. Acesso em 12 jan. 2014.

_____. **Aglomerados subnormais:** informações territoriais. Rio de Janeiro: IBGE, 2010a. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000015164811202013480105748802.pdf>>. Acesso em 23 set. 2014.

_____. **Região de Influência das Cidades 2007.** Rio de Janeiro: IBGE, 2008. 201p.

IBM. **IBM SPSS Statistics.** Disponível em: <<http://www-01.ibm.com/software/analytics/spss/products/statistics/>>. Acesso em 13 jan. 2014.

IDESP (INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E AMBIENTAL DO PARÁ). **Produto Interno Bruto dos municípios do Estado do Pará 2010.** Belém: IDESP, 2010. 81 p.

_____. **PEHIS - Plano Estadual de Habitação de Interesse Social:** Diagnóstico Habitacional. Belém: IDESP, 2009. 259p.

IPEADATA. **População residente.** Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br>> Acesso em 12 abr.2013.

INCI (INSTITUTO DA CONSTRUÇÃO E DO IMOBILIÁRIO). **Perspectivas para a construção até 2014:** 73ª Conferência da Euroconstruct - síntese das perspectivas para os próximos anos. Junho de 2012. Disponível em: <http://www.inci.pt/Portugues/inci/EstudosRelatoriosSectoriais/EstudosRelatrios%20Sectoriais/Euroconstruct_73.pdf>. Acesso em 05 set. 2014.

INE (INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA); LNEC (LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL). **O parque habitacional e a sua reabilitação - análise e evolução 2001-2011.** Lisboa: INE/IP, 2013.176p.

ITEC (INSTITUT DE TECNOLOGIA DE CONSTRUCCIÓ DE CATALUNYA). **Conferencia de invierno de Euroconstruct:** situación y previsiones del sector de la construcción en Europa. ITEC: Barcelona, 2013. Disponível em: <<http://www.itec.es>>. Acesso em 05 set. 2014.

_____. **Conferencia de verano de Euroconstruct:** situación y previsiones del sector de la construcción en Europa. ITEC: Barcelona, 2014. Disponível em: <<http://www.itec.es>>. Acesso em 05 set. 2014

LEFEBVRE, Henri. **The production of space.** Oxford: Blackwell, 1991. 454p.

LIRA, Sérgio Roberto Bacury. **Morte e ressurreição da SUDAM:** uma análise da decadência e extinção do padrão de planejamento regional da Amazônia. 2005. 239f. Tese (Doutorado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2005.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. **Amazônia:** estado, homem, natureza, Belém: CEJUP, 1992. 367p.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, Ano 13, n.1, 1999, p.109-138.

MAHAR, Dennis J. **Desenvolvimento econômico da Amazônia:** uma análise das políticas governamentais. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1978. 259p.

MARABÁ é escolhida pela VALE. **Correio do Tocantins**, Marabá, 17-18 jul.2008. Geral, p.5

MARICATO, Ermínia. O Estatuto da Cidade periférica. In: CARVALHO, C.S.; ROSSBACH, A. (orgs). **O Estatuto da Cidade:** comentado. São Paulo: Ministério das Cidades / Aliança das Cidades, 2010. p.5-22.

MEDEIROS, Júlia de. O tigre da Amazônia. **Revista Veja**, São Paulo, ano 43, n.35, p.92-93, set.2010.

MELAZZO, Everaldo Santos. Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil. In: **Mercator**, Fortaleza, v.12, p.29-40, set.2013. Número especial (2).

MICHAELIS. **Dicionário on line**. Disponível em: <<http://www.michaelis.uol.com.br>>. Acesso em 21 jan. 2015.

MONCLÚS, Francisco Javier. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. In: _____ (ed.). **La ciudad dispersa:** suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1998. p.5-15.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. Urbanização extensiva: expressões no Brasil. In: REIS, Nestor Goulart (org). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes, 2009, p.147-169.

MONTE-MOR, Roberto *et al.* **Projeto UrbisAmazônia:** relatório de campo. Disponível em: <http://www.dpi.inpe.br/urbisAmazonia/lib/exe/fetch.php?media=urbis:anexo_q_relatorio_campo_terrestre_maraba_sfx.pdf>. Acesso em 23 jul. 2014.

MORAES, Esaú. "Tiradentes" bloqueia a BR-222. **Correio do Tocantins**, Marabá, 26-27 ago. 2014a . Cidade, p.5.

_____. S. Félix cobra promessas da PMM. **Correio do Tocantins**, Marabá, 26-27 ago 2014. Caderno 1, p.7.

NAKANO, Anderson Kazuo. Desenvolvimento urbano e territorial em municípios periurbanos: diferenciações no universo dos municípios brasileiros. In: SANTANA,

J.V.; HOLANDA, A.C.G.; MOURA, A.S.F. (orgs.). **A questão da habitação em municípios periurbanos na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2012. p.53-76.

OJIMA, Ricardo. Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. In: **Revista Brasileira de Estudos Popacionais**, v.24, n.2, São Paulo, p.277-300, jul./dez. 2007.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. **Amazônia**: monopólio, expropriação e conflitos. Campinas: Papirus, 1990. 133p.

_____. **Integrar para não entregar**: políticas públicas e Amazônia. Campinas: Papirus, 1988. 107p.

PALHETA DA SILVA, João Márcio. **Poder, governo e território em Carajás**. 198f. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

PAPA, Larissa. Delegado do Creci diz que boom ainda vai acontecer. **Correio do Tocantins**, Marabá, 10-11 dez. 2010. Caderno Destaque Imobiliário, p.8.

PARÁ. Decreto nº 1.533, de 13 de março de 2009. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação amigável ou judicial, imóvel destinado à ampliação do Distrito Industrial de Marabá. **Diário Oficial do Estado do Pará**, Belém, PA, 16 mar.2009. Executivo 1, p.6.

PEREIRA, Margarida. As metamorfoses da cidade dispersa. In: **GeoINova**, n.10, Lisboa: FCT, 2004, p.129-142.

PEREIRA, Paulo César Xavier. Reestruturação imobiliária em São Paulo (SP): especificidade e tendência. In: SILVEIRA, R.L.L.; PEREIRA, P.C.X.; UEDA, V. (orgs). **Dinâmica imobiliária e reestruturação urbana na América Latina**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2006, p.45-63.

_____. Agentes imobiliários e reestruturação: interesses e conflitos na construção da cidade contemporânea. In: _____ (org). **Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidade da América Latina**. São Paulo: FAUUSP, 2011b. p.23-31.

PETIT, Pere. **Chão de promessas**: elites políticas e transformações econômicas no Estado do Pará pós-1964. Belém: Paka-Tatu, 2003. 352p.

PINEDA, Rodrigo Andrés Cattaneo. Los fondos de inversión inmobiliaria y la producción privada de vivienda en Santiago de Chile: ?Un nuevo passo hacia la financiarización de la ciudad? In: **EURE**, Santiago, vol.37, n.112, set.2011, p.5-22.

PINHEIRO, Andréa *et al.* Dinâmica urbana do Estado do Pará (2000-2008). In: PEREIRA, Rafael; FURTADO, Bernardo. **Dinâmica urbano-regional:** rede urbana e suas interfaces. Brasília: IPEA, 2011. p.145-182.

PNUMA et al. **Perspectivas para o meio ambiente urbano:** GEO Marabá. Belém-PA: PNUMA/UN-HABITAT/IBAM/ISER, 2010.140p.

POLANYI, Karl. **A grande transformação:** as origens de nossa época. 2^aed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012. 342p.

POMPEU, Ulisses. Dilma será recebida por protestos de populares. **Correio do Tocantins** [on line], Marabá, 20 mar.2014. Disponível em: <http://www.ctonline.com.br/?inicial¬icia=maraba&título=Jv%2FHmeb2KlOcYIcm>. Acesso em 20 mar.2014.

_____. Marabá: uma cidade em construção. **Correio do Tocantins**, Marabá, 10-11 dez.2010. Caderno 3, Especial Casa e Construção, p.5.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. **Políticas urbanas:** tendências, estratégias e oportunidades (I). 2^aed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007. 295p.

PORTAS, Nuno; TRAVASSO, Nuno. As transformações do espaço urbano: estrutura e fragmentos. In: PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. **Políticas urbanas:** transformações, regulação e projetos (II). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011. p.162-229.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ (PMM). **Revisão do Plano Diretor Participativo de Marabá, Pará:** relatório de leitura técnica. Marabá: PMM/Diagonal, 2011. 218p.

_____. Lei 17.213 de 9 de outubro de 2006. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Marabá, cria o Conselho Gestor do Plano Diretor e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.maraba.pa.gov.br>>. Acesso em 16 set.2014.

_____. **Plano Municipal de Saneamento Básico**, v.1, Marabá, 2013. Disponível em: <<http://maraba.pa.gov.br/plano-municipal-de-saneamento-basico-de-maraba/>>. Acesso em 23 set. 2014.

PREFEITURA afirma que não pode ser responsabilizada pelos problemas. **Correio do Tocantins**, Marabá, 26-27 ago.2014. Cidade, p.5.

PROJETO AVA MARABÁ. Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental de Marabá. Marabá-PA: PNUMA/UM-HABITAT/MMA, 2006. 105p.

RIBEIRO, Luiz César de Queiróz. Notas sobre a renda da terra urbana. In: **Cadernos IPPUR**, ano 1, n.1, Rio de Janeiro: UFRJ, jan./abr. 1986, p.43-66.

RIBEIRO, Rovaine. **As cidades médias e a reestruturação da rede urbana amazônica:** a experiências de Marabá no Sudeste Paraense. 2010. 136f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

ROCHA, Gilberto de Miranda. A dinâmica da malha municipal da região Norte do Brasil. In: _____ (org.). **Município e território.** Belém: NUMA/UFPA, 2011. p.79-95.

_____. Município e território: dividir por quê? As interpretações geográficas sobre a redivisão político-administrativa no Brasil. In: OLIVEIRA, M.P.; COELHO, M.C.N.; CORRÊA, A.M. **O Brasil, a América Latina e o mundo:** espacialidades contemporâneas (I). Rio de Janeiro: Lamparina/ANPEGE, 2008. p.280-293.

_____. Da federalização à municipalização do território: elementos para a compreensão do papel do município no ordenamento do território na Amazônia. In: ROCHA, G.M. et al. **Governança, integração e meio ambiente na Amazônia.** Belém: NUMA, 2007. p.11-32.

_____.; LIMA, Ailton Pires. A criação de novos municípios e o ordenamento territorial no Estado do Pará. In: ROCHA, G.M.; MAGALHÃES, S.B.; TEISSERENC, P. (orgs). **Territórios de desenvolvimento e ações públicas.** Belém: EDUFPA/NUMA, 2009. p.209-230.

ROCHA-LIMA JÚNIOR, João. Razões para o comportamento de preços de imóveis na conjuntura brasileira do ciclo 2008-2010. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DA LARES, 11, 2011, São Paulo. **Anais.** 2011, p.1-23. Disponível em: <http://www.realestate.br/images/File/arquivosPDF/Joao_Lares2011.pdf>. Acesso em 28 jul. 2014.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Desigualdades socioespaciais - a luta pelo direito à cidade. In: **Cidades:** Revista Científica, Presidente Prudente, v.4, n.6, p.73-88, 2007.

_____. Propriedade fundiária urbana e controle socioespacial urbano. In: BONASTRA, Quim; VASCONCELOS P. JUNIOR, Magno; TAPIA, Maricarmen (eds.). **Actas del XIII Coloquio Internacional de Geocrítica:** El control del espacio y los espacios de control. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2014. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/xiii-coloquio/xiii-coloquio-portada.htm>>. Acesso em 30 jan.2015.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso. **Marabá:** centralidade urbana de uma cidade média paraense. 2010. 188f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

SCHMINCK, Marianne; WOOD, Charles H. **Conflitos sociais e a formação da Amazônia.** Belém: ed.ufpa, 2012. 489p.

SHIMBO, Lúcia Z. O "segmento econômico" do mercado imobiliário e os programas públicos: faces da política habitacional contemporânea no Brasil. In: LEAL, S.; LACERDA, N. (orgs). **Novos padrões de acumulação urbana na produção do habitat:** olhares cruzados Brasil - França. Recife: Ed. UFPE, 2010, p.123-149.

_____. Cidades médias carimbadas: a produção imobiliária por empresas construtoras de capital aberto. In: PEREIRA, P.C.X. (org). **Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidade da América Latina.** São Paulo: FAUUSP, 2011. p.49-72.

SHOPPINGS vão mudar a cara do comércio marabaense. **Correio do Tocantins**, Marabá, 8-10 dez.2012. Caderno Destaque Imobiliário, p.2.

SILVA, William Ribeiro. Centralidade e produção de loteamentos fechados na cidade de Londrina-PR. In: SPOSITO, E.S.; SPOSITO, M.E.B.; SOBARZO, O. (org.). **Cidades médias:** produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p.215-234.

SIMINERAL (SINDICATO DAS INDÚSTRIAS MINERAIS DO ESTADO DO PARÁ). **Anuário Mineral do Pará.** Belém: SIMINERAL, 2012.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia (org). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial.** 2^aed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982. p.21-36.

SMOLKA, Martim. Informalidad, pobreza urbana y precios de la tierra. **Land Lines [on line]**, Boston: Lincoln Institute of Land Policy, jan.2003. Disponível em <http://www.lincolninst.edu/pubs/825_Informalidad--pobreza-urbana-y-precios-de-la-tierra>. Acesso em 05 out. 2014.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Produção imobiliária e crescimento urbano em cidades médias: Pelotas e Rio Grande (RS). In: SILVEIRA, R.L.L.; PEREIRA, P.C.X.; UEDA, V. (orgs). **Dinâmica imobiliária e reestruturação urbana na América Latina.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2006, p.159-192.

SOARES, Pedro. Diante da crise, Vale corta previsão de investimento em R\$ 10 bi. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 3 dez. 2012. Disponível em : <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1195043-diante-da-crise-vale-corta-previsao-de-investimento-em-r-10-bi.shtml>>. Acesso em 03/12/2012.

SOBARZO, Oscar. Passo Fundo: cidade média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio. In: SPOSITO, M.E.B.; ELIAS, D.; SOARES, B.R. (orgs.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional:** Passo Fundo e Mossoró. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p.29-100.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

_____. The City and Spatial Justice. **Revista Justice Spatiale, Spatial Justice**, n.1, p. 31-39, set.2009. Disponível em: <http://www.jssj.org/wp-content/uploads/2012/12/JSSJ1-1en4.pdf>. Acesso em 23 jan. 2015.

SOUZA, Aldo Luiz Fernandes. Municipalização e urbanização do território no Pará. In: ROCHA, G.M (org.). **Município e território**. Belém: NUMA/UFPA, 2011. p.97-113.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano *et al.* Carta de Qualidade Ambiental (CQA) como instrumento de intervenção em políticas públicas no espaço urbano: o caso da Distrito da Marabá Pioneira, Marabá-PA. In: RIBEIRO FILHO, Vitor; ALVES, Lidiane Aparecida (Orgs.). **Reflexões Geográficas**: diferentes leituras sobre o urbano. Uberlândia: Edibrás, 2012. p.115-130.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano; SOARES, Beatriz Ribeiro. Condomínios, loteamentos e invasões: as diferentes lógicas de (re)produção do espaço urbano em Marabá-PA. ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA, 10, 2013, Campinas. **Anais**, 2013, p.799-812.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O local, o nacional e o global na geografia e as práticas escolares. In: **Geosul**, Florianópolis, v.17, n.33, p.143-168, jan./jun.2002.

_____. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 508p. 2004. Tese (Livre Docência) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2004.

_____. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. In: **Investigaciones Geográficas**, Boletín del Instituto de Geografía-UNAM, Cidade do México, n.54, p.114-139, 2004a.

_____. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas - Brasil. In: SPOSITO, E.S.; SPOSITO, M.E.B.; SOBARZO, O. (org.). **Cidades médias**: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p.175-197.

_____. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. In: **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, Barcelona: Universidad de Barcelona, v.XI, n.245 (11), p.1-17, 2007. Número especial do IX Coloquio de Geocrítica. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24511.htm>>. Acesso em 8 set. 2014.

_____. Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas. In: REIS, N.G. (org.). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes, 2009, p. 38-54.

_____. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P.A.; CORRÊA, R.L.; PINTAUDI, S. (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. p.61-93.

STEINBERGER, Marília; MANIÇOBA, Regina de Souza. Efeitos da centralização e descentralização no processo brasileiro de municipalização: o caso da região Norte. In: **Economía, Sociedad y Territorio**, México, vol.5, n.20, 2006, 703-729.

SUDAM. **Polamazônia**: Carajás. 2^a Ed. Belém, 1976. 168p.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação municípios. In: **Revista ACTA Geográfica**, Boa Vista (RR), ano 2, n.3, jan./jun. de 2008. p.59-83.

TECNOTRAM. **Estudo do sistema de transporte coletivo de Marabá**: diagnóstico do sistema atual. 2008 [s.n.t].

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. **Planejamento urbano em área de fronteira econômica**: o caso de Marabá. 482f. 1991. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 1991.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro *et al.* **Uma cidade média na Amazônia Oriental**: a centralidade urbano-regional de Marabá no Sudeste Paraense. ReCiMe, Relatório de pesquisa, 2010.

TRINDADE JÚNIOR, S.C.; ROCHA, G.M. (orgs). **Cidade e empresa na Amazônia**: gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Paka-Tatu, 2002.312p.

TRECCANI, Girolamo Domenico. **Violência e grilagem**: instrumentos de aquisição da propriedade da terra no Pará. Belém: UFPA/ITERPA, 2001.

URBAN SYSTEMS BRASIL. **Estudo de Potencial de Mercado**: Marabá-PA, Novembro de 2008. CD-ROM. 169p.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 7^aed. Petrópolis-RJ: Vozes, 2012.p.75-103.

VALE. **Aços Laminados do Pará**: Marabá-PA. Relatório de Impacto Ambiental, out.2009. [s.n.t.].

VALE projeta ALPA para julho de 2014. **Opinião**, Marabá, 9-11 jul.2011. Caderno Cidades, p.8.

VALVERDE, Orlando. **Grande Carajás**: planejamento da destruição. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1989.172p.

VELHO, Otávio Guilherme. **Frentes de expansão e estrutura agrária:** estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. 2^aed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981. 178p.

VIDAL-KOPPMANN, Sonia. Urbanizaciones cerradas en la Región Metropolitana de Buenos Aires: articulación socioespacial de actores públicos y privados. In: PEREIRA, P.C.X. (org). **Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidade da América Latina.** São Paulo: FAUUSP, 2011. p.113-133.

ENTREVISTAS

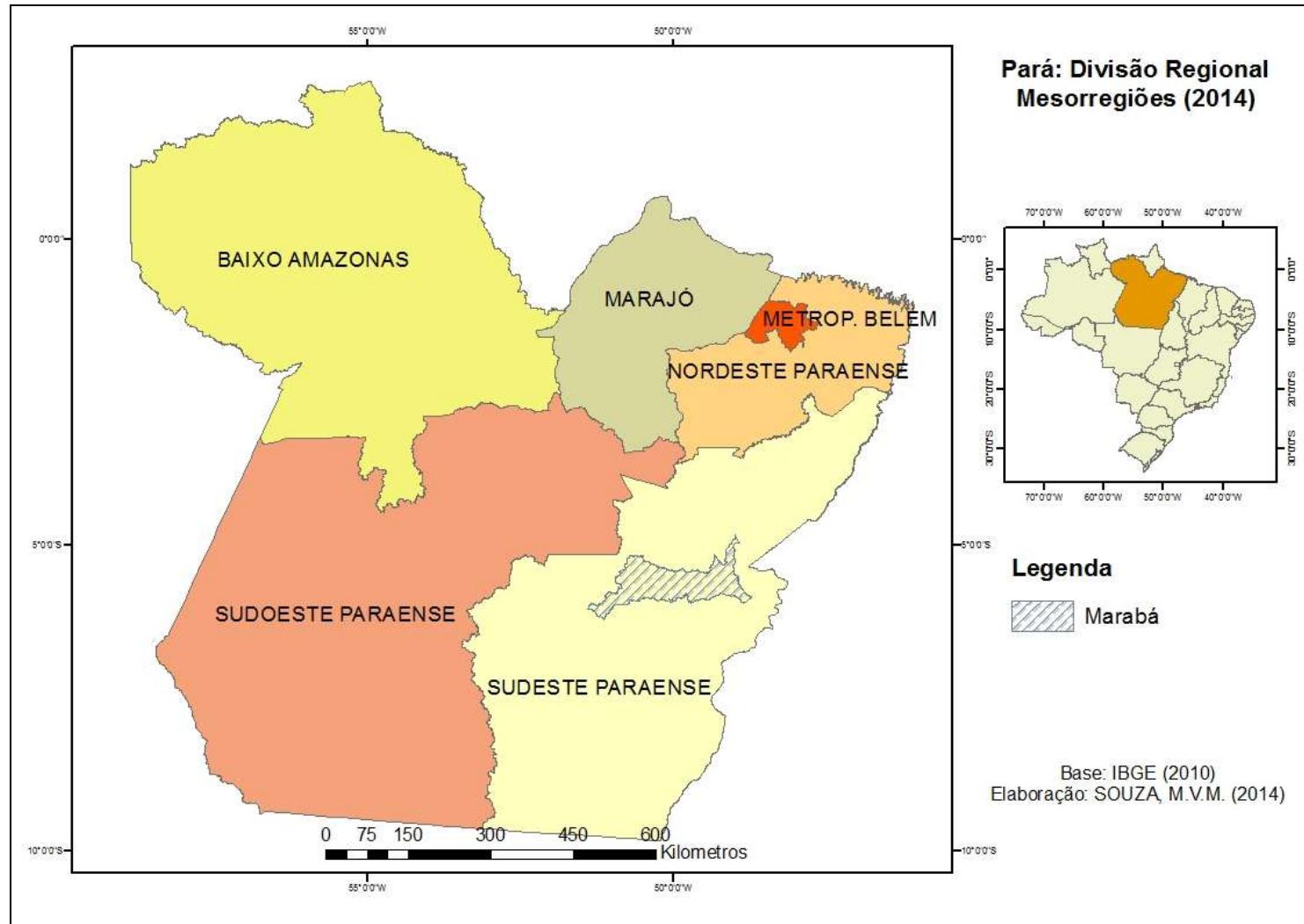
GUADAGNIN, Antônio. **[Mercado imobiliário de Marabá].** Marabá, 22 nov. 2012. Entrevista concedida a Marcus Vinícius Mariano de Souza.

GUERRA, Zé do. **[História do Bairro Beira-Rio].** Marabá, 15 nov. 2014. Entrevista concedida a Marcus Vinícius Mariano de Souza.

IPOJUCAN, Ítalo. **[Influência da ALPA em Marabá].** Marabá, 18 abr. 2013. Entrevista concedida a Marcus Vinícius Mariano de Souza.

SPÍNDOLA, Mércia. **[Mercado imobiliário de Marabá].** Marabá, 06 mar. 2012. Entrevista concedida a Marcus Vinícius Mariano de Souza.

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE 1

APÊNDICE 2

Profissões dos Chefes de Família das áreas analisadas

1) CIDADE JARDIM

Profissão	Quantidade
Ajudante de Pedreiro	4
Assistente Administrativo	1
Autonomo	4
Auxiliar de Tráfego	1
Caminhoneiro	1
Conferente	1
Contador	1
Coordenador Pedagógico	1
Crediarista	1
Doméstica	1
Eletricista	2
Empresário	3
Engenheiro Civil	1
Garçonete	1
Inspetor de Qualidade	1
Maquinista	1
Marceneiro	1
Mecânico	1
Mestre de Obras	2
Militar	1
Montador	2
Motorista	6
Moto-Táxi	2
Operador de Máquinas	2
Pedreiro	1
Professor	3
Representante Comercial	1
Segurança	1
Soldado	1
Técnico Segurança do Trabalho	1
Torneiro Mecânico	1
Vendedor	3

2) RESIDENCIAL VALE DO TOCANTINS

Profissões	Quantidade
açougueiro	2
agente de saúde	1
ajudante de pedreiro	10
ambulante	1
assessor	1
assistente administrativo	1
atendente	2
autônomo	14
auxiliar de compras	1
auxiliar de construção	1
auxiliar de cozinha	1
auxiliar de loja	1
balanceiro	1
balconista	2
barbeiro	1
cabelereira	4
camareira	2
carpinteiro	2
caseiro	1
catador	1
chaveiro	1
cobrador de ônibus	2
comerciante	4
construção civil	1
contador	1
coordenador de infraestrutura	1
detetizador	1
diarista	8
distribuidor	1
doméstica	8
eletrista	2
embalador	1
entregador	3
faqueiro	1
ferragens	1
fiscal de vendas	1
frentista	1
frigorífico	1
garçonete	3

gari	2
gerente de supermercado	1
hortifrutigranjeiro	1
instalações elétricas	1
instrutor	1
manicure	1
mecânico	11
merendeira	2
metalúrgico	4
monitor	2
montador	1
motorista	23
moto-taxi	4
operador de caixa	
operador de cartão	1
operador de máquinas	3
pedreiro	22
pescador	3
pintor	1
porteiro	1
professor	4
repositor	2
retificador de motores	1
secretária escolar	1
secretário	2
segurança eletrônica	1
serralheiro	3
serviços gerais	14
servidor público	5
soldador	4
supervisor de vendas	1
taxista	1
técnico de produção	1
trabalhador rural	1
vendedor	15
vigilante	11

3) BAIRRO BEIRA-RIO

Profissão	Quantidade
Açougueiro	1
Ajudante de Pedreiro	2

Aposentado	2
Atendente	1
Autônomo	6
Auxiliar Administrativo	1
Borracheiro	1
Chapa	1
Comerciante	1
Conferente	1
Coordenador Escolar	1
Diarista/Doméstica	6
Empacotador	1
Encanador	1
Entregador	3
Estoquista	1
Faqueiro	2
Forneiro	1
Frentista	2
Garçon/Garçonete	4
Lavrador	1
Marmoreiro	1
Motorista	6
Mototaxista	1
Operador de Caixa	1
Operador de Máquinas	1
Pedreiro	12
Pescador	1
Pintor	2
Presidente de Associação	1
Segurança	1
Serviços Gerais	14
Taxista	2
Técnico Eletrônico	2
Torneiro Mecânico	1
Vendedor	1
Vigilante	2
Zelador	1

APÊNDICE 3

Modelo de Questionário aplicado na pesquisa de campo

Pesquisa: O projeto ALPA e a produção do espaço urbano em Marabá: a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais

Autor: Marcus Vinicius Mariano de Souza

Formulário

1) Sobre o entrevistado

- a) Quanto tempo de residência neste local? _____
- b) Qual o local de residência anterior? _____
- c) A residência é: () própria () alugada () cedida () outros
- c) Quantas pessoas vivem na residência? _____
- d) Das pessoas que vivem na residência, quantas trabalham atualmente? _____
- e) Qual a renda domiciliar mensal? _____
- f) Qual a escolaridade do chefe de família? _____

2) Sobre as condições infraestruturais da residência

- a) Possui sistema de abastecimento de água? () Sim () Não
- b) Se a resposta anterior for SIM: Qual o tipo? _____
- c) Se a resposta anterior for NÃO: Qual fonte de água utilizada? _____
- d) Está ligada a algum sistema de esgoto? () Sim () Não
- e) Se a resposta anterior for SIM: Qual o tipo? _____
- f) Se a resposta anterior for NÃO: Qual a destinação dos dejetos? _____
- g) Existe coleta de lixo na residência? () Sim () Não
- h) Se a resposta anterior for NÃO: Qual o destino do lixo? _____

3) Sobre acesso ao trabalho

- a) Atualmente possui algum tipo de trabalho? () Sim () Não

- b) Se a resposta anterior for SIM: Qual o tipo? _____
- c) Qual local da cidade em que trabalha? _____
- d) Como você se desloca até o trabalho? _____
- e) Qual o tempo médio para o deslocamento casa-trabalho? _____

4) Sobre Serviços de Saúde

- a) Onde você e/ou a família utiliza serviços e equipamentos de saúde (postos, hospitais) quando necessário? _____
- b) Como você se desloca até este serviço/equipamento?
- () a pé () bicicleta () veículo individual () ônibus () táxi-lotação
 () outros _____

5) Sobre Educação

Creches

- a) Na residência vivem crianças que necessitam de creches? () Sim () Não
- b) Em caso de resposta Sim: Estas crianças frequentam creches? () Sim () Não
- c) Em caso de resposta Sim: Onde se localiza esta creche? _____
- d) Como você se desloca para levar as crianças à creche?
- () a pé () bicicleta () veículo individual () ônibus () táxi-lotação
 () outros _____

Escolas

- a) Na residência vivem crianças/jovens em idade escolar? () Sim () Não
- b) Em caso de resposta Sim: Estas crianças frequentam escolas? () Sim () Não
- c) Em caso de resposta Sim: Onde se localiza esta escola? _____
- d) Como as crianças/jovens se deslocam para chegar à escola?
- () a pé () bicicleta () veículo individual () ônibus (público) () táxi-lotação
 () outros _____

Universidade

- a) Na residência alguém frequenta universidade? () Sim () Não
- b) Em caso de resposta Sim: Onde se localiza esta universidade? _____
- c) Como as pessoas se deslocam para chegar à universidade?
- () a pé () bicicleta () veículo individual () ônibus (público) () táxi-lotação
 () outros _____

6) Sobre o Lazer

- a) Quais locais frequenta para o lazer? _____
- b) Como você se desloca até este local?
- () a pé () bicicleta () veículo individual () ônibus () táxi-lotação
 () outros _____

7) Sobre a percepção do local de moradia

- a) Quais são as características positivas deste local?

- b) Quais são os aspectos negativos deste local?

- c) Se você pudesse escolher, moraria em outro local? Qual?



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
Folha 31, Quadra 7, Lote Especial, Marabá – Pará CEP: 68507-590
Telefone: (94) 2101-7101 – Fax: (94) 2101-7102

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O Sr. (a) está sendo convidado (a) como voluntário (a) a participar da pesquisa "**O projeto ALPA e a produção do espaço urbano em Marabá: da cidade-mercadoria às desigualdades socioespaciais**". Nesta pesquisa pretendemos conhecer melhor a população que vive neste bairro e seus hábitos cotidianos de relacionamento com o restante da cidade. O motivo que nos leva a estudar isso é o grande crescimento da cidade de Marabá nos últimos anos, principalmente depois da notícia da chegada do Projeto ALPA, em 2008.

Para esta pesquisa adotaremos os seguintes procedimentos: preenchimento de questionários nas residências do bairro, a partir das respostas fornecidas pelo chefe de família ou responsável pelo domicílio, maior de 18 anos. Os riscos envolvidos na pesquisa são mínimos, pois não haverá identificação do entrevistado. Pode haver algum constrangimento do entrevistado por contar informações do seu cotidiano. A pesquisa contribuirá para dar mais visibilidade ao bairro, identificando seus problemas e propondo possíveis soluções para estes.

Para participar deste estudo o Sr (a) não terá nenhum custo e nem receberá qualquer vantagem financeira. Apesar disso, caso sejam identificados e comprovados danos provenientes desta pesquisa, o Sr.(a) tem assegurado o direito a indenização. O Sr. (a) terá o esclarecimento sobre o estudo em qualquer aspecto que desejar e estará livre para participar ou recusar-se a participar. Poderá retirar seu consentimento ou interromper a participação a qualquer momento. A sua participação é voluntária e a recusa em participar não acarretará qualquer penalidade ou modificação na forma em que o Sr. (a) é atendido (a) pelo pesquisador, que tratará a sua identidade com padrões profissionais de sigilo. Os resultados da pesquisa estarão à sua disposição quando finalizada. Seu nome ou o material que indique sua participação não será liberado sem a sua permissão.

O (A) Sr (a) não será identificado (a) em nenhuma publicação que possa resultar.

Este termo de consentimento encontra-se impresso em duas vias originais, sendo que uma será arquivada pelo pesquisador responsável, na **Unifesspa** e a outra será fornecida ao Sr. (a). Os dados e instrumentos utilizados na pesquisa ficarão arquivados com o pesquisador responsável por um período de 5 (cinco) anos, e após esse tempo serão destruídos. Os pesquisadores tratarão a sua identidade com padrões profissionais de sigilo, atendendo a legislação brasileira (Resolução Nº 466/12 do Conselho Nacional de Saúde), utilizando as informações somente para os fins acadêmicos e científicos.

Eu, _____, portador do documento de Identidade _____ fui informado (a) dos objetivos da pesquisa "**O projeto ALPA e a produção do espaço urbano em Marabá: da cidade-mercadoria às desigualdades socioespaciais**", de maneira clara e detalhada e esclareci minhas dúvidas. Sei que a qualquer momento poderei solicitar novas informações e modificar minha decisão de participar se assim o desejar.

Declaro que concordo em participar. Recebi uma via original deste termo de consentimento livre e esclarecido e me foi dada à oportunidade de ler e esclarecer as minhas dúvidas.

Marabá, _____ de _____ de 2014.

Nome	Assinatura participante	Data
------	-------------------------	------

Nome	Assinatura pesquisador	Data
------	------------------------	------

Em caso de dúvidas, com respeito aos aspectos éticos desta pesquisa, você poderá consultar:

CEP - Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos - UFPA

Instituto de Ciências da Saúde

Fone: (91) 3201-7735 / 3201-8312 / E-mail: cepccs@ufpa.br

Nome do Pesquisador Responsável: Marcus Vinicius Mariano de Souza

Endereço: Folha 31, Quadra 7, Lote Especial. Unifesspa Campus 1

CEP: 68.507-590 / Marabá (PA)

Fone: (94) 2101-7100 / 2101-7136/ 99248-1389

E-mail: marcussouza@unifesspa.edu.br

ANEXO 1

PARECER DE PROJETO JUNTO AO COMITÊ DE ÉTICA DA UFPA

<p>INSTITUTO DE CIÉNCIAS DA SAÚDE DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ - ICS/</p>  <p>PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP</p> <p>DADOS DO PROJETO DE PESQUISA</p> <p>Título da Pesquisa: O projeto ALPA e a produção do espaço urbano em Marabá: da cidade-mercadoria às desigualdades socioespaciais</p> <p>Pesquisador: MARCUS VINICIUS MARIANO DE SOUZA</p> <p>Área Temática:</p> <p>Versão: 1</p> <p>CAAE: 38313214.7.0000.0018</p> <p>Instituição Proponente: UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARA - UNIFESSPA</p> <p>Patrocinador Principal: Financiamento Próprio</p> <p>DADOS DO PARECER</p> <p>Número do Parecer: 877.318</p> <p>Data da Relatoria: 17/11/2014</p> <p>Apresentação do Projeto:</p> <p>O presente trabalho tem como objetivo geral compreender o processo de produção do espaço urbano de Marabá entre os anos de 2008 e 2014, considerando o Projeto ALPA como desencadeador deste processo. Para análise das diferentes lógicas de produção do espaço urbano marabaense no período de análise foram escolhidas três áreas para o levantamento de dados primários, por meio da aplicação de formulários. Optou-se pela escolha de localidades que representassem os empreendimentos imobiliários (Loteamento Cidade Jardim), as ocupações urbanas (Bairro Beira-Rio) e os conjuntos habitacionais da PMCMV (Residencial Vale do Tocantins), todos surgidos no período pós-ALPA (2008 em diante). Estima-se que ao final da pesquisa será percebido que cada um dos bairros analisados possui diferenças no que diz respeito ao acesso da sua população aos equipamentos e serviços de consumo coletivo, seja pela ausência destes no bairro ou pela dificuldade de locomoção pela cidade com transporte público, na busca por estes equipamentos em outros bairros. Por outro lado, estima-se que no bairro Cidade Jardim esta ausência de equipamentos será minimizada pela capacidade da população em se deslocar pelo espaço urbano com soluções individuais de transporte.</p> <p>Endereço: Rua Augusto Corrêa nº 01-S1 do ICS 13 - 2º and. Bairro: Campus Universitário do Guamá CEP: 66.075-110 UF: PA Município: BELEM Telefone: (91)3201-7735 Fax: (91)3201-8028 E-mail: cepcos@ufpa.br</p> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">  Prof. Dr. Wilson Antunes, Coordenador do CEPCOS/UFPA </p>
--

**INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA
SAÚDE DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO PARÁ - ICS/**



Continuação do Parecer: 877.318

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Compreender o processo de produção do espaço urbano de Marabá no período pós-2008, considerando o Projeto ALPA como desencadeador deste processo, considerando as relações estabelecidas entre a população das novas áreas surgidas no período e o restante da cidade já consolidada.

Objetivo Secundário:

a) avaliar o processo de estruturação urbana de Marabá, com destaque para o papel da indústria (e da ALPA) nas transformações urbanas desta cidade; b) identificar as diferentes lógicas de produção do espaço em Marabá, após 2008, e a manifestação espacial destas lógicas; c) analisar em distintos espaços produzidos pós-2008 (loteamentos, ocupações e conjuntos habitacionais) as possibilidades de articulação destes com a cidade consolidada e as formas de se apropriar da cidade, a fim de perceber se efetivamente está se estabelecendo a ampliação das desigualdades socioespaciais em Marabá.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

Os riscos envolvidos na pesquisa são mínimos, pois não haverá identificação do entrevistado. Pode haver algum constrangimento do entrevistado por descrever informações do seu cotidiano. A pesquisa tem um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), que garante a participação na pesquisa somente daqueles que assim desejarem.

Benefícios:

A pesquisa contribuirá para dar mais visibilidade aos bairros pesquisados, identificando seus problemas e propondo possíveis soluções para estes.

A partir dos dados levantados e da publicação dos resultados da pesquisa, esta poderá contribuir para o planejamento de ações e/ou políticas públicas que tenham como objetivo diminuir as desigualdades socioespaciais possivelmente apontadas no trabalho, principalmente com relação ao acesso das populações aos equipamentos e serviços de consumo coletivo.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

O protocolo apresentado dispõe de metodologia e critérios definidos conforme resolução 466/12 do CNS/MS.

Endereço: Rua Augusto Corrêa nº 01-SI do ICS 13 - 2º and.
 Bairro: Campus Universitário do Guamá CEP: 66.075-110
 UF: PA Município: BELEM
 Telefone: (91)3201-7735 Fax: (91)3201-8028 E-mail: cepccs@ufpa.br

*Waldemar Belchior Lins Soárez
Coordenador do ICS/UFPA*

INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA
SAÚDE DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO PARÁ - ICS/



Continuação do Parecer: 877.318

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Os termos apresentados contemplam os sugeridos pelo Sistema CEP/CONEP.

Recomendações:

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Diante do exposto somos pela aprovação do protocolo. Este é nosso parecer, SMJ.

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Considerações Finais a critério do CEP:

BELEM, 19 de Novembro de 2014

W.R.Araujo dos Santos
Assinado por:
Wallace Raimundo Araujo dos Santos
(Coordenador)

W.R.Araujo dos Santos
Coordenador do CEP/CCS/ICS

Endereço:	Rua Augusto Corrêa nº 01-SI do ICS 13 - 2º and.
Bairro:	Campus Universitário do Guamá
UF: PA	Município: BELEM
Telefone:	CEP: 66.075-110
Fax:	(91)3201-7735
	E-mail: cepccs@ufpa.br