# UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais

José Jonas Almeida

e-mail para contato: jjonasalmeida@terra.com.br

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Benedicto Heloiz Nascimento

São Paulo

2008

# FICHA CATALOGRÁFICA

# Almeida, José Jonas

A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais. São Paulo. José Jonas Almeida. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da FFLCH da USP. São Paulo: 2008.

272 p.

1. Marabá. 2. Enchentes. 3. Planejamento. 4. Nova Marabá. 5. Poder Público. I. Título.

Aos meus pais.

Para Luciane com muito amor e carinho.

## Agradecimentos

Muitos me perguntaram a razão pela qual eu optei por um tema de certa forma distante da minha realidade, a Amazônia. Minha idéia sempre foi a de elaborar um estudo que permitisse recolher subsídios para a compreensão de nosso país e de sua realidade. Creio que esta dissertação foi um bom ponto de partida para isso. A Amazônia muitas vezes é vista como algo distante ou mesmo como se fosse um território separado do resto do país. Contudo, percebi que as transformações pelas quais passou estão intimamente relacionadas com as transformações que o próprio país atravessou. Sem essa perspectiva é difícil compreender o processo de ocupação daquele território e a situação em que o mesmo se encontra hoje, vitimado por uma economia que visa apenas a retirada das riquezas que mais interessam ao mercado internacional: os minérios, a madeira e a terra, apropriada com fins especulativos. Faltam iniciativas concretas para um melhor aproveitamento da natureza local e que beneficiem mais diretamente aos seus habitantes, ou seja, falta uma verdadeira iniciativa de promoção de um desenvolvimento em um sentido mais amplo e não apenas um crescimento na produção de matérias-primas com baixo índice de beneficiamento.

Na trajetória para a realização desse estudo se fez necessário o diálogo com outras disciplinas, como a sociologia, a antropologia, a arquitetura, a economia e a geografia, através de vários estudiosos que lidam com esse tema. Nesse sentido, deixo aqui os meus agradecimentos àqueles que me ajudaram a entender mais a respeito da Amazônia.

Gostaria de começar pela professora do Departamento de Geografia da USP, Mónica Arroyo, que gentilmente cedeu uma literatura a respeito do processo de expansão da fronteira econômica no Sudeste do Pará, por meio da qual iniciei o contato com o tema. Por seu intermédio e através de sua disciplina na pós-graduação, teve iniciou um diálogo com a Geografia, fundamental para o meu trabalho.

Agradeço também aos professores Wilson da Nascimento Barbosa, do Departamento de História e Vanderli Custódio, do IEB. Seus conselhos e a atenção com que me receberam foram fundamentais para que pudesse encontrar "*o caminho das pedras*", como diz o professor Wilson.

Durante minha estada em Belém, pude entrar em contato com o Núcleo de Altos Estudos da Amazônia (NAEA), que realiza estudos notáveis a respeito dos problemas e da história da Amazônia, infelizmente pouco conhecidos por aqui. Deixo um agradecimento especial ao professor Fabio Carlos Silva, que por coincidência, mora em Belém, mas nasceu em São Paulo, no mesmo bairro em que moro: Belém. Por seu intermédio e graças a um material gentilmente cedido, sobretudo as revistas do IDESP, pude ter um contato maior com as questões sociais do Sudeste do Pará e entender a decadência da produção da castanha-dopará, que poderia continuar sendo uma alternativa econômica para aquela região.

Em Marabá, deixo um agradecimento especial à Fundação Casa de Cultura, na pessoa de seu diretor Noé von Atzingen, que em muito facilitou o trabalho de pesquisa às fontes primárias, a um importante material fotográfico e à toda bibliografia referente à história local. A instituição abriga o Arquivo Público "Manoel Domingues", com um precioso acervo documental que nos foi disponibilizado. Deixo também um agradecimento para Maria Augusta, responsável pela organização do mesmo.

À Defesa Civil de Marabá, através de seu coordenador, Francisco Ribeiro (Bebé) e Marcos Roberto. Este último me acompanhou até os bairros mais atingidos pelas enchentes e me colocou também em contato com seus moradores.

Gostaria de lembrar a importante colaboração deixada por dois antigos moradores de Marabá, que deixaram em seus livros de memórias as lembranças dos tempos da navegação no rio Tocantins e da época áurea da castanha-do-pará: João Brasil Monteiro e Walter Leitão Sampaio.

Aos meus colegas que participaram dos "Seminários de Projetos" entre 2005 e 2008, coordenados pelo professor Benedicto, que muito contribuíram com suas críticas, observações e sugestões.

Ao meu amigo Paulo Miadaira, grande economista, pelo estímulo e encorajamento na fase de elaboração do projeto e pela leitura e analise do mesmo.

Por último, deixo dois agradecimentos especiais. Ao meu orientador Benedicto Heloiz Nascimento, responsável pelo meu retôrno à universidade depois de muitos anos, ao ter me aceito como aluno especial e que, com sua paciência e sabedoria, orientou e aconselhou o meu trabalho com muita dedicação. E à minha esposa Luciane, que com muito amor, suportou as ausências durante as minhas idas ao Pará e me acalmou durante as minhas brigas com o computador.

.

### **RESUMO**

Em função das perspectivas trazidas pela descoberta de minério de ferro na Serra dos Carajás, no sul do Pará, o Governo Federal promoveu a partir de 1970, uma série de intervenções na cidade de Marabá. Uma vez verificada a localização inadequada do sítio urbano, vulnerável às enchentes periódicas dos rios Tocantins e Itacaiúnas, foi planejada a transferência da cidade para outro local, onde hoje se encontra a Nova Marabá. A população da cidade antiga não viu com simpatia a idéia, tendo já estabelecido um convívio com as enchentes que praticamente todos os anos afetam a cidade. A persistência da Marabá Pioneira e de seus moradores que ainda estabelecem um modo de vida típico das populações ribeirinhas da Amazônia revela também o fracasso da política de planejamento governamental feita de fora da realidade local e de uma acomodação dos moradores com um problema que acaba gerando custos elevados para o Poder Público em função dos prejuízos provocados todos os anos pelas enchentes.

Palavras-chaves: Marabá - enchentes - planejamento - Nova Marabá - poder público.

### **ABSTRACT**

With newfound prospects brought on by the discovery of iron ore in the Serra dos Carajás (Carajás Range), in the south of the State of Pará, the Brazilian Fedral Government undertook a series of interventions in the city of Marabá, starting in 1970. Once the location of the city was deemed inadequate, as it was vulnerable to flooding from the Tocantins and Itacaiúnas Rivers, plans were made to move it to another site, now known as Nova Marabá. The population of the old city did not take to this idea, sinde they had already learned to live with the floods that affected them almost every year. The persistence of the pioneer Marabá and its inhabitants, who still lead the life of typical river dwelling populations throughout the Amazon region, also reveals the failure of a governmental planning policy out of touch with local reality and the accommodation reached by the inhabitants with a problem that ends up generating exorbitant costs for the State every year, the result of damage caused by the flooding.

Key Wors: Marabá - floods - planning - Nova Marabá - the State.

# LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: A Velha Marabá durante a enchente de 1997	13
FIGURA 2: Área urbana de Marabá a partir de foto de satélite	29
FIGURA 3: Topografia da cidade de Marabá	32
FIGURA 4: Aspecto do bairro Cabelo Seco	35
FIGURA 5: Ouriço ou fruto da castanha-do-pará	42
FIGURA 6: O medidor de castanhas no hectolitro	43
FIGURA 7: O garimpo de diamantes no Tocantins - 1954	45
FIGURA 8: Evolução da ocupação territorial de Marabá até 2004	53
FIGURA 9: A Velha Marabá ou Marabá Pioneira	54
FIGURA 10: Rua do bairro Cabelo Seco.	57
FIGURA 11: Casas situadas no bairro Santa Rosa	58
FIGURA 12: Trecho encachoeirado do rio Tocantins	72
FIGURA 13: Embarque da castanha em Marabá no ano de 1926	73
FIGURA 14: Situação da área urbana de Marabá em mapa de 1974	77
FIGURA 15: Enchente em Marabá no ano de 1926 atingindo a sede da Intendên	cia91
FIGURA 16: Armazéns de castanha tomadas pela enchente de 1926	93
FIGURA 17: Casa comercial e residência de Dona Auta Santos	94
FIGURA 18: Moradores refugiados em embarcações durante a enchente de 1926	595
FIGURA 19: Enchente de 1980 em Marabá	104
FIGURA 20: Câmara Municipal de Marabá atingida pela enchente de 1980	105
FIGURA 21: O plano previsto no PDUM	149
FIGURA 22: Modelo de cidade vegetal	163
FIGURA 23: Planta do PEUM	164
FIGURA 24: Aspecto do sistema viário e da Folha 16	165
FIGURA 25: Sistema viário da Nova Marabá em julho de 1981	168
FIGURA 26: Eixo viário ou "tronco" VP 8	169
FIGURA 27: Sistema viário central da Nova Marabá em 2006	185
FIGURA 28: Delimitação atual dos bairros e folhas de Marabá	188

FIGURA 29: Praça Francisco Coelho	209
FIGURA 30: Área do bairro Cabelo Seco atingida por enchente recente	210
FIGURA 31: Mapa de simulação de enchente até a cota de 80 metros	220
FIGURA 32: Mapa de simulação de enchente até a cota de 82 metros	221
FIGURA 33: Mapa de simulação de enchente até a cota de 84 metros	221
FIGURA 34: Mapa de simulação de enchente até a cota de 88 metros	222
FIGURA 35: Distribuição espacial da renda mensal do responsável pelo domicílio	na cidade
de Marabá	223
FIGURA 36: Distribuição espacial da renda mensal do responsável pelo domicílio	no núcleo
Marabá Pioneira	224
FIGURA 37: Uso de canoas durante uma enchente recente na Marabá Pioneira	226
FIGURA 38: Abrigo público na Marabá Pioneira	228
FIGURA 39: Área do bairro Cabelo Seco a ser reurbanizada	233
FIGURA 40: Projeto de novos imóveis no bairro Cabelo Seco	234

# LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Localização de Marabá	28
MAPA 2: Localização aproximada do antigo Burgo	37
MAPA 3: Mapa de Marabá Pioneira com os logradouros mais importantes	55
MAPA 4: A Amazônia Legal	111
LISTA DE TABELAS	
TABELA 1: Região Norte: População residente total, urbana e rural	25
TABELA 2: A produção de caucho e de castanha - 1913-1927	39
TABELA 3: Comparação da produção de castanha entre Marabá, Pará e a região	de
Tocantins entre 1911 e 1927	40
TABELA 4: Evolução da população do município de Marabá 1940-1970	61
TABELA 5: População urbana, população rural e população total do município d	e Marabá
1970-1988	189
TABELA 6: Taxa de crescimento anual da população de Marabá 1970-1988	190
TABELA 7: Evolução da produção de bovinos e castanha-do-pará 1970-1985	192
TABELA 8: Produção de castanha-do-pará na Amazônia, no Pará, na microrregia	ĭo e
município de Marabá	193
TABELA 9: Niveis e cotas atingidas pelas cheias do rio Tocantins	219

### LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMZA Amazônia Mineração

BNDE Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

BNH Banco Nacional de Habitação

CEPAL Comissão Econômica para a América Latina e o

Caribe

CIVAT Comissão Interestadual dos Vales do Araguaia e Tocantins

COSANPA Companhia de Saneamento do Pará

COSIPAR Companhia Siderúrgica do Pará

CPRM Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais

CVRD Companhia Vale do Rio Doce

CVSF Comissão do Vale do São Francisco

DAC Departamento de Aviação Civil

DASP Departamento Administrativo do Serviço Público

DIM Distrito Industrial de Marabá

DNER Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNPM Departamento Nacional de Produção Mineral

DOCEGEO Rio Doce Geologia e Mineração

EFC Estrada de Ferro Carajás

FSESP Fundação de Serviços Especiais de Saúde Pública

GETAT Grupo Executivo de Terras do Araguaia e Tocantins

IBDF Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal

IDESP Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará

INCRA Instituto Nacional de Reforma Agrária

MINTER Ministério do Interior

OASPUC Organização e Assessoramento de Serviços

Públicos e Comerciais S/C

ONG(s) Organizações Não Governamentais

PAC Programa de Ação Concentrada

PDUM Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá

PEA População Economicamente Ativa

PEUM Plano de Expansão Urbana de Marabá

PGC Programa Grande Carajás

PIC Plano Integrado de Colonização

PIN Programa de Integração Nacional

I PND Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento

II PND Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento

POLAMAZÔNIA Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais

RADAM Radar da Amazônia

SEBRAE Serviço de Apoio à Pequena Empresa

SEDURB Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano

e Regional do Pará

SERFHAU Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SESP Serviço Estadual de Saúde Pública

SIMARA Siderúrgica de Marabá Ltda.

SPVEA Superintendência do Plano de Valorização Econômica da

Amazônia

SUCAM Superintendência das Campanhas de Saúde Pública

SUDAM Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

SUDENE Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

SUFRAMA Superintendência da Zona Franca de Manaus

TVA Tennessee Valley Authority

USAID Agência Norte-Americana para o Desenvolvimento

Internacional

USP Universidade de São Paulo

VARIG Viação Aérea Rio-Grandense

VASP Viação Aérea São Paulo

ZFM Zona Franca de Manaus

# SUMÁRIO

Introdução	14
Marabá como Área Estratégica da Ação Governamental	20
2. A Localização e a Natureza de Marabá	28
Evolução Histórica e Econômica de Marabá	34
3.1 Características e Evolução da Área Urbana	54
3.2 Atividades Econômicas na Área Urbana	68
3.3 A Dinâmica Urbana de Marabá	74
3.4 Enchentes e Situações de Risco em Marabá	84
4. Ação do Governo Federal	108
A Política de Planejamento Urbano em Marabá	132
5.1 O Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM)	136
5.2 O Projeto Urbanístico do PDUM	147
5.3 O Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM)	158
5.4 A Implantação da Nova Marabá e sua Evolução	169
5.5 Quadro Urbano de Marabá após os Planos e Ações do Governo	183
6. A Velha Marabá: Resistência ou Atraso?	201
6.1 As Enchentes	219
Conclusão	237
Referências Bibliográficas	250



Figura 1: A Velha Marabá durante a enchente de 1997. fonte: Casa de Cultura de Marabá

### Introdução

As políticas públicas voltadas para a Amazônia nos últimos quarenta anos promoveram transformações que afetaram o modo de vida de muitas populações que antes lidavam com o extrativismo e tinham nos rios um meio natural de locomoção e de sobrevivência. Tais transformações se aceleraram a partir da década de 1960 com a abertura de estradas e as políticas públicas para promover a ocupação e o desenvolvimento da Amazônia.

A idéia que serviu de ponto de partida para essas ações do Governo Federal, de que a Amazônia era um grande "espaço vazio", necessitando ser ocupada e integrada ao resto do país, serviu de justificativa para uma série de iniciativas que não levaram em consideração as especificidades da sua natureza, das sub-regiões que constituem o seu imenso território e da própria história das populações que lá viviam. Não se tratava, portanto, de um "espaço vazio", mas de uma área com baixa densidade populacional.

As políticas de planejamento para a Amazônia, já a partir da criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), em 1953, tomaram a região como tendo uma estrutura econômica arcaica, necessitando de ações transformadoras para resgatá-la de seu atraso e subdesenvolvimento. Para isso seria necessário estimular a industrialização, desenvolver uma agricultura voltada para o mercado local e ainda promover a integração econômica daquela região ao Centro-Sul mais desenvolvido.

Ao mesmo tempo, ganhavam força os objetivos geopolíticos de também efetivar a ocupação da região, que estaria ameaçada por interesses internacionais. O Regime Militar de 1964 deu sustentação a essa argumentação de viés nacionalista, que serviu de justificativa para as políticas empreendidas a partir de então na Amazônia, mas que também encobriram as várias formas de atuação do capital estrangeiro, no sentido de obter a um baixo custo as possíveis riquezas minerais disponíveis na região.

Todas essas iniciativas acabaram por colocar definitivamente a Amazônia Oriental no contexto da economia de mercado liderada pelo Centro-Sul mais desenvolvido, com boas oportunidades para investimentos por parte de empresários e de grupos econômicos dessa região e também do exterior. O ponto de partida para esses negócios foram as terras, que passaram a ser valorizadas a partir da abertura das estradas, como a Belém-Brasília. A inserção das mesmas dentro de uma economia de mercado acabou trazendo graves conseqüências para os antigos habitantes desse chamado "espaço vazio" ou "terras sem homens", sobretudo naquelas áreas que primeiro sofreram as conseqüências desse avanço, isto é, o Sul e Sudeste do Pará, norte de Goiás (atual Tocantins) e oeste do Maranhão, que depois se tornou o chamado "bico do papagaio", famoso pelos seus conflitos fundiários.

A integração da Amazônia significou uma transformação no uso dos recursos naturais, antes praticamente livres e disponíveis para as populações locais, seringueiros, castanheiros, caboclos, populações ribeirinhas e os índios. A valorização desses recursos, sobretudo a terra, deu-se em favor daqueles que dispunham de meios para investir capital no setor fundiário e protegê-lo contra a inflação, que se acelerava a partir do início da década de 1960.

A posse de enormes extensões territoriais serviu também como contrapartida para a obtenção dos incentivos fiscais estimulados pelo Governo Federal durante o período do Regime Militar (1964-1985). Tais incentivos foram, em grande parte, canalizados para projetos agropecuários e no setor da mineração, que na prática não contribuíram para o pleno desenvolvimento da região.

Por outro lado, as prospecções realizadas por iniciativa governamental e por subsidiárias de empresas estrangeiras permitiram um levantamento dos recursos minerais, culminando com a famosa descoberta das reservas de minério de ferro na Serra dos Carajás, Sul do Pará, área então pertencente ao município de Marabá. No Amapá já havia a exploração de manganês desde meados da década de 1950 em associação com o capital estrangeiro.

Seguindo os princípios e as técnicas do planejamento e da intervenção governamental, difundidas desde a década de 1950 pelos economistas ligados à Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), é que foram elaboradas as políticas públicas voltadas para a região Norte e também para o Nordeste. A criação de orgãos de

punha-se de lado". Cardoso, Fernando Henrique e Muller, Geraldo. Amazônia: Expansão do Capitalismo. São Paulo: Editora Brasiliense, 1977, página 11.

1"Os interesses que surgiram na região estiveram subordinados ao capital localizado no sul do país (juta e

mineração) ou, quando locais, eram dispersos, sem representação ou força política (pequenos produtores, mineradores, juticultores), além de terem sido dependentes de ondas mercantis extrativistas de duração relativamente curta e de caráter predatório. A Amazônia nunca estruturou interesses próprios, capazes de competir com os interesses de fora: foi sempre uma terra que, assim como seus trabalhadores, uma vez usada,

desenvolvimento regional foi o primeiro passo para se estabelecerem ações concretas no sentido de procurar alternativas de desenvolvimento nas duas regiões.

A inserção da Amazônia e do Sudeste do Pará no cenário econômico nacional, após a década de 1960, se fez em função desses estímulos governamentais dados ao grande capital nacional e estrangeiro ou por meio da associação entre os dois. A participação do Estado ocorreu inicialmente por meio de incentivos fiscais e depois para subsidiar a infra-estrutura, sobretudo por meio da abertura de estradas, construção de aeroportos, no fornecimento de energia elétrica, como a construção da hidrelétrica de Tucuruí e também por meio de empresas estatais, como a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), incumbida pelo Governo Federal de implantar o Projeto Grande Carajás (PGC) a partir de 1980.

Essa presença do poder público foi fundamental para que o grande capital privado nacional e internacional passasse a atuar na região, em que pese a forte presença de uma estatal, a CVRD, como parceira desses empreendimentos ou até como única empresa no negócio, como no caso da exploração do ferro de Carajás. Em termos concretos, tratou-se de viabilizar para o mercado internacional o fornecimento de minérios de boa qualidade a um custo baixo.

Os investimentos em terras foram dirigidos basicamente para a agropecuária. Com relação aos pequenos empreendimentos agrícolas, embora anunciados como a grande alternativa para os homens sem terras do Nordeste, pouco ou nenhum apoio foi concedido.

O Sudeste do Pará sofreu os primeiros efeitos e impactos dessas políticas voltadas para a Amazônia em função de sua proximidade com o Sul e com o Nordeste e de estar na área de influência da rodovia Belém-Brasília. Essa sub-região não conheceu como as outras partes da Amazônia, os mesmos efeitos verificados com a decadência da borracha na década de 1920, uma vez que na seqüência do declínio da goma elástica veio uma fase dinâmica com o ciclo da castanha-do-pará, que possibilitou o aproveitamento das forças produtivas já empregadas no extrativismo da borracha e do chamado aviamento como relação de produção. Surgiu uma oligarquia que se fez poder político na região, controlando a comercialização da castanha com Belém, o comércio local e a propriedade das embarcações. A área correspondente ao curso médio do rio Tocantins, no Sudeste do Pará, tornou-se o centro mais importante dessa atividade e onde se instalaram os castanheiros, os barqueiros e os comerciantes.

Nesse contexto é que a cidade de Marabá passou a ocupar uma posição importante e estratégica como uma "porta de entrada" para a imensa região. A cidade passou nos últimos quarenta anos por transformações decorrentes desses grandes projetos e planos criados pelo Governo Federal, sobretudo após a implantação do Regime Militar em 1964. A fim de viabilizar a implementação dos mesmos, foram promovidas intervenções que acabaram transformando o espaço urbano, inclusive por meio de projetos que pretendiam criar uma nova área de expansão para a cidade, atingida frequentemente pelas enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas.

A sede do município foi o foco principal de uma série de planos diretores e projetos urbanísticos, criados a partir de 1970, que visavam dar condições para que a cidade suportasse um inevitável crescimento populacional com a implantação da exploração da mina de Carajás. Tal crescimento de fato ocorreu em função do enorme fluxo migratório induzido pelas políticas governamentais a partir da abertura das estradas e foi muito superior à capacidade da administração municipal de atender às necessidades geradas pelo mesmo, sobretudo no que se referiam aos serviços públicos e à infraestrutura necessária para suprir novas demandas por parte da população.

A respeito desses vários programas e projetos desenvolvidos para a Amazônia, podemos notar um ponto em comum: a população local e os seus interesses não foram de fato considerados. O caso de Marabá é um exemplo. Os moradores, o seu modo de vida, as atividades econômicas baseadas no uso dos recursos naturais disponíveis, deram lugar a uma outra estrutura sócio-econômica que obedecia mais aos interesses externos vinculados ao grande capital nacional e estrangeiro, do que aos da própria região.

A cidade foi obrigada a adequar o seu espaço urbano em função das políticas de integração e da previsão a respeito da exploração de riquezas minerais, sobretudo o ferro. A expectativa do crescimento da população se concretizou, mas a forma como essas populações passaram a buscar a sua sobrevivência econômica tornou-se distinta da que era realizada quarenta anos antes devido às transformações que levaram ao declínio do extrativismo vegetal em função da destruição dos castanhais. Tratava-se agora de um outro tipo de extrativismo, voltado para o setor mineral, mas sob controle do grande capital e cujos resultados não se reverteram no prometido desenvolvimento anunciado para a região.

Marabá sofreu uma grande transformação no seu espaço urbano e na sua economia, com graves repercussões na estrutura social. A cidade deixou de ter as características de comunidade ribeirinha típica da Amazônia para tornar-se um centro

urbano de grandes proporções e com os mesmos problemas e dilemas dos demais centros urbanos do Brasil, com imensa desigualdade social, formação de áreas periféricas, favelização e enormes disparidades no processo de apropriação do espaço urbano pelos diversos grupos sociais.

As intervenções promovidas pelo Governo Militar no município de Marabá e principalmente na área urbana da sede municipal, trouxeram conseqüências que transformaram o antigo perfil da cidade, caracterizado por ter uma economia vinculada à atividade extrativista. Sob o pretexto de dar uma solução ao problema das freqüentes enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas, que todos os anos afetam a área urbana, o Governo Federal planejou a construção de uma nova cidade em local seguro em relação às inundações.

A idéia de implantar um novo núcleo urbano, depois chamado de Nova Marabá, mesmo sob a justificativa de dar solução ao problema das enchentes, não foi bem recebida pela população. Em função dos projetos governamentais, que já estavam sendo executados no início da década de 1970, aumentou o fluxo migratório em direção ao município, sobretudo após a abertura da Transamazônica. A sede municipal não dispunha de espaço para absorver esse fluxo, provocando o surgimento espontâneo de outros núcleos próximos à cidade, ao mesmo tempo em que o projeto da Nova Marabá sofria alterações na planta urbanística. A demora na implantação da mesma, as mudanças no projeto original e a lentidão no processo de assentamento no novo núcleo fizeram com que outras possibilidades surgissem para os moradores e também para a população migrante. Uma dessas possibilidades foi a própria manutenção do núcleo pioneiro ou Velha Marabá, apesar de estar situado em uma área de risco em relação às enchentes.

Os percalços no processo de planejamento que se tentou impor na região acabaram possibilitando o surgimento de brechas, que permitiram aos antigos moradores a manutenção do velho núcleo e mesmo em uma acomodação no que se referia ao problema das enchentes. Tais percalços se deveram, em grande parte, ao fato de que o planejamento autoritário imposto na Amazônia não considerou os atores locais, que afinal, estavam diretamente envolvidos no processo. O pressuposto de que a Amazônia era um imenso "espaço vazio" a ser ocupado, contribuiu para essa postura do governo autoritário que vigorava naquele momento no Brasil.

Por outro lado, as intervenções promovidas pelo Governo Federal destinavam-se a apoiar os grandes investimentos previstos para aquela região e o projeto da Nova Marabá insere-se nesse contexto. Apesar disso, abriram-se algumas possibilidades para

que as populações locais e seus vários segmentos sociais interferissem nesse processo e acabassem estabelecendo uma trajetória que não estava prevista pelos planejadores do regime autoritário.

# 1. Marabá como Área Estratégica da Ação Governamental.

Marabá foi vista dentro dos planos governamentais como ponto de apoio ao Projeto Ferro Carajás. A sua estrutura urbana seria fundamental no fornecimento de serviços, produtos e como uma base para a atividade a ser desenvolvida na mina de ferro. A cidade estava sendo disponibilizada para os novos interesses que se fixavam na região, seja do próprio Estado, seja do capital privado no que se referiam às terras oferecidas a um custo mínimo.

Uma das obras que marcou a atuação do Governo Federal em toda a região foi a Transamazônica. Chamada de a "rodovia da integração nacional", ela atravessou a cidade de Marabá a partir de 1971, criando a possibilidade de efetivar a ocupação da Amazônia, idéia preconizada pelo Regime Militar e por seus estrategistas. <sup>2</sup>

Marabá tornou-se uma passagem obrigatória para aqueles que fossem atraídos pelas possibilidades que a Amazônia oferecia. Sua posição estratégica, a existência de riquezas minerais e a infra-estrutura de que já dispunha, fez do município Área de Segurança Nacional em 1970. Marabá passou a ter prefeitos nomeados com a aprovação do Conselho de Segurança Nacional, tendo praticamente anulada a sua autonomia municipal.

O interesse pelas terras também se ampliou, atraindo grandes investidores do Sul e até do exterior e ao mesmo tempo, a chegada de migrantes, sobretudo do Nordeste, fez crescerem as ocupações, gerando conflitos agrários que tornaram o Sudeste do Pará famoso como uma terra sem lei. As novas estradas facilitaram o acesso desses migrantes ao município.

Além disso, o Governo Federal iniciou a partir de 1972 uma tentativa de colonização orientada para a região, com a distribuição de lotes de terras às margens das novas rodovias, inclusive a Transamazônica. Tal política gerou expectativas por parte de

<sup>&</sup>quot;A motivação mais consistente na época pareceu ser mesmo a de "ocupar vazios" e solucionar a pressão demográfica. Entre estes dois objetivos (cuja melhor articulação e justificação acham-se nas exposições do General Rodrigo Otávio, então comandante militar da Amazônia) inseriu-se, naturalmente, o aproveitamento da Transamazônica como um "projeto-impacto", no estilo propagandístico do governo Médici, ativado pelo Ministério dos Transportes. E não deve ser deixado para plano menor o interesse que as empreiteiras do sul tiveram para, somando-se aos esforços pela "integração nacional", construir uma estrada de custos desconhecidos e praticamente sem limites de financiamento." Cardoso, Fernando Henrique e Muller, Geraldo. Amazônia: Expansão do..., página 172.

famílias, sobretudo do Nordeste, que se dirigiram para aquela área, pois Marabá estava incluída nesse projeto de colonização. <sup>3</sup>

Essa intervenção do Governo Federal assumiu também um caráter militar em função da descoberta de um foco guerrilheiro organizado pelo Partido Comunista do Brasil, na área próxima ao município de Marabá, na divisa entre o Pará e Tocantins. A partir do ano de 1972, o combate a esse movimento, conhecido como Guerrilha do Araguaia, mobilizou muitos efetivos militares para a região.

Em 1970 uma avaliação feita por técnicos enviados pelo Governo Federal, a respeito da área urbana original de Marabá, concluiu pela incapacidade do antigo sítio urbano de comportar um processo de crescimento. Era preciso, aos olhos dos técnicos que elaboravam as políticas públicas, preparar um plano de expansão urbana em um outro local, distante da área afetada pelas constantes enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas. A cidade estava sendo disponibilizada para atender as expectativas do chamado Projeto Ferro, a futura estrutura a ser implantada na Serra dos Carajás para a mineração e o espaço urbano teria que se adequar a essa nova necessidade, que não era de forma alguma, a necessidade dos moradores de Marabá naquele momento.

Portanto, tratava-se de inserir a região em um novo patamar econômico, tido como moderno, em detrimento das antigas atividades extrativistas, vistas apenas como uma alternativa transitória na impossibilidade de se promover de imediato a modernização. Nesse sentido, as antigas populações que dependiam do extrativismo da castanha não foram levadas em consideração, ou seja, castanheiros, tropeiros, caboclos e os marítimos ligados à navegação fluvial, afinal a construção da hidrelétrica de Tucuruí praticamente eliminou essa última atividade no médio Tocantins.

As eclusas que deveriam facilitar a transposição do rio Tocantins não foram concluídas. Esse aspecto revela o desprezo por parte do poder público para com aquelas populações ao não facilitar a permanência do transporte fluvial, que era mais barato e que dispunha de toda uma técnica desenvolvida pelos marítimos que percorriam os rios, os rápidos e as corredeiras com grande perícia. Mesmo a antiga elite de comerciantes e

\_

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Tratava-se do Programa Integrado de Colonização (PIC), que visava assentar colonos, principalmente do Nordeste, nas terras disponibilizadas às margens das rodovias federais em fase de implantação na Amazônia, inclusive a Transamazônica. Os colonos receberiam lotes de 100 hectares e poderiam instalar suas famílias nas agrovilas a serem construídas em determinados pontos das rodovias, que deveriam estar integradas às agrópolis e rurópolis que também deveriam ser implantadas. Apesar da falta de apoio e estrutura para o pequeno produtor, que levou ao insucesso dessa iniciativa, ela contribuiu para atrair famílias de migrantes, que obrigatoriamente passavam por Marabá.

proprietários de castanhais teve o seu poder anulado com as intervenções promovidas pelo Regime Militar implantado em 1964.

As transformações decorrentes das políticas do Governo Federal tiraram Marabá de seu isolamento terrestre. Levas de migrantes começaram a chegar ao município, facilitados pelo acesso por rodovia. O projeto da colonização oficial foi deixado de lado, mas a descoberta de ouro em Serra Pelada no início de 1980 acabou por atrair milhares de garimpeiros, que fizeram de Marabá e de seu aeroporto a base para as suas atividades. Nesse mesmo ano, foi anunciado o Projeto Grande Carajás (PGC), no sistema minaferrovia-porto, visto no discurso oficial como uma nova possibilidade de desenvolvimento para a região, uma vez que iria permitir a implantação de indústrias e siderurgicas.

Simultaneamente, os conflitos ligados a terra aumentavam, envolvendo fazendeiros antigos, posseiros, grileiros, os fazendeiros novos que se estabeleceram com a pecuária e os índios. A derrubada da floresta nativa para abrir espaço para a criação de gado por meio das queimadas e para obtenção da madeira por parte das serrarias, acabou prejudicando irremediavelmente o antigo extrativismo da castanha, que declinou no início da década de 1980.

Nesse contexto foi efetivada a idéia já mencionada de implantação de um novo núcleo urbano, a Nova Marabá. Pretendia-se transferir a população do núcleo original e afastá-la das áreas sujeitas às constantes enchentes e inundações que praticamente todos os anos atingiam a cidade. No ano de 1980 ocorreu aquela que é tida como a maior de todas as enchentes, cobrindo todo o núcleo pioneiro da cidade.

Os projetos e estudos elaborados apontavam para a inadequação da localização da cidade. A transferência da sede municipal para outro local já havia sido cogitada e até estabelecida por meio de um decreto do antigo Governo do Pará, no início da década de 1930, logo após uma outra grande enchente, a de 1926, da mesma dimensão que a de 1980.

Durante praticamente 80 anos a população local conviveu com o problema e em nenhum momento houve uma iniciativa real dela própria ou das autoridades municipais de abandonar o local. Pelo contrário, o núcleo primitivo de Marabá, conhecido como Burgo Agrícola, fundado por Carlos Leitão em 1895, estava originalmente situado a cerca de 18 quilômetros rio abaixo na direção de Belém, na margem esquerda do rio Tocantins. Em 1898, com a descoberta do caucho e o estabelecimento de uma casa comercial no pontal entre os rios Tocantins e Itacaiúnas, muitos dos antigos moradores do Burgo começaram a se transferir para a "península" ou pontal na confluência dos dois rios, que

era um local mais afetado pelas enchentes. O núcleo primitivo praticamente foi abandonado.

Devemos notar que o problema das enchentes já era conhecido antes do surgimento de Marabá e antigos viajantes descreveram as mesmas, notando que em outros aglomerados do Tocantins houve a preocupação de situar o núcleo urbano em platôs mais elevados, embora próximos ao rio. A situação de risco em relação às mesmas passou a existir a partir do momento em que houve a ocupação do sítio que deu origem à cidade.

A preocupação de estabelecer o comércio próximo às áreas de exploração do caucho ou borracha e de controlar a entrada e saída dos caucheiros que se dirigiam à bacia do Itacaiúnas para a extração desse produto, parece ter prevalecido na escolha do local como sítio definitivo para a cidade. Foi nesse lugar que a cidade conheceu a sua evolução até o início da década de 1970. As enchentes não se tornaram um obstáculo intransponível para a fixação do núcleo e acabaram por ser incorporadas à rotina de vida dos moradores.

Por sua vez, o único meio de locomoção disponível, a navegação fluvial, era arriscada em função dos trechos encachoeirados a jusante de Marabá, sobretudo em Itabocas, que muitas vezes culminavam em naufrágios com enorme prejuízo causado pela perda das cargas. A habilidade dos barqueiros era constantemente testada nesses trechos e toda uma técnica, inclusive de construção de barcos apropriados em pequenos estaleiros situados na própria Marabá, foi desenvolvida pelos mesmos para superar tais obstáculos.

O processo que representou uma ruptura na evolução da cidade foi desencadeado pelo Governo Militar, sobretudo os planos para a Nova Marabá, que começaram a ser pensados a partir de 1972, por intermédio de um órgão federal ligado ao Banco Nacional de Habitação (BNH) e ao Ministério do Interior, conhecido como Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU). O diagnóstico estabelecido para a cidade era de que o sítio original estava esgotado em suas possibilidades de expansão e sem condições de atender as necessidades que estavam sendo previstas para Marabá. A transferência para um novo local foi decidida e um plano urbanístico foi criado para assentar os habitantes.

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

automotores. Cabe lembrar que a indisposição para a mudança envolveu os vários segmentos da sociedade local, inclusive da antiga elite vinculada ao extrativismo da castanha. Esta mesma elite já se encontrava desalojada do poder municipal, em função da transformação de Marabá em Área de Segurança Nacional em 1970.

A lentidão do processo de execução do projeto da Nova Marabá, a extinção do SERFHAU, a elaboração de um novo plano urbanístico e finalmente a crise econômica do final da década de 1970 e início da década de 1980 acabaram criando as brechas para que o antigo núcleo acabasse por se manter e até absorver parte do contingente populacional que chegou a Marabá. Essa resistência culminou com a manutenção do núcleo pioneiro, mas também com a constituição do Complexo da Cidade Nova e da própria Nova Marabá, núcleos que acabaram se formando em função do fluxo migratório que foi desencadeado pelas políticas governamentais na Amazônia.

Contudo, destacamos o fato de que essa mesma população não recebeu de forma passiva essas intervenções e procurou, na medida do possível, estabelecer formas de preservar o seu espaço original de convívio e mesmo de sobrevivência, aliás, seguindo uma tendência verificada em sua própria história, como iremos analisar na seqüência. Em outras situações, como no caso da formação do lago da barragem de Tucuruí, essa possibilidade não existiu e as populações que lá viviam tiveram que se retirar. No caso de Marabá a possibilidade de preservar os modos de apropriação do antigo espaço urbano por parte da população local ficou aberta.

Vários autores já observaram as peculiaridades do espaço amazônico e o problema deste ser visto de forma homogênea, como se suas sub-regiões fossem iguais ou tivessem uma mesma história de ocupação e evolução econômica. Bertha Becker observou a existência de um mito do "espaço vazio", uma vez que as populações indígenas, os caboclos e as antigas sociedades locais não terem sido levadas em consideração nesses planos e projetos. Para esta autora, a fronteira da década de 1970 não é a primeira a surgir naquele espaço, mas é diferente das antecessoras, pois se expande em um "novo patamar de integração nacional, com mercado em grande parte unificado e sob comando de uma nova dimensão de capitais envolvidos" <sup>4</sup>. Ela se desenvolve em um processo de sobreposição de várias atividades e principalmente no nosso caso em questão, "já nasce urbana" e a própria urbanização adquire um ritmo intenso e com um papel

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Becker, Bertha. *Amazônia*. São Paulo: Editora Ática (Série Princípios), 1998, página 10.

importante desempenhado pelo Governo Federal, no sentido de impor a idéia de planejamento e investindo em infra-estrutura.

Para Marília Carvalho Brasil, apesar da "fronteira agrícola" na Região Norte ter sido mostrada e lembrada como uma forma de atrair fluxos migratórios para diminuir a concentração urbana de outras regiões, essa mesma concentração acabou por se verificar também na Amazônia. Embora as políticas governamentais tenham tido início nas décadas de 1950 e 1960, o impacto das mesmas sobre a dinâmica demográfica daquela região veio nas duas décadas seguintes: a de 1970 e a de 1980. A população da Região Norte apresentou um crescimento acelerado, passando de 1,9 milhão em 1960 para mais de 10 milhões em 1996. A migração inter-regional aumentou, bem como a intra-regional e também ocorreu uma urbanização crescente em função da impossibilidade de fixação de grande parte dessa população nas áreas rurais em função da falta de apoio do Estado aos pequenos produtores.

Tabela 1: Região Norte - População Residente Total, Urbana e Rural (em 1.000) e Taxa Geométrica de Crescimento (% a.a.) 1940-1996.

	População Residente			Taxa de Crescimento Anual		
Períodos	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
1940	1.462	406	1.057			
1950	1.845	581	1.264	2,35	3,65	1,81
1960	2.562	958	1.604	3,34	5,13	2,41
1970	3.604	1.627	1.977	3,47	5,44	2,11
1980	5.880	3.037	2.843	5,02	6,44	3,70
1991	9.111	5.392	3.719	4,06	5,36	2,47
1996	10.241	6.298	3.943	2,37	3,16	1,18

Fonte: Contagem de População de 1996 (IBGE) in Brasil, Marília Carvalho. Op. Cit., página 146.

Nota: não está incluído o Estado do Tocantins.

Outra observação importante destacada por Marília Carvalho Brasil diz respeito ao uso do termo "fronteira agrícola", uma vez que muitas áreas foram ocupadas com outras atividades ou projetos econômicos, como no caso do Projeto Carajás, a produção de alumina no Pará ou de manganês no Amapá.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Para esta mesma autora, é possível falar em fronteira agrícola apenas em algumas partes do Centro-Oeste ou nas "bordas" da Amazônia. A referência à idéia de fronteira agrícola remete a um tipo de migração que têm por finalidade as áreas rurais, como no caso do Paraná e do Centro-Oeste. Marília Carvalho Brasil considera que a

migração em direção à Amazônia não teve essa característica, embora em algumas áreas do Pará e de Roraima tivessem ocorrido migrações para as zonas rurais. O volume maior de migrações para a Região Norte, contudo, era de pessoas que procuravam cidades e vilas. Brasil, Marília Carvalho. *Urbanização da Região Norte: Uma* 

Em função disso, as áreas urbanas da Região Norte tiveram um crescimento demográfico maior do que o que foi observado no resto do país. Esse crescimento da população urbana só não foi ainda maior em função dessa região ter mantido taxas elevadas de crescimento das populações rurais. A Região Norte acompanhou uma tendência de urbanização que já ocorria no país desde a década de 1940 e como afirma Donald Sawyer "a fronteira 'agrícola' tornou-se uma fronteira urbana. Não se trata apenas de urbanização 'na' fronteira, mas de uma verdadeira urbanização 'da' fronteira". 6.

Marília Carvalho Brasil ressalta que esse processo não foi homogêneo e que existem variações nas várias mesorregiões. O Leste Rondoniense e o Sudeste Paraense, onde se localiza Marabá, foram as duas mesorregiões "que apresentaram os maiores ganhos relativos na Região Norte". Tiveram elevação em suas populações, tanto da rural quanto e principalmente, da urbana. A implantação de uma infra-estrutura viária, novas atividades econômicas e os projetos de colonização contribuíram para que isso ocorresse nas décadas de 1970 e 1980. A retração dos investimentos públicos na década de 1990 contribuiu para que ocorresse uma queda no crescimento da urbanização, embora essa tendência tenha continuado.

Na opinião de Bertha Becker, essa nova fronteira não deve ser vista como sinônimo apenas de terras devolutas, mas "um espaço também social e político" 8 ou ainda um espaço não plenamente estruturado e com potencial de gerar novas realidades. A fronteira é para a nação um "espaço de projeção para o futuro" e para o capital como sendo o local de implantação de novas estruturas e reserva de energia e uma região estratégica para o Estado, que procura controlá-lo. No entanto, a autora ressalta que o tipo de modernização que foi imposta pelo governo não foi "onipotente", não foi aplicado de forma homogênea e também em função da realidade não ter se desenvolvido de acordo com o plano. Outros atores interferiram no processo, por meio da territorialidade ou de

Analise Exploratória das Mesorregiões in Santos, Tais de Freitas (org.) Dinâmica populacional das regiões

Norte e Nordeste: questões atuais e emergentes. Recife: FJN, Editora Massangana, 2000, páginas 139-162.

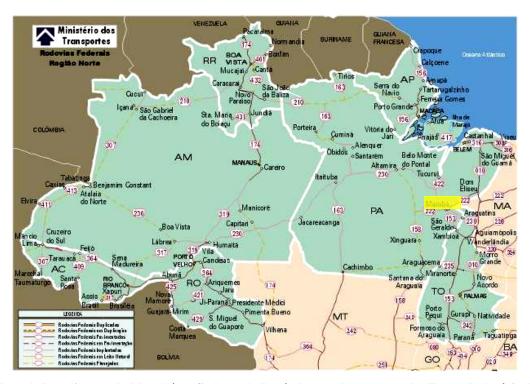
<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Sawyer, Donald. Urbanização da fronteira agrícola no Brasil. In Lavinas, L. (org.). A urbanização da fronteira. Rio de Janeiro: PUBLITUR/UFRJ, 1987, volume 1, páginas 43-57 (Série Monografia, 5), Citado por Brasil, Marília Carvalho. *Urbanização da Região Norte...*, página 7.

 $<sup>^7</sup>$  Já no caso da Região Metropolitana de Belém, no período 1980-1991, diminuiu a participação da sua população urbana no total da região e sua área rural teve um aumento populacional muito grande. O Nordeste Paraense também apresentou concentração maior da população nas áreas rurais. Daí a analise da autora ser feita com base nas mesorregiões para apontar essas variações. Nas áreas de fronteira econômica predominou o avanço da urbanização, como no Sudeste Paraense. Brasil, Marília Carvalho. Urbanização na Região Norte..., página 10.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Becker, Bertha. *Amazônia...*, página 11.

outras formas de apropriação do espaço físico que não eram aquelas previstas nos planos ambiciosos impostos pela ação do Estado. O estudo do caso de Marabá permite-nos analisar um exemplo de como tal apropriação se efetivou, sem que estivesse nos planos e projetos pensados para aquela cidade.

# 2. A Localização e a Natureza de Marabá



Mapa 1: Localização de Marabá no Sudeste do Pará, destacado em amarelo. Fonte: Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA-Marabá. Marabá: 2006, página 7.

Marabá está localizada no Sudeste do Pará, na confluência de dois rios – o Itacaiúnas e o Tocantins – formando um pontal limitado pelos mesmos e por uma área alagada conhecida como varjão. Atualmente, o município possui uma extensão de 15.157,90 quilômetros quadrados. Por estar em uma área com topografia baixa em relação ao leito fluvial, a cidade sofre com as inundações provocadas pelas cheias anuais dos dois rios. Em contrapartida, o município possui as maiores altitudes da região Sudeste do Estado do Pará, com destaque para a Serra dos Carajás e para a Serra do Cinzento.

Dentro da cidade de Marabá as áreas mais elevadas estão situadas na Cidade Nova, na Nova Marabá, onde hoje se localiza o entroncamento entre as rodovias Transamazônica e PA-150 e na Velha Marabá na altura do cruzamento das Avenidas Antonio Maia e Getúlio Vargas. O ponto mais elevado de toda a área urbana localiza-se na Cidade Nova, próximo ao aeroporto, com 134,5 metros. Os pontos urbanos de menor altitude são os bairros da Independência, Liberdade e Novo Planalto, situados na Cidade Nova, as folhas 13, 14 e 33 na Nova Marabá e os bairros de Cabelo Seco, Santa Rita e Santa Rosa na Marabá Velha ou Marabá Pioneira.



Figura 2: Área urbana de Marabá obtida a partir de foto de satélite. Fonte: <a href="http://earth.google.com">http://earth.google.com</a>>.

Ainda dentro da área do município merece destaque a bacia que têm como eixo o rio Itacaiúnas e seus afluentes, que banha toda a área municipal e que compreende uma área de 5.383,4 quilômetros quadrados. Era em torno desse rio que se realizava grande parte da extração do caucho e depois da castanha-do-pará. O rio Tocantins percorre apenas um trecho de 50 quilômetros do município, enquanto o Itacaiúnas percorre mais de 200 quilômetros. Contudo, foi o primeiro que permitiu a ocupação inicial de Marabá.

Marabá está distante 475 quilômetros da capital do Pará, Belém. Historicamente, a cidade manteve e ainda mantém relações econômicas, sociais e culturais com outras cidades localizadas no Maranhão e no norte de Goiás (atual Tocantins). Isso se deveu às facilidades de acesso ao município por via fluvial, principalmente através do rio Tocantins, que se comunica também com o rio Araguaia, e mais recentemente, pela ferrovia que corta o município e faz a ligação com o Maranhão. As atividades econômicas desenvolvidas nas terras do município, sobretudo o extrativismo vegetal e mineral, atraíram fluxos de migrantes provenientes dessas regiões mais próximas, principalmente do Maranhão.

Entre as espécies vegetais presentes na região, destacam-se a castanheira (Bertholletia excelsa), árvore alta e abundante na bacia do rio Itacaiúnas, onde se encontravam imensos e contínuos castanhais e o caucho (Castilloa ulei), que havia sido abundante, acabou por se tornar rarefeita em função da derrubada da árvore ser necessária para a obtenção do látex, matéria-prima da borracha. Além dessas espécies ainda se destaca a presença da palmeira de babaçu (Orbignya Speciosa), característica da zona de transição entre o Centro-Oeste e o Meio-Oeste com as formações da floresta amazônica, embora de forma mais disseminada e sem grandes concentrações.

O desenvolvimento inicial de Marabá vinculou-se diretamente ao uso dos rios, tanto para a extração dos recursos naturais, como para o transporte dos mesmos para Belém, via rio Tocantins. Portanto, a localização na confluência dos dois principais rios era primordial para viabilizar a economia e a sobrevivência daqueles que se dedicavam a tais atividades, extratores, patrões e comerciantes, mesmo sendo um local impróprio para o estabelecimento de um núcleo urbano. O pontal era passagem obrigatória das embarcações que adentravam pelos rios e igarapés dentro da floresta. <sup>9</sup>

No rio Tocantins havia um obstáculo para a navegação, a corredeira ou rápido conhecida pelo nome de Itaboca, a jusante de Marabá, situada no curso médio desse mesmo rio. Possuía uma extensão de aproximadamente 25 quilômetros e um desnível de quase 24 metros, com um verdadeiro labirinto de canais, onde as águas se precipitavam a uma velocidade de 20 metros por segundo. Entre os canais, destacavam-se o de Capitariquara, no centro do leito e o de Itaboca, na margem esquerda e que dava nome ao conjunto das corredeiras, por onde passavam as embarcações. O Capitariquara era muito utilizado pelas embarcações e para desviar das pedras era preciso grande habilidade por parte dos pilotos e marítimos. Em função desse obstáculo, é que foi construída a Estrada de Ferro do Tocantins, que ligava Alcobaça até Jatobal, em uma extensão de 115 quilômetros, contornando o trecho encachoeirado do Tocantins. Além da ferrovia, chegou a existir uma estrada de terra de aproximadamente nove quilômetros, como outra opção.

Muitos acidentes ocorreram no trecho de Itabocas, com perda das embarcações, da carga transportada e de vidas humanas, trazendo prejuízos aos proprietários dos barcos. A lentidão e a necessidade de fazer o transbordo de passageiros e de cargas

-

<sup>&</sup>quot;A teimosa localização de Marabá não se prende a fatos muito complexos nem se explica tão pouco por escolhas anônimas e inconscientes. Foram as necessidades da atividade econômica, criadas pela exploração dos castanhais, que reconduziram o agrupamento humano ao mesmo local desfavorável e inseguro." Ministério da Viação e Obras Públicas. O Vale Tocantins-Araguaia: Possibilidades Econômicas, Navegação Fluvial. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Engenheiro Civil Américo Leonides Barbosa de Oliveira. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro: 1941, página 37.

tornava a viagem demorada sendo, contudo, a única opção de ligação com a capital Belém, até o final da década de 1960. No período da estiagem, conhecido como "verão", de maio a setembro, o nível das águas desce muito, os igarapés ficam secos e as rochas e travessões de areia afloravam nesse trecho, dificultando ainda mais a navegação. No canal do Capitariquara era impossível o tráfego nessa época do ano, mesmo em pequenas embarcações. Na opinião do engenheiro Américo Leonides Barbosa de Oliveira, que esteve na região no final da década de 1930, "a navegação do Tocantins é uma sucessão de desastres impressionantes". <sup>10</sup> Contudo, o rio apresentava muitos trechos com navegação plena, livre das cachoeiras, rápidos, corredeiras, torvelinhos, rebojos e saltos.

O principal problema natural verificado em Marabá eram as constantes enchentes. Quando coincidiam as cheias dos rios Tocantins e Araguaia com as do Itacaiúnas, as consequências eram terríveis, prejudicando até mesmo a coleta da castanha, que a partir da década de 1920 tornou-se a principal atividade econômica do município. Nessa situação, a cidade de Marabá ficava parcialmente submersa, paralisando completamente as atividades, com prejuízos para a economia regional e também para o próprio Estado do Pará.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Ministério da Viação e Obras Públicas. *O Vale Tocantins-Araguaia: Possibilidades Econômicas, Navegação...*, página 23.

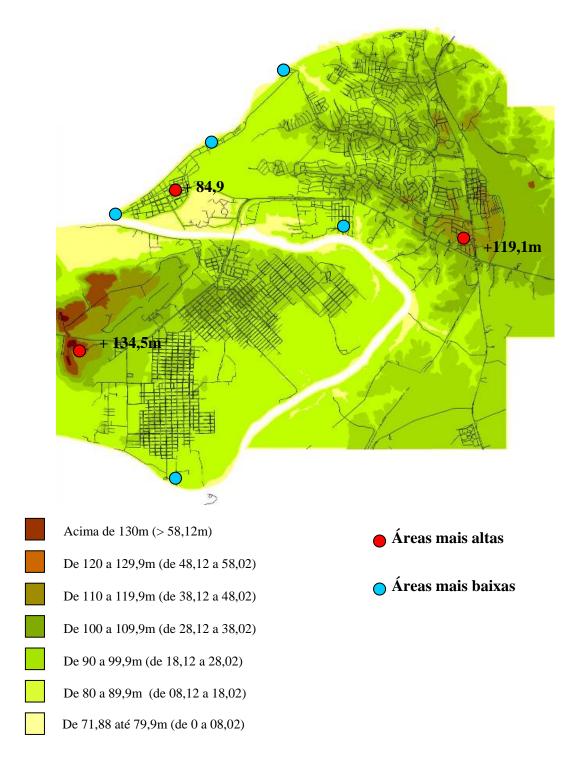


Figura 3: Topografia da cidade de Marabá (altitude em relação ao nível do mar).

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DA VULNERABILIDADE AMBIENTAL – Projeto AVA MARABÁ – Marabá 2006, página 11.

O sítio onde está localizada a cidade de Marabá sempre foi tido como inadequado e o pontal está assentado em terrenos de origem aluvial, alternando-se faixas arenosas com cascalho e faixas argilosas, constituindo solos impermeáveis, facilitando a acumulação de água. Praticamente todos os viajantes que visitaram Marabá observaram a localização imprópria e até irracional da cidade. <sup>11</sup>

Além dos dois rios, Marabá era ainda limitada por uma área de várzea, conhecida como varjão. Na época das cheias dos rios, entre dezembro e abril aproximadamente, esse local permanece alagado, impossibilitando uma ocupação permanente. Na época do "verão", quando as águas baixam, a área é ocupada por olarias, cujos operários trabalham entre maio e novembro na produção de telhas e tijolos. Até os dias de hoje essa atividade se mantém no mesmo local e durante muito tempo constituiu uma alternativa de trabalho na fase da entressafra da castanha.

A cidade de Marabá evoluiu e cresceu em torno do extrativismo, consolidando a sua localização em um ponto absolutamente estratégico para essa atividade. O extrativismo teve na bacia do rio Itacaiúnas, seus afluentes e igarapés, a área mais importante. Nela estavam as maiores concentrações das duas espécies vegetais que fizeram o surgimento e o crescimento de Marabá a partir do final do século XIX: o caucho e a castanha.

Milhares de migrantes foram atraídos para o extrativismo nas terras pertencentes ao município de Marabá e enfrentando as três grandes dificuldades impostas pelas condições físicas e naturais: a navegação nos trechos encachoeirados dos rios, a penetração e permanência por meses nas matas e as enchentes. O interesse pelas duas atividades se impôs e promoveu adaptações por parte das populações locais às adversidades naturais, principalmente ao constituir uma cidade em um local inadequado como o pontal.

Editora Anhambi, São Paulo: 1958, página 14.

-

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> H. D. Barruel de Lagenest, por exemplo, esteve na cidade em 1955 e lá permaneceu por seis meses. Para ele, Marabá era uma cidade de opulência instável, pois "intensas e devastadoras enchentes invadem as "avenidas" e submergem as casas" periodicamente. Lagenest, H. D. Barruel de. Marabá, Cidade do Diamante e da Castanha.

### 3. Evolução Histórica e Econômica de Marabá.

No final do século XIX, a área correspondente ao Baixo Tocantins era ocupada por alguns núcleos urbanos, pequenos povoados, vilas e aldeias, com destaque para as cidades de Cametá, Mocajuba, Arumateua, Baião, à qual Marabá estava vinculada em seus primeiros tempos, como também Alcobaça, limite para a navegação dos antigos vapores vindos de Belém, antes das corredeiras de Itaboca.

Na origem do processo de povoamento da área onde hoje se encontra Marabá estava a fundação do Burgo Agrícola, estabelecido por Carlos Gomes Leitão e de um grupo de famílias provenientes de Goiás em 1895. A idéia era a de estabelecer um núcleo dedicado à pecuária e à agricultura para assentar colonos fugidos das lutas políticas na cidade de Boa Vista, então pertencente a Goiás. Contudo, o primeiro local escolhido, junto à foz do rio Itacaiúnas, próximo de onde hoje se encontra Marabá, apresentou problemas de insalubridade e parte da população foi acometida por febres. Em conseqüência disso, alguns moradores se deslocaram para um outro ponto, acompanhando Carlos Leitão, 18 quilômetros rio abaixo. Segundo o engenheiro Ignácio Baptista de Moura, que em 1896 percorreu a região comissionado pelo Governo do Pará, as condições no novo local eram bem melhores, inclusive no que se referia às enchentes 13.

Foi logo após o estabelecimento do Burgo Agrícola que foi descoberto o caucho (borracha) nas matas em torno da bacia do rio Itacaiúnas. A exploração do caucho impôs a necessidade da ocupação do pontal pela facilidade de se controlar o acesso à mata, sobre os caucheiros que extraiam o produto e também do trafego fluvial por parte dos comerciantes que negociavam o produto na capital, Belém. Nesse pontal formou-se

De acordo com Marília Emmi, o conflito de Boa Vista ou "guerra da Boa Vista", estava relacionado à luta pelo poder entre dois coronéis locais, um deles Carlos Leitão, que era deputado estadual florianista, o que associou o conflito à situação política do país naquela época, poucos anos depois da Proclamação da República. Com o desfecho da luta, Carlos Leitão foi obrigado a se retirar com seus partidários para o Sul do Pará, onde veio a se estabelecer em 1895 às margens do rio Tocantins no Burgo Agrícola. Emmi, Marília. A Oligarquia do Tocantins e o Domínio dos Castanhais. Belém: UFPA/NAEA, 1999.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> "Por cima do declive, estende-se pela região mais próxima um platô fertilíssimo, cuja altura ao nível das maiores enchentes do inverno é de 23 metros, e ao das águas baixas do verão se eleva de 38 a 40 metros." Moura, Ignácio Baptista de. De Belém a São João do Araguaia: Vale do rio Tocantins. Belém: Secretaria de Estado da Cultura/ Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves, 1989, página 312.

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> O caucho ou "Castilloa ulei" era a variedade local da seringueira da Amazônia e da qual era extraído o látex, matéria-prima da borracha. A peculiaridade na exploração dessa árvore era a necessidade de ter que abatê-la para a extração da matéria-prima, causando a perda definitiva da mesma. Atribui-se aos antigos moradores do Burgo Agrícola a descoberta do caucho na bacia do rio Itacaiúnas, quando faziam um reconhecimento da área a procura dos campos naturais para a prática da pecuária.

um núcleo a partir de uma casa comercial fundada por um maranhense chamado Francisco Coelho, em 1898, cujo nome passou a designar a futura cidade: Marabá.

O financiamento ou aviamento para a atividade extrativista passou a ser feito também nesse local, tornando-o passagem obrigatória para os coletores e para os patrões que contratavam os mesmos para o difícil trabalho na mata. Além disso, o barração ficou conhecido desde os seus primórdios como centro de diversão dos caucheiros que atuavam na região.

As vias fluviais dos rios Tocantins e Araguaia já eram utilizadas desde os tempos coloniais. Populações ribeirinhas, caboclos, coletores de castanha, tropeiros que conduziam gado vindo do Maranhão e do Tocantins e os grupos indígenas já dividiam aquele imenso território. A exploração da mata e de seus recursos era livre e aberta à iniciativa de indivíduos, geralmente provenientes de outras regiões, que quisessem tentar a sorte, principalmente com o extrativismo.

A fama do barração comercial de Marabá, que originou o núcleo urbano, cresceu e outras casas comerciais foram se estabelecendo, a partir do local onde hoje se encontra o bairro Cabelo Seco, na extremidade do pontal junto à confluência dos dois rios.



Figura 4: Aspecto do bairro Cabelo Seco, onde se originou Marabá.

O surgimento de Marabá obedeceu a um processo já em andamento e com uma característica econômica mercantil. Os planos dos primeiros moradores do Burgo Agrícola, de praticar a agricultura e desenvolver a pecuária jamais foram efetivados. Esses moradores, comandados por Carlos Leitão, esperavam encontrar os "campos"

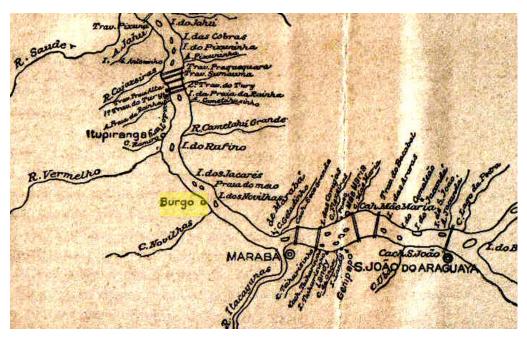
*gerais*" na região próxima ao rio Itacaiúnas, que seriam propícios à prática da pecuária. Tais campos não foram encontrados. Nas ilhas do rio Tocantins, defronte ao Burgo, praticou-se uma pequena pecuária para o sustento da comunidade, mas que era prejudicada pelo alagamento das mesmas na épocas da cheia, como a ilha dos Novilhos.

Foi em uma das expedições promovidas pelos moradores do Burgo, em busca dos "campos gerais", que foi feita a descoberta do caucho. Na opinião de Marília Emmi, a descoberta do caucho modificou as relações entre os antigos colonos do Burgo, introduzindo o domínio do capital mercantil que interferiu na transferência de quase todo o povoado para o pontal, facilitando o escoamento das mercadorias e das trocas.

Além desse fato, Marília Emmi chama a atenção para o problema envolvendo o contrato estabelecido por Carlos Leitão com o governador do Pará, Lauro Sodré, concedendo ao primeiro uma ajuda de 200 mil réis a ser paga em três prestações, sob a condição do estabelecimento de um número mínimo de famílias no Burgo. Com o não cumprimento da cláusula, o contrato foi desfeito. Contudo, a descoberta do caucho promoveu uma mudança nos objetivos iniciais do Burgo, que eram mais voltados para a agricultura e a pecuária e que depois se direcionaram para o extrativismo. Essa atividade contribuiu para o despovoamento do Burgo, uma vez que a facilidade de comunicação no pontal criou boas condições para que comerciantes, como o maranhense Francisco Coelho, construíssem lá os seus barracões que forneciam mantimentos e equipamentos para aqueles que entravam na mata em busca da goma elástica extraída do caucho. A antiga colônia agrícola no Burgo foi substituída "por um centro eminentemente comercial". 15

-

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> Emmi, Marília. A Oligarquia do Tocantins e o..., páginas 36 e 37.



Mapa 2: Localização aproximada do antigo Burgo, em um mapa de 1943. Fonte: Rodrigues, Lysias A. Roteiro do Tocantins. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1943, página 210.

A localização de Marabá obedeceu a esses imperativos, em que pesem os problemas mencionados do seu sítio. Apesar de em vários momentos se cogitar da transferência do local isso nunca se efetivou. Já na própria viagem de Ignácio Baptista de Moura, no início de 1896, ele destacou os estragos causados pela cheia dos rios naquele ano, inclusive no próprio Burgo Agrícola, apesar de estar em um platô mais elevado. Posteriormente, o Burgo declinou e a Marabá do pontal persistiu e cresceu. Muitos dos antigos moradores do Burgo se deslocaram para o pontal, atraídos pela prosperidade da produção do caucho.

"Ponto obrigatório dos caucheiros que subiam ou desciam o Itacayuna, o pequenino arraial foi se alargando, e cedo tornou-se o entreposto commercial dos dois rios: ahi se aviava e contractava o pessoal para o serviço da extracção do caucho, dahi partiam as levas exploradoras, Itacayuna acima, ahi vinham ter as miricicas dos caucheiros venturosos." 16

A Amazônia Oriental apresenta algumas características peculiares em relação às demais áreas da Amazônia. Já era conhecida por bandeirantes e viajantes desde a época

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> "Viagem ao Tocantins". Autor desconhecido. Primeira edição em 1927. Reimpresso em 1983. Editora Grafisa. Belém: Pará, página 15.

colonial. O Sudeste do Pará conheceu, desde finais do século XIX, uma ocupação espontânea de populações provenientes em geral do Maranhão e do norte do Tocantins. A exploração do caucho intensificou essa expansão no início do século XX e praticamente impulsionou a formação de Marabá.

O extrativismo do caucho ganhou impulso atraindo levas de migrantes, comerciantes donos de embarcações e distribuidores de mercadorias. Muitos deles também se estabeleceram na condição de aviadores por adiantarem ou aviarem recursos, utensílios e alimentação aos caucheiros para que estes penetrassem na mata. O acerto era feito na entrega do produto para embarque em Marabá em direção a Belém. Essa relação de trabalho conhecida como aviamento, acabou se consolidando e depois se manteve durante o ciclo da castanha. <sup>17</sup>

Por meio do aviamento a mão-de-obra era submetida a uma relação de dependência, antes e depois do trabalho de extração do caucho, uma vez que sem o adiantamento em produtos e a estadia mantida pelo patrão, o caucheiro não tinha como iniciar o seu serviço.

Dentro desse processo, constituiu-se o núcleo urbano, onde uma parte da população deslocava-se para outras regiões na entressafra do caucho e outra se dedicava a serviços temporários, praticando uma agricultura de subsistência ou roçado. Durante essa época do ano o movimento na cidade diminuía, nas pensões, no comércio e no porto às margens do rio Tocantins, pois a navegação durante o "verão" era mais difícil com a vazante dos rios.

No início do segundo decênio do século XX, a crise da borracha provocada pela concorrência asiática derrubou os preços da goma elástica brasileira, afetando a extração do caucho na área de Marabá. Contudo, um outro produto já bem conhecido na região encontrava boas possibilidades no mercado internacional, a castanha-do-pará, fruto da castanheira ("bertholetia excelsa"). A presença de castanhais nas áreas do Baixo Tocantins já era bem conhecida e a sua extração também. O que notabilizou a área do município de Marabá foi a grande concentração dessas árvores, também na bacia do rio

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> O aviamento caracterizou grande parte das relações de trabalho vinculadas ao extrativismo em praticamente toda a Amazônia. Em que pese o trabalhador não ter que investir no equipamento para poder adentrar na mata, isso o colocava em uma relação de dependência com seu patrão ou aviador, pois este teria que ser ressarcido pelo adiantamento feito ao trabalhador. Invariavelmente este último acabava contraindo uma dívida interminável com o mesmo, configurando praticamente em uma forma de servidão que era perpetuada nas safras seguintes. Mesmo nos dias de hoje os resquícios dessa forma de relação sobrevivem na região, por intermédio dos "gatos", que agem como intermediários entre patrões e trabalhadores, adiantando a estes últimos alimentação e pensão que depois será ressarcida quando cumprida uma empreitada ou serviço.

Itacaiúnas e de seus igarapés. A castanha era muito apreciada na Europa e nos Estados Unidos, sobretudo para confecção de doces e bolos.

A castanha colocou Marabá em uma situação favorável para poder superar rapidamente a decadência do comércio da goma elástica. Além da localização, próxima aos castanhais mais produtivos, Marabá possuía um porto já instalado e o sistema de aviamento já em vigor na época do caucho e que se perpetuou nessa atividade.

No final da década de 1920, Marabá se tornava o maior produtor de castanha do Brasil, na mesma época em que a extração do caucho declinou, como mostram os dados:

Producção do Mun	icipio de Mai	rabá de 1913 a 1927
Anno	Caucho	Castanha
Tons.		Hects.
1913	327,9	20
1914	462,5	2.502
1915	418,4	2.711
1916	261,1	1.899
1917	250,2	1.708
1918	203,2	1.508
1919	354,7	5.396
1920	228,9	17.878
1921	92.	27.965
1922	61,4	27.020
1923	42,3	61.705
1924	26,9	77.548
1925	15,2	84.595
1926	21,3	120.417
1927 (Jan. a Jun.)	18,5	76.305

Tabela 2: A produção de caucho em toneladas e a de castanha em hectolitros entre 1913 e 1927. Fonte: livro "Viagem ao Tocantins". Autor desconhecido. Belém: Editora Grafisa, 1983 (reimpressão da edição de 1927), página 50.

Por várias décadas, Marabá teve no extrativismo da castanha sua principal atividade e esta determinou o ritmo da evolução urbana da cidade, não muito diferente do que era no tempo do caucho. Era uma atividade sazonal, cuja época da safra atraia os castanheiros entre os meses de novembro a abril, coincidindo com a fase das cheias dos rios, facilitando o acesso aos igarapés e aos próprios castanhais. <sup>18</sup>

O conhecimento da natureza local era fundamental, pois o castanheiro permanecia em média quatro meses embrenhado nas matas e florestas, tendo a sua base na chamada "colocação", dentro da floresta e em geral próximo a um igarapé. Para esse

-

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Com a castanha-do-pará, o extrativismo continuou sendo a principal atividade econômica de Marabá, principalmente com o aumento da produção de castanha a partir da década de 1920. A agricultura e a criação de gado eram destinadas ao consumo local e tinham uma dimensão muito limitada, como por exemplo, milho, arroz, feijão, carne e criação de jumentos para transporte. Emmi, Marília. *A Oligarquia do Tocantins e...*, páginas 60 e 61.

local eram trazidos os ouriços que continham as castanhas e efetuado o corte e retirada das mesmas. Ao castanheiro cabia a tarefa de penetrar na mata, encontrar as castanheiras e coletar os ouriços maduros que já estavam no chão. O transporte poderia ser feito pelo próprio castanheiro ou pelos tropeiros na beira do igarapé e depois feito o embarque até Marabá.

Est	Estado do Pará		Marabá
1911	57.058	1.869	
1912	77.545	12.362	
1913		5,385	
1914	89.515	18.279	2.502
1915		13.815	2.711
1916		15.964	1.899
1917		19.405	1.708
1918	98.873	8.091	1.508
1919		28.556	5.396
1920		23.846	17.878
1921		52.397	27.965
1922		92.759	27.020
1923	249.525	76.035	61.705
1924			77.548
1925	169.531	98.114	84.505
1926	410.473	155.039	
1927 (1º sem.)	115.721	88.361	76.305

Tabela 3: Comparação da produção de castanha entre Marabá, o Estado do Pará e a região do Tocantins, medida em hectolitros, entre 1911 e 1927. Fonte: livro "Viagem ao Tocantins", Op. cit., página 45.

As dificuldades desse trabalho eram grandes, sobretudo quando os castanheiros enfrentavam ataques de índios ou em relação às doenças, principalmente a malária. Os relatos dos antigos moradores de Marabá falavam também em emboscadas preparadas por alguns patrões, que eliminavam os castanheiros que tinham saldos mais elevados a receber pelo seu trabalho.

Disputas pelo controle dos castanhais eram frequentes. A atividade não implicava na necessidade de uma posse efetiva ou propriedade dos castanhais, pelo menos até meados da década de 1950. Entre as décadas de 1930 e a época citada, prevaleceram os regimes de concessão efetuados pela autoridade local, mediante o pagamento de licença na época da safra. Existiam também os castanhais de serventia pública, os quais eram abertos para a exploração pelos próprios castanheiros.

Tal regime de concessão era vulnerável à influência política, ou seja, a concessão como um tipo de recompensa em troca de apoio aos chefes políticos locais, o que acabou se tornando norma a partir do final da década de 1920. Em 1954 foi restabelecido o chamado aforamento perpétuo ou enfiteuse, no qual mediante o pagamento de um anuênio, o castanhal poderia permanecer em poder de um mesmo indivíduo por tempo indeterminado. Tal dispositivo acabou por efetivar a posse dos castanhais nas mãos de uma elite, já constituída em Marabá e que, além dos castanhais, controlava o comércio e o tráfego fluvial com seus barcos a motor, os estabelecimentos comerciais e as casas exportadoras de castanha e que também aviavam os castanheiros. Grande parte dessa elite era originária dos imigrantes libaneses que começaram a se estabelecer em Marabá para exercer o comércio após o ano de 1910.

Em 1955, H. D. Barruel de Lagenest apontou a existência de 111 castanhais delimitados, sendo 35 particulares e 76 pertencentes ao Estado do Pará, que eram arrendados aos particulares para exploração. Os castanheiros começavam a chegar a Marabá no mês de dezembro e procuravam as pensões, casas de refeições e os cabarés onde eram observados pelos intermediários dos patrões, os "gatos" como eram conhecidos. Após serem contratados, eram registrados no livro de um patrão e este fornecia os equipamentos necessários para o trabalho. Entre esses equipamentos que eram aviados aos trabalhadores constavam: a rede de dormir, o mosquiteiro, um cobertor, facas, um rifle com munição, paneiros, fumo de corda, fósforo, lanterna com as pilhas, medicamentos, botinas, sebo de gado, querosene, lamparina, utensílios de cozinha e o chamado rancho (farinha, arroz e um pouco de dinheiro). Antes de adentrarem na mata, muitos castanheiros ainda permaneciam em Marabá nas pensões ou freqüentando as casas de diversão, contraindo despesas que depois eram descontadas na entrega da safra de castanha, deixando muitos castanheiros endividados com os patrões.

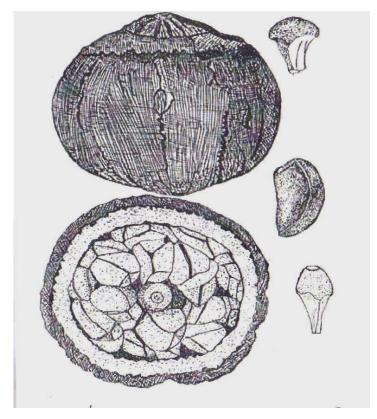


Figura 5: O ouriço ou fruto da castanha-do-pará e a disposição das amêndoas dentro do mesmo. Fonte: Monteiro, João Brasil. *O Castanheiro*. Marabá: Edição do autor, 2001, página 4.

O trabalho na mata podia durar meses. <sup>19</sup> Os ouriços ou frutos das castanheiras eram coletados do chão e colocados no paneiro, que ficava nas costas do castanheiro. Após vários dias de coleta, os ouriços eram decepados para a extração das amêndoas ou castanhas propriamente ditas e posteriormente eram levadas até o barração, onde aguardavam embarque até Marabá. A colheita de cada castanheiro girava em torno de 5 até 150 hectolitros, na melhor hipótese.

O pagamento em Marabá era efetuado conforme o preço fixado pelo patrão. No acerto de contas o patrão confrontava o que o castanheiro tinha produzido com a coleta e as despesas adiantadas ao mesmo, registradas em uma caderneta de "capa preta". Essas despesas referiam-se em grande parte às mercadorias fornecidas aos castanheiros, que já eram acrescidas de 30%, em razão das despesas referentes ao transporte das mesmas. <sup>20</sup>

<sup>20</sup> Segundo João Brasil Monteiro, aqueles castanheiros que permaneciam "endividados preferiam regressar aos castanhais a ficarem em Marabá, onde trabalhariam em serviços de fim de safra. Em roçado, plantio e colheita em benefício próprio, formação de pastagem, limpeza de igarapés, aviamento de picadas, e abertura de novas

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> A viagem para os castanhais iniciava-se pelo rio Itacaiúnas até alcançar os igarapés, durando mais de cinco horas em um barco a motor. No final da viagem, os trabalhadores "*arranchavam-se*" na mata. No dia seguinte, eram levados pelo motorista do barco e pelo piloto aos locais onde deveriam trabalhar, sendo informados também do local onde ficava o barração para receber as castanhas coletadas. Monteiro, João Brasil. *O Castanheiro*. Marabá: 2001, edição do autor, página 47.

Até o início da década de 1920, a medição da produção que era embarcada para Belém, era feita em barricas, que correspondiam a três caixas de querosene, medindo entre 100 e 120 litros. Posteriormente, a medição passou a ser feita em uma caixa de madeira conhecida como "hectolitro", pois seria equivalente a 100 litros de castanhas. Contudo, segundo muitos relatos, tais caixas comportavam até 130 litros em função da chamada "cabeça", que era a castanha colocada acima das bordas superiores da medida. O pagamento ao castanheiro era feito, todavia, com base na medida do hectolitro. Esse dispositivo aumentava em muito o lucro dos patrões. <sup>21</sup>



Figura 6: O medidor de castanhas no hectolitro Fonte: Monteiro, João Brasil. O Castanheiro. Op. cit., contracapa do livro.

De acordo com H. D. Barruel de Lagenest, Marabá exportou em 1950, mais de 160 mil hectolitros ou o equivalente a um valor de 40 milhões de cruzeiros divididos entre 30 exploradores de castanhais. Havia na época, em torno de três mil castanheiros.

Essa submissão do castanheiro aos patrões se manteve durante décadas e não sofreu qualquer tipo de restrição por parte do poder público, seja municipal, estadual ou

estradas. Mesmo a custa do barração, o trabalho não era rentável quanto o da castanha. No entanto, ali ficavam numa boa até retornarem aos castanhais onde pretendiam libertarem-se (sic) do débito." Monteiro, João Brasil. O Castanheiro. Página 52.

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> De acordo com H. D. Barruel de Lagenest, em 1954, barcos carregados com 3.109 hectolitros e pagos aos castanheiros nessa base, descarregaram em Belém, na verdade, 3.694 hectolitros, significando um aumento equivalente a 400 mil cruzeiros sobre a medida oficial. O pagamento feito ao castanheiro não tinha nenhuma relação com o lucro real do patrão. Lagenest. H. D. Barruel de. Marabá, Cidade do Diamante e da Castanha. São Paulo, Editora Anhambi, 1958, página 52.

federal. Não existia por parte dos castanheiros nenhuma forma de organização ou sindicato que pressionasse por melhorias nas relações de trabalho. No nível municipal as famílias mais importantes controlavam o poder e a Câmara de Vereadores, o que possibilitou que essa forma de exploração se mantivesse durante todo esse tempo.

No período da Segunda Guerra Mundial a extração da castanha sofreu pela primeira vez uma quebra de continuidade, em função da retração do mercado internacional. Por outro lado, nessa mesma época uma outra atividade ganhou notoriedade na área do município de Marabá, o garimpo de diamantes. Notícias dessa atividade remontavam ao ano de 1938, com a descoberta de diamantes na área das corredeiras do Itabocas. Também foi registrada a descoberta de cristal de rocha, minério muito procurado pela indústria bélica nos tempos da Segunda Guerra para a fabricação de lentes e material óptico, como por exemplo, os binóculos.

A vantagem do garimpo era que podia ser explorado de forma intercalada com a castanha, na época do verão local, de maio a outubro, quando a vazante dos rios facilitava o acesso aos depósitos de aluvião. Empregava-se muitas vezes a mesma mão-de-obra da castanha e que ficava desmobilizada na entressafra. O trabalho nos garimpos do rio Tocantins chegou a utilizar motores para bombear água dos poços e mergulhadores com escafandro para as minas mais profundas.

O garimpo nunca chegou a superar em importância a exploração da castanha, recuperada com o final da Segunda Guerra, mas aproveitou-se de uma estrutura de produção já criada com o extrativismo e que permitia o seu uso exatamente na época da entressafra.



Figura 7: Garimpo de diamantes no Tocantins em 1954. Fonte: IBGE.

Embora os diamantes fossem extraídos na calha do rio Tocantins, já próxima às corredeiras de Itaboca, na área do município de Itupiranga, o porto fluvial de Marabá era a referência mais importante. Era onde se reuniam os garimpeiros, que eram contratados pelos patrões que organizavam e financiavam o garimpo, sendo muitos deles os mesmos que financiavam a exploração da castanha. <sup>22</sup> Garimpeiros vindos de Goiás ou do Maranhão se reuniam lá, onde também estavam os barqueiros que faziam o transporte dos mesmos para os garimpos. O garimpo não era uma ocupação permanente e muitos daqueles que dela participavam tinham também outras atividades e ocupações. <sup>23</sup>

Finda a atividade do garimpo, em função das chuvas que inundavam as ilhas e os pedrais, esses indivíduos sobreviviam da extração da castanha, da pesca artesanal e de outras atividades, preparando-se financeiramente para retornar aos garimpos.

No início da década de 1940, barcos a motores chegavam trazendo mais garimpeiros, castanheiros, compradores de diamantes e suas respectivas famílias. Esses barcos, de acordo com João Brasil, "de dez em dez dias conduziam aos pedrais da região

Os irmãos Plínio Pinheiro e Deusdethe Pinheiro, por exemplo, organizaram explorações para a cata de diamantes no Tocantins, nas cachoeiras do Capitariquara e Itaboca. De acordo com relatos dos antigos moradores, foram os primeiros a investir nessa atividade, sendo o primeiro também famoso dentro da oligarquia dos donos de castanhais. Monteiro, João Brasil. *O Garimpeiro*. 2. ed. Marabá: edição do autor, 2004, página 33.
João Brasil também menciona o caso dos irmãos Jorge e Pedro Francisco, que viviam na área do pedral do

Tauri Grande, entre Marabá e Itaboca, praticavam a agricultura da cana-de-açúcar. No "inverno" fugiam da ociosidade transportando castanha entre Marabá e Alcobaça. Com as primeiras descobertas de diamantes, em 1937, esses "irmãos agricultores", que também já conheciam o garimpo em Goiás, equipados com suas ferramentas, adentraram nos pedrais do Tauri Grande à procura de diamantes nos aluviões. Brasil, João. O Garimpeiro. página 24.

330 passageiros, trazendo com eles carne seca, feijão, arroz, farinha de puba, toucinho e rapadura, rancho suficiente à sua estada naqueles garimpos." <sup>24</sup> Os passageiros eram desembarcados em vários locais até chegar a Jacundá, ponto final da navegação em época de "verão".

Quando um garimpeiro conseguia ganhar algum dinheiro ou "bamburrava" como se dizia na região, gastava geralmente em Marabá, nos bares, botequins e nas casas de prostituição. Depois de "limpo" ou de ter gasto o que ganhou, o garimpeiro retornava ao trabalho. Poucos conseguiam guardar efetivamente o dinheiro.

Para muitos, a organização da exploração do garimpo era até sensata, pois se o garimpeiro nada encontrar, também não ganhava nada, recebendo, contudo, a alimentação. Perdia o trabalho. O patrão, que tinha direito a 60% do valor da venda dos diamantes, enfrentava a possibilidade do malogro total do empreendimento. No entanto, um diamante comprado no garimpo era vendido por um valor até três vezes maior no Rio de Janeiro.

A lembrança da época dos diamantes ainda estimula a imaginação dos mais velhos e que recordam a época áurea do garimpo, uma vez que essa área de extração foi submersa para a formação do reservatório de Tucuruí. Para muitos que viveram ou que trabalharam nessa atividade e que afirmam que nem toda a riqueza foi extraída daquela área, a possibilidade de retirar mais diamantes ficou impossibilitada. A lenda de que esses diamantes ficaram lá submersos permaneceu no imaginário desses trabalhadores.

Apesar de ser uma base de apoio ao garimpo, durante essa época do ano Marabá permanecia vazia, pois a atividade da castanha era a que reunia um número maior de trabalhadores e movimentava o transporte fluvial desse produto e de outras mercadorias até Belém. Tal fato ressalta a importância do extrativismo na formação, desenvolvimento e na forma de ocupação da sede municipal. Marabá teve a sua configuração urbana desenvolvida em torno dessas atividades e perfeitamente adaptada às mesmas. Note-se que a ocupação da cidade aumentava na época da safra, movimentando o comércio local, as "casas de farra" e o trafego de motores nos rios.

Em 1938 o engenheiro civil Américo Leônidas Barbosa de Oliveira percorreu a região tocantina a fim de elaborar um relatório a respeito da viabilidade da navegação nos rios Tocantins e Araguaia para o Ministério da Viação e Obras Públicas. Esteve em Marabá e nos descreveu a economia da região e da atividade da exploração da castanha,

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Monteiro, João Brasil. *O Garimpeiro*..., página 32.

chamando a atenção do mesmo, a época da entressafra, quando as embarcações paravam, os bares se fechavam e os prostíbulos se esvaziavam. Muitos sertanejos retornavam aos lugares de origem. "Marabá, o estranho entreposto, fica então desolado e triste, com seus "motores" fundeados". O relatório qualificava desta forma o aspecto sazonal da ocupação da cidade:

"Marabá é um acampamento a ser levantado quando se avizinhar uma grande enchente. Por isso rareiam ali as casas de alvenaria. Não existem colégios, nem bancos, nem hospitais, nem clubes, nem cinemas, nem estradas, nem automóveis." <sup>25</sup>

Para o autor do relatório, apenas o Palácio da Prefeitura, na época em construção, estava orientado para uma ocupação mais definitiva do solo. A cidade tinha sido arrasada pela grande enchente de 1926, mas "ressurgiu imprevidentemente no mesmo local, com seus caracteres próprios, ditados por fatores humanos de ordem econômica e geográfica". <sup>26</sup>

Naquele momento, 1938, a bacia do Itacaiúnas produzia a quase totalidade da castanha exportada via rio Tocantins, drenando para Marabá a produção obtida na mata com um custo reduzido. A carga era transbordada para as embarcações que a levavam para Alcobaça (atual Tucuruí), vencendo para isso, as corredeiras do Tauri Grande e da Itaboca.

O relatório do engenheiro Américo Leonides Barbosa de Oliveira chamava de "irracional" a reconstrução da cidade naquele pontal sujeito às enchentes. Menciona que durante a interventoria de Magalhães Barata, no início da década de 1930, "tomou-se uma decisão mais firme de forçar a mudança da cidade, porém, sem resultado prático." Afirmou ainda que para se edificar uma cidade em local tão desfavorável seria preciso um plano para "remover os obstáculos naturais opostos ao agrupamento humano ou a minorar seus efeitos por meio de obras adequadas". Nunca se executou nenhuma obra para proteger a cidade daquelas enchentes, embora o relatório afirme não ser vantajoso, do ponto de vista econômico, fazer um serviço dessa complexidade naquele momento. Para o engenheiro, a população encontrava-se "apenas instalada" naquele local. <sup>27</sup>

<sup>26</sup> Ministério da Viação e Obras Públicas. *O Vale Tocantins-Araguaia: Possibilidades Econômicas, Navegação Fluvial. Relatório apresentado ao...*, página 37.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> Ministério da Viação e Obras Públicas. *O Vale Tocantins-Araguaia: Possibilidades Econômicas, Navegação Fluvial. Relatório apresentado ao...*, página 37.

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> Ministério da Viação e Obras Públicas. *O Vale Tocantins-Araguaia: Possibilidades Econômicas, Navegação Fluvial. Relatório apresentado ao...*, página 39.

Até a década de 1940, Marabá se caracterizou por essa instabilidade em sua ocupação em função do predomínio do extrativismo, tanto no caso da castanha como do garimpo. Essa situação começou a se alterar a partir de meados da década de 1950, com a restauração de um antigo dispositivo legal conhecido como aforamento perpétuo, permitindo uma ocupação mais permanente da terra e propiciando algumas melhorias nas propriedades, como abertura de estradas, construção de barrações e um aumento na criação de gado.

Esse dispositivo foi regulamentado em 1954, com a Lei Estadual número 913, quando foram estabelecidas mudanças no arrendamento das terras devolutas para a exploração do extrativismo. Introduziu-se o direito de renovação anual do arrendamento ou aforamento perpétuo, por meio do pagamento de um anuênio ao Estado. A posse dos castanhais passou a ser inconteste e os investimentos nos mesmos se tornaram mais freqüentes, embora esse mecanismo também fosse utilizado como forma de obtenção de apoio político por parte do Governo Estadual do Pará, que na época era controlado pelo Partido Social Democrático (PSD).

A lei veio a favorecer a elite regional ligada à exploração da castanha, que acabou se convertendo em proprietária das terras e das riquezas nelas contidas. Em termos práticos, tratou-se de uma transferência dessas terras, que eram devolutas, para o controle particular por meio dos títulos de aforamento. Entre 1956 e 1965, foram concedidos 250 aforamentos de castanhais, cujas dimensões variavam entre 3.600 e 4.350 hectares. <sup>28</sup>

De acordo com Otávio Guilherme Velho, autor de um estudo pioneiro sobre essa região, essa mudança na forma de atribuição da posse dos castanhais propiciou uma melhor utilização da capacidade produtiva e da mão-de-obra que permanecia ociosa durante a entressafra da castanha, no sentido de estimular a realização de benfeitorias nos castanhais. Além disso, abriram-se melhores perspectivas para a pecuária, embora com um retorno mais demorado em relação ao extrativismo. Ao mesmo tempo, o próprio crescimento demográfico verificado no Pará a partir da década de 1940, principalmente nas cidades, teria ampliado o mercado da carne, que a pecuária tradicional da Amazônia já não conseguia atender. <sup>29</sup>

<sup>28</sup> Loureiro, Violeta Refkalefsky. *Amazônia: história e perspectivas. Reflexões sobre a questão* in *Pará Desenvolvimento*, número 26, jan./jun. 1990, página 9.

-

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> O surgimento de "um razoável mercado consumidor de carne" trouxe o problema de que a pecuária tradicional da Amazônia não conseguia prover. Essa pecuária era extensiva e de campo, que teria de se adaptar para atender a demanda. No início da década de 1950 ocorreu uma crise no abastecimento de carne em Belém. O mercado foi abastecido com a compra de gado vindo de Goiás e do Maranhão. Uma pecuária mais moderna, dentro de moldes capitalistas, surgia naquele momento no Baixo Amazonas (Santarém) e no sul do Pará

O gado abatido em Marabá, muitas vezes proveniente de Goiás e do Maranhão, era transportado por via aérea até Belém na segunda metade da década de 1950 e uma parte da produção também atendia ao mercado local. Contudo, a pecuária praticada em Marabá era de custos elevados em função da derrubada da mata, do plantio de uma pastagem artificial e da colocação da cerca dos pastos. A criação teve que ser mais apurada, com a introdução, por exemplo, do zebu proveniente do Triangulo Mineiro. <sup>30</sup> Apesar de tudo isso, no final da década de 1960, a pecuária no município de Marabá já apresentava bons indicadores, com o aumento considerável do rebanho. <sup>31</sup>

Até esse momento, a pecuária complementava o extrativismo e estava associada a essa atividade, ou como afirmou Otávio Guilherme Velho, era um tipo de "consórcio". Em alguns casos isolados ocorreu a substituição da castanheira por pastagens, uma vez que a árvore da castanheira é sensível ao fogo da queimada e não sobrevive em campo aberto, fato esse que foi comprovado após 1970.

Simultaneamente a esse incremento da pecuária, aumentou também a necessidade de um volume maior de mão-de-obra durante o ano, para efetuar a derrubada da mata e o plantio do capim que servia de pasto. A abertura de trilhas na mata, a manutenção mais adequada de barracões e das áreas em torno dos igarapés, acabou melhorando também a produtividade da extração da castanha e o acesso aos castanhais, diminuindo o tempo de transporte do produto. <sup>32</sup>

Os lucros provenientes da castanha sustentaram inicialmente a pecuária, como também muitos empréstimos bancários dados para a castanha, eram desviados para essa atividade. No final da década de 1950, o Banco da Amazônia instalou-se em Marabá e em

(Marabá). Velho, Otávio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária: Estudo do Processo de Penetração numa Área da Transamazônica. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1972, páginas 76 e 77.

<u>\_\_\_\_</u>

<sup>&</sup>lt;sup>30</sup> O pioneiro na introdução de cabeças de gado provenientes da região do Triangulo Mineiro foi Almir Queiroz de Moraes, famoso pecuarista em Marabá e que começou as suas atividades na exploração da castanha. Moraes, Almir Queiroz de. *Pelas Trilhas de Marabá*. São Sebastião do Paraíso: Chromo Arte Editora Ltda., 1998, páginas 112 a 115.

De acordo com dados fornecidos por Otávio Guilherme Velho, em 1969 o rebanho no Sudeste do Pará foi "calculado em cerca de 70.000 cabeças no total, sendo 51.000 em Marabá, 8.000 em São João do Araguaia, 5.000 em Tucuruí e 3.000 em Itupiranga e Jacundá.". Velho, Otávio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária..., página 78.

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> Um cálculo feito por Otávio Guilherme Velho na safra da castanha no período 1968-1969, referente às despesas e ao lucro de um dono de castanhal, chegou-se a um valor de despesa de aproximadamente Cr\$ 30,50 por hectolitro (inclusive o preço pago ao castanheiro na mata, calculado em Cr\$ 5,00) para um valor de venda em Belém de Cr\$ 55,00, sendo portanto o lucro avaliado em Cr\$ 25,50 ou de 80% por hectolitro. Ao mesmo tempo, a razão entre o preço pago ao apanhador da castanha e o preço recebido pelo comerciante, caiu de 0,172 para 0,09, em comparação com dados de 1935. O autor sugere que a exploração da castanha estaria mais concentrada, naquele momento, na produção e não no antigo mecanismo do barracão ou aviamento. Boa parte desse lucro obtido ia para a pecuária. Velho, Otávio Guilherme. *Frentes de Expansão e Estrutura Agrária...*, página 84.

1964 foi aberta uma agência do Banco do Brasil. Com isso, os arrendatários de castanhais se tornaram mais independentes dos comerciantes locais, diminuindo a importância da "praça de Marabá" como centro comercial, uma vez que com o financiamento do sistema bancário, muitos passaram a adquirir mercadorias fora da cidade. <sup>33</sup>

A abertura da Belém-Brasília também influenciou nesse processo, introduzindo produtos provenientes do Sul, como examinaremos mais adiante. Todos esses fatores contribuíram para diminuir a importância do comércio da cidade, sendo que muitos comerciantes deixaram a região e aqueles que eram também donos de castanhal passaram a se dedicar à produção de castanha e também à pecuária. <sup>34</sup>

A mudança gerada pela Lei 913, a atuação dos bancos na concessão de financiamentos, que trouxe o endividamento para alguns donos de castanhais, contribuiu para o processo de concentração da terra verificado na década de 1960. <sup>35</sup> Essa tendência se acentuou com as intervenções e planos governamentais a partir da Operação Amazônia e da política de incentivos fiscais na região, após 1967.

O modo de operação dos bancos também contribuiu para esse processo de concentração. Muitos donos de castanhais se endividaram e foram obrigados a se desfazer dos castanhais. Os negócios relacionados com a pecuária também fizeram muitos fracassarem, uma vez que essa atividade requeria investimentos elevados e o lucro não era tão grande quanto o da castanha.

Segundo Otávio Guilherme Velho, a pecuária naquela região somente produziria "lucros efetivos" com rebanhos com mais de 400 cabeças. Além disso, ocorreu uma verdadeira corrida entre o crescimento do rebanho e as pastagens disponíveis, o que veio

<sup>34</sup> "Finalmente, pelo menos ao nível local, o controle direto da produção supera, como fonte de poder, o controle mercantil, embora sob a égide de um poder financeiro maior, onde avulta o Estado. A tendência à concentração da produção, conforme veremos, também facilita isso." Velho, Otávio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária página 86

<sup>&</sup>lt;sup>33</sup> Outros autores confirmam a atuação dos bancos na região, no início da década de 1960. Em 1965, o Banco do Brasil, com sua agência em Marabá, financiava os proprietários de castanhais para a safra. "O financiamento é feito tomando por base 40% do valor obtido pelo hectolitro da castanha em Belém, na safra anterior e é proporcional à produção do castanhal; obtido em uma ou duas quotas (a primeira, em outubro, para as despesas com o aviamento; a segunda, em janeiro, para atender aos transportes), a quitação é realizada em julho (término da safra)". A importância desse financiamento foi grande, pois diminuiu, em parte, a dependência dos produtores das grandes firmas compradoras sediadas em Belém. Também deixava de haver a necessidade de fazer a venda antecipada da safra para cobrir os gastos com o aviamento. Valverde, Orlando e Dias, Catharina Vergolino. A Rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia, 1967, página 151.

Expansão e Estrutura Agrária..., página 86.

35 Ainda de acordo com Otávio Guilherme Velho, a partir de 1954, o número de donos de castanhais, que era de 90, foi reduzido pela metade e boa parte da produção ficou em poder de 6 grupos econômicos. Desse processo, surgiu "a grande empresa extrativista e pecuarista". Continuavam os castanhais que ocupavam apenas 10 castanheiros ao lado daqueles que ocupavam 200, mas "um mesmo indivíduo ou grupo passa a controlar um número de castanhais e fazendas cada vez maior". Velho, Otávio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária..., página 86.

a estimular a ocupação de mais terras e a compra de pastagens pelos criadores. Já em 1969, o maior criador tinha aproximadamente 10.000 cabeças e o segundo em torno de 6.000.<sup>36</sup> Esse mesmo autor já apontava a presença de novos personagens em Marabá, fruto dessa nova dinâmica gerada pela posse da terra: o pequeno agricultor de terra firme, a partir da década de 1950 e o pecuarista vindo de outras regiões.

A região sofreu um incremento demográfico na década de 1950 e os dados estatísticos confirmam isso. Algumas iniciativas já reforçavam o movimento de ocupação da região de Marabá, como por exemplo, o trecho inicial da Belém-Brasília entre Anápolis e Ceres no norte de Goiás, a criação da Colônia Agrícola de Ceres e a mudança da capital do Estado de Goiás para Goiânia. Ao mesmo tempo, o avanço da ocupação a partir do Maranhão também foi se intensificando, sobretudo a partir de Grajaú e Imperatriz. As possibilidades de trabalho na castanha, nos garimpos e a abundância de terras favoreceram essa penetração em direção ao Sudeste do Pará. <sup>37</sup>

A abertura da Belém-Brasília também trouxe impactos para toda essa região próxima a Marabá, extremo norte do Tocantins e parte do Maranhão, o conhecido "bico do Papagaio". Vários autores apontam como um dos efeitos dessa comunicação terrestre estabelecida com o Sul, a entrada de maior quantidade de mercadorias, principalmente a partir de Imperatriz no Maranhão, que passou a ser cortada pela rodovia. A navegação no curso médio do Tocantins voltou-se mais para essa última cidade, de onde os produtos eram transportados por via fluvial até Marabá. Chegou-se, inclusive, a ser apontado um decréscimo na navegação do rio Tocantins no trecho Marabá-Belém. O preço muito baixo do frete fluvial não estava compensando as viagens, sobretudo na entressafra da castanha, quando não existia o frete de retorno.

Com a Belém-Brasília, surgiu a "nova estrada do gado" no sentido Sul-Norte ou Goiás-Belém. Diminuiu o comércio aéreo de carne abatida que só continuou a existir para resolver a crise do mercado consumidor na capital paraense. Houve uma redução da

<sup>36</sup> Velho, Otávio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária..., página 87.

2

Esse trabalhador rural alternava a agricultura de subsistência e o trabalho temporário na castanha e às vezes, o garimpo, daí a dificuldade de caracterizá-lo como camponês típico ou pequeno proprietário descrito em outros lugares. Esses povoadores sobreviviam também com a coleta de frutos silvestres e pela caça. Chegavam a se empregar nas grandes fazendas, "mas em geral apenas o tempo suficiente para realizar uma pequena acumulação ou orientar-se devidamente". Na opinião de Otávio Guilherme Velho havia nesses indivíduos "um corpo de idéias em torno das vantagens, sempre que possível, de trabalhar por conta própria". No caso da castanha, muitos optavam por trabalhar nos castanhais do município, os quais estavam, aos poucos, sendo invadidos pelos patrões, dentro do processo de concentração em vigor a partir da metade da década de 1950, inclusive em função da pecuária. Apesar dessas dificuldades para o pequeno trabalhador rural, começou a surgir uma "agricultura de terra firme", que suplantava a pequena agricultura de várzea. Velho, Otávio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária..., páginas 98 e 99.

demanda de carne e os criadores de Marabá sentiram o problema, sendo obrigados a entregar as reses pelo preço oferecido. <sup>38</sup>

As relações comerciais com o Sul se refletiram também na pequena produção artesanal e manufatureira da região. Em Marabá, surgiram reflexos mais imediatos em função da abertura da Belém-Brasília a partir de 1959, com o barateamento de mercadorias, diminuindo a dependência em relação à Belém e aumentando a influência comercial do Centro-Sul. Pequenas indústrias locais, como a de sapatos, "muito próximas de uma tradição artesanal" e que em função disso, não puderam concorrer com os produtos recém-chegados, acabaram fechando.<sup>39</sup> Por outro lado, a comercialização da produção de arroz se intensificou a partir de Imperatriz no Maranhão, como carga de retorno dos caminhões que vinham do Sul.

A ligação efetiva de Marabá com a Belém-Brasília foi feita com a construção da PA-70, aberta em 1969, um ramal que interligou o município diretamente com a grande rodovia. O isolamento rodoviário de Marabá terminou a partir daí.

Essa nova dinâmica estabelecida na região, a partir da década de 1950, teve reflexos no processo de ocupação do espaço urbano de Marabá, uma vez que a área situada dentro do pontal caminhava para um processo de esgotamento. Tal fato é explicado também pelo crescimento da população e pela chegada de migrantes. As perspectivas criadas a partir da abertura da rodovia Belém-Brasília no final dessa década e posteriormente, com a abertura da PA-70, parecem ter facilitado a chegada de populações para a área mais próxima de Marabá.

Dentro desse processo, a valorização das terras, em função da proximidade com o eixo rodoviário da Belém-Brasília, começou a atrair investidores, como forma de proteger o capital da inflação que crescia na época. Começava o processo de inserção da natureza local dentro dos princípios vigentes de uma economia de mercado, via integração com o Centro-Sul.

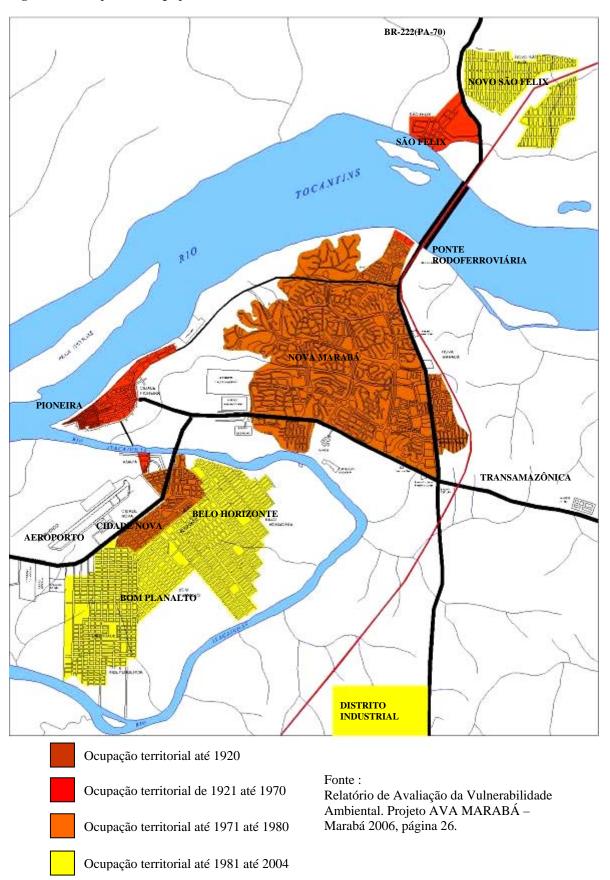
Na cidade de Marabá, o bairro Santa Rosa já estava adentrando na área do varjão, limite da possibilidade de assentamento de novos moradores. Muitos proprietários de imóveis e de terrenos já começavam a reter a posse dos mesmos, com a perspectiva de uma futura valorização. Muitos imóveis dentro da cidade eram alugados, trazendo para os

<sup>39</sup> Velho, Otávio Guilherme. *Frentes de Expansão e Estrutura Agrária...*, ver nota de rodapé nas páginas 119 e 120.

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> Valverde, Orlando e Dias, Catharina Vergolino. A Rodovia Belém-Brasília: estudo de..., página 164.

donos uma renda importante, uma vez que o espaço físico da cidade caminhava para o esgotamento e o incremento populacional avançava.

Figura 8: Evolução da Ocupação Territorial de Marabá até 2004.



## 3.1 Características e Evolução da Área Urbana.

Em função de sua localização no pontal, a cidade foi tomando a forma de um "V", sendo o lado correspondente à margem esquerda do rio Tocantins o mais extenso, onde se localizava o porto e que é conhecido como Marabazinho. A área correspondente ao varjão, alagada na fase das chuvas, teve uma parte ocupada em meados da década de 1950, que na verdade era uma continuação do Marabazinho e próxima às margens do Tocantins, onde surgiu o bairro Santa Rosa e também onde se localizava o matadouro municipal.

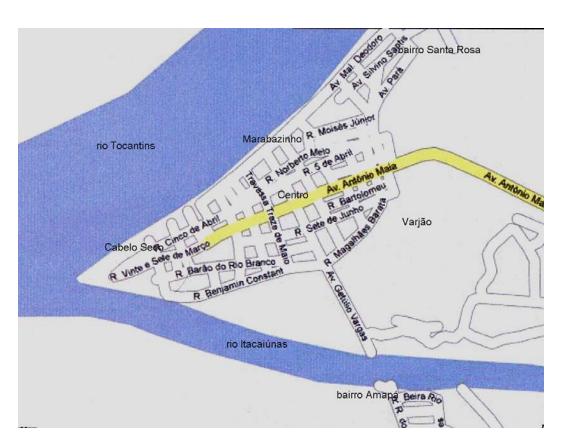


Figura 9: A Velha Marabá ou Marabá Pioneira situada no pontal entre os rios Tocantins e Itacaiúnas. Fonte: <a href="http://earth.google.com">http://earth.google.com</a>

Nessa área da cidade, hoje chamada de Marabá Pioneira ou Velha Marabá, os pontos mais altos estão aproximadamente a 25 metros acima do leito do Tocantins. Durante a enchente de 1946, segundo relato de H. D. Barruel de Lagenest, mesmo os terrenos situados a 2 ou 4 metros acima do nível máximo do rio ficaram alagados. A

diferença de nível das águas dos rios entre a época da seca, maio a setembro, e a época das chuvas, outubro a abril, chega até 15 metros.

As duas principais vias eram as avenidas Antonio Maia e Getúlio Vargas, sendo a primeira o eixo principal. Essas avenidas estão situadas na parte central de Marabá, onde vivia a população de melhor poder aquisitivo, onde estavam as casas mais bem construídas e o comércio mais ativo. Os órgãos institucionais e de serviços também se encontravam nessa área. Era a parte mais movimentada da cidade e nela havia rede de água, luz e telefone já em meados da década de 1950. Em 1974 foi feito um aterro para ligar a Avenida Antonio Maia com a Transamazônica, atravessando o varjão, que hoje é a principal via de comunicação com essa parte da cidade. Ao que parece, essa via fez com que a Avenida Antonio Maia passasse a ser um grande centro comercial a partir do início da década de 1970, quando a circulação de automóveis aumentou em função das rodovias.



Mapa 3: Mapa da Marabá Pioneira com os logradouros mais importantes. Fonte: adaptado do programa Google Earth. <a href="http://earth.google.com">http://earth.google.com</a>

Até a década de 1960 praticamente não existiam automóveis em Marabá e a população se deslocava exclusivamente a pé dentro do espaço urbano. Mesmo as ruas com pequena largura eram mais do que suficientes para a circulação dos pedestres. Em

meados da década de 1950, existiam 30 ruas, cada uma compreendendo entre 5 a 10 metros de largura. Apenas a que contornava a Praça Duque de Caxias, onde se encontrava a sede da Prefeitura, era asfaltada. Essa praça era também o único logradouro ajardinado, porém desprovida de árvores e com o calor acabava sendo pouco frequentada na maior parte do dia.

O bairro Francisco Coelho, também conhecido como Cabelo Seco<sup>40</sup>, situado na extremidade do pontal no encontro dos dois rios, era o mais antigo de Marabá e embora fosse pequeno, era muito povoado, característica que mantém até hoje. Esse bairro era habitado por pequenos comerciantes e lavadeiras, cujo trabalho era facilitado pela proximidade dos rios. Sua topografia, bem como da área central de Marabá, é plana. As casas são alinhadas, sem recuos laterais ou de frente e em geral geminadas abrangendo toda a área do terreno, variando entre 6 e 8 metros, formando verdadeiras "*ruas-corredores*". Suas ruas são longas e estreitas, tendo em torno de 4 metros de largura e as calçadas variando entre 1,00 e 1,50 m., com muitos desníveis e degraus, características que ainda são mantidas. As casas eram mais rústicas do que as habitações de tijolos da área central e eram feitas em sua maioria de taipa com o telhado revestido com folhas de babaçu.

No fundo das casas, a separação entre os lotes era feita por cercas de arame farpado, bambus ou ripas. Era comum nesses locais a presença de animais, como porcos, galinhas e cachorros, que circulavam dentro da habitação e mesmo de um terreno para outro.

A maioria das casas eram térreas, com uma divisão bem simples dos cômodos, com uma sala, quarto e cozinha e fossa no quintal. As habitações podiam ter um caráter exclusivamente residencial ou ainda residencial-comercial, com estabelecimentos de pequeno porte.

<sup>41</sup> Okita, Hideko Helena; Peric, Sandra Maria e Yamaki, Humberto Tetsuya. *Uso do Espaço: Cozinha em Marabá*. Monografia. 15.10 a 16.11.1974, FAU-USP, página 6.

<sup>&</sup>lt;sup>40</sup> O nome Cabelo Seco é uma expressão dada pelos viajantes que chegavam nos tempos remotos a Marabá e que aportavam as suas canoas naquela localidade e desciam em busca de diversão e para o encontro com as prostitutas que ali se fixavam. Algumas dessas mulheres eram afrodescendentes e os homens costumavam dizer: "*Vamos na casa das mulheres do cabelo seco*." A expressão acabou ficando para designar o local. Jornal Opinião. Marabá, edição de 01.09.1995, ano 1, número 8, página 6.

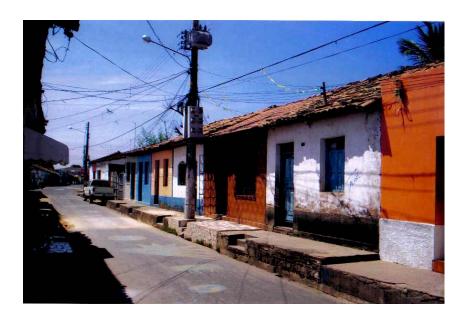


Figura 10: Rua do bairro Cabelo Seco.

Em geral, as famílias que viviam nesse bairro tinham em torno de 6 pessoas, situação essa que parece não ter se alterado desde meados da década de 1950. Para as mesmas, a pesca era uma atividade importante, pois fornecia um suprimento alimentar, quando não se dispunha de dinheiro para comprar outros alimentos. Era a atividade dos homens e dos filhos do sexo masculino.

As mulheres lavavam as roupas no rio Tocantins, atividade que também ajudava na manutenção da família e os filhos auxiliavam na entrega das mesmas. A água dos rios era usada para beber, para cozinhar, lavagem de objetos, para o banho e também para o escoamento de uma parte do lixo. O uso dessa água era também o principal fator de transmissão de algumas doenças comuns em Marabá, como esquistossomose, micoses e problemas intestinais.

O bairro Cabelo Seco foi sempre ameaçado pelas enchentes, em função da baixa topografia e da proximidade maior com os dois rios. Em 1974, quando foi atingido por uma enchente de proporções razoáveis, o bairro possuía 151 casas, totalizando 785 habitantes de acordo com um levantamento feito pela Superintendência das Campanhas de Saúde Pública (SUCAM).

Nas margens do rio Itacaiúnas, encontrava-se o estaleiro, onde eram feitos os reparos das embarcações, sobretudo no período da entressafra da castanha. Posteriormente outras oficinas também se instalaram na margem do rio Tocantins, fazendo o mesmo tipo de trabalho. Tal atividade se manteve durante as épocas em que a navegação fluvial era o mais importante meio de acesso ao município.

O bairro Santa Rosa foi a última área que se urbanizou no pontal, a partir do final da década de 1950. Está localizado às margens do rio Tocantins, a partir do final do Marabazinho, até encontrar a fazenda Santa Rosa, que deu nome ao bairro. No início da década de 1970 esse bairro já avançava sobre a área do varjão. Suas ruas são mais longas e também mais largas, tendo em torno de 7 metros.

Ao contrário do bairro Cabelo Seco, as atividades dos moradores do bairro Santa Rosa eram mais variadas. Moravam lá, no início da década de 1970, funcionários da Prefeitura, pequenos comerciantes, castanheiros que tinham também outras ocupações, como pedreiros e marceneiros. A maioria das mulheres cuidava da casa. Os moradores desse bairro também faziam uso do rio para tomar banho, para a lavagem de roupa e para a pesca. As casas eram construídas com uma variedade maior de materiais, como madeira e tijolos.

Boa parte do bairro Santa Rosa é atingida todos os anos pelas enchentes, obrigando a retirada dos moradores para outro local. Em 1974, o bairro possuía 1.062 casas, com 4.673 pessoas, de acordo com os dados da SUCAM, sendo naquele momento maior e mais populoso do que o bairro Cabelo Seco.



Figura 11: Casas situadas no bairro Santa Rosa, onde se percebem as marcas das enchentes.

Uma área situada dentro do varjão era conhecida como bairro Olaria, próxima às margens do rio Itacaiúnas e que permanecia submerso durante a estação das chuvas. Contudo, no tempo seco, seus moradores dedicavam-se à fabricação de telhas e de tijolos, atividade essa que deu nome ao bairro e que permanece até a época atual.. O bairro não

possuía rede de água e nem de esgoto e as habitações eram "palhoças, reconstruídas todos os anos após as cheias". <sup>42</sup> Em 1974, possuía 89 casas, com 276 habitantes.

Fora do pontal, do outro lado do rio Itacaiúnas, encontramos o bairro Amapá, conhecido por abrigar desde a década de 1930 um campo de pouso, que depois se tornou o aeroporto mais importante e movimentado do Sudeste do Pará. O surgimento do bairro deveu-se, contudo, ao fato de que, a partir da grande enchente de 1926, tornou-se o local de abrigo dos moradores do pontal, que tiveram suas casas afetadas ou destruídas pela mesma. Por estar situado em um local mais elevado era o mais procurado pelas vítimas das inundações.

A abertura da Transamazônica, em 1970, alterou a evolução do bairro Amapá, uma vez que a rodovia dividiu-o ao meio. A chegada de migrantes, atraídos pelas obras da rodovia e pelo projeto de colonização oficial, fez surgir às margens da estrada o bairro Jarbas Passarinho, depois Vila Transamazônica, embrião da futura Cidade Nova. O movimento maior no bairro Amapá veio também com a intensificação da travessia de balsa no rio Itacaiúnas, ligando-a com a Marabá Pioneira. Por ser uma área formada por migrantes vindos principalmente do Maranhão e outros estados nordestinos, o padrão de construção era diferente daquele encontrado na antiga Marabá, predominando as construções em alvenaria e o uso de telhas.

A Prefeitura efetuou um loteamento na área de Cidade Nova, no início da década de 1970, nas terras que pertenciam ao Município. Foi instalada lá uma Regional da Prefeitura, onde o interessado em adquirir um lote poderia requerer verbalmente um terreno e o mesmo era concedido. Em seguida era obtido um alvará para a construção. O terreno ficava como propriedade do Município, valendo apenas a benfeitoria, o que era uma forma de impedir a especulação imobiliária. Esse fato pode ser uma explicação para a ocupação acelerada dessa área, já chamada em 1974 de Cidade Nova.

A partir de 1969, com a abertura da PA-70, ligando o município diretamente com a Belém-Brasília, um outro núcleo conheceu uma fase de dinamismo, São Félix, mais distante de Marabá, situado na margem oposta do rio Tocantins. O local chegou a ser cogitado para abrigar a Nova Marabá, sendo descartado em função da necessidade de se utilizar balsas para a travessia do Tocantins e de sua distância em relação aos demais núcleos.

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup>Ciampone, Maria do Carmo. *Soluções Usuais e Opções do Projeto da Habitação em Marabá*. Trabalho de Graduação Interdisciplinar II. São Paulo: FAU-USP, 1975, página 28.

H. D. Barruel de Lagenest, que esteve em Marabá na metade da década de 1950, salientou que dentro de cada bairro existiam grupos de amizade, mas formados de modo instável. Tal instabilidade veio como conseqüência do aspecto sazonal da safra da castanha-do-pará. Contudo, a estrutura de serviços da cidade se ampliou na década de 1960, principalmente depois da chegada dos bancos. A própria mudança na forma de posse das terras, com o aforamento perpétuo, contribuiu para tornar uma parte da população fixa na cidade. A instabilidade já não era tão forte como nos primeiros tempos.

No entanto, até meados da década de 1950, a população de Marabá era móvel, num vai-e-vem de pessoas de fora que só apareciam na cidade para vender e comprar. Ainda eram poucas as famílias tradicionais enraizadas em Marabá e muitas delas tinham casas em Belém. Era um nomadismo próprio da vida dos sertanejos, dos castanheiros e dos garimpeiros que percorriam a região durante uma parte do ano. Sob um aspecto Marabá era uma cidade estável, pois sobreviveu a cinco grandes inundações até o ano de 1955.

Apesar das enchentes, a cidade seguiu ampliando a ocupação da área do pontal. Em 1927, um ano após a grande enchente, existiam 431 casas em Marabá. Em 1950, pelo recenseamento, seriam 1.183 casas. Já as informações ou estatísticas oficiais de 1954 indicavam 1.355 casas, que poderia ser inferior à realidade, pois dados de uma pesquisa do Serviço Estadual de Saúde Pública (SESP), em 1955, indicavam 1.493 casas. Esse crescimento de residências acompanhou o crescimento dos habitantes verificado na década de 1950, coincidindo com as mudanças apontadas por Otavio Guilherme Velho no regime de posse da terra e no aumento da migração.

A zona central era ainda pouco construída no início da década de 1950, com muitos terrenos vagos, pois seus donos estariam esperando a valorização dos mesmos e já tinham casa própria. Boa parte das casas de Marabá eram alugadas e o aluguel era "relativamente caro", o que desestimulava o locatário a fazer reformas. Já o proprietário preferia muitas vezes fazer uma nova casa do que reformar a antiga, uma vez que as despesas eram muito próximas nos dois casos. Muitas casas da área central eram lojas ou armazéns, segundo H. D. Barruel de Lagenest, sobretudo na área próxima ao Marabazinho. <sup>44</sup>

A população urbana de Marabá teve um grande crescimento entre 1950 e 1960, passando de 4.920 para 8.772 habitantes. Já no início da década de 1960, Marabá não

<sup>&</sup>lt;sup>43</sup> Lagenest, H. D. Barruel de. *Marabá*, *Cidade do Diamante e da...*, página 30.

<sup>&</sup>lt;sup>44</sup> Lagenest, H. D. Barruel de. *Marabá*, *Cidade do Diamante e da...*, página 33.

apresentava as características de decadência das demais cidades do médio Tocantins. A castanha estava com preço ascendente no mercado internacional, o comércio urbano crescia mudando o aspecto da cidade, com "casas novas, de alvenaria, colégios, hospitais, comércio diferenciado, ruas asfaltadas, grande número de construções". <sup>45</sup>

O crescimento urbano de Marabá, o garimpo e a pecuária parecem ter provocado uma diminuição no retorno das populações para as suas antigas regiões de origem. A característica que marcou Marabá como uma cidade flutuante parecia diminuir. Nesse momento, era a cidade mais importante do Tocantins paraense e as informações fornecidas pelos que lá estiveram no final da década de 1960 e início dos anos de 1970 confirmam que a vida urbana ganhou impulso. Na própria área central, na Praça Duque de Caxias, instalaram-se os bancos, os escritórios das companhias aéreas, além dos serviços já existentes como a Delegacia, a Prefeitura e a loja maçônica.

TABELA 4: Evolução da população do Município de Marabá entre 1940 e 1970.

ANO	TOTAL DA	POPULAÇÃO	POPULAÇÃO	TAXA DE
	POPULAÇÃO	URBANA	RURAL	URBANIZAÇÃO
1940	12.553	4.027	8.526	32,08%
1950	11.130	4.920	6.210	44,20%
1960	20.089	8.772	11.317	43,66%
1970	24.798	14.776	10.022	59,69%

Fonte: IBGE

Ministério do Interior/SERFHAU - Plano de Desenolvimento Urbano de Marabá (PDUM), página 39.

Apesar desse crescimento, as características urbanísticas e dos padrões de construção das casas e edificações da cidade pouco mudaram até meados da década de 1970, quando surgiram os planos para a Nova Marabá. Embora muitas delas tivessem um aspecto precário, mostravam uma adaptação interessante em relação às condições naturais e climáticas daquela região. Tais aspectos parecem não terem sido aproveitados nos planos da futura cidade, embora fossem notados por muitos viajantes e estudiosos que lá estiveram.

<sup>45</sup> Valverde, Orlando e Dias, Catharina Vergolino. *A Rodovia Belém-Brasília: estudo de...*, página 148.

As casas de Marabá que possuíam um padrão considerado bom eram feitas de tijolos ou de taipas com reboco, constituindo 18% do total e situadas na área central do pontal, de acordo com uma pesquisa do SESP feita em 1954 e citada por H. D. Barruel de Lagenest. Essas habitações eram relativamente grandes, tendo entre 4 a 6 cômodos, com mais ou menos 15 metros quadrados por cômodo e paredes rebocadas e pintadas com leite de cal branco. As paredes internas não chegavam até o telhado, permitindo uma maior ventilação. A maioria das casas não tinham forro e às vezes existiam cubículos para dormir, sem porta e sem janela. O chão era de cimento ou ladrilho, sendo muito fácil de limpar. A luz e o ar entravam pelas portas e janelas, que permaneciam praticamente todo o tempo abertas. Existiam lâmpadas pendentes do telhado para prover a iluminação interna em cada cômodo.

Atrás das casas, nos grandes quintais, ficavam as privadas<sup>46</sup>, quando tinham e para o banho fazia-se uso do próprio rio. Eram muito poucas as casas que tinham cisterna própria e davam uma água desagradável ao paladar e salobra. Em geral, a água para consumo diário era trazida do rio Tocantins em latas, sendo conservada em potes de barro ou latas de gasolina já velhas.

A maioria das casas era feita de taipa sem reboco ou de palha, constituindo 73% do total. Na mesma pesquisa citada por Lagenest, esse tipo de habitação foi classificado como ruim. A parede de taipa ou pau-a-pique apresentava o problema de que, com o tempo, a terra caia e os buracos deixavam o esqueleto da parede à mostra, sendo depois remendada com pedaços de tábua de caixote, aparentando ruína.

Já a casa que era construída com a parede feita de palha de buriti era mais frágil. Existia uma técnica de tecer essas paredes, torcendo as fibras sem quebrá-las, de forma que, quando nova, essa parede era firme, e "uma vela acesa fica imóvel atrás dela, mesmo com um vento forte". <sup>47</sup> Essas paredes e os "tabiques de palha" que dividiam os cômodos eram revestidos de jornais, hábito esse que se manteve nos anos seguintes e que, de acordo com os moradores, era "muito mais bonito do que um leite de cal ou a simples palha trançada" <sup>48</sup> para não ficar tudo em branco na parede. Esse costume de enfeitar as paredes, principalmente da sala, com recortes de jornais e revistas, foi observado anos

-

<sup>&</sup>lt;sup>46</sup> De acordo com os dados do SESP, citados por Lagenest, em 1955, 36% das casas não tinham privadas, em 43% as privadas eram insuficientes e em apenas 21% eram suficientes. Lagenest, H. D. Barruel de. *Marabá, Cidade do Diamante e da ...*, página 37.

<sup>&</sup>lt;sup>47</sup> Lagenest, H. D. Barruel de. Marabá, Cidade do Diamante e da ..., página 36.

<sup>&</sup>lt;sup>48</sup> Segundo H. D. Barruel de Lagenest, em alguns lugares "*de honra*", haviam fotos tiradas da antiga revista "O Cruzeiro", como de jogadores de futebol, bailarinas ou de mulheres em concurso de beleza. Esse hábito servia também para que os moradores pudessem "*passar o tempo*", observando as gravuras na parede. Lagenest, H. D. Barruel de. *Marabá*, *Cidade do Diamante e da* ..., página 36.

mais tarde por uma estudante de arquitetura da Universidade de São Paulo, servindo também para esconder as marcas deixadas pelas enchentes, além de, na visão dos moradores, darem mais beleza ao ambiente. <sup>49</sup>

Nessas casas mais modestas o telhado ou teto era, em geral, feito de palha, que quando era nova ficava impermeável à água da chuva, sendo até melhor do que a telha no que dizia respeito ao calor. Contudo, esse tipo de cobertura tinha o grave inconveniente de estar sujeito ao perigo de um incêndio, pois quando uma casa pegava fogo alastrava-se facilmente para as demais. Além disso, após cinco ou seis anos, a palha ficava velha e perdia a impermeabilidade contra as chuvas, podendo formar goteiras. Nessa situação, o chão de terra batida da casa podia ficar um lamaçal.

Existiam também as casas feitas de tábuas, 9% do total de acordo com Lagenest e eram consideradas caras, sendo usadas mais em terrenos pantanosos, como no caso do bairro Santa Rosa.

No interior das casas, em geral, a mobília e os utensílios eram extremamente rudimentares e simples, apenas o estritamente necessário para o uso cotidiano. Para a função de bancos e cadeiras, os moradores usavam caixas ou caixotes vazios, sendo as camas muito rústicas e geralmente destinadas ao casal. Era comum o uso de redes para dormir.

A luz elétrica vinha de uma lâmpada, que pendia do telhado, com uma luz fraca que funcionava das 18 até as 24 horas e era distribuída pela casa inteira. As roupas eram penduradas sobre "tabiques" ou barbantes e não eram utilizados baús e muito menos guarda-roupas. Durante a noite, as redes eram armadas para os moradores dormirem ou para acolher os visitantes, geralmente parentes, que pediam para "arranchar" e às vezes permaneciam por meses.

Na verdade, a casa era uma grande sala que servia para tudo, menos de cozinha, pois esta ficava num "puxado" no fundo. O fogão, na maioria das residências, era constituído de pedras no chão, onde as mulheres passavam horas de cócoras preparando a refeição. O uso de fogão a gás se disseminou apenas a partir do final da década de 1960.

As habitações e os costumes dos moradores de Marabá parecem bem adaptados às condições naturais e climáticas locais. Por exemplo, para permitir uma melhor ventilação, janelas e portas ficavam abertas o dia inteiro. Como já observamos, as

<sup>&</sup>lt;sup>49</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 64.

divisórias internas das casas eram mais baixas e o pé direito alto, o que também ajudava muito no aspecto da ventilação.

Os telhados tinham uma inclinação de mais ou menos 30%, principalmente nas coberturas de palha de babaçu, para escoar melhor a água. De acordo com o relatório feito por Maria do Carmo Ciampone, estudante de arquitetura da USP, a casa feita de babaçu "é a que melhor oferece condições de conforto por garantir ventilação permanente em seu interior". <sup>50</sup> A outra alternativa para a população enfrentar as altas temperaturas é a permanência na rua, em frente da casa, para obter maior conforto térmico.

Um dos inconvenientes das habitações feitas a partir do babaçu era a já mencionada vulnerabilidade ao fogo. O relatório da estudante de arquitetura da USP menciona algumas entrevistas feitas com moradores do bairro Cabelo Seco e uma das famílias pesquisadas tinha perdido uma casa feita de babaçu em um incêndio. Essa família vivia em uma habitação padrão daquele bairro e que abrigava um casal, três filhos, dois sobrinhos e a sogra. A casa possuía apenas um quarto onde dormiam o casal e mais quatro crianças que utilizavam quatro redes. As roupas eram penduradas na parede ou dobradas em um banco. O quarto era usado apenas para dormir, como era comum nas habitações de Marabá. A cozinha concentrava boa parte das atividades da dona de casa e as compras para a casa eram diárias, algo muito comum na cidade de Marabá. Essas compras eram feitas no próprio bairro ou na parte central, por exemplo, no Mercado Municipal, bem próximo.

Nas habitações do bairro Cabelo Seco, a sala era um lugar importante de convívio social e ligava a casa com a calçada e a rua, sendo também o local onde se recebiam as visitas. As crianças costumavam brincar lá. Uma casa que era feita de pau-apique tinha, em geral, piso de terra batida, o telhado com telha tipo colonial e janelas e portas de madeira. As divisões internas, com uma altura em torno de dois metros, eram feitas com folhas de babaçu, papelão ou madeira. A avaliação feita pela arquiteta da USP Maria do Carmo Ciampone era de que a casa era "mal conservada e suja". A preocupação com a limpeza da habitação não era muito comum, pelo menos no bairro Cabelo Seco. Em uma outra entrevista, a autora desse estudo notou que a habitação não tinha muita ordem, "mas os ocupantes vivem bem e gostam da casa". <sup>51</sup>

Por essa pesquisa feita em 1974, percebe-se que as características das casas e os hábitos dos moradores que viviam na Marabá Pioneira, como no bairro Cabelo Seco, não

\_\_\_

<sup>&</sup>lt;sup>50</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 48.

<sup>&</sup>lt;sup>51</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 53.

se alteraram em relação à década de 1950. Os equipamentos das casas eram em geral mínimos, na cozinha um ou dois fogareiros de carvão e uma mesa. As louças eram lavadas no rio e depois penduradas em uma viga no telhado ou colocados no beiral da janela para secar. No início da década de 1970 algumas casas já começavam a utilizar fogão a gás e a terem geladeira. A máquina de costura era muito comum nessas habitações, o que demonstra que muitas mulheres costuravam para fora. Eram esses os equipamentos mais modernos que poderiam ser encontrados.

No bairro Santa Rosa, foi entrevistada pela arquiteta Maria do Carmo Ciampone uma família vinda do Maranhão, sendo o chefe da família castanheiro e marceneiro. Moravam há 20 anos nessa mesma casa, feita de madeira, material mais utilizado nesse bairro. A casa possuía três quartos, utilizados apenas para dormir e no padrão idêntico ao do bairro Cabelo Seco: o casal dormia em uma cama e os filhos em redes. As compras da família eram feitas quando havia dinheiro disponível, no mercado central, que era distante um quilometro da casa. A cozinha dispunha de fogão a gás, geladeira e armário para guardar as louças, algo não muito comum na maioria das habitações desse núcleo. Essa habitação tinha água encanada na pia da cozinha, onde eram lavadas as louças. A roupa era lavada também na própria casa, no quintal. Na sala havia uma máquina de costura, revelando que essa atividade era comum entre as donas de casa também nesse bairro. A estudante de arquitetura que fez a pesquisa considerou o aspecto da sala e dos quartos bem melhores e mais bem arrumados quando comparados com o bairro Cabelo Seco.

Ainda nessa mesma pesquisa feita em 1974, a autora notou algumas diferenças encontradas no bairro Jarbas Passarinho, próximo ao bairro Amapá, em relação aos outros dois núcleos, com as famílias estabelecidas há pouco tempo em Marabá e vindas do Nordeste, principalmente do Maranhão. Para a autora, os aspectos dessas habitações eram melhores do que na parte antiga de Marabá. Era mais comum o uso de tijolo nas construções e a família dispunha de mais equipamentos domésticos, como por exemplo, o rádio. Havia também uma preocupação maior com a limpeza e a arrumação.

Não havia no bairro Jarbas Passarinho, o mesmo contato com os rios verificados nos demais bairros do núcleo pioneiro de Marabá, em função da distância com os mesmos, principalmente no caso do rio Itacaiúnas. A maior parte dos moradores desse bairro era formada por migrantes e que não estavam familiarizados com a vida ribeirinha.

Uma característica desenvolvida em Marabá, principalmente no bairro Cabelo Seco, era a pequena dimensão das habitações e o pouco tempo de convívio da família

dentro da mesma. A vida dos moradores estava muito mais voltada para a rua e para o bairro:

"A rua em Marabá tem uma função peculiar. Não é um simples lugar de passagem, mas um local de informação, de contato, de estabelecimento de relações sociais. Ao entardecer a rua torna-se um prolongamento da casa, uma abertura para os outros. Puxam-se cadeiras de balanço nas calçadas, formam-se grupos onde são discutidos os assuntos diários, encontram-se vizinhos e familiares. A rua serve de teatro vivo, onde o povo é ao mesmo tempo ator e espectador. Quase deserta no decorrer do dia, devido ao intenso calor, a rua torna-se á noite extremamente animada, viva, proporcionando aos moradores de Marabá o repouso, o divertimento, e a possibilidade de uma participação social mais ampla, características do verdadeiro lazer". <sup>52</sup>

A configuração das casas, que eram geminadas, favorecia a proximidade entre os moradores. A calçada tornava-se um complemento da casa e em função disso, as portas e janelas permaneciam abertas durante todo o dia. A casa mais valorizada, por exemplo, era aquela cuja fachada não recebia o Sol no período da tarde, horário disponível para as pessoas permanecerem nas calçadas. As residências não dispunham de rádio ou televisão, reforçando ainda mais as relações entre os vizinhos, sobretudo à noite, quando os moradores se reúnem na porta das casas.

Os moradores também estabelecem um intenso contato com os rios, principalmente o Tocantins, onde as crianças brincam tomando banho, as lavadeiras trabalham e também conversam, mantendo um contato social.

Para os homens e rapazes, havia o bar, que era o ponto de encontro com os amigos e o local onde todos ficavam sabendo das notícias e das novidades que chegavam a cidade. O jogo de bilhar era muito popular entre os homens. Esse aspecto já havia chamado a atenção de H. D. Barruel de Lagenest quando esteve na cidade em 1955. Este autor contou 200 botequins existentes em Marabá naquele ano. Mesmo nas lojas que vendiam alimentos existia um cantinho para beber, sobretudo cachaça. Para Lagenest, o bar era uma "instituição local obrigatória". <sup>53</sup>

Como a população tinha uma renda baixa, isso criava uma dificuldade para os deslocamentos a longa distância. Por isso, o desfrute do ócio era feito no próprio bairro, no rio, nos bares e na calçada.

<sup>&</sup>lt;sup>52</sup> Ministério do Interior. *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUMARABA)*. Ministério do Interior, Serviço Federal de Habitação e Urbanismo e Prefeitura Municipal de Marabá. Analise 1 (vol. 1). Impresso pelo escritório Arquiteto Joaquim Guedes e Associados, São Paulo, novembro de 1973, páginas 72 e 73.

<sup>&</sup>lt;sup>53</sup> Lagenest, H. D. Barruel de. *Marabá*, *Cidade do Diamante e da* ..., página 57.

A mulher marabaense, embora pudesse dedicar quase todo o seu tempo às atividades domésticas, dava preferência ao convício externo com as vizinhas e com a rua. De acordo com Maria do Carmo Ciampone "as casas são desleixadas e sujas, permanecendo as mulheres, grande parte do tempo, sentadas em bancos na frente da casa". A renda baixa impedia a compra de equipamentos para a habitação, como os móveis, o que explicaria, em parte, um certo desinteresse pela conservação da moradia.

Como já foi mencionado, não era habito dos moradores fazer o conserto das casas em função de muitas delas serem alugadas. Era mais barato deixar a casa cair depois de muitos anos e fazer outra, do que ficar promovendo reparos. Isso também se referia às enchentes, pois sempre havia o risco de uma inundação mais grave atingir o imóvel todo. Nesse caso a reconstrução era rápida e se a habitação estivesse necessitando de reparos esse problema já era resolvido também com a construção de uma casa nova.

Esses mesmos aspectos foram verificados em vários estudos e relatórios efetuados entre 1970 e 1975, quando da elaboração do primeiro plano de transferência dos moradores atingidos pelas enchentes.

Até mesmo a organização das famílias refletiu o aspecto da instabilidade da sociedade marabaense, pois a maioria das uniões matrimoniais não era efetuada oficialmente nos cartórios, sempre deixando "uma porta aberta, no caso do casamento não dar certo" <sup>55</sup>. Era comum o caso de indivíduos que se casaram no cartório já terem sido casados antes na Igreja com outra pessoa em uma outra cidade ou região, isso sem nos referirmos às famílias constituídas sem laço oficial algum.

As famílias, em geral, eram pouco numerosas, com uma média de 3,2 filhos por casal, em função de fatores, como por exemplo, má alimentação, a própria instabilidade matrimonial, baixo nível de vida e a mortalidade infantil elevada.

Alguns comportamentos e aspectos típicos da cidade, contudo, são frutos da instabilidade situada na origem de Marabá. O constante deslocamento da população masculina fazia com que o homem permanecesse longe da família por semanas ou meses, sobretudo na população de renda mais baixa ou 65% das famílias. De certa forma, isso afetou o surgimento de uniões de casais feitas de modo informal e a grande quantidade de casos de adultério. A virgindade não era valorizada e a mãe solteira não sofria censura como em outros lugares do Brasil, sendo aceita na sociedade local.

<sup>55</sup> Lagenest, H. D. Barruel de. *Marabá*, *Cidade do Diamante e da...*, página 39.

<sup>&</sup>lt;sup>54</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 58.

A prostituição, sempre observada por viajantes e autores que estiveram na cidade, era produto também dessa instabilidade populacional de Marabá. Muitas prostitutas se dirigiam à cidade apenas na época da safra da castanha. O bairro Canela Fina, situado próximo ao centro da Marabá Pioneira, era conhecido por abrigar essa atividade em seus bares e salões, movimentando ainda um comércio de quitutes e bebidas nas calçadas. Os castanheiros freqüentavam o local antes e depois de se dirigirem para a mata, gastando às vezes, tudo o que haviam recebido dos patrões.

Um outro aspecto característico da cidade de Marabá até a década de 1970 era a fraca presença da Igreja Católica, talvez em função também da instabilidade dos moradores. O público que comparecia às missas aos domingos nunca era o mesmo e, em conseqüência dessa presença superficial da Igreja, a vida social e comunitária não era permeada por tantas regras e costumes morais como em outras regiões do Brasil.

Apesar de existirem associações, que realizavam bailes freqüentados por jovens de todas as classes sociais, clubes esportivos e um cinema, o lazer mais comum ocorria nas ruas, nas margens dos rios e nos bares.

Alguns serviços eram concentrados na área central, como hospital, escolas, Mercado Municipal e o comércio, o que facilitava o acesso aos mesmos. Mesmo nos bairros havia o comércio local, como ocorre até hoje, em pequenos cômodos, com a venda de artigos de uso diário. As compras eram feitas diariamente, isto porque a população, em geral, não recebia um salário fixo e com dia certo de pagamento. Comprava-se de acordo com o dinheiro que havia no momento. Na pior hipótese, o peixe podia servir de alimento. "O ato de fazer compras é considerado um passeio". <sup>56</sup>

## 3.2 Atividades Econômicas na Área Urbana.

Marabá desenvolveu uma vocação comercial e até criando possibilidades para pequenas oficinas voltadas para abastecer o mercado local. Estaleiros, oficinas mecânicas para reparos dos motores das embarcações, produção de calçados, de bebidas, de gelo, o setor de construções e pequenos produtores de móveis onde trabalhavam pedreiros, carpinteiros entre outros e ainda alfaiatarias estavam lá instaladas desde meados da

<sup>&</sup>lt;sup>56</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 59.

década de 1950. Essa pequena atividade artesanal e manufatureira sofreu diretamente os impactos promovidos pela abertura das rodovias de integração com o Sul, já a partir da Belém-Brasília.

Um exemplo dessas atividades era o estaleiro, que era ligado a uma oficina mecânica, nas margens do Itacaiunas e que em 1955 empregava, segundo H. D. Barruel de Lagenest, 20 operários, centralizando a quase totalidade das encomendas de barcos para a região. Outros dois pequenos estaleiros e outras oficinas funcionavam também no lado do rio Tocantins, ocupando mais 50 operários no mesmo ano. No período da entressafra da castanha e com a baixa do nível dos rios, essas oficinas aproveitavam as dificuldades maiores impostas à navegação para fazer a manutenção dos barcos e motores, sendo a época em que tinham mais serviços.

Lagenest cita também a existência de mais ou menos 50 pequenas oficinas de marceneiros-carpinteiros, sendo que em torno de 100 famílias viviam desse ofício. Na construção civil, o número de trabalhadores girava em torno de 50, inclusive pedreiros, fora os da Prefeitura. Pelo menos 150 famílias viviam desse setor. Existiam também 12 pequenas oficinas para a produção de calçados que empregavam em torno de 70 operários, sendo a produção consumida no mercado local, embora já sofresse a concorrência com o calçado mais barato proveniente de Belém. Esse segmento foi apontado como um dos que mais sofreram os efeitos da abertura da Belém-Brasília no início da década seguinte. Já as alfaiatarias empregavam entre 15 a 20 trabalhadores. Além dessas, uma fábrica de bebida, uma de gelo e três beneficiadoras de arroz, empregavam um total de 15 trabalhadores. Ao lado dessas atividades, podemos acrescentar as olarias do varjão que funcionavam nos meses da estiagem.

Tais atividades não se comparavam em importância com o extrativismo da castanha, mas mostram que a cidade não permanecia com a sua economia inativa na fase da entressafra. A cidade dispunha de uma organização econômica capaz de suportar esse período e de dispor de algumas alternativas para a força de trabalho que era desmobilizada durante uma parte do ano. De acordo com Lagenest, trabalhavam no extrativismo em torno de 3.000 castanheiros no ano de 1950, sem contar os envolvidos indiretamente na atividade, como barqueiros, tropeiros e o comércio local que girava em torno da mesma, como bares e bordéis.

As estradas abertas a partir do final da década de 1960 e as ações promovidas pelo Governo Federal na década seguinte promoveram mudanças na economia da região e trouxeram impactos na vida urbana de Marabá. As estradas facilitaram a entrada de

mercadorias provenientes do Centro-Sul e a construção da hidrelétrica de Tucurui inviabilizou o transporte fluvial em direção a Belém, uma vez que as eclusas necessárias para a transposição do rio não foram concluídas. As pequenas fábricas, os estaleiros que dependiam do transporte fluvial, que começava a ser substituído pelo rodoviário foram afetados por essas transformações e acabaram desaparecendo.

Por outro lado, Marabá manteve a sua vocação de centro comercial e assim permaneceu. A castanha e o diamante garantiram durante muitos anos o dinheiro que movimentava essa atividade. O comércio local era inicialmente abastecido por Belém, utilizando o avião e a navegação fluvial, sobretudo para o transporte de alimentos. Os barcos pertenciam muitas vezes, aos donos das próprias casas de comércio, muitos dos quais descendentes dos libaneses que chegaram à cidade no início do século XX. Essas embarcações deixavam Marabá transportando, além dos passageiros, as castanhas, retornando trazendo mercadorias, como por exemplo, sal, açúcar, farinha de trigo, cachaça entre outros, provenientes de Belém. Essa dependência do abastecimento de Marabá em relação a Belém diminuiu com as novas estradas.

Em relação ao setor comercial, Lagenest menciona para 1955 a existência de 24 casas de comércio ou lojas, todas eram bazares, não existindo uma especialização. Segundo esse mesmo autor, viviam na época em torno de duas mil famílias em Marabá e ele calculou uma casa comercial para cada 80 famílias. A maioria dessas lojas estavam situadas na área central da antiga Marabá, em torno da Praça Duque de Caxias e próximas ao Marabazinho.

Era muito comum, principalmente na área central, as casas serem feitas sem janelas para a rua, apenas com portas, para facilitar futuramente a abertura de um comércio. A margem de lucro do comerciante era grande, mas os riscos também, sobretudo em função do transporte fluvial e dos acidentes com as embarcações. Normalmente o freguês pagava à vista, fazendo o dinheiro circular de forma mais rápida.

Em função da vinculação das casas comerciais com o extrativismo da castanha e com o garimpo, reunindo uma freguesia muitas vezes sazonal, sempre foi muito grande o número de botequins, como já foi destacado. Essa característica do bar ou botequim como um local muito freqüentado pode ser verificado nos anos seguintes e é mencionado nos relatórios sobre a cidade feitos para o projeto da Nova Marabá em 1973.

A agricultura e a pecuária tinham, em meados da década de 1950, uma importância ainda mínima, girando em torno de 4% a 7% da renda do município. Eram em geral, pequenas hortas, plantadas depois das chuvas, nas margens do Tocantins,

destacando a produção de melancias, melões, feijão e fumo. O castanheiro aproveitava os intervalos entre a safra da castanha e o garimpo do diamante, para plantar uma horta ou uma roça de mandioca, de arroz ou de feijão, sobretudo quando era casado. Enquanto ele permanecia embrenhado na mata ou nos "pedrais" à procura de diamantes, a mulher e os filhos mantinham a pequena roça. Por isso, o chefe da casa e da família era chamado de lavrador, embora a lavoura ocupasse, na verdade, muito pouco de seu tempo de trabalho.

A agricultura local recebia pouco ou nenhum apoio. Chegou a existir uma Cooperativa Mista Agropecuária de Marabá Ltda., surgida em 1964, na qual teria ocorrido desvio de verbas. Muitos cooperados não conseguiram receber a quitação do financiamento bancário e não puderam manter o crédito junto aos bancos. Já a Associação de Proprietários de Castanhais era tida como pouco atuante, sendo controlada pelos patrões dessa atividade. O cooperativismo e o sindicalismo eram fracos em Marabá.

O transporte fluvial era muito importante para a economia de Marabá. Lagenest calculou para 1955 em torno de um milheiro de chegadas no porto de Marabá de barcosmotores carregados. A média de carregamento de cada barco a motor era de 20 toneladas, mais os passageiros, cujo número era de até 20. Os meses de maior movimento eram de janeiro a abril, época das cheias e os de menor movimento, setembro e outubro, os da água "baixa".

De Marabá a Belém levava-se mais ou menos 4 ou 5 dias, podendo chegar até duas semanas. Tal prazo dobrava no sentido contrário para a subida do rio, em função das corredeiras do Itabocas. Às vezes era preciso desembarcar passageiros e mercadorias e percorrer 150 quilômetros de caminhão em uma péssima estrada ou pegar o trem, da antiga E. F. do Tocantins, que fazia a viagem no trecho encachoeirado em velocidade lenta.

A classe dos marítimos era relativamente numerosa, tinham um "salário firme" e a possibilidade de viajar, além de ficarem isentos do serviço militar. Cada barco a motor chegava a ter entre 8 a 10 marinheiros, um motorista (que cuidava do motor da embarcação), um piloto e um comandante. Cabia ao piloto o trabalho de conduzir a embarcação nos trechos encachoeirados, o que implicava no conhecimento de cada rochedo e dos locais onde existia o perigo da embarcação encalhar. Na época do verão os barqueiros também podiam ficar retidos por dias ou semanas em função do período de entressafra da castanha. As opções que restavam a esses indivíduos eram plantar uma horta, trabalhar como ajudante de pedreiro, carregador de água entre outros serviços.



Figura 12: Trecho encachoeirado do rio Tocantins, entre Marabá e Tucuruí, conhecido como canal Capitariquara, encoberto pelo lago de Tucuruí. Fonte: Monteiro, João Brasil. Viagem ao Tocantins, Araguaia e Itacaiúnas. 2. ed. Marabá: edição do autor, página 20.

Até o início da década de 1960, o contato com Belém era importante não apenas para o fornecimento de produtos para Marabá, mas também para a região da bacia do rio Araguaia. Isso se fazia em função dos barcos não retornarem vazios da capital, tendo sempre um frete de retorno. Além do transporte por via fluvial, havia o transporte aéreo, responsável pelo carregamento de carne para Belém na década de 1950.

A navegação fluvial teve um papel importante no suprimento de produtos para Marabá, apesar das dificuldades enfrentadas pela mesma <sup>57</sup>. Essa forma de transporte interligava as cidades mais importantes dos rios Tocantins e Araguaia com a capital do Pará, Belém. Uma viagem que partisse, em meados da década de 1950 de Belém, podia alcançar Porto Nacional no atual Estado de Tocantins. Nesse último porto era desembarcada a carga, geralmente constituída de sal grosso e fino, sabão "cavador" e querosene "Jacaré" e embarcado couro salgado e sebo de gado. Outra rota alternativa era através do rio Araguaia até Barra do Garça com o mesmo tipo de carga. No retorno, passando por São Geraldo do Araguaia, era embarcada a castanha para várias firmas,

<sup>&</sup>lt;sup>57</sup> A navegação em Marabá ganhou impulso com a introdução do barco a motor a partir de 1916. Até então predominavam as canoas e os chamados batelões movidos a remo, que faziam o transporte do caucho para Belém. Pequenos estaleiros artesanais estavam se instalando às margens dos rios Itacaiúnas e Tocantins. O transporte das pranchas de borracha e da própria castanha era feito até Alcobaça (Tucuruí), de onde seguiam em vapores até Belém. Essa viagem podia demorar até 25 dias, ida e volta, com o grande esforço na volta para subir as cachoeiras e rápidos, empurrando a embarcação e puxando-as com cabos. Segundo João Brasil Monteiro, em 1928, apenas dois anos após a grande enchente, existiam em torno de 80 barcos motorizados no Tocantins. Essas embarcações a motor proporcionaram aos armadores "economia em dinheiro, tempo e sacrifício", ou seja, aquilo que as antigas embarcações não podiam mais oferecer. Monteiro, João Brasil. Mair-Abá: Coração de Mãe. Marabá: edição do autor, 2006, página 26.

como a de Jorge Mutran, que também era proprietária das embarcações que se dirigiam para Marabá. <sup>58</sup>

A navegação no rio Itacaiúnas era praticamente vinculada ao serviço de transporte da castanha, com a utilização de embarcações menores e mais apropriadas, com motor de popa, conhecidas como "pentas". Muitas vezes essas mesmas embarcações faziam o transporte desse produto até Alcobaça, hoje Tucuruí. <sup>59</sup>



Figura 13: Embarque da castanha em Marabá no ano de 1926. fonte: Casa de Cultura de Marabá.

Em que pesem todas as dificuldades apresentadas, a navegação na bacia do Tocantins teve uma evolução que permitiu suportar por décadas todos os problemas advindos dos trechos encachoeirados. O transporte fluvial de cargas sucumbiu diante do advento das rodovias, sobrevivendo apenas para o transporte local dos moradores das áreas ribeirinhas. O planejamento imposto à região nos anos do Regime Militar, embora

<sup>&</sup>lt;sup>58</sup> O marítimo aposentado João Brasil Monteiro que fez a narrativa dessas viagens pelos rios Tocantins e Araguaia, trabalhou como motorista nas embarcações dessa firma por mais de dez anos. Posteriormente, João Brasil acabou por adquirir uma das embarcações da firma para o trabalho de transporte nos rios. Pelas informações fornecidas pelo autor, o barco foi adquirido em 1963. Portanto os dez anos em que trabalhou para a firma Jorge Mutran correspondem aproximadamente ao período que vai de 1952 a 1962. Monteiro, João Brasil. *Viagem ao Tocantins, Araguaia e Itacaiúnas*. Narrada por João Brasil e escrita por Domingos César. Marabá: edição do autor, sem data, página 16.

<sup>&</sup>lt;sup>59</sup> Nessas embarcações, os postos de piloto, que conduzia a embarcação e o de motorista, que cuidava do motor, eram cargos de confiança, sendo que também muitos deles podiam acumular o posto de conferente no transporte da castanha. No trajeto Marabá até Alcobaça (Tucuruí), os "pentas" desciam o rio Tocantins, carregados de castanhas e voltavam para Marabá vazios. No "inverno" ou estação chuvosa, saiam às 3 horas da madrugada e chegavam em Alcobaça às 2 horas da tarde, descarregando a carga. Às 18 horas era feito o retorno para Marabá. Nesses meses, que João Brasil chama de "época de arreação, os motores sequer esfriavam em face à constância do seu trabalho forçado". Monteiro, João Brasil. Viagem ao Tocantins, Araguaia e..., página 18.

tivesse previsto a integração do transporte fluvial com o rodoviário, não promoveu as obras necessárias à manutenção do mesmo no rio Tocantins após a conclusão da hidrelétrica de Tucuruí e a formação do lago que eliminou as corredeiras de Itaboca. <sup>60</sup>

## 3.3 A Dinâmica Urbana de Marabá.

Nos últimos anos da década de 1960 houve uma maior fixação de moradores naquela região, bem como um aumento da migração e do crescimento vegetativo. Núcleos como o bairro Amapá e São Félix, este último situado do outro lado do rio Tocantins e próximo à rodovia PA-70, aberta a partir de 1969, tiveram um maior adensamento, tendo seus moradores sido classificados como população ribeirinha. A sede municipal, como um todo, tinha em torno de 10.800 habitantes no final daquela década.

Em função desse crescimento da população, vários problemas foram detectados, como o da falta de salas de aula. O setor de saúde também foi apontado como problemático, com apenas um hospital e um posto. A época em que a procura por atendimento médico aumentava era exatamente quando os castanheiros retornavam do trabalho na mata, com doenças, principalmente a malária, a partir de abril. As outras enfermidades que mais atingiam a população eram a tuberculose e a lepra. Foram apontados também problemas com relação à alimentação e a recomendação era que esta deveria ser enriquecida por meio da introdução de novos padrões alimentares.

Um desses relatórios sugeriu um maior amparo à agricultura para atender o mercado local, uma vez que, "toda a alimentação vem praticamente da Capital quando

"O alcance econômico de Tucuruí é o de assegurar, também, a adequação racional do conjugado energia-transporte, que servirá de suporte ao desenvolvimento dessa fertilíssima região."

<sup>&</sup>quot;Vai abrir-se, com as suas obras, pela inundação das corredeiras do Itaboca, entre o Centro-Oeste e a Amazônia, o caminho natural da navegação do Tocantins, como desejava Couto Magalhães, desde o Império. E numa extensão de 200 km ao longo da hidrovia, que atingirá Belém, o vale desse rio, também fadado a ser da unidade nacional, vai adquirir condições para transformar-se no grande celeiro ao qual a FAO atribui capacidade para aplacar o fantasma da fome, que ameaça o mundo". Tavares, General A. de Lyra. A Significação de Tucuruí in Peixoto, General João Baptista (coordenador). Os Transportes no Atual Desenvolvimento do Brasil. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1977, página 203.

<sup>&</sup>lt;sup>61</sup> Com relação a estas duas doenças a população tinha um verdadeiro pavor, fazendo com que muitos doentes escondessem a moléstia. Os leprosos procuravam se isolar na mata com seus familiares. Além dessas doenças, os relatórios continuavam a registrar também a incidência de doenças venéreas e gastro-intestinais, sendo estas creditadas à alimentação e às condições sanitárias. O uso constante da águas dos rios aumentava o risco dessas doenças. Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. *Relatório Preliminar de Desenvolvimento Integrado do Município de Marabá - PA*. São Paulo: março de 1970, páginas 17 e 18.

*não do sul do país*". <sup>62</sup> Tal situação já era um reflexo da chegada das rodovias à região e da incorporação da mesma ao mercado nacional.

Os aspectos da cidade no que se referiam aos tipos de habitação e à disposição das mesmas em relação às ruas parecem não ter sofrido alterações significativas entre 1950 e 1970. A área central continuava a ser a que dispunha das melhores habitações, sendo a mais valorizada e onde estavam as casas comerciais com maior movimento. Na área ribeirinha e periférica vivia uma população de menor renda, com maior adensamento e onde os terrenos eram ocupados de forma espontânea.

O bairro Cabelo Seco, o mais antigo e local de origem da cidade, mantinha as características no que se referia ao padrão de construção das casas, que eram mais rudimentares na medida em que se distanciava da área central, sendo utilizadas nas construções taipa, folhas de babaçu ou tijolo. Os rios continuavam a ter importância para esses moradores, pois suas águas eram usadas para beber, cozinhar, para lavar as roupas e os utensílios domésticos, para o banho, escoamento de parte do lixo e para a pesca.

Com relação à área central de Marabá, continuou a manter o comércio mais importante da cidade, os bancos e os órgãos institucionais, sobretudo na área em torno da praça Duque de Caxias. O bairro Santa Rosa expandia-se nos limites do varjão, sendo o mais afetado pelo problema das enchentes.

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.

Alguns órgãos federais como o INCRA e o DNER instalaram-se lá. Nesse mesmo bairro havia o aeroporto que já ocupava uma área considerável e que depois foi ampliado. Em 1974, a área do bairro Amapá contava com 1.610 casas e 4.456 pessoas. <sup>63</sup> Um ano depois, a SUDAM estimou que o bairro já teria em torno de 6.000 habitantes. Era o núcleo que mais se expandia na área urbana de Marabá no início da década de 1970. Os dados e informações disponíveis, bem como os relatórios e planos diretores, indicavam o bairro Amapá como uma continuidade natural do processo de expansão da cidade

63 Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 29.

<sup>&</sup>lt;sup>62</sup> Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. *Relatório Preliminar de ...*, página 19.

verificado já no final da década de 1960. <sup>64</sup> Em função disso foi apontado por autoridades e lideranças locais como o local onde poderia ser construída a Nova Marabá, sobretudo em função de estar livre das enchentes que todos os anos afetavam o núcleo mais antigo do pontal.

O maior problema da ocupação da área próxima ao bairro Amapá, que mais tarde deu origem ao Complexo Integrado Cidade Nova, foi a falta de infra-estrutura, como uma rede de água, esgoto, iluminação e ruas asfaltadas. Apesar da Prefeitura ter promovido os loteamentos para tentar disciplinar a ocupação do bairro, o mesmo não foi dotado dos serviços necessários para a população que para lá se deslocou. O Governo Federal, que pretendia estabelecer uma nova área de expansão urbana, poderia ter facilitado a implantação desses novos núcleos ao invés de partir para a construção de uma nova cidade, o que veio a implicar em custos mais elevados. O processo de ocupação espontânea poderia ter sido acompanhado da implantação dos serviços já mencionados. Pelo fato desse bairro já se encontrar em fase de ocupação, os planejadores concluíram que haveria problemas em adaptar um projeto urbanístico planejado para o mesmo, optando pelo outro local onde foi depois assentada a Nova Marabá.

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.

O já citado bairro Jarbas Passarinho ou Vila Transamazônica parece ter sido muito procurado durante a enchente de 1974, quando muitas famílias se deslocaram para lá. Seu crescimento, contudo, estava vinculado à chegada dos migrantes à cidade. Como já mencionamos, a Prefeitura abriu um loteamento nesse local para evitar uma ocupação espontânea e desordenada. Em dois anos os lotes estavam totalmente ocupados e já existiam mais casas lá do que no vizinho bairro Amapá. A construção das mesmas era feita "conforme costume local", uma ao lado da outra, resultando em blocos de casas geminadas.

recentes obtidos na agência local do mesmo instituto". Prefeitura Municipal de Marabá. Relatório de diagnóstico-prognóstico de Marabá. Marabá: agosto de 1975, página 5.

<sup>&</sup>lt;sup>64</sup> No Relatório de diagnóstico-prognóstico de Marabá, feito pela Prefeitura Municipal e divulgado em agosto de 1975, essa tendência persistia. "A população de Marabá, de acordo com os dados do IBGE com base no censo de 1970, era de 14.798 habitantes. No entanto, atualmente estima-se a mesma em 35.000 habitantes, sendo que somente nos bairros do Amapá e Novo Horizonte existe uma população de 10.000 pessoas, segundo cálculos recentos obtidos na gaêrcia local do mesmo instituto". Profeitura Municipal do Marabá, Polatório de

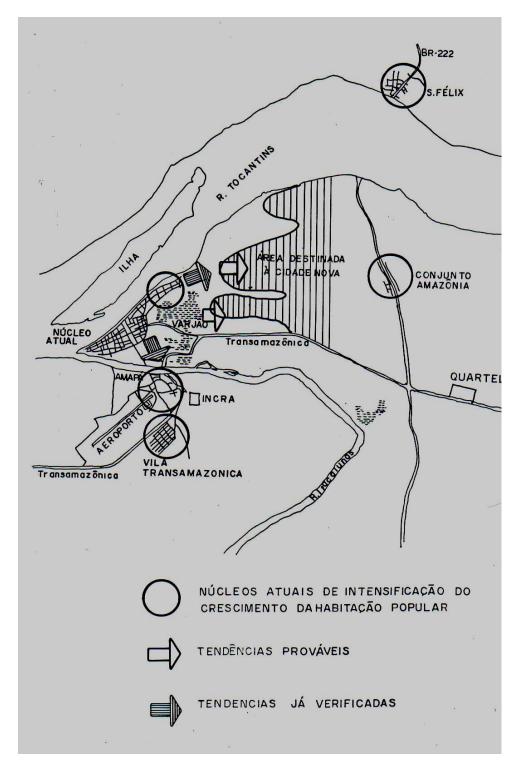


Figura 14: Situação da área urbana de Marabá em um mapa de 1974, com as tendências de expansão em direção ao bairro Amapá e à Vila Transamazônica. Fonte: Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 86.

A partir da Vila Transamazônica foram surgindo outros bairros como Novo Horizonte, Laranjeiras, Agrópolis do INCRA, que formaram depois o Complexo Integrado da Cidade Nova. A Prefeitura tentou delimitar a sua área, a partir de 1976, para conter o seu crescimento e dispôs de uma lei que permitia à mesma obstar novos loteamentos. 65 Tal medida foi promovida em função da possibilidade de que o crescimento desse núcleo entrasse em choque com a Nova Marabá, naquele momento já sendo implantada pela SUDAM, onde deveriam se "concentrar todos os habitantes urbanos".66

A imposição por parte do Governo Federal do projeto da Nova Marabá criou um problema futuro para o Poder Público Municipal, ou seja, de arcar na prática com a implantação de dois núcleos: Cidade Nova, que surgia de forma espontânea e a Nova Marabá. Apesar de nos projetos urbanísticos ter sido enfatizado que a Nova Marabá devesse ser um núcleo aglutinador na prática isso não ocorreu, pois nos projetos não se considerou a realidade local.

A Nova Marabá representava a possibilidade de implantação de uma política de planejamento urbano na Amazônia por parte do Governo Federal. Contudo, a própria dinâmica do crescimento da cidade, verificada no início da década de 1970, impôs a necessidade do Poder Municipal adotar muitas medidas pontuais que não estavam em sintonia com aquilo que os planejadores imaginavam para a cidade, sobretudo para atender as demandas surgidas com o crescimento de sua área periférica.

Em 1974, a área do antigo bairro Amapá era onde mais se construía na cidade de Marabá. Observava-se uma preocupação maior com a conservação da casa por parte dos moradores desse núcleo, como por exemplo, "com a plantação de flores na frente e melhor trato do que existe no quintal." Isso era atribuído, talvez, ao fato do terreno pertencer ao morador e, principalmente, ficar a salvo das inundações. Além das habitações, armazéns e indústrias de pequeno porte, como beneficiadoras de arroz, estavam se instalando lá. Era esse bairro, naquele momento, em 1974, "a área para onde a cidade está se desenvolvendo". <sup>67</sup>

<sup>67</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 30.

<sup>65</sup> De acordo com o Plano Global Integrado de 1977, o Complexo Integrado Cidade Nova tinha em torno de 5.500 casas e uma população de cerca de 27.500 pessoas. Segundo o documento, "esse impressionante crescimento populacional deu-se em apenas quatro anos: 1974-1977". Prefeitura de Marabá. Marabá: Uma Visão Sistêmica. Plano Global Integrado. Marabá: maio de 1977, página 40.

<sup>66</sup> Prefeitura de Marabá. Marabá: Úma Visão Sistêmica..., página 41.

Próximo à Vila Transamazônica, como continuidade desse núcleo, um outro loteamento estava sendo aberto pelo INCRA, o Jardim Novo Horizonte, em terreno doado por esse instituto e já contava, em 1974, com 600 lotes, que já estavam sendo ocupados.

Em 1974 surgiu um outro núcleo, chamado de Vila Amazônia, que foi construído em caráter emergencial para abrigar as famílias desalojadas pela enchente desse mesmo ano e que estava situado às margens da rodovia BR-222 (atual PA-150), na mesma área desapropriada pela SUDAM para a construção da Nova Marabá. Surgiu por iniciativa do Exército e lá viviam 720 habitantes. Foi absorvido depois pela Nova Marabá.

O núcleo de São Félix, do outro lado do rio Tocantins, que teve um curto crescimento em função da abertura da PA-70, entrou em processo de estagnação em meados da década de 1970, sendo grande parte de seus moradores formados por trabalhadores rurais.

Marabá, curiosamente, estava se expandindo de forma espontânea nas áreas livres das inundações, ou seja, no antigo bairro Amapá, na Vila Transamazônica e ainda em São Félix. Contudo, esses núcleos estavam absorvendo, em sua maioria, populações de migrantes que alcançavam o município em busca das oportunidades de obtenção de terras, de participar da colonização oficial que estava sendo promovida pelo INCRA nas agrovilas às margens da Transamazônica ou em busca de oportunidades de trabalho. As estradas que estavam sendo abertas facilitaram esse deslocamento, sobretudo das populações vindas do Nordeste, o que, aliás, era um dos objetivos da construção da rodovia Transamazônica.

As próprias instituições oficiais, como a Prefeitura Municipal de Marabá, então tendo uma autoridade nomeada pelo Governo Federal e o INCRA, procuraram facilitar e até ordenar a disposição dos lotes na área próxima ao bairro Amapá, que estava em expansão, em que pesem as dificuldades para a implantação de uma infra-estrutura em termos de fornecimento de água, luz elétrica e esgoto. Isso ocorreu no mesmo momento em que a outra área destinada a ser a Nova Marabá estava sendo desapropriada e um plano urbanístico estava sendo elaborado, em 1973.

Em uma época em que a palavra planejamento era colocada no sentido de ser um orientador para os procedimentos da administração pública, o que se observou na prática, foram medidas imediatas para atender à demanda por lotes e tentar ordenar as áreas de ocupação. O planejamento não acompanhava a velocidade com que as transformações ocorriam dentro do espaço urbano de Marabá em decorrência da abertura das estradas, dos planos de colonização e das expectativas em torno dos demais projetos previstos para

aquela região, como a exploração do ferro de Carajás e a construção da hidrelétrica de Tucuruí.

Marabá era vista nos planos governamentais como a cidade que iria dar suporte ao Projeto Ferro, tornando-se um centro fornecedor de produtos, de serviços e também de mão-de-obra. A hidrelétrica de Tucuruí começou a ser construída na década de 1970, para fornecer energia aos projetos voltados para a mineração, além de Carajás, a exploração da bauxita descoberta na região do rio Trombetas.

A implantação da Nova Marabá sofreu um atraso, em função da extinção do SERFHAU e da elaboração de um novo projeto urbanístico a partir de 1975, no momento em que a cidade já sentia os efeitos do crescimento populacional. Sob a justificativa de que o projeto elaborado no âmbito do SERFHAU era inadequado, pois previa uma população de 50 mil moradores, os planejadores consideravam a necessidade de uma planta que comportasse um crescimento maior para a cidade. Em conseqüência disso, um novo projeto urbanístico foi elaborado. <sup>68</sup>

Não havia uma coerência por parte da Administração Pública Federal e Municipal que agiam em sentidos opostos, uma pretendendo planejar o crescimento urbano e a outra tendo que agir de acordo com a situação. A observação de todos esses estudos e relatórios apontava em que direção a cidade se expandia e o poder público poderia simplesmente acompanhar tal tendência e até facilitá-la, ao invés de propor projetos urbanísticos que pouca ou nenhuma relação tinham com a realidade e o cotidiano daquelas populações.

Os projetos urbanísticos que foram elaborados para a implantação da Nova Marabá foram feitos por escritórios de arquitetura sediados no eixo Rio-São Paulo, cujos arquitetos não tinham familiaridade com as condições naturais da região, com a cidade e nem com o modo de vida de seus moradores. Os planos que pretendiam promover a criação de uma área de expansão urbana, a futura Nova Marabá, tiveram um caráter de intervenção e acabaram promovendo uma ruptura na própria tendência espontânea de crescimento da cidade, que se verificava a partir do bairro Amapá.

<sup>68 &</sup>quot;Com a aceleração do desenvolvimento trazido pelas rodovias Transamazônica e PA-150 houve um crescimento urbano que se processou — e neste momento continua a se processar — de maneira desordenada e vertiginosa. Este crescimento é o principal causador da extensa gama de outros problemas que vão asfixiando a cidade até torná-la um organismo doente. A circulação praticamente se encontra estagnada, a poluição torna-se insuportável, os serviços públicos congestionam-se a ponto de não suportarem uma expansão sem maiores ônus." Tal era a situação que já se verificava na cidade, antes da implantação da Nova Marabá, como resultado do aumento da migração, facilitada pelo acesso rodoviário. Os problemas que o Poder Público Municipal estava enfrentando já eram graves e se ampliaram com o processo de implantação do novo núcleo. Prefeitura Municipal de Marabá-PA Relatório de diagnóstico-prognóstico de Marabá. Marabá: agosto de 1975, página 6.

A criação de um núcleo urbano planejado iria acarretar a transferência dos moradores da Marabá Pioneira para um outro local, que embora mais seguro no que dizia respeito às enchentes, estava distante dos rios. Tal fato promoveria uma mudança no cotidiano desses moradores, que tinham a sua vida e parte de seu sustento vinculado aos mesmos. A forma de apropriação do espaço urbano também seria alterada, como por exemplo, do bairro Cabelo Seco, que tinha um grau elevado de adensamento populacional.

Embora o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM), de 1973, mostrasse uma preocupação em preservar alguns dos antigos hábitos dos moradores de Marabá, como os deslocamentos a pé, previa que a maior parte deles viveriam em blocos residenciais, contrariando o uso tradicional da casa térrea ao qual esses moradores estavam mais habituados. Tal fato pareceu demonstrar que os planejadores não levaram em consideração muitos aspectos da população de Marabá e de seu modo de vida associado ao uso dos rios, apesar dos estudos preparatórios que constam no PDUM destacarem isso

A realidade e o cotidiano desses moradores não tinham grande importância no contexto das políticas públicas implantadas após 1970, como também não tinham a dos demais habitantes da região, como os índios, os posseiros, os extratores de castanha, os garimpeiros, as populações ribeirinhas que compunham o "espaço vazio" da Amazônia Oriental.

O paradigma dos planejadores e dos escritórios de arquitetura veio do Centro-Sul, da classe média urbanizada da fase do milagre econômico, que era vista como modelo ideal de vida urbana e destino inevitável num suposto processo de desenvolvimento. Os projetos para o novo núcleo urbano de Marabá foram criados sem relação com a natureza e a realidade sócio-cultural das populações que viviam naquela região.

O significado da habitação para os moradores de Marabá não era exatamente o mesmo para os moradores das áreas em estágio mais complexo de urbanização, como no caso do Centro-Sul, onde era mais voltada para a vida privada da família. Nas grandes metrópoles existe pouco espaço para o convívio coletivo dos moradores, da mesma forma que o uso do espaço público, como as ruas e praças, se restringem mais ao processo de deslocamento em direção ao local de trabalho.

Em Marabá, as habitações representavam "apenas um abrigo onde as funções nele realizadas parecem ter caráter público." As outras pessoas podiam observar o que se passava dentro da casa e o excesso de privacidade não era bem visto, uma característica mantida no bairro Cabelo Seco até hoje. Algumas superstições caracterizavam esse aspecto, como por exemplo, a colocação da porta na frente da casa e mantê-la aberta significava a honestidade dos moradores e de que não existia nada para ser escondido, sendo que qualquer pessoa podia entrar na mesma. Quando um indivíduo construía uma entrada com porta lateral, para os moradores locais, podia significar que o mesmo era um ladrão, da mesma forma fazer um recuo de frente podia significar que o indivíduo era feiticeiro.

A própria forma de construção dessas habitações, mesmo as mais rudimentares, que utilizavam as folhas de babaçu, planta típica daquela região, revelava uma técnica bem apurada, pois as paredes eram resistentes ao vento e a cobertura era impermeável à chuva. Tratava-se de uma técnica que permitia ao morador reconstruir a habitação de forma rápida e com um baixo custo, embora as folhas de babaçu tivessem que ser compradas. Era perfeitamente adaptada ao meio físico e natural e às condições econômicas daquela população.

Os estudos feitos a respeito de Marabá, embora mostrassem a visão de que a modernização dos hábitos e costumes adquiridos com o processo de desenvolvimento, iriam melhorar as condições de vida daquela população, trouxeram ao conhecimento dos estudiosos e planejadores aspectos que caracterizavam também as especificidades do convívio daquela população com a natureza. Muitos desses aspectos deveriam ser considerados nas políticas de planejamento, as quais, em geral, viam as mesmas como exemplos do atraso e da estagnação que deveriam ser revertidas.

O Relatório Preliminar de 1970, elaborado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), no que dizia respeito ao desenvolvimento da cidade, destacava a necessidade de um "desmembramento" que deveria ser urgente, em função dos problemas das enchentes e do esgotamento do espaço urbano, inadequado para o processo de crescimento esperado para Marabá. Esse mesmo Relatório mencionou também que estava em andamento um projeto de mineração na região para explorar ouro, ferro, níquel, cromo, diamante entre outros. Além disso, a empresa Meridional já se encontrava na área da Serra dos Carajás para tratar da exploração do ferro. <sup>70</sup>

<sup>69</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 60.

<sup>&</sup>lt;sup>70</sup> Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. *Relatório Preliminar...*, páginas 32 e 33.

O trabalho feito pela equipe do SERFHAU foi divulgado por meio do jornal "Folha de Marabá", criado naquela época e que em seu segundo número informava aos moradores a finalidade do trabalho daquela equipe.

O diagnóstico econômico do município não era dos mais promissores, uma vez que o extrativismo era tido como o mesmo que existiu nos primeiros tempos da fase colonial, ou seja, "um sistema voltado para a exportação, com um mínimo de vinculações com outros setores da economia nacional." <sup>71</sup>. Os capitais gerados eram investidos sempre na mesma atividade não havendo a possibilidade de uma diversificação econômica, não podendo também gerar melhores condições de vida.

Em 1968, o setor primário contribuía com 92,9 % no valor total da produção em Marabá. A população urbana contribuía com 70% da população total, mas apenas 14,91% se ocupavam com as atividades urbanas propriamente ditas, sobretudo o comércio, que empregava metade dessa última percentagem. O setor secundário era tido como inexpressivo.

O setor rural, aí incluído o extrativismo, ocupava 84,16% da mão-de-obra. Durante 5 meses ao ano, o extrativismo envolvia grande parte dos moradores de Marabá. A pecuária já aparecia como a atividade mais importante do setor primário, depois da castanha. Marabá, no Relatório Preliminar de 1970, era um município que aparecia com boas perspectivas de desenvolvimento sócio-econômico para a região. Tal perspectiva tinha por base a descoberta das reservas de ferro de Carajás, já tidas como uma das mais importantes do mundo. No próprio Relatório Preliminar já aparecia a denominação de "Projeto Ferro Carajás", bem como o convênio da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) com a mineradora norte-americana U. S. Steel para a exploração do mesmo.

Portanto, a perspectiva apresentada para Marabá, logo no início de 1970, era de que, a cidade poderia no futuro, "desenvolver com grande facilidade e com apreciável importância para a região Norte as atividades dos setores secundário e terciário".

O mesmo Relatório de 1970 alertava que a Prefeitura teria que estar capacitada para o desenvolvimento que se esperava de Marabá, "adotando normas administrativas racionalizadas e imprescindíveis para o atendimento efetivo ao crescimento de um município". <sup>72</sup> Como aconteciam com as recomendações feitas na época pelo SERFHAU, os relatórios preliminares sugeriam algumas medidas de aplicação imediata para

<sup>72</sup> Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. *Relatório Preliminar...*, páginas 72 e 73.

<sup>&</sup>lt;sup>71</sup> Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. *Relatório Preliminar...*, página 36.

selecionar os problemas mais urgentes, como na educação, saúde e as condições de trabalho dos castanheiros, por exemplo.

Com relação às enchentes foi mencionada a existência de uma Lei Municipal, a de número 3.342, de 28.10.1967, que reservava uma área próxima à cidade com altitude segura em relação aos rios, para se construir a nova área urbana. Nesse mesmo local, depois desapropriado pelo Governo Federal, foi construída a Nova Marabá. Foi sugerido também um Plano Diretor para levar adiante essa idéia.

## 3.4 Enchentes e Situações de Risco em Marabá.

Uma determinada situação de risco pode ser representada pela percepção de um perigo potencial e de uma determinada "situação percebida como perigosa na qual se está ou cujos efeitos podem ser sentidos." <sup>73</sup> O estudo das situações de risco ou dos desastres, inicialmente restrita aos geógrafos, têm também sido alvo de interesse por parte de outras disciplinas, como a sociologia, a economia e a história. De acordo com muitos estudiosos desse tema, como por exemplo, a geógrafa Yvette Veyret, a história pode contribuir para uma melhor compreensão das percepções e dos modos de aceitação do risco por parte dos diferentes atores e dos grupos sociais envolvidos. Dessa forma,

"por meio da variabilidade passada dessas percepções e da colocação em evidência dos mecanismos da "memória do risco e das catástrofes": a escolha dos acontecimentos retidos pela memória coletiva não é neutra. "<sup>74</sup>

Verificar como e por que a lembrança de uma catástrofe pode ser perpetuada ou esquecida pode evidenciar uma série de conseqüências, como por exemplo, o de desempenhar um papel aglutinador criando uma identidade para o grupo social que foi vítima da mesma. Ou então, os atores envolvidos podem ocultar uma catástrofe caso a mesma não sirva aos seus interesses enquanto comunidade. Ao que parece, Marabá inserese no primeiro caso, uma vez que a lembrança das enchentes serviu para mostrar a

<sup>74</sup> Veyret, Yvette e Richemond, Nancy Meschinet. *Definições e vulnerabilidades do risco* in Veyret, Yvette. *Os Riscos: o homem como...*, página 26.

<sup>&</sup>lt;sup>73</sup> Veyret, Yvette e Richemond, Nancy Meschinet. *Definições e vulnerabilidades do risco* in Veyret, Yvette. *Os Riscos: o homem como agressor e vítima do meio ambiente*. São Paulo: Editora Contexto, 2007, página 11.

determinação de seus moradores em conquistar uma região onde muitas vezes a natureza se mostrou adversa e hostil, como a superação das dificuldades impostas à navegação, o enfrentamento com os índios e as próprias enchentes. Esse argumento serve até hoje como justificativa para a manutenção da Marabá Pioneira e de seus bairros mais tradicionais, sobretudo Cabelo Seco.

O risco e a percepção que se têm a respeito do mesmo não podem se enfocados sem que sejam considerado o contexto histórico no qual foram produzidos, como as relações com o espaço geográfico, as formas de ocupação do território e as relações sociais características de uma determinada época. Para Yvette Veyret, a "prevenção e a proteção contra os riscos não podem ser compreendidas fora de uma dimensão temporal". <sup>75</sup> Para esta autora, as antigas obras de proteção contra as enchentes, como os diques, por exemplo, podem contribuir para as formas de proteção atuais e orientar determinadas opções de caráter técnico. Por outro lado, quando existe uma grande distância entre o tempo da catástrofe e o momento atual, a mesma acaba por se situar fora do cotidiano, trazendo maiores dificuldades sociais para a instalação de sistemas de proteção e alerta. Para evitar isso, alguns autores sugerem que se estabeleça um mecanismo de seleção e de lembranças que sejam transmitidos por meio de gerações.

Muitas vezes, os riscos estão relacionados a um passado não muito bem conhecido ou ainda, quando relacionados às escolhas ou opções políticas e econômicas cuja importância só pode ser compreendida no contexto de uma determinada época.

A noção de risco nasce no momento em que há uma percepção do perigo ou de uma ameaça em potencial, que é denominada de "álea". Esta é percebida pelos indivíduos e pode acarretar prejuízos para as pessoas, com relação ao patrimônio e à própria organização do território. No contexto de tais acontecimentos, a analise referente aos prejuízos leva àquilo que os estudiosos do tema denominam como sendo a "vulnerabilidade". Portanto, o risco pode ser definido como sendo a representação de um perigo, representado por uma álea (chuvas, cheias, terremotos, erupções) que atinge um determinado alvo e que é indicador de vulnerabilidade. Esta última é medida:

"pela estimativa dos danos potenciais que podem afetar um alvo, tal como o patrimônio construído ou a população. Ela concerne, portanto, às perdas possíveis e permite, por exemplo,

<sup>&</sup>lt;sup>75</sup> Veyret, Yvette e Richemond, Nancy Meschinet. *Definições e vulnerabilidades do risco* in Veyret, Yvette. *Os Riscos: o homem como...*, página 27.

exprimir a capacidade de resistência das construções diante do fenômeno físico ou de processos como explosão ou incêndio na esfera industrial". <sup>76</sup>

A vulnerabilidade pode ter um alcance maior em função de afetar um determinado grupo social e se coloca em função da distribuição da população em torno de um local de risco. Os níveis de vulnerabilidade devem ser estabelecidos em função da ocupação do solo. Por exemplo, no caso de uma inundação, estabelecer um limite máximo para as águas não é suficiente para distinguir as diferentes vulnerabilidades dos lugares. Os fatores sócio-econômicos podem aumentar a vulnerabilidade das populações que são ameaçadas, como parece ser o caso de Marabá.

A vulnerabilidade pode revelar a fragilidade de um sistema para promover a superação de uma crise provocada por uma álea. Pode mostrar também a capacidade de uma cidade, por exemplo, para se restabelecer e até melhorar a "sua reatividade" após uma catástrofe. Tal capacidade é designada pelo termo "resiliência" ou "a capacidade de um sistema para se adaptar às mudanças resultantes de uma crise e melhorar sua capacidade de resposta tendo em vista catástrofes futuras". <sup>77</sup>

O risco está inserido dentro de um contexto social, econômico e também cultural, apresentando um elevado grau de subjetividade através dos diferentes limites de sua aceitabilidade. Existe um progresso no que se refere à percepção e à gestão de uma situação de risco em função do acúmulo de experiências que ocorrem no pós-crise. Isso permite determinar as varias percepções e as contradições existentes entre os vários atores. Em muitos casos, as crises ocorridas dentro de uma cidade permitem e contribuem para a criação de um novo urbanismo, levando à redução da vulnerabilidade, podendo surgir a oportunidade para se fazer um novo arranjo do espaço urbano. No caso de Marabá, esse arranjo foi promovido de forma autoritária e alheia às condições naturais, sociais e culturais da região, não obedecendo, por exemplo, a uma tendência espontânea de crescimento da cidade em direção ao outro lado do rio Itacaiúnas, próxima ao bairro Amapá.

Por outro lado, é importante entender a relação estabelecida pelas populações com uma determinada álea, pois é a partir dela que podem ser estabelecidos os métodos de

<sup>77</sup> Veyret, Yvette e Richemond, Nancy Meschinet. *Definições e vulnerabilidades do risco* in Veyret, Yvette. *Os Riscos: o homem como...*, página 42.

<sup>&</sup>lt;sup>76</sup> Veyret, Yvette e Richemond, Nancy Meschinet. *Definições e vulnerabilidades do risco* in Veyret, Yvette. *Os Riscos: o homem como...*, página 39.

prevenção. Muitas vezes medidas que valem para a Europa, por exemplo, são aplicadas para outros países e continentes sem que sejam obtidos resultados satisfatórios. Isso ocorre em função de não se levar em consideração "as diferenças de percepção e de comportamento das populações". Além do conhecimento técnico e científico, "as diferenças culturais pesam na apreciação da álea e na percepção do risco". Em função disso, pode-se falar em uma "cultura" do risco, como sendo uma percepção e um conhecimento de uma ameaça comum a um grupo social. <sup>78</sup>

No caso de Marabá temos um acúmulo de situações de risco que remontam à própria origem da cidade, lembrando que a existência dessas mesmas situações se deu em função da ocupação do sítio onde surgiu a mesma. Não se pode falar em uma situação de risco sem a existência de uma ocupação humana em um determinado espaço ou território.

A forma triangular da planta urbana de Marabá, acompanhando o pontal situado entre os rios, caracterizou o desenho do núcleo pioneiro, dentro de um sítio de baixa topografia em relação aos rios Tocantins e Itacaiúnas. Em função disso a área urbana que foi constituída é sujeita às enchentes, que todos os anos atingem as partes mais baixas, como os bairros Cabelo Seco e Santa Rosa e às vezes, o núcleo pioneiro como um todo é afetado.

Muitos relatos de viajantes, de estudiosos e depois os relatórios que culminaram no projeto da Nova Marabá, mostraram que os moradores tinham uma familiaridade com esse problema e conseguiram estabelecer um convívio com o mesmo ao longo dos anos. O modo como os moradores se apropriaram do espaço urbano em Marabá possuía uma série de peculiaridades, que embora percebidas nos estudos e relatórios que antecederam a implantação da Nova Marabá, não se converteram em uma fórmula através da qual tal experiência pudesse ser aproveitada.

O relacionamento cotidiano dos moradores, o fato da rua ser um complemento da própria residência, principalmente nos finais de tarde quando os moradores colocavam cadeiras na calçada para conversar com os vizinhos e a proximidade com os rios fizeram com que surgisse um modo de vida mais próximo das populações ribeirinhas típicas da Amazônia.

Apesar dos estudos preparatórios elaborados pelo SERFHAU e pelo escritório Joaquim Guedes e Associados, com sede em São Paulo, o aspecto arquitetônico pouco

<sup>&</sup>lt;sup>78</sup> Veyret, Yvette e Richemond, Nancy Meschinet. *Definições e vulnerabilidades do risco* in Veyret, Yvette. *Os Riscos: o homem como...*, páginas 48 e 49.

considerou as citadas peculiaridades da população de Marabá, exceto no aspecto da valorização dos deslocamentos a pé, mais enfatizado no primeiro projeto para a Nova Marabá de 1973. Previa-se, contudo, nesse mesmo projeto, que a maior parte dos moradores seriam instalados em blocos residenciais de apartamentos. Para uma população habituada às casas térreas e ao uso de quintais, inclusive com a criação de animais, podese perceber o impacto que isto representaria no cotidiano desses moradores, pois afetaria o contato com a rua e com os rios.

Um fator natural permitiu reduzir em muito os impactos das enchentes, pois ela vinha de forma gradual e os moradores sabiam o momento em que se fazia necessário deixar a habitação e ir para outro local. A forma rústica das construções e a simplicidade das mesmas, no que dizia respeito aos utensílios domésticos disponíveis, permitia a retirada rápida para outros locais e a reconstrução relativamente fácil das habitações depois das águas baixarem.

O problema das enchentes foi o fato que justificou os planos e projetos para a transferência de Marabá. Contudo, a partir de 1970, o município passou a ter um papel estratégico dentro dos planos do Governo Federal para a região. Em função dos grandes investimentos previstos, principalmente a exploração do minério de ferro em Carajás, a cidade teria que adequar o seu espaço para atender as necessidades dos mesmos e abrigar as instituições que atuariam nesses empreendimentos. Nesse sentido, Marabá foi incluída como área prioritária para a política de planejamento urbano, dentro dos mesmos mecanismos que orientavam essa política para as demais cidades do Brasil.

Ficou evidenciado que o núcleo pioneiro não possibilitava à cidade exercer a função que lhe passou a ser atribuída. A área urbana foi classificada como inadequada em função das cheias dos rios que acabavam por atingir a cidade e o sítio urbano original foi considerado esgotado em termos de ocupação. A criação de um novo núcleo daria solução para esses problemas e capacitaria a cidade a exercer o papel que dela se esperava nos anos seguintes.

Além das enchentes, os incêndios parecem ter sido também um problema que constantemente afetou a cidade de Marabá. Tal fato se devia, em grande parte, ao tipo de construção que predominava no Núcleo Pioneiro, as casas de pau-a-pique e de madeira ou então as que eram confeccionadas com folhas de palmeira babaçu. O fato das casas serem construídas, uma ao lado da outra, sem recuo lateral, também facilitava a propagação do

fogo. <sup>79</sup> Após um grande incêndio, o procedimento era o mesmo de quando ocorriam as enchentes, as casas eram refeitas no mesmo lugar.

Mas, ao que parece, em nenhum outro local na bacia do rio Tocantins, as enchentes afetavam tanto os moradores de núcleos e os povoados como no pontal onde se fixou Marabá. Da mesma forma que o estabelecimento naquele sítio era propício à atividade do extrativismo, pela sua proximidade com a bacia do Itacaiunas, era também inadequado em relação às enchentes.

Em sua topografia, o bairro Cabelo Seco apresenta cotas que variam de 80,8 metros a 83,1 metros, acima do nível do mar e que são alcançadas pelas águas sempre que as enchentes alcancem o nível de 8,92 metros acima do nível normal dos rios e fica parcialmente tomado pelas mesmas quando é alcançado o nível de 11,22 metros. Entre 1976 e 2004, a média dos níveis alcançados pelas enchentes foi de 12,22 metros e nesse mesmo intervalo o nível de 11,22 metros foi alcançado em 22 anos, o que significa afirmar que o bairro foi atingido em partes significativas em 73,33% das enchentes ocorridas no período em questão. Apesar de ter uma área de aproximadamente seis hectares, possuiu atualmente uma grande densidade de moradores, que foi aumentando ao longo do tempo, sendo um local importante para a memória da cidade com um patrimônio cultural que deverá entrar em processo de tombamento. Esse bairro mantém também características próprias de convívio social e de apropriação coletiva do espaço urbano.

Durante muito tempo, Marabá aparentava mesmo ser um "acampamento a ser levantado quando se avizinhar uma grande enchente" 80, como observou o engenheiro Américo Barbosa de Oliveira, que visitou a cidade em 1938, em função da precariedade da sua ocupação e da atividade do extrativismo não exigir a permanência definitiva na cidade. As próprias habitações refletiam essa característica, pois rareavam as casas de alvenaria, exceto na parte central mais valorizada. Até o início da década de 1940, apenas o Palácio da Prefeitura, na época ainda em construção, estava orientado para uma ocupação mais definitiva do solo.

Após a grande enchente de 1926, de acordo com o engenheiro Américo Barbosa de Oliveira, a cidade "ressurgiu imprevidamente no mesmo local, com seus caracteres

<sup>&</sup>lt;sup>79</sup> João Brasil Monteiro presenciou muitos desses incêndios que se propagavam em função das casas serem geminadas e que ficavam "expostas às inúmeras faíscas que rodopiavam sobre elas". Ainda segundo o autor, após a ocorrência dos mesmos, a população reerguia as suas casas que ficavam até "bem mais confortáveis e seguras" e ressaltando que o marabaense não deixa o seu "pedaço de chão" por outro lugar. Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das Águas. Marabá: edição do autor, 2002, página 4.

<sup>&</sup>lt;sup>80</sup> Ministério da Viação e Obras Públicas. O Vale Tocantins-Araguaia: Possibilidades Econômicas..., página 37.

próprios, ditados por fatores humanos de ordem econômica e geográfica." <sup>81</sup> Contudo, o mesmo classificou de "irracional" a reconstrução da cidade naquele pontal sujeito às enchentes.

Do ponto de vista técnico e da própria viabilidade econômica não há como não considerar imprópria a localização de Marabá. Todos os relatos e analises feitos por técnicos e engenheiros enviados àquela região destacam isso. Avaliação semelhante foi feita por Orlando Valverde e Catharina Vergolino Dias, quando em 1967 publicaram um estudo a respeito dos impactos econômicos da rodovia Belém-Brasília naquela região. Estes autores destacaram as conseqüências "funestas" das enchentes, que prejudicavam mesmo a coleta e o armazenamento da castanha. De acordo com os mesmos, ocorria uma paralisação das atividades, com prejuízos que se refletem na economia do próprio Estado. Na avaliação destes autores, a localização de Marabá era inconveniente.

Diante dessas conclusões, verifica-se que até o início da década de 1970 faltou uma decisão mais firme por parte das várias esferas do Poder Público no sentido de dar uma solução ao problema, sempre prevalecendo a vontade dos moradores que levavam mais em consideração o apego aparentemente sentimental ao lugar. Todos os relatos a respeito das grandes enchentes mostram que a idéia de transferir o núcleo para outro local próximo, como o bairro Amapá, sempre foi colocada, mas deixada de lado tão logo as águas baixavam.

A crença popular referia-se a um intervalo de 10 anos entre uma grande enchente e outra e a cronologia dessas ocorrências parece confirmar isso. Os registros das primeiras enchentes remontam a 1906, quando os habitantes do núcleo pioneiro procuraram abrigo nas canoas e nas partes mais elevadas do próprio pontal. Terminada essa enchente, os moradores retornaram e edificaram novas casas de pau-a-pique, cobertas em geral com palha, um pouco acima do local original, próximo ao centro da atual Marabá Velha.

Em 1910, outra enchente expulsou novamente os moradores para as terras altas do pontal. Os relatos mais antigos não determinaram com maior exatidão a localização dessas terras altas. Nessa mesma ocasião, várias lideranças políticas de Marabá, temendo novas calamidades, procuraram transferir o comércio para esse local, onde chegaram a ser erguidas 40 casas de palha.

"Essa tentativa de alguns fortes batalhadores de Marabá não foi porém seguida pela maioria do commercio e do povo, de sorte que, em pouco tempo, toda a vida política, economica e social

<sup>&</sup>lt;sup>81</sup> Ministério da Viação e Obras Públicas. O Vale Tocantins-Araguaia: Possibilidades Econômicas..., página 37.

voltava à antiga localidade, onde a pouco e pouco foram surgindo novas edificações, em boa parte cobertas de telhas e paredes de taipa."82

A memória local aponta a grande enchente de 1926, como uma das piores, além das de 1935, 1947, 1957, 1974, uma seqüência de três anos entre 1977 e 1979 e a pior de todas, a de 1980 já na fase da implantação da Nova Marabá. Mais recentemente, as enchentes de 1990 e 1997 afetaram praticamente todo o núcleo pioneiro.



Figura 15: Enchente em Marabá no ano de 1926 atingindo a sede da Intendência (Prefeitura). Fonte: Casa de Cultura de Marabá.

Parece não restar dúvidas de que as duas maiores enchentes que atingiram Marabá foram realmente as de 1926 e 1980. Muitas histórias foram contadas a respeito da primeira por antigos moradores, como por exemplo, as recordações colhidas por João Brasil e por outro memorialista, Walter Leitão Sampaio, que era menino na época e que coincidem com o material fotográfico disponível a respeito da mesma. Os dois guardaram um aspecto curioso dessa grande enchente, que foi "a falta de solidariedade social" <sup>83</sup>, havendo maior preocupação da Intendência (Prefeitura) em socorrer as famílias mais abastadas com o uso de embarcações. Apenas posteriormente, o intendente João Anastácio de Queiroz determinou que o transporte fosse colocado também à disposição das demais famílias, que teriam sido transferidas para o outro lado do Itacaiúnas, onde

83 Monteiro, João Brasil. *Marabá: Caminho das...*, página 40.

<sup>82 &</sup>quot;Viagem ao Tocantins", autor desconhecido...página 70.

depois surgiu o bairro Amapá. Elas ficaram abrigadas sob tetos improvisados feitos de palhas.

Essa falta de "solidariedade social" parece ter sido sentida também em função da retirada do intendente, Coronel João Anastácio de Queiroz, para sua fazenda mais abaixo do rio, "ignorando a sorte de munícipes, que ficaram a mercê dos proprietários de barcos motores, já então cerca de setenta, que cobravam preços altos, sem condições para os pobres arcarem com os custos".<sup>84</sup>

De acordo com João Brasil, as famílias mais pobres ficaram receosas no início da tragédia, se seriam resgatadas ou não. Referia-se este autor à existência de uma "discriminação humilhante", pois as famílias além de terem que abandonar as suas casas, viam diante de si "o evidente apadrinhamento". As casas poderiam desabar sobre elas a qualquer momento, sobretudo o teto, que era frágil e ainda se viam em luta para "empoleirar seus cacarecos que rodopiavam porta a fora". <sup>85</sup>

É muito lembrada por esses antigos moradores, na enchente de 1926, a figura de um militar que estava a serviço da antiga Força Pública do Estado do Pará, conhecido como Major Guedes. <sup>86</sup> Este teria intimado proprietários, requisitado barcos e com a ajuda de seus soldados feito o transporte dos moradores e de seus pertences para os locais mais seguros que já mencionamos. Também teria feito requisição de alimentos, roupas e outros gêneros para distribuir aos desabrigados, gastos que foram depois cobertos pelo governo estadual da época.

Já um outro antigo morador de Marabá e membro da antiga elite ligada à exploração da castanha, Almir Queiroz de Morais, afirmou que o intendente João Anastácio de Queiroz trouxe embarcações de outras localidades, inclusive de Imperatriz no Maranhão, para prestar ajuda aos flagelados, que, no entanto, "eram controlados pelos soldados da Força Pública". A própria residência do intendente foi atingida, pois "sendo construída de adobe, ruiu a vista daqueles que ali estavam solícitos para salvar os móveis do Intendente".<sup>87</sup>

Nesses relatos notamos uma falta de atuação por parte da antiga Intendência (Prefeitura) em promover medidas que minimizassem os efeitos da enchente. Por outro

<sup>86</sup> De acordo com os relatos de Walter Leitão Sampaio, essa tropa teria sido deslocada para a região em função da possibilidade de um eventual ataque da Coluna Prestes ao Sudeste Paraense. Sampaio, Walter Leitão. *Cruviana...*, página 60.

<sup>&</sup>lt;sup>84</sup> Sampaio, Walter Leitão. *Cruviana*. São Paulo: Art Link Comunicação e Assessoria, 1998, página. 61.

<sup>85</sup> Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das..., página 42.

<sup>&</sup>lt;sup>87</sup> O adobe é um bloco semelhante ao tijolo, feito a partir da argila misturada com palha para se tornar mais resistente e secado ao Sol. Morais, Almir Queiroz de. *Pelas Trilhas de...*, página 88.

lado, o Governo Estadual parece ter prestado ajuda aos flagelados. Além dos soldados da Força Pública, foi constituída uma "Benemérita Commissão de Soccorros aos Inundados", sob a orientação do Governador do Estado e a direção do rico comerciante de castanhas José Chamon, que enviou medicamentos e auxílios às vítimas.



Figura 16: Armazéns de castanha pertencentes a José Chamon tomados pela enchente de 1926. Fonte: Casa de Cultura de Marabá.

Uma característica das enchentes de Marabá é o fato das águas se elevarem de forma gradual. Walter Leitão Sampaio descreveu esse aspecto na enchente de 1926, pois já no mês de novembro do ano anterior, muitos moradores pressentiam "que o rio teria uma enchente excepcional, pois as quantidades de detritos como árvores, ramos, desciam a corrente em quantidade cada vez maior". <sup>88</sup> Outros relatos também se referiam aos sinais que faziam prever a gravidade da inundação já no final de 1925 e que eram percebidos pelos caboclos, ribeirinhos e pescadores. Um desses sinais, associado ao folclore local, era notado em função de uma ave, conhecida como "aruá", estar pondo os seus ovos em locais mais elevados, fora do alcance das águas da cheia. Isso seria um prenúncio de uma enchente de grandes proporções.

Já em 1926, na segunda quinzena de fevereiro, as águas tomavam a área do Marabazinho, nas margens do rio Tocantins. No mês de março, a inundação começou a tomar as partes baixas da cidade, como várzeas, depois as casas e as demais áreas, sendo

<sup>88</sup> Sampaio, Walter Leitão. Cruviana..., página 58.

que a água continuava a subir. Alguns moradores já começaram a se alojar em locais mais altos, como na área do bairro Amapá. No mês de abril as águas atingiram todos os pontos da cidade no pontal e alcançavam os moradores mais abastados muitos dos quais se mudaram para a casa de parentes e amigos em localidades como Lago Vermelho (atual Itupiranga), São João do Araguaia e até Imperatriz no Maranhão. No mês de maio, "nem mesmo os telhados das casas estavam fora das águas". <sup>89</sup> Em junho, com a diminuição do nível das águas, os moradores voltaram.

Muitas outras cidades da região do Tocantins foram construídas em locais mais elevados para ficarem a salvo dessas enchentes, como por exemplo, Baião. Não era o caso de Marabá, em função da importância que os dois rios passaram a ter para a vida dos moradores e para a economia.



Figura 17: Casa comercial e residência de Dona Auta Santos, que foi também atingida pela enchente de 1926. Fonte: livro "Viagem ao Tocantins". *Op. cit.*, página 90.

Walter Leitão relata que a população, durante a grande enchente de 1926, embora já habituada a enfrentar o problema, teve que se retirar, sendo que também a sede da antiga Intendência e da comarca foi transferida para Lago Vermelho (atual Itupiranga) <sup>90</sup>. Contudo, alguns moradores permaneceram em balsas amarradas ao telhado das casas, o

<sup>89</sup> Morais, Almir Queiroz. Pelas Trilhas de..., página 88.

<sup>&</sup>lt;sup>90</sup> Nessa ocasião, Lago Vermelho, atual Itupiranga, então um distrito de Marabá, por meio de seu chefe político, Coronel Homero de Souza, aceitou em abrigar nas dependências de sua casa, as sedes administrativas da Intendência e da Comarca Judiciária do Município de Marabá.

que é confirmado por fotos da época, principalmente comerciantes que temiam perder as mercadorias, como foi o caso de Dona Auta Santos, cuja família estava estabelecida no pontal desde o início da fase do caucho. A solução encontrada por Dona Auta foi tida então como original, pois ela adquiriu uma balsa feita de "talos de buriti" e que era usada para vendas no próprio pontal. A balsa foi trazida para frente do seu estabelecimento comercial, que também era moradia e nela foram colocadas as mercadorias e os pertences da proprietária. O que ficou ainda dentro da casa, foi colocado nos "jiraus", espécie de prateleiras, onde os objetos eram amarrados e suspensos para ficarem protegidos das águas, pratica essa que é utilizada até hoje. Dona Auta, uma empregada e um serviçal ficaram alojados na balsa, que ficou presa ao telhado da casa. De acordo com a narrativa de Walter Leitão, essa personagem foi destaque por "permanecer junto à sua casa enfrentando os rigores da calamidade, foi muito elogiada e apontada como exemplo da persistência dos habitantes do pontal em permanecer em sua cidade". 91

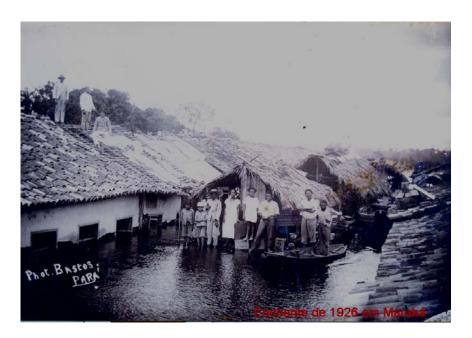


Figura 18: Moradores refugiados em embarcações durante a enchente de 1926. Fonte: Casa de Cultura de Marabá.

<sup>&</sup>lt;sup>91</sup> Sampaio, Walter Leitão. *Marabá Pontal Verde: histórias mal contadas*. Marabá: edição do autor, 2000, página 121.

As casas, que na maioria eram construídas de pau-a-pique e tábuas foram destruídas e mesmo construções mais resistentes, como a antiga Igreja de São Felix, não resistiram. A sujeira deixada pela enchente também foi enorme. <sup>92</sup>

Contudo, após as águas terem baixado teve início a reconstrução, sendo mais uma vez desprezadas as propostas de mudança da cidade para outro local. Segundo relato do Doutor Pio de Andrade Ramos, Juiz de Direito da Comarca, a reconstrução começou em junho, "desde que não foi possível um accôrdo sobre a mudança da cidade, para outro ponto inaccesivel às enchentes". As moradias foram erguidas com "outra feição", dando até um aspecto novo à cidade e algumas das casas foram pintadas. Os estabelecimentos públicos e particulares foram restaurados.

Ao que parece, a iniciativa para a reconstrução das edificações mais importantes coube ao intendente Coronel João Anastácio de Queiroz e à elite dos comerciantes e produtores de castanha.

"O palacete da municipalidade, a casa da escola do sexo feminino, o bello casarão da escola do sexo masculino, em uma dependencia do(na) qual esta residindo o intendente senhor coronel João Anastácio de Queiroz, a casa de residencia do Juiz de Direito, a da Prefeitura, todas mandadas construir ou restaurar pelo digno Intendente citado; muitos prédios particulares, entre os quaes se destacam o da família Mutran, o dos senhores Uady Moussallem, coronel Martinho Motta, Calixto Yaghi, dona Auta Santos e o do senhor major Agostinho Queiroz, todos com as suas elegantes e pitorescas pinturas, deram um novo aspecto à localidade, tornando-a talvez mais alegre."

Não houve uma iniciativa firme por parte da autoridade local no sentido de promover a transferência da cidade para um local seguro. Pelo contrário, os recursos da Intendência foram voltados para a reconstrução da cidade no mesmo lugar. Da mesma forma, a elite de comerciantes, naquele momento ricos produtores de castanhas, procurou reconstruir os seus imóveis nos mesmos lugares e as casas comerciais nos mesmos pontos. Tal iniciativa por parte dessa classe sempre foi destacada em todos os relatos referentes às varias enchentes que afetaram Marabá, como uma demonstração da sua

<sup>&</sup>lt;sup>92</sup> "As plantações quase todas morreram, das poucas árvores de arborização pública restaram só os galhos murchos sobre o solo. Ficou uma fina camada de areia lançada pelas águas cobrindo muitos lugares. Onde esta não alcançava aflorava uma lama pegajosa com incrível mau cheiro, castigada ainda por intensos raios solares, produzindo um calor intenso". Sampaio, Walter Leitão. Cruviana..., página 59.

<sup>&</sup>lt;sup>93</sup> "Viagem ao Tocantins", autor desconhecido..., página 71.

<sup>&</sup>lt;sup>94</sup> "Viagem ao Tocantins", autor desconhecido..., página 72.

obstinação em se manter fiel ao solo marabaense. Lembramos que os interesses econômicos desse grupo estavam intimamente ligados ao pontal onde estava Marabá, as lojas, casas comerciais, os galpões no Marabazinho, onde eram estocadas as castanhas embarcadas para Belém, os barcos a motor e os imóveis na área mais importante da cidade. Além disso, era no pontal que se procedia ao recrutamento da mão-de-obra utilizada no extrativismo e onde era feito o aviamento para os castanheiros extraírem a castanha nas matas.

Toda essa conjugação de interesses e negócios dependia da localização estratégica e da posição de Marabá próxima aos dois rios. Foram esses mesmos comerciantes associados à atividade extrativista os responsáveis pelo surgimento de Marabá naquele local, em um momento em que outras alternativas de localização se apresentavam, como a do próprio Burgo Agrícola no final do século XIX, que foi praticamente abandonado com o deslocamento dos comerciantes liderados por Francisco Coelho para a área do pontal. Essa resistência por parte da antiga elite ou oligarquia da castanha em deixar o pontal pode ser observada até os dias de hoje.

Ainda segundo o relato do Doutor Pio de Andrade Ramos, a população mais pobre contou com o já citado auxílio da Comissão criada pelo Governo Estadual. Muitos moradores contavam também com a safra da castanha para saldar os débitos que foram contraídos durante a enchente.

As festas tradicionais da cidade diminuíram nesses meses após a cheia e o próprio comércio, muito lentamente, retomou a sua rotina. A grande expectativa estava sendo colocada sobre a safra de castanha de 1927. Eram evidentes os enormes prejuízos materiais e econômicos causados pela grande inundação e também para o Poder Público, tanto na esfera local como na Estadual. A assistência prestada por parte do Poder Público acabou por reforçar a permanência dos moradores no pontal, uma vez que não houve uma posição firme por parte das autoridades pela transferência.

. Os relatos não se referem à existência de vítimas causadas pela enchente propriamente dita, muito em função da lentidão com que as águas avançavam, dando oportunidade para os moradores se retirarem. Contudo, falou-se em epidemias, como sarampo, malária e desinteria, que atingiram a população e do aumento da mortalidade infantil, sobretudo das crianças que nasceram durante a enchente.

A reconstrução da cidade coincidiu, no início do ano de 1927, com uma excelente safra de castanha-do-pará e a boa cotação de seus preços. A administração pública foi restabelecida e o comércio tinha boas perspectivas com a safra daquele ano. A

reconstrução foi acompanhada, a partir de 1927, de alguns melhoramentos, o que comprova mais uma vez a intenção de não abandonar o sítio original da cidade. 95 Foi instalada uma estação de rádio telegráfica, a Coletoria de Rendas Federal, um cinema, um hotel de dois pavimentos e ainda uma "usina elétrica" fazendo Marabá "ser a primeira cidade do interior paraense a possuir iluminação elétrica nas ruas e residências". 96 O município de Marabá até ampliou a sua área territorial com a incorporação de São João do Araguaia.

Esse crescimento de Marabá após as enchentes, deveu-se ao aumento da produção de castanha, que tornava o Sudeste do Pará o maior produtor de todo o Estado, exatamente no final da década de 1920. Ao mesmo tempo, firmava-se uma oligarquia local dedicada a essa atividade e também proprietária das embarcações a motor que dominavam a navegação no rio Tocantins.

Isso se refletiu até em algumas residências, sendo "construídas várias casas de caráter definitivo, com tijolos queimados, pedra, cal e cimento, sendo algumas delas de bom aspecto." 97 No livro "Viagem ao Tocantins", publicado em 1927, praticamente um ano após a grande enchente, é descrita a recuperação e ampliação da área central do núcleo pioneiro de Marabá. Além de duas novas praças também foram recuperadas as antigas ruas:

"Conta a nova cidade duas praças denominadas Lauro Sodré e Antonio Maia e seis longas ruas parallelas aos dois rios Tocantins e Itacayuna, cortadas transversalmente por 6 travessas, algumas das quaes vão de um rio a outro. Das ruas a mais importante é a 5 de Abril onde se acham installadas a Intendência, a Prefeitura de polícia, Mercado, Escola estadual feminina, Agencia do Correio, os melhores prédios e o grande empório commercial da cidade."98

Nesse mesmo ano de 1927, Marabá possuía 431 casas, sendo que em torno de 100 foram construídas em alvenaria e cimento. Em uma área situada no mesmo local onde hoje se encontra o Estádio Municipal, que era alagada, a Intendência construiu uma ponte de 106 metros de comprimento, ligando as ruas 5 de Abril com a Eloy Simões. Todas as

<sup>95</sup> Walter Leitão Sampaio referiu-se a uma "determinação de todos em não abandonar a terra que elegeram para sua moradia", o que levou à reconstrução da cidade. Sampaio, Walter Leitão. Cruviana..., página 59.

96 Essa "usina constava de uma caldeira a vapor tocada a lenha, com locomóvel e um gerador de boa potência,

satisfatória para o serviço. O funcionamento era das 16 horas às 22 horas, previamente anunciados a população por um prolongado apito, substituindo assim a iluminação pública feita por meio de candieiros em postes nas rua.". Sampaio, Walter Leitão. *Cruviana...*, página 64. <sup>97</sup> Sampaio, Walter Leitão. *Cruviana...*, pág. 66.

<sup>98 &</sup>quot;Viagem ao Tocantins", autor desconhecido..., página 73.

iniciativas por parte do Poder Público Municipal mostravam uma plena correspondência com a iniciativa particular, sobretudo dos mais abastados, em permanecer no pontal.

Muitas das famílias mais abastadas que se retiraram em função da enchente, depois voltaram, como os Mutran, de origem libanesa, que com melhores condições financeiras, retornaram à cidade de Imperatriz no Maranhão durante a enchente. Tudo isso mostrava a importância que a cidade tinha para os negócios dessas famílias, a ponto de não cogitarem em deixar a mesma.

As descrições de Marabá feita nos anos seguintes confirmam que a cidade retomou a sua posição, inclusive no que se referia à importância da mesma em relação ao Estado do Pará. O aviador Lysias Rodrigues, que visitou a cidade em 1931, a fim de verificar um local adequado para o pouso dos aviões do Correio Aéreo Nacional, fez referência a essa recuperação, apesar de observar que as casas da área central guardavam as marcas da enchente do ano anterior, ou seja, 1930. Ao mesmo tempo, observou a expectativa da mudança da cidade por meio do decreto do interventor Magalhães Barata, que não se concretizou. <sup>99</sup>

Além da enchente de 1926, são também lembradas as de 1935 e 1947. Esta última coincidiu com uma grande safra de castanha-do-pará, cuja produção começava a se recuperar após o final da Segunda Guerra. O dinheiro disponível na cidade ajudou na recuperação da mesma. <sup>100</sup>

Em 1957, outra enchente de maiores proporções afetou Marabá, coincidindo também com uma grande produção de castanha. Grande parte da safra ficou retida nos barrações situados nos castanhais, sendo necessária uma operação com o uso de pequenos barcos motorizados para a retirada das mesmas. Os produtores de castanha tiveram que se empenhar nessa tarefa, contratando mais embarcações, como foi o caso dos irmãos Nagib, Benedito e Jorge Mutran, que eram "compradores de castanhas e proprietários dos maiores e mais sofisticados barcos que navegavam o rio Tocantins". <sup>101</sup> Dessa forma, as castanhas que estavam expostas ao sol e à chuva puderam ser transportadas.

.

<sup>99</sup> Rodrigues, Lysias A. *Roteiro do Tocantins*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1943, página 229.

<sup>&</sup>quot;Dito, unânime por comerciantes, castanheiros, tropeiros, encarregados, embarcadiços, mulherada e o povão. Afirmando que realmente a dinheirama ficava em Marabá rodopiando pelos bolsos daquelas pessoas imbuídas à saga da castanha e as mais humildes. Principalmente castanheiros que davam as cartas a mulherada. Arrendatários e proprietários de castanhais quitaram seus débitos contraídos junto as firmas compradoras e exportadoras daquele produto, que também entusiasmados embolsaram a maior parte da grana. Em fim todos ficaram satisfeitos com a benevolência da Natureza." Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das..., páginas 47 e 48.

<sup>101</sup> Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das..., página 59.

Nesse mesmo ano, parece ter surgido uma outra proposta para a transferência de Marabá. O então prefeito, Pedro Carneiro de Moraes e Silva, de acordo com o que nos relata o memorialista local João Brasil, decidiu "ratificar" a vontade dos prefeitos que o antecederam e apoiou a proposição encaminhada pelo Dr. Nilo Abade à Câmara Municipal, propondo a transferência da sede do município para a margem esquerda do rio Itacaiúnas, em uma "área de terra alta alicerçada com pedras a seis milhas dos escombros da cidade". <sup>102</sup> O local, situado no bairro Amapá, chegou a ser limpo e preparado para a iniciativa, mas como nas vezes anteriores, não contou com o reconhecimento e apoio dos moradores do núcleo pioneiro.

Um dos engenheiros responsáveis pelo trabalho de preparação do terreno para a construção daquilo que seria a Nova Marabá, no bairro Amapá, em 1957, José Filardo Bassalo, professor aposentado da UFPA, relata o seguinte:

"Assim, no domingo, dia 6 de abril de 1957, seguimos para Marabá, em um DC-3 da companhia aérea Cruzeiro do Sul. Encontramos a cidade, inclusive o cemitério, literalmente no fundo, com apenas dois quarteirões enxutos. Em um deles, ficava o hotel onde nos hospedamos e, no outro, a sede da Prefeitura. Na segunda-feira, sob o comando do Loriwal, fizemos o levantamento topográfico da área destinada à nova cidade, uma parte alta da cidade onde também se localizava o Aeroporto. Apesar dos apelos de alguns moradores dessa rica cidade (com bastante ouro, conforme tivemos oportunidade de testemunhar, vendo uma grande pepita de ouro na mão de um garimpeiro, e castanha do Pará) para que não fizéssemos aquele levantamento, pois eles não queriam deixar o lugar onde viviam, completamos nosso serviço e voltamos para Belém."

Essa tentativa de transferir Marabá para um outro local teve o mesmo resultado da tentativa anterior promovida pelo interventor Magalhães Barata no início da década de 1930, ou seja, caiu no esquecimento com o respaldo dos moradores. Para estes era mais cômodo permanecer em um local de risco, uma vez que a rotina das enchentes já havia sido incorporada à comunidade e a reconstrução de Marabá foi feita como nas ocasiões anteriores. Para os proprietários de imóveis que receavam perder o patrimônio havia a garantia de que o retorno manteria a valorização dos mesmos.

Os antigos moradores de Marabá procuram explicar a resistência da população em aceitar possíveis propostas de mudança em função do apego dos mesmos ao local

. .

<sup>102</sup> Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das..., página 61.

O depoimento do professor José Filardo Bassalo está disponível no site <a href="http://www.ufpa.br/ccen/física/50anos/fotos/50anos.pdf">http://www.ufpa.br/ccen/física/50anos/fotos/50anos.pdf</a>>. Consultado em 21.04.2008.

onde está a cidade e mais precisamente ao bairro de origem. João Brasil também acrescenta um outro fator que impele os mesmos a permanecerem no núcleo pioneiro, o "fato de ter sempre à mão alguma ocupação condizente ao seu grau de instrução e aptidão". Sempre havia uma "opção de trabalho" para a "criançada, mulherada, juventude, homens cultos e incultos" que quisessem sobreviver de forma "digna" e, além disso, atualmente a cidade conta com um "centro comercial atualizado, equivalente a grandes centros e consequentemente mercado de emprego". <sup>104</sup>

Marabá era conhecida como uma cidade que oferecia oportunidades de ocupação, principalmente para os castanheiros ligados diretamente ao extrativismo. Esse setor movimentava também o comércio local, as lojas, os bares, as pensões, o transporte fluvial, havendo outras pequenas atividades que se mantinham no decorrer do ano, como oficinas, a agricultura de subsistência, a fabricação de tijolos e telhas na área do varjão e a construção e reparo de casas. Como essas atividades estavam direta ou indiretamente vinculadas ao extrativismo, ficavam concentradas no próprio núcleo urbano de Marabá e a permanência da oligarquia da castanha e de seus negócios nesse local acabava induzindo os outros setores a também lá permanecerem.

O núcleo pioneiro mantém referências importantes, como os prédios públicos, o Estádio Municipal, o velho Grupo Escolar do Estado e o rio Tocantins com a sua praia que surge no "verão" local. Para os moradores mais antigos, seriam essas as razões pelas quais os marabaenses não são simpáticos "a outras opções de estadia ou estada em outros locais mesmo que aprazíveis". <sup>105</sup>

Para muitos, os rios até promovem uma "faxina natural" por ocasião das enchentes, nas áreas mais sujas da cidade. Também preserva "a circulação do dinheiro que apenas muda de bolso" por ocasião das mesmas, uma vez que cria oportunidades para aqueles que trabalham com o transporte de pessoas, alugam embarcações e vendem produtos utilizando a locomoção fluvial. São conhecidos os casos de comerciantes que improvisaram estabelecimentos comerciais ou bares em verdadeiras plataformas sobre as águas. <sup>106</sup>

<sup>104</sup> Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das..., página 62.

<sup>105</sup> Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das..., página 62.

<sup>106</sup> João Brasil cita um morador de Marabá, Marcelo Pereira de Miranda, procedente do Marahão e que chegou na cidade no ano de 1979. Foi surpreendido pela grande enchente de 1980, mas que "conscientizou-se de que aquele fenômeno fazia parte do dia-dia dos marabaenses", pois quando as mesmas ocorriam, muitos gastavam e outros embolsavam. Já perfeitamente adaptado e conhecido no ambiente da cidade, passou a trabalhar no ramo de comidas e bebidas e em 1985, por ocasião de outra enchente, Marcelo passou a fornecer alimentos, bebidas quentes e geladas. Segundo João Brasil, nessa ocasião, "boa parte da grana dos flagelados estava caçapada no bolso de sua bermuda umedecida". Em 1997, instalou "seu potente som musical sobre tablado iluminado de

Em seu livro, Marabá: Caminho das Águas, João Brasil narra as memórias a respeito desses eventos que tornaram tão conhecidas a teimosia e a persistência dos marabaenses em permanecer na cidade. Este autor menciona muitos depoimentos, entre os quais o de Raimundo Barata ou Mestre Barata, que chegou em Marabá em 1935, vindo de Altamira, no Pará, acompanhando os pais. Morou no bairro Cabelo Seco, onde as marcas da enchente ocorrida naquele ano ainda podiam ser vistas na casa. Com 78 anos, continuava morando no mesmo bairro e na mesma rua "em casa mais confortável". Afirma que "jamais passou por sua cabeça domiciliar-se fora daquele seu domínio histórico". 107

Na década de 1970, Marabá conheceu uma sequência de grandes enchentes, como as de 1977 e 1978, no momento em que a SUDAM iniciava o processo de implantação da Nova Marabá. A ocorrência das mesmas chegou a estimular a procura pelos lotes que estavam sendo distribuídos no novo núcleo, estabelecendo o morador o compromisso de deixar a antiga habitação na área do pontal.

No início do ano de 1978, a cidade tinha sofrido uma enchente de grande proporção, que teria sido superada apenas pelas de 1926 e 1957, atingindo 90% do núcleo pioneiro durante mais de 30 dias. A artéria principal do núcleo, Avenida Antônio Maia, situada em local mais elevado e distante dos rios foi atingida. Na Avenida Marechal Deodoro ou Marabazinho, às margens do rio Tocantins, as casas que foram

"abandonadas pelos moradores tinham as portas destruídas pelas águas e podia-se observar que os móveis, amarrados pelos moradores ao teto, tinham sido atingidos e destruídos. As águas só pouparam os telhados dos sobrados dessa avenida, o mais tudo submergiu totalmente." 108

Na memória dos moradores, a enchente de 1980 foi, sem dúvida, a maior. Atingiu a cidade em um momento em que a mesma se encontrava em fase de grande crescimento pela intensificação do fluxo migratório. Por outro lado, a população desabrigada e que tinha um pouco mais de recursos, dispunha de mais opções de abrigo em núcleos como Cidade Nova ou na Nova Marabá, esta em fase de implantação. Muitas famílias já dispunham de imóveis nesses outros núcleos que se encontravam em fase de expansão, de

onde promoveu inusitado carnaval aquático dia e noite". Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das..., página 88.

<sup>&</sup>lt;sup>107</sup> Monteiro, João Brasil. *Marabá: Caminho das...*, página 65.

<sup>108</sup> Jornal "Notícias de Marabá", ano IV, número 51, 30.03.1978, página 4.

familiares residentes nos mesmos ou ainda de imóveis na área rural. Não era o caso dos moradores dos bairros Cabelo Seco e Santa Rosa, que, em grande parte, eram populações de baixa renda e os que mais necessitavam de ajuda por parte do poder público.

Por ocasião da enchente de 1980, todos os recursos utilizados para resistir ao avanço das águas, como por exemplo, suspender pertences e objetos em prateleiras próximas ao teto, que eram chamadas de "*jiraus*" ou procurar estabelecer uma previsão a respeito do avanço máximo das águas, não funcionaram. <sup>109</sup> A retirada dos moradores, inclusive os que viviam na área central, foi inevitável, bem como dos pertences e utensílios domésticos, que tiveram que ser transportados para outros locais, em geral nas imediações do bairro Amapá e Complexo Cidade Nova.

Os moradores que dispunham de mais recursos contratavam barcos e pessoal para a retirada desses objetos, móveis, fogões e geladeiras. Os demais, residentes nos bairros mais carentes como Cabelo Seco e Santa Rosa, tiveram que contar com a ajuda da Prefeitura, do Exército e dos próprios moradores. Essa ajuda do poder público tornouse constante nos anos seguintes, sempre quando ocorriam grandes enchentes e se mantém até os dias de hoje, por meio de distribuição de remédios, cestas básicas e botijões de gás.

Apesar da dimensão alcançada por essa grande enchente, a maior parte dos moradores apenas aguardou o recuo das águas a um nível que fosse suficiente para reocupar os imóveis e proceder ao retorno.

"Os marabaenses tradicionais quando desabrigados em razão de grandes enchentes, ficam atentos ao recuo das águas para complementar o trabalho de limpeza natural com manual, visando imediatamente reintegrarem-se aos seus domínios conquistados com muita luta e sacrifício". <sup>111</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>109</sup> Noé von Atzingen, diretor da Casa de Cultura de Marabá, chegou na cidade em 1976, na época em que existia em Marabá o Campus Avançado da Universidade de São Paulo e em entrevista ao autor afirmou que o escritório do Campus, localizado na rua 5 de abril, no centro da cidade, foi atingido pela enchente de 1980. Aceitando as recomendações feitas pelos moradores, os livros da biblioteca foram colocados em um desses jiraus, no teto do escritório. A água subiu e alcançou o jirau, destruindo toda a biblioteca. Entrevista de Noé von Atzingen feita ao autor, em 05.07.2006.

<sup>&</sup>lt;sup>110</sup> João Brasil cita outro morador, Cícero Rodrigues dos Santos, que residia na travessa Santa Terezinha, no centro de Marabá e que teve de deixar a sua casa também na enchente de 1980. Fretou um barco motorizado para transportar a sua família e bagagens rumo ao bairro Amapá, onde buscou refugio até as águas baixarem. Monteiro, João Brasil. *Marabá: Caminho das...*, página 74.

<sup>&</sup>lt;sup>111</sup> Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das..., página 62.



Figura 19: Enchente de 1980 em Marabá, vendo-se ao fundo o prédio do antigo Mercado Municipal. fonte: Yoshioka, Reimei. Avaliação de Implantação de Núcleo Urbano na Amazônia: Exemplo de Nova Marabá-Pará. Dissertação de mestrado apresentada no Depto. De Geografia da FFLCH da USP, 1996, página 26.

A área do bairro Amapá era a alternativa mais viável para um futuro plano de expansão da cidade. Contudo, foi desconsiderada na fase do planejamento autoritário do Regime Militar, quando escritórios de arquitetura, sediados no Sul e sem um conhecimento mais detalhado da realidade e da história da cidade, idealizaram uma nova área urbana em um local que não contava com a aprovação das antigas lideranças de Marabá.

Sempre que uma grande enchente ocorria eram levantadas propostas de mudança da sede municipal para um local mais seguro. A proposta mais séria surgiu na época da interventoria de Magalhães Barata no Estado do Pará, após a Revolução de 1930. Pelo Decreto número 287 de 13.04.1931, estabeleceu-se a mudança da sede do município para Lago Vermelho, hoje Itupiranga, localizada a uma distância de 50 quilômetros de Marabá, a jusante do rio Tocantins. A justificativa para a medida eram as enchentes, que estariam impossibilitando a permanência da cidade no mesmo local. Apesar dessa resolução tomada pelo Governo do Pará, nenhuma ação concreta e firme foi verificada no sentido de promover a transferência e a mesma encontrou resistências por parte dos moradores tradicionais, que sempre justificavam a permanência no pontal afirmando que o "dinheiro" estava em Marabá.



Figura 20: Câmara Municipal de Marabá atingida pela enchente de 1980. Fonte: Casa de Cultura de Marabá.

Diante dessas iniciativas, os moradores, em sua maioria, sempre buscavam o retorno ao pontal. Os demais núcleos, como o bairro Amapá e Nova Marabá, só ganharam impulso com o fluxo migratório a partir da década de 1970. Esses núcleos não despertaram a simpatia dos antigos moradores de Marabá. Eventualmente eles se deslocavam para esses locais quando as águas tornavam impossível a permanência dentro da casa. João Brasil relata que chegou a morar em outro núcleo, Cidade Nova, mas acabou voltando. Perguntado a respeito do motivo que o fez retornar, respondeu:

"Não, aqui é mais gostoso, é mais gente parecida com a nossa, é mais povo. Na Cidade Nova morei duas vezes, porque a enchente de 97 (1997) ela entrou bem aqui e eu disse: vou embora. O pessoal dizia: vamos logo. Eu dizia: deixa molhar a lambreta, a lambreta que eu digo é o chinelo, que ela bóia e a gente sai, porque muitas vezes a água entra num dia e no outro já está vazando. Ela não vem de uma vez, igual a do lado de lá (São Paulo). Aquela pelo amor de Deus. O pessoal sabe quando vai chegar". 112

Com relação a outras possíveis alternativas que não a transferência da sede, poucos relatos mencionam projetos ou obras para conter o efeito das cheias dos rios. De acordo com João Brasil, em 1953 esteve em Marabá o engenheiro civil Cornélio Pimentel, a fim de trabalhar no projeto de um hospital público mantido pelo FSESP.

<sup>&</sup>lt;sup>112</sup> Entrevista de João Brasil Monteiro ao autor em 25.07.2006.

Durante o tempo em que permaneceu na cidade teria planejado uma forma de aliviar o sofrimento dos moradores com as enchentes, através de um plano para desviar parcialmente as águas do rio Itacaiúnas que deságuam no Tocantins, por meio de um canal que deveria desembocar na margem esquerda deste último rio, adiante de Marabá, próximo ao local onde existiu o antigo Burgo Agrícola. Com o desvio da água do Itacaiúnas, Marabá não seria mais "agredida violentamente" por esse rio. O próprio engenheiro entregou esse plano ao então prefeito Antonio Vilhena de Souza., que considerou inviável a obra em função do vulto do investimento necessário para a execução do projeto. 113

As enchentes ocorridas a partir da segunda metade da década de 1970 ganharam uma dimensão maior em função do acelerado crescimento da cidade, inclusive na área do pontal. Desde que as medições começaram a ser feitas de forma sistemática, a partir de uma régua instalada às margens do rio Tocantins, a enchente de 1980 foi a que atingiu o nível mais elevado, com 17,42 metros.

Estudos meteorológicos apontam que em fevereiro de 1980 os índices pluviométricos registrados estiveram muito acima do normal no Brasil Central e na Amazônia Oriental, configurando mesmo um evento excepcional e raro, mas cujas conseqüências adquiriram maior gravidade em função da intensa ocupação do território e do crescimento dos núcleos urbanos situados nas margens dos rios ou em áreas mais vulneráveis. Em toda essa região foram registradas enchentes e também um aumento muito acima do normal nas vazões médias dos rios afluentes da margem direita do Amazonas, inclusive do Tocantins.

Novamente a possibilidade dos moradores calcularem o avanço das águas foi um fator que possibilitou a retirada dos mesmos sem a ocorrência de vítimas fatais por afogamento e de não ter ocorrido grandes perdas de bens. Os relatos disponíveis sobre a enchente de 1980 referem-se, contudo, a alguns acidentes fatais que foram indiretamente provocados pela mesma, como o contato com fios de alta tensão que estavam submersos.

Mais uma vez, apesar da gravidade dessa enchente, os moradores mostraram a mesma disposição de proceder ao retorno, tão logo as águas baixaram. Sempre foi destacado o apego da população aquele local e os moradores se mostravam

<sup>&</sup>lt;sup>113</sup> Monteiro, João Brasil. *Marabá: Caminho...*, página 58.

"predispostos à luta que sabiam ser difícil, em mutirões reconstruíram suas casas bem melhores nos mesmos locais ainda umedecidos pelas águas que por ali fizeram caminho, deixando rasto lamacento e pútrido." <sup>114</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>114</sup> Monteiro, João Brasil. Marabá: Caminho das..., página 44.

## 4. A Ação do Governo Federal.

As transformações pelas quais passou a cidade de Marabá devem ser vistas no contexto das políticas públicas voltadas para a Amazônia. Essa região foi alvo de uma série de intervenções por parte do Governo Federal a partir do início da década de 1940, no sentido de iniciar uma política de desenvolvimento daquela que era considerada uma "região problema".

O Estado Novo já havia acumulado procedimentos e medidas de caráter intervencionista, que iriam mais tarde servir de base a uma série de planos e de tentativas de se estabelecer uma prática de planificação voltada para a solução de problemas regionais. As circunstâncias eram favoráveis ao desenvolvimento da prática planificadora. Experiências nessa direção eram lembradas na época, sobretudo os Planos Qüinqüenais da União Soviética e a experiência norte-americana da administração Roosevelt após 1934. Em 1945 o planejamento era reconhecido, tanto pelo setor público como pelo privado, como uma técnica que poderia acelerar o desenvolvimento econômico<sup>115</sup>.

Em 1943, Getúlio Vargas criou três territórios federais na região: Guaporé (atual Rondônia), Rio Branco (atual Roraima) e o Amapá. No que se referia ao Sudeste do Pará, cabe destacar a conclusão da Estrada de Ferro do Tocantins, em 1944, com 117 quilometros, ligando Alcobaça (hoje Tucuruí) até Jatobal.

Após o fim do Estado Novo foi incluído na Nova Constituição o artigo 199, que determinava na execução do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, que a União

(1930-1970). 3. ed., Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1979, página 57.

<sup>115</sup> Pelo menos é o que ficou expresso na Conferência das Classes Produtoras do Brasil, por meio da Carta Econômica de Teresópolis, de maio de 1945. Para Octavio Ianni, a ideologia e a pratica do planejamento no Brasil, surgiu de "uma combinação privilegiada de condições (economia de guerra, perspectivas de desenvolvimento industrial, problemas de defesa nacional, reestruturação do poder político e do Estado, nova constelação de classes sociais) que transformou a linguagem e a técnica do planejamento em um componente dinâmico do sistema político-administrativo". Ianni, Octavio. Estado e Planejamento Econômico no Brasil

iria aplicar, durante 20 anos consecutivos pelo menos, uma quantia não inferior a 3% da renda tributária na região. Do mesmo modo, os Estados, Territórios e Municípios da região também teriam de reservar 3% de suas rendas tributárias a serem aplicados por intermédio do Governo Federal, centralizando-se desta forma a gestão sobre aqueles Estados e Territórios.

No Governo do Presidente Dutra foi criado um órgão de planejamento regional, a Comissão do Vale do São Francisco (CVSF), em 1948, tendo início também os debates e estudos a respeito da possibilidade de criação de um órgão semelhante para a execução do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

No segundo Governo Vargas, a partir de 1951, foi retomada a participação ativa do setor público na economia. A criação de um órgão para cuidar da Amazônia já vinha sendo debatida desde 1946. No Congresso Nacional, a Comissão Especial do Plano de Valorização da Amazônia estava trabalhando no sentido de elaborar as diretrizes do plano a ser executado por um órgão técnico de acordo com o que foi proposto pela Comissão Parlamentar.

Muitas dificuldades foram apontadas para a promoção de uma política de desenvolvimento naquela região, sobretudo o escasso povoamento, as dificuldades de transportes, dependendo basicamente do meio fluvial, a escassez de crédito para as atividades econômicas e um sistema bancário concentrado nas capitais. O transporte fluvial era visto como alternativa pelo seu custo módico em relação aos demais. Contudo, pouco foi feito para aperfeiçoar esse importante e barato meio de transporte, que se mostrava bem adaptado às condições naturais da Amazônia e que contava com a experiência acumulada de uma classe de marítimos, como no caso da bacia do rio Tocantins. <sup>118</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>116</sup>"Com a finalidade de resolver os problemas econômicos e financeiros mais urgentes do País, e em favor do desenvolvimento industrial acelerado, o Estado foi levado a assumir tarefas novas e a desempenhar papéis decisivos, para a expansão econômica ocorrida posteriormente". Ianni, Octavio. Estado e Planejamento Econômico..., página 113.

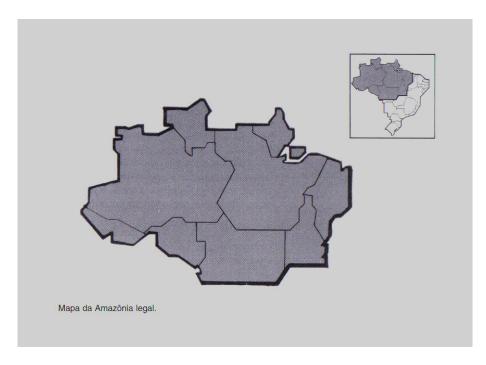
<sup>117</sup> Alguns aspectos importantes da experiência do Tennessee Valley Authority (TVA) criado na administração do presidente Franklin Roosevelt, em 1934 nos Estados Unidos, eram destacados, como a idéia de um "planejamento integral" girando em torno de problemas diversos; a "execução rápida de projetos" que pudessem vir a gerar riquezas, como hidrelétricas, transportes; na "concentração de recursos" para a execução de projetos e de uma organização científica e racional, que poderiam ser aproveitadas com relação ao Plano de Valorização Econômica da Amazônia. Introdução feita por Araújo Cavalcanti in Nunes, Osório. Introdução ao Estudo da Amazônia Brasileira. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1950, páginas 11, 12 e 13.

<sup>&</sup>lt;sup>118</sup> Superada a fase da ferrovia, "ainda não foi possível a rodovia", restando para a região "articular o caminho fluvial com a estrada aérea, quebrando o insulamento de suas populações e garantindo pronta colocação para os produtos do vale do rio-mar." Nunes, Osório. Introdução ao Estudo da Amazônia..., página 84.

Em 1953, pela Lei Federal 1806, foi estabelecida a área da Amazônia Legal e era definido também o Plano de Valorização Econômica da Amazônia. Para promover a execução do plano, foi criada no mesmo ano a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), primeira experiência concreta de planejamento público feito na Amazônia.

Entre os objetivos da Política de Valorização Econômica da Amazônia destacavam-se o estimulo à produção de alimentos para atender o mercado regional; a produção de alimentos e matérias-primas que viessem a completar a economia brasileira; a exploração do potencial energético e mineral; visando "converter, gradualmente, a economia extrativa, praticada na floresta, e comercial, praticada nas cidades, em economia agrícola e industrial". O Plano também propunha criar riqueza e movimentá-la por meio de um sistema de crédito e transporte adequado, além de elevar o nível cultural e de vida de sua população.

<sup>119</sup> Kon, Anita (org.). Planejamento no Brasil II..., página 271



Mapa 4: A Amazônia Legal. Fonte: Gonçalves, C. W. P. Amazônia, Amazônias. São Paulo: Editora Contexto, 2001, página 13.

As metas estabelecidas propunham uma transformação radical da realidade econômica, social e mesmo cultural da Amazônia, algo difícil de imaginar que pudesse ocorrer em curto período de tempo ou mesmo de décadas. Por outro lado, a política proposta em nada considerava as condições já existentes na própria região e que poderiam ser melhor aproveitadas dentro de um sistema de planejamento. Até a década de 1950 faltavam estudos mais detalhados do potencial natural disponível em termos de recursos vegetais, hídricos e minerais na Amazônia. Por exemplo, não foram estabelecidas propostas para um melhor aproveitamento do extrativismo ou de adequar melhor as condições de trabalho das populações diretamente envolvidas nessa atividade. Pelo contrário, a superação do estágio do extrativismo era vista como fundamental para se alcançar o desenvolvimento.

A idéia de "espaço vazio" não somente negava a existência de uma população autóctone, pressionada por variados processos de colonização a buscar refúgio nos interstícios da floresta, mas, sobretudo, buscava fortalecer os instrumentos de intervenção do Estado. Assim sendo, não deveriam enfrentar resistência de qualquer espécie, pois a ideologia de valorização do homem amazônico tinha a função de conceber uma sociedade homogênea, onde todos de igual modo desejavam o desenvolvimento econômico dentro da racionalidade capitalista. Dessa maneira seria desnecessária a preocupação com possíveis efeitos não-intencionados, ou seja, a desestruturação social. Com isso a noção de "espaço vazio" reforçava a construção ideológica da cobiça internacional, uma herança vinda do período colonial. Brito, Daniel Chaves de. A Modernização da Superfície: Estado e Desenvolvimento na Amazônia. Belém: UFPA/NAEA, 2001, páginas 135 e 136.

Não foi levada em consideração a diversidade social, cultural e a relação das populações locais com a natureza e muito menos as expectativas das mesmas em relação a esses objetivos propostos dentro da política de planificação.

Já em seu primeiro ano de funcionamento, a SPVEA começou a sofrer ingerências políticas para a liberação de recursos, comprometendo a credibilidade do órgão. Além disso, a idéia defendida de planejamento necessitava contar com o fator tempo, para que fosse implantado um planejamento de longo alcance e cujos resultados pudessem ser significativos.

O Primeiro Plano Qüinqüenal (1955-1960) foi preparado em um prazo considerado muito curto, cinco meses, dificultando a elaboração de um planejamento que pudesse ser classificado como racional. A avaliação feita a respeito do extrativismo não tinha alterações em relação ao plano de Valorização, sendo considerado uma atividade instável e que não reverteria o atraso em que se encontrava a região. A aplicação do Fundo de Valorização Econômica da Amazônia produziu alguns impactos, como a introdução de novos sistemas de crédito para escapar do antigo sistema de aviamento, que até então era uma forma praticamente exclusiva de crédito em grande parte da Amazônia.

Essas primeiras iniciativas de planejamento apontavam como um dos problemas da Amazônia a questão do vazio demográfico, que em termos concretos tratava-se de uma população reduzida. Esse ponto de vista praticamente negava a existência das populações locais, formada por caboclos, pequenos agricultores, seringueiros, castanheiros, populações ribeirinhas e as comunidades indígenas, bem como a variedade dos modos de vida e a forma como essas populações buscavam a utilização dos recursos naturais, ainda praticamente livres para o uso coletivo A racionalidade contida nas políticas de intervenção e de planejamento supunha a existência de uma realidade homogênea e de que essas mesmas políticas eram desejadas pelas populações locais. 120

Ao mesmo tempo, não foram consideradas as condições específicas das subregiões que formam a Amazônia, como no caso do Sudeste do Pará, que era uma área já ocupada por diversas frentes de expansão e que conheceu um dinamismo próprio em função da economia da castanha e de sua proximidade com o Nordeste, sendo uma alternativa natural às populações que buscavam fugir dos problemas da seca e do latifúndio. Com o Plano de Metas do Presidente Juscelino Kubtschek, duas obras tiveram impacto no processo de ocupação da Amazônia: a construção de Brasília e a rodovia Belém-Brasília. Tais obras tinham também por finalidade quebrar o isolamento do Centro-Oeste e Norte do Brasil, buscando integrar os seus mercados com os do Sul. Um lento processo de ocupação das áreas próximas do eixo da nova estrada ocorreu, bem como a valorização das terras no seu entorno.

Em 1964 a crise do Estado Populista deu lugar ao Regime Militar e a mudanças na orientação do Governo Federal em relação à Amazônia. Essas mudanças foram feitas sob a ótica de um planejamento imposto pelo Governo Federal, não apenas no sentido de estabelecer as prioridades econômicas e de desenvolvimento da Amazônia, mas também no plano político e institucional, adquirindo o caráter de uma verdadeira intervenção, inclusive em alguns municípios considerados estratégicos dentro da política de ocupação da Amazônia, que foram declarados como Área de Segurança Nacional, como foi o caso de Marabá.

Aos olhos do Regime Militar implantado em 1964, a Amazônia era uma região importante do ponto de vista estratégico e geopolítico e a sua ocupação significava o efetivo controle daquele imenso território diante das possibilidades de ocorrer a presença estrangeira na região. Em meados da década de 1960 foram veiculados pela imprensa, estudos feitos no exterior, principalmente os do Hudson Institute dos Estados Unidos e da intenção deste de promover a construção dos lagos que facilitassem o acesso à bacia do rio Amazonas. Tais iniciativas passaram a ser vistas como uma ameaça de interferência externa na região, facilitada pelo fato do Estado brasileiro não se fazer presente na mesma. Portanto, era preciso ocupar a Amazônia e ao mesmo tempo, promover o seu desenvolvimento.

Contudo, existiam vários aspectos contraditórios nessa postura de inclinação nacionalista do Regime Militar, pois ao mesmo tempo em que alertava para os perigos de uma possível internacionalização da Amazônia, o Governo autorizava a Força Aérea Norte-Americana a fotografar a região a fim de obter informações sobre possíveis recursos ou riquezas minerais lá disponíveis. Empresas estrangeiras da área de mineração também participaram desse mapeamento.<sup>121</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>121</sup>A United States Steel e a Bethlehem Steel, promoveram pesquisas e prospecções na Amazônia a fim de mapear a existência de possíveis riquezas minerais. Para muitos autores, como Ariovaldo Umbelino de Oliveira, tratou-se de uma verdadeira "internacionalização do acesso aos recursos naturais". Em 1965, o presidente

A antiga SPVEA, na avaliação do Governo Federal, encontrava-se envolvida em uma série de problemas, como por exemplo, de execução orçamentária, diferente do que se previa; dificuldades para engajar técnicos; conflitos com o DASP, que alterava o orçamento da SPVEA à revelia deste órgão e os desentendimentos com o Congresso, envolvendo critérios técnicos que se confrontavam com os critérios políticos no que dizia respeito à aplicação dos recursos.

No início de 1966 foi lançada a Operação Amazônia, a primeira iniciativa concreta do Regime Militar de implementar uma política de desenvolvimento para aquela região. 122 Foram também estendidas para a Amazônia, a partir de 1965, as vantagens e benefícios fiscais oferecidas ao Nordeste. Essas medidas visavam também atrair correntes migratórias, sobretudo do Nordeste e investimentos nacionais e estrangeiros. Para ampliar e tentar melhorar os mecanismos de crédito, o Banco de Crédito da Amazônia foi transformado em Banco da Amazônia (BASA), tendo como uma de suas finalidades executar a política de crédito do Governo Federal na região e exercer o papel de agente financeiro da SPVEA para aplicação de recursos. A outra mudança promovida foi a transformação desta última na Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM).

Em termos práticos a novidade consistia na dinamização da política de incentivos fiscais, no qual as pessoas jurídicas que já tivessem empreendimentos instalados e operando em 31.10.1966 teriam 100% de isenção no imposto de renda e as pessoas jurídicas de outras partes do país teriam 50% de isenção, caso destinassem tais recursos para projetos a serem submetidos a SUDAM. Como instrumento dessa política de incentivos fiscais foi criado o Fundo para Investimentos Privados no Desenvolvimento da Amazônia (FIDAM). 123

Castelo Branco autorizou que fosse feito um levantamento aerofotogramétrico pela United States Air Force. Com isso, o Bureau of Mines, em Washington, dispunha de informações sobre ocorrências minerais em território brasileiro. Oliveira, Ariovaldo Umbelino de. Integrar para (não) entregar. Campinas, Editora Papirus, 1988,

Nas palavras do presidente Castello Branco era proposto "o fortalecimento econômico da região, a sua ocupação racional, o fortalecimento das suas áreas de fronteira e a integração do espaço amazônico no todo nacional". Ministério do Interior, Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. Operação Amazônia (discursos). 1968, página 16.

Para anunciar as novas medidas destinadas a promover o desenvolvimento e integração da Amazônia, Governo Federal convidou empresários e investidores para a Primeira Reunião de Incentivos ao Desenvolvimento da Amazônia, da qual também participaram os governadores dos estados e territórios da região, além de representantes das três armas, técnicos, investidores do Sul, observadores estrangeiros e autoridades. Esse encontro foi promovido em uma viagem pelo rio Amazonas no navio "Rosa da Fonseca", de Manaus até Belém, entre os dias 3 e 6.12.1966. Durante a viagem o navio funcionou como laboratório, universidade flutuante com comissões formadas por técnicos dos principais órgãos do Governo Federal, sendo promovidos debates, palestras e conferências sobre as formas de se promover o desenvolvimento da Amazônia.

No início de 1967 foi criada a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) com incentivos fiscais especiais, destinada também a criar um centro industrial, comercial e agropecuário no interior da Amazônia. 124

A estratégia de planificação para a Amazônia permaneceu através da SUDAM. O Primeiro Plano Qüinqüenal (1967-1971) pretendia:

"alterar a estrutura de economia amazônica, de forma a que os setores industrial e agrícola passem a ter preponderância sobre os setores comercial e extrativo, de modo a criar condições dinâmicas para o desenvolvimento". <sup>125</sup>

O Plano Qüinqüenal foi preparado ainda na fase da SPVEA e apontava que o problema econômico da Amazônia não residia nos espaços desabitados, mas no subdesenvolvimento, nas áreas que se dedicavam ao extrativismo e que eram sujeitas ao regime de coleta comercial. Na avaliação dos técnicos que prepararam o Plano, a participação do extrativismo no produto bruto da região estava declinando. Foram apontados alguns problemas referentes à grande variedade e dispersão geográfica das espécies e os vícios no sistema de remuneração da mão-de-obra (aviamento), principalmente no caso da castanha, da borracha e do babaçu. Contudo, não houve a preocupação de promover uma intervenção no sentido de se corrigirem esses problemas, como, por exemplo, melhorar as condições de trabalho. Os problemas referentes ao extrativismo não se referiam aos produtos em si, mas diziam respeito à estrutura arcaica de produção e ao baixo nível de beneficiamento dos produtos extraídos da floresta. No caso específico da castanha-do-pará, não se verificava naquele momento uma queda na procura no mercado internacional. Em meados da década de 1960 esse produto estava com preço ascendente e Marabá se consolidava como a principal cidade do Tocantins paraense. 126

<sup>1.</sup> 

<sup>124</sup>O general Meira Mattos comparou a criação da ZFM com a mudança da capital para Brasília, como sendo "um artifício geopolítico visando acelerar o processo de interiorização do território, a responder aos apelos da política de continentalidade". Para ele seria o "pólo acelerador do desenvolvimento da Amazônia Ocidental". Mattos, General Meira. Uma Geopolítica Pan-Amazônica. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980, página 98.

Amazônia: um vazio cheio de riquezas. Suplemento Especial da Folha de São Paulo, 16.04.1967, página 6. 126Em 1964, o Brasil exportou 24.185 toneladas de castanha-do-pará, no valor de US\$ 10.421.527 (Cr\$ 12.594.884.805). 50% ou mais da produção saiu do porto de Belém, sendo que 80,8% dessa produção vinha do Tocantins paraense. A procura no exterior era constante, embora muitas vezes a safra fosse irregular. Em Marabá, a previsão para muitos que estiveram na região era que "a safra de 66 seria boa, pois as castanheiras já estavam cobertas de flores". Valverde, Orlando e Dias, Catharina Vergolino. A Rodovia Belém-Brasília..., página 150.

Por outro lado, a estrutura da indústria naquele momento na Amazônia era inadequada para sustentar um desenvolvimento regional pelo seu desaparelhamento, falta de formação profissional e científica. Contudo, cabe lembrar que o apoio à produção industrial regional era um dos aspectos destacados na Operação Amazônia, que não permaneceu nas políticas voltadas para aquela região nos anos seguintes, quando foram dadas prioridades aos projetos agropecuários e minerais. 127

Foram delimitadas as áreas onde se concentrariam os recursos, com base na idéia de pólos de desenvolvimento. Algumas cidades foram selecionadas como "pólos de atração e de irradiação de riquezas e de investimentos, através dos quais o progresso e o desenvolvimento padrão se torna uma realidade também para essa região". 128

Nesses "pólos de atração" teríamos a presença de uma ou várias indústrias motrizes, que provocariam uma reação em cadeia, pelo volume de capital aplicado ou por alguma inovação técnica que iria induzir o crescimento e a reorganização das outras indústrias promovendo "por tabela" o crescimento de todo o pólo. Fez-se a distinção entre os chamados pólos de irradiação e os pólos de atração. Os primeiros já teriam um "estoque" de capital social e infra-estrutura econômica, atraindo recursos humanos e financeiros pelas vantagens que possuíam, irradiando empreendimentos novos para as áreas circunvizinhas, aumentando a zona de influência e ainda servindo como base para formar outros pólos ou frentes de desenvolvimento. O Plano enumerava esses pólos, indicando as vocações econômicas de cada um, como se fosse um "verdadeiro guia para o investidor". <sup>129</sup> Entre os pólos de atração estava incluída a área de Tucuruí, no Sudeste do Pará, por apresentar um potencial elevado para exploração de energia hidrelétrica na

<sup>129</sup> Amazônia: um vazio cheio de..., página 18.

<sup>&</sup>lt;sup>127</sup>Dentre os objetivos apontados na Operação Amazônia, estava o de modernizar a indústria local e também implantar atividades que promovessem o beneficiamento de matérias-primas locais e que tivessem capacidade de gerar novas indústrias. Também deveria ser criada uma mentalidade industrial na Amazônia, por meio da educação e intercâmbio com outras regiões e mobilizar recursos locais e de outras áreas para investimentos na região. *Amazônia: um vazio cheio de riquezas...*, página 14.

A teoria dos pólos de desenvolvimento foi desenvolvida pelo economista francês François Perroux e já estaria sendo aplicada no Nordeste pela SUDENE, aparecendo no Plano Qüinqüenal da SUDAM. Essa teoria pressupõe que o desenvolvimento não aparece ao mesmo tempo em todos os lugares, portanto para os planejadores é preciso ter uma estratégia para que ocorra a transformação espacial desse mesmo desenvolvimento. Este ocorreria em pontos determinados: os pólos. Contudo, nem todos os pólos possuem a mesma capacidade e força de desenvolvimento. O pólo é um foco de crescimento de onde emanam as forças que possuem uma capacidade de atração por terem condições favoráveis, como por exemplo, matérias-primas abundantes, infra-estrutura mínima, capital e tecnologia. Desse pólo poderiam emanar "forças centripetas" ou "regressivas" que podem atrair, por exemplo, correntes migratórias ou ainda "forças centrífugas" ou "propulsivas", irradiando benefícios (ou malefícios) sobre a região que estaria sendo polarizada. Os efeitos mais benéficos seriam a atração de capitais, de capacidade empresarial e de mão-de-obra de alto nível, de outras áreas já carentes disso. A idéia dos pólos de desenvolvimento ainda inspirou um outro plano de ação do Governo Militar na Amazônia, o POLAMAZÔNIA de 1974. Amazônia: um vazio cheio de..., página 18.

bacia do rio Tocantins. O Pará exerceria uma espécie de "força centrípeta" sobre a região, no sentido de ter maior capacidade para atrair investimentos, uma vez que possuía maior concentração populacional, mais instituições financeiras, algumas indústrias e estabelecimentos comerciais. Contava também com uma maior comunicação rodoviária com os demais centros do Brasil.

O Regime Militar continuava fazendo uso do argumento de cunho nacionalista referindo-se à existência de propostas do exterior para utilizar a região como um espaço útil para os excedentes demográficos de outros países. Em função disso, a ação governamental era necessária para acelerar a ocupação, o povoamento e o desenvolvimento da Amazônia promovendo sua integração efetiva ao país. 131

O ministro do Interior general Albuquerque Lima propôs ao presidente Costa e Silva a criação do Grupo de Trabalho para a Integração da Amazônia, o GTINAM, que sugeriu medidas e providências para uma "política objetiva" por parte do Governo Federal no sentido de promover a "ocupação e povoamento orientado" da Amazônia, sobretudo nos espaços vazios e zonas de fronteiras. Essas medidas demonstravam o caráter centralizado da política de desenvolvimento que foi proposta para a região.

Na opinião do general Albuquerque Lima, ministro do Interior do governo Costa e Silva e conhecido por suas posições nacionalistas, existiriam pressões internacionais sobre a Amazônia, uma área "ainda não integrada na Nação Brasileira". Tal pressão tenderia a aumentar cada vez mais, caso o governo brasileiro negligenciasse a sua segurança, que a princípio, deveria ter um caráter "estritamente militar", mas que iria requerer depois uma política e uma estratégia por parte do Estado. A pressão internacional atuaria por meio da desinformação e de outros mecanismos que se oporiam aos "objetivos nacionais, segundo os conceitos estabelecidos pela Escola Superior de Guerra". Os efeitos provocados pelo desequilíbrio entre a Amazônia e o complexo industrial do Centro-Sul poderiam estar sendo usados por esses mesmos interesses. Para eliminar esse tipo de pressão, Albuquerque Lima propunha que se eliminassem também as causas desse desequilíbrio, que sejam eles atenuados e que se desloquem as fronteiras econômicas rumo ao Norte, ou seja, promovendo-se a "integração nacional". À Amazônia estaria reservada o "papel de colaborar decisivamente para a elevação dos padrões de vida das populações ávidas de alimentos, no Brasil e no Mundo". Lima, General Afonso Augusto de Albuquerque Lima. A Participação do Ministério do Interior no Desenvolvimento e na Ocupação da Amazônia, conferência de 06.05.1968 in Problemática da Amazônia. Editora da Biblioteca do Exército. páginas 22 e 23.

Na opinião de Bertha Becker a ocupação da Amazônia durante o Regime Militar se fez dentro de objetivos geopolíticos a fim de garantir a integração e a ocupação dessa região. "O Estado toma para si a iniciativa de um novo e ordenado ciclo de devassamento amazônico, num projeto geopolítico para a modernização acelerada da sociedade e do território nacionais. Nesse projeto, a ocupação da Amazônia assume prioridade por várias razões. É percebida como solução para as tensões sociais internas decorrentes da expulsão de pequenos produtores do Nordeste e do Sudeste pela modernização da agricultura. Sua ocupação também foi percebida como prioritária em face da possibilidade de nela se desenvolverem focos revolucionário.". Becker, Bertha. Amazônia: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2007, página 26.

<sup>&</sup>lt;sup>132</sup> Lima, General Afonso Augusto de Albuquerque Lima. *A Participação do Ministério do Interior no...*, página 25.

Não foi desprezada a ajuda técnica do exterior e do capital estrangeiro. Tal cooperação foi verificada por ocasião da descoberta das jazidas de ferro na Serra dos Carajás, no Sudeste do Pará, feita pela Companhia Meridional de Mineração, subsidiária da United States Steel. Essa mesma área foi anteriormente objeto de estudos para avaliar as potencialidades econômicas da bacia do Araguaia-Tocantins, que formava parte da Amazônia Periférica e que compreendia partes dos Estados do Maranhão, do Pará, do Tocantins e de Mato Grosso.

Em dezembro de 1964, o *Bureau of Reclamation*, órgão ligado ao governo norteamericano, teria entregue ao USAID um estudo encomendado pelo CIVAT (Comissão
Interestadual dos Vales do Araguaia e Tocantins), a respeito dos recursos de terra e água
das bacias desses rios. <sup>134</sup> A área da bacia correspondia a 750.000 quilometros quadrados
dos Estados acima citados. O estudo procurou mostrar que o Brasil possuía uma grande
quantidade de minérios que poderiam vir a serem explorados e recomendava a
coordenação por parte dos quatro Estados e dos órgãos federais para elaborar um
programa a partir de outros estudos que já haviam sido feitos, com a ajuda financeira e
técnica dos Estados Unidos, da França ou de Israel. <sup>135</sup>

Na agricultura, os técnicos do *Bureau of Reclamation* elogiaram o projeto da fazenda Suiá-Missu, bem estruturada e com bom equipamento<sup>136</sup>. O estudo ainda revelava detalhes a respeito das possibilidades de exploração mineral, entre eles o níquel, o amianto-crisolita, grafita, manganês, galena, blenda, rutilo, cristal, mica entre outros, a maioria na chamada "*Amazônia Goiana*".

la Para Albuquerque Lima, o "verdadeiro conceito de nacionalismo" que amedronta alguns e que outros "ligados a interesses escusos" exploram de forma indevida, significava "atingir os objetivos nacionais pelo esforço dos próprios brasileiros" e de acordo com o nosso estilo de vida e de nossas tradições. Faz a ressalva de que se necessitava da "ajuda técnica e de capitais estrangeiros" para complementar o desenvolvimento, através da "interdependência econômica que existe entre todas as nações". A ciência e a tecnologia devem ser aprendidas dos países desenvolvidos. Rejeitava Albuquerque Lima "o falso nacionalismo baseado em ideologias estranhas". Lima, General Afonso Augusto de Albuquerque Lima. A Participação do Ministério do Interior no..., páginas 60 e 61.

O CIVAT foi instalado em outubro de 1962, fruto de um convênio entre os governos dos Estados da bacia Araguia-Tocantins e a Prefeitura do Distrito Federal.

<sup>135</sup> O mesmo estudo do Bureau of Reclamation comparava a situação do Brasil com a dos Estados Unidos no século XIX, cujas terras do oeste foram conquistadas por meio da "pressão demográfica" que veio da costa leste. Situação semelhante a que se encontraria o Brasil naquele momento, com o Rio de Janeiro e São Paulo superpovoados e os espaços inexplorados da Amazônia, do Planalto Central e na fronteira Sudoeste. Esse estudo foi efetuado antes das descobertas de minério de ferro na Serra dos Carajás ocorrida em 1967. Amazônia periférica é ponte de ligação para a integração nacional. Folha de São Paulo: Suplemento da Amazônia, 16.04.1967, página 56.

<sup>136</sup> A fazenda Suiá-Missu pertencia na época ao Grupo Ometto, ligado ao setor do açúcar em São Paulo. Possuía uma área de 678 mil hectares, equivalente a 5 vezes o tamanho do Estado da Guanabara. Tratava-se de um grande empreendimento agropecuário, que contava em 1971, com 30 mil cabeças de gado, pouco em proporção ao tamanho da propriedade. Situada em São Félix do Araguaia, Mato Grosso, a propriedade foi depois vendida ao grupo Liquifarm. *Revista Realidade: Amazônia (edição especial)*. Editora Abril, outubro de 1971, página 132.

No que dizia respeito às informações que estavam sendo obtidas sobre a Amazônia, todos os estudos e pesquisas feitas eram de pleno conhecimento de empresas e organismos estrangeiros em função dessa política de cooperação.

No ano de 1967, após vários sobrevôos feitos pela Companhia Meridional de Mineração, subsidiaria da *United States Steel*, gigante do aço norte-americana na época, foi confirmada a descoberta de uma grande jazida ferrífera no Sul do Pará, na Serra dos Carajás. A perspectiva na época era de que se tratava de uma das maiores ou talvez a maior jazida de ferro do mundo. Essa área pertencia então ao município de Marabá e era habitada por populações indígenas, não possuindo acesso por terra.

Com base nessa promissora descoberta, foi constituída a Amazônia Mineração S. A., mais conhecida como AMZA, um consórcio entre a *United States Steel* e a CVRD, sendo que esta última contaria com 50,9% das ações. A associação ficaria responsável pelos investimentos necessários para a construção de uma cidade na mina e uma ferrovia até o litoral do Maranhão para o transporte do ferro. A previsão era de que em torno do projeto das duas cidades, uma na própria mina em Carajás e outra no porto do Maranhão, iriam viver 150 mil pessoas. Seria algo semelhante ao projeto de exploração do manganês que já funcionava no Amapá. 138

Em 1977, a crise mundial do petróleo e a exploração de minério de ferro em outras regiões, fizeram com que os norte-americanos desistissem do negócio e a CVRD assumiu integralmente o empreendimento.

O interesse em determinar com mais precisão as possíveis riquezas minerais da Amazônia, levou o Governo Federal a criar em 1971, o projeto Radar da Amazônia

\_

<sup>&</sup>lt;sup>137</sup> Em 1966, a CODIM, uma subsidiaria da *Union Carbide*, havia encontrado, próximo a Carajás, na chamada Serra do Sereno, jazidas de manganês. Oliveira, Ariovaldo Umbelino de. *Amazônia: Monopólio, Expropriação e Conflitos*. Campinas, Editora Papirus, 1987, página 44.

Federal para a pesquisa e exploração de manganês. Em 1950, alegando a necessidade de buscar apoio técnico e suporte financeiro, a empresa associou-se com a *Bethlehem Steel Corporation*, grupo norte-americano do setor do aço, que entrou com 49% do capital. Foi implantada uma ferrovia de 200 quilômetros, instalações portuárias e duas "company towns" ou cidades-empresas para abrigar os funcionários da ICOMI: uma na própria Serra do Navio próxima á mina e outra em Santana. A empresa atuou, extraindo e embarcando minérios, entre 1957 e 1997. Incentivos fiscais foram usados para a implantação de uma usina de pelotização para aproveitar o manganês. Os recursos públicos decorrentes desses incentivos fiscais foram responsáveis por 50% dos custos para implantar essa indústria. Segundo informações da Revista Realidade, em sua edição especial sobre a Amazônia de 1971, em 14 anos de exportação, 1958 a 1971, a ICOMI exportou em torno de 1,8 bilhões de cruzeiros, mais de cinco vezes a soma do valor investido no início e do investimento feito na usina de pelotização do minério, em 1971. Era o modelo mina-ferrovia-porto que depois seria usado nos demais projetos de mineração nas décadas de 1970 e 1980 na Amazônia. Monteiro, Maurílio de Abreu. *Mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional*. Novos Cadernos NAEA, volume 8, número 1, junho de 2005, páginas 143 e 144.

(RADAM).<sup>139</sup> Em 1967, a Mineração Rio do Norte, subsidiaria do grupo canadense ALCAN confirmava a descoberta de bauxita na região de Oriximiná, na bacia do rio Trombetas.

Na primeira fase de planejamento autoritário na Amazônia, representada pela Operação Amazônia, Violeta Refkalefsky Loureiro observou que existiram propostas locais para uma política de desenvolvimento regional. No Primeiro Encontro de Investidores da Amazônia, realizado em dezembro de 1966, no navio "Rosa da Fonseca", foram elaborados alguns documentos com propostas do Governo do Pará e do recémcriado Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará (IDESP), a respeito das oportunidades de investimentos para a região, sendo que a maioria dos projetos dizia respeito às atividades econômicas desenvolvidas para empresas de capitais médios, como cultura de mandioca, indústria madeireira, aproveitamento do couro bovino, pesca, produção de fibras têxteis, pimenta do reino, entre outras.

A autora observa que muitos desses projetos eram de origem industrial, quase todos concernentes a empreendimentos já existentes na região, embora em dimensões menores que as propostas, e convergiam para o beneficiamento de produtos regionais. Isso ocorreu porque a tecnoburocracia e a burguesia local procuravam repetir, a nível regional, o processo de substituição de importações que ocorria a nível nacional. Os projetos voltados para a pecuária não eram ainda de grande monta e objetivavam apenas a melhora do rebanho e a engorda. A concentração de terras como reserva de valor, sob o pretexto de estimular a produção pecuária, não estava ainda deflagrada. 140

Contudo, essa política de desenvolvimento industrial regional acabou por se mostrar inviável, como Violeta Refkalefsky Loureiro observa, em função do próprio processo de integração dos mercados que já estava ocorrendo naquele momento e que se

\_

<sup>&</sup>lt;sup>139</sup> Um avião especialmente equipado com radar e câmeras rastreou e fotografou uma área de 1.500.000 de quilômetros quadrados ou o equivalente a um quarto do território da Amazônia. O projeto estava vinculado ao Estado Maior das Forças Armadas e feito com a supervisão de técnicos de uma firma estrangeira, a Earth Sattelite Co. . O mapeamento aerofotogramétrico deveria ser disponibilizado para as firmas que tivessem capital e tecnologia para explorar as possíveis jazidas a serem descobertas.

Na tese defendida por Violeta Refkalefsky Loureiro, a tecnoburocracia, apoiada pela burguesia regional, propunha algo como um projeto desenvolvimentista regionalista ou pelo menos uma política econômica que estivesse apoiada na dinamização das atividades tradicionais da Amazônia, o investimento de capitais extraregionais nessas atividades, bem como, mais investimentos por parte do Estado, sobretudo em energia e no setor rodoviário. O que se esperava, a nível regional, é que o projeto desenvolvimentista com base na transferência de recursos privados estivesse apoiado numa infra-estrutura criada pelo poder público e que "resultasse na dinamização da economia em termos mais gerais, com as conseqüências positivas esperadas no que se refere à renda, ao emprego e à elevação do padrão de vida e consumo das comunidades regionais.". A política nacional com relação às regiões mais atrasadas ainda objetivava a criação de "centros autônomos de produção industrial" com base na idéia de uma substituição regional de importações. Loureiro, Violeta Refkalefsky. Amazônia: estado, homem, natureza. Belém: CEJUP, 1992, páginas 85 e 86.

ampliou por meio das rodovias que interligaram a Amazônia Oriental com o Centro-Sul. A concorrência promovida pelos produtos industrializados do Sul reduziu a possibilidade de se promover a industrialização regional, tanto na Amazônia como no Nordeste. Violeta Refkalefsky Loureiro apóia-se na tese de Wilson Cano a respeito da impossibilidade das periferias nacionais de percorrerem o caminho já consolidado do Centro-Sul. De acordo ainda com esta autora, pretender aplicar as teses cepalinas de industrialização, via substituição de importações, para as regiões periféricas do Brasil era um equivoco, uma vez que a mesma seria barrada. A Zona Franca de Manaus promoveu uma industrialização, mas com outro perfil, como "uma ponta de lança do pólo industrial do Sul", não tendo relação com as necessidades de consumo da própria região e nem utilizando as matérias-primas locais.

O que de fato veio a atrair o grande capital proveniente do Sul por meio dos incentivos fiscais foi a apropriação da terra como reserva de valor contra a inflação e o uso da mesma como um recurso do próprio empresário para obter os créditos captados por meio dos incentivos fiscais. Foi nesse sentido que a política de investimentos passou a ser direcionada no final da década de 1960 e o "projeto desenvolvimentista regional" acabou sendo deixado de lado.

As conseqüências desse redirecionamento dos investimentos na Amazônia já são bem conhecidas, como a valorização da terra e a inserção da mesma dentro de uma economia de mercado, afetando diretamente aqueles que a utilizavam de forma livre na agricultura de subsistência e no extrativismo. Os conflitos agrários decorrentes desse processo se agravaram, sobretudo a partir dos eixos rodoviários, como a Belém-Brasília e depois da Transamazônica. Os danos ambientais foram inevitáveis, uma vez que a posse da terra enquanto forma de valorização da mesma implicava na derrubada da mata natural para a formação das pastagens a fim de viabilizar os projetos agropecuários beneficiados pelos incentivos fiscais.

Em um outro aspecto, o planejamento centralizado feito no âmbito do Regime Militar e que tomava a região como "espaço vazio", desprezou o homem da Amazônia e a sua experiência acumulada de convívio com a natureza, com a mata e os rios. Muitas vezes as próprias intervenções do poder público, quando precedidas por um estudo preliminar, revelaram tais características, sobretudo das populações ribeirinhas e que dependiam do extrativismo, mostrando que embora se constatasse a pobreza das mesmas, a sobrevivência era garantida pelo livre acesso aos rios, à mata e à terra.

No ano de 1970, já no Governo do Presidente Emílio Garrastazu Médici, as políticas acima descritas seriam reforçadas por duas outras de grande impacto para a região, como veículo de propaganda do Regime Autoritário, que estaria desbravando o chamado "inferno verde": o Programa de Integração Nacional (PIN) e a construção da Transamazônica. No discurso oficial era o início da efetiva integração da região e de transferir os "homens sem terra" do Nordeste para as "terras sem homens" da Amazônia.

A colonização dirigida feita através do Programa Integrado de Colonização (PIC) tinha Marabá, no Sudeste do Pará, como um dos municípios escolhidos para receber as primeiras levas de colonos a serem instalados em agrovilas ao longo da estrada. Uma agrópolis foi construida dentro da cidade de Marabá, próxima ao bairro Amapá, às margens da Transamazônica, para abrigar os funcionários do INCRA. O Governo Federal tornou disponíveis para o projeto de colonização uma faixa de terra de 100 quilômetros de cada lado das rodovias federais construídas ou a serem construídas na Amazônia durante a execução do PIN. Era uma verdadeira intervenção federal nas terras sob jurisdição dos Estados e Municípios da região. 141

No mesmo ano de 1970, o município de Marabá tornou-se Área de Segurança Nacional, praticamente retirando dos antigos grupos políticos o controle do governo municipal. Marabá passou a ter prefeitos nomeados com a aprovação do Conselho de Segurança Nacional e a idéia era de que os mesmos não tivessem vínculos com a antiga oligarquia que controlava o Executivo e o Legislativo Municipais. Desde o final da década anterior já eram conhecidas as reservas de ferro na área de Carajás, então pertencente ao Município e em 1971 a Transamazônica alcançava a cidade.

Nesse momento, um outro fato fez do Sudeste do Pará e do Município de Marabá alvo das atenções do Governo Federal. A descoberta em 1972 de um foco guerrilheiro na

<sup>&</sup>lt;sup>141</sup> O plano de colonização foi anunciado como "o maior, mais arrojado e gigantesco plano de colonização do mundo moderno". A previsão era de que, em prazo curto, meio milhão de pessoas viveriam dos frutos da terra originários do plano de colonização. Cada colono receberia um lote de 100 hectares a serem pagos em 20 anos, com 3 anos de carência e mais uma casa de madeira em lote de 25 x 120 metros nas agrovilas. Receberiam instrumentos para o cultivo da terra e seriam também instruídos por agrônomos de forma permanente. Teriam ainda "financiamento de sementes e de safras, além de assistência médica, dentária e hospitalar". Segundo o jornalista Flavio Alcaraz Gomes, que esteve na região em 1972, "a própria fartura das terras, localizadas à margem da Transamazônica, representa, por si só, o maior atrativo para o agricultor pobre dos estados nordestinos do país". Ele mencionou a "invasão" que ocorreu em Marabá, que era a "porta de entrada" da rodovia. Pelo menos mil famílias vindas do Nordeste já teriam se fixado naquele ano, sem aguardar a seleção feita pelo INCRA, em lotes que elas mesmas desmataram. Previa-se a acomodação de mais 3 mil famílias em Marabá, até o final de 1972. Dois anos depois o PIC foi abandonado sem ter alcançado as metas ambiciosas a que se propunha. Gomes, Flavio Alcaraz. Transamazônica: a redescoberta do Brasil. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972, páginas 30-42.

região situada entre o Estado de Tocantins e o Pará, cortado pelo rio Araguaia. O combate à Guerrilha do Araguaia mobilizou efetivos militares e aumentou a presença dos mesmos em Marabá.

O que efetivamente atraiu os investimentos por parte do grande capital foram os empreendimentos agropecuários, uma vez que tinham como requisito básico a posse da terra, que por si só, já era um investimento e uma forma de valorizar o capital. Em 1971 foi instituído o PROTERRA para facilitar a aquisição de terras para os produtores que se deslocassem para a Amazônia. O PIN passou a receber 30% dos recursos provenientes dos incentivos fiscais e o PROTERRA, 20% dos mesmos. No início da década de 1970 já se podia perceber no Sul e Sudeste do Pará a presença de grandes fazendeiros individuais ou de grandes empresas investindo na aquisição de terras a baixo preço. Como se afirmava na época, eram "as patas do boi abrindo caminho ao progresso". A pecuária era a forma mais simples de iniciar a ocupação da terra e de valorizá-la, sem necessitar de grandes investimentos. 143

As rodovias que foram abertas facilitaram a vinda de migrantes do Nordeste e Centro-Sul. A penetração e a abertura das frentes pioneiras deixavam de acompanhar os cursos dos rios para acompanhar as novas estradas, fazendo avançar a fronteira econômica e a ocupação das terras por posseiros e fazendeiros. A colonização dirigida promovida pelo INCRA logo foi abandonada, uma vez que requeria um volume maior de investimentos para amparar os colonos em seus primeiros meses. A orientação do Governo Federal de não investir mais no PIC acabou abrindo espaço para a colonização privada que foi empreendida por firmas constituídas no Sul do Brasil. Nunca existiu uma estrutura de apoio ao pequeno produtor rural no que se referiam aos financiamentos, estoques e escoamento da produção até o mercado. Contudo, o deslocamento de migrantes garantiu o fornecimento de uma mão-de-obra móvel importante para os projetos que estavam sendo executados, como abertura de estradas e depois a construção

.

<sup>&</sup>lt;sup>142</sup> Um dos exemplos mais conhecidos foi o da já mencionada fazenda Suiá-Missu, pertencente ao grupo Ometto de São Paulo. Esse empreendimento teve a aprovação da SUDAM com base na política de incentivos fiscais. Empresas como a Volkswagen, Bradesco, Manah, a rede de lojas Eletroradiobraz, Anderson Clayton, Bordon e o Banco Bamerindus também tiveram empreendimentos semelhantes na mesma área. Em 1971, de cada 6 projetos que pleiteavam incentivos fiscais da SUDAM, 3 eram destinados à agropecuária. *Revista Realidade: Amazônia...*, página 132.

<sup>&</sup>lt;sup>143</sup> As grandes fazendas requisitavam uma maior quantidade de mão-de-obra apenas em sua fase de implantação, em função da necessidade de se promover a derrubada da mata e da formação do pasto. Tratava-se de um trabalho temporário, sendo que poucos trabalhadores acabavam permanecendo depois dessa etapa. Muitos desses empreendimentos, que eram beneficiados com os incentivos governamentais, não possuíam experiência na região, instalando projetos que comprometiam o equilíbrio ecológico e que geravam conflitos fundiários, uma vez que os antigos ocupantes da área, pequenos trabalhadores rurais e posseiros, eram pressionados a deixar a terra para dar lugar ao empreendimento.

da hidrelétrica de Tucuruí, que empregaram trabalhadores em grande parte vindos do Nordeste. O Sudeste do Pará sentiu esse impacto e a população migrante cresceu, sobretudo na cidade de Marabá.

No I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974) além da idéia proposta de "integrar para desenvolver", na qual as rodovias e a colonização teriam um papel importante, ficou estabelecida uma estratégia de desenvolvimento regional através do estabelecimento de "pólos regionais" que promoveriam os efeitos multiplicadores de crescimento. Paralelamente foi lançado o I Plano de Desenvolvimento da Amazônia (1972-1974) que buscava um conhecimento mais adequado dos recursos naturais, o desenvolvimento da economia e formar recursos humanos.

A partir de 1974 as prioridades com relação à Amazônia sofreram mudanças em função da situação internacional e da opção do governo federal em manter a política de crescimento em meio às turbulências advindas da crise do petróleo. Era o que a professora Bertha Becker assinalou como sendo a transformação da fronteira agrícola em uma "fronteira de recursos", com o estabelecimento de novas prioridades para aquela região, sobretudo no que se referia à valorização de suas riquezas minerais.

O II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979) manteve a filosofia de integração nacional estabelecendo como linhas, a seleção dos setores e produtos através de "vantagens comparativas reais", com o aproveitamento dos recursos que pudessem, pelo menos, promover uma mobilização em escala local ou regional e reter parte dos resultados do progresso técnico na própria região. A Amazônia deveria contribuir para a formação de uma receita cambial que melhorasse a capacidade de importar do país, a qual seria ampliada "com a entrada em operação dos complexos madeireiros e de mineração, sem falar dos numerosos projetos agropecuários". <sup>144</sup>

Foram priorizados os investimentos que exigissem maior volume de capital e que pudessem gerar retornos de grande escala. O diagnóstico a respeito do extrativismo vegetal não fugiu das avaliações feitas nos planos anteriores, mas era mais enfático. Além de apresentarem uma tendência de declínio, não existiam expectativas de que essas atividades tivessem maior viabilidade econômica.

No Pará começaram os planos para a exploração dos recursos minerais, sobretudo do ferro e da bauxita. As boas perspectivas estavam situadas em Carajás, com a maior

<sup>&</sup>lt;sup>144</sup> Brasil. II Plano Nacional de Desenvolvimento: programa de ação do governo para a Amazônia. Belém: 1976, página 16.

província mineral de ferro e de cobre do país, além da exploração da bauxita do rio Trombetas e o Projeto Albrás/Alunorte. Iniciava-se também a construção da hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins. Tal política veio a destacar ainda mais a presença do Estado nos setores tidos como estratégicos e ao mesmo tempo, fortaleceu o papel das estatais, principalmente a CVRD, que passou a ter uma forte atuação na Amazônia, sobretudo no Pará.

O Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia, o POLAMAZÔNIA, criado em 1974, pretendia promover e desenvolver de forma "integrada" os potenciais agropecuários, florestais, agroindustriais e minerais em 15 áreas, uma delas Carajás. Com o POLAMAZÔNIA, o Governo Federal pretendia:

"direcionar os impactos da política de incentivos fiscais para áreas geográficas selecionadas concentrando nelas também suas ações de construção de infra-estrutura, com a finalidade de propiciar investimentos maciços e espacialmente concentrados." <sup>145</sup>

Tratava-se de promover a "concentração espacial de capitais" que fossem capazes de "impulsionar um processo de desenvolvimento de atividades por meio de uma cadeia de ligações para frente e para trás das atividades produtivas consideradas "chaves". <sup>146</sup>

A Amazônia Oriental apresentava, na visão estratégica do Governo Federal, vantagens comparativas em função de seu potencial hidrelétrico e da enorme reserva de biomassa representada pelas florestas que poderiam propiciar o carvão vegetal para as guseiras que se instalariam na região. Em termos concretos o propósito era o de promover um beneficiamento primário desses recursos minerais, ou seja, a transformação da bauxita em alumina e do ferro em ferro-gusa. A existência de recursos minerais e energéticos, uma infra-estrutura sendo implantada na Amazônia Oriental, a disponibilidade de força de trabalho mais barata e sem a existência de uma organização sindical, a legislação ambiental frouxa e liberal e as políticas promovidas pelo governo para incrementar as exportações e atrair capital estrangeiro criaram enormes facilidades para implantar esse tipo de indústria no próprio país ou na própria região em que se processava a extração mineral.

<sup>146</sup> Monteiro, Maurílio de Abreu. *Mineração Industrial na Amazônia e suas Implicações para o Desenvolvimento Regional*. Novos Cadernos NAEA, v. 8, n. 1 -2005 – Belém: NAEA/UFPA, 2005, páginas 147 e 148.

<sup>&</sup>lt;sup>145</sup> Monteiro, Maurílio de Abreu. *Mineração Industrial na Amazônia e suas Implicações para o Desenvolvimento Regional*. Novos Cadernos NAEA, v. 8, n. 1 -2005 – Belém: NAEA/UFPA, 2005, página 145.

O Programa Grande Carajás (PGC), instituído em 1980, passou a ser o instrumento para viabilizar a estrutura do projeto minero-metalurgico no Sul do Pará. Com o cenário de crise no início da década de 1980, os recursos destinados aos programas para a Amazônia, como o POLAMAZÔNIA, foram reduzidos e direcionados a esses projetos na área da mineração. O PGC teve por base financiamento estatal, do sistema financeiro internacional, isenções fiscais e mais de um quarto dos fundos do POLAMAZÔNIA.<sup>147</sup>

Foram efetuados investimentos de pelo menos US\$ 3,1 bilhões, com instalações na própria Serra dos Carajás; na construção de uma ferrovia de 890 km; no porto de São Luís, com capacidade para embarcar mais de 40 milhões de toneladas de minério por ano; no complexo do alumínio da ALBRÁS/ALUNORTE em Barcarena, no Pará; com o porto na Vila do Conde; um outro complexo industrial para produzir alumínio em São Luís, no Maranhão, a ALUMAR; acrescentando-se também a conclusão da hidrelétrica de Tucuruí, a um custo de US\$ 5,4 bilhões.

Pela grande extensão de terras que estavam sujeitas ao PGC, o Governo Federal promoveu uma verdadeira "militarização" da questão fundiária naquela região, com a criação do Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins (GETAT), que se sobrepôs ao INCRA e era diretamente subordinado ao Conselho de Segurança Nacional. 148

No que se referia à agricultura, o PGC propunha o aproveitamento do corredor criado pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), na produção de celulose, na silvicultura, da

<sup>&</sup>lt;sup>147</sup> Os incentivos seriam destinados aos empreendimentos situados numa área ao norte do paralelo 8 graus de latitude sul, entre os rios Amazonas, Xingu e Parnaíba, compreendendo em torno de 40% da área do Estado do Pará, 10% do Estado do Tocantins e 95% do Estado do Maranhão, num total de 895.236 quilometros quadrados ou 10,6% da área do Brasil. Foi criado também um Conselho Interministerial do PGC "com amplos poderes e atribuições normativas e executivas, sem admitir a participação de representantes dos poderes Legislativo ou Judiciário e tampouco de representantes da iniciativa privada ou dos trabalhadores". Os ministérios mais importantes participavam desse Conselho e apenas em 1985 os governadores dos estados envolvidos passaram a fazer parte do mesmo. Neto, Raimundo Gomes da Cruz e Gruda, Jorge Paul. Sudeste do Pará: Um estudo de sua história. Volume I – Tucuruí e Carajás. Centro de Educação, Pesquisa e Assessoria Sindical e Popular. Marabá – PA, 1990, página 9.

<sup>&</sup>lt;sup>148</sup> Um dos objetivos desse órgão era o de regularizar a questão fundiária e promover uma ordenação jurídica, beneficiando na prática os interesses dos grupos que já tinham uma relação mercantil com a terra e contrário aos interesses de trabalhadores rurais e índios, agravando a tensão social no campo. Em termos práticos, a presença do GETAT serviu também para impor um mínimo de ordem e disciplina nos graves conflitos envolvendo posseiros, fazendeiros, grileiros e índios na área de atuação do PGC.

cultura mecanizada da soja, do óleo de dendê e também para a agropecuária. O PGC fortaleceu a presença da CVRD na Amazônia Oriental por meio do aproveitamento técnico da companhia e da infra-estrutura de que já dispunha.<sup>149</sup>

Em 1980 ocorreu a descoberta de ouro em Serra Pelada, dentro da área do município de Marabá e que estava incluída no território de atuação do PGC. Uma grande leva de garimpeiros se dirigiu àquela área, o que poderia aumentar ainda mais a tensão social numa região que já estava envolvida nos conflitos de terra. A área do garimpo ficou sob o controle direto da Polícia Federal. 150

Em um documento intitulado Amazônia Oriental – Plano Preliminar de Desenvolvimento, a CVRD defendia a idéia de aproveitar melhor a vocação ou "pendor" da região para as atividades minero-metalúrgicas. Nessa linha

"os projetos minero-metalúrgicos seriam o primeiro elo de uma cadeia que criaria impactos sociais e econômicos positivos e efeitos dinamizadores em toda a economia da Amazônia oriental brasileira." <sup>151</sup>

A idéia era implantar, em uma região que não tinha nenhuma tradição industrial, um "gigantesco complexo industrial metal-mecânico, como decorrência de efeitos em cadeia e da internalização das rendas decorrentes da base de exportação de produtos minerais."<sup>152</sup>

O PGC manteve o caráter centralizador presente em todos os planos e projetos implantados durante a vigência do Regime Militar. Tal aspecto somente foi atenuado com o processo de restauração dos governos civis iniciado em 1985. Ressalta-se também o fato de que a população que vivia na área do PGC não tinha a menor familiaridade com as

152 Citado por Monteiro, Maurílio de Abreu. Siderurgia e Carvoejamento na Amazônia: Drenagem..., página 73.

\_

Na opinião da professora Maria Célia Nunes Coelho, a CVRD passou a ser o "agente principal (hegemônico, mas não absoluto) responsável direta e indiretamente pela nova dinâmica imposta às áreas". A influência dela vai além de seus territórios, na distribuição da população, das atividades e dos recursos captados no exterior. Para esta autora, a CVRD e sua ferrovia "quebraram regionalmente a simetria entre o antes e o depois de suas instalações". Ela promoveu desestruturação e reestruturação do sistema espacial e alterou de forma irreversível a história e a geografia da região. A CVRD impôs uma ordem, mas no espaço que é restrito ao seu território, em grande contraste com os núcleos vizinhos, onde prevalece o caos e a desordem. Coelho, Maria Célia Nunes. A CVRD e a (Re) Estruturação do Espaço Geográfico na Área de Carajás (Pará) in Castro, Iná Elias de; Gomes, Paulo César da Costa e Côrrea, Roberto Lobato (orgs.) Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território. Rio de Janeiro, Editora Bertrand Brasil, 1996, páginas 275 e 276.

<sup>&</sup>lt;sup>150</sup> Tratou-se de mais uma intervenção do Governo Federal e do Conselho de Segurança Nacional por intermédio do major Curió, que recebeu plena autoridade dentro do garimpo de Serra Pelada e tornou-se uma conhecida liderança política daquela região. Sua presença no Sudeste do Pará remonta à época do combate à guerrilha do Araguaia por parte do Exército.

Araguaia por parte do Exército.

151 Citado por Monteiro, Maurílio de Abreu. *Siderurgia e Carvoejamento na Amazônia: Drenagem energético-material e pauperização regional.* Belém: Editora da UFPA em co-edição com a ETFPA. 1998, página 72.

atividades previstas, como a siderurgia ou a produção de carvão vegetal para alimentar as guseiras, que seriam instaladas na região, implicando na necessidade de treinar a mão-de-obra ou mobilizar trabalhadores de outras regiões para tal atividade.

O antigo capital mercantil do tempo do extrativismo da castanha deu lugar ao capital industrial, voltado para a transformação primária dos minérios. Já em 1981 vários projetos sidero-metalúrgicos estavam sendo aprovados. Tais empreendimentos eram considerados como "vetores de modificação na estrutura econômica da região de Marabá" <sup>153</sup> com um processo de produção que se basearia na utilização de uma tecnologia avançada e com incremento do emprego e da renda, além de desencadear outras atividades produtivas. Contudo, o perfil do capital que estava sendo mobilizado mostrava que o processo de transformação do mineral ficava restrito ao beneficiamento primário do ferro através da instalação de guseiras, não havendo a produção de aço ou outras ligas metálicas. O fornecimento dos insumos necessários a essas atividades se resumia à produção do carvão vegetal, não propiciando a incorporação de outros agentes produtivos. Além disso, a produção dessas indústrias seria voltada para a exportação. <sup>154</sup>

A opção pela ferrovia ocorreu em detrimento da hidrovia e impediu que esta última modalidade tivesse um novo impulso na região. A primeira possibilidade de transporte do minério de Carajás a ser considerada foi a fluvial até alcançar Belém para o embarque do mesmo. A escolha da ferrovia levou a não conclusão das eclusas previstas em Tucuruí para a transposição do rio Tocantins, inviabilizando a manutenção do transporte fluvial. A implantação da ferrovia atraiu populações, sobretudo rurais e com a conclusão das obras, em 1984, o desemprego tornou-se alarmante, gerando problemas como:

"inchamento de núcleos urbanos, crescimento do mercado de sub-empregos, baixos níveis de salários, elevação da tensão no campo pela necessidade de terra para novas famílias, explosão da atividade garimpeira." <sup>155</sup>.

Em Marabá foi implantado o Distrito Industrial em uma área de 3 mil hectares, comprados de particulares pelo Governo Estadual, que também realizou as benfeitorias,

O impacio da impiantação do Poto Staerurgico..., pagina 5.

155 Neto, Raimundo Gomes da Cruz e Gruda, Jorge Paul. Sudeste do Pará: Um estudo de..., página 20.

. .

<sup>&</sup>lt;sup>153</sup> O impacto da implantação do Pólo Siderúrgico na estrutura produtiva e no movimento migratório em Marabá. IDESP, Pará, 1988, página 2.

<sup>&</sup>lt;sup>154</sup> O impacto da implantação do Pólo Siderúrgico..., página 3.

como terraplanagem, estradas, eletrificação e rede de água. O Distrito Industrial está localizado a 4 quilometros da zona urbana de Marabá e é cortado pela rodovia PA-150.

Em 1973 foi criada a ELETRONORTE para viabilizar a implantação de hidrelétricas na região, como a de Tucuruí. O Governo Federal assumiu a construção de Tucuruí, orçada em US\$ 2,1 bilhões, tendo seus custos finais triplicados e também assumiu os encargos para a implantação de uma linha de transmissão da energia hidrelétrica até as instalações industriais localizadas em Barcarena no Pará. A operação comercial da usina teve início em 1984.

A pauta de exportações da economia do Pará, como um todo, sofreu alterações. Do predomínio do extrativismo vegetal, passou-se a uma pauta mais diversificada de produtos, sobretudo minerais, sendo que o Estado encerrou a década de 1980 como um dos grandes exportadores e gerador de divisas para o país. A partir do PGC criou-se uma perspectiva para a cidade de Marabá de abrigar as instalações das guseiras que seriam lá implantadas nos projetos aprovados pelo próprio PGC. Essas empresas contavam com diversos incentivos por parte do governo, como os recursos provenientes do Fundo de Investimento da Amazônia (FINAM) e do Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR), chegando, em alguns casos, a formar até 75% dos capitais investidos. As mesmas eram produtoras independentes, diferentes das siderúrgicas integradas, que controlam todas as etapas de produção, desde o minério até o produto final, produzindo placas, chapas, vergalhões e cabos de aço.

Com o fim do Regime Militar em 1985, ocorreu uma redução da capacidade do poder público em coordenar, centralizar e direcionar financiamentos ou investimentos na região. Alguns incentivos e estímulos fiscais continuaram a serem concedidos, como por exemplo, a Lei Complementar número 87/96, conhecida como Lei Kandir, que a pretexto de tornar mais competitivos os produtos nacionais, isenta de recolhimento do ICMS os produtos primários ou semi-beneficiados voltados para exportação. Em 1997 foi extinta a possibilidade de concessão de isenção do Imposto de Renda e foram estabelecidos percentuais menores para a redução daquele imposto. Contudo, os benefícios fiscais já concedidos foram mantidos.

em Planejamento do Desenvolvimento (PLADES). Belém, NAEA, página 144.

<sup>&</sup>lt;sup>156</sup> Em 1995 os minérios representavam em torno de 70% das exportações paraenses e o ferro "era o principal produto da pauta de exportações do Estado seguido da bauxita não-calcinada e refratária, caulim lavado e beneficiado, manganês e silício". Sampaio, Waldemar Sobral. Os Grandes Projetos na Amazônia: Impactos Macroeconômicos no Estado do Pará nos Anos 80. Dissertação apresentada ao Curso Internacional de Mestrado

A valorização dos produtos derivados do extrativismo mineral teve impacto pouco significativo para promover o esperado encadeamento industrial. Nem mesmo a rede de relações que deveriam ser produtos desses encadeamentos "para frente e para trás" das atividades de mineração e sidero-metalurgia puderam ser estabelecidas. 157

Mesmo em aspectos como o recrutamento da força de trabalho e na arrecadação de tributos, foram pequenos os benefícios trazidos aos municípios quando comparados ao faturamento das empresas que se instalaram.

Para muitos estudiosos, os chamados Grandes Projetos podem ser caracterizados como encraves, sobretudo no que se referem aos empreendimentos ligados à extração mineral. O principal aspecto desse tipo de empreendimento é o de não ter um efeito irradiador sobre o seu entorno, no sentido de promover o desenvolvimento econômico da área. Carajás seria o exemplo clássico, com a mina na serra e a cidade de Carajás, uma autêntica cidade-empresa, exclusiva para os funcionários mais graduados da CVRD.

Para outros autores, como Maria Célia Nunes Coelho e Maurílio de Abreu Monteiro, no entanto, o conceito de encrave não permite uma analise mais ampla dos efeitos desses projetos. Apesar de não terem desencadeado o esperado processo de desenvolvimento local, impulsionaram mudanças significativas, dando "novos contornos a algumas estruturas sociais regionalmente preexistentes, além de edificar outras". Esses dois autores citam, por exemplo, a proliferação nas áreas urbanas, dos fornos destinados à produção de carvão vegetal para as siderúrgicas da região, como no caso de Marabá e também os fluxos migratórios, que passaram a ter uma nova dimensão com a EFC e as novas dinâmicas surgidas no setor agrário, entre outras conseqüências. Além disso, o surgimento de povoados, vilas e cidades nas proximidades das empresas minerometalúrgicas, como no caso da área antes pertencente ao Município de Marabá, entre as

157 Monteiro, Maurílio de Abreu. Mineração industrial na Amazônia e suas implicações..., pág. 171.

-

Analisando a produção de ferro em Itabira e a atuação da CVRD naquela área, Ediméia Maria Ribeiro de Mello e Germano Mendes de Paula sugerem o uso do conceito de "encrave regional" como decorrente da ausência de ligações entre a atividade mineradora voltada para a exportação com os demais setores econômicos da região. Na opinião destes autores o exemplo cabe também ao caso de Carajás. Uma das alternativas para superar a condição de encrave, proposta por Albert Hirschman, é a de utilizar um instrumento fiscal para reter na região parte dos lucros dessa atividade mineral e proteger o meio ambiente da degradação provocada por essa mesma atividade. Mello, Ediméia Maria Ribeiro de Mello e de Paula, Germano Mendes. Mineração de Ferro e Enclave: Estudo de Caso da Companhia Vale do Rio Doce. IX Seminário sobre a Economia Mineira. Disponível em <a href="http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2000/2000/MELLO.pdf">http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2000/2000/MELLO.pdf</a>. Consultado em 02.02.2007. Páginas 614, 630 e 631.

quais se destacam Curionópolis, Eldorado dos Carajás, Canaã dos Carajás, Água Azul do Norte e Parauapebas. 159

Contudo, mesmo tais efeitos desencadeados em toda aquela região não promoveram um verdadeiro processo de desenvolvimento e mantiveram formas de trabalho organizadas de forma arcaica e rudimentar, como a atividade de produção de carvão vegetal nas carvoarias localizadas no eixo da EFC. As cidades do Sudeste do Pará, como Marabá, atraíram uma população com baixíssima escolaridade e que vive do subemprego ou dos "bicos", gerando uma renda muito baixa. A área de Carajás, sob o controle da CVRD, emprega uma mão-de-obra melhor qualificada e em geral proveniente do Sul, separada da realidade local, o que caracteriza um autêntico encrave.

O espaço urbano de Marabá sentiu os reflexos de todo esse processo com o surgimento e crescimento de outros núcleos, resultantes da intensa migração, como Cidade Nova, São Félix, Morada Nova e a Nova Marabá. Este último núcleo foi criado como alternativa ao núcleo pioneiro, que era afetado constantemente pelas enchentes e para fazer com que a cidade estivesse estruturada para o crescimento esperado em função da exploração do ferro em Carajás.

14

Na opinião de Maria Célia Nunes Coelho e Maurílio de Abreu Monteiro, referindo-se ao complexo do alumínio formado pela MRN, Alumar, Albrás e Alunorte, a tese dos encraves proposta por muitos autores se fortaleceu, pelo fato de que a exploração mineral, o porto e a hidrelétrica de Tucuruí terem se estabelecido sem maiores vínculos e articulações com as cidades pólos. Contudo, estes dois autores argumentam "que longe da interpretação apoiada na existência de enclaves, estamos diante de um modelo funcional que de uma forma variada mudou as trajetórias das cidades locais, sendo as situadas no entorno dos projetos mais afetadas do que as localizadas em posição intermediárias. Estas cidades, mesmo que de tamanho reduzido, constituem-se centros para onde convergiram as migrações e que funcionam como centros de atração de serviços no campo do ensino, da saúde e da administração. A elas foi associada irreversivelmente a lógica da subordinação do local ao global, que acentuou as contradições entre a introdução de modernas indústrias eletrointensivas e a realidade econômica diferenciada das cidades ou municípios na Amazônia brasileira." Coelho, Maria Célia Nunes e Monteiro, Maurílio de Abreu. Verticalização da produção e variedade de situações sociais no espaço funcional do alumínio nos baixos vales do Amazonas e Tocantins. Revista Território, Rio de Janeiro, ano VII, número 11, 12 e 13, setembro/outubro de 2003, página 47.

## 5. A Política de Planejamento Urbano em Marabá.

Em 1964 foi criado o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), órgão vinculado ao BNH e ao Ministério do Interior, com o intuito de estabelecer políticas voltadas inicialmente para os problemas da habitação popular e depois coordenar e implementar uma política nacional no campo do planejamento urbano.

Com o Regime Militar de 1964, o tratamento político das questões sociais foi substituído pelo tratamento técnico. Difundiu-se a idéia de que as ações baseadas em um conhecimento técnico e científico dos problemas, fundadas em bases racionais, poderiam levar ao surgimento de soluções para os problemas advindos do crescimento urbano. Trata-se da "ideologia da supremacia da razão, base da tecnocracia e do planejamento urbano atual." Nesse sentido, coube ao SERFHAU prestar assistência técnica aos Estados e Municípios para a elaboração dos chamados Planos de Desenvolvimento Integrado. 161

Em 1969, o Ministério do Interior lançou as bases do Programa de Ação Concentrada (PAC) que deveria implantar um processo de planejamento em municípios relacionados, por meio da elaboração de instrumentos adequados, da ação comunitária e da execução de projetos setoriais que fossem indicados como prioritários nos Planos de Desenvolvimento Integrado, com ênfase para o saneamento básico, para o programa habitacional e nas questões relacionadas com a administração municipal.

Foi obedecendo a essas diretrizes que em 1970 foi elaborado um Relatório Preliminar para o Município de Marabá para orientar as decisões das autoridades no que se referiam às ações a serem executadas a curto prazo e também preparar a administração

<sup>&</sup>lt;sup>160</sup> Villaça, Flavio. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil in* Deák, Csaba e Schiffer, Sueli Ramos (orgs.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo, EDUSP, 2004, página 186.

O SERFHAU era dirigido por um superintendente, nomeado pelo Conselho de Administração do BNH. O superintendente designava os que integravam um Conselho Permanente de Assessoria Técnica. O superintendente supervisionava, coordenava e controlava os serviços da entidade, elaborava o programa de serviços e o orçamento, acompanhando a sua execução. Eram também suas atribuições a obtenção dos recursos para os programas e definir as atribuições dos demais setores que faziam parte do órgão. O Departamento de Analise de projetos era quem examinava o conteúdo das propostas e dos Planos de Desenvolvimento Local Integrado e também "a viabilidade do plano em se tornar veículo efetivo do desenvolvimento da região ou micro-região a que se referia, integrado nas diretrizes de desenvolvimento regional traçadas pelo Ministério do Planejamento e da Coordenação Econômica e pelo Ministério do Interior". Vizioli, Simone Helena Tanou. Planejamento Urbano no Brasil: a Experiência do SERFHAU Enquanto Órgão Federal de Planejamento Integrado ao Desenvolvimento Municipal. Dissertação de Mestrado, FAU-USP, 1998, página 33.

municipal no sentido de criar uma prática de planejamento que deveria culminar posteriormente com um Plano Diretor Integrado.

O planejamento proposto pelo SERFHAU enfatizava a necessidade de participação dos diversos níveis de governo, da população e da comunidade, o que na prática acabava não ocorrendo. Muitos relatórios e planos diretores acabaram sendo elaborados por empresas privadas que não consultavam a comunidade e que eram alheias aos problemas locais. O próprio SERFHAU dispunha de um cadastro de técnicos e de escritórios com especialização em planejamento e disponíveis para os municípios que quisessem formar equipes para elaborar os seus planos. Muitos municípios tiveram os seus planos e relatórios elaborados pelo Projeto Rondon ou pelas Superintendências Regionais de Desenvolvimento, como foi o caso de Marabá.

A avaliação feita por vários estudiosos a respeito do trabalho do SERFHAU é controversa. Para muitos, apesar das "falhas a ele atribuídas, significou uma tentativa de implantar um planejamento diferente do planejamento urbano do início do século, que priorizava os aspectos físico-territoriais e vinha sendo utilizado no âmbito local". Esse órgão contribuiu também para a discussão dos problemas urbanos ao promover cursos e seminários com o intuito de se tentar chegar a uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano que pudesse influenciar o desenvolvimento econômico e social do Brasil, aspecto esse que estaria fazendo falta para os dias atuais. <sup>162</sup>

Contudo, outros apontam que o SERFHAU promoveu a exaltação da racionalidade, tornando o planejamento algo externo à administração, sendo posteriormente internalizado com a aplicação dos planos, que eram confeccionados como se os interesses locais fossem homogêneos e convergentes. Pressupunha-se que a comunidade local tivesse aspirações no sentido de promover a modernização, de querer o progresso e o desenvolvimento.

Como ocorreu com as demais políticas do Governo Federal para a Amazônia, a questão urbana inseriu-se dentro de um planejamento autoritário. Era o "mito do planejamento neutro" e da escolha feita por critérios técnicos, o que levou a se desconsiderar a realidade política e social dos municípios, dos prefeitos, dos vereadores e dos grupos ou classes que representavam. Tal aspecto tornava-se ainda mais grave em

<sup>&</sup>lt;sup>162</sup> A partir de 1988 pretendeu-se substituir o simples levantamento das necessidades da população, com base apenas em critérios técnicos. Em função do processo de redemocratização do país passou-se a valorizar mais o aspecto participativo da sociedade e as próprias lideranças políticas locais que representavam os interesses daqueles que os elegeram. Vizioli, Simone Helena Tanou. *Planejamento Urbano no Brasil: a Experiência...*, página 48.

municípios como Marabá, que haviam sido transformados em Área de Segurança Nacional, ressaltando ainda mais o perfil autoritário desse tipo de planejamento.

Uma outra crítica feita a esses Planos Diretores que foram elaborados por orientação do SERFHAU, era o fato de que acabavam não sendo aplicados ou com o tempo eram abandonados em função das mudanças no comando dos governos locais. Os Planos Diretores Integrados pecaram nesse aspecto e tiveram a sua fase encerrada com a extinção do SERFHAU em 1974. 163

O modelo de desenvolvimento colocado em pratica no país, nas décadas de 1960 e 1970, acabou por agravar os problemas urbanos. O crescimento desordenado das metrópoles e de algumas cidades situadas nas áreas de fronteira econômica ou colocadas como pólos de desenvolvimento, como no caso de Marabá, agravaram a organização do espaço urbano. Nessas áreas, as políticas de planejamento, como as que foram propostas no âmbito do SERFHAU, acabavam por encontrar resistências em municípios onde há muitas décadas os grupos oligárquicos exerciam o controle do poder local e já tinham seus interesses econômicos enraizados.

No contexto do milagre econômico do início da década de 1970, a política urbana ficou atrelada ao modelo concentrador de renda que estava em vigor e que orientou o crescimento econômico, gerando distorções, como o aumento da especulação imobiliária. Para muitos críticos dessa política de planejamento eram infrutíferas as tentativas de resolver de modo racional e técnico os problemas que eram gerados pelo próprio modelo de crescimento que necessariamente gerava a pobreza dos grandes centros urbanos com a formação de bolsões de miséria, como as favelas e as áreas periféricas que recebem a população migrante.

Para o professor Flavio Villaça, nessas duas décadas evoluiu no Brasil um "planejamento teórico", em verdade ideológico, mas não prático e concreto. Ao serem estudados, esses planos mostram-se como meros discursos, sem uma ação concreta por

\_

<sup>163</sup> Com a Constituição de 1988 foi mantida a política de elaboração desses planos diretores, para os municípios com mais de 20 mil habitantes. Em relação aos planos anteriores, da época do SERFHAU, deveriam ter um caráter mais democrático e participativo. Para muitos estudiosos, trata-se do novo plano diretor, contrapondo-se aos anteriores da época do SERFHAU. Esse novo plano não deveria ser o único meio de se fazer o planejamento, podendo existir outros planos setoriais. São ainda obrigatórios o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. O planejamento municipal, de acordo com essa nova diretriz, deve levar em consideração as entidades representativas e criar condições para que a sociedade civil participe de todas as etapas de elaboração do plano. É preciso ouvir os segmentos organizados da sociedade, como sindicatos, sociedades amigos de bairro, comunidades religiosas para definir quais são as prioridades e propor diretrizes que estejam de acordo com os interesses da população e com os compromissos políticos das autoridades e de seus grupos que lhes dão sustentação política.

<sup>&</sup>lt;sup>164</sup> Villaça, Flavio. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano...*, página 222.

parte do Estado, ao contrário do que ocorreu na Europa e nos Estados Unidos. Como discurso torna-se revelador da ideologia que legitima a dominação da burguesia urbano-industrial. Apenas o zoneamento, embora elitista, mostrava-se ser o único aspecto "vivo" do planejamento urbano no Brasil. Esse planejamento tinha como missão ideológica "ocultar os problemas das maiorias urbanas e os interesses dominantes na produção do espaço urbano". O planejamento urbano passou a ser visto como uma atividade intelectual e voltada para elaborar planos. Ficou fechado, desvinculado da política e da própria ação do Estado. Coube aos planejadores apenas pensar, permanecendo alienados da administração.

Nenhum desses Planos Diretores Integrados como foram denominados nos tempos do SERFHAU, implantou uma concepção a respeito de cidade ou alguma estratégia ou política pública concreta, embora manifestassem intenção de fazê-lo, como no caso dos planos urbanísticos de Marabá, pretendendo criar um modelo adaptado à floresta e natureza locais. <sup>165</sup>

O planejamento de uma nova área de expansão urbana para Marabá foi feito, em sua etapa inicial, por intermédio do SERFHAU e precedido por estudos e documentos elaborados por esse órgão. No ano de 1974, quando estava para ser implantado o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá, o SERFHAU foi extinto na passagem do Governo Médici para o Governo Ernesto Geisel. Os trabalhos de implantação do novo núcleo prosseguiram sob os cuidados da SUDAM e com a contratação de outro escritório de arquitetura para fazer um novo plano urbanístico. Esta situação demonstra como a administração municipal estava desvinculada desses estudos preparatórios, conduzido por técnicos que não tinham o conhecimento necessário das condições locais e nem mesmo da própria região e imbuídos de idéias preconcebidas de planejamento urbano adquiridas em realidades e contextos diferentes.

No Relatório Preliminar de Desenvolvimento Integrado, publicado em 1970, foi constatado o esgotamento do espaço físico da cidade, limitado pelos rios e pelo varjão,

contradições inerentes ao processo de acumulação do capital. A continuidade da exigencia do Plano Diretor e vista por Villaça como um retrocesso diante das necessidades populares. Villaça, Flavio. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano...*, páginas 228 e 229.

1

<sup>&</sup>lt;sup>165</sup> Nesses planos atribui-se à natureza e não aos homens as causas dos problemas sociais, isentando a burguesia da culpa pelos mesmos. Um exemplo citado por Flavio Villaça é o da "deterioração" dos centros urbanos, causada pela própria classe dominante, mas que esta pretende ocultar utilizando o argumento da deterioração, que é colocada como um processo natural de envelhecimento e não como um processo social. Encobre-se dessa forma, a incapacidade da própria burguesia em resolver os reais problemas das grandes cidades e das contradições inerentes ao processo de acumulação do capital. A continuidade da exigência do Plano Diretor é

que impediriam o seu futuro crescimento e também por ser afetado pelas enchentes. <sup>166</sup> A inadequação do espaço urbano era observada em função daquilo que já se projetava para a cidade em função da provável exploração do minério de ferro. <sup>167</sup>

A mudança da cidade estava diretamente vinculada aos interesses das políticas dirigidas pelo Governo Militar para a Amazônia. A questão que se colocava naquele momento era a de adequar esses interesses com os da população ou de procurar legitimar o plano da Nova Marabá no sentido de solucionar o antigo problema das enchentes. A decisão pela construção de um novo núcleo urbano foi tomada sem a mínima participação da comunidade local, nem mesmo de suas lideranças vinculadas à velha oligarquia da castanha. Os interesses da população e dos vários segmentos sociais que dela faziam parte não foram considerados, fato que veio a comprometer a efetiva transferência da cidade para outro local. A apropriação do espaço urbano pelos vários segmentos sociais, inclusive da antiga elite, que tinha interesses enraizados na sede municipal, não foi considerada na elaboração dos projetos para a Nova Marabá.

Em 1970 Marabá já se encontrava em evidência em função das descobertas de minério de ferro e já existia a expectativa da exploração do mesmo. Em 1971 já estavam sendo feitas prospecções na área para se avaliar melhor a proporção da jazida e a presença de outros minérios, como o cobre e o manganês.

## 5.1 O Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM).

Nos últimos anos da década de 1960 houve uma maior fixação do homem na área urbana de Marabá, bem como um aumento da migração e do crescimento vegetativo.

Foi montada uma equipe multidisciplinar de estudantes, recrutados no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Brasília para a elaboração do documento. A coordenação do trabalho ficou por conta do SERFHAU, que deu cursos de capacitação para esses estudantes e estagiários. Esse trabalho teve o apoio financeiro do BNH, o qual esperava approveitar esses estudos para o Plano Nacional de Habitação e atender às diretrizes do PAC. Seria

esperava aproveitar esses estudantes e estagiarios. Esse trabalho teve o apoio financeiro do BNH, o qual esperava aproveitar esses estudos para o Plano Nacional de Habitação e atender às diretrizes do PAC. Seria também uma "experiência piloto" para os estudantes promovendo a formação dos mesmos no planejamento urbano, capacitando-os a integrarem os órgãos municipais de planejamento e os escritórios privados de consultoria. Contudo, cabe observar que esse tipo de trabalho deveria ter sido promovido pelos próprios técnicos que já possuíam uma formação teórica e prática e capacitados para o encaminhamento de um trabalho complexo que exigia um conhecimento da realidade da região, das condições específicas da população que lá vivia e de seu envolvimento com a própria natureza da Amazônia. Ministério do Interior e SERFHAU. Relatório Preliminar de Desenvolvimento Integrado do Município de Marabá. março de 1970.

<sup>&</sup>lt;sup>167</sup> Em 1968, a empresa Meridional, que havia feito a descoberta de minério de ferro em Carajás e iniciava a prospecção da reserva para avaliar a sua dimensão, abriu um escritório em Marabá. Por esse escritório teriam passado pelo menos entre dois a três mil operários que trabalharam na mina. Emmi, Marília. *A Oligarquia do Tocantins e o ...*, página 107.

Núcleos, como o bairro Amapá e São Félix, este último situado do outro lado do rio Tocantins e próximo a recém-aberta rodovia PA-70, tiveram um maior adensamento, tendo seus moradores sido classificados como população ribeirinha. A sede municipal tinha em torno de 10.800 habitantes.

A Prefeitura teria que estar capacitada para o desenvolvimento que se esperava de Marabá, "adotando normas administrativas racionalizadas e imprescindíveis para o atendimento efetivo ao crescimento de um município". Como aconteciam com as recomendações do SERFHAU, os relatórios preliminares sugeriam algumas medidas de aplicação imediata para solucionar os problemas mais urgentes, como na educação, na saúde e nas condições de trabalho dos castanheiros.

Com relação às enchentes, as verbas dos governos Federal e Estadual e os decretos de Calamidade Pública não resolveram a questão. Uma Lei Municipal, a de número 3.342, de 28.10.1967, reservava uma área próxima à cidade, com altitude segura em relação aos rios, para se construir uma área de expansão urbana. É sugerido, pelo Relatório do SERFHAU, um Plano Diretor para levar adiante essa idéia.

A sugestão de um outro núcleo urbano para Marabá foi uma verdadeira imposição do Governo Federal. Tal tarefa foi facilitada pela transformação do município em Área de Segurança Nacional em 1970. Ao mesmo tempo, o isolamento do município por via terrestre começava a ser quebrado, primeiro com a abertura da rodovia estadual PA-70 e depois pela rodovia Transamazônica, que alcançou Marabá em 1971.

Uma concorrência pública promovida pelo SERFHAU deu a um escritório de arquitetura de São Paulo, Arquiteto Joaquim Guedes e Associados, a tarefa de elaborar um plano urbanístico para a cidade de Marabá, que ficou pronto em 1973: o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá ou PDUM.

Um estudo preliminar explicativo foi elaborado, ainda em 1972, delineando como seria o PDUM. No mesmo ano, uma equipe do SERFHAU, após realizar um sobrevôo sobre Marabá, acabou por selecionar a mesma área prevista na Lei Municipal de 1967, já citada, limitada pelas rodovias PA-70 e Transamazônica, pela área do varjão separando-a do núcleo pioneiro e pelo rio Tocantins no lado norte.

A escolha da área, bem como a requisição de terras para a construção do 52º Batalhão de Infantaria da Selva e do porto do Ministério dos Transportes às margens do Tocantins, gerou reações, sobretudo na Câmara dos Vereadores. Eram terras que estavam

<sup>&</sup>lt;sup>168</sup>. Ministério do Interior e SERFHAU. Relatório Preliminar de Desenvolvimento Integrado do..., página 73.

sob controle das antigas famílias de Marabá, ligadas à oligarquia da castanha, por meio de títulos de aforamento, o que acabou gerando problemas para os futuros prefeitos nomeados, que estavam desvinculados da antiga elite local. Foi o caso do capitão Elmano Melo, nomeado prefeito em 14.5.1971 e que relatou ter enfrentado resistências por parte do grupo liderado pela família Mutran, em que pese estes últimos pertencerem à ARENA, partido governista nos anos do Regime Militar. <sup>169</sup>

O Governo Federal, inclusive por meio de autoridades e ministros, pressionou no sentido de acelerar a cessão dessas áreas que estavam sendo requisitadas. O próprio ministro do Interior, Costa Cavalcanti, esteve em Marabá, deixando claro o interesse do Governo Federal nas respectivas áreas e exigindo, em tom de ameaça, aos vereadores, a aprovação da concessão das terras que estavam sendo requisitadas.<sup>170</sup>

Foi nesse contexto que começou a ser elaborado o PDUM. A intervenção do Governo Federal na sede de Marabá começou também a produzir outras consequências, como o aumento da migração, facilitada pelo acesso ao município por estradas e pela colonização dirigida que o INCRA começou a implantar. O núcleo pioneiro de Marabá mostrou-se incapaz de absorver essa população recém-chegada, inclusive pelo fato de ter ocorrido uma valorização dos lotes e imóveis na área do pontal, tornando-os inacessíveis a essa população com poucos recursos.

A própria Prefeitura, durante a gestão do capitão Elmano Melo, providenciou a abertura de loteamentos em outros locais, principalmente na área próxima ao antigo bairro Amapá, que estava sendo cortado pela rodovia Transamazônica. O Campus Avançado da USP auxiliou na elaboração desse projeto de loteamento urbano. Ruas foram abertas e lotes foram distribuídos nessa área, seguindo uma antiga tendência de crescimento e expansão, uma vez que Marabá era ligada a esse bairro por balsas que atravessavam o rio Itacaiúnas diariamente.

A gestão da Prefeitura Municipal, nessa época, foi marcada por alguns aspectos contraditórios em relação à política do Governo Federal, embora estivesse sob intervenção. Segundo a arquiteta Helena Lucia Zagury Tourinho, na tentativa de se

<sup>170</sup> Em 1972, o Governo Federal requisitou uma área do bairro Amapá para ampliação do aeroporto, que iria servir também como Base Aérea. Por meio do decreto 175/72, a Prefeitura desapropriou uma área de 13,5 km² para acomodar a ampliação do aeroporto. Nessa mesma época intensificou-se o combate à Guerrilha do Araguaia. Jornal "*O Marabá*", ano IX, nº 363, de 01.10.1972, página 3.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>169</sup> O jornal Notícias de Marabá, ao noticiar a exoneração do prefeito Elmano Mello, informa que este teria solicitado ao Ministro da Justiça a cassação do deputado Oswaldo Mutran, confirmando a existência de atritos entre esse prefeito e uma parte da ARENA local e estadual, da qual faziam parte os membros da conhecida família Mutran, de origem libanesa e estabelecida em Marabá desde a década de 1920. Jornal "Notícias de Marabá". Marabá – PA, ano IV, número 23, 05.10.1974, página 3.

legitimar perante a população local, a Administração Municipal promovia melhorias no núcleo pioneiro, como ampliação de escolas, asfaltamento de ruas, construção de um estádio de futebol, ginásio de esportes, entre outras. Isso ocorria no mesmo momento em que o Governo Federal traçava os planos urbanísticos para a nova área de expansão da cidade.

O próprio Governo Federal ampliou a sua presença em torno do antigo bairro Amapá, com a reforma do aeroporto, instalando o escritório do INCRA e criando uma agrópolis para abrigar os seus funcionários. Vale lembrar que a partir de 1972, o Governo Federal implantava um projeto de colonização dirigida às margens das rodovias federais na Amazônia e o Município de Marabá estava incluído no projeto, embora estivesse bem distante da sede municipal, na própria Transamazônica.

Os loteamentos feitos na área próxima ao bairro Amapá, que deram origem ao bairro Jarbas Passarinho, depois Vila Transamazônica, foram os embriões do futuro Complexo Integrado Cidade Nova. Embora não fosse dotado de infra-estrutura, atraiu migrantes "que não conseguiam pagar pela valorização fundiária das áreas mais bem dotadas de serviços e equipamentos urbanos do núcleo pioneiro, mas que não aceitavam residir nas menos onerosas áreas alagadas ou facilmente alagáveis daquele núcleo." 171

Na época em que foram feitos os estudos iniciais do PDUM, era clara a existência de uma tendência de expansão de Marabá na direção do bairro Amapá, às margens da Transamazônica. Essa área era segura em relação às enchentes e uma alternativa aos preços elevados dos imóveis e dos aluguéis no núcleo pioneiro.

O PDUM foi elaborado a partir de um estudo detalhado das condições naturais, econômicas, sociais e populacionais de Marabá. O diagnóstico foi claro: diante das perspectivas que eram vislumbradas para a cidade, como pólo propulsor do desenvolvimento regional, o sítio onde se encontrava a cidade era inadequado. Era necessário um outro espaço para que Marabá tivesse condições para crescer de acordo com as perspectivas apontadas pelos projetos previstos para aquela região.

"Foi ainda fundamental, particularmente para a formulação do Projeto, o conhecimento do Projeto Carajás e do impacto econômico do empreendimento na região e, em especial, sobre Marabá. Todos os setores de desenvolvimento são profundamente marcados por este impacto, que pode ser medido em termos de fluxo migratório, renda gerada e arrecadação municipal." Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá. Analise 1 (volume 1). Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, 1973, página 85.

-

<sup>&</sup>lt;sup>171</sup> Tourinho, Helena Lucia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de Fronteira Econômica: o Caso Marabá*. UFPA/NAEA, Curso Internacional de Desenvolvimento em Planejamento do Desenvolvimento (Dissertação de Mestrado). Belém: 1991, página 271.

Contudo, o PDUM, embora constatasse o esgotamento físico do núcleo original da cidade de Marabá, explicitou uma série de vicissitudes da vida e costumes locais, que deixam uma impressão de como seria difícil transferir a comunidade para um outro local, inclusive mais distante dos dois rios, com os quais os moradores mantinham um convívio diário e dependiam dos mesmos para uma série de atividades. O núcleo pioneiro de Marabá concentrava as atividades mais importantes, sobretudo ligadas ao extrativismo. Lá era feito o recrutamento da mão-de-obra na época da safra da castanha, possuía o porto e os barracões onde a mesma era guardada. Os rios, além de facilitarem o deslocamento para a mata, ofereciam outras possibilidades de uso aos moradores, como a lavagem de roupas, a pesca e o banho.

Ao mesmo tempo, previa-se no PDUM que uma parte desses moradores seria alojada em blocos residenciais, contrariando completamente a condição original dos mesmos, que era de residir em casas térreas, que possuíam quintais, em contato permanente com a rua e a vizinhança. O PDUM, apesar de observar tais aspectos em seus estudos preliminares, acabou por elaborar um projeto urbanístico desvinculado das condições de vida de seus moradores e prevendo para um curto período de tempo uma modernização mais condizente com cidades de países desenvolvidos, onde predomina uma classe média com níveis maiores de renda.

A previsão de que a população atraída para aquela região seria muito grande estava se concretizando e outros núcleos localizados na própria sede municipal já se formavam e se desenvolviam de forma rápida, como São Félix e a Vila Transamazônica, quando o projeto da nova cidade apenas começava a ser elaborado. Sob a ótica do planejamento urbano parecia algo estranho. Quando a Nova Marabá começou a ser efetivamente implantada, em 1976, a área do futuro Complexo Cidade Nova já se encontrava consolidada em termos de ocupação.

Estabeleceu-se a previsão de uma população de 50 mil habitantes para a nova cidade no ano de 1985. A Nova Marabá teria um crescimento advindo da "simples ação das forças que atuaram no passado", juntando-se a elas a Transamazônica, a PA-70, o Projeto Ferro e a construção de uma hidrelétrica no Tocantins.

Marabá deveria atuar como um "pólo terciário" de apoio, uma vez que o núcleo a ser criado em Carajás ficaria isolado, inclusive pela dificuldade de acesso à serra e também pela ausência de áreas disponíveis para expansão das atividades econômicas. Marabá deveria ser um núcleo de reserva de mão-de-obra para Carajás.

Previa-se a impossibilidade de gerar um mercado de trabalho compatível com o fluxo populacional, inclusive pela "insuficiência física de espaço, dada a exigüidade e fragilidade dos platôs disponíveis para urbanização". Em função desse provável isolamento do núcleo da mina de ferro, com um padrão de população melhor remunerada em relação à região, na visão dos planejadores, o melhor que se poderia fazer era o de "promover o crescimento de Marabá". Esta serviria como um centro de apoio a Carajás, no sentido de oferecer serviços, mercadorias e como centro de recrutamento de mão-de-obra para o futuro Projeto Ferro.

Na introdução do PDUM, concluído no segundo semestre de 1973 e publicado pelo próprio escritório de arquitetura Joaquim Guedes e Associados, em novembro do mesmo ano, colocou-se que o objetivo do plano era o "de dar bases para a transformação de Marabá num pólo propulsor de desenvolvimento da região amazônica do sul do Estado do Pará". <sup>173</sup> O Plano recebeu recursos do PIN e surgiu de um convênio entre a SUDAM e o SERFHAU, dentro da programação do Ministério do Interior.

Como em todas as ocasiões anteriores em que observadores externos, fossem eles viajantes, funcionários federais, técnicos, eram colocados na condição de estabelecer pareceres e opiniões a respeito da localização de Marabá, o PDUM não procedeu de modo diferente no que dizia respeito ao diagnóstico sobre o sítio urbano. O local onde estava assentada a cidade "não é especialmente favorável ao estabelecimento de um aglomerado urbano estável".

O PDUM é um documento fundamental para entender as peculiaridades que envolviam a história dessa cidade e do modo de vida de seus moradores. É neste aspecto que reside a contradição maior desse plano, isto é, em ter conhecimento dessas características e ao mesmo tempo, tentar estabelecer uma cidade planejada, organizada para um modo de vida diferente, para uma população que ocupou o seu espaço urbano original de forma espontânea e que obedecia a uma interação com a natureza local, com os rios e tendo a mata como fonte maior de sobrevivência.

Outras possíveis alternativas de locais para a construção da Nova Marabá, como o bairro Amapá e São Félix, embora apontadas no PDUM, não foram consideradas viáveis pelos planejadores. As antigas lideranças, sob o pretexto de representarem as oligarquias arcaicas e atrasadas, também não foram levadas em consideração na discussão dessas alternativas.

<sup>&</sup>lt;sup>173</sup> Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Analise 1 (volume 1)..., página 15.

Marabá era, no início da década de 1970, como o próprio PDUM destacou, um "entreposto comercial e centro de distribuição de serviços, principalmente saúde e educação". Com o crescimento dos demais núcleos, bairro Amapá, Vila Transamazônica e São Félix, Marabá se tornava também um centro de negócios, de abastecimento e de compras para os moradores desses núcleos. 174

O relatório do PDUM traz um estudo detalhado da vida social em Marabá e das formas de organização familiar, que em outras ocasiões já tinha chamado a atenção de muitos visitantes que escreveram sobre a cidade. Atribui-se à origem da população, à sua flutuação e instabilidade, o fato de não existir a típica família tradicional encontrada em outras regiões brasileiras, como no Nordeste.

A respeito da população, existiam informações detalhadas da força de trabalho em Marabá. De acordo com dados do próprio SERFHAU, a população economicamente ativa e residente na área urbana de Marabá era de mais ou menos 2.600 indivíduos, sendo 37,4% colocados como sub-ocupados, ou seja, parte significativa da população economicamente ativa (PEA) ou mais ou menos 1.000 indivíduos. Nesse grupo encontravam-se os castanheiros, que só trabalhavam efetivamente na época da safra e em pequenas ocupações no resto do ano. Os outros 28,8% da PEA era empregada no comércio. Era pequena a percentagem de homens inativos.

A cidade apresentava boas oportunidades de ocupação e de trabalhos alternativos, fora do período de safra da castanha. Com base nesses dados, o PDUM concluiu que Marabá "é uma típica cidade terciária: comércio e serviços constituem as principais fontes de emprego". Ainda são citadas as pequenas oficinas, de construção de móveis (marcenaria/carpintaria), alfaiatarias, olarias do Varjão, entre outras.

As mulheres, em sua maior parte, exerciam atividades não remuneradas, muitas vezes ajudando os maridos no comércio, na casa e em outras tarefas, como costureiras e lavadeiras.

Tais informações comprovavam que a população tinha meios de buscar a sua sobrevivência e o seu sustento dentro das possibilidades oferecidas pela economia local e pelo fato da cidade ser um centro da atividade terciária, que empregava um segmento considerável da população.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>174</sup> "Marabá é uma típica cidade comercial. O comércio local supre, não sómente as necessidades da população da cidade e dos arredores, como constitui também um fator de atração para os habitantes de um raio de aproximadamente 100 quilometros. A praça comercial de Marabá atrai numerosos comerciantes ambulantes que se abastecem em pontos distantes e vendem suas mercadorias na cidade. A abertura da PA-70 e da Transamazônica aumentou consideravelmente este fluxo." Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá. Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá. Analise 1 (volume 1)..., página 54.

Os dados do PDUM mostram como a população do núcleo pioneiro de Marabá estava adaptada ao ritmo e às características, em que pesem instáveis, da economia e da organização social dela derivada. Os demais núcleos que estavam surgindo ou em crescimento, como o bairro Amapá, que em 1973 já abrigava funcionários do DNER e do INCRA e a Vila Transamazônica, onde se fixavam os trabalhadores braçais atraídos pelas obras do Governo Federal, já apresentavam um mercado de trabalho "mais tipicamente urbano".<sup>175</sup>

Da mesma forma, os hábitos e costumes da população foram destacados dentro do relatório do PDUM e este enfatizava que os mesmos deveriam ser mantidos e preservados dentro do novo núcleo que estava sendo planejado. O adensamento da Nova Marabá deveria permitir um contato maior entre os moradores, preservando essa característica existente em bairros, como Cabelo Seco. 176

Previa-se que, com a Nova Marabá, profissionais de nível superior viriam do Sul do país, trazendo "hábitos sócio-culturais diferentes" e que produziriam mudanças na comunidade local no que se referia à introdução de "novos valores, atitudes e formas de comportamento social". Seriam valores mais adequados a uma sociedade moderna e civilizada e que deveriam tirar os moradores de um modo de vida atrasado e primitivo, na visão dos que procuravam planejar o futuro da nova cidade. Tal idéia revelava a pouca preocupação por parte dos planejadores em relação à história de Marabá e de seus moradores. Embora ressaltasse que o projeto urbanístico ajudaria a manter os costumes tradicionais, a previsão era de que, com o tempo, o modo de vida urbano, produto da modernização, acabaria por se impor.

Impunha-se também à comunidade a necessidade do planejamento ou de pelo menos "a de equilibrar o atual repertório do marabaense, aprendido numa formação

<sup>175</sup>Ministério do Interior. SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá. *Plano de Desenvolvimento Urbano de...*, página 68.

<sup>176</sup> O PDUM chama a atenção para o fato de que "o verdadeiro lazer de Marabá ocorre de modo informal, na rua, nas margens do rio e nos bares.". A rua era o ponto de contato dos moradores e não apenas um lugar de passagem. Era onde se estabeleciam as relações sociais e um verdadeiro "prolongamento da casa". As cadeiras eram levadas até a calçada e os grupos dedicavam-se a conversar sobre assuntos do dia com vizinhos e familiares. Como o próprio PDUM destaca: "A rua serve de teatro vivo, onde o povo é ao mesmo tempo ator e espectador". Vazia durante o dia, muito em função do calor, a rua tornava-se animada à noite possibilitando "o repouso, o divertimento e a possibilidade de uma participação social mais ampla". Constata-se que o modo de vida desses moradores não tinha sofrido alterações até o início da década de 1970. Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá. Analise 1 (volume 1)..., páginas 72 e 73.

não-planejada, com os comportamentos futuros, exigidos pelo processo de urbanização iminente". 177

Acreditava-se que, sendo possível planejar com algumas limitações o ambiente físico e social, podia-se também orientar ou até "construir" um comportamento para o marabaense numa determinada direção pré-estabelecida. Era preciso manter os comportamentos sociais "desejáveis" e inibir ou extinguir os "indesejáveis", sem que fossem determinados exatamente quais seriam estes últimos.

Dividiu-se a população de acordo com a classe social, o sexo e a faixa etária, para se definir os tipos de comportamentos no espaço a ser planejado, ou seja, na Nova Marabá. Por exemplo, para o adolescente previa-se que, com o avanço da urbanização, viriam também novidades, como a televisão, as estradas e os automóveis. Isso, fatalmente, iria fazer surgir o adolescente tal como o conhecemos no Sul. 178

Para os homens, o PDUM previa uma mudança na antiga rotina do trabalho e do contato com os amigos. Essa mudança no comportamento do homem adulto seria proporcionada pelas oportunidades de ocupação geradas pelos novos empreendimentos, como por exemplo, Carajás. O próprio PDUM, contudo, atentava para o fato de que essas oportunidades tenderiam, com o tempo, a uma especialização ou até a uma "sofisticação". Previa-se Marabá como um grande centro prestador de serviços. 179

Alguns comportamentos mais gerais, que não dependiam do sexo ou da faixa etária, seriam alterados, como por exemplo, o uso correto dos sanitários e das escadas, pois a nova estrutura planejada no PDUM previa as moradias em blocos de apartamentos. Isso impediria também a criação de animais nos fundos dos quintais, hábito comum nas casas de Marabá.

Esses antigos hábitos que viriam a desaparecer em função das condições em que a Nova Marabá seria implantada, sendo compensados pelas conseqüências positivas no que se referia à saúde pública e no

<sup>178</sup> Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Analise 1 (volume 1)..., página 83.

-

<sup>&</sup>lt;sup>177</sup> Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Analise 1 (volume 1)..., página 79.

<sup>&</sup>quot;o repertório comportamental do homem marabaense, a que competirá, sobretudo, o assumir os empregos, poderá se desenvolver no sentido de assumi-los com maior categoria". Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá. Analise 1 (volume 1)..., página 85.

"aproveitamento vertical do espaço, diminuindo os inconvenientes da expansão horizontal, por vezes devastadora e criadora de grandes espaços que diminuem a probabilidade de interações sociais em alta freqüência (aumentando a dificuldade de se comunicar e gerando a solidão)". <sup>180</sup>

Os planejadores que elaboraram o PDUM imaginavam poder criar um projeto urbanístico estranho à região, racional dentro de uma perspectiva de determinar uma mudança de comportamentos que, na opinião dos mesmos, seriam desejáveis para a população. Pressupunha-se que haveria uma receptividade a essas transformações e também à incorporação de hábitos provenientes das regiões mais desenvolvidas do país.

O PDUM enfatizava que as atividades previstas, sobretudo no caso da exploração das reservas de Carajás, viriam a gerar muitas oportunidades de trabalho. Isso iria transformar de forma radical o perfil econômico de Marabá, até então baseado no extrativismo vegetal. Tal perspectiva era colocada de uma forma vaga, uma vez que não foram definidas exatamente quais seriam essas oportunidades e sabendo-se que a população da região tinha, em geral, um nível muito baixo de escolaridade, no máximo com um primário completo. Caso as previsões se confirmassem, faltariam trabalhadores especializados, que necessariamente teriam que ser trazidos de outras regiões, como do Sul.

Por outro lado, as perspectivas apontadas para o extrativismo não eram promissoras, embora fosse prevista uma modernização técnica e também das relações de produção, para superar o seu estágio arcaico. Para os planejadores, o extrativismo se constituía em uma atividade primitiva, sobretudo no que dizia respeito ao aviamento:

"As relações estabelecidas na produção passariam a se constituir em entrave ao processo e o setor extrativista, que se caracteriza pela falta de dinamismo e pela dependência a fatores até certo ponto incontroláveis, tenderia a situações de semi-estagnação ou mesmo de estagnação, afetando de forma ponderável a economia como um todo, em decorrência de sua elevada participação na estrutura produtiva local. Os novos empreendimentos projetados para a área, alguns sendo implantados, outros em estudos bem avançados e em vias de aprovação, modificam totalmente essas perspectivas e permitem antever condições econômico-sociais bem mais favoráveis do que as atuais". <sup>181</sup>

<sup>181</sup> Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Analise 1 (volume 1)..., página 103.

,

<sup>&</sup>lt;sup>180</sup>Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Analise 1 (volume 1)..., página 86.

Com a ampliação da circulação monetária e a incorporação das populações locais dentro de um mercado consumidor viria uma diversificação maior da economia, e futuramente, a industrialização, produzindo para o mercado interno. A previsão era de um cenário otimista com um efetivo desenvolvimento da região. Ressalta-se que o destaque dado a Carajás, implicava na verdade, na implantação de um novo extrativismo, cujos efeitos limitados já podiam, naquele momento, serem vislumbrados com a experiência da extração de manganês no Amapá.

Contudo, as perspectivas apontadas eram otimistas e promissoras. O PDUM referia-se, principalmente, aos efeitos irradiadores do empreendimento do projeto em Carajás, onde se previa a extração de 20 milhões de toneladas anuais de ferro. Fez-se até uma comparação entre a massa salarial gerada pela castanha com a que poderia ser gerada no Projeto Carajás. Previa-se que mais da metade da demanda de bens e serviços gerados por essa renda seriam atendidas em Marabá, incluindo também um aumento da arrecadação para o município com o Imposto Único sobre Minerais.

Na agricultura, previu-se uma maior diversificação e uma produção de valor maior que os níveis daquele momento. A pecuária, que já apresentava uma evolução desde a década de 1950, iria ganhar um grande impulso. A indústria passaria por uma dinamização, para melhor aproveitar a matéria-prima local, embora apresentasse alguns entraves em um primeiro momento, como na infra-estrutura deficiente, sobretudo no que se referia à energia elétrica e aos recursos humanos.

Previa-se também que o setor terciário era o que teria um crescimento mais acelerado. Uma nova demanda iria surgir em função da incorporação de uma parte da população rural na economia monetarizada. Seria esse setor, de acordo com a previsão do PDUM, o que iria absorver maior quantidade de mão-de-obra com a diminuição no emprego do setor extrativista. O PDUM concluiu que "a política correta em benefício de todos é promover o crescimento de Marabá". 183

No que dizia respeito à futura população de Marabá, a parcela resultante da população migrante seria maior e que a outra parcela menor seria resultante do "progressivo esvaziamento do antigo núcleo e de parte do bairro do Amapá e de São Félix". Previu-se que boa parte dessa população migrante seria masculina, jovem,

Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá. Plano 2 (volume 2)..., página 19.

. .

<sup>&</sup>lt;sup>182</sup> "A tendência histórica de crescimento do comércio atacadista, deverá se acentuar pela ação das novas forças". Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá. Analise 1 (volume 1)..., página 114.

proveniente do meio rural, "desprovidos de hábitos urbanos", com baixa qualificação escolar e profissional. Em função disso, uma parte desse contingente não conseguiria emprego e se tornaria uma reserva de mão-de-obra, em torno de mais ou menos 20% da população total. Apenas uma pequena parte seria formada por trabalhadores de melhor qualificação e que estaria vinculada aos programas governamentais. Seria uma parte com renda mais elevada e que necessitaria encontrar mais conforto com moradias individuais e amplas.

Foi também prevista a geração de 12 mil empregos para uma força de trabalho de 24 mil indivíduos, o que representaria um nível elevado de desemprego. A maior parte da população iria passar para uma economia monetarizada, com aumento de renda. Com a construção da Nova Marabá haveria ainda uma grande oferta de empregos na construção civil e no trabalho temporário. Mesmo a mão-de-obra que seria empregada nas obras vinculadas ao Projeto Ferro, como a ferrovia, não ficaria desempregada após a conclusão das mesmas, sendo absorvida posteriormente na construção do novo núcleo urbano.

# 5.2 O Projeto Urbanístico do PDUM.

O projeto contido no PDUM previa uma cidade com maior adensamento populacional e que pudesse promover uma melhor adaptação dos antigos moradores de Marabá, no sentido de manter o contato entre os mesmos e os deslocamentos curtos dentro da nova cidade. Era uma tentativa de reproduzir na Nova Marabá algumas das características do núcleo pioneiro.

De acordo com Maria do Carmo Ciampone, estudante da Faculdade de Arquitetura da USP e que esteve em Marabá em 1974, o PDUM era um projeto cujo

"critério de desenho adotado, segundo os autores do plano, resultou da necessidade de projetarse uma cidade plana e compacta, com distâncias curtas e densidade elevada, apresentando certa homogeneidade na distribuição da população e com muita vegetação." <sup>184</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>184</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 88.

A Nova Marabá seria dividida em 5 zonas: a Zona de Atividades Centrais, uma Zona Residencial, uma Zona Industrial, uma Zona Verde ou de Recreação e ainda uma Zona com áreas urbanizadas que eram anteriores ao PDUM. Essa forma de organização do espaço urbano mostrava-se estranha, sobretudo para a população de Marabá, uma vez que era difícil separar uma atividade da outra, ou, por exemplo, uma área residencial e outra de lazer. Para os moradores do núcleo pioneiro uma coisa estava intimamente vinculada com a outra.

A Zona de Atividades Centrais 2 ou ZAC2, seria "essencialmente comercial e de prestação de serviços", quando se sabia que grande parte dos estabelecimentos comerciais de Marabá são abertos na parte da frente da própria residência e o comerciante reside no mesmo local em que trabalha. Desvincular a área comercial da residencial de forma tão racional seria um problema, caso o projeto tivesse sido de fato implementado.

Previa-se a criação de áreas com mais vegetação nas ruas e praças, a fim de proteger das altas temperaturas, ruas longas e retas com baixa declividade e com "distâncias mínimas e confortáveis". Seria estimulado o uso de bicicleta e o deslocamento a pé. Eram previstos ainda espaços para atividades culturais e esportivas que fossem organizadas de forma planejada; uma concentração do comércio e de atividades coletivas; uma arquitetura com ambientes mais amplos para proteger do calor; devendo ser evitada a segregação social e a formação de guetos.

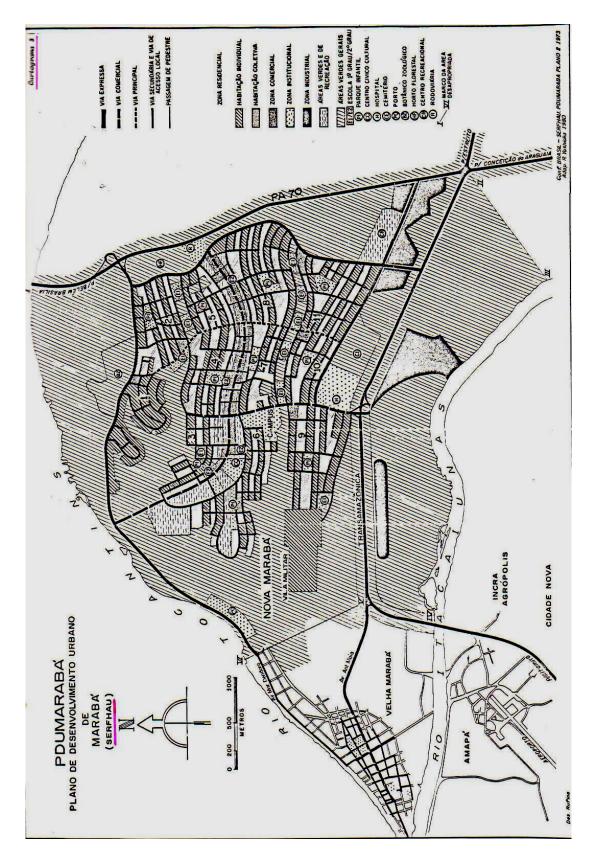


Figura 21: O plano previsto no PDUM. Fonte: Yoshioka, Reimei. Op. cit., página 93.

Pretendia-se evitar a sujeição da cidade a um crescimento espontâneo que acabasse gerando a segregação dos espaços e a consequente especulação imobiliária das demais cidades brasileiras, tidas como inadmissíveis em uma cidade planejada.

O PDUM reservava 35 hectares para o setor de comércio e serviços, predominando o do comércio, que teria 24,5 hectares, ou mais ou menos 70% da área destinada para esse setor. A maior parte das atividades comerciais ou 75% da mesma deveria estar localizada na área central e o resto disperso por toda a cidade para atendimento local. A quantidade de automóveis prevista para ser utilizada na área central, com o comércio e os serviços, foi calculada em torno de 2.500 veículos, metade do previsto para toda a cidade. Pretendia-se "uma moderada presença do automóvel".

Existiria também um Centro Cívico e Cultural, para os edifícios destinados à administração pública, órgãos federais e estaduais e ainda instituições culturais, de forma centralizada, mas com áreas abertas e praças entre eles.

Para uso industrial, no qual eram esperados 1.875 empregos, previu-se uma zona industrial com 35 hectares e mais 3,2 hectares dispersos na zona residencial.

A área residencial seria a maior. O PDUM ressaltou a dificuldade para a definição da mesma, uma vez que dependeria da renda, das "características culturais da população", das formas de financiamento, das condições físico-climáticas e das formas arquitetônicas a serem desenvolvidas. O PDUM pautou-se pela idéia de um planejamento buscando uma coexistência com a vegetação típica da Amazônia. Optou-se por um plano que previsse uma alta densidade populacional, em uma área total para uso residencial de 275,6 hectares, com densidade de 61 habitantes por hectare. Com isso, seria feita uma economia na extensão do sistema viário e na infra-estrutura de serviços, como transporte coletivo, na extensão da rede elétrica e de água, por exemplo.

Previu-se que 50% da população viveria em edifícios de 2 a 4 pavimentos, separados por manchas de vegetação. Não existiriam mais os quintais, que de acordo com o PDUM, eram sujos e armazenavam lixo, mas que também, como sabemos pelas pesquisas desenvolvidas na cidade nessa época, eram espaços onde se desenvolviam outras atividades, como lavar ou secar roupas, o contato entre os vizinhos, manutenção de pequenas hortas e criação de animais e aves.

A vida coletiva deveria ser mantida, bem como o contato social na rua, típico do núcleo pioneiro de Marabá. Haveria uma "baixa densidade de construção com densidade líquida residencial elevada" e redução da área correspondente às ruas na parte

residencial. Para as famílias mais pobres, a construção se resumiria ao sanitário e à laje, permitindo que a mesma se instalasse de forma progressiva e com recursos próprios.

As habitações nos blocos residenciais seriam destinadas à população proveniente do núcleo pioneiro. Os migrantes seriam agrupados em três categorias: recém-chegados que tinham um emprego, mas que ainda não eram assimilados; os de baixa renda que preferem lotes para morar e os de maior renda que querem comprar lotes maiores. Para cada tipo ou categoria de migrantes seriam dados lotes, que podiam variar de 250 m² até 1.200 m², sendo estes últimos para aqueles que tivessem maior renda. Exatamente para os moradores do núcleo pioneiro não seriam destinados os lotes, contrariando um aspecto fundamental nos costumes e hábitos desses moradores.

A Nova Marabá estaria situada acima da cota de 88 metros<sup>185</sup>, em área segura com relação às enchentes, não devendo ultrapassar os limites das rodovias Transamazônica e PA-70.

O PDUM revelava uma grande preocupação com o rompimento que deveria ocorrer entre a Nova Marabá e o núcleo pioneiro no sentido de não se poder ser insensível a um "esforço histórico" da população local e à sua "criatividade", que não se deixou "vencer pelas dificuldades do meio e pelo primitivismo das relações econômicas adversas, mas ao contrário, parece aceitar os obstáculos como estímulo". Apesar de revelar essa preocupação, o plano urbanístico previa uma cidade muito diferente daquela existente, nos tipos de moradias, sem o vinculo com os rios e com a perspectiva de superação da atividade extrativista. Tratava-se, na prática, de promover hábitos e costumes alheios à realidade da região, mais próximas de uma classe média urbana do Centro-Sul moderno.

Um aspecto a ser destacado no PDUM é o de se considerar a Nova Marabá sem nenhum vínculo com o meio rural, isto é, ela foi pensada estritamente no aspecto urbano para uma população, inclusive a migrante, que tinha vínculos recentes com a mata, a floresta, com os rios e com o meio rural.

Em Marabá havia dificuldades para se estabelecer com precisão a profissão de um indivíduo, ao contrário do que ocorre nos grandes centros urbanos. O castanheiro, por exemplo, não exercia essa atividade durante todo o ano, intercalando-a com a agricultura de subsistência e com o garimpo, entre outras.

. .

<sup>&</sup>lt;sup>185</sup> Ver a figura 3 sobre a topografia de Marabá.

<sup>&</sup>lt;sup>186</sup>Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Plano 2 (volume 2), página 90.

Em que pese ressaltar a participação democrática no processo de implantação do plano, o PDUM reduz a importância de Marabá e de seu significado diante do novo núcleo. A população migrante era vista como um recurso humano a ser aproveitado para as atividades produtivas que viessem a beneficiar a região. Marabá deveria ser um "celeiro de mão-de-obra" para as obras e projetos que viriam na seqüência da exploração do ferro em Carajás.

O PDUM ao menos mostrou uma preocupação com a questão da educação e da qualificação profissional dessa população. Pretendia-se:

"promover a alfabetização, a profissionalização, a formação de atitudes para o trabalho e para a vida urbana, com uma promoção sempre adequada às necessidades e exigências do mercado de mão-de-obra local e regional.". <sup>187</sup>

A escolha do local para a Nova Marabá foi feita a partir de três opções. Ressaltou-se que a orientação para a escolha do novo sítio não deveria mais se basear no antigo extrativismo da castanha. Para essa atividade, São Félix seria uma boa opção por estar próxima ao Tocantins, em sua margem direita. Porém, esse núcleo era de difícil comunicação com os demais, pois o acesso era feito por balsas. Além disso, a população de São Félix era basicamente rural e pouco vinculada à vida urbana de Marabá.

Com relação ao bairro Amapá, o PDUM menciona "a existência de uma corrente de opinião que desejava a localização da nova cidade em Amapá". A Prefeitura Municipal havia doado lotes naquele bairro para a população migrante que se dirigia à cidade e não encontrava terrenos na área antiga. Segundo o PDUM, já moravam 5 mil habitantes no bairro Amapá em 1973. As "correntes políticas locais", na prática as antigas famílias que há décadas controlavam o poder, que não aceitavam a área depois escolhida pelo SERFHAU, também defendiam que a escolha fosse pelo bairro Amapá.

<sup>&</sup>lt;sup>187</sup> Para uma população de 50.000 habitantes, eram previstos 5.000 analfabetos e para resolver esse problema, o PDUM previa que seriam necessárias 166 classes com mais ou menos 30 alunos cada. Contava-se com o apoio do MOBRAL e do MEC. Seriam necessários também cursos de profissionalização para o setor secundário e "principalmente" para o setor terciário. Um amplo programa de treinamento e capacitação profissional também deveria ser colocado em prática, com a colaboração do MEC. Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Analise 1 (volume 1). Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, 1973, páginas 61e 62.

O princípio que deveria orientar a escolha do local para a Nova Marabá não deveria ser o mesmo que determinou a escolha do núcleo pioneiro, isto é, o extrativismo. Partia-se do pressuposto de que "os fatores de desenvolvimento da Nova Marabá são fatores que contrariam os fatores que desencadearam, no passado, o surgimento e o desenvolvimento da Velha Marabá. Neste sentido, a Marabá futura seria dirigida por outros e novos fatores e se orientaria em novas direções. Possivelmente, a nova localização nada teria a ver com a antiga". Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá. Plano 2 (volume 2), página 69.

Pelo argumento colocado no texto do PDUM, o bairro Amapá não apresentava vantagens em relação ao clima, solo ou paisagem. Além disso, esse bairro já estava separado pela Transamazônica e um dos núcleos, a Vila Transamazônica, já apresentava muitos problemas de falta de infra-estrutura. Outro motivo apontado é que o bairro já tinha áreas destinadas para usos especiais do Governo Federal, como o INCRA e o aeroporto, o que iria dificultar a implantação de um plano urbanístico. Esta última hipótese não é plausível, uma vez que a área em torno do bairro Amapá propiciou espaço para crescer e dar origem a outros bairros que formaram depois o Complexo Integrado Cidade Nova. O PDUM também apontava dificuldades para a desapropriação da área, por estar "em regime de posse regular", sendo uma desapropriação mais onerosa do que a do sítio escolhido. Sobre este último argumento dois aspectos podem ser observados. O primeiro é que a área efetivamente escolhida também foi objeto de desapropriação, pois boa parte dela pertencia às famílias tradicionais de Marabá sob a forma de concessão ou aforamento. O segundo aspecto, o bairro Amapá, teoricamente, estaria dentro da faixa de cem quilômetros em torno das rodovias, prevista pelo Governo Federal como de interesse público para fins de reforma agrária ou na pior hipótese, teria que ser desapropriado, como ocorreu com o local que foi escolhido também.

Os argumentos apontados pelo PDUM que supostamente inviabilizavam a implantação da Nova Marabá na área próxima ao bairro Amapá, do outro lado do rio Itacaiúnas, podem ser considerados frágeis pelo próprio processo de ocupação daquela área verificado depois. O Complexo Integrado Cidade Nova acabou se formando nesse local, adquirindo uma dimensão em termos populacionais igual e em alguns momentos superior à Nova Marabá. Os problemas que esse núcleo enfrentou a partir da segunda metade da década de 1970 foram gerados exatamente pelas dificuldades do poder público em proporcionar ao mesmo uma adequada estrutura de serviços, uma vez que acabou tendo de arcar também com a implantação da Nova Marabá, que cresceu paralelamente ao núcleo Cidade Nova.

O PDUM desprezou a possibilidade de implantar a Nova Marabá em um local que já representava uma tendência natural de expansão da cidade: o bairro Amapá e adjacências. Apesar das condições precárias de infra-estrutura urbana, a implantação da Nova Marabá nessa parte da cidade poderia servir como uma oportunidade de realizar investimentos para que esses problemas pudessem ser solucionados.

A alternativa escolhida pelos técnicos que elaboraram o PDUM foi justificada em função da localização em cota segura com relação às enchentes. Teria também qualidades

paisagísticas, de ventilação, de drenagem e com boa cobertura de vegetação. Nela já se encontravam a Vila Militar, um hospital do FUNRURAL, o armazém da COBAL e um porto no rio Tocantins. <sup>189</sup>

Contudo, com relação aos moradores, o sítio escolhido pelo SERFHAU não era um prolongamento natural da Velha Marabá e nem a opção da população migrante que se instalava na área antiga do pontal ou no bairro Amapá, inclusive com o apoio da Prefeitura, que fez loteamentos naquela área.

Outro aspecto, que o próprio PDUM revela, a falta de coordenação entre os órgãos públicos federais, pois enquanto se procurou ocupar o local da Nova Marabá com um destacamento do Exército e a construção de uma Vila Militar, o INCRA instalou uma agrópolis para seus funcionários no bairro Amapá e o DNER estabeleceu o seu escritório também nesse mesmo local. De acordo com o relatório do PDUM, esses órgãos deveriam ter sido instalados no local escolhido para a Nova Marabá para contribuir com a sua consolidação, o que não ocorreu.

Contudo, o PDUM via como reversíveis o processo de urbanização de São Félix e do bairro Amapá, sobretudo pela ação do poder público e por meio de incentivos. Não foi o que se verificou, até pelo contrário, surgiram incentivos para a ocupação desses locais por parte da Administração Municipal e do próprio Governo Federal. A ocupação da área próxima ao bairro Amapá, atual Cidade Nova, cresceu em ritmo acelerado e sem que a Administração Municipal pudesse prover a mesma dos serviços básicos, como esgoto, água e eletricidade.

Estava sendo proposto um projeto urbanístico que deveria se adequar às condições naturais e climáticas da Amazônia, esquecendo-se que a população já tinha estabelecido meios para conviver com o clima e a natureza local. Os moradores já haviam criado mecanismos para conviver com o tempo quente, pois as casas tinham o pé direito alto permitindo uma maior circulação do ar entre os cômodos. Além disso, o fato da casa permanecer aberta durante o dia também atenuava os efeitos do calor.

Um dos aspectos mais graves do PDUM referia-se ao fato de que os moradores que seriam deslocados do núcleo pioneiro para a Nova Marabá teriam que morar em habitações coletivas ou blocos de apartamentos. O próprio PDUM registra o perigo de

<sup>189</sup> De acordo com o PDUM, o sítio "se encontra entre os principais fatores de desenvolvimento da futura Marabá, dados pela Transamazônica e rodovia PA-70. Encontra-se assim, numa tal situação que pode ser considerado um prolongamento da atual cidade, o que facilita inegavelmente a transferência e a comunicação na fase de instalação e transição. Evita, ainda, a construção de duas infra-estruturas da velha Marabá". Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá. Plano 2 (volume 2)..., página 74.

que a população oferecesse resistências a essa idéia. Metade da população da Nova Marabá iria ocupar esse tipo de habitação. 190

Com relação à depois chamada Velha Marabá, o PDUM aconselhava uma política de contenção desse núcleo e de estímulos para a mudança dos moradores, onde seriam destacadas a segurança contra as enchentes, o pleno uso do lote, moradia com "melhor qualidade", a infra-estrutura da Nova Marabá com eletricidade, rede de esgotos e de água, os equipamentos coletivos e os novos empregos que deveriam surgir.

"Justifica-se plenamente uma política de contenção da velha Marabá, em primeiro lugar porque as enchentes periódicas e freqüentes, que chegam a submergir a cidade, impedem a consolidação definitiva de Marabá, provocando tais transtornos e estragos que os particulares não são estimulados a investir em construções e equipamentos de melhor qualidade e a administração municipal fica impedida de investir em infraestrutura e equipamentos". 191

O diagnóstico era de que a cidade antiga, em função de sua saturação, não tinha possibilidade de continuidade. As outras áreas, para um possível desenvolvimento urbano, estavam distantes, separadas pelos rios e pelo varjão. O PDUM também coloca que "não é possível permitir ou incentivar o desenvolvimento da cidade velha de Marabá, paralelamente à nova que nasce". Sem poder constituir um pólo terciário importante, a função da Nova Marabá não se concretizaria e ao mesmo tempo a Velha Marabá não teria como absorver o comércio, os serviços e os órgãos programados para se instalarem no município. A existência de dois centros muito afastados um do outro levaria a uma concorrência e insuficiência que seriam inaceitáveis. Contudo, foi exatamente isso o que aconteceu a partir de 1976, quando a Nova Marabá começou a ser implantada.

O PDUM concluiu que era preciso "concentrar todos os investimentos na Nova Marabá, estimulando e induzindo gradativamente a transferência das principais

<sup>191</sup> A evolução do núcleo pioneiro de Marabá veio a demonstrar que isso não ocorreu. Atualmente a chamada Velha Marabá dispõe de uma infra-estrutura adequada e até melhor do que os outros núcleos, inclusive no que se refere aos serviços essenciais. A permanência das antigas famílias na área central com suas casas e imóveis comerciais, não levou a um processo de abandono e nem a uma desvalorização dos imóveis, que continuaram ocupados. Ocorreu um processo inverso ao que se imaginava, isto é, que naturalmente a Nova Marabá atraísse os moradores do antigo núcleo e que este fosse definhar. Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Plano 2 (volume 2)..., páginas 117 e 118.

<sup>192</sup> Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Plano 2 (volume 2)..., página 118.

<sup>&</sup>lt;sup>190</sup> De acordo com depoimento de Noé Von Atzingen, alguns moradores de Marabá têm rejeição a prédios: "Têm gente que não mora de jeito nenhum em prédio, é que nem esse negócio da ponte. Deus me livre que eu vou ficar numa caixa daquela, o pessoal fala. Não vão, já vi gente que morou em prédio desse e o outro não vai visitar porque têm medo de entrar no prédio e subir as escadas escuras". Entrevista de Noé Von Atzingen ao autor em 05.07.2006.

atividades comerciais e administrativas para o novo sítio". 193 Com relação à Velha Marabá, que ficaria "esvaziada", as propriedades que fossem sendo abandonadas ficariam em posse da Prefeitura, não sendo permitidas a construção ou reforma dos edifícios, mas apenas as obras de manutenção. Previa-se a sobrevivência da parte acima da cota entre 84 e 85 metros, menos afetada pelas enchentes, que seria uma área remanescente, correspondendo ao eixo formado pela avenida Antonio Maia. Pela sua importância histórica e "interesse paisagístico" o bairro Cabelo Seco deveria ser preservado. Para essas áreas, seriam previstas algumas atividades, como um espaço para feiras e exposições, residências de fim de semana ou atividades esportivas.

O PDUM deixava algumas brechas no que se referia à manutenção da cidade antiga, algo contraditório, uma vez que isso poderia estimular possíveis resistências à mudança. Por exemplo, previa-se que o Hospital do FSESP seria mantido e até ampliado, englobando as quadras vizinhas. <sup>194</sup> O aumento do fluxo migratório e o fato de possuir uma boa estrutura urbana, fez com que o núcleo pioneiro de Marabá tivesse os seus imóveis ainda mais valorizados, apesar dos planos para a cidade nova serem conhecidos.

Com relação aos outros núcleos, a política sugerida no PDUM era a do "congelamento", com a transferência dos moradores para a Nova Marabá, dando a entender que incluísse também os moradores do bairro Amapá. A Nova Marabá deveria ser o novo núcleo aglutinador, esvaziando os demais. Isso demonstra que o cálculo de 50 mil moradores previsto para o novo núcleo não foi bem dimensionado. A Nova Marabá, como estava sendo planejada no PDUM, não poderia comportar o crescimento populacional que de fato ocorreu e muito menos absorver a população dos outros núcleos.

Em 1974, o SERFHAU, órgão responsável pela elaboração do PDUM, foi extinto e a execução do plano sofreu um atraso, que ocorreu no exato momento em que Marabá sentia os primeiros impactos da ação do Governo Federal, sobretudo com a chegada de migrantes ao município. Como decorrência disso, outros núcleos, como a Vila Transamazônica, começaram a crescer, formando uma periferia em condições precárias de infra-estrutura. Na área rural, os primeiros conflitos envolvendo a disputa por terras já começavam a ganhar notoriedade na região.

194A cidade de Marabá já possuía naquele momento uma infra-estrutura razoável, sobretudo na parte central, qualificado no relatório do PDUM como tendo um bom padrão de construção, servido por água e luz, asfalto em 70% das ruas, embora com pavimentação em condições precárias e com rede telefônica em 40% da área. Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Plano 2 (volume 2)..., página 120.

-

<sup>&</sup>lt;sup>193</sup> Ministério do Interior, SERFHAU e Prefeitura Municipal de Marabá, *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá*. Plano 2 (volume 2)..., página 119.

Vários aspectos apontam para algumas mudanças nas políticas desenvolvidas para a Amazônia, a partir do Governo Ernesto Geisel, como por exemplo, o abandono da colonização dirigida, implantada pelo INCRA. O então novo superintendente da SUDAM, Hugo de Almeida, afirmou em julho de 1974, que embora não pretendesse criticar o trabalho do INCRA no processo de colonização, entendia que a ocupação daquela região devesse ser feita de forma mais produtiva e para isso a pecuária deverá ser "o setor chave do desenvolvimento da Amazônia, que será transformada em curto espaço de tempo, numa das maiores exportadoras de carne do mundo". Pretendia-se promover a industrialização da carne com matadouros e frigoríficos. Portanto, as prioridades passaram os projetos de exploração no setor da agropecuária e dos recursos minerais, já conhecidos na região e na criação de uma infra-estrutura de apoio aos mesmos. 196

A nova orientação dada ao processo de ocupação da Amazônia buscava os projetos de maior retorno econômico e financeiro. Nessa perspectiva, Carajás passou a ser um dos pólos concentradores dos investimentos na Amazônia. Marabá ainda era vista como um núcleo importante de apoio à exploração do ferro, mas o projeto urbanístico contido no PDUM foi deixado de lado. A tarefa de implantar a Nova Marabá ficou a cargo da SUDAM, sendo que mais uma vez a Prefeitura não teve uma participação ativa no processo. A autoridade municipal só foi convocada a ter um papel efetivo na implantação da Nova Marabá quando o Governo Federal convenceu-se, em 1981, do insucesso da iniciativa e desinteressou-se completamente da sua implantação.

Contudo, a população de Marabá não recebeu nenhum tipo de esclarecimento a respeito do atraso na implantação da Nova Marabá e muito menos de que o PDUM foi abandonado junto com a extinção do SERFHAU. O jornal local "Notícias de Marabá" em um artigo intitulado "O que está ocorrendo com a Nova Marabá?" publicado em julho de 1974, questiona o atraso na implantação do projeto, citando inclusive o escritório Joaquim Guedes e Associados, que tinha feito o projeto inicial e cobrava maiores

. .

<sup>195</sup> Jornal "Notícias de Marabá". 10.07.1974, número 19, página 4.

<sup>196 &</sup>quot;Com o decorrer dos primeiros anos da década de 70, os fundamentos sobre os quais se assentava o modelo de desenvolvimento implementado nacionalmente pelos militares apresentavam sinais de fadiga, sendo perceptíveis indicações de possíveis reduções na taxa de crescimento econômico. O Governo Federal pretendia manter elevadas as taxas de crescimento econômico por meio de investimentos na indústria responsável pela produção de bens de capital. Para tanto necessitava de recursos financeiros. Assim se projetaram para a Amazônia ações estatais direcionadas ao fomento e à criação de projetos que entrassem em funcionamento com relativa rapidez e que produzissem em larga escala. A produção era destinada ao mercado externo, o que ampliava a importância da valorização – entendida como incorporação de valor, conversão em mercadoria – dos recursos minerais da Amazônia enquanto geradores de divisas e recursos para financiar os planos do Governo". Monteiro, Maurílio de Abreu. Mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional in Novos Cadernos NAEA, volume 8, número 1 – 2005 – Belém. NAEA/UFPA, 2005, página 145.

informações da SUDAM. A matéria afirmava que os principais obstáculos à execução do mesmo tinham sido removidos pelo Governo Federal, inclusive a "ferrenha oposição dos proprietários das terras adjacentes ao sítio onde se pretende edificar a cidade". Alegava-se que esse atraso poderia vir a prejudicar a expansão da cidade e os investimentos na mesma, por falta de áreas disponíveis, como por exemplo, para a instalação de indústrias.

No início do ano de 1975 foi anunciado que o presidente Ernesto Geisel havia autorizado o início das obras da Nova Marabá. Contudo, no decorrer desse ano, nenhuma iniciativa concreta foi efetivada para a execução das obras e na área reservada para a Nova Marabá existiam apenas a Vila Militar, o hospital do FUNRURAL e o armazém da CIBRAZEM.

Enquanto isso, a área próxima ao bairro Amapá, o futuro Complexo Cidade Nova, recebia grande parte do fluxo de migrantes e também enfrentava problemas, como as dificuldades para a travessia do rio Itacaiunas para Marabá, a violência e a criminalidade, que aumentavam e a impossibilidade da Administração Municipal em atender as necessidades de seus moradores no que se referia aos serviços básicos. Até a década de 1970 nenhuma iniciativa por parte do poder local foi tomada no sentido de se construir uma ponte sobre o rio Itacaiúnas, que possibilitasse a interligação do antigo núcleo de Marabá com o bairro Amapá. Apenas na década de 1980, já na fase final da intervenção do Governo Federal na cidade e com a evidente expansão do Complexo Cidade Nova, é que a ponte foi construída.

# 5.3 O Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM).

Sem que a população interessada fosse informada, o PDUM foi deixado de lado. A SUDAM passou a ser o órgão responsável pelo processo de implantação da Nova Marabá no mesmo local que já havia sido desapropriado. Um novo projeto urbanístico, cuja implantação aparentemente não ficaria tão custosa, foi elaborado por outro escritório de arquitetura, o H. J. Cole + Associados, do Rio de Janeiro, desta vez sem licitação. O abandono do PDUM foi justificado pelo fato de que tinha sido dimensionado para uma

<sup>&</sup>lt;sup>197</sup> Jornal "Notícias de Marabá", 10.07.1974, número 19, página 3.

população de 50 mil moradores e a previsão era de que Marabá teria, em meados da década de 1980, pelo menos 100 mil moradores. Optou-se, dessa vez, por um projeto desconcentrado que pudesse absorver esse crescimento populacional e que não incluiria os blocos residenciais previstos no PDUM.

Em 1976 era apresentado o novo Plano de Expansão Urbana de Marabá, chamado de PEUM. A escolha do escritório de arquitetura teria sido feita, na opinião de alguns autores, em função de interesses clientelísticos e em meio à pressão local, em função das enchentes de 1974 e da chegada de migrantes à sede municipal, acarretando problemas para a Prefeitura.

Em 1976 o PEUM foi apresentado em um livro publicado pela SUDAM: Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia. De acordo com Helena Lucia Zagury Tourinho, foi uma "tentativa de dar forma de plano às atividades de instalação da Nova Marabá, que já eram desenvolvidas desde 1976". 198

O PEUM valeu-se de todos os estudos preliminares preparados pelo antigo SERFHAU e pelo escritório Joaquim Guedes e Associados. Um volume introdutório do PEUM encontrado por nós na biblioteca da SUDAM é cópia literal do volume 1 do PDUM. A mudança fundamental é a nova planta de Marabá. O outro volume do PEUM disponível na biblioteca da SUDAM é o que foi transformado no livro publicado em 1976. Portanto, nenhum estudo novo a respeito das condições de Marabá e de seus moradores foi realizado no contexto do PEUM, pressupondo-se que a analise preliminar a respeito do modo de vida dentro do núcleo pioneiro, feita no PDUM, fosse absorvida pelos planejadores da nova planta urbanística.

Nesse mesmo ano, a SUDAM começou a oferecer lotes na Nova Marabá para os moradores das áreas sujeitas aos alagamentos. Nesse momento, o novo núcleo tinha apenas um precário sistema viário aberto, sem infra-estrutura adequada de água, esgoto e eletricidade. Em 1977, a ocorrência de uma nova enchente fez aumentar a procura por lotes, que eram insuficientes para atender a demanda. Alguns terrenos começaram a ser invadidos e mesmo na Velha Marabá os lotes que haviam sido deixados pela população que se transferiu, foram reocupados.

Portanto, de forma concreta, o PEUM resume-se à publicação feita pela SUDAM em 1976 e que defende a necessidade de uma política urbana para a Amazônia, no sentido da formação de uma rede urbana que facilite a efetiva ocupação da região e de preparar

.

<sup>&</sup>lt;sup>198</sup>Tourinho, Helena Lucia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de...*, página 333.

esses núcleos para a chegada de populações provenientes de outras regiões, sobretudo do Nordeste. Foi destacado que essa urbanização deveria estar vinculada a uma política nacional e regional de planejamento para a Amazônia.

Eram criticadas na publicação da SUDAM, as tentativas de planejamento urbano feitas na Amazônia que têm "procurado sistematicamente reproduzir uma série de modelos urbanísticos que, embora adequados a outras regiões do País, não fazem sentido dentro do quadro sócio-geoeconômico local". <sup>199</sup> No entanto, o projeto contido no PEUM fez uso exatamente de uma planta urbanística ainda mais desvinculada da realidade econômica, social e cultural dos moradores de Marabá e da própria Amazônia. Em evidente contradição com essa constatação, o documento da SUDAM coloca que:

"qualquer aglomeração urbana será gerada em conformidade com as necessidades e os anseios do povo que a forma. Assim, seu sistema de vida, seu comportamento social, sua cultura e economia, são elementos essenciais para conjugação dos princípios norteadores do traçado da cidade e sua arquitetura." <sup>200</sup>

Pensou-se na idéia de uma "cidade moderna" e que estivesse adequada ao desenvolvimento gerado pelos empreendimentos previstos e a população vinculada aos mesmos.

A prioridade não era o caboclo, que foi descrito nesse mesmo documento e nem a sua habitação, tida até como "inteligente" por estar em harmonia com o ambiente natural da região. O tipo de modernização que estava sendo pensado para a Amazônia e que veio a ser implantado na fase dos Grandes Projetos da década seguinte, não teve a sociedade local como foco principal. Pelo contrário, a tendência prevista era o desaparecimento desse modo de vida, inevitável com a modernização que estava sendo implantada na região.

Algumas cidades da Amazônia, notadamente as capitais São Luís, Belém e Manaus poderiam, de acordo com o documento da SUDAM, ser enquadradas como SUPERURBES por já possuírem um "elevado índice de polarização regional" estando em condições de dar apoio aos empreendimentos que iriam promover o desenvolvimento da Amazônia. As demais capitais e cidades, como Santarém e Marabá ainda não

<sup>&</sup>lt;sup>199</sup>Ministério do Interior. SUDAM. *Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia*, por SUDAM e H. J. Cole + Associados S. A., Rio de Janeiro: 1976, página 74.

<sup>&</sup>lt;sup>200</sup> Ministério do Interior. SUDAM. *Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia...*, página 103.

alcançavam essa condição, embora já vivessem os impactos promovidos pela abertura das rodovias, sendo consideradas ainda como PROTO-URBES.

A previsão do crescimento populacional para Marabá ia além do que foi previsto no PDUM. Entre 1970 e 1975 a população do município duplicou e iria decuplicar nos 25 anos seguintes, prevendo-se até o final do século XX, 300 mil habitantes. Previa-se também a importância que a cidade iria ter no contexto regional e de integração no arquipélago urbano previsto para se formar na Amazônia. Marabá precisaria estar preparada para a missão que lhe estava sendo "designada", ou melhor, imposta. Tenderia a se tornar uma SUPERURBE aos olhos de um suposto planejamento urbano que estava sendo pensado para a Amazônia. Essas PROTO-URBES estavam inseridas nas subregiões indicadas como prioritárias no POLOAMAZÔNIA. <sup>201</sup>

A elaboração do projeto urbanístico do PEUM mostrou ser exatamente o contrário daquilo que estava sendo postulado como base para uma cidade planejada e adaptada à região. O PEUM não foi pensado para o caboclo, para as populações ribeirinhas, para o castanheiro, para o pescador, para o marítimo, para o pequeno comerciante que residia no mesmo local em que mantinha o seu estabelecimento e nem para as lavadeiras de roupas da beira do rio. Também não foi pensado para as famílias que tinham seus imóveis em Marabá ou propriedades arrendadas na parte central da cidade. Tratava-se de um projeto urbanístico desvinculado da realidade e das características daquela população e de seus vários segmentos sociais.

Foi abandonada a idéia de um núcleo mais concentrado, optando-se por uma planta dentro de um espaço mais amplo, onde os deslocamentos seriam longos, necessitando de transporte em veículo automotor, seja particular ou coletivo. O projeto urbanístico contido no PEUM teve inspiração nos subúrbios das grandes metrópoles norte-americanas e dos seus distritos residenciais e comerciais. De acordo com a arquiteta Helena Lucia Zagury Tourinho, que fez um estudo dos planos urbanísticos para a Nova Marabá, o PEUM "buscou inspiração em modelos naturalistas e, mais especificamente,

\_

<sup>&</sup>quot;As proto-urbes deverão ser identificadas no planejamento regional para que comecem a receber os subsídios necessários à sua vocação de superurbe. De modo geral, deverão estar inseridas em cada uma das sub-regiões, ditadas pelo governo como prioritárias e definidas como pólos regionais de desenvolvimento da Amazônia – POLAMAZÔNIA. Assim, é possível incluir, por exemplo, Marabá como a proto-urbe (e virtualmente superurbe) do pólo Carajás; Altamira do pólo do mesmo nome; Itaituba do pólo Tapajós e Alenquer do pólo Trombetas. De acordo com a expressividade de cada pólo, poderão existir, em alguns, mais de uma proto-urbe. Em outros poderá, da mesma forma, não ser possível a identificação nítida de uma, até que a efetivação de seus potenciais acabe por imprimir aos núcleos nele inseridos as características de uma proto-urbe. A identificação das proto-urbes e, consequentemente, o planejamento específico das medidas que lhe são comuns é parte essencial da estratégia de desenvolvimento urbano da Amazônia". Ministério do Interior. SUDAM. Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia..., página 96.

nas experiências de subúrbios norte-americanos". Dessa forma teve por base o "conforto ambiental" e a topografia do solo como condicionantes do desenho urbano, prevendo baixas densidades demográficas, projetando vazios urbanos que deveriam ser arborizados com canteiros centrais separando as vias e ainda "optou por um sistema viário superdimensionado, que privilegiava o tráfego de veículos automotores em detrimento dos deslocamentos a pé e pela segregação (entre) veículos (e) pedestres". Trata-se de um plano, que na opinião da autora, poderia ser justificado no caso norte-americano, onde muitos núcleos residenciais suburbanos são muito distantes dos centros comerciais e de negócios, justificando um deslocamento maior e o uso do automóvel. <sup>203</sup>

Foi concebido um projeto urbanístico completamente desvinculado da realidade local e do modo de vida ribeirinho dos moradores da antiga Marabá e que previa que os mesmos teriam uma vida desvinculada do contato com a mata e com os rios. Tal constatação demonstra que o projeto foi pensado apenas para atender a uma encomenda governamental, desvinculado do local onde deveria ser aplicado. Procurou-se impor um modelo urbanístico de fora e pretensioso no sentido de querer adaptar um típico padrão de vida urbano do mundo desenvolvido a uma região ainda ligada à natureza da floresta, aos rios e ao extrativismo como atividade mais importante. Em que pesem as observações divulgadas na publicação já mencionada da SUDAM, a respeito de adaptar as cidades à natureza e às condições ecológicas da Amazônia, isso parece não ter sido considerado na execução da planta e do projeto realizados pelo escritório contratado no Rio de Janeiro.

A concepção urbanística do PEUM foi inspirada em uma estrutura vegetal, que lembrava uma árvore, onde os troncos seriam os "eixos viários periféricos", os galhos "o sistema viário principal de penetração" e as "folhas" as comunidades localizadas. Era uma linha muito adotada na arquitetura no início da década de 1970. De acordo com a idéia do escritório de arquitetura H. J. Cole + Associados, tal planta permitiria a expansão futura da cidade de modo "sistematizado", sendo mantido o contato com a floresta por meio de áreas de preservação.

202

<sup>&</sup>lt;sup>202</sup> Tourinho, Helena Lúcia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de...*, página 463.

<sup>&</sup>lt;sup>203</sup> Tourinho, Helena Lúcia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de...*, páginas 462, 463 e 464.

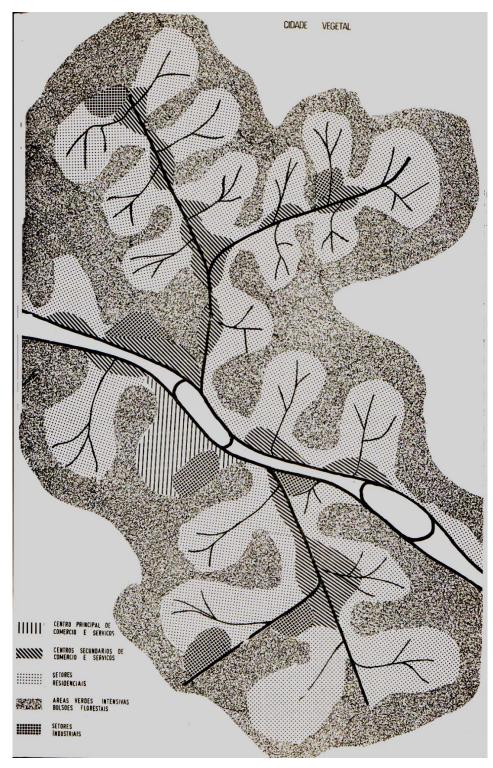


Figura 22: Modelo de cidade vegetal que inspirou a planta da Nova Marabá. fonte: BRASIL - SUDAM. Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia. Rio de Janeiro, 1976, página 119.

Cada folha seria uma "comunidade estanque" ou uma espécie de pequeno bairro, onde se pretendia aplicar o conceito daquilo que se chamou estranhamente de "assentamento espontâneo orientado". Em cada folha deveria existir um núcleo de

comércio e de serviços, capaz de gerar uma demanda que permitiria o crescimento econômico e da produção local:

"Todas as folhas em conjunto representarão uma cidade, com escala, portanto, para implantação de grandes centros comerciais, de serviços e de núcleos industriais, que serão localizados nos principais entroncamentos viários, constituindo o apoio urbano e econômico ao desenvolvimento regional". <sup>204</sup>

Dentro de cada folha deveria existir um bolsão com baixa densidade populacional, cercado por uma floresta e ligado a uma via principal, tendo entre 15 a 25 hectares. O tamanho dos lotes variava de acordo com o nível de renda dos moradores, com 500 lotes pequenos e médios e entre 200 a 250 lotes maiores, que deveriam comportar uma população entre 1.500 a 3.000 moradores.

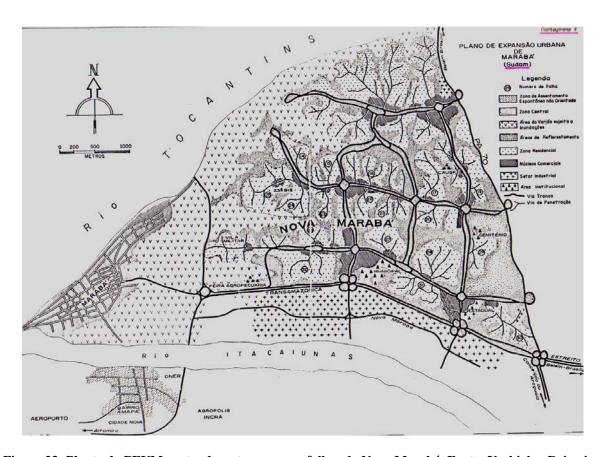


Figura 23: Planta do PEUM contendo os troncos e as folhas da Nova Marabá. Fonte: Yoshioka, Reimei. Op. cit., página 105.

-

<sup>&</sup>lt;sup>204</sup>Ministério do Interior. SUDAM. *Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia...*, página 117.

Cada família teria um lote para a construção da casa. Estas deveriam obedecer a uma arquitetura adequada com a ecologia da região, sendo afastadas umas das outras. Apenas 40% do terreno deveria ser ocupado, fazendo com que as folhas suportassem as pressões vindas do adensamento quando do crescimento da cidade e da procura por mais terrenos. Tratava-se de uma normatização que contrariava as características dos antigos bairros de Marabá, como Cabelo Seco, onde as casas eram geminadas e o grau de adensamento era alto.



Figura 24: Aspecto do sistema viário e da folha 16, no mês de julho de 1981 foto: Yoshiaka, Reimei. Op. cit., página 119.

Com relação aos núcleos de comércio e de serviços previa-se um adensamento maior, mas onde a ocupação dos terrenos deveria ocorrer por etapas, de acordo com o crescimento da cidade. Esse setor seria dividido, por sua importância, em três categorias, desde aqueles localizados dentro da própria folha até os que serviriam de apoio para a própria cidade e a região polarizada pela mesma.

No que se referia à atividade industrial, também dividida por níveis de categoria, desde as pequenas até as de maior porte, devendo estas últimas estarem localizadas do outro lado da Transamazônica, entre esta rodovia e o rio Itacaiunas, em uma área parcialmente sujeita a alagamentos. Trata-se de um aspecto estranho, uma vez que a Nova

Marabá foi planejada sob o argumento de resolver definitivamente o antigo problema das enchentes que afetavam o núcleo pioneiro. Assim, a área próxima ao rio Itacaiúnas não deveria ser ocupada.

A previsão era de que a cidade passaria por um processo de crescimento econômico diversificado, com ênfase no setor de serviços e comercial. Haveria também uma elevação no nível de renda e de emprego, não levando também em consideração, como no plano anterior, o fato de que a população possuía um baixo nível de escolaridade e praticamente nenhuma formação técnica. Não foi dimensionado o impacto que ocorreria com a passagem de uma organização sócio-econômica baseada no uso dos recursos naturais e no extrativismo vegetal para uma sociedade urbanizada, com base nos setores secundário e terciário. Nem mesmo foi efetuado um estudo a respeito de como preparar a população para adquirir novos hábitos e costumes típicos da vida urbana e adaptá-la a um outro modo de sobrevivência.

A estudante de arquitetura Maria do Carmo Ciampone, que esteve em Marabá entre 1974 e 1975, chegou a examinar em seu interessante estudo sobre as habitações de Marabá, o projeto das "folhas". A arquiteta previu que o PEUM traria muitos problemas em relação à localização dos terrenos e às dificuldades de acesso às folhas. Também o plano urbanístico "adotado parece romper totalmente com os critérios antes usados pela população que, não obstante, conseguiu uma qualidade estética e de vida urbana bastante agradável". A distância muito grande dos lotes em relação ao sistema viário traria dificuldades para o trânsito de caminhões, ônibus ou mesmo os veículos que iriam fazer a coleta de lixo.

A distribuição desordenada dos lotes poderia trazer problemas na instalação da infra-estrutura, como água, luz e esgoto, em função da extensão da rede que seria necessária para a mesma. Esse problema, de fato, veio a ocorrer como observaremos adiante.

Maria do Carmo Ciampone também observou que:

"Os equipamentos de uso comum, ou seja, o comércio e a escola, de certa forma úteis somente à população do bairro, encontram-se às margens do eixo viário principal. Com isto, obteve-se distâncias de mais de 500 m a serem percorridas pelas crianças que vão à escola e

<sup>&</sup>lt;sup>205</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 89.

pela dona de casa ao fazer as compras. Como já comentamos, em Marabá é muito comum a realização de compras diárias". <sup>206</sup>

Ainda a respeito da "beleza plástica" do projeto urbanístico contido no PEUM em forma de um organismo "vegetal", Maria do Carmo Ciampone observa que:

"A cidade nunca é vista por cima (em planta) pela pessoa que a usa, mas, sim, à altura de sua vista, isto é, aproximadamente 1,50m de altura. Não adianta, portanto, termos um desenho bonito em planta, se na altura da visão do habitante isto não ocorre. Com este traçado (PEUM), mesmo que venha a ser considerado bonito, corre-se o risco dos desencontros entre os lotes serem esteticamente condenáveis pelo tipo de vida e falta de condições da população que ali irá morar".<sup>207</sup>

Como foi observado já na época da implantação desse plano, em relação ao modo de vida dos moradores pouco ou nada foi considerado na perspectiva do PEUM, como o fato dos mesmos fazerem os seus deslocamentos para o trabalho ou para as compras a pé, a proximidade com os vizinhos, o contato com os rios e a facilidade no acesso aos serviços, sobretudo o comércio. Foi imposto aos moradores um projeto urbano pensado para uma sociedade que têm no automóvel um meio comum de locomoção. Lembramos que, praticamente até 1970, os moradores de Marabá não faziam uso desse meio de transporte<sup>208</sup>. A planta da Nova Marabá, em função da sua extensão e do difícil acesso às folhas, impôs a necessidade do uso de automóveis e de um transporte coletivo que permitisse vencer os longos deslocamentos que o traçado urbano criou.

Tratava-se de uma mudança radical imposta aos moradores e que ocorreria num espaço de tempo muito reduzido, o que tornaria o impacto da mesma ainda maior. As possibilidades de manutenção ou melhora das antigas atividades econômicas, como o extrativismo e a navegação fluvial, não foram levadas em consideração dentro dessa transformação. A planta prevista no PEUM em nenhum aspecto previa a continuidade das mesmas.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>206</sup> Ciampone, Maria do Carmo. Soluções Usuais e Opções..., página 91.

<sup>&</sup>lt;sup>207</sup> Ciampone, Maria do Carmo. *Soluções Usuais e Opções...*, página 91.

<sup>&</sup>lt;sup>208</sup> Muitos moradores mais antigos, por exemplo, têm receio de fazer uso do automóvel, preferindo ainda o barco, mesmo tendo a opção por esse outro meio de transporte. Da mesma forma, muitos também têm receio de utilizar a ponte sobre o rio Tocantins e "vêm de carro, desce do carro, atravessa de barco para o outro lado e pega outro carro, mas não atravessa a ponte. Então tem essas coisas do pessoal mais antigo, mais tradicional, acha que uma coisa daquele tamanho vai cair". Entrevista de Noé Von Atzingen ao autor, em 05.07.2006.



Figura 25: Sistema viário da Nova Marabá em julho de 1981 Fonte: Yoshioka, Reimei. *Op. cit.*, página 119.

De acordo com a arquiteta Helena Lúcia Zagury Tourinho, esse modelo de cidade inspirado em um organismo vegetal, já havia sido criticado por limitar demais o convívio entre as pessoas, exatamente o aspecto mais destacado nos estudos e observações a respeito da cidade de Marabá. Na opinião dessa mesma autora, os desenhos dos projetos para a Nova Marabá, como nos casos do PDUM e do PEUM, foram elaborados por escritórios de arquitetura completamente desvinculados da realidade regional e sediados no eixo Rio-São Paulo. Em função disso, não tinham uma adequação para a realidade da população marabaense.

O PEUM acabou sendo a planta urbanística efetivamente adotada para a Nova Marabá. Da mesma forma que no plano anterior, o destino a ser dado ao antigo núcleo, que começou a ser chamado de Velha Marabá, foi impreciso. A Nova Marabá deveria ser um centro aglutinador e os outros núcleos acabariam perdendo importância e interesse por parte dos moradores. Contudo, não foi isso o que se verificou.

Paralelamente ao processo de implantação da Nova Marabá, o Complexo Integrado Cidade Nova, que surgiu do outro lado do rio Itacaiunas e próximo ao antigo bairro Amapá, se consolidava, absorvendo grande parte da população migrante. Os moradores do núcleo pioneiro manifestavam o desejo de permanecer na antiga cidade, mesmo após a grande enchente de 1980. Como nas outras ocasiões, passada a calamidade, muitos moradores retornaram, embora a ocupação de Nova Marabá acabasse por ganhar um impulso maior após esse ano. Contudo, devemos observar que muitos daqueles que lá

se fixaram em definitivo faziam parte da leva de migrantes que chegou a Marabá a partir do final da década de 1970 e temiam o problema das enchentes por não terem estabelecido um convívio com a mesma. Também procuravam alternativas aos preços elevados dos imóveis e aluguéis no núcleo pioneiro ou Velha Marabá.

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 lá 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 de Cabelo Seco e Santa Rosa.



Figura 26: Eixo viário ou "tronco" VP 8, o mais importante da Nova Marabá.

### 5.4 A Implantação da Nova Marabá e sua Evolução.

O crescimento de Marabá em função das primeiras intervenções do Governo Federal e do aumento do fluxo migratório começou a ser sentido antes do início da implantação da Nova Marabá e do projeto contido no PEUM. O atraso da implantação do novo núcleo em função da extinção do SERFHAU e da elaboração da nova planta da cidade prejudicou ainda mais os planos para que a Nova Marabá absorvesse esse

crescimento. Lembramos que antes da elaboração do primeiro projeto, o PDUM, já se observava uma tendência de ocupação da área do bairro Amapá<sup>209</sup> e de São Félix. No primeiro caso a tendência se manteve e a própria Prefeitura tentou ordenar a ocupação desse bairro, distribuindo lotes e abrindo ruas.

A expansão e a ocupação do bairro Amapá se acelerou em direção ao vale do rio Itacaiúnas, formando outros bairros entre 1974 e 1977, como Novo Horizonte, Parque das Laranjeiras, Jardim Belo Horizonte e o núcleo instalado pelo INCRA para os seus funcionários. Essa expansão deu origem ao Complexo Integrado Cidade Nova, localizado em área mais elevada e segura com relação às enchentes. Era a tendência que se apresentava para a expansão de Marabá, uma vez esgotada a ocupação da área urbana original no núcleo pioneiro, que mesmo assim, ainda era procurada por algumas famílias de migrantes.

A Prefeitura tinha dificuldades para atender a demanda por infra-estrutura na área próxima ao bairro Amapá, já que tinha de cuidar também do núcleo pioneiro. Quando da apresentação do PDUM em 1973, recomendou-se que a administração municipal não efetuasse mais investimentos no núcleo antigo para incentivar a ocupação da Nova Marabá. Ao mesmo tempo, o Complexo Cidade Nova cresceu em ritmo acelerado, como também surgiram as pressões para a construção da ponte sobre o rio Itacaiúnas, na rodovia Transamazônica, para interligar essa área com o núcleo antigo de Marabá.

Em 1976, foram iniciadas as obras para a implantação da Nova Marabá, ainda durante a elaboração do PEUM. Apenas no ano seguinte, quando parte da nova cidade já estava implantada, é que a SUDAM montou o Plano de Expansão Urbana de Marabá. No início desse mesmo ano, a SUDAM começou a ofertar para os moradores das áreas alagáveis do núcleo pioneiro lotes na Nova Marabá, numa situação em que a nova cidade tinha apenas o sistema viário aberto e sem praticamente nenhuma infra-estrutura. Os assentamentos foram feitos inicialmente nas folhas 27, 28 e 21.

Com o início da distribuição dos lotes em abril de 1976, os moradores tiveram que efetuar os serviços de limpeza dos terrenos e a construção das habitações no novo núcleo e ao mesmo tempo, trabalhando no núcleo antigo, o que requeria um deslocamento de até 4 quilometros por dia. Em torno de 50 famílias residiam na Nova Marabá no final de 1976.

<sup>&</sup>lt;sup>209</sup> Ver figura 14.

Uma enchente de proporções razoáveis ocorrida em 1977, aumentou a procura por lotes na Nova Marabá, fazendo com que a oferta dos mesmos ficasse insuficiente, tendo a SUDAM que adotar alguns critérios para distribuição. Nesse mesmo ano, a SUDAM também enfrentava dificuldades para controlar o uso e a ocupação do solo na Nova Marabá, pois muitos lotes residenciais eram ocupados também por moradias e comércio. Além disso, também em 1977 começaram os primeiros movimentos de invasão de terras na nova cidade e de reocupação dos lotes da Velha Marabá, deixados vagos pela população que havia se transferido. Duas outras enchentes, em 1979 e 1980, esta a pior da história da cidade, fizeram com que aumentasse ainda mais a demanda por lotes.

A procura por terrenos se intensificava exatamente na época das enchentes, como a que ocorreu em 1978. Passada a mesma, muitos moradores que haviam obtido lotes retornavam à Velha Marabá e procuravam vender ou alugar os lotes recebidos na Nova Marabá. De acordo com Helena Lucia Zagury Tourinho, essa informação foi confirmada por meio de depoimentos junto aos moradores do núcleo pioneiro. Muitos moradores viam o novo núcleo apenas como uma espécie de abrigo para as enchentes ou uma reserva de valor a ser trocada mais tarde por dinheiro. O aluguel dos lotes parece ter ficado, no início, restrito às camadas de renda mais baixa, até porque só era concedido um lote por família.

A ocupação irregular dos lotes tendeu a crescer a partir de 1978. Os critérios para a distribuição dos mesmos não foram alterados, sendo o mais importante o indivíduo ser morador das áreas sujeitas a alagamento na Velha Marabá, comprometendo-se, em caso de ser proprietário do imóvel, a demolir o mesmo.<sup>210</sup>

Em função da enchente de 1978 surgiram notícias de que se pretendia promover a desativação definitiva da Velha Marabá. Ao que parece, a notícia teria aparecido nos jornais de Belém e provocou reações por parte das lideranças locais mais tradicionais e dos jornais. Em um artigo publicado no jornal "Notícias de Marabá", o articulista Raymundo Rosa expressa a opinião dessas mesmas lideranças e famílias tradicionais da cidade, afirmando que, embora situada em terreno baixo e sujeita às enchentes, uma vez que estas tenham acabado, a situação se normaliza, comparando isso a uma briga de namorados, que uma vez superada, a situação volta ao normal, até de forma mais

<sup>&</sup>lt;sup>210</sup> Tourinho, Helena Lucia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de....*, página 383.

agradável.<sup>211</sup> Era este o raciocínio e a justificativa das antigas elites locais para a permanência e manutenção da Velha Marabá.

Em 1980, a SUDAM começou a entrega dos lotes comerciais, inclusive fora das áreas previstas no projeto do PEUM, como na margem da rodovia Transamazônica. Nessa fase, as pressões pela liberação dos lotes já eram muito fortes, inclusive por parte das lideranças políticas locais, fazendo com que a distribuição dos mesmos se realizasse sem o controle previsto no plano original e sem critérios rígidos. Não haviam lotes preparados e demarcados em quantidade suficiente para serem entregues. Além disso, o desenho das folhas era feito pelo escritório da firma no Rio de Janeiro, enviado depois para Belém, onde estava a sede da SUDAM e só depois seguia para Marabá.

Algumas decisões que deveriam ser tomadas pela SUDAM para administrar a implantação da Nova Marabá, a entrega dos lotes, a elaboração do contrato e a determinação do preço dos mesmos dependiam das reuniões do Conselho Deliberativo em Belém. Em função da demora de algumas medidas, a gestão da SUDAM começou a ser muito criticada e sofria pressões no sentido de acelerar a entrega dos lotes.<sup>212</sup>

Os próprios técnicos da SUDAM em Marabá tentaram agilizar o processo, estabelecendo critérios de seleção dos candidatos aos lotes, determinando uma fila de espera e dando preferência às famílias maiores e aquelas residentes em áreas com maiores riscos de sofrerem enchentes. Surgiram também problemas na implantação da infraestrutura, como a execução do sistema viário, abastecimento de água, eletricidade, rede de esgoto, que eram, em grande parte, de responsabilidade do Governo do Pará. Vale destacar que a opção por um projeto urbanístico desconcentrado e que ocupava uma grande área tornou elevados os custos de implantação dessas obras pela própria extensão da planta da Nova Marabá.

-

<sup>&</sup>lt;sup>211</sup>Segundo esse articulista, a cidade "tem sofrido, no decorrer de sua história, o efeito de enchentes periódicas que a lavam num abraço sufocante de amantes apaixonados. Findo o frenesi das águas, a cidade se sacode, alisa suas ruas, pinta o seu casario e a alegria volta, num passe de mágica, como se a enchente fosse uma brincadeira de namorados. Pouco tempo depois não se fala em enchente, o rio descobre suas alvas praias e o namoro continua, no revezamento dos papéis, entre o rio e a gente. Por isso sempre existiu uma profunda afeição do marabaense com as águas. Às vezes ele se assusta quando elas crescem e se enfurecem, mas, passado o temporal, o homem e o rio voltam às pazes e se completam e se acariciam num constante vai-e-vem na

brancura macia da praia.". Jornal "Notícias de Marabá" edição de 20.05.1978, ano VI, número 53, página 4.

Essa demora impedia que os técnicos que estavam em Marabá pudessem tomar decisões importantes e orientar os moradores, como por exemplo, "a questão dos preços, o contrato, a garantia mínima para que o morador pudesse investir recursos no terreno, o prazo da amortização, etc. O escritório de Marabá tinha pouca possibilidade e autonomia para tomar decisões. Muitas delas dependiam do Conselho Deliberativo da SUDAM que se reunia uma vez por mês. Outras dependiam do decreto Presidencial, como foi a autorização para alienar os lotes sem licitação." Yoshioka, Reimei. Avaliação de Implantação de Núcleo Urbano na Amazônia: Exemplo de Nova Marabá – Pará. Dissertação de Mestrado apresentada do Departamento de Geografia da FFLCH – USP. São Paulo, 1986, página 130.

Coube também aos técnicos da SUDAM dar orientação aos moradores da Nova Marabá, como a convivência entre os vizinhos, ajuda mútua para resolver problemas, construção de fossas e instruções para o afastamento lateral das residências a fim de facilitar a ventilação e evitar riscos de incêndios. Feita a mudança, o morador da Velha Marabá teria que demolir a sua antiga casa, o que muitas vezes não ocorria. Em função da procura por moradias, os antigos moradores alugavam ou vendiam as suas antigas residências, o que levou à manutenção da Velha Marabá, inclusive nas áreas que ofereciam riscos maiores às enchentes.

Entre 1976 e 1978, a SUDAM usou um instrumento legal conhecido como Contrato de Concessão de Uso com Direito Resolúvel, estabelecendo as clausulas entre o concessionário do lote e a concedente (SUDAM), inclusive autorizando esta a demolir as benfeitorias na propriedade do recebedor do lote, que estivessem situadas na área do varjão. Após o pagamento de 30 prestações, a SUDAM obrigava-se a passar a escritura definitiva do terreno na Nova Marabá.

Foram discriminados 6 tipos de lotes, sendo que os preços variavam de acordo com o tamanho e a proximidade em relação ao eixo viário principal. Os lotes populares tinham um valor praticamente simbólico e os demais tinham um preço que variava entre 12 a 24 salários mínimos da época. Em 1979 o antigo Contrato de Concessão de Uso foi substituído por um contrato de compra e venda.

Entre os anos de 1976 e 1981, de acordo com informações de Reimei Yoshioka, foram entregues 4.979 lotes residenciais e 613 lotes comerciais na Nova Marabá, sendo atendidas 25.000 pessoas aproximadamente. Desses lotes residenciais, 3.327 foram destinados a instituições públicas, entre elas, o Banco do Brasil, o Banco da Amazônia, a ELETRONORTE, a Caixa Econômica Federal, a CVRD entre outras. Para particulares foram liberados 1.597 lotes residenciais. Esse mesmo autor, que fez um estudo do processo de implantação do novo núcleo naquela época, observou que isso correspondia à metade do que o SERFHAU tinha projetado no PDUM, ou seja, 50 mil pessoas. Portanto, ficou reduzido

"o espaço destinado aos moradores mais antigos de Marabá e por isso torna-se compreensível a invasão empreendida pela população de baixa renda às casas construídas pelo BNH (COHAB – PA) e aos espaços vagos destinados ao sistema viário, praças e equipamentos comunais". <sup>213</sup>

-

<sup>&</sup>lt;sup>213</sup> Yoshioka, Reimei. Avaliação de Implantação de Núcleo Urbano ..., página 139.

Reimei Yoshioka efetuou uma pesquisa de campo, em julho de 1981, a fim de obter informações a respeito da situação sócio-cultural dos que optaram por se instalar na Nova Marabá em 1976. Foi efetuada uma amostragem de 101 chefes de família, na qual algumas informações revelam o perfil desses moradores, como a baixa escolaridade e a procedência dos mesmos, sendo apenas 38,2% originários do próprio estado do Pará e os demais de outros estados, principalmente do Maranhão. A maioria ou 46,4% dos entrevistados alegaram como motivo da mudança para a Nova Marabá o problema das enchentes. Contudo, 21,6% dos chefes de família apontaram o interesse em ter a casa própria. Um outro dado mostrou que 42,3% dos entrevistados tinham devolvido a casa em que viviam na área do varjão aos antigos proprietários, pois moravam de aluguel, 15,3% venderam as casas que tinham na mesma área e 13,4% alugaram as antigas casas. Ou seja, a implantação da Nova Marabá não estava levando à desativação do núcleo pioneiro e até mesmo os imóveis desta área continuavam tendo procura e valorização. Outro dado importante revelava também que a SUDAM não tinha o pleno controle da ocupação da Nova Marabá, pois 75,3% dos entrevistados adquiriram os lotes da própria SUDAM e 18,5% ocupavam os lotes de forma irregular, isto é, comprando de terceiros, alugando ou invadindo o terreno. Apenas a metade dos entrevistados tinha como local de trabalho a Nova Marabá ou 53,6% do total.

Na opinião de Reimei Yoshioka, o PEUM contemplou mais a força de trabalho recrutada em outros lugares e empregada nos grandes projetos. O povo do varjão, que deveria ter recebido a prioridade na distribuição dos lotes na Nova Marabá, ficou sem atendimento. Foi essa a razão alegada pelo prefeito de Marabá em 1980, para não reprimir a invasão das casas da COHAB e que estavam vagas aguardando compradores.

Os lotes comerciais demoraram para serem entregues, sendo liberados apenas em 1980. Dessa forma, começou a proliferar o pequeno comércio, as mercearias, os barzinhos na frente das residências, o que não estava previsto no plano urbanístico. A SUDAM e a Prefeitura não tiveram meios para coibir isso, pois a população necessitava de abastecimento, o que foi agravado pela grande enchente de 1980 e pela descoberta de ouro em Serra Pelada, que levou muitos comerciantes a deixarem Marabá em direção à área do garimpo. A escassez de lotes e os abusos não contidos pelas autoridades fizeram com que surgisse a especulação imobiliária. A SUDAM não conseguiu coordenar de

forma efetiva a distribuição e o uso dos terrenos, mesmo existindo clausulas que vetavam a transação do lote.<sup>214</sup>

O fato dos lotes serem liberados na Nova Marabá não significava que os mesmos fossem ocupados. Apesar do contrato firmado prever a construção num prazo de até 90 dias após a concessão, muitos terrenos foram retidos para valorização. Portanto, a insuficiência da oferta desses lotes estimulava as invasões na Cidade Nova e na própria Nova Marabá, embora em menor escala que nos outros núcleos.

Para a arquiteta Helena Lúcia Zagury Tourinho, a implantação da Nova Marabá serviu mais aos interesses que estavam envolvidos nos planos e projetos para o Sudeste do Pará, entre eles o Projeto Ferro e a construção da hidrelétrica de Tucuruí. Ressalta-se que a construção do novo núcleo não estava priorizando os moradores da agora chamada Velha Marabá, mas criando as condições espaciais e locacionais que viabilizassem as ações do Governo Federal por meio de suas instituições, como os bancos estatais, a CVRD, ELETRONORTE, Polícia Federal e as instituições privadas parceiras desses empreendimentos. Em termos concretos, isso pode explicar o aspecto dúbio da implantação da Nova Marabá, uma vez que os documentos não colocam de forma clara o destino a ser dado ao núcleo pioneiro. Prevalecia a idéia de que seria "esvaziado" ou de uma tendência que levaria os moradores por sua própria iniciativa a acabarem optando pelo novo núcleo.

#### A Nova Marabá

"foi construida para atender, fundamentalmente, as necessidades do novo padrão de acumulação na área, ou seja, para socializar custos de urbanização e ofertar, a baixos preços, lotes para empresas públicas ou privadas que, em decorrência dos incentivos do governo federal, se instalariam em Marabá".

Na opinião de Helena Lucia Zagury Tourinho, a questão de solucionar o problema das enchentes era apenas uma forma de legitimar, diante da população, a construção da Nova Marabá.<sup>215</sup>

O processo de implantação do novo núcleo estava relacionado com a política de intervenção na Amazônia promovida pelo Governo Militar desde a década de 1960. Procurava-se afirmar essas ações como sendo em prol do homem da região e do

<sup>&</sup>lt;sup>214</sup> Na opinião de Reimei Yoshioka, a pressão por terra fez com que "a equipe local da SUDAM praticamente sucumbisse aos caprichos e interesses de políticos que "autorizavam" a ocupação de espaços pelos seus apaniguados". Yoshioka, Reimei. Avaliação de Implantação de Núcleo Urbano..., página 140. <sup>215</sup> Tourinho, Helena Lucia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de...*, página 390.

desenvolvimento da mesma, mas que em termos concretos servia aos interesses do grande capital proveniente do Centro-Sul. Com os chamados Grandes Projetos, a partir da década de 1980, o capital estrangeiro também foi diretamente beneficiado no sentido de que se provia o mercado internacional com matérias-primas do setor da mineração a um baixo custo e implantando na região um processo de beneficiamento primário do minério de ferro a partir do Projeto Grande Carajás.

Em 1978, quando foram divulgadas notícias de que a Velha Marabá seria desativada, é que as lideranças locais e a elite de proprietários de imóveis na cidade manifestaram-se frontalmente contrários à idéia. Mas há pelo menos seis anos já eram realizados os trabalhos para a implantação da nova cidade e há dois começavam a distribuição dos lotes na Nova Marabá. Até esse momento, os planejadores não haviam afirmado de forma clara o destino a ser dado para o núcleo pioneiro de Marabá.

As dificuldades crescentes geradas pela dimensão do empreendimento, os problemas da falta de uma infra-estrutura adequada para o tamanho da Nova Marabá e a crise econômica do Estado Brasileiro no início da década de 1980, fizeram com que a SUDAM acabasse se desinteressando pela continuidade do projeto. O Governo Militar, já na fase do presidente João Figueiredo, redefiniu as prioridades para a região, no sentido dos empreendimentos que pudessem gerar algum retorno econômico para o país. Foi nessa direção que surgiu o Projeto Grande Carajás (PGC) em 1980, a fim de acelerar os trabalhos de implantação da exploração do minério de ferro.

Em Brasília já existia entre alguns técnicos do Governo Federal a conclusão de que o projeto da Nova Marabá foi um fracasso. Em um memorando redigido pelo Subsecretário de Planejamento Urbano, Militão de Morais Ricardo, para o Secretário de Planejamento, datado de 10.06.1980, justificou-se a tentativa da SUDAM em transferir a cidade de Marabá para uma área que não fosse afetada pelas cheias e que desde 1974 têm levantado recursos para equipar a Nova Marabá com serviços de água, esgoto, sistema viário, iluminação entre outros, o que não correspondia bem à realidade.

Nesse documento se avaliou que:

-

<sup>&</sup>lt;sup>216</sup> Em meados do ano de 1981, apesar da melhora no sistema de abastecimento de água na Nova Marabá, nem toda a população era beneficiada, principalmente os clandestinos e as famílias que ocupavam os espaços vazios. Com relação ao sistema de esgoto a situação não era boa, sendo que 36,6% das famílias possuíam fossa e 63,4% jogavam o esgoto a céu aberto. Não existia ainda coleta pública de lixo, sendo este queimado ou enterrado ou ainda deixado a céu aberto. Um dos problemas da coleta do lixo era o longo trajeto a ser percorrido pelo veículo coletor em função do "desenho do projeto da cidade descentralizada", sendo um ônus que veio a pesar sobre a administração municipal. Yoshioka, Reimei. Avaliação de Implantação de Núcleo Urbano..., página 143.

"A base da localização da população é a proximidade do emprego e enquanto este permanecer na cidade antiga a desativação da mesma não acontecerá. Também deve se considerar que dificilmente a mesma deixará de existir (e com ela a calamidade das cheias) se a área em que está localizada não receber uma destinação de uso viável e que tem de ser compatível com as cheias. Não existe área desse tipo abandonada, bastando ver os demais exemplos como Boca do Acre em que se geraram dois núcleos urbanos".<sup>217</sup>

O mesmo documento cita ainda que a necessidade de espaço por parte da população, sobretudo após a construção da Transamazônica, fez com que surgisse um terceiro núcleo, Cidade Nova e que este "têm sido sistematicamente ignorado". Constatou-se o que já poderia ter sido observado desde a fase inicial do processo de planejamento da Nova Marabá, isto é, que a cidade já apresentava uma tendência natural de expansão em direção à área onde hoje se encontra Cidade Nova. Este "terceiro núcleo", como aponta o citado documento, acabou se expandindo sem uma estrutura adequada de serviços públicos, uma vez que a Nova Marabá demandava recursos que poderiam ter sido melhor aproveitados se a área onde se desenvolveu Cidade Nova já tivesse sido escolhida para ser o novo núcleo urbano de Marabá.

O memorando ainda faz uma avaliação do projeto de uma cidade planejada na região:

"A idéia da cidade planejada e entregue pronta não têm viabilidade econômica dentro de nossa realidade, principalmente se prevista com padrões de serviços que a maioria de nossas cidades não dispõem. Parece-nos ser mais importante neste caso ir fixando a população nos locais indicados e paulatinamente ir implantando os serviços na medida das possibilidades financeiras. Isto está comprovado no crescimento natural da maioria de nossas cidades. Quando não é definido a localização, a população o define dentro de suas conveniências e possibilidades. O terceiro núcleo de Marabá antes referido confirma o que aqui expomos." 218

<sup>218</sup>Ministério do Interior. Secretaria Geral. Secretaria de Planejamento. Subsecretaria de Programas Regionais. *Dossiê sobre Marabá*. Brasília: agosto de 1980. Coletânea de documentos e despachos referentes à implantação da Nova Marabá. Cópia disponível no Arquivo Público "Manoel Domingues" em Marabá. Página número 76.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>217</sup> Boca do Acre, cidade do Sul do Amazonas, próxima à divisa com o Acre, está situada em terras baixas junto aos rios Acre e Purus, sofrendo também o problema das enchentes. No início da década de 1970, o então governador do Amazonas, João Walter de Andrade, promoveu a transferência da sede do município para o Platô do Piquiá, onde começou a ser construída a nova cidade, que ficou por um tempo conhecida como Valterlândia, em referência ao nome desse mesmo governador. Contudo, muitos moradores permaneceram na cidade antiga, distante 10 quilometros do Platô do Piquiá, chamado também de bairro-cidade. Atualmente, o Platô do Piquiá têm atraído moradores e populações de outras regiões, sobretudo do Sul, que estão investindo na compra de terrenos a baixo custo. A população tradicional permaneceu na cidade antiga.

Constata-se a partir do insucesso da implantação da Nova Marabá, uma rejeição à idéia de planejamento por parte de um órgão do próprio Governo Federal. Não se procurou, todavia, analisar de forma mais detalhada o processo acidentado que culminou na escolha de uma planta urbanística completamente inadequada e inviável para o contexto daquela região. Não se realizou uma avaliação racional e crítica do projeto em si ou de suas possíveis falhas, algo que deveria constar de toda a prática de planejamento, mas, de forma precipitada, rejeitou-se o próprio planejamento como sendo supostamente inadequado. Sugeriu-se no citado documento, que o processo de escolha de um determinado sítio para implantar uma área urbana pudesse sempre ser estabelecido de modo espontâneo, pela própria população, independente dos critérios técnicos para avalizar ou não a escolha. Propôs-se que o encaminhamento dos problemas urbanos seguisse um curso "natural".

O documento atesta o insucesso da tentativa de se promover a transferência da cidade ou mesmo de uma parte da mesma, como também pelo fracasso da política de planejamento urbano que estava sendo aplicada. Ao contrário, o que se propunha no documento era que fosse seguida a tendência que já estava sendo determinada de forma espontânea pela população e pelo fluxo migratório em direção ao "terceiro núcleo", que é Cidade Nova.

# O memorando propõe que:

"Seja Marabá encarada e tratada como um todo, considerando a velha, a nova e o núcleo espontâneo além dos fatores que estão a indicar que serão básicos no seu desenvolvimento, como a ponte, o aeroporto e as novas funções que desenvolve em apoio ao garimpo do ouro. Para tanto já na E.M. nº 27/80 foram alocados recursos para um perfil da cidade em que sejam considerados todos estes elementos. Assim o problema tem de ser tratado como um todo, não resolvendo dispor de uma área superequipada (na nova Marabá) e outras com enormes deficiências".<sup>219</sup>

Era o reconhecimento de uma situação de fato, ou seja, do fracasso da implantação de um núcleo planejado, do fato irreversível que era a consolidação do Complexo Cidade Nova e também da necessidade de se promover a manutenção da Velha Marabá.

<sup>&</sup>lt;sup>219</sup> Ministério do Interior. Secretaria Geral. Secretaria de Planejamento. Subsecretaria de Programas Regionais. *Dossiê sobre Marabá...*, página 77.

Ficou evidente naquele momento o desinteresse por parte do Governo Federal em continuar a investir na Nova Marabá, uma vez que em parte, ela já atendia à necessidade de dispor de espaço para os organismos federais, instituições e funcionários envolvidos nos projetos previstos para a região. Marabá já era um centro aglutinador do fluxo migratório para o Sudeste do Pará e onde poderia ser arregimentada mão-de-obra para os Grandes Projetos ainda previstos para a região.

Em função disso, em 1981 os trabalhos de continuidade da implantação da Nova Marabá foram transferidos para a Prefeitura em um momento grave, que exigia maiores investimentos do Poder Público para atender a demanda do novo núcleo urbano. Além disso, a corrida de garimpeiros em direção a Serra Pelada trouxe outros problemas para a administração municipal, uma vez que a área do garimpo pertencia ao Município de Marabá.

A descontinuidade no processo de implantação da Nova Marabá e a fraca atuação dos órgãos responsáveis pelo mesmo, como a SUDAM, deixaram muitas brechas para que a ocupação da Velha Marabá fosse mantida. Mesmo com a grande enchente de 1980 e com o aumento da procura por lotes no novo núcleo, o processo ocorrido nas outras ocasiões em que ocorreram grandes enchentes se repetiu, com muitos moradores retornando ao núcleo pioneiro.

Por outro lado, os planos para a Nova Marabá nunca contaram com a simpatia e o apoio dos antigos moradores, fossem eles das parcelas mais pobres da população ou da antiga elite vinculada à fase de prosperidade da castanha. O planejamento e a implantação da Nova Marabá foram efetuados dentro do período do Regime Militar e impostos à comunidade marabaense sem que esta tivesse a possibilidade de escolher o local em que o novo núcleo foi implantado, mesmo existindo outras opções como o bairro Amapá.

"Impossibilitados de morar na Nova Marabá, pela escassez na oferta de lotes, ou desinteressados em se estabelecer nesta nucleação, pela insuficiência de oportunidades de trabalho, dificuldades de deslocamento e excessivo grau de exigências e controle pela SUDAM, grande parte da população imigrante e da população nativa de Marabá acabou tendo que buscar alternativas locacionais nas áreas que eram deixadas livres por aqueles que se mudavam para a Nova Marabá; nas áreas alagadas ainda disponíveis; e, nas proximidades do Amapá, onde se formavam novos bairros, constituindo o denominado Complexo Integrado Cidade Nova". 220

<sup>&</sup>lt;sup>220</sup> Tourinho, Helena Lucia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de...*, página 390.

A Nova Marabá não conseguiu se estruturar a fim de atender e absorver o crescimento demográfico que estava ocorrendo. A oferta de lotes não era suficiente para atender os moradores mais antigos e também a demanda gerada pelo fluxo migratório, daí as invasões, como a que ocorreu nas casas da COHAB em 1980, ano da grande enchente. Contudo, tal situação acabou criando condições para que a Velha Marabá se mantivesse e também para a expansão do Complexo Integrado Cidade Nova.

O antigo núcleo situado no pontal continuou a representar uma alternativa para os moradores, tanto para os que não viam com simpatia a idéia de se transferirem para a Nova Marabá, como também para uma parte da população migrante que chegou a Marabá a partir da década de 1970.

Na verdade essa permanência do antigo núcleo acabou por acomodar os interesses dos vários segmentos sociais da cidade. Dos moradores que tinham emprego no núcleo pioneiro e que teriam dificuldades para se deslocar de um local para o outro, para aqueles que mantinham um pequeno comércio na frente das residências, para os moradores que encaravam de forma problemática o fato de já terem a sua habitação consolidada no antigo núcleo e terem que abandoná-la parta construir outra em local sem a mesma infra-estrutura, para as famílias tradicionais que tinham imóveis e negócios na cidade e para os que estavam habituados ao contato mais próximo com parentes e vizinhos e não tinham interesse em partir para outro local.

O jornalista Fernando Morais, que percorreu em 1970, a área cortada pela rodovia Transamazônica, inclusive Marabá, retornou quatro anos depois, para fazer o mesmo percurso e avaliar as transformações trazidas pela estrada. Passando por Marabá em 1974, foi taxativo ao apontar os motivos que naquele ano travavam a implantação da Nova Marabá: a especulação imobiliária. Afirmava que alguns poucos indivíduos controlavam o mercado imobiliário na cidade e fariam tudo para impedir a implantação do novo núcleo. Seria um exagero atribuir apenas a isso o impasse a respeito da Nova Marabá, pois já analisamos no trabalho, outros fatores acabaram influindo no processo de implantação da nova cidade. Contudo, os desentendimentos entre a antiga elite local e os interesses do Governo Federal de fato existiram e este pode ter sido um dos fatores responsáveis por isso, inclusive no processo de escolha do local da nova cidade, como já foi analisado. O interesse na manutenção desses imóveis faz sentido, uma vez que

representa até hoje uma parte da renda para os remanescentes da velha elite, como tivemos oportunidade de comprovar visitando a cidade.<sup>221</sup>

Em função dessa situação, não ocorreu o esperado "esvaziamento" do núcleo pioneiro e a Nova Marabá não aglutinou completamente o processo de crescimento do espaço urbano, embora tenha se consolidado como outro núcleo da cidade, principalmente com a transferência de órgãos e instituições para lá, como a própria Prefeitura. Em que pesem as imposições e as tentativas de estabelecer para a cidade uma política de planejamento racionalizada, os vários atores diretamente afetados por essas políticas, constituídos basicamente pelos moradores do antigo espaço urbano acabaram também influenciando nos rumos desse processo, embora não tenham sido ouvidos ou consultados durante a elaboração desses planos e projetos do Governo Federal.

A administração municipal, embora sob intervenção até 1985, pelo fato do município ser Área de Segurança Nacional, não pôde, na prática, ignorar completamente esses interesses, sob pena de perder a legitimidade nas ações do Executivo Municipal, como ocorreu com o Capitão Elmano Mello em 1970. Em função disso, teve que proceder a melhorias no núcleo pioneiro e criar as condições mínimas para a ocupação da Cidade Nova, promovendo loteamentos para a população migrante. Vale lembrar que os últimos prefeitos que haviam sido nomeados pelo Governo Militar eram vinculados às famílias mais antigas de Marabá, algo que não ocorria no início da intervenção em 1970. Ao mesmo tempo, as lideranças na Câmara Municipal também procuravam encaminhar as reivindicações da população para satisfazer as suas bases políticas. O processo de intervenção ocorrido em Marabá nos anos do Regime Militar, não anulou por completo o poder da antiga elite originária da atividade de produção da castanha.

A ocupação da área do pontal até se intensificou e o antigo núcleo acabou tendo um maior adensamento populacional. Da mesma forma que os outros dois núcleos, Cidade Nova e a Nova Marabá, a Velha Marabá sentiu os efeitos do crescimento populacional e da própria migração. Dessa forma, os riscos referentes ao problema das enchentes acabaram adquirindo uma dimensão ainda maior, pois o processo de adensamento populacional atingiu os bairros mais vulneráveis ao problema e onde viviam os moradores de baixa renda, como Cabelo Seco e Santa Rosa. No início da década de 1980, a Velha Marabá concentrava a maior parte do comércio, do setor de serviços e

\_

<sup>&</sup>lt;sup>221</sup>. Morais, Fernando. *Cem quilos de ouro: e outras histórias de um repórter*. São Paulo, Cia. das Letras, 2003, páginas 46, 47 e 48.

"continuava a ser a área mais dinâmica de toda a cidade" com um percentual muito baixo de lotes vazios.

A Velha Marabá e o Complexo Integrado Cidade Nova acabaram por absorver a população excedente que não conseguiu se fixar na Nova Marabá, seja em função da dificuldade na obtenção de lotes e também para obtenção de emprego. A especulação imobiliária acabou afetando tanto a Cidade Nova quanto a Velha Marabá, onde já havia um "capital comercial rentista" forte.

A Velha Marabá possuía uma infra-estrutura mais ampla no que se referia aos serviços essenciais e mantinha as suas antigas características, como por exemplo, na parte central, que continuava sendo a mais valorizada e tendo as construções de melhor padrão. O comércio e o setor de serviços mais importantes continuavam instalados lá. O bairro Cabelo Seco, embora predominantemente residencial, mantinha um comércio voltado para o consumo local, poucos terrenos vazios e as ruas já possuíam meio fio. No bairro Canela Fina as áreas de meretrício se ampliaram e o bairro Santa Rosa pouca alteração sofreu, sendo o mais carente da Velha Marabá em todos os aspectos.

O Complexo Integrado Cidade Nova era, no geral, deficiente em termos de infraestrutura e equipamentos comunitários e a rede de energia elétrica atendia os bairros locais de forma parcial, não havendo rede de abastecimento de água. No entanto, Cidade Nova era o núcleo mais populoso da cidade de Marabá no final da década de 1970. Segundo dados da SUDAM, no final de 1979, a população da Velha Marabá era de 14.145 habitantes, a da Nova Marabá totalizava 6.000 habitantes e a do Complexo Integrado Cidade Nova era de 18.500 habitantes. São Félix, o núcleo mais pobre da área urbana, se estabilizou. Em função disso, o impacto da grande enchente de 1980 foi enorme, atingindo toda a Velha Marabá, apesar da nova área urbana já estar sendo implantada exatamente sob a justificativa de resolver o problema.

A Nova Marabá tinha nas folhas 27 e 28 a ocupação mais consolidada, existiam outras folhas com ocupação parcial, como as 15, 16, 20, 21 e 22 e as demais, a maioria, não estavam completamente implantadas. A valorização imobiliária se fez presente, sobretudo nos lotes próximos ao sistema viário principal e na folha 32 a mais valorizada

<sup>223</sup> Tourinho, Helena Lucia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de...*, página 391.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>222</sup> Tourinho, Helena Lucia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de...*, página 394.

da Nova Marabá e que abrigava os conjuntos residenciais dos funcionários da ELETRONORTE. 224

5.5 O Quadro Urbano de Marabá após os Planos e Ações do Governo.

A transferência da implantação da Nova Marabá para a Prefeitura, em 1981, ocorreu em um momento em que o projeto urbanístico já apresentava problemas sérios de descontinuidade em relação ao plano original. A especulação imobiliária aumentou e muitos lotes foram adquiridos em troca de favores políticos.

As construções de melhor padrão acabaram se concentrando em torno do eixo viário principal, onde já estavam instalados o comércio, o setor de serviços de maior porte e a própria Prefeitura. De certa forma, repetia-se o que havia ocorrido na Velha Marabá com a concentração na parte central da mesma, do comércio e dos edifícios de melhor padrão de construção. As demandas encaminhadas para a administração municipal para melhorias de infra-estrutura, asfaltamento e outras aumentaram. Tentou-se inclusive, o auxilio do PGC e da CVRD para algumas obras, como a melhoria do sistema viário.

As pequenas atividades industriais, ao invés de estarem espalhadas pelas folhas, acabaram se fixando nas margens da rodovia Transamazônica, seguindo uma tendência natural de proximidade com a via de transporte. Ocorreu também a formação de áreas ou folhas ocupadas por populações de baixa renda, enquanto outras eram mais valorizadas, como as já citadas folhas 26 e 32.

Muitos canteiros centrais e espaços que separavam algumas vias foram ocupados, ferindo o projeto original. Começaram a surgir vias abertas espontaneamente pelos próprios moradores para fazer a ligação entre uma folha e outra, uma vez que isso só era possível por meio do eixo viário principal ou tronco. Era uma tentativa de reduzir as distâncias entre as folhas. Posteriormente, a própria Prefeitura acabou promovendo e ampliando essas interligações. Os moradores da Nova Marabá enfrentaram sérias dificuldades para se locomoverem dentro de um espaço urbano desconcentrado no que diz

<sup>&</sup>lt;sup>224</sup> "Em síntese, pode-se dizer que, em 1981, quando a SUDAM transferiu para a Prefeitura de Marabá a atribuição de dar continuidade à implantação da Nova Marabá, 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 infra-estrutura." Tourinho, Helena Lucia Zagury. Planejamento Urbano em Área de..., página 398.

respeito às folhas e áreas residenciais e muitos tendo que trabalhar em um núcleo e residir em outro.

O processo ditado pelas normas do próprio mercado e dos interesses privados acabaram prevalecendo sobre o planejamento, que havia sido tão enfatizado na fase de implantação do PEUM. O planejamento urbano foi substituído por medidas pontuais e localizadas de acordo com as necessidades mais imediatas, mesmo com a elaboração de outros Planos Diretores e Relatórios em 1984, 1988 e o mais recente, em 2006.

O desenho da Nova Marabá impunha aos moradores a necessidade de longas caminhadas, a dificuldade para a localização dos endereços dentro das folhas e a necessidade de um transporte coletivo que percorresse grandes distâncias, tendo que penetrar dentro de cada folha para recolher os passageiros e levá-los aos demais núcleos. Tratava-se de um projeto urbanístico que impunha dificuldades para a implantação de um sistema eficiente de transporte coletivo. Atualmente, o sistema de transporte é complementado por táxis que fazem lotações e por mototaxis. Foi um desenho pensado para uma população que deveria fazer uso regular do automóvel individual.

A extensão da área onde foi implantada a Nova Marabá gerou custos elevados e dificuldades para a implantação da infra-estrutura de serviços, como abastecimento de água, rede de eletricidade, esgoto entre outras. A Prefeitura também enfrentou dificuldades para asfaltar as ruas de terra. Este último aspecto gerou um grave problema para os moradores da Nova Marabá, o da poeira, principalmente na estação seca.

Outro problema para o qual Marabá não estava preparada: o rápido crescimento no fluxo de veículos. Numa estrutura viária precária e ainda em fase de implantação, como a ponte sobre o rio Itacaiúnas na rodovia Transamazônica, o aterro sobre o varjão para ligar a Velha Marabá com essa rodovia e a ponte rodoferroviária sobre o Tocantins. Os acidentes de trânsito cresceram de forma assustadora na década de 1980.

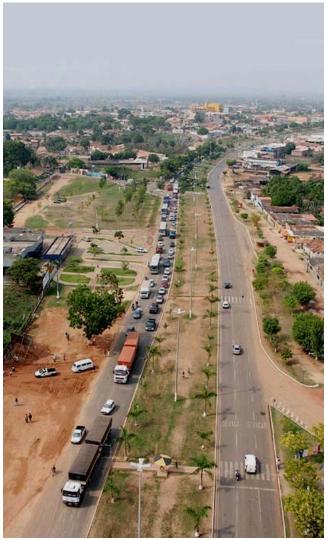


Figura 27: Sistema viário central da Nova Marabá em 2006. Fonte: Jornal Correio do Tocantins.

Além desses problemas, a violência urbana, o tráfico de drogas e a prostituição ganharam notoriedade em Marabá, coincidindo com o auge da exploração do ouro em Serra Pelada, entre 1980 e 1984.<sup>225</sup>

A pavimentação asfáltica das principais vias da Nova Marabá teve início no 2º semestre de 1985, bem como do aterro do varjão que dá acesso ao núcleo pioneiro de Marabá, local onde ocorriam inúmeros acidentes de trânsito. Essa pavimentação foi feita em convênio com a CVRD. Em 1986, a Prefeitura anunciava a pavimentação de 10 mil

<sup>225</sup> Ao contrário do que ocorria na Velha Marabá, onde a prostituição praticamente ficava confinada ao bairro Canela Fina, no início da década de 1980 estava se espalhando por toda a cidade. Uma matéria do jornal "Correio do Tocantins" denunciava a facilidade com que boates e cabarés eram abertos, inclusive nas áreas mais valorizadas da Nova Marabá, como a Folha 32, onde também residiam o prefeito e as autoridades mais importantes da cidade. Para muitos, o meretrício era um foco de criminalidade e deveria ser confinado em local específico, evitando-se o aumento da promiscuidade. Jornal "Correio do Tocantins", edição de 24 a 30.5.1984,

ano II, número 57, página 2.

\_

metros lineares de ruas no Complexo Integrado Cidade Nova, em convênio também com a CVRD e uma construtora.

A Prefeitura recebeu da SUDAM um núcleo urbano onde praticamente apenas o sistema viário havia sido aberto. Em 1988, o então Prefeito de Marabá, Hamilton Bezerra, afirmou ser a Nova Marabá "um presente de grego que a SUDAM empurrou garganta abaixo", destacando os problemas referentes ao surgimento de favelas nesse núcleo. O superintendente da SUDAM, Henry Kayath, reconheceu nessa mesma época:

"o descalabro no projeto de loteamento da Nova Marabá, não permitindo o acesso de uma folha para outra. Disse ter tomado como uma de suas primeiras providências, ao assumir o cargo, determinar a expedição dos títulos aos compradores, sem que estes pagassem qualquer importância, redimindo, em parte, o problema.".

Nesse mesmo ano, a situação financeira da Prefeitura era considerada grave, sem recursos para a manutenção da folha de pagamento dos funcionários, num momento de processo inflacionário elevado. A chegada de novas famílias de migrantes à cidade, cujo acesso era facilitado pela Estrada de Ferro Carajás, que entrou em funcionamento em 1984, agravou a situação na periferia e levou ao surgimento de favelas na Nova Marabá.<sup>227</sup>

A administração municipal pouco se beneficiou do Projeto Grande Carajás. Embora a CVRD tenha custeado a instalação da cidade-empresa de Carajás e do núcleo de Parauapebas, o Município ficou com o ônus de arcar com as outras aglomerações urbanas que foram surgindo e com as demandas sociais resultantes do grande fluxo migratório. Com a emancipação de Parauapebas em 1988, Marabá deixou de receber os tributos provenientes da exploração do ferro em Carajás, cuja área foi incorporada ao novo município.

Na perspectiva dos antigos moradores de Marabá, dos mais variados segmentos sociais, o desenho planejado no PEUM não agradou. Trata-se de um projeto urbanístico

2

<sup>&</sup>lt;sup>226</sup> Jornal "Correio do Tocantins", edição de 11 a 17.3.1988, ano VI, número 174, página 7.

<sup>&</sup>lt;sup>227</sup> Em um balanço de final de mandato, o Prefeito Hamilton Bezerra destacou que: "Nosso município atravessa enormes dificuldades, nos impedindo como administrador, de acompanhar o crescimento da nossa cidade e das nossas vilas no interior. E essas dificuldades não têm suas origens somente na crise econômica vivida pelo País. Elas são resultantes das distorções das políticas de desenvolvimento regionais, que têm segregado a Amazônia, particularmente a nossa região, que recebe o violento impacto dos fluxos migratórios." Afirmou ainda que "apesar de ser Marabá um dos mais ricos municípios brasileiros, oferecendo através dos minérios de Carajás uma notável contribuição à política de expansão do governo, não recebemos dele os recursos capazes de pelo menos minimizarmos esses problemas." Jornal "Correio do Tocantins", edição de 31.3.1988 a 05.4.1988, ano VI, número 177, página 10.

que inverte praticamente por completo o que era Marabá até o início da década de 1970, ou seja, uma comunidade que não fazia uso de veículos automotores, com um traçado urbano em forma de "grelha" adaptado espontaneamente ao pontal onde se formou a cidade e que permitia um fácil e rápido deslocamento pelo mesmo, a proximidade com o comércio localizado no próprio bairro ou na parte central e o contato com os rios. Essa inversão não agradou aos seus antigos moradores e os depoimentos que obtivemos são unânimes nesse aspecto.

Walter Leitão Sampaio, membro de uma das mais antigas famílias da cidade e que teve como ancestral o fundador do Burgo Agrícola, que originou Marabá, em seu livro "Cruviana", lembra que a idéia da mudança não foi bem aceita, principalmente por aqueles que possuíam imóveis na cidade e que teriam que abandonar as suas propriedades. Critica também o projeto urbanístico contido no PEUM:

"Foram feitos estudos a respeito, mas infelizmente, tudo indica, por injuções políticas, foi adotado um plano de construção da cidade, o mais esdrúxulo possível, parecendo que os autores do mesmo não entendiam nada de urbanismo, pois o trabalho apresentado, que diz representar uma árvore, com seus galhos e folhas, longe está da realidade do que vem a ser uma cidade, parece mais uma piada de mau gosto." 228

Walter Leitão ainda acrescenta que o projeto implantado pela SUDAM "resultou, numa barafunda, que até agora ninguém conseguiu entender, pois as tais folhas, como são conhecidos certos trechos, que pretendiam ser bairros, resultaram numa favela, com ruelas entrelaçadas sem comunicação com outras folhas, a maioria só tendo uma entrada, ao contrário de tudo de uma verdadeira cidade." Sampaio, Walter Leitão. Cruviana..., página 88.

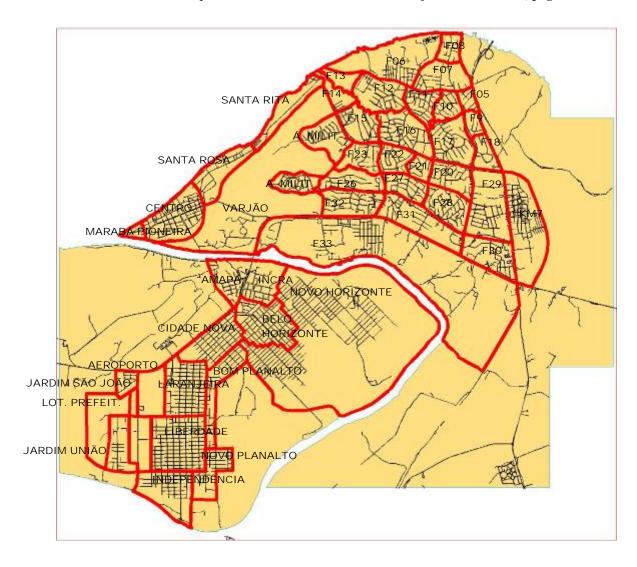


Figura 28: DELIMITAÇÃO ATUAL DOS BAIRROS E FOLHAS DE MARABÁ, SEGUNDO A PMM. Fonte: Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA-Marabá, página 41.

É preciso destacar, no entanto, uma previsão que de fato veio a se efetivar com relação a Marabá e que era uma tendência que já se verificava em meados da década de 1950: o aumento da migração. A ligação da região por meio de rodovias facilitou em muito esse processo. Em conseqüência, Marabá teve um crescimento populacional acelerado, provocando um inchamento da área urbana. Entre 1980 e 1985, a taxa de crescimento anual da população da sede do município, que engloba a Velha Marabá, Nova Marabá e Cidade Nova, chegou a 16,4% e entre 1970 e 1988, a população da sede saltou de 12.165 habitantes para 90.253 habitantes. No final da década de 1980 esse

crescimento deixou de ser tão intenso, caindo para 8,6% ao ano em 1988.<sup>229</sup> São taxas de crescimento mais elevadas do que a média nacional.

A população urbana tem se mostrado mais representativa no todo populacional do município. Devemos lembrar que no decorrer da década de 1980 outros núcleos surgiram dentro da área do município de Marabá, em função do garimpo de Serra Pelada e do PGC: Parauapebas, Curionópolis e Eldorado dos Carajás. Não incluímos a cidade de Carajás no pé da serra do mesmo nome, que é uma cidade-empresa mantida para os funcionários da CVRD, embora dentro da área original do Município. No total a população urbana era de 171.291 habitantes em 1988, ou seja, um crescimento de 1.074% em relação a 1970. Já a população rural cresceu menos, passando de 9.889 habitantes em 1970 para 44.795 habitantes em 1988 ou um crescimento de 353%.

Esses dados reforçam a tese da professora Bertha Becker sobre a fronteira na Amazônia transformada em uma fronteira urbana ou da ocorrência de uma "urbanização da floresta".

TABELA 5: População urbana, população rural e população total do município de Marabá (1970-1988).

ANO	POPULA- ÇÃO TOTAL DO MUNI- CÍPIO	POPUL SEDE	<i>AÇÃO URBA</i> OUTROS NÚCLEOS	A <i>NA</i> TOTAL POP. URBANA	PART. % DA POP. URBA- NA	POP. RURAL	PART. % DA POP. RURAL
1971	24.474	12.165	2.240	14.585	59,6	9.889	40,4
(1)	50.015	34.073	7.504	11 657	60.5	10.250	20.5
1980 (1)	59.915	34.073	7.584	41.657	69,5	18.258	30,5
1985	152.044	72.967	36.452	109.419	72,0	42.625	28,0
(2)							
1988	216.086	90.253	81.038	171.291	79,3	44.795	20,7
(3) e							
(4)							

Fonte: (1) IBGE - Censo Demográfico 1970/1980

(4) OASPUC S/C - pesquisa domiciliar em 1988.

Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Marabá, página 66.

<sup>(2)</sup> Contagem feita pelo IBGE em 1985.

<sup>(3)</sup> Estimativa.

<sup>&</sup>lt;sup>229</sup> Secretaria Executiva do Programa Grande Carajás, Secretaria de Planejamento do Pará e Prefeitura Municipal de Marabá. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Sede do Município de Marabá – PDDI*. Novembro de 1988, Volume 1, primeira parte, página 64.

O crescimento da população na sede municipal foi menor do que nos demais núcleos, ou seja, de 642% entre 1970 e 1988. Totalizando os outros núcleos, esse crescimento foi de 3.249%, incluindo Curionópolis, que surgiu em função da exploração do garimpo de Serra Pelada e que teve um crescimento acelerado nesse período. Deve-se fazer a ressalva de que, embora tratemos de um crescimento urbano, grande parte desse contingente populacional teve origem rural.

Com relação à sede municipal, nesses 18 anos a partir de 1970, o crescimento da população não obedeceu ao mesmo ritmo, podendo ser decomposto em sub-periodos. Entre 1970 e 1980 a sede municipal teve um crescimento populacional maior do que o do município, de 10,8%. Foi a fase da abertura da Transamazônica, do avanço da pecuária, da colonização promovida pelo INCRA e início da construção da hidrelétrica de Tucuruí. Entre 1980 e 1985 a taxa de crescimento da sede municipal teve um pico elevado, de 16,5% ao ano. Foi a época do garimpo de Serra Pelada e o pico da construção de Tucuruí. Entre 1985 e 1988, o crescimento populacional na sede municipal declinou para 7,3%. Foi a época de declínio do garimpo de Serra Pelada e de conclusão de algumas obras feitas na região, como a hidrelétrica de Tucuruí e a EFC.

TABELA 6: Taxa de crescimento anual da população de Marabá (1970/1988).

PERÍODO	SEDE MUNICIPAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	MUNICÍPIO
1970/88	11,8	14,7	8,8	12,9
1970/80	10,8	11,1	6,3	9,4
1980/85	16,6	21,3	18,5	20,8
1985/88	7,3	16,1	1,7	12,4

Fonte: IBGE - Censos Demográficos 1970/1980

OASPUC S/C - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Marabá - 1988.

A maior parte dessa população que se deslocou para o município veio na perspectiva de conseguir terras, de trabalho nos projetos governamentais desde a época da abertura das primeiras estradas e depois atraídas pelo garimpo. Contudo, muitos acabaram

por se estabelecer na pequena atividade comercial e de prestação de serviços, no setor terciário. Em função disso, esse setor experimentou um grande crescimento e respondia em 1988 por quase 70% do emprego gerado na cidade de Marabá. Em uma pesquisa domiciliar realizada para a elaboração do Plano Diretor do Município, constatou-se que na sede municipal, incluindo os núcleos da Velha Marabá, Nova Marabá, Cidade Nova e São Félix, havia uma população ocupada de 24.570 pessoas. Desse total, 16.883 pessoas ou 68,7% do total, estavam empregadas no setor terciário, sobretudo comércio e prestação de serviços. Já o setor secundário ou industrial empregava 5.151 indivíduos ou 21,0% do total, a maior parte concentrados na Nova Marabá e no Complexo Cidade Nova.

A informalidade representava em 1988 um percentual também elevado do emprego, 55%. A renda dessa população é muito baixa, sobretudo em São Félix, em algumas folhas da Nova Marabá e em alguns bairros do Complexo Cidade Nova.

No final da década de 1980, a cidade ainda tinha a perspectiva de um outro empreendimento promovido pelo Governo Federal, que era a industrialização prometida em função do Programa Grande Carajás. Acreditava-se que uma boa parte desse contingente populacional viesse a ser aproveitado nesse novo setor. Essa perspectiva era destacada no Plano Diretor de 1988.

"Esse conjunto populacional heterogêneo, mas predominantemente pobre e carente de condições mínimas de existência e que convive com deficiências absolutas, entre as quais a falta de saneamento básico, do que decorre a convivência com uma multiplicidade de patologias que envolvem principalmente a população infantil, é, paradoxalmente, um fator de progresso, já que representa mão-de-obra disponível para o anunciado surto industrial na região".<sup>230</sup>

Vale ressaltar que nesse momento, o país já havia superado a fase do Regime Militar com o Governo José Sarney. Contudo, as políticas públicas para a Amazônia continuavam a ter um caráter de intervenção, uma vez que as normas do PGC elaboradas no regime anterior continuavam em vigor e eram executadas.

Por outro lado, a previsão de que o Projeto Grande Carajás iria mudar o perfil econômico da cidade, promovendo empregos e atraindo uma mão-de-obra qualificada de outras regiões, estava bem distante de se concretizar. Somente em 1980 o Governo Federal estabeleceu de que forma seria implantada a exploração das reservas na Serra dos

-

<sup>&</sup>lt;sup>230</sup>. Secretaria Executiva do Programa Grande Carajás, Secretaria de Planejamento do Pará e Prefeitura Municipal de Marabá. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Marabá – PDDI...*, página 65.

Carajás, por meio do PGC, definindo-se a construção do núcleo dos funcionários da CVRD na serra próxima à mina e da estrada de ferro até São Luís, prevendo-se benefícios no sentido do desenvolvimento de um parque industrial para as cidades cortadas pela ferrovia, inclusive Marabá.

Repetiu-se o processo intervencionista por parte do Governo Federal, demarcando a área de abrangência do PGC, que ficaria praticamente sob o controle do poder central e de seus órgãos, como o recém-criado GETAT. No início da década de 1980 os conflitos agrários se agravaram em todo o Sudeste do Pará e as ações do Poder Público no sentido de conter os mesmos eram insignificantes.

Ao mesmo tempo, a ocupação das matas e das florestas em benefício da pecuária, acabou gerando um processo contínuo de desmatamento e de uso predatório dos recursos florestais, sobretudo da madeira. Nem mesmo a tradicional castanheira, embora protegida das derrubadas por lei, foi poupada nesse processo. Como resultado disso e das queimadas constantes na área próxima à cidade de Marabá, o extrativismo declinou no decorrer da década de 1980.

TABELA 7: Evolução da produção de bovinos e castanha-do-pará (1970-1985).

ANO	REBANHO BO	OVINO	CASTANHA DO PARÁ		
	CABEÇAS	BASE	TONELADAS	BASE	
1970	41.183	100	17.732	100	
1975	43.692	106	12.275	69	
1980	124.997	304	8.823	50	
1985	151.497	368	2.000	11	

Fonte: IBGE - Censos Agropecuários de 1970, 1975, 1980 e 1985.

OASPUC S/C - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Marabá, página 36.

A derrubada das castanheiras foi percebida pela comunidade local e por meio da imprensa madeireiros rebatiam as acusações de que estariam destruindo a mata nativa, alegando tratar-se de uma atividade que gerava trabalho nas terras do Município e defendendo o reflorestamento. Para alguns técnicos do IBDF, os latifundiários eram responsáveis pela devastação, pois temiam a possibilidade de uma reforma agrária por parte do Governo da Nova República a partir de 1985. Os grandes fazendeiros estariam implantando a pecuária para justificar a ocupação produtiva dos antigos castanhais e

acusavam os posseiros de também promoverem a derrubada das castanheiras por desconhecimento ou desinteresse nessa atividade.

A vantagem que a região apresentava para essa atividade, o fato de possuir uma enorme concentração de castanheiras, deixou de existir, reduzindo a produtividade. Muito embora nem todas tenham sido derrubadas, as queimadas prejudicavam a polinização das mesmas que é feita por um inseto, prejudicando a formação dos frutos e tornando-as improdutivas. Por esse aspecto, percebe-se que o declínio do extrativismo naquela área não se processou em função do mercado internacional, pois a procura pela castanha-dopará se manteve. O Amazonas e mais recentemente a Bolívia passaram a suprir o mercado que antes era abastecido pela produção da área do Polígono dos Castanhais no Sudeste do Pará.<sup>231</sup>

Tabela 8- Produção de castanha-do-pará na Amazônia, no Estado do Pará, na microrregião e município de Marabá, Pará (t).

Ano	Amazônia	Pará	Microrregião Marabá	Município Marabá
1950	22.636	11.145	7.513	7.513
1960	39.382	13.405	8.095	8.095
1970	49.912	26.830	22.068	17.732
1975	51.719	20.667	7.887	3.912
1980	40.456	22.611	15.022	8.823
1985	45.020	15.417	3.845	2.000
1987	36.241	17.954	5.695	3.085
1988	29.391	12.899	3.844	1.980
1989	25.672	8.465	2.793	550
1990	51.195	16.235	1.160	600
1991	35.838	9.456	1.073	550
1992	25.303	10.962	950	500
1993	26.505	6.936	880	450

Fonte: Censos Agropecuários FIBGE in Agricultura Sustentável, Documentos de trabalho. Disponível em: <http://www.atech.br/agenda21.as/conserv2.htm>. Última consulta em 15.06.2008.

<sup>&</sup>lt;sup>231</sup> Um dos reflexos do declínio do extrativismo da castanha-do-pará foi a transformação do antigo Sindicato dos Produtores de Castanha, fundado por um antigo integrante da velha elite local, Plínio Pinheiro, em Sindicato Rural de Marabá, agregando alguns dos antigos produtores de castanha que se transferiram para a pecuária.

Ao mesmo tempo, a mão-de-obra começou a ser atraída para outras atividades, como as obras direcionadas para os Grandes Projetos: Tucuruí e a Estrada de Ferro Carajás. O garimpo de Serra Pelada também contribuiu para dispersar os antigos castanheiros que se dedicavam ao extrativismo. A produção de castanha-do-pará deixou de ser a principal atividade do Município.

De acordo com uma matéria publicada no jornal "Correio do Tocantins", a produção de castanha-do-pará prevista para a safra de 1988/1989 era em torno de 40 mil hectolitros ou o correspondente a apenas 23,52% da safra anterior. Em comparação com o período 1974/1975, quando a região produziu em torno de 500 mil hectolitros, essa safra que estava sendo prevista correspondia a apenas 8%. 232

A descoberta do garimpo de Serra Pelada trouxe uma alternativa temporária para os antigos trabalhadores vinculados à extração da castanha e para a população rural que vivia em meio aos conflitos agrários. Esse garimpo surgiu também no exato momento em que Marabá foi atingida pela grande enchente de 1980. A notícia da descoberta de ouro atraiu uma enorme leva de garimpeiros e migrantes ao Município de Marabá, provenientes principalmente do Sudoeste do Maranhão, de locais como os vales do Mearim, do Pindaré, do Puriticupu, de Imperatriz, Balsas, Duque de Caxias e Grajaú. Muitos desses indivíduos eram posseiros expulsos de seus locais de origem e também se dirigiam à região em busca de terras. Segundo informa o jornalista Ricardo Kotscho, para os agentes do Serviço Nacional de Informações (SNI) que estavam na região desde o tempo da Guerrilha do Araguaia, o garimpo era uma forma de proteger os fazendeiros desses invasores, desviando-os para a extração do ouro. 233

A atividade levou ao surgimento de um outro núcleo dentro do Município de Marabá, embora afastado da sede municipal, Curionopólis, nome derivado do "interventor" que agia no garimpo em nome do Governo Federal, Sebastião Rodrigues de Moura, conhecido como "major Curió" e que se tornou uma liderança política importante na região. O núcleo surgiu em condições precárias e abrigava aqueles que não eram diretamente vinculados ao garimpo, como pequenos comerciantes, bares e a prostituição.

<sup>&</sup>lt;sup>232</sup> A matéria atribuía esse decréscimo ao "abate indiscriminado das árvores (castanheiras) para a produção de madeira". Jornal "Correio do Tocantins", edição de 25.11 a 01.12.1988, ano VI, número 210, página 8. <sup>233</sup> Kotscho, Ricardo. Serra Pelada: uma ferida aberta na selva. São Paulo, Editora Brasiliense, 1984, página 14.

Para muitos, Serra Pelada foi uma "válvula de escape" aos problemas que afetavam Marabá no início dos anos de 1980: conflitos de terra, a grande enchente e a demora na implantação da Nova Marabá. O rápido esgotamento do ouro que era retirado por meio da lavra manual levou à decadência do garimpo.

Com o PGC outras intervenções atingiram o município e as suas terras, agora sob o controle de um órgão, o Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins (GETAT), que se sobrepôs ao INCRA na tentativa de implementar uma política agrária na região e conter os conflitos. A construção da hidrelétrica de Tucuruí, inaugurada em 1984, privou Marabá do recurso à navegação fluvial, uma vez que as eclusas para a transposição do rio Tocantins em direção a Belém, não foram concluidas. Como já mencionamos, a área do garimpo de Serra Pelada ficou sob intervenção e o local vigiado pela Polícia Federal, que controlava o acesso ao mesmo.

O PGC previa a implantação de centro siderúrgico e industrial próximo a Marabá, para a transformação do minério de ferro em ferro-gusa e que deveria gerar empregos em grande escala. Uma área próxima à cidade foi desapropriada para abrigar o Distrito Industrial de Marabá (DIM), tendo a sua primeira fase inaugurada em 1987.

O núcleo pioneiro manteve-se em meio a essas transformações por que passou a cidade de Marabá e todo o Sudeste do Pará até a década de 1980. A presença do Poder Público se fez sentir no sentido de garantir a execução das obras e projetos que tinham sido planejados sob a alegação de ocupar e desenvolver a região, tendo no planejamento a estratégia para a execução dos mesmos.

A persistência da Velha Marabá pode ser demonstrada no fato de que este núcleo ainda mantinha, para o ano de 1988, o maior índice de emprego no conjunto dos 4 núcleos da sede municipal.<sup>235</sup> Contudo, tanto esse núcleo quanto Cidade Nova

\_

<sup>&</sup>quot;Numa tentativa de minimizar, pelo menos em teoria, o problema do pequeno lavrador sem terra, são criadas áreas de assentamento de colonos pelo hoje extinto GETAT. Tais assentamentos tiveram sua prosperidade esbarrada na ausência de uma estrutura adequada de circulação e comercialização do produto e de apoio técnico. A demora na inserção do colono ao sistema produtivo, aliada aos problemas principalmente de saúde, aos quais está sujeito, inviabilizou sua permanência no local, sobrando-lhe a alternativa da venda do lote. Criados para solucionar os conflitos de terra gerados pela apropriação privada da terra, os assentamentos transformaram-se em enclaves de difícil integração na economia local e regional." Secretaria de Planejamento e Coordenação da Presidência da República, Secretaria Executiva do Programa Grande Carajás e IBGE. Ordenamento Territorial na Área do Programa Grande Carajás: Núcleo Marabá-PA. Rio de Janeiro, 1989, Introdução, sem numeração de página. Documento disponível na biblioteca da SUDAM em Belém – PA.

<sup>&</sup>lt;sup>235</sup> "No total da população empregada, 42,5% residem na Nova Marabá; 39,1% na Cidade Nova; 14,6% na Velha Marabá e apenas 3,8% em São Félix. Confrontando esses dados proporcionais da população empregada por aglomerações com as respectivas proporções em termos de população total, tem-se que apenas na Velha Marabá o percentual na população empregada supera o percentual na população total, isto sugerindo o maior índice de emprego para esta aglomeração no conjunto da sede". Secretaria Executiva do Programa Grande

concentravam um elevado índice de trabalhadores informais, isto é, sem carteira assinada e trabalhando por conta própria, 53,6% e 59,7% respectivamente. Já a Nova Marabá concentrava naquele ano o maior percentual de trabalhadores formais e com carteira assinada, 52,9%. De modo geral a informalidade era elevada na sede municipal, acima de 52% em 1988.

Outro aspecto que demonstra a importância do núcleo pioneiro refere-se à valorização dos imóveis, principalmente na área central. Na Velha Marabá se localizavam em 1988 as residências com aluguéis mais elevados e com melhor padrão de construção. Em relação ao total dos imóveis, a Velha Marabá possuía o maior percentual de imóveis alugados. Trata-se de uma tendência histórica desse núcleo, mesmo diante do crescimento e da expansão urbana dos demais, como a Nova Marabá e Cidade Nova. Muitas das antigas famílias mantiveram as suas propriedades e obtinham rendas das mesmas. Ao mesmo tempo, o fato do núcleo pioneiro dispor de uma melhor infra-estrutura dentro do conjunto da sede municipal contribuiu em muito para essa valorização.

O padrão das edificações na Velha Marabá melhorou em relação ao período que ia até o início da década de 1970, predominando as construções em alvenaria, com tendência a desaparecer as construções de taipa ou de palha. Tal melhoria não significava necessariamente uma melhoria na qualidade da habitação, pois esta pode estar mal conservada.

Em termos do município como um todo, tivemos, além do declínio do extrativismo da castanha-do-pará, a exploração intensiva das madeiras por parte das serrarias instaladas na região e o avanço da pecuária com o aumento do rebanho bovino. O PGC trouxe o extrativismo mineral, a EFC e o Distrito Industrial, que passou a funcionar em 1987, com a promessa feita pelo então governador do Pará, Jader Barbalho, de gerar até 50 mil empregos.<sup>236</sup> Tais números nunca foram alcançados e o beneficiamento do minério era primário, não produzindo um efeito em cadeia para

Carajás, Secretaria de Planejamento do Pará e Prefeitura Municipal de Marabá. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Marabá* – *PDDI*..., página 74.

<sup>&</sup>lt;sup>236</sup> Nesse mesmo ano foi entregue a primeira etapa do Distrito Industrial de Marabá, para a produção de ferro gusa. Já se encontrava em funcionamento um alto-forno da COSIPAR e estava sendo instalada outra siderúrgica, a SIMARA. Na ocasião, o empresário Geraldo de Melo, presidente da SIMARA, anunciou que o primeiro altoforno da empresa começaria a funcionar em abril de 1988 e que geraria cerca de 3 mil empregos diretos e aproximadamente 15 mil indiretos, somente em sua primeira fase. O grupo controlador desse empreendimento, BELAUTO, tinha participação majoritária nas ações da empresa, formada também por empresários paraenses e mineiros. O então governador do Pará, Jader Barbalho afirmou que a obra pode trazer divisas para o município, para o Estado, fazendo com que o minério fosse industrializado e gerando 50 mil empregos "a médio prazo". Jornal "Correio do Tocantins", Marabá, edição de 27.03 a 03.04.1987, ano V, número 128, página 7.

proporcionar uma efetiva industrialização e a geração de empregos na escala em que estava sendo anunciado.

Em certo sentido, pode-se até falar em um retrocesso do ponto de vista do emprego, uma vez que a produção e transformação do ferro gusa exige grande quantidade de carvão vegetal como redutor, o que estimula a continuidade do desmatamento, que já estava em estágio avançado na região. Por outro lado, o processo da queima da madeira para a transformação em carvão é rudimentar, utilizando os fornos do tipo "rabo-quente", técnica utilizada também em Minas Gerais e adaptada ao Sudeste do Pará. Nessa atividade, o carvoejamento, vinculado à produção de ferro-gusa, as condições de trabalho são péssimas, com uma mão-de-obra informal, mal remunerada e de baixa qualificação profissional. Muitos pequenos proprietários e trabalhadores rurais acabaram buscando nessa atividade uma alternativa de trabalho no entorno de Marabá e fornecendo o carvão vegetal para as siderúrgicas.

Embora os estudos e documentos vinculados ao PGC demonstrem uma preocupação com o ecossistema e também com o desenvolvimento da região, na prática tivemos uma exploração rudimentar dos recursos naturais, no caso a madeira e um baixo nível técnico de produção de recursos, que impediam um verdadeiro processo de industrialização e de desenvolvimento.<sup>237</sup>

Os empregos gerados não alcançaram nem de perto as cifras anunciadas quando da inauguração do Distrito Industrial e apenas criaram uma alternativa de trabalho rudimentar e não muito diferente daquela em que viviam os extratores da castanha na fase anterior. Para os moradores de Marabá, a atividade industrial gerada a partir das iniciativas do PGC trouxe resultados muito restritos.

Em função disso, é que muitos classificam o tipo de exploração que o PGC criou na área de Carajás como um encrave, sem proporcionar um retorno para as áreas próximas, como por exemplo, no sentido de promover a geração de empregos e de reter

No relatório intitulado "Ordenamento Territorial na Área do Programa Grande Carajás", feito a pedido da Secretaria Executiva do Programa Grande Carajás, é observado que na Amazônia nos últimos anos têm ocorrido "a transformação de uma gama de ecossistemas extremamente variados em agro-ecossistemas, sem que isso tenha levado ao desenvolvimento deste espaço geográfico". Destaca também a atuação do homem dentro desse processo, cabendo a ele decidir qual o tipo de intervenção que deve ocorrer e que tipo de história que se pretende criar naquela região, isto é, "uma história na qual vem-se institucionalizando a descapitalização deste espaço, degradando-o, ou uma história calcada na idéia de fortalecimento e recuperação das vocações histórico-espaciais (social, econômica, natural) regional, numa perspectiva de desenvolvimento integrado". Embora ressalte o papel do homem da região dentro desse processo o que se assistiu foi o contrário, essa população foi colocada mais a serviço de outros interesses do que aos seus interesses e aos da região. Secretaria de Planejamento e Coordenação da Presidência da República, Secretaria Executiva do Programa Grande Carajás e IBGE. Ordenamento Territorial na Área do Programa Grande Carajás: Núcleo Marabá-PA. Rio de Janeiro, 1989, Introdução, sem numeração de página. Documento disponível na biblioteca da SUDAM em Belém – PA.

na região os lucros dessa atividade. Marabá acabou sendo prejudicada, nesse sentido, em relação a Parauapebas, que recebe os tributos da atividade da mineração após o seu desmembramento de Marabá em 1988.

"Marabá é particularmente maltratada por essa situação. As minas em atividade, que proporcionam royalties, ficam em municípios que surgiram de desmembramento a partir da unidade-mãe. Mais importante município de toda a região, Marabá perdeu renda e território com essa pulverização e ficou com os restos do banquete, na forma de migrantes miseráveis, despreparados profissionalmente ou vinculados a uma estrutura de crimes para a qual servem como vetores de marginalidade. Enquanto o acionista do processo que detona essas condições recebe cada vez mais dividendos (teve de volta um de cada quatro reais imobilizados no patrimônio líquido da empresa, que, com suas controladas, têm um ativo de R\$ 26 bilhões), os cidadãos que sofrem os efeitos dessa dinâmica estão cada vez mais entregues à própria sorte". 238

Os efeitos do PGC foram limitados em relação ao que foi anunciado na época da estruturação do projeto em 1980. O Distrito Industrial de Marabá limitou-se ao processo primário de beneficiamento do minério de ferro, com as guseiras, sem a implantação de um parque siderúrgico completo. Tal processo, que culmina com a produção do aço, foi complementado nos países que importam o produto, como Estados Unidos e Japão. Para a Amazônia Oriental ficou destinada a etapa inicial da produção, que promove maiores impactos ambientais, como por exemplo, a poluição e o desmatamento, este último em função da região ter disponível a madeira necessária à produção do carvão vegetal, insumo fundamental na produção do ferro-gusa. A oferta de empregos diretamente vinculados a esse setor siderúrgico foi pequena e nem de longe confirmou as previsões feitas inicialmente de que Marabá se tornaria um centro ou pólo industrial.

Apesar das perspectivas que o PGC vislumbrava, a cidade de Marabá continuou a ter no setor terciário a base de sua sustentação e de geração de empregos. Uma pesquisa feita pelo SEBRAE do Pará, em 1994, apontou o predomínio do setor terciário, sobretudo das atividades comerciais e de prestação de serviços, sendo que 60% das mesmas estavam na informalidade. No sub-setor comércio, com 893 estabelecimentos, havia o predomínio das microempresas, totalizando 93% do total, sendo que 53% das mesmas eram informais. No que se referia à natureza, 80% eram empresas familiares. <sup>239</sup> Nesse mesmo sub-setor existiam 2.384 trabalhadores, com uma média de 3 trabalhadores por

. .

<sup>&</sup>lt;sup>238</sup> Pinto, Lúcio Flávio. *CVRD: A Sigla do Enclave na Amazônia: as mutações da estatal e o estado imutável no Pará*. Belém: CEJUP, 2003, páginas 71 e 72.

<sup>&</sup>lt;sup>239</sup> SEBRAE. Diagnóstico Sócio-Econômico do Município de Marabá. Belém: CEJUP, 1995, páginas 43 e 44.

estabelecimento. De acordo com as informações do relatório do SEBRAE, um dos problemas apontados pelos empresários locais era o da falta de qualificação dos empregados.

Já a atividade de prestação de serviços possuía em 1994, 490 empresas, que ocupavam 1.991 pessoas. Destas, 72% eram informais e 70°% de natureza familiar. Predominavam os ramos de bares, botequins, oficinas de reparação e manutenção de máquinas e aparelhos, lanchonetes, sorveterias e oficinas de reparação e manutenção de motores e veículos rodoviários.

Com relação ao setor secundário, ainda nessa mesma pesquisa de 1994, existiam 203 estabelecimentos industriais na área urbana de Marabá, dos quais 53% eram informais. Esse setor era caracterizado por empresas de médio porte. A distribuição por ramos de atividade era bastante "irregular" de acordo com o relatório do SEBRAE, predominando os fabricantes de tijolos e telhas, fábricas de móveis de madeira, serrarias e fábricas de beneficiamento de produtos de origem vegetal. No total, 2.841 pessoas estavam ocupadas nesse setor e os ramos que mais empregavam eram as serrarias com 33%, as guseiras do Distrito Industrial com 13% e as fábricas de tijolos e telhas com 9%.240

Na conclusão do relatório do SEBRAE, coloca-se que:

"O perfil econômico do município de Marabá, fortemente alterado a partir da exploração mineral liderada pela Companhia Vale do Rio Doce-CVRD, teve profundos reflexos em sua estrutura produtiva. Em que pese a grande expansão do mercado local causada pelos fluxos migratórios, o crescimento da produção interna não se materializou em forma de desenvolvimento social, pois a riqueza gerada não foi internalizada no município".<sup>241</sup>

Os chamados Grandes Projetos, como ficaram conhecidos os planos governamentais contidos inicialmente no POLAMAZÔNIA e depois no PGC, pouco têm contribuído no sentido de promover um real processo de desenvolvimento industrial daquela região. Tal fato se torna ainda mais grave se forem analisados nesse contexto a dimensão que a produção de minério de ferro adquiriu em termos de exportação e de que forma essa exploração da reserva de Carajás alavancou a CVRD, que se tornou uma das maiores mineradoras do mundo. Uma das estratégias do Governo Militar era exatamente

<sup>241</sup> SEBRAE. Diagnóstico Sócio-Econômico do Município de..., página 52.

<sup>&</sup>lt;sup>240</sup> SEBRAE. Diagnóstico Sócio-Econômico do Município de..., página 38.

o de fortalecer essa empresa e torná-la responsável por grande parte dos empreendimentos no setor de mineração na Amazônia.

Em 1997, no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, a CVRD foi privatizada, tendo o Estado do Pará um peso muito grande na sua atividade como mineradora. De acordo com o jornalista Lúcio Flávio Pinto, em 2003, a empresa extraia do Pará cerca de 70% do seu comércio exterior, sem que o Estado obtivesse os ganhos correspondentes ao crescimento da empresa.<sup>242</sup>

Marabá passou a ter uma configuração urbana influenciada por todas essas intervenções promovidas em seu espaço desde a década de 1970 com a abertura da rodovia Transamazônica, que acabou induzindo e facilitando a migração e a ocupação do trecho próximo ao núcleo pioneiro, no bairro Amapá. A implantação do Distrito Industrial, embora um pouco mais afastado da área urbana, representou a mais recente dessas intervenções com vistas a absorver o desenvolvimento industrial que estava sendo previsto para a cidade, que como já observamos, ficou restrito ao beneficiamento primário do minério de ferro.<sup>243</sup>

\_

<sup>&</sup>lt;sup>242</sup> Pinto, Lúcio Flávio. *CVRD. A sigla do enclave na Amazônia: as mutações da estatal e o Estado imutável no Pará.* Belém: Cejup, 2003, página 12.

<sup>&</sup>quot;Um dos problemas das experiências com pólos e complexos industriais nas regiões periféricas é que apenas uma parte do valor agregado gerado, representada pelo salário, converte-se em dispêndio na própria região. Devido à propriedade extra-regional dos capitais investidos, os lucros são canalizados para fora da região, e, em função de diversas isenções fiscais geralmente concedidas, os impactos sobre a arrecadação tributária regional são muito restritos." Machado, Paulo Fernando. O Pólo Siderúrgico de Carajás: Impactos e Alternativas Possíveis in Costa, José Marcelino Monteiro da (coordenador) Amazônia: Desenvolvimento ou Retrocesso. Belém: CEJUP, 1992, página 321.

## 6. A Velha Marabá: Resistência ou Atraso?

A persistência da Velha Marabá é um fato evidenciado mesmo com a ocorrência das situações mais adversas, entre elas a grande enchente de 1980. Muitos habitantes do núcleo pioneiro se transferiram para a Nova Marabá e receberam os lotes para iniciar a ocupação. A maioria se desfez dos terrenos e retornou ao antigo núcleo. Todos os moradores que tivemos a oportunidade de entrevistar procederam dessa forma ou já haviam retornado assim que as águas baixaram, do mesmo modo que nas outras ocasiões em que grandes enchentes ocorriam. A diferença, no caso da enchente de 1980, reside no fato de que naquele momento encontrava-se em fase de implantação a Nova Marabá, que era a alternativa proposta pela Governo Federal e pela SUDAM para assentar esses mesmos moradores.

Contudo, a Nova Marabá ainda não estava estruturada naquele momento para tornar-se uma alternativa ao núcleo pioneiro. Para as famílias tradicionais, que tinham seus interesses econômicos vinculados ao antigo núcleo, a volta ainda era a alternativa mais viável. Para os moradores dos bairros mais afetados pelas enchentes, Cabelo Seco e Santa Rosa, a proximidade do trabalho, com os rios e as possibilidades de obtenção de um sustento pesaram mais na decisão de retornar.

Mais uma vez, não ocorreu uma decisão firme por parte dos poderes constituídos, seja a nível federal, seja por parte da SUDAM e do poder municipal, ainda sob intervenção federal, no sentido de impedir de forma efetiva a reocupação da Velha Marabá. Era a grande oportunidade para que isso tivesse sido feito, uma vez que a enchente de 1980 foi a maior da história da cidade e a procura pelos lotes oferecidos na Nova Marabá se intensificou, criando a possibilidade prática da transferência definitiva ocorrer. Apesar disso, repetiu-se o processo ocorrido nas ocasiões anteriores, prevalecendo a vontade das famílias tradicionais e dos moradores mais antigos de proceder ao retorno. Muitos moradores que inclusive tinham adquirido lotes na Nova Marabá se desfizeram dos mesmos ou os retiveram com fins especulativos, para depois retornarem à Velha Marabá.

Já em outras oportunidades, como na grande enchente de 1926, essa postura mostrou que a opção dos moradores era pela permanência. Inicialmente motivados pelas

facilidades econômicas proporcionadas pela localização junto ao pontal em relação à atividade do extrativismo e depois pelo estabelecimento de um convívio cotidiano na beira do rio, o fato é que nenhuma tentativa de deslocar esses moradores conseguiu obter resultado. Mesmo o projeto da Nova Marabá, imposto no Regime Militar, não conseguiu atrair os moradores habituados aos bairros de Cabelo Seco e Santa Rosa, isso sem contar os demais residentes na área central da Velha Marabá. Esperava-se um declínio da ocupação do pontal, a medida em que o novo núcleo fosse sendo estabelecido. Ocorreu o contrário, a Velha Marabá voltou a crescer, ganhou adensamento populacional, mesmo depois da grande enchente de 1980.

A Nova Marabá se estruturou, mas não agregando os moradores do núcleo pioneiro, e sim uma população em grande parte resultante do fluxo migratório e das instituições que lá se instalaram na fase dos Grandes Projetos. Nesse sentido, podemos falar em uma permanência da Velha Marabá.

Ao longo da história da cidade, esses moradores estabeleceram uma complexa convivência entre eles mesmos, com os rios que lhes garantiam, em parte, a sobrevivência e praticamente o único meio de locomoção até a chegada das rodovias. Foi estabelecida uma forma particular de apropriação do espaço urbano em bairros como Cabelo Seco, sendo a rua praticamente uma extensão da casa, onde os deslocamentos são facilitados pelas distâncias curtas e associado a uma solidariedade informal entre os moradores que persiste até hoje.

Ao lado desses elementos, havia a possibilidade de obter o sustento, fosse no extrativismo, mesmo sendo uma atividade sazonal, no garimpo ou nos "bicos" exercidos nos intervalos entre aquelas atividades, como a pequena agricultura, construção civil, nas olarias do varjão que ainda sobrevivem ou mesmo no pequeno comércio. Afirmava-se que em Marabá, "ninguém ficava sem trabalhar" ou que era lá "que estava o dinheiro", até mesmo durante as enchentes, vista como dificuldade intransponível apenas na visão dos planejadores e técnicos, mas não na dos próprios moradores.

Estabeleceu-se um "modus operandi" da população com as enchentes, calculando o avanço das águas dia após dia até o momento em que, se necessário, tivessem que deixar a casa. As providências tomadas pela Prefeitura, por meio da Defesa Civil, parecem ter alcançado uma regularidade no que se referem aos procedimentos em caso de enchentes de maiores proporções, como a que ocorreu em 1990. Esses procedimentos funcionam e não são registradas vitimas fatais que sejam resultado direto do problema.

Após a grande inundação de 1980 temia-se que ocorresse uma outra de igual proporção. Nas matérias dos jornais locais sobre enchentes que pudemos examinar nesse período, sempre se colocou a possibilidade de que as mesmas fossem "como a de 80". Foi o caso da enchente de 1983, quando se comparou o nível do rio Tocantins em 6 de fevereiro de 1980, com o de 06 de fevereiro de 1983, quase idênticos, o que poderia ser o prenúncio de uma enchente de igual proporção.<sup>244</sup>

Nesse mesmo ano de 1983, a rotina nos bairros mais afetados se repetiu. De acordo com matéria do jornal "Correio do Tocantins", publicada no início desse ano, muitos moradores "fazem cálculo confiando na baixa do nível das águas". Em seguida, as "mudanças apressadas, para a Nova Marabá, à espera de que as águas baixem ou, na melhor das hipóteses, não subam tanto". A matéria afirmava que, embora a Velha Marabá estivesse condenada às enchentes periódicas, "é ali que está o coração da maioria dos marabaenses e também uma boa parte de sua memória histórica".

Na década de 1980 começaram a ser tomados os procedimentos, que até hoje, são adotados quando da ocorrência das enchentes de grandes proporções: acomodar os moradores em barracas de lonas, montadas em áreas determinadas pela Prefeitura na Nova Marabá, como por exemplo, o Parque de Exposições; distribuição de alimentos (mais recentemente cestas básicas); caminhões tanques para o fornecimento de água e distribuição de medicamentos. Os bairros mais atingidos eram os mesmos de sempre: Cabelo Seco e Santa Rosa. Com poucas alterações, são esses os procedimentos adotados até hoje.

Após a enchente de 1980, o núcleo pioneiro se recuperou e

"foi exatamente nos anos de 82/82, após a grande enchente, que a velha Marabá mais cresceu. Foram inauguradas 6 novas agências bancárias e o comércio varejista e atacadista cresceu em 200%, sem qualquer exagero."

Naquele momento, segundo matéria do jornal "Correio do Tocantins", a Nova Marabá, "área de expansão, criada e projetada pela SUDAM, ainda não convenceu a população de sua utilidade", apesar de que lá já estivessem instituições e empresas importantes como a Prefeitura Municipal, o Fórum, a Receita Estadual, agência dos Correios, Banco da Amazônia, Banco do Estado, entre outras. Todas as grandes lojas e

<sup>&</sup>lt;sup>244</sup> Jornal "Correio do Tocantins", edição de 12 a 18.2.1983, ano 1, número 3, página 7.

supermercados estão com prédios novos, na área de expansão, porém, o grande movimento ainda era registrado na Velha Marabá. 245

O projeto da Nova Marabá, além de não ter conseguido convencer a população a deixar o núcleo pioneiro, não solucionou o problema das enchentes, até pelo contrário. O risco se agravou, não apenas em função da permanência dos moradores, como também do crescimento da população nas áreas mais sujeitas ao problema e no adensamento maior da Velha Marabá, com a ocupação avançando ainda mais sobre a área do varjão. O problema também passou a existir nos demais núcleos, principalmente em função das ocupações irregulares e invasões, como na Nova Marabá (Folha 33) e no Complexo Cidade Nova, nos terrenos mais próximos ao rio Itacaiúnas.

Não existem dados ou estatísticas precisas a respeito dos possíveis prejuízos causados pelas enchentes ou referentes a problemas econômicos causados pelas mesmas, embora se saiba que causem danos. A administração municipal arca com a transferência e abrigo dos moradores atingidos, inclusive com a distribuição das cestas básicas.

O avanço lento das águas permite, quando é necessário, a retirada das mercadorias das lojas ou armazéns para um local seguro. Contudo, quando da ocorrência de enchentes que atingem todo o núcleo pioneiro, incluindo o eixo comercial formado pela avenida Antonio Maia, comerciantes e lojistas reclamam dos prejuízos causados ao movimento do comércio. Foi o que ocorreu em 1990, quando a enchente atingiu essa área e inclusive o aterro sobre o varjão, que faz a interligação com a Transamazônica, que chegou a ficar interditado para veículos pesados. Nessa ocasião, foi feito um cadastramento das empresas que haviam sido atingidas, dentro de um Plano de Socorro, organizado pela Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Mineração, pelo Centro de Apoio à Pequena e Média Empresa e também pela Associação Comercial e Industrial de Marabá. O objetivo era o de obterem benefícios das três esferas governamentais. Os comerciantes também encaminharam reivindicações ao Governador do Pará nesse sentido.

Nessa enchente, mais de 90% dos imóveis da Velha Marabá foram atingidos pelas águas e o comércio praticamente paralisou as suas atividades. Alguns comerciantes chegaram a se transferir para o Complexo Cidade Nova e para a Nova Marabá e "outros tiveram que se conformar com seus estoques encaixotados". Muitos comerciantes também reclamaram da ausência de ajuda por parte do poder público. 246

<sup>245</sup> Jornal "Correio do Tocantins", edição de 19 a 26.2.1983, ano 1, número 4, página 9.
 <sup>246</sup> Jornal "Correio do Tocantins", edição de 26.01 a 01.2.1990, ano VII, número 261, página 5.

A enchente de 1990, que começou logo em janeiro, foi a maior ocorrida em Marabá desde 1980, mais uma vez confirmando a tradição do ciclo de 10 anos entre uma grande enchente e outra. A ajuda à população afetada obedeceu ao padrão, com transporte para os moradores das áreas atingidas e para a retirada de seus pertences, distribuição de alimentos e abrigo. Este último era providenciado para quem não possuía casa de parentes ou amigos que pudessem recebê-los. Foram registrados casos de diarréia e gastroenterite entre os milhares de flagelados, cujo número teria alcançado os 50 mil.

No final de janeiro de 1990, o rio Tocantins atingiu 14,60 metros além do normal, dez centímetros além da cota necessária para a decretação do estado de calamidade pública. Terminada a primeira quinzena do mês de fevereiro, alguns moradores já preparavam o retorno para as partes mais baixas da Velha Marabá. Na metade do mês de março, o nível do Tocantins ainda se situava nos 12,60 metros e muitos bairros ainda estavam alagados. Uma boa parte da população ainda permanecia nos abrigos precários, em escolas públicas ou em casa de parentes e amigos. No início de março, ainda havia possibilidade de novas enchentes, pois os rios voltaram a subir.

Como nas outras enchentes, assim que a possibilidade de retorno surgia com a baixa das águas, os moradores iniciavam a volta, trazendo

"os móveis que sobreviveram à mudança repentina, apagar os vestígios da água nas paredes, replantar as flores, sacudir dos olhos e da alma os escombros e o espanto das noites intermináveis nos abrigos." <sup>247</sup>

Essa enchente passou a ser a referência para os anos seguintes, como a de 1980 havia sido até esse momento. Ao primeiro avanço das águas muitos já previam "uma enchente como a de 1990". Em 1992, pensou-se nessa possibilidade. No início do mês de fevereiro, o rio Tocantins alcançava 11 metros acima do normal e muitos moradores já estavam sendo retirados. Como o rio ultrapassou os 12 metros, foi decretado estado de emergência e em torno de mil pessoas já se encontravam alojadas na Nova Marabá. Na segunda quinzena de fevereiro haviam 150 famílias e mais ou menos 800 pessoas alojadas no Parque de Exposições, embora não fosse considerada uma enchente normal para aquele período. Muitos moradores já tinham se mudado por conta própria para a casa de parentes e amigos ou para outros núcleos de Marabá.

<sup>&</sup>lt;sup>247</sup> Jornal "Correio do Tocantins", edição de 9 a 15.2.1990, ano VIII, número 263, matéria de capa.

Temendo a repetição do que tinha ocorrido em 1990, os empresários manifestaram preocupação com a enchente de 1992. Como declarou João Pereira Moraes, do setor de roupas:

"Só temos vivido anos de recessão, com vendas que mal chegam para cobrir os investimentos. Uma enchente dessas nos obriga a ficar um mês sem trabalhar, fazendo despesas imprevistas com aluguéis, alimentação, transporte, além das perdas e danos com a mercadoria. Por fim, quando passa o flagelo, voltamos para uma situação de falta de dinheiro entre os consumidores. É um sufoco, conclui".<sup>248</sup>

Em 1997, a cidade conheceu uma enchente semelhante à de 1990 e que atingiu grande parte da Velha Marabá. Percebe-se que o problema das enchentes que justificou e até legitimou o projeto da Nova Marabá, ganhou amplitude, pois além de afetar o núcleo pioneiro, como ocorre todos os anos, atinge também algumas áreas da Nova Marabá e da Cidade Nova, resultado da ocupação irregular e das invasões. Nesses núcleos existem bairros que sofreram um adensamento maior de moradores, sobretudo os de baixa renda.

Além de se poder falar em uma permanência do núcleo pioneiro enquanto espaço físico, tivemos também a manutenção de muitas de suas características que remontam ao período anterior à fase dos Grandes Projetos e intervenções do Governo Federal. Hábitos e costumes típicos do modo de vida ribeirinho persistem na Velha Marabá e em seus antigos bairros, como a lavagem de roupa nas margens do rio Tocantins, a pesca e a diversão para as crianças, que nadam em suas águas.

O bairro Olaria, por exemplo, situado na área próxima à margem direita do rio Itacaiúnas, continuou a justificar o nome que recebeu em outras épocas. Em meados de 1983 empregava quase 2 mil trabalhadores, em mais de 100 olarias. Naquele momento a demanda por tijolos e materiais de construção era grande, em função da expansão da Cidade Nova e da implantação da Nova Marabá. O tijolo produzido nesse bairro era mais barato do que o obtido em lojas de material de construção, o que garante até hoje a sobrevivência dessa atividade, nesse mesmo local, durante os meses de maio até dezembro, quando as águas estão baixas, permitindo a exploração da argila para a fabricação de tijolos e telhas.

Um oleiro entrevistado pelo jornal "Correio do Tocantins", chamado Antonio Rodrigues Neto, paraibano, afirmou que em Marabá, "não existe garimpo melhor do que

\_

<sup>&</sup>lt;sup>248</sup> Jornal "Correio do Tocantins", edição de 14 a 20.2.1992, ano X, número 344, página 5.

sua olaria". Ele mesmo afirmou que "qualquer empregado aqui, ganha uma faixa de 3 mil cruzeiros, por dia, além de estar todo dia ao lado da família". Os oleiros trabalham e residem nessa área durante a época do "verão" local.<sup>249</sup>

Alguns anos depois, em 1995, a situação dos oleiros que trabalhavam nesse mesmo local não parecia ser tão boa quanto na década anterior, mas mesmo assim a atividade se mantinha. Ao que parece, o crescimento da construção civil já não era tão intenso com a consolidação dos núcleos de Cidade Nova e Nova Marabá. O faturamento já era bem menor e muitas vezes, "alguns proprietários de olarias acabam só trocando seus produtos por rancho e madeira para a queima". Apesar do produto produzido nesse local ser barato, por exemplo, em 1995 o milheiro do tijolo de 6 furos podia sair por 25 reais, enquanto na cidade, o mesmo milheiro era vendido a 90 reais, a concorrência entre os próprios oleiros acabava mantendo o preço em um nível muito baixo. Apesar disso, a produção se mantinha e durante o período das cheias, os trabalhadores desse local, que em geral, não conhecem outro ofício, trabalham nas roças ou colônias agrícolas. A produção abastece a cidade e o faturamento é pequeno, sobretudo no "verão", quando a oferta de tijolos é grande. 250

Santa Rosa também pode ser considerado um bom exemplo dessa resistência dos moradores e do apego dos mesmos ao seu bairro. Na segunda metade da década de 1980, o bairro encontrava-se numa situação ruim, pois não dispunha de melhorias em função ainda da expectativa do poder público de que seus moradores acabassem saindo para os outros núcleos, inclusive para a Nova Marabá.

Já os que residiam na Nova Marabá reclamavam do abandono e de que muitas obras que haviam sido prometidas não foram construídas, como as áreas de lazer, praças, saneamento básico, iluminação pública e a poeira provocada pelo fato de que a maior parte das ruas não tinha recebido o pavimento asfáltico.

Para muitos líderes locais, a Prefeitura não deveria mais investir em bairros como Santa Rosa e procurar concentrar mais esforços na melhoria da Nova Marabá. Defendiam que os moradores desse bairro deveriam ser remanejados para o novo núcleo que, inclusive, dispunha de um número bem maior de eleitores, que reivindicavam melhorias.

2

<sup>&</sup>lt;sup>249</sup> Jornal "Correio do Tocantins", edição de 01 a 07.6.1983, ano 1, número 15, página 5.

<sup>&</sup>lt;sup>250</sup> Segundo um oleiro entrevistado em 1995, Deusdeth dos Santos, que trabalhava nesse local desde 1980 e que, além da família, empregava mais 5 homens, a situação já não era tão boa para o seu negócio como nos anos anteriores, quando chegou a ter 20 trabalhadores. "Quem realmente ganha dinheiro é o rico, o que leva toda a nossa produção para construir a sua casa barata ou então revender". Jornal "Opinião", ano 1, número 14, 19.10.1995, página 6.

Por outro lado, Santa Rosa tinha os seus defensores, como o jornalista e escritor Ademir Braz, que em um artigo intitulado "Defendendo o bairro Santa Rosa", de 1987, argumenta que o bairro foi alvo de uma perseguição promovida na fase da Ditadura Militar, quando se defendia a implantação da Nova Marabá. Dessa forma, o poder público "nos idos de 1976, através da poderosa SUDAM e com a ajuda forçada da prefeitura, iniciou um processo de perseguição e boicote aos moradores desse bairro", alegando que o bairro estava condenado, não oferecendo mais condições à população e que esta devia ser remanejada para o novo complexo. "Pobre Santa Rosa", chegaram a fechar a escola "construída a duras penas", cortaram a iluminação pública e colocaram uma "placa gigantesca e humilhante" em sua entrada, "comunicando que era proibida a construção ou reforma de qualquer residência no seu perímetro". De acordo com o jornalista, essa política de

"terra arrasada produziu seus frutos, acabou por deixar o bairro na situação lamentável em que se encontrava. No escuro, sem água, segregados como leprosos, seus moradores, porém, resistiram a tudo com a coragem sagrada dos injustiçados".

De acordo com Ademir Braz, alguns moradores chegaram a sair "para o paraíso que o governo federal tencionava pavimentar com blocos de lava vulcânica ou tacos de madeira de lei". Agora o "paraíso" não têm áreas de lazer, praças, saneamento básico, como um "triste espólio gerado no ventre da megalomania e que durante muitos anos os prefeitos se recusaram a receber".

## Acrescenta ainda o artigo que:

"os que saíram, pouco depois voltaram. É que, como toda comunidade, a Santa Rosa têm suas características e encantos. Ela sempre esteve umbilicalmente ligada ao rio, que lhe dá o sustento e às lavadeiras concede o meio de sobrevivência. Jamais sobrevivência no deserto que o desgoverno inventou e edificou numa quinta degradada, sem sequer perguntar ao povo (que, por livre iniciativa criou Cidade Nova, Novo Horizonte) se desejava morar ali".

Ao mesmo tempo em que defende a preservação do bairro Santa Rosa, o jornalista Ademir Braz faz restrições à Nova Marabá, cuja "competência dos inventores" está sendo "hoje tragicamente reconhecida", erguida em terreno impermeável, que traria problemas com relação às fossas sanitárias. A rede de abastecimento de água construída

tão "à flor da terra" que quando uma máquina mexer no sistema viário iria arrebentar os encanamentos. Ademir Braz propõe que:

"deixemos a Santa Rosa como está: ruas recuperadas, energia elétrica, uma pracinha no vértice da rua, e a ruidosa alegria de centenas de crianças que outra vez têm uma escolinha no bairro e umas professoras que parecem ter uma estrela nos olhos quando conversam com a gente".<sup>251</sup>

O bairro Santa Rosa persistiu e em janeiro de 1995, de acordo com dados da Prefeitura de Marabá, possuía 3.091 habitantes que viviam em 502 residências, numa área de 33 hectares, com uma média de 94 famílias por hectare. Naquele momento, era o bairro de menor concentração populacional do núcleo pioneiro. Para uma comparação, a média de habitantes por hectare no Cabelo Seco era de 248 e na área central de 165. Em número de habitantes e tamanho, Santa Rosa perdia apenas para o centro.



Figura 29: Praça Francisco Coelho, área central do bairro Cabelo Seco, previsto para ser tombado.

O bairro continuava tendo problemas em relação à iluminação pública, recolhimento de lixo, falta de pavimentação nas ruas, inclusive nas mais importantes, falta de um posto de saúde e de um posto policial. O problema das enchentes ocorre em todos os anos em função da proximidade com o rio Tocantins. Contudo, a enchente não é igual em toda a Santa Rosa, existindo alguns pontos, como a parte central do bairro, na avenida

<sup>&</sup>lt;sup>251</sup> Braz, Ademir. Defendendo o bairro Santa Rosa. Artigo publicado no jornal "*Correio do Tocantins*", edição de 11 a 17.12.1987, ano V, número 161, página 2.

Silvino Santis, onde é mais difícil a água alcançar, sendo atingida apenas nas enchentes médias e grandes.

Santa Rosa ainda preserva uma antiga característica de ter muitas casas construídas de madeira. Ao contrário do bairro Cabelo Seco, que possui ruas pavimentadas e uma boa estrutura urbana, poucas melhorias ocorreram em Santa Rosa após a década de 1980. Apesar disso, muitos moradores afirmam não ter nenhuma vontade de deixar o bairro e muitos que deixaram voltaram.

O bairro Cabelo Seco, cujo tombamento está previsto no Plano Diretor de 2006, é outro exemplo de uma comunidade ribeirinha na Velha Marabá que conseguiu sobreviver diante das transformações pelas quais a cidade passou nos últimos trinta anos. Possuía 2.483 habitantes, segundo a Prefeitura Municipal, em 1995, vivendo em 383 edificações. A maioria dos moradores é de baixa renda.



Figura 30: Área do bairro Cabelo Seco atingida por enchente recente. Fonte: Prefeitura Municipal de Marabá

Cabelo Seco preservou as suas antigas características, com casas pequenas, coladas umas às outras, sem possuir varandas e em permanente contado com a rua. O aspecto da solidariedade entre os moradores é sempre lembrado em relação a esse bairro. De acordo com o relato de dona Zenith Ribeiro, uma lavadeira de 74 anos, dos quais 48

morando no bairro, os moradores "são muito unidos. Somos como uma única família. Nós nos ajudamos muito". 252

Em termos de serviços, o bairro contava em 1995, com uma escola de primeiro grau, um posto de saúde e creche. As ruas estavam pavimentadas e a maior parte das habitações eram feitas em alvenaria. Entre os problemas mais graves estavam a falta de água e a grande distância em relação aos pontos de ônibus, uma vez que as ruas desse bairro são muito estreitas e impróprias, inclusive, ao tráfego de veículos leves. A enchente ocorre, mas com menos freqüência do que no bairro Santa Rosa. Entre 1993 e 1995, por exemplo, não foi necessária a retirada dos moradores.

Já os remanescentes da antiga elite que possuía imóveis nas áreas mais valorizadas da Velha Marabá, não tinham interesse em abandonar o núcleo, em se desfazer de seus bens ou deixar que os mesmos se desvalorizassem, impedindo que obtivessem uma renda com os aluguéis. Como já foi mencionado, em 1978, ano em que ocorreu uma grande enchente na cidade, surgiu a notícia de que a Velha Marabá seria de fato desativada e as reações vieram de imediato.

Na ocasião dessa enchente a cidade recebeu a visita do ministro do Interior Rangel Reis, que fez pressões junto às lideranças locais e à Câmara de Vereadores no sentido de proceder à desativação do núcleo pioneiro. O jornal "Notícias de Marabá" divulgou depoimentos dos membros mais ilustres da comunidade marabaense a respeito da questão e a opinião era unânime no sentido de não deixar a Velha Marabá. Entre os depoimentos destacamos:

"Miguel Gomes da Silva, o maior pecuarista da região: Credo, essa história de mudança não pega. Sou ferrenhamente do contra."

"Sebastião Miranda, comerciante: Os que falam em mudança são os de fora. Nós, os verdadeiros e leais marabaenses repelimos esses boatos."

"Bebé Ribeiro, farmacêutico e vereador: Jamais trairei esta terra que não é a do meu berço mas vive perenemente em meu coração. Por isso sou contra qualquer projeto de mudança. Ficaremos mesmo por aqui com enchentes ou sem elas."

"Raimundo Cunha, vereador: Sou contra o projeto de mudança por não ver qualquer razão sólida para isso. Se já vivemos aqui por quase 80 anos, sempre convivendo com enchentes, porque desertar agora quando dispomos de vastos recursos para combater as cheias? As gerações porvindouras não nos perdoariam."

-

<sup>&</sup>quot;Essa solidariedade explica porque a família da casa 296, na Rua 27 de Março, construiu um abrigo, em frente, para um homem portador de hanseníase (controlada) que não possui família". Jornal "Opinião", ano 1, número 8, edição de 01.9.1995, página 6.

"Antonio Botelho, industrial: Sou contra a mudança. As enchentes representam para nós um passa-tempo e um esporte muito divertido."

"Doutor Nilo Abbade, dentista: Em nenhuma hipótese admito a possibilidade de desativação como andam veiculando na imprensa de todo o país. Até me causa estranheza essa campanha, quando se sabe que o marabaense está acostumado com enchentes e já possui técnica para se defender delas com êxito."

"Almir Morais, fazendeiro: Mudar? Essa história convém a muito pouca gente nesta terra. Estou inteiramente ao lado dos que defendem a permanência e a conseqüente expansão de nossa Velha Marabá."

"Doutor Alberto Moussalem, vereador: Pode afirmar pelo seu jornal que me orgulho de ser o mais ferrenho adversário desse projeto infeliz de mudança, que em absoluto não passará." <sup>253</sup>

Para a parcela da população menos abastada, a Velha Marabá sempre ofereceu alternativas de trabalho temporário ou no setor terciário, que como mostram os dados, foi ampliado e se manteve como o setor que mais emprega. A Velha Marabá manteve a fama de ser o lugar "onde se ganha dinheiro" e isso não foi transferido para o novo núcleo.

Em 1975, quando estava para ser implantada a Nova Marabá, o MINTER e a SUDAM, realizaram um levantamento a respeito da população do núcleo pioneiro que era atingida pelas enchentes, correspondendo o mesmo a 50% das famílias atingidas pelo problema ou a 27,8% de toda a população residente na sede municipal. Uma grande parte dos chefes de família pesquisados era proveniente de outros Estados, sobretudo do Maranhão. O levantamento menciona que, com relação aos estímulos que motivaram esses chefes de família a se fixarem em Marabá, a maioria, 43,6%, afirmaram que a cidade oferecia maiores oportunidades e proximidade no que se refere ao trabalho. Dentro dessas oportunidades se destacavam o setor de serviços, o extrativismo da castanha, dos diamantes e a pecuária. Contudo, era o setor de serviços que mais satisfazia os que procuravam por oportunidades de trabalho. Dos 1.129 chefes de famílias pesquisados, 89,9% estavam ocupados em algum tipo de atividade, havendo um baixo índice de desocupados.

Outro dado importante desse levantamento referia-se aos deslocamentos dos moradores por ocasião da ocorrência de enchentes. Nas famílias de renda mais alta, havia a preferência pelo centro. Já nas famílias de renda mais baixa, a preferência era pelo

-

<sup>&</sup>lt;sup>253</sup> Jornal "Notícias de Marabá", ano IV, número 51, 30.03.1978, página 4.

<sup>&</sup>lt;sup>254</sup> Ministério do Interior. SUDAM: Departamento de Recursos Humanos e Divisão de Estudos de Recursos Humanos. *Levantamento Sócio-Econômico Preliminar da População Atingida pelas Enchentes em Marabá*. Belém – PA, março de 1975, página 16.

bairro Amapá. Contudo, no conjunto, a preferência era por este último bairro, para 20,5% dos pesquisados, o que, de acordo com o levantamento:

"se justifica pelas facilidades oferecidas por este bairro, quanto a alguns serviços. Haja visto que para ali se observa uma expansão espontânea da cidade de Marabá. Apesar de encontrar-se sujeito a inundações nos períodos mais críticos, esta vulnerabilidade é menos acentuada em virtude de que a inundação só atinge locais bem próximos a margem do rio Itacaiunas." <sup>255</sup>

A maior parte das famílias pesquisadas possuía casa própria, correspondendo a 68,2% do total. Por outro lado, constatou-se também que 25,8% das casas eram alugadas, sendo que o aluguel era uma fonte de renda para várias dessas famílias. Vale lembrar que naquele momento, 1975, o valor do aluguel era alto em Marabá, mesmo na parte periférica da cidade. O levantamento colocou a preocupação de que essas condições referentes ao patrimônio das famílias viessem a interferir na decisão das mesmas no que se referia à mudança para a Nova Marabá.

Vale notar que não encontramos em nenhum documento referente aos dois planos da Nova Marabá, alguma referência aos moradores que dispunham de mais de um imóvel no núcleo pioneiro. Portanto, não há informações de como seriam os procedimentos de indenização em uma situação como essa. Mesmo nos bairros mais sujeitos às enchentes, como Cabelo Seco e Santa Rosa, haviam moradores que possuiam mais de um imóvel e que obtinham uma renda com o aluguel dos mesmos. O problema das enchentes nunca foi um fator que tivesse acarretado um processo de desvalorização dos imóveis na Velha Marabá, uma vez que, após as águas baixarem, as famílias mais abastadas e os demais moradores reocupavam as casas e os estabelecimentos comerciais, sendo que as atividades econômicas eram retomadas.<sup>256</sup>

Finalmente, o levantamento analisou a expectativa da população com relação ao Plano da Nova Marabá, tendo ainda como referência naquele momento o PDUM. A população pesquisada, em sua grande maioria, já tinha informação a respeito do Plano, mesmo que geral. Um elevado número de famílias, 87,6%, manifestou disposição para mudar para um local seguro em relação às enchentes. Contudo, ao analisar o grau de

<sup>&</sup>lt;sup>255</sup>Ministério do Interior. SUDAM: Departamento de Recursos Humanos e Divisão de Estudos de Recursos Humanos. *Levantamento Sócio-Econômico Preliminar da População Atingida...*, página 22.

<sup>&</sup>lt;sup>256</sup> Em 1955, H. D. Barruel de Lagenest afirmava que a razão pela qual as casas de Marabá não eram reformadas devia-se ao fato de que a maioria delas eram alugadas e que o aluguel era relativamente caro. O locatário não promovia reformas no imóvel, pois a qualquer momento corria o risco de ser despejado. Para o proprietário do imóvel, o conserto podia representar o equivalente a 3 ou 4 meses de aluguel. A reforma só era efetuada em último caso quando praticamente se reconstruía a moradia quando esta estava para cair. Lagenest, H. D. Barruel de. *Marabá*, *Cidade do Diamante e da...*, página 38.

adaptação dessa população à Marabá naquele momento, 83,0% revelou gostar da cidade. O levantamento apontava também, como condicionantes dessa maior adaptação a Marabá, a oportunidade de trabalho, 38,1%, a proximidade de amigos e parentes com 19,0% e a proximidade do emprego, 5,7%. Em função desses últimos dados, o levantamento apontava a necessidade de um melhor esclarecimento para a comunidade a respeito de como seria efetuado esse deslocamento para a Nova Marabá e um trabalho de preparação por parte dos planejadores, o que não foi efetuado.

Existiam elementos para se supor que o plano de transferência e de implantação da Nova Marabá não estava plenamente legitimado no que se referia à sua aceitação e os indícios apontavam para uma resistência ao mesmo por parte dos vários segmentos que compunham a sociedade local. A política intervencionista promovida pelo Governo Federal, no que se referia ao âmbito urbano da cidade de Marabá, estava longe de ter o pleno respaldo da comunidade.

Alguns outros atritos, além das resistências à transferência para a Nova Marabá, envolveram a sociedade marabaense e o Governo Federal, em pleno Regime Militar. Mesmo as lideranças locais e a elite de proprietários de terras, de imóveis e ligados ao comércio, embora alinhados ideologicamente ao regime que estava em vigor e até alguns deles filiados ao partido da situação, a ARENA, não deixaram de manifestar divergências com relação às intervenções promovidas pelo poder central de Brasília.

Já citamos o caso dos atritos com o primeiro prefeito nomeado de Marabá, após esta ter sido transformada em Área de Segurança Nacional em 1970, o Capitão Elmano Mello. Temos também o registro do problema envolvendo o aeroporto localizado no bairro Amapá, que também sofreu um controle por parte do Governo Federal e que levou o principal jornal da cidade na época, o "Notícias de Marabá", a uma briga, que envolveu o Ministério da Aeronáutica em Brasília.

Até 1975, o aeroporto recebia os jatos das companhias aéreas VARIG e VASP. De acordo com o citado jornal, nesse mesmo ano uma dessas empresas, a VARIG, reclamou junto à Aeronáutica a respeito do aeroporto, de que este não estaria em condições de receber os jatos da empresa. O aeroporto foi interditado pelo Ministério da Aeronáutica para as reformas e modificações necessárias. Contudo, as mesmas demoraram mais do que os seis meses previstos, privando a cidade dos jatos de grande porte. Apenas três anos depois, em 1978, as obras foram concluídas, sem que as

<sup>&</sup>lt;sup>257</sup>Ministério do Interior. SUDAM: Departamento de Recursos Humanos e Divisão de Estudos de Recursos Humanos. Levantamento Sócio-Econômico Preliminar da População Atingida..., página 43.

autoridades vinculadas à Aeronáutica autorizassem o retorno das empresas aéreas que operavam com os jatos.

No lugar das duas grandes companhias, operava uma empresa chamada VOTEC, autorizada pela Aeronáutica. Segundo o jornal "Notícias de Marabá", as autoridades alegavam que, apesar das reclamações, a cidade estava bem servida por essa empresa e mantiveram a exclusividade para a mesma realizar os vôos locais. O jornal alegava a ineficiência da VOTEC e o tamanho reduzido das aeronaves com apenas 18 lugares e pouca capacidade de carga, exigindo o retorno dos Boeings 737.<sup>258</sup>

Uma carta foi encaminhada ao Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Araripe Macedo, a respeito da questão e com críticas à empresa que monopolizava os vôos para Marabá, acusada de ter "costas quentes" no Ministério da Aeronáutica e junto ao Departamento de Aviação Civil (DAC). Reclamava que a ampliação do aeroporto foi feita a custa de desapropriações junto aos moradores do bairro Amapá, para que a cidade pudesse continuar a receber os aviões de melhor porte. As demandas pela "restituição" do aeroporto avançaram até o início da década de 1980. A VARIG voltou a operar vôos comerciais em Marabá em outubro de 1979, após quatro anos ausente.

O jornalista Ricardo Kotscho esteve em Marabá, em 1983, para uma série de reportagens sobre o garimpo de Serra Pelada e relatou a dificuldade para se conseguir um lugar nos jatos da VARIG, única grande companhia aérea a operar esse tipo de aparelho na região, mas que só realizava um vôo por semana. O mesmo jornalista citava a outra companhia, VOTEC, detentora das linhas que, antes da reforma do aeroporto, eram da VASP e que passou a ter preferência em função de pertencer a um grupo de oficiais da Aeronáutica, como se comentava na cidade.<sup>259</sup>

De modo geral, as intervenções promovidas pelo Governo Militar dentro da área urbana de Marabá não contaram com o apoio pleno de seus moradores, mesmo das classes mais abastadas que prosperaram nos tempos áureos do extrativismo. Tal aspecto

<sup>239</sup> De acordo com informações do jornalista Ricardo Kotscho, a VOTEC "é uma empresa de terceiro nível", que opera só com "Fokker" e "Bandeirante", que seriam muito pequenos para as rotas de grandes distâncias. Isso ocorreu exatamente no momento "em que o Sul do Pará explodiu, exigindo mais e melhor transporte aéreo". Kotscho, Ricardo. Serra Pelada: uma ferida aberta..., página 79.

A mesma matéria que procedia a essa demanda junto às autoridades federais pelo retorno dos jatos ao aeroporto de Marabá, também tecia comentários elogiosos ao regime então em vigor no país. Os novos aviões 737 eram tidos como "o tipo ideal de avião para servir eficientemente ao mais atuante e mais vibrante pólo de desenvolvimento da micro-região beneficiada pela Rodovia Transamazônica, a obra gigantesca e monumental levada a cabo pela tenacidade de dois homens símbolo do poder criador e da Fé nos grandes destinos deste país – Médici e Andreazza, que redimiu para sempre nossa terra do atraso e do subdesenvolvimento". Os atritos com o Governo Federal nunca representaram uma oposição de fato ao regime ou a divergências ideológicas por parte das lideranças e da elite local. Jornal "Notícias de Marabá", ano IV, número 51, 30.03.1978, página 1.

259 De acordo com informações do jornalista Ricardo Kotscho, a VOTEC "é uma empresa de terceiro nível",

ressalta o caráter dessas intervenções, cujo momento mais importante correspondeu à fase dos chamados Grandes Projetos do final da década de 1970 até o início da década seguinte, de terem sido orientadas por interesses extra-regionais. A proposta de reorganização da área urbana de Marabá esteve diretamente vinculada a esses mesmos interesses, embora fosse ressaltado no discurso oficial, a idéia de solucionar o antigo problema das enchentes, sob a ótica do planejamento autoritário.

Nos últimos anos, a partir de 1995, a cidade de Marabá evoluiu em função dessas influências e impactos gerados pelas políticas públicas implantadas nos últimos trinta anos, sobretudo em relação ao PGC. A estrutura urbana da cidade foi alterada, não apenas pela construção da Nova Marabá, mas também em função do intenso fluxo migratório, induzido pelo Governo Federal desde a época da Transamazônica e depois pela EFC. Ainda dentro da área urbana surgiu o Distrito Industrial de Marabá e a produção de ferro gusa com a criação de 2 mil empregos diretos, bem abaixo daquilo que os planos previam.

O eixo econômico do Município de Marabá é formado atualmente pelo setor agropecuário-madeireiro, pelo PGC e a produção de ferro gusa. Muitos problemas são apontados como conseqüência dessas atividades, como o desmatamento, a poluição do ar e dos rios. Neste último caso, como decorrência de um processo de ocupação desordenado em áreas que não dispunham de uma estrutura para esses assentamentos. As ocupações informais têm pressionado o meio ambiente por meio do despejo de dejetos e resíduos, por ocuparem áreas sem uma infra-estrutura e sem os serviços urbanos básicos. Esses assentamentos também ocorrem em áreas sujeitas a enchentes, agravando mais ainda o problema.<sup>260</sup>

Em 2006 foram apontadas a existência de 11 assentamentos informais ou ocupações, totalizando uma área de 211 hectares. Desses assentamentos, 5 estavam situados em áreas alagáveis. Considerando-se a área edificada dos 5 núcleos da cidade, a área de assentamentos informais corresponde a 6% da mesma. Contudo, a população dessas áreas alcançava em torno de 47.000 habitantes ou 30% da população urbana.<sup>261</sup>

-

<sup>&</sup>quot;O crescimento dos assentamentos formais e informais, nos 3 maiores núcleos urbanos em Marabá, tem pressionado o meio ambiente através do destino de dejetos, resíduos sólidos e líquidos, além de outras formas de pressão pelo fato de ocuparem áreas desprovidas de qualquer infra-estrutura e serviços urbanos e, em algumas situações, com maior vulnerabilidade a enchentes." Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA Marabá. Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos, Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Ministério do Meio Ambiente. Marabá, 2006, página 29. Documento disponível no site <a href="http://www.unhabitat-rolac.org/anexo%5C2702200717481584.doc">http://www.unhabitat-rolac.org/anexo%5C2702200717481584.doc</a>, última consulta em 25.04.2007.

<sup>&</sup>lt;sup>261</sup>Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA Marabá..., página 29.

A cidade, quase como um todo, apresenta atualmente características e índices típicos de assentamentos informais, de acordo com uma pesquisa feita pela Secretaria Municipal de Saúde em 19.820 domicílios nas áreas formais dos cinco núcleos: Velha Marabá. Cidade Nova, Nova Marabá, São Félix e Morada Nova, este último um núcleo de formação mais recente, próximo a São Félix, nas margens da rodovia PA-150. Desse total, apenas 36,9% têm acesso à rede de abastecimento de água, sendo que 63,1% utilizam água que é captada de poço, das nascentes dos rios, entre outras formas. Contudo, muitos desses poços são invadidos pelas enchentes. Desses domicílios, 12,29% lançam os rejeitos sanitários na superfície do solo, 5,81% nas galerias de águas pluviais que vão para os rios e 81,9% utilizam fossas que também são atingidas pelas águas por ocasião das enchentes. A mesma pesquisa revela ainda que 15,05% desses domicílios depositam lixo a céu aberto em áreas também atingidas por enchentes. A Velha Marabá é responsável por 17,50% do lançamento de fezes e urina na superfície do solo, sendo que a área do bairro Cabelo Seco é a que mais contribui para esse percentual.

Mesmo atualmente, não existe sistema de esgoto em Marabá. Os moradores utilizam-se predominantemente de fossas negras e os efluentes, que não são tratados, são jogados ou lançados nas sarjetas, nas galerias de águas pluviais, nos riachos e rios.

O crescimento populacional e o fluxo migratório continuam sendo os fatores que mais interferem no processo de urbanização de Marabá. De acordo com os dados correspondentes ao ano 2000, o Complexo Cidade Nova era o núcleo mais populoso de Marabá, com 55.232 habitantes. No que se refere à densidade populacional bruta, a área mais densa é a Velha Marabá com 44,5 habitantes por hectare, vindo depois Cidade Nova com 37,2 habitantes por hectare e a Nova Marabá com 24,6 habitantes por hectare.<sup>262</sup>

Estabelecendo-se a relação entre renda e topografia da cidade verifica-se que as áreas mais baixas e vulneráveis a enchentes são ocupadas pelas famílias de menor renda. A ocupação de áreas pelas famílias de renda mais alta vincula-se à topografia mais elevada e a acessibilidade aos corredores viários. Nas áreas mais baixas, sujeitas às enchentes e com carência desses corredores, nota-se "uma ocupação do espaço urbano com bolsões segregados sócio-espacialmente, porém dentro dos limites urbanos". 264

 <sup>&</sup>lt;sup>262</sup> Para uma observação mais detalhada da densidade populacional, ver ANEXOS 1 e 2. *Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA Marabá...*, página 37.
 <sup>263</sup> Mais detalhes sobre a distribuição espacial da renda na cidade de Marabá e no Núcleo Pioneiro, ver as figuras

<sup>&</sup>lt;sup>263</sup> Mais detalhes sobre a distribuição espacial da renda na cidade de Marabá e no Núcleo Pioneiro, ver as figuras 35 e 36.

<sup>&</sup>lt;sup>264</sup> Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA Marabá..., página 47.

A previsão nos planos da Nova Marabá era exatamente de que esse tipo de segregação não deveria ocorrer e nem mesmo o processo de especulação imobiliária com a valorização de algumas áreas em detrimento de outras. A política de planejamento urbano deveria ter impedido esse processo de ocupação desordenada e controlado melhor o uso do solo. O processo de implantação da Nova Marabá, o desinteresse do Governo Federal e da SUDAM em dar continuidade à mesma, entregando-a inacabada para a Prefeitura e a crise econômica e financeira que envolveu o Estado Brasileiro na década de 1980, contribuiram para o desvirtuamento do projeto.

A ocupação das áreas mais vulneráveis às enchentes, que ocorreu nos vintes anos após a implantação da Nova Marabá, foi resultado desse fracasso em se estabelecer uma política de planejamento para a cidade. A ocupação do antigo pontal justificou-se no passado pelas atividades econômicas para as quais o local apresentava vantagens, como o extrativismo e a navegação. O declínio dessas atividades não significou que a Velha Marabá deixasse de ser importante para seus moradores. A permanência da mesma deve ser explicada como algo mais complexo, que envolvem as próprias possibilidades de sobrevivência ou de sustento econômico que a Velha Marabá ainda possibilita para as famílias tradicionais que possuem imóveis nesse núcleo, como também no envolvimento dos demais moradores com um cotidiano difícil de ser rompido.

A proximidade dos rios, a apropriação coletiva do espaço urbano, sendo ainda a rua uma extensão da própria casa, a proximidade com vizinhos e familiares, a existência de uma rede de solidariedade informal que acaba por proteger a própria comunidade e a presença de alguns serviços públicos essenciais também contribuíram para a permanência de bairros dentro da Velha Marabá, sobretudo Cabelo Seco e Santa Rosa. <sup>265</sup>

Por outro lado, a própria ajuda prestada pelo poder público às famílias afetadas pelas enchentes acaba também ajudando na composição da renda desses moradores. Essa ajuda é constituída por cestas básicas, medicamentos, botijões de gás, água potável, eletricidade e material para a construção de abrigos. Essa rotina de auxílio repete-se praticamente todos os anos e é administrada pela Defesa Civil de Marabá.

e outros assuntos (...)". Entrevista de João Clezio, sapateiro aposentado, ao autor em 03.07.2006.

-

<sup>&</sup>lt;sup>265</sup> De acordo com um antigo morador do bairro Francisco Coelho ou Cabelo Seco: "Pode andar, aqui tudo fica aberto, não têm nada. Porque por aí tão roubando, tão seqüestrando, passando de moto e atira, mas aqui o bairro é antigo, os moradores são antigos, todo mundo se conhece. Nós fica(sic) na janela e conversa de futebol

## 6.1 As Enchentes

Os processos decorrentes da ocupação rápida da região, como o desmatamento proveniente das queimadas para formar pastos e mais recentemente para a produção de carvão vegetal, reduziu a proteção dos mananciais e matas ciliares, influenciando na diminuição do volume dos rios e na biodiversidade. A evapotranspiração diminui e, consequentemente, a chuva, além de diminuir a capacidade de absorção dos poluentes. Além disso, o uso inadequado do solo promove a impermeabilização do mesmo, em função da própria expansão da urbanização com a construção de edifícios, casas e a pavimentação da malha viária. Diminui o escoamento subterrâneo das águas e também é reduzido o lençol freático, agravando mais os efeitos das inundações em áreas de topografia baixa.

TABELA 9: NÍVEIS OBSERVADOS PELO DNAEE – DEPARTAMENTO NACIONAL DE ÁGUA E ENERGIA ELÉTRICA - E COTAS ATINGIDAS PELAS CHEIAS NO RIO TOCANTINS, EM MARABÁ, NO PERÍODO DE 1976 A 1986.

ANO	NÍVEL DNAEE (M)	COTAS ATINGIDAS PELAS ENCHENTES	ANO	NÍVEL DNAEE (M)	COTAS ATINGIDAS PELAS ENCHENTES
1976	8,99	80,87	1990	14,41	86,29
1977	12,43	84,31	1991	12,19	84,07
1978	14,47	86,35	1992	13,52	85,40
1979	14,45	86,33	1993	10,34	82,22
1980	17,42	89,30	1994	12,13	84,01
1981	12,41	84,29	1995	11,41	83,29
1982	13,12	85,00	1997	14,23	86,11
1983	12,44	84,32	1998	9,86	81,74
1984	10,19	82,07	1999	9,10	80,98
1985	13,14	85,02	2000	12,58	84,46
1986	12,59	84,47	2001	10,57	82,45
1987	10,54	82,42	2002	12,56	84,44
1988	11,56	83,44	2003	11,30	83,18
1989	10,81	82,69	2004	13,50	85,38

FONTE: DNAEE COTA ZERO OU NORMAL É DE 71,88M

Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. PROJETO AVA- Marabá, página 14. OBSERVAÇÃO: Cada cota corresponde à altura da cidade que é atingida pela elevação do nível do rio Tocantins.

O número de moradores atingidos pelas enchentes varia de acordo com o nível dos rios ou a cota alcançada pelas mesmas<sup>266</sup>. Atualmente, a Defesa Civil de Marabá determina o nível de 10,0 metros, que corresponde à cota de 81,88 metros, como nível de alerta. Quando este nível é atingido, os bairros de Cabelo Seco, Santa Rosa, Santa Rita (extensão recente do bairro Santa Rosa em direção ao varjão) e a Folha 33 são afetados. Nem todos os indivíduos atingidos aceitam a transferência oferecida pela Prefeitura, preferindo ficar em casas de parentes ou elas mesmas construindo os seus abrigos nas áreas mais altas.

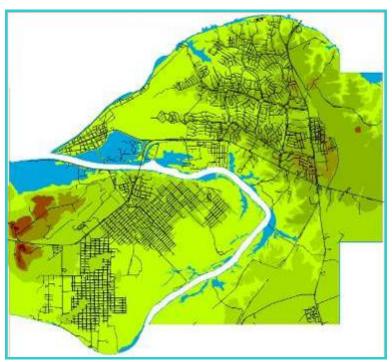


FIGURA 31: MAPA DE SIMULAÇÃO DE ENCHENTE ATÉ A COTA DE 80 METROS. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. PROJETO AVA MARABÁ, Marabá, 2006, pág. 59.

-



FIGURA 32: MAPA DE SIMULAÇÃO DE ENCHENTE ATÉ A COTA 82 METROS, CORRESPONDENTE AO NÍVEL DO RIO TOCANTINS DE 10,12m (cota de emergência: 10m). FONTE: Relatório de Avaliação da..., página 59.

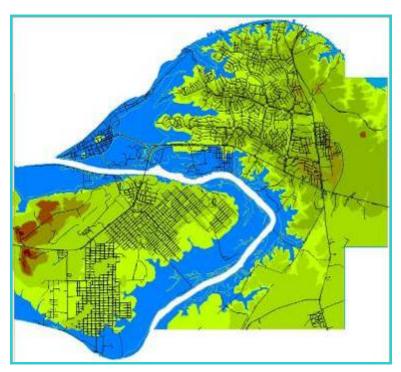


FIG. 33: MAPA DE SIMULAÇÃO DE ENCHENTE ATÉ A COTA 84 METROS.

FONTE: Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade...página 60.

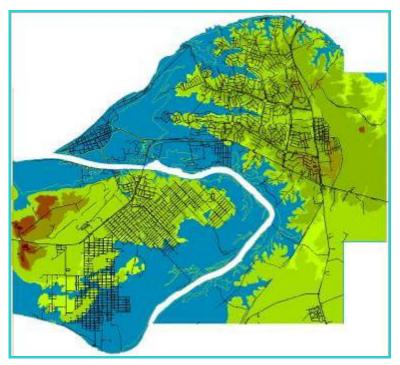


FIG. 34: MAPA DE SIMULAÇÃO DE ENCHENTE ATÉ A COTA 88 METROS. FONTE: Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade..., página 60.

As enchentes estão incorporadas ao cotidiano das famílias mais pobres, muito em função da

"previsibilidade do início e do término do fenômeno, do nível a ser alcançado, da existência de alternativas para moradia provisória, da oferta e alimentação e transporte promovido pelo poder público (...)".

Até mesmo o pequeno comércio, como botecos de vendas, situado nesses locais é transferido para os abrigos.  $^{267}$ 

\_

<sup>&</sup>lt;sup>267</sup>Uma moradora chamada Conceição Néri, proprietária da mercearia Bambo, afirma: "é só começar a subir o rio que a gente vem com freezer, balcão e tudo." Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA Marabá..., página 57.

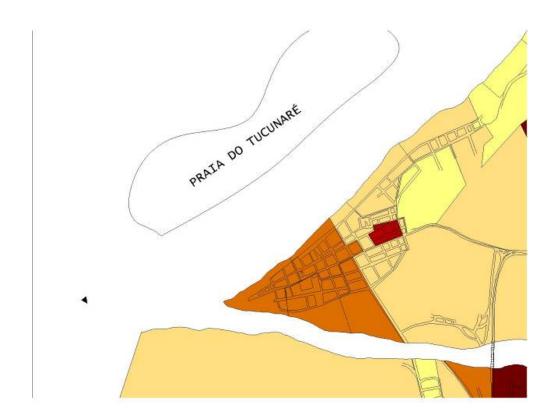
FIGURA 35: DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA RENDA MENSAL DO RESPONSÁVEL PELO DOMICÍLIO NA CIDADE DE MARABÁ



Fonte: CENSO IBGE 2000.

Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA-Marabá..., página 47.

FIGURA 36: DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA RENDA MENSAL DO RESPONSÁVEL PELO DOMICÍLIO NO NÚCLEO MARABÁ PIONEIRA





Fonte: CENSO IBGE 2000. Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA-Marabá.., página 48.

A água que atinge as casas chega contaminada pelos esgotos domésticos, principalmente em função do uso de fossas sanitárias, tornando essas áreas vulneráveis a doenças como diarréia e leptospirose, entre outras. Apesar disso, muitos moradores permanecem nas casas, usando o transporte de canoas que prestam esse tipo de serviço nessas épocas. Conforme o Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental a respeito de Marabá, publicado em 2006, a convivência com essa situação e a passividade dos moradores deve ser entendida:

"a partir do momento em que se passa a conhecer a situação dramática dos locais de onde essas pessoas vieram, na maioria do interior do estado do Maranhão onde ocupavam margens de estrada sem qualquer estrutura de abastecimento de água, bem como longe de poços, de energia elétrica, e sem expectativas de educação, saúde para seus filhos, nem de trabalho para sustento de sua família. Para eles aquela condição impregnada da indignidade humana em abrigos provisórios da prefeitura mesmo nas condições mais precárias, ainda assim, contando com o apoio de serviços na área de saúde com cestas básicas de alimentação, assistência social, tornase tolerável diante do quadro de onde migraram". <sup>268</sup>

De acordo com informações obtidas junto à Defesa Civil de Marabá, as enchentes se transformaram em um fator de pressão social, uma vez que muitas famílias chegam do Maranhão exatamente nessa época, como uma estratégia para obtenção de abrigo e depois de dois meses terem regularizada uma moradia pela Prefeitura. Muitos moradores aguardam com grande expectativa a chegada das enchentes por saberem que receberão essa ajuda e assistência por parte do pode público local.

Devido aos problemas já mencionados, de Marabá não dispor de uma rede de esgotos e dos resíduos serem jogados nas galerias de águas pluviais e que acabam nos rios, a cidade sofre atualmente com a poluição e a escassez de água para o abastecimento. Em função disso, a água que é captada no rio Tocantins, mesmo sendo submetida a tratamento, não apresenta uma boa qualidade. Portanto, o fato de Marabá não dispor de um sistema de coleta e tratamento de esgoto independente do sistema de galerias de águas pluviais agrava ainda mais os impactos provocados pelas enchentes.

<sup>&</sup>lt;sup>268</sup> Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA Marabá..., página 57.

A qualidade da água, tanto aquela que é obtida pela rede de abastecimento, quanto a que é captada por poços próprios e também a que é proveniente do contato com as enchentes, traz consequências sérias com relação a doenças, sobretudo a diarréia e a gastroenterite. Elas acometem a população no período pós-enchente e são as maiores causas de morte proveniente de veiculação hídrica registradas entre 1996 e 2005.<sup>269</sup>



Figura 37: O uso de canoas durante uma enchente recente na Marabá Pioneira. Fonte: Casa da Cultura de Marabá.

Como já foi destacado anteriormente, nem todas as despesas decorrentes dos problemas causados pelas enchentes são contabilizados em Marabá. Por exemplo, as despesas originárias do setor de saúde pública que dizem respeito ao tratamento das doenças oriundas da contaminação da água não são contabilizadas. O mesmo ocorre com relação à captação e tratamento da água, cujos custos não são disponibilizados pela Cia. de Saneamento do Pará (COSANPA). No que se refere aos custos de recuperação de ruas, prédios públicos e praças, sabe-se que são elevados em relação ao orçamento municipal. Em nenhum dos planos diretores por nós consultados aparecem referências ou estimativas a respeito de tais despesas.

Existem perdas de arrecadação fiscal, em função da paralisação dos serviços nas áreas afetadas pelas enchentes, embora não existam estudos para quantificar a dimensão das mesmas. As maiores perdas são verificadas na Velha Marabá, em função de muitos

<sup>&</sup>lt;sup>269</sup> Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA Marabá..., página 70.

prédios serem ocupados por bancos, lojas, escritórios. Embora estejam situados na parte mais alta, no eixo da avenida Antonio Maia, são alagáveis por ocasião das grandes enchentes. Apesar disso, não ocorreu uma degradação da área, embora não tenham sido efetuados nos últimos anos grandes investimentos nesse centro antigo, exceto a orla, que é alagada quando as enchentes atingem o nível de 12,00 metros. Esta última é uma área de lazer, com restaurantes, bares, casas noturnas, exatamente onde antes havia a área portuária e os barrações para depósito de castanhas, o Marabazinho.

Uma enchente anual dura, em média, de 2 a 4 meses, entre o início do nível de alerta que é de 10 metros e o retôrno ao mesmo, quando os últimos moradores voltam para as casas e iniciam a limpeza e os reparos. Muitos depoimentos de moradores mostram como os mesmos convivem com esse fato:

"Em dezembro, quando começam as chuvas, a gente vem aqui pra cima reservar o lugar para o barraco. Em janeiro, quando a água sobe, a gente se muda" (Doralice Pereira, faxineira, 35 anos). É só começar a subir o rio que a gente vem, com freezer, balcão e tudo. (Conceição Néris, atendente da mercearia Bambu). A gente encontra tudo coberto de lodo. Tem de lavar com creolina, desinfetante e depois esperar uns três dias, para sair o cheiro, para poder voltar. (Maria dos Anjos Pereira, doméstica). Quanto ao fato de saberem que todo ano acontece o mesmo problema e, mesmo assim, preferem ficar: 'Fora daqui é tudo muito caro'" (Doralice Pereira)".<sup>270</sup>

Todos os anos os abrigos para as famílias atingidas são instalados, depois desmontados e a Prefeitura realiza um cadastramento das famílias que podem ser atingidas pelas enchentes.<sup>271</sup> Segundo o próprio coordenador da Defesa Civil de Marabá, Francisco Vicente Alves (Bebé), a cada ano o número de desabrigados aumenta em função do fluxo migratório ao município. A Defesa Civil disponibiliza locais para abrigos na Velha Marabá, na Nova Marabá, na área do Parque de Exposição Agropecuária e no estacionamento do cartódromo, situados às margens da rodovia PA-150, próximos à Nova Marabá. Nesses locais, os desabrigados contam com água potável,

<sup>270</sup> Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA Marabá..., página 71.

<sup>271</sup> "A gente faz um levantamento da área, um planejamento, para saber quantas famílias a gente pode mexer. Nós faz o cadastramento de casa em casa para saber quantos têm na família e saber se eles têm para onde ir. Por exemplo, tem uma casa que pode pagar aluguel, tem outro que um cedeu a garagem para ele e vamos dizer assim, de 100%, 75% não têm condição de alugar uma casa, então essas pessoas são colocadas em abrigo, mas antes disso nós têm que fazer o planejamento, chamar a Comissão Municipal, que faz parte da Defesa Civil, chama Saúde, chama Obras, chama Finanças, chama Administração, então esse pessoal são os componentes e o Corpo de Bombeiros e o Exército. Então, cada um vai ser dividido as tarefas." Marcos Roberto, funcionário da Defesa Civil de Marabá, em entrevista ao autor em 20.07.2006.

\_

luz, distribuição de cestas básicas, material para construção das barracas e até botijões de gás. Uma das preocupações da Defesa Civil é o "duplo recadastramento" no recebimento das cestas básicas, fato que têm ocorrido também nos últimos anos.



Figura 38: Abrigo público na Marabá Pioneira durante enchente recente. Fonte: Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Projeto AVA-Marabá..., página 62.

Quando as águas atingem 10,5 metros, a Prefeitura costuma decretar Estado de Emergência, o que permite o recebimento de ajuda do Governo Estadual. Em caso de decretação do Estado de Calamidade Pública são disponibilizados recursos federais. A ajuda também é proveniente da sociedade civil, com a arrecadação de alimentos, roupas e remédios. A CVRD mantém atualmente um grupo de voluntários que participa da distribuição daquilo que é arrecadado para as famílias atingidas.

Em 2007, 1.025 famílias ficaram com as casas alagadas. Os moradores do bairro Cabelo Seco parecem não terem ficado preocupados com a previsão das chuvas feita para 2008, pois dizem estarem acostumados com a rotina de fugir das enchentes. O carpinteiro Francisco Carneiro de Souza, 36 anos, durante 4 meses por ano coloca a família, a televisão, a geladeira e os poucos móveis em um barco para fugir da inundação. Ocupa nesse período, um dos abrigos improvisados do outro lado do rio Itacaiúnas, na Cidade Nova. Apesar disso, "desabrigados como o carpinteiro Francisco e a dona-de-casa Diana não abrem mão de desocupar as casas inundadas em época de

enchente para depois retornar ao que hoje são apenas telhados no meio do rio". Todos os anos o deslocamento se repete. Muitos constroem as casas com sótãos para guardar os móveis e pertences durante as enchentes, os jiraus, e depois retornam. O carpinteiro Francisco afirma que: "A casa é minha, não têm porque eu abandoná-la. Desde criança faço esse percurso. Virou tradição". Ele também não esconde a felicidade por ter recebido uma cesta básica. A Prefeitura ainda mantém um ônibus-hospital para atender os desabrigados. <sup>272</sup>

Muitas famílias se antecipam à chegada das águas na residência e ocupam por conta própria os locais tradicionalmente destinados ao abrigo na época das enchentes, como a conhecida "feirinha", um galpão situado na entrada da Velha Marabá. Muitos já levam móveis, utensílios domésticos e até animais de estimação para o local. Improvisam adaptações, levantam barracos e puxam a energia elétrica de um poste em frente ao galpão. Em seguida, a Defesa Civil providencia água potável para o local. A proximidade da "feirinha" com o bairro Santa Rosa facilita o deslocamento.

No ano de 2008 a Prefeitura fez um novo cadastro das casas que poderiam ser invadidas pelas águas. Foram listadas 3,2 mil famílias e a Defesa Civil ressaltava mais uma vez que devido ao fluxo migratório o número de desabrigados aumenta a cada ano. De acordo com o coordenador da Defesa Civil de Marabá, Francisco Ribeiro Alves, em dois anos seguidos, 2002 e 2003, a Prefeitura cadastrou mais de duas mil famílias que moravam nas áreas que alagam anualmente. Contudo, no ano seguinte verificou-se que sempre havia moradores que enfrentavam as cheias pela primeira vez. Sempre há um contingente de migrantes que chegam no trem da EFC formado por pessoas sem emprego, sem casa e sem qualificação profissional.

Outros moradores, já bem adaptados ao problema, mantém uma outra casa na Nova Marabá ou na Cidade Nova. Muitos, mesmo tendo melhor poder aquisitivo, insistem em manter residência na Velha Marabá por causa da tradição de morar no antigo núcleo.

A enchente na região banhada pelo rio Tocantins já é "agendada" e os preparativos para a mesma já começam no mês de outubro, com a escolha dos locais para receberem os desabrigados. No ano 2000, no mês de março, as cidades de Tucuruí e Marabá decretaram estado de emergência, pois o rio Tocantins já havia subido 12,68 metros, desabrigando em torno de 8 mil famílias nas duas cidades. Em Marabá foram

2

Notícia extraída do jornal "Correio Braziliense", de 09.04.2008, disponível em <a href="http://www.infojurisltda.com.br/ho.php?inc=detail&id=39094&over=>.Consultado em 04.05.2008">http://www.infojurisltda.com.br/ho.php?inc=detail&id=39094&over=>.Consultado em 04.05.2008</a>.

instalados 39 abrigos públicos pela Prefeitura, em galpões, escolas e nas instalações da feira agropecuária. Mais de 1,2 mil cestas básicas tinham sido distribuídas. Campanhas para arrecadação de roupas, alimentos e medicamentos foram promovidas nesse mesmo ano, como em outras ocasiões. Os barqueiros ganharam bastante transportando famílias e bagagens cobrando fretes de até 50 reais por viagem, confirmando as informações de João Brasil Monteiro de que na época das enchentes *"o dinheiro muda de mãos"*. <sup>273</sup>

Um dos aspectos mais graves em relação ao problema dos desabrigados é o fato de a Prefeitura de Marabá não dispor de um cadastro com informações sobre os habitantes dos bairros sujeitos às enchentes, como no caso do bairro Cabelo Seco. Recentemente, Leila Weitzel Coelho da Silva, professora do curso de Sistema de Informação da Universidade Federal do Pará, orientou seus alunos num "projeto que integrasse a tecnologia de banco de dados geográfico e o cadastro multifinalitário para mapear a população impactada pelas enchentes conforme o crescimento gradual das águas".<sup>274</sup>

No final de 2007, a professora Leila Weitzel concluiu a primeira etapa do projeto, elaborando um Sistema de Informação Geográfica de Marabá (Sigma), para o monitoramento das áreas de risco. A idéia da professora partiu exatamente da situação que se repete todos os anos, isto é, quando centenas de pessoas que têm as suas casas invadidas pelas águas precisam ser retiradas para abrigos improvisados pela Prefeitura. O Governo Municipal "não tem um controle sobre a situação e sempre se encontra despreparado para prestar assistência aos desabrigados, pois nunca sabe a real quantidade de pessoas afetadas".

A ajuda acaba sendo mal distribuída, pois muitas famílias carentes acabam recebendo auxílio, como cestas básicas, botijões de gás e outras doações, enquanto outros necessitados não são devidamente atendidos. O Sigma poderia se tornar um instrumento de auxílio, pois com a utilização e sobreposição de mapas geo-referenciados com a Carta Planialtimétrica de Marabá, seria possível verificar os impactos ambientais, econômicos e sociais provocados pelas enchentes, pois:

"Com o auxílio da tecnologia SIG que tem como uma de suas atribuições a sobreposição de camadas de informações, será possível associar os mapas, a um banco de dados

Jornal Beira Rio. Informativo da Universidade Federal do Pará. Disponível em <a href="http://www.ufpa.br/beirario/reportagem/rep1.html">http://www.ufpa.br/beirario/reportagem/rep1.html</a>>. Consultado em 04.05.2008.

<sup>&</sup>lt;sup>273</sup> Sobre a enchente de 2000, informações obtidas no Jornal do Comércio, de Recife, edição do dia 28.03.2000, disponíveis em <a href="http://www2.uol.com.br/JC/\_2000/2803/br2803f.htm">http://www2.uol.com.br/JC/\_2000/2803/br2803f.htm</a>. Consultado em 25.04.2008.

geográfico, possibilitando assim ver as áreas afetadas e quantas pessoas estão residindo nestas áreas impactadas pelas enchentes". 275

A proposta é a de identificar as áreas de risco indicando os locais onde as enchentes podem ocorrer e determinar a população que será impactada pelas mesmas. Dessa forma, o Sigma "servirá de suporte para o controle governamental sobre a real quantidade de pessoas atingidas pelas enchentes possibilitando uma melhor aplicação do dinheiro público em ajuda social".<sup>276</sup>

O monitoramento proposto no Sigma poderia ajudar a Prefeitura a planejar previamente as ações e auxiliar no gerenciamento dos recursos. Esse sistema poderia também eliminar o problema da "indústria da enchente", onde o socorro acaba se transformando em um meio de vida para os moradores por meio da própria ajuda institucional fornecida aos mesmos. É a conclusão a que chegou a professora Leila Wetzeil:

"A professora Leila Wetzeil toma como exemplo uma hipotética casa velha, construída há alguns anos, por falta de fiscalização, na área de risco. O proprietário mora atualmente em outro bairro, em casa construída com o material doado pelo governo. A velha casa serve para aumentar o seu rendimento por meio de aluguel. Em época de enchente, o inquilino que estiver morando nela, receberá incentivos que serão utilizados na construção da casa fora dali. Assim, todos os anos, a velha casa terá sempre novos inauilinos". 277

O programa proposto pela professora Leila para uso da Prefeitura busca mapear o problema, por meio de um cadastramento dos moradores por residência. Contudo, os pesquisadores esbarraram na falta de um cadastro multifinalitário, por parte da Prefeitura, com informações sobre os moradores. A equipe da professora Leila elaborou um banco de dados, com a quantidade de moradores por unidade habitacional, segundo a idade, pessoas portadoras de necessidades, mães lactantes, recém-nascidos, entre outras informações. Tais dados permitiriam o planejamento de uma estratégia de ajuda e

<sup>&</sup>lt;sup>275</sup> Luiz, Danilo Costa. Souza, Gardel Silva de. Teixeira, Rangel Filho. Sistema de Informações Geográficas para Monitoramento e Análise de Áreas de Risco. Estudo de Caso: Município de Marabá. Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado à Universidade Federal do Pará, como parte dos requisitos necessários para obtenção de Título de Bacharel em Sistemas de Informação. Orientadora: Leila Weitzel Coelho da Silva. Trabalho inédito. UFPA, Campus Marabá, 2008, página 16.

<sup>&</sup>lt;sup>276</sup> Luiz, Danilo Costa. Souza, Gardel Silva de. Teixeira, Rangel Filho. Sistema de Informações Geográficas

para..., páginas 16 e 17.

277 Jornal Beira Rio. Informativo da Universidade Federal do Pará..., sem página, disponível no site <a href="http://www.ufpa.br/beiradorio/reportagens/rep1.html">http://www.ufpa.br/beiradorio/reportagens/rep1.html</a>. Consultado em 04.05.2008.

remoção de acordo com as necessidades específicas de cada família. No entanto, esse trabalho corpo-a-corpo não pode ser completamente realizado por falta de financiamento e de apoio, inclusive da própria Prefeitura, que não manifestou interesse em implantar o projeto, embora o considerasse interessante. Os pesquisadores orientados pela professora partiram para simulações, tendo por base as dimensões das casas, sobretudo no bairro Cabelo Seco.

Na etapa seguinte, foi feita a modelagem do banco de dados com as informações e itens mais importantes. A planta da cidade foi juntada a esse mesmo banco. A conclusão do trabalho se deu com a criação de um sistema de informação que fez a interação das duas partes. O foco dessa pesquisa foi a Velha Marabá. O Sigma pode ser adaptado à internet e permitiria aos próprios moradores monitorarem o nível das águas.

Propostas como as da professora Leila Weitzel poderiam tornar a operação de socorro mais racional, precisa e menos dispendiosa, embora não se constitua em uma solução definitiva. O problema assume realmente uma dimensão grave quando se sabe que a maior parte das famílias que residem nessas áreas de risco, como nos bairros Cabelo Seco e Santa Rosa, são de baixa renda<sup>278</sup>. Nesse sentido, como já observamos, a ajuda dada na ocasião das enchentes acaba também funcionando como um importante complemento da renda dessas famílias, como no caso da distribuição de cestas básicas. Tal situação acaba gerando um acomodamento da própria população e por parte do poder público, que não busca soluções definitivas para o problema. Pelo contrário, a ocupação completamente descontrolada das áreas de risco e sem um controle efetivo por parte do gestor público acarreta mais gastos quando o problema da inundação ocorre.

A falta de interesse por parte da Administração Municipal em fazer levantamentos e dimensionar os custos e prejuízos gerados pelas enchentes revela uma complacência com o problema, amparada na certeza de que os recursos virão, seja da parte do Governo Estadual ou Federal. Mesmo da parte dessas outras esferas governamentais, nos últimos anos, não são percebidas medidas que busquem solucionar, ou pelo menos, racionalizar a gestão em torno do problema das enchentes.

Recentemente, algumas lideranças políticas da região, como a deputada estadual Bernadete Caten, do Partido dos Trabalhadores, sugeriram uma política habitacional para promover a transferência definitiva dos moradores das áreas de maior risco e impedir a construção de novas casas nesses locais. Contudo, não é o que o atual Governo Federal

-

<sup>&</sup>lt;sup>278</sup> A esse respeito ver as figuras 35 e 36.

está planejando, pelo contrário, pretende reurbanizar o bairro Francisco Coelho (Cabelo Seco), que inclusive se encontra em processo de tombamento, de acordo com o Plano Diretor de 2006.



Figura 39: Área do bairro Cabelo Seco onde deverá ser promovida a reurbanização prevista em 2008.

Em 2008 foi anunciada a "revitalização" do bairro Cabelo Seco, com um projeto de saneamento e habitação, implantado pelo Governo do Estado do Pará, por meio da Secretária de Estado de Desenvolvimento Urbano e Regional (SEDURB). O projeto já foi anunciado aos moradores por meio de uma audiência pública. Uma parte dos recursos para essas obras viria do atual Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo do Presidente Luiz Inácio "Lula" da Silva, num total de 14,2 milhões de reais em investimentos para esse bairro, sendo que 2,2 milhões são de contrapartida do Governo do Estado do Pará.



Figura 40: Projeto previsto para a construção dos novos imóveis no bairro Cabelo Seco. Fonte: SEDURB-PA <a href="http://www.sedurb.pa.gov.br">http://www.sedurb.pa.gov.br</a>

No informe do SEDURB, foi colocado que "o bairro foi popularizado por Cabelo Seco, devido às características afro-brasileiras dos seus primeiros habitantes, a maioria descendente de quilombos". Trata-se de uma informação incorreta, uma vez que a origem de Marabá não se relaciona com o processo de formação de comunidades quilombolas e o núcleo no pontal onde hoje se encontra o citado bairro e toda a Velha Marabá ocorreu praticamente uma década após a extinção da escravidão. Em que pese a presença de indivíduos afro-descendentes, o bairro Cabelo Seco têm a sua origem ligada à presença do tipo caboclo, tão comum nas comunidades ribeirinhas da Amazônia Oriental.<sup>279</sup>

Os imóveis do bairro "receberão infra-estrutura para amenizar as conseqüências deixadas pelas enchentes, como melhorias sanitárias nas casas, melhorias no sistema de abastecimento de água e ruas pavimentadas". Está previsto também um

<sup>280</sup> Informe do SEDURB, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Regional do Pará. Disponível em <a href="http://www.sedurb.pa.gov.br/1111.php">http://www.sedurb.pa.gov.br/1111.php</a>. Consultado em 04.05.2008.

\_

<sup>&</sup>quot;Desse modo, ao lado da vida tribal que fenecia em todo o vale, alçava-se uma sociedade nova de mestiços que constituiria uma variante cultural diferenciada da sociedade brasileira: a dos caboclos da Amazônia. Seu modo de vida, essencialmente indígena enquanto adaptação ecológico-cultural, contrastava flagrantemente, no plano social, com o estilo de vida tribal. (...) Trasladada aos novos núcleos, a adaptação indígena apenas permitia não morrer de fome, porque as novas comunidades se ocupavam mais de tarefas produtivas de caráter mercantil, requeridas pelo mercado externo, do que da própria subsistência. Uma e outra se opunham tipologicamente como sociedades tribais autônomas de economia comunitária e como núcleos locais de uma sociedade estratificada, voltada para a produção mercantil e gerida por interesses exógenos". Ribeiro, Darcy. O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil. São Paulo, Companhia das Letras, 1995, página 316.

prolongamento da avenida construída na orla dos rios pelo Departamento Nacional de Transito. A proposta da obra é a de promover a "inclusão social, mantendo todos os moradores no bairro e preservando a identidade cultural da área".

Segundo informações da SEDURB, cerca de 42% das doenças registradas na área ocorrem em consequência do consumo de água de qualidade ruim e em função da falta de esgoto sanitário. Pretende-se melhorar a água servida ao bairro, por meio da COSANPA, que terá também recursos do PAC. Serão construídos sistemas de esgoto sanitário para todas as casas do bairro Francisco Coelho, num total de 820 imóveis. 75 imóveis serão reformados e 80 novas casas serão construídas para substituir as casas de madeira, situadas nas margens do rio Itacaiúnas, onde moram pessoas mais vulneráveis às enchentes.

A notícia do projeto da SEDURB teria sido bem recebida pelas autoridades municipais, pelos vereadores e pela comunidade, representada pela Associação dos Moradores do bairro Cabelo Seco. Uma das moradoras, Cleonice Santos, que mora em uma casa de dois cômodos com 4 filhos e o marido, afirmou que o "melhor é saber que não serão remanejados da área". <sup>281</sup>

As casas previstas nesse projeto de reurbanização serão construídas em 20 blocos de dois pavimentos, com quatro residências em cada um tendo dois quartos, sala e cozinha. As casas terão também quintais, considerada uma necessidade para os moradores da área. Muitas das casas do bairro Cabelo Seco ficam de fundo para os rios e os moradores usam a rua como quintais, para o lazer das crianças, para cuidar dos equipamentos de pesca e secar as roupas. A atividade mais importante das mulheres do bairro continua sendo a lavagem de roupa às margens dos rios e dos homens é a pesca artesanal.

Contudo, a permanência desse e de outros bairros situados em áreas de risco e o contínuo adensamento populacional em função da chegada de novas famílias, estimulado pelo auxílio proporcionado por ocasião das enchentes, amplia o problema. As propostas apresentadas não representam uma solução para o mesmo, além de perpetuarem a ajuda que representa um custo elevado para o poder público.

Ao lado dessa questão, a Prefeitura Municipal não têm demonstrado maior preocupação em procurar racionalizar a ação para atender os desabrigados, atendo-se ao

\_

<sup>&</sup>lt;sup>281</sup> Informe do SEDURB, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Regional do Pará. Disponível em <a href="http://www.sedurb.pa.gov.br/1111.php">http://www.sedurb.pa.gov.br/1111.php</a>. Consultado em 04.05.2008.

cadastramento improvisado das famílias e à ajuda através da distribuição de alimentos e produtos. Tal prática também se mantém há décadas e de forma inalterada, caracterizando aquilo que se poderia chamar de uma verdadeira "indústria da enchente", como se pode concluir da proposta apresentada pela professora Leila Weitzel e que não teve o devido respaldo da administração municipal.

A oportunidade para solucionar o problema, quando da intervenção do Governo Federal no início da década de 1970 com a construção da Nova Marabá, não foi bem executada. O projeto definitivo, o PEUM implantado a partir de 1976, gerou problemas por não estar bem adaptado à realidade sócio-cultural da população e por não ter adotado uma postura clara a respeito do destino a ser dado à Velha Marabá, permitindo que prevalecesse a vontade dos moradores em permanecer no núcleo pioneiro que originou a cidade.

## Conclusão

Para os moradores das comunidades que constituíram a Velha Marabá, o problema das enchentes nunca se configurou como algo intransponível ou como um impedimento à manutenção da organização social e econômica da cidade. O retorno e a permanência sempre foram as opções preferenciais por parte dos habitantes do núcleo pioneiro de Marabá, mesmo durante as enchentes mais graves que atingiram toda a antiga área urbana situada no pontal, causando grande destruição. Trata-se de uma percepção diferente da dos planejadores, mais preocupados com os projetos urbanísticos arrojados, mas que pouco tinham em comum com a realidade e o cotidiano dessas populações ribeirinhas.

Para muitos daqueles que estudaram e analisaram as políticas públicas que foram dirigidas para a Amazônia nessas últimas décadas ressaltou-se que, principalmente no período de vigência do Regime Militar, os planos e projetos impostos à região contribuiram para promover um crescimento econômico cujos frutos e benefícios estão sendo colhidos fora da mesma. Ao mesmo tempo, as populações diretamente envolvidas não tiveram nenhum tipo de participação nos processos de decisão. No nível local, em alguns casos, ocorreram intervenções que anularam qualquer tipo de atuação por parte da administração municipal, como foi o caso de Marabá.

As ações e intervenções promovidas pelo Governo Federal em pleno Regime Militar encontraram resistências junto às populações diretamente vinculadas à vida ribeirinha, à atividade do extrativismo e também junto à antiga elite de proprietários, fazendeiros e comerciantes, como mostram os exemplos citados.

Dentro da realidade dessas populações, caboclos, castanheiros, pequenos produtores rurais, pescadores, artífices, marítimos e garimpeiros, o que ocorreu foi a perda dos meios naturais de sustento, sobretudo da floresta. Gradativamente ocorreu a apropriação privada da mesma, tendo como ponto de partida o regime de aforamento na década de 1950. Contudo, tal processo se acelerou a partir da política de incentivos fiscais e do estímulo à agropecuária nos anos seguintes. A apropriação privada da terra e a valorização da mesma também foram facilitadas pelo acesso à região por meio das estradas abertas a partir de 1970.

Para aquelas populações, instaladas no "espaço vazio" da Amazônia Oriental, as perdas foram na maioria dos casos, irreversíveis, sobretudo com o declínio do extrativismo em função da derrubada da floresta e das queimadas. Para os que viviam próximos aos rios, tiveram que se adaptar ao novo ritmo imposto pelo transporte rodoviário, que em muitos casos substituiu em definitivo o antigo meio fluvial de locomoção, como ocorreu em Marabá. Toda uma forma de conhecimento desenvolvida em décadas de utilização do transporte fluvial foi deixada de lado, optando-se pelo transporte rodoviário com um custo mais elevado. A construção das eclusas que permitiriam a navegação no rio Tocantins, cogitada inicialmente para o transporte dos minérios de Carajás, não foi concluída, optando-se pela ferrovia até São Luís. Sobreviveu a lembrança daqueles que se dedicaram à navegação como atividade profissional e a memória dos tempos em que tudo chegava por esse meio, mercadorias, pessoas, funcionários do governo e mesmo as novidades.

Em muitos casos, essa memória ficou registrada, como tivemos a oportunidade de constatar e revela um tempo em que o ritmo da cidade era condicionado pela safra da castanha-do-pará, quando havia um movimento maior na área urbana. A comunidade estabeleceu meios de se manter fora da época da safra também, com as oficinas navais, a pequena agricultura, a pecuária, as olarias na área do varjão, o garimpo no rio Tocantins, os pequenos estabelecimentos como alfaiatarias, sapatarias e os bares, entre outras atividades.

Percebe-se nesse processo, uma história que foi sendo produzida pelas relações humanas dentro de um determinado espaço e natureza. Nesse sentido, podemos falar de um espaço humano ou social, que por sua vez, é diferente do espaço das coisas ou espaço físico. A própria natureza é objeto de uma permanente transformação promovida pela atividade humana. O espaço "testemunha um momento de um modo de produção pela memória do espaço construído das coisas fixadas na paisagem criada". Os modos de produção dão lugar a outros, mas os objetos sociais que eles criaram continuam firmes e até, muitas vezes, com uma função na produção. 283

Nesse sentido, a permanência da Velha Marabá desobedece a uma suposta lógica que teria sido promovida pelos Grandes Projetos na Amazônia Oriental, no sentido de ter desarticulado a vida ribeirinha e eliminado os vestígios dos tempos do extrativismo. Tal

-

<sup>&</sup>lt;sup>282</sup> Santos, Milton. *Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica*. São Paulo: Edusp, 2004. página 154.

<sup>&</sup>lt;sup>283</sup> Santos, Milton. *Por uma Geografia Nova...*, página 173.

processo não eliminou por completo as possibilidades de atuação dos vários grupos sociais que lá estavam estabelecidos na fase anterior, como também permitiu uma interação com os novos atores que se apresentaram na região. Foram abertas possibilidades de construção de uma realidade social nova, mas também surgiram possibilidades de rearticulação dos antigos segmentos sociais no sentido de buscarem preservar o seu espaço e o seu modo de vida diante das grandes transformações pelas quais a Amazônia Oriental passou e da inserção da mesma dentro de uma economia de mercado sob a hegemonia do Centro-Sul.

Em muitos casos, quando o próprio processo de implantação dos planos e medidas deixou brechas e aspectos que não foram bem resolvidos pelos planejadores, isso acabou permitindo às populações oferecerem algum tipo de oposição ou resistência informal a essas medidas. Os estudos e planos propostos pelos órgãos e instituições do Governo Federal para a cidade de Marabá, inicialmente pelo SERFHAU, pelo MINTER e depois pela SUDAM, não estabeleceram de forma clara o destino a ser dado ao antigo núcleo pioneiro, esperando-se que o mesmo sofresse um esvaziamento natural e gradual assim que a Nova Marabá fosse se consolidando. Apesar da intervenção ter sido promovida em plena Ditadura Militar, as pressões locais no sentido de criar dificuldades para a implantação da Nova Marabá foram claras. No processo de desapropriação da área que depois foi destinada à Nova Marabá, a elite local ligada ao setor da castanha e ao comércio pressionou o então prefeito nomeado, capitão Elmano Mello, no sentido de obter uma indenização que lhe fosse compensatória.

A resistência das famílias tradicionais com relação à desativação do antigo núcleo também pode ser comprovada nos jornais da época e também por alguns visitantes, como o jornalista Fernando Morais, que como já foi mencionado, esteve na cidade duas vezes, em 1970 e 1974. Nesta última visita, ele apontou o motivo, que na sua opinião estava entravando a implantação da Nova Marabá:

"Nos bares, na beira do rio e nas portas das pensões, ninguém esconde o que se considera o verdadeiro entrave à construção da nova cidade: a especulação imobiliária. Qualquer pessoa em Marabá tem exemplos concretos disso. Só Miguel Pernambuco, por exemplo, um grande produtor de castanhas, tem mais de duzentas casas alugadas na cidade. Apesar da precariedade desses imóveis - poucos têm teto forrado, por exemplo -, o custo médio mensal de um aluguel é de mil cruzeiros (sic). Como Miguel Pernambuco há mais três ou quatro

homens que controlam o mercado imobiliário de Marabá e que, segundo se diz, seriam capazes de pagar qualquer preço para impedir a construção de uma nova cidade". <sup>284</sup>

Por outro lado, a distribuição dos lotes na Nova Marabá não foi suficiente para atender a procura por parte da população, aí incluídos também os migrantes que chegavam na cidade. Muitos lotes e terrenos foram destinados às instituições e empresas vinculadas aos Grandes Projetos, sendo que a Nova Marabá acabou servindo como um suporte aos mesmos.

A iniciativa dos moradores para a transferência surgia apenas durante a ocorrência das enchentes e depois que estas terminavam grande parte retornava ao núcleo pioneiro. A mudança nunca era realizada como algo definitivo e os vínculos com os bairros de origem eram facilmente restabelecidos, uma vez que o retorno aos mesmos era uma decisão coletiva. Ao contrário, nunca houve uma vontade coletiva pela mudança e exemplos ocorridos em outras ocasiões demonstram isso de forma clara, como no início da década de 1930, durante a interventoria de Magalhães Barata no Governo do Pará e em 1957, por ocasião de uma outra grande enchente.

Sempre prevaleceram os interesses enraizados da velha oligarquia ligada à produção de castanha, ao comércio e também da população que dependia de tais atividades e estava vinculada ao antigo sistema de aviamento. As facilidades estabelecidas pelo próprio Poder Público no sentido de prover o sustento e depois o retorno dos moradores e garantir os interesses daqueles que possuíam seus imóveis no núcleo pioneiro acabaram por criar uma situação de acomodação por parte dos vários segmentos da população. Nunca houve um ambiente verdadeiramente favorável para uma mudança definitiva para outro local e tal situação acabou por prevalecer, mesmo por ocasião das enchentes catastróficas, como a de 1980.

Praticamente todos os segmentos sociais manifestaram oposição à transferência, principalmente para condições diferentes daquelas em que os mesmos estavam habituados a viver. No PDUM estava previsto que uma parte dos moradores viveria em blocos residenciais e não em casas e no PEUM dentro de um núcleo urbano onde os deslocamentos a pé eram mais difíceis para uma população não habituada ao uso de automóveis.

<sup>&</sup>lt;sup>284</sup> Morais, Fernando. *Cem quilos de ouro: e outras histórias de um repórter*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, página 48.

As circunstâncias que envolveram todo o processo de implantação da Nova Marabá acabaram, de forma contraditória, criando as condições para a permanência do núcleo pioneiro. A receptividade ao primeiro projeto da Nova Marabá, o PDUM, no momento em que foi apresentado, entre 1973 e 1974, foi superficial, inclusive pelo fato de que as autoridades constituídas, tanto a nível municipal, que naquele momento estava sob intervenção, quanto a nível federal, não tinham legitimidade junto à sociedade local para implantar o projeto com plena aprovação.

Por outro lado, os planejadores não conseguiram transpor para os projetos as aspirações da população, sobretudo as mais afetadas pelos problemas das enchentes, no sentido de dar-lhes uma alternativa compensadora para a transferência. Não havia uma sintonia no que se referia aos objetivos do planejamento governamental e os anseios e expectativas dos moradores, sejam eles os de menor renda e que residiam nas áreas mais afetadas, sejam os membros da antiga elite que havia prosperado com o extrativismo.

A ação do Governo Federal não conseguiu superar esses entraves e nem coordenar um processo de transferência que ao menos, pudesse ter solucionado a questão das enchentes. Uma solução mais lógica era a de aproveitar o movimento espontâneo por parte da população migrante em ocupar as margens da rodovia Transamazônica, na área próxima ao bairro Amapá, do outro lado do rio Itacaiúnas, que além de tudo, era segura em relação às enchentes por sua topografia mais elevada. A ação do poder público poderia ter se dirigido no sentido de criar as condições de infra-estrutura para a ocupação dessa área, que gerou depois o Complexo Integrado Cidade Nova.

Também não se promoveu um processo de adaptação da população ao novo núcleo, que ficaria mais distante dos rios. Não houve também uma preocupação com relação aos vínculos mantidos pela população com a natureza, os rios e a floresta.

Os antigos elementos sócio-econômicos e culturais vinculados à fase anterior de Marabá, relacionadas ao extrativismo e ao fato da cidade ter na via fluvial o seu principal meio de contato com o mundo, acabaram persistindo e de certa forma influindo fortemente na evolução da cidade.

"A resistência cultural recoloca, entre outras, a questão da apropriação da natureza, considerando seu contexto específico. Nas áreas metropolitanas de países não pertencentes aos novos blocos econômicos mundiais, podem ser identificadas, em particular, resistências culturais que se revelam nas invasões de terra, por vezes de forma consentida, nas formas de trabalho autônomas e na recusa à aceitação do tempo de trabalho".

"O forte vínculo com a natureza, arraigado à cultura camponesa ou florestal, condicionará, por muito tempo ainda, o modo de vida da população, até que um processo de aculturamento possa sobrepor-se ao modo de vida urbano. Dessa forma, torna-se necessário, nesta discussão, dar atenção para estes aspectos, particularmente na especificidade da Bacia Amazônica". <sup>285</sup>

Não houve uma preocupação por parte dos planejadores em viabilizar a atividade de extração da castanha-do-pará ou modernizar a sua produção no sentido de valorizar mais o produto no mercado internacional. Sabe-se que o declínio dessa atividade ocorreu em função da derrubada da floresta e não em razão de uma queda na procura pelo produto. Os incentivos dados pelo Governo Federal foram praticamente canalizados para a pecuária, que têm pouca capacidade de absorver mão-de-obra.

A experiência da produção de castanha-do-pará em outras regiões da Amazônia, mesmo fora do território nacional, demonstra que a mesma é viável. Na região de Riberalta situada na Amazônia boliviana, a preservação da mata nativa possibilitou o desenvolvimento da produção de castanha abastecendo a Europa, um mercado que antes absorvia a produção do Pará. A Bolívia domina o mercado de castanha em termos de quantidade exportada, sobretudo da castanha descascada, que possui maior valor unitário, exportada principalmente para a União Européia, que impõe maiores restrições sanitárias ao produto. O exemplo boliviano mostra como a preservação das castanheiras poderia ter sido direcionada para o aprimoramento técnico do extrativismo, que conferisse maior valor agregado ao produto.

A sobrevivência da Velha Marabá é um fato, mesmo privada do extrativismo da castanha e do transporte fluvial que lhe tinham dado origem ainda no final do século XIX. A recente decisão de efetuar o tombamento do bairro Cabelo Seco é uma evidência de que a tentativa de se impor uma política de planejamento urbano não teve correspondência no que dizia respeito às expectativas dos moradores. Apesar do aspecto histórico importante, pois o bairro Cabelo Seco foi o núcleo onde se formou a cidade de Marabá, a sua preservação enquanto bairro que abriga populações de baixa renda implica também na manutenção de uma área sujeita ao risco das enchentes, que causam prejuízos à administração publica no sentido desta ter que prover os meios necessários para a manutenção dos desabrigados. Tal situação se agrava ainda mais por envolver a população migrante que continua a chegar em Marabá, sobretudo aquela proveniente do

<sup>&</sup>lt;sup>285</sup> Vicentini, Yara. *Cidade e História na Amazônia*. Editora da UFPR, Curitiba: 2004 páginas 175 e 176.

Maranhão e que ocupa os bairros mais vulneráveis ao problema, exatamente Cabelo Seco, Santa Rosa e sua extensão, o bairro de Santa Rita.

Muitos daqueles que têm se dedicado ao estudo específico dos chamados "riscos" ou "perigos", geógrafos, sociólogos e também historiadores, destacaram o problema de como esse tipo de situação, que ocorre em áreas sujeitas à ocorrência de enchentes, desmoronamentos, terremotos, erupções vulcânicas, entre outras, é percebida pelas populações afetadas. Nesse aspecto, surge a questão: se essas populações têm ou não a percepção do risco que correm. Trata-se de um aspecto que têm sido desprezado pelos órgãos estatais responsáveis e pela própria academia. Por isso, muitas vezes uma intervenção é feita sem considerar como essas populações percebem o problema. A percepção do risco por parte dos técnicos não é a mesma das populações.<sup>286</sup> No caso de Marabá, temos uma situação que envolve populações de baixa renda e a ajuda prestada por ocasião de uma situação de calamidade permite compor a renda das mesmas e até para muitos a possibilidade de erguer uma outra habitação. Portanto, trata-se de uma situação que proporciona uma acomodação que acaba por se tornar um obstáculo para as tentativas de solucionar o problema de forma efetiva.

"Em épocas de cheias o Governo Municipal disponibiliza uma área pública onde moradores montam seus barracos de lona, em meio ao esgoto a céu aberto. A Administração Municipal fornece ainda caminhões- pipa e coleta de lixo. Quando o Rio retorna seu leito, os moradores retornam para suas casas. A situação das famílias é tão miserável que elas acabam sendo beneficiadas pela estadia nos abrigos públicos, onde recebem cesta básica, roupas e acompanhamento médico, muitas delas não querem sair dos baixos. Algumas estão acomodadas demais e preferem receber assistência todos os anos a mudar; outras não saem porque estão perto dos locais do trabalho ou dependem do trabalho informal ligados à pesca".<sup>287</sup>

Francisco Calvo Garcia-Tornel aponta que não existe a situação de risco sem a componente humana e a ação dos homens. Sem as populações, as inundações não

<sup>287</sup> Luiz, Danilo Costa. Souza, Gardel Silva de. Teixeira, Rangel Filho. Sistema de Informações Geográficas para..., página 71.

<sup>&</sup>quot;Esta percepção influi não apenas na forma como as pessoas enfrentam os problemas mas como habitam o lugar e se relacionam entre si (indivíduos e coletividade) e com o ambiente (indivíduos e coletividade com o ambiente). Além disso, Burton, Kates & White (1978) enfatizaram, além da percepção, os ajustamentos aos perigos e os processos de escolha e de tomadas de decisão, nas diversas escalas, desde a individual até a internacional". Jr., Eduardo Marandola e Hogan, Daniel Hoseph Hogan. Natural Hazards: O Estudo Geográfico dos Riscos e Perigos. Ambiente & Sociedade, volume VII, nº 2, jul/dez.2004, página 105. Disponível no site < <a href="http://www.scielo.br/pdf/asoc/v7n2/24689.pdf">http://www.scielo.br/pdf/asoc/v7n2/24689.pdf</a>>, consultado no dia 25.05.2007.

representam uma situação de risco. Nesse caso têm se colocado a questão referente à insistência das populações em ocupar áreas perigosas, fato que não têm recebido a devida atenção. Para esse autor, os chamados "modelos de localização tradicionais" que se baseiam em uma racionalidade econômica, não são explicações suficientes. É preciso explorar "modelos de comportamento" e recorrer à geografia da percepção. São investigações interdisciplinares, onde se recorrem a psicólogos e a historiadores, sobretudo os de história econômica, recurso ainda pouco explorado. <sup>288</sup>

Para muitos autores que analisam especificamente esse tema ligado aos riscos é evidente o fato de que as populações não ocupam um determinado espaço guiadas apenas pela racionalidade econômica e isso não é um fato novo. Contudo, muitos planejadores talvez raciocinem dessa forma e elaboram planos sem saber qual a opinião dos envolvidos:

"Por exemplo, no caso de retirar populações que vivem em áreas de enchentes ou de deslizamentos. O simples construir um outro bairro em outro local não é o suficiente para resolver o problema, e isto a experiência de inúmeros municípios brasileiros tem como mostrar. É evidente que o que conduz o homem em suas ações, principalmente o habitante da urbs metropolitana, é muito mais complexo do que apenas o valor econômico". <sup>289</sup>

Experiências semelhantes em outros lugares, envolvendo áreas em situação de risco ou sujeitas a calamidade, revelaram que a dimensão física do risco propriamente dito é insuficiente para se proceder a uma ação eficaz de combate aos mesmos. Foi o que se concluiu, por exemplo, nos Estados Unidos na época do Tennesse Valley Authority, durante os anos de 1930, exatamente com relação ao problema das enchentes. Passou-se a considerar também a dimensão humana e social do problema que poderia interferir nos impactos provocados pelos fenômenos naturais.

Existe um progresso no que se refere à percepção e à gestão de uma situação de risco, em função do acúmulo de experiências que ocorrem no pós-crise. Isso permite determinar as "variadas percepções" e mesmo as contradições entre os vários atores. Por exemplo, em muitos casos, as crises ocorridas dentro de uma cidade contribuem para a criação de um novo urbanismo que permite reduzir a vulnerabilidade. Pode ser a

<sup>289</sup> Jr., Eduardo Marandola e Hogan, Daniel Hoseph Hogan. *Natural Hazards: O Estudo Geográfico dos Riscos...*, página 106.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>288</sup> Garcia-Tornel, Francisco Calvo. *La Geografia de los Riesgos*. Geocrítica: Cuadernos Críticos de Geografia Humana. Universidad de Barcelona, 1984, página 5. Disponível no site < <a href="http://www.ub.es/geogrit/geo54.htm">http://www.ub.es/geogrit/geo54.htm</a>>, consultado no dia 02.9.2007.

oportunidade "para um novo arranjo urbano". Em Marabá, esse arranjo foi promovido de forma autoritária, alheio às condições naturais, sociais e culturais de seus moradores. Não obedeceu também a uma tendência espontânea de crescimento da cidade, em direção ao bairro Amapá. O poder público, naquele momento sob forte influência do Governo Federal, não teve a competência necessária para aproveitar a oportunidade da transferência criada em 1973 e intervir de modo a reforçar esse movimento.

As pessoas que vivem em áreas de risco não costumam atribuir os impactos desses eventos da natureza a fatores sociais. O caso das enchentes é exemplar, pois os moradores atribuem a destruição à força da natureza e não ao modo de ocupação do espaço. No caso de Marabá isso parece ser claro, pois nenhuma fonte que foi entrevistada apontou a escolha inadequada ou imprópria do local que serviu como sítio urbano, exceto os observadores de fora, como os viajantes ou funcionários do governo, que podem ter uma visão melhor da realidade à medida que estão livres do envolvimento emocional com o lugar e com os seus problemas. Portanto, a compreensão da dimensão humana é fundamental para uma avaliação precisa dos efeitos dos fenômenos naturais, pois estes acabam interagindo com a realidade econômica, política e cultural.

Percebemos que no caso de Marabá, mesmo superado o estágio do extrativismo que no passado justificou a localização da cidade no pontal para facilitar o controle da atividade, não ocorreu um abandono daquele núcleo, até pelo contrário. Trata-se de um complexo processo social de apropriação coletiva daquele espaço, que gerou uma série de dependências dos moradores com o mesmo, seja do ponto de vista comunitário, com os rios, de afetividade com os bairros, muito difícil de ser rompido e também do ponto de vista econômico no que se refere a um enorme repertório de atividades ou "bicos" que permitem a manutenção e o sustento de seus moradores.

Não fazia parte dos objetivos do Governo Federal e nem dos planejadores levar em consideração esses aspectos, daí ser útil aos mesmos adotar a perspectiva do "espaço vazio" ou quando necessário no discurso, justificar as ações e intervenções como estando voltadas para "promover" o homem da Amazônia e tira-lo de uma situação arcaica.

De acordo com a professora Violeta Refkalefsky Loureiro:

"Assim, as políticas públicas em curso na Amazônia apresentam vários problemas. Mas o mais fundamental é que, ao conceber povo e natureza da região como primitivos, tribais e

<sup>&</sup>lt;sup>290</sup> Veyret, Yvette (organizadora) *Os riscos:o homem como agressor e vítima do meio ambiente*. São Paulo, Contexto, 2007, página 48.

atrasados, elas submetem o homem da Amazônia em geral a um conflitivo processo econômico que não respeita a cultura e o homem da região. Ao contrário disso, desenraiza o homem, empurrando-o como marginalizado para as periferias das cidades. Na Amazônia, o modelo econômico, além de ser gerador de enormes conflitos sociais, entra em choque com as populações naturais da região ao destruir sua forma de vida, seu ambiente natural e sua identidade cultural. O modelo procura repetir experiências históricas que deram certo noutros países, noutros tempos, noutros contextos culturais e naturais, mas que não são adequadas à nossa região". <sup>291</sup>

O caso da Velha Marabá mostrou ser possível uma alternativa para parte dessas populações, no caso em questão para uma população urbana e ribeirinha, em preservar o próprio espaço construído ao longo de uma história secular e de resistir aos impactos dos Grandes Projetos e das intervenções promovidas de forma autoritária nos últimos trinta anos, apesar de estarem em um local inadequado e impróprio para uma ocupação ordenada e racional do espaço urbano. Se por um lado, os moradores buscaram preservar o seu espaço original junto aos rios mesmo em uma situação adversa por ocasião das enchentes, por outro o Poder Público não foi capaz de propor alternativas que pudessem acomodar o modo de vida desses moradores em outro local que não fosse vulnerável ao problema.

O pesquisador Rodrigo Peixoto, do NAEA, observa que as políticas empreendidas na região e

"que tomam a Amazônia exclusivamente pelos seus recursos físicos e pela sua capacidade de gerar excedentes econômicos e divisas têm produzido conseqüências sociais e ambientais muito negativas, e não combinam com o conteúdo democrático e humano que o desenvolvimento precisa ter". 292

O desenvolvimento precisa respeitar a pluralidade cultural e política da região. Para este autor, o processo de urbanização como ocorreu no Pará foi desprovido de uma base econômica consistente e o fortalecimento dos municípios "depende da criação de um dinamismo econômico que esteja relacionado à cultura, às necessidades e vocações dos

<sup>&</sup>lt;sup>291</sup> Loureiro, Violeta Refkalefsky. *Amazônia: uma história de perdas e danos, um futuro a (re)construir.* Estudos Avançados 16 (45), 2002, página 118.

<sup>&</sup>lt;sup>292</sup> Peixoto, Rodrigo. *Urbanização*, Peixoto, Rodrigo. *Urbanização*, *Deszenvolvimento Regional e Conjuntos Institucionais*, página 3. Documento disponível em: <a href="http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/sti/publicações/futAmaDilOportunidades/rev20011213\_03.pdf">http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/sti/publicações/futAmaDilOportunidades/rev20011213\_03.pdf</a>. Consultado em 05.05.2006.

habitantes da região". <sup>293</sup> Restou aos mesmos a sobrevivência nos aglomerados urbanos, que incharam, sem infra-estrutura para absorver essas populações procedentes da área rural ou mesmo de outros Estados, como foi o caso de Marabá. A Marabá Pioneira ou Velha Marabá é conhecida como o lugar "onde se ganha dinheiro", onde é possível arrumar um bico ou mesmo receber a ajuda das doações promovidas pelo Poder Público ou entidades privadas por ocasião das enchentes, que devemos ver também como uma fonte de sobrevivência para essa população.

Situações semelhantes a essa podem ser observadas em outras partes da Amazônia, como as populações atingidas pela construção das barragens, como em Tucuruí e que foram retiradas de seu "habitat" natural de convívio com os rios para serem confinadas em aglomerados de beira de estrada. O desprezo dos planejadores governamentais pelo modo de vida ribeirinho e pelos recursos que as vias fluviais poderiam ainda oferecer como alternativa de transporte são explicados pela opção rodoviária imposta à região desde a década de 1960 com a abertura da Belém-Brasília.

Ao que parece, os moradores da Velha Marabá conseguiram escapar a esse destino e preservar o seu espaço original, apesar de inadequado. A ação governamental na Amazônia Oriental não foi capaz de criar alternativas econômicas para essa mesma população e sustentar um processo de crescimento que pudesse aproveitar melhor os recursos naturais da própria região. A política econômica que foi patrocinada pelo Governo Federal limitou-se a implantar os encraves de exploração mineral, sobretudo da bauxita e do minério de ferro no Estado do Pará, produzindo alumínio e ferro-gusa com pouco valor agregado para o mercado internacional. Criou-se uma infra-estrutura de portos, ferrovias e usinas hidrelétricas de alto custo e subsidiado por meio de recursos governamentais, para dar sustentação a atividades que não trouxeram benefícios efetivos para a região em termos de um verdadeiro desenvolvimento.

Nas palavras do professor Darcy Ribeiro podemos vislumbrar possíveis alternativas para a Amazônia e para a sua população, que passem por um processo de melhor uso de suas riquezas e que proporcione uma vida mais adequada aos seus moradores:

"As perspectivas de retomar velhos seringais e revitalizá-los para abrir melhores condições de vida aos trabalhadores da floresta resultaram em conflitos, como aquele mundialmente escandaloso que vitimou Chico Mendes. Entretanto, ele e seus companheiros

<sup>&</sup>lt;sup>293</sup> Peixoto, Rodrigo. *Urbanização, Deszenvolvimento Regional e Conjuntos...*, página 4.

foram os únicos que apontaram concretamente para como fazer a Amazônia habitável e rendosa, o que é perfeitamente possível desde que se encontrem formas de manter assentamentos humanos que possam ser subsidiados até amadurecerem seus plantios e seringueiras e também de bosques onde floresçam as fruteiras da Amazônia, que se oferecerão ao mundo como uma promessa de gosto e doçura. Isto é totalmente impraticável através do sistema empresarial privado, dado seu inevitável imediatismo. É impraticável, também, através dos caboclos, que tão bem saberiam fazê-lo, porque estes trabalham da mão para a boca, tal é a sua penúria". 294

O assistencialismo e o clientelismo são alimentados por esse tipo de situação de populações vivendo em condições precárias, geralmente em locais impróprios e vulneráveis a uma série de riscos, entre os quais as enchentes:

"O rápido crescimento urbano na região tem feito surgir periferias e núcleos habitacionais extremamente carentes de serviços básicos à população. Amontoada em áreas inadequadas do ponto de vista ambiental e sanitário, a população pobre improvisa barracos, fazendo uso de quaisquer materiais disponíveis, tais como placas de compensado, aparas de serraria, barro, folhas de palmeira e, frequentemente, um tipo de plástico preto barato, que serve de cobertura. Esta é a paisagem urbana que se vê. Na absoluta ausência de redes de esgotos, fossas sanitárias são cavadas demasiadamente próximas de cisternas, provocando contaminação, agravada pela poluição dos cursos de água, utilizados como fonte de "água potável" e ao longo dos quais os barracos se distribuem. (...) A auto-construção destas precárias habitações, sem qualquer apoio oficial mais siitemático, leva a população ao hábito de pedir a doação de materiais de construção à prefeitura, e então à prática do clientelismo, uma solução governada pois pela necessidade". 295

Embora não se refira ao caso específico de Marabá, mas às cidades do Pará, sobretudo aquelas de porte médio, com mais de 50 mil habitantes, percebe-se que tal processo ocorre na principal cidade do Sudeste do Pará. A recente proposta de reurbanização anunciada para o tradicional bairro Cabelo Seco apenas irá perpetuar o problema e até agravá-lo, estimulando ainda mais a ocupação das áreas de risco por parte da população de baixa renda e dos migrantes que continuam chegando a Marabá.

A retração da ação governamental após a década de 1980, trouxe aquilo que a professora Lia Osório Machado chama de "estado de desordem" nas cidades que compreendem a Amazônia, mas que também poderia levar ao surgimento de uma auto-

\_

<sup>&</sup>lt;sup>294</sup> Ribeiro, Darcy. *O povo brasileiro: a formação e o...* páginas 337 e 338.

<sup>&</sup>lt;sup>295</sup> Peixoto, Rodrigo. *Urbanização, Deszenvolvimento Regional e Conjuntos...*, página 21.

organização, como no processo que levou à formação de novos municípios no Sul do Pará a partir de 1988. Contudo, a ausência de uma política econômica e social mais clara por parte dos poderes constituídos para melhorar o aproveitamento dos recursos naturais daquela região, que não seja apenas na forma da extração pura e simples, e de não se considerar a diversidade humana das populações amazônidas, comprometem quaisquer políticas que venham a ter por finalidade a promoção de um verdadeiro desenvolvimento.

A fragmentação excessiva das políticas públicas impostas à Amazônia e ao Sudeste do Pará ao lado da atuação de empresas privadas, ONGs, multinacionais, organizações internacionais, igrejas e do próprio Governo Federal pode representar um processo de desarticulação de decisões que dificultará cada vez mais um posicionamento efetivo a respeito daquela região.

A atual configuração do espaço urbano de Marabá reflete essa desarticulação de políticas e a falta de um direcionamento claro a respeito de como praticar uma política urbana, uma vez que continuam a serem oferecidos investimentos públicos que não solucionam, de fato, os problemas mais graves referentes à ocupação do sítio urbano. Perpetuar e ampliar esses problemas, sobretudo aqueles referentes às condições de vida dos moradores, não parece ser o caminho adequado.

De uma experiência de planejamento centralizado e alheio à realidade local chegou-se a um completo "laissez-faire" em termos de políticas empreendidas a nível regional, visto por muitos como um processo que, devendo ser articulado, poderia criar novas possibilidades para as populações da região. Contudo, a ausência de uma diretriz que promova tal articulação criará uma realidade por demais complexa para que o poder público administre e possa gerir em articulação com os interesses de toda a Nação.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

BECKER, Bertha. Amazônia. São Paulo: Editora Ática (Série Princípios), 1998.
Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.
Geopolítica da Amazônia: A nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.
Geopolítica da Amazônia. Estudos Avançados. São Paulo: Edusp, volume 19, número 53, 2005, páginas 71-86.
BRASIL - <i>Amazônia: novo universo - SUDAM: oitavo aniversário</i> . Belém: Publicação do Ministério do Interior e da SUDAM, 1975 (data presumível).
BRASIL – SUDAM. <i>Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia</i> . Editado pela SUDAM e H. J. Cole + Associados S. A. Rio de Janeiro: 1976.
BRASIL, Marília Carvalho. <i>Urbanização na Região Norte: Uma análise exploratória</i> das mesorregiões in SANTOS, Taís de Freitas (org.) <i>Dinâmica populacional das regiões</i>

BRITO, Daniel Chaves de. *A Modernização da Superfície: Estado e Desenvolvimento na Amazônia*. Belém: UFPA/NAEA, 2001.

Norte e Nordeste: questões atuais e emergentes. Recife: FJN, Editora Massangana, 2000,

páginas 139-162 (Cursos e conferências, 70).

CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. 3. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1990.

CARDOSO, Fernando Henrique e MULLER, Geraldo. *Amazônia: Expansão do Capitalismo*. São Paulo: Editoras Brasiliense e Cebrap, 1977.

CASTRO, Antônio Barros de e SOUZA, Francisco Eduardo Pires de. *A Economia Brasileira em Marcha Forçada*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1985.

CASTRO, M. R. de e HÉBETTE, Jean (orgs.) *Na Trilha dos Grandes Projetos: Modernização e Conflito na Amazônia*. Cadernos NAEA 10. Belém: UFPA/NAEA,1989.

COELHO, Maria Célia Nunes. A CVRD e a (Re)Estruturação do Espaço Geográfico na Área de Carajás (Pará) in Iná Elias de Castro, Paulo César da Costa Gomes e Roberto Lobato Corrêa (orgs.). Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1996.

COELHO, Maria Célia Nunes & MONTEIRO, Maurílio de Abreu. *Verticalização da produção e variedade de situações sociais no espaço funcional do alumínio nos baixos vales do Amazonas e Tocantins*. Revista Território. Rio de Janeiro, ano VII, números 11, 12 e 13, set./out. de 2003. Disponível em: <a href="http://www.laget.igeo.ufrj.br/território/pdf/N\_11\_12\_13/verticaliza.pdf">http://www.laget.igeo.ufrj.br/território/pdf/N\_11\_12\_13/verticaliza.pdf</a>>. Acesso em 02.03.2007.

COELHO, Maria Célia Nunes, MONTEIRO, Maurílio de Abreu e SILVA, Regiane Paracampos da. *Alterações entre Natureza e Sociedade em Áreas do Sudeste do Pará - Brasil*. Brasília: III Encontro da ANPPAS, 23 a 26.05.2006. Disponível em: http://www.anppas.org.br/encontro\_anual/encontro3/arquivos/TA510-05032006 230739.DOC. Acesso em 26.07.2007.

COELHO, Maria Célia Nunes e COSTA, Raymundo Garcia (orgs.). *10 Anos da Estrada de Ferro Carajás*. Belém: UFPA/NAEA, Editora Gráfica Superiores, 1997.

COELHO, Maria Célia Nunes; SIMONIAN, Ligia e FENZL, Norbert (orgs.). *Estado e Políticas Públicas na Amazônia: Gestão de Recursos Naturais*. Belém: Editora CEJUP, 2000.

COELHO, Maria Célia Nunes et al. *Regiões do entorno dos projetos de extração e transformação mineral na Amazônia Oriental*. Novos Cadernos NAEA. Belém: UFPA/NAEA, volume 8, número 2, págs. 73-107, dez.2006.

COSTA, José Marcelino Monteiro da (ed.) *Amazônia: desenvolvimento e ocupação*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

\_\_\_\_\_ (coordenador). *Os Grandes Projetos da Amazônia: Impactos e Perspectivas*. Cadernos NAEA 9. Belém: Universidade Federal do Pará e NAEA, 1987.

COSTA, Francisco de Assis. Formação Agropecuária da Amazônia: os desafios do desenvolvimento sustentável. Belém: UFPA, NAEA, 2000.

D'ARAUJO, Maria Celina e CASTRO, Celso (orgs.). *Ernesto Geisel*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1997.

DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). *O Processo de Urbanização no Brasil.* São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

DIEGUES, Antonio Carlos (org.) *Desmatamento e Modos de Vida na Amazônia*. São Paulo: Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas e Áreas Úmidas Brasileiras (NUPAUB), 1999.

DROSDOFF, Daniel. *Linha Dura no Brasil: O Governo Médici 1969-1974*. São Paulo: Global Editora, 1986.

EMMI, Marília. *A Oligarquia do Tocantins e o Domínio dos Castanhais*. Belém: UFPA/NAEA, 1999.

GARCIA-TORNEL, Francisco Calvo. *La Geografia de los Riesgos. Cuadernos Críticos de Geografia Humana*. Universidad de Barcelona: año IX, número 54, noviembre de 1984. Disponível em: <a href="http://www.ub.es/geocrit/geo54.htm">http://www.ub.es/geocrit/geo54.htm</a>.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. *Amazônia, Amazônias*. São Paulo: Editora Contexto, 2001.

GOMES, Flávio Alcaraz. *Transamazônica: a redescoberta do Brasil*. Editado sob os auspícios de Springer Admiral. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

HOMMA, Alfredo Kingo Oyama. *Amazônia: Meio Ambiente e Desenvolvimento Agrícola*. Editado por Alfredo Kingo Oyama Homma. Brasília: Embrapa-SPI; Belém: Embrapa-CPATU, 1998.

\_\_\_\_Extrativismo vegetal na Amazônia: limites e oportunidades. Brasília: EMBRAPA-SPI, 1993.

IANNI, Octavio. *Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930-1970)*. 3. ed., Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1979.

\_\_\_\_\_ A Luta pela Terra: História Social da Terra e da Luta pela Terra numa Área da Amazônia. 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1981..

JÙNIOR, Caio Prado. *História Econômica do Brasil*. 20. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1977.

JÚNIOR, Eduardo Marandola e HOGAN, Daniel Joseph. *Natural Hazards: O Estudo Geográfico dos Riscos e Perigos*. Revista Ambiente & Sociedade, volume VII, número 2, jul./dez. 2004, páginas 95-109. Disponível em: <a href="http://www.scielo.br/pdf/asoc/v7n2/24689.pdf">http://www.scielo.br/pdf/asoc/v7n2/24689.pdf</a>>.

KELLY, Brian e LONDON, Mark. *Amazônia: Um Grito de Alerta*. Rio de Janeiro: Editora Record, 1983.

KOWARICK, Marcos. Amazônia-Carajás na Trilha do Saque: os grandes projetos amazônicos. São Paulo: Editora Anita Garibaldi, 1995.

KON, Anita (org.). Planejamento no Brasil II. São Paulo: Editora Perspectiva, 1999.

KOTSCHO, Ricardo. *O Massacre de Posseiros: Conflitos de Terras no Araguaia-Tocantins*. São Paulo: Editora Brasiliense, segunda edição, 1982.

\_\_\_\_\_ Serra Pelada: Uma Ferida Aberta na Selva. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984.

LAGENEST, H. – D. Barruel de. *Marabá: Cidade do diamante e da castanha* (Estudo sociológico). São Paulo: Editora Anhambi, 1958.

LAFER, Betty Mindlin. *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1975.

LÉNA, Philippe e OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (orgs.). *Amazônia: A Fronteira Agrícola 20 Anos Depois*. Belém: Editado pelo Governo do Brasil, Museu Paraense Emílio Goeldi e Orstom – França, 1991.

LEONARDI, Victor. *Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira*. Brasília: Paralelo 15, Editora da Universidade de Brasília, 1999.

LIMA, Gen. Afonso Augusto de Albuquerque. *A Participação do Ministério do Interior no Desenvolvimento e na Ocupação da Amazônia* In *Problemática da Amazônia* (vários autores). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1971.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. *Amazônia: estado, homem, natureza.* Belém: CEJUP, 1992.

Amazônia: uma história de perdas e danos, um futuro a (re)construir. Estudos Avançados. São Paulo: Edusp, volume 16, número 45, páginas 107-121.

MACHADO, Lia Osório. *Sistemas "Longe do Equilíbrio" e Reestruturação Espacial na Amazônia*. Cadernos do IPPUR, ano IX, número 1/4, jan./dez., 1995, páginas 83-106.

MATTEDI, Marcos Antônio e BUTZIKE, Ivani Cristina. *A Relação entre o Social e o Natural nas Abordagens de Hazards e de Desastres*. Revista Ambiente & Sociedade, ano IV, número 9, segundo semestre de 2001. Disponível em:<a href="http://www.scielo.br/pdf/asoc/n9/16877.pdf">http://www.scielo.br/pdf/asoc/n9/16877.pdf</a>>. Consultado em 25.05.2007.

MATTOS, General Meira. *Uma Geopolítica Pan-Amazônica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1980.

MATTOS, Maria Virginia Bastos de. História de Marabá. Marabá: Grafil, 1996.

MELLO, Ediméia Maria Ribeiro de & PAULA, Sermano Mendes de. *Mineração de Ferro e Enclave: Estudo de Caso da Companhia Vale do Rio Doce*. IX Seminário sobre a Economia Mineira. Disponível em <a href="http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2000/2000/MELLO.pdf">http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2000/2000/MELLO.pdf</a>>. Consultado em 02.02.2007.

MELLO, Neli Aparecida de. *Políticas Territoriais na Amazônia*. São Paulo: Editora Annablume, 2006.

MOLION, Luiz Carlos Baldicero; IMBUZEIRO, Hemlley Maria Acioly e CAVALCANTI, Iracema Fonseca de Albuquerque. *Chuvas Intensas no Leste da Amazônia: fevereiro de 1980*. Revista Climanálise, ano 03, número 1, páginas 20-27. Disponível em: <a href="http://www6.cptec.inpe.br/revclima/revista/pdf/Artigo\_Chuvas\_1106.pdf">http://www6.cptec.inpe.br/revclima/revista/pdf/Artigo\_Chuvas\_1106.pdf</a>>. Consultado em 20.02.2007.

MONTEIRO, João Brasil	. <i>Mair-Abá</i> ( <i>Coração</i> ) <i>de Mãe</i> . Marabá: Edição do Autor, 2006.
	O Castanheiro. Marabá: Edição do Autor, 2001.
	Marabá: Caminho das Águas Marabá: edição do autor 2002

Viagem ao Tocantins, Araguaia e Itacaiúnas. 2. ed. Marabá:
edição do autor, sem data.
Pegadas de um Paraense. Marabá: edição do autor, 2002.
O Garimpeiro. 2. ed. Marabá: edição do autor, 2004.
MONTEIRO, Maurílio de Abreu. <i>Mineração industrial na Amazônia e suas implicações</i> para o desenvolvimento regional. Novos Cadernos NAEA, volume 8, número 1, junho de 2005, páginas
Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional. Estudos Avançados, volume 19, número 53, 2005, páginas 187 a 207. Disponível em <a href="http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24088.pdf">http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24088.pdf</a> >. Consultado em 16.03.2008.
Siderurgia e carvoejamento na Amazônia: drenagem energético-material e pauperização regional. Belém: Editora da UFPA em co-edição com a ETFPA, 1998.
MORAES, Almir Queiroz de. <i>Pelas Trilhas de Marabá</i> . São Sebastião do Paraíso: Chromo Arte-Editora, 1998.
MORAIS, Fernando. <i>Cem quilos de ouro: e outras histórias de um repórter</i> . São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
MOURA, Ignácio Baptista de . <i>De Belém a São João do Araguaia: Vale do rio Tocantins</i> . Belém: Secretaria de Estado da Cultura/Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves, 1989.

NUNES, Osório. Introdução ao Estudo da Amazônia Brasileira. Rio de Janeiro:

Biblioteca do Exército Editora, 1950.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. Amazônia: Monopólio, Expropriação e Conflitos.
Campinas: Papirus, 1987.
Integrar para (não) entregar: políticas públicas e
Amazônia. Campinas: Papirus, 1988.
PATERNOSTRO, Júlio. Viagem ao Tocantins. São Paulo: Companhia Editora Nacional,
1945.
PEIXOTO, General João Baptista. Os Transportes no Atual Desenvolvimento do Brasil.
Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1977.
PEIXOTO, Rodrigo. Urbanização, Desenvolvimento Regional e Conjuntos
Institucionais. Revista Saber. Belém: Centro de Ensino Superior do Pará, 13.12.2001.
Disponível
<a href="http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/sti/publicações/futAmaDilOportunidades/r">http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/sti/publicações/futAmaDilOportunidades/r</a>
ev20011213_03.pdf>. Consultado em 05.05.2006.
PERROUX, François. <i>O Capitalismo</i> . 2. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.
PETIT, Pere. Chão de Promessas: elites políticas e transformações econômicas no
Estado do Pará pós-64. Belém: Editora Paka-Tatu, 2003.
PINTO, Lúcio Flávio. Amazônia: no rastro do saque. São Paulo: Editora Hucitec, 1980.
CVRD: A Sigla do Enclave na Amazônia: as mutações da estatal
e o estado imutável no Pará. Belém: CEJUP, 2003.
Carajás, o ataque ao coração da Amazônia. Rio de Janeiro:
Editora Marco Zero e Stúdio Alfa Fotoletra e Editora, 1982.
PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. Marabá. A História de uma Parte da

Amazônia, da Gente que nela Vivia e da Gente que a Desbravou e Dominou, Fazendo-a

Emergir para a Civilização, de 1892 até nossos dias. Marabá: Prefeitura Municipal, 1984.

REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia e a Integridade do Brasil*. Brasília: Editora do Senado Federal, 2001 (Coleção Brasil 500 Anos).

RIBEIRO, Darcy. *O Povo Brasileiro: a formação e o sentido do Brasil.* 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RODRIGUES, Lysias A. *Roteiro do Tocantins*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1943.

SACHS, Ignacy, WILHEIM, Jorge e PINHEIRO, Paulo Sérgio (orgs.) *Brasil: Um Século de Transformações*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

SAMPAIO, Walter Leitão. *Marabá Pontal Verde: Histórias Mal Contadas*. Marabá: edição do autor, 2000.

\_\_\_\_\_ Cruviana. São Paulo: Art Link Comunicação e Assessoria, 1998.

SANTOS, Milton. *Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica*. São Paulo: Edusp, 2004.

SILVA, Luiz Osíris da. A Luta pela Amazônia. São Paulo: Editora Fulgor, 1962.

SINGER, Paul. Economia Política da Urbanização. São Paulo: Editora Contexto, 2002.

SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Castelo a Tancredo*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2000.

TAMER, Alberto. *Transamazônica: Solução para 2001*. São Paulo: APEC Editora, 1970.

THÉRY, Hervé e MELLO, Neli Aparecida de (orgs.). *Atlas do Brasil: Disparidades e Dinâmicas do Território*. São Paulo: Edusp e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2005.

TOCANTINS, Leandro. *Amazônia: Natureza, Homem e Tempo.* 2. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora em co-edição com a Editora Civilização Brasileira, 1982.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da & ROCHA, Gilberto de Miranda (orgs.). Cidade e Empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Editora Paka-Tatu, 2002.

VALVERDE, Orlando e DIAS, Catharina Vergolino. *A Rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1967.

VELHO, Otavio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária: Estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.

\_\_\_\_\_ Sociedade e Agricultura. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.

VEYRET, Yvette (org.) *Os Riscos: o homem como agressor e vítima do meio ambiente.* São Paulo: Editora Contexto, 2007.

"VIAGEM AO TOCANTINS". Autor anônimo. 2. ed. Belém: Editora Grafisa, 1983.

VICENTINI, Yara. *Cidade e História na Amazônia*. Curitiba: Editora da Universidade Federal do Paraná, 2004.

#### **TESES E MONOGRAFIAS**

CARVALHO, José Alberto Magno de et al. *Migrações Internas na Região Norte: Estudo de Campo da Região de Marabá*. Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da UFMG - CEDEPLAR. Belo Horizonte: maio/1977.

COSLOVSKY, Salo Vinocur. Determinantes de Sucesso na Industria da Castanha: Como a Bolívia desenvolveu uma indústria competitiva enquanto o Brasil ficou para trás. Versão preliminar para discussão (ainda sem citações ou bibliografia). 17.07.2005. Disponível em:<a href="http://web.mit.edu/salo/www/castanha%20-%2025%20julho%202005.pdf">http://web.mit.edu/salo/www/castanha%20-%2025%20julho%202005.pdf</a>>. Consultado em 20.06.2007.

LUIZ, Danilo Costa; SOUZA, Gardel Silva de e TEIXEIRA, Rangel Filho. Sistema de Informações Geográficas para Monitoramento e Análise de Áreas de Risco. Estudo de Caso: Município de Marabá. Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado à UFPA, como parte dos requisitos necessários para obtenção do Título de Bacharel em Sistemas de Informação. Orientadora: Professora Leila Weitzel Coelho da Silva. Marabá:2008, 99 p.

NASCIMENTO, Maria Jucirene Mota. *Acumulação Capitalista e Opressão Camponesa:*A Unidade de Diversidade (Sul do Pará). UFPA/NAEA-Curso Internacional de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento, Belém, 1985.

SAMPAIO, Waldemar Sobral. *Os Grandes Projetos na Amazônia: Impactos Macroeconômicos no Estado do Pará nos Anos 80*. Dissertação apresentada ao Curso Internacional de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento (PLADES), Belém, NAEA, 1997.

SILVA, Fábio Carlos. Frentes *Pioneiras e Campesinato na Amazônia Oriental Brasileira*. UFPA/NAEA - Curso Internacional em Planejamento do Desenvolvimento - dissertação de mestrado, Belém, 1982.

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de Fronteira Econômica: o Caso Marabá*. UFPA, NAEA, Curso Internacional de Desenvolvimento em Planejamento do Desenvolvimento (Dissertação de Mestrado). Belém, 1991.

VIZIOLI, Simone Helena Tanoue. *Planejamento Urbano no Brasil: a Experiência do SERFHAU Enquanto Órgão Federal de Planejamento Integrado ao Desenvolvimento Municipal*. Dissertação de Mestrado apresentada na FAU-USP, 1998.

YOSHIOKA, Reimei. *Avaliação de Implantação de Núcleo Urbano na Amazônia: Exemplo de Nova Marabá-Pará*. Tese de mestrado apresentada no Departamento de Geografia da FFLCH da USP, 1986.

### **PERIÓDICOS**

INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO-SOCIAL DO PARÁ. Relatórios de Pesquisa número 12. Impacto de implantação do pólo siderúrgico na estrutura produtiva e no movimento migratório em Marabá. Belém: IDESP, 1988.

INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO-SOCIAL DO PARÁ. Relatórios de Pesquisa número 13. Estudo do padrão de vida, trabalho, cultura e lazer na área paraense da Estrada de Ferro Carajás. Belém: IDESP, 1988.

INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO-SOCIAL DO PARÁ. Relatórios de Pesquisa número 15. Estudo do emprego e da renda na área paraense da Estrada de Ferro Carajás. Belém: IDESP, 1990.

INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO-SOCIAL DO PARÁ. Revista Pará Desenvolvimento, número 26. Belém: IDESP, jan./jun. 1990.

INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO-SOCIAL DO PARÁ. Revista Pará Agrário, número 2. Castanhais: destruição, violência, indefinição. Belém: IDESP, 1986.

#### **JORNAIS E REVISTAS**

Jornal Beira do Rio. Informativo da Universidade Federal do Pará. Belém: UFPA. Edição on-line: <a href="http://www.ufpa.br/beiradorio/reportagens/rep1.html">http://www.ufpa.br/beiradorio/reportagens/rep1.html</a>>. Acessado em 04.05.2008.

Jornal Correio do Tocantins. Marabá: edições de 1983 a 1991, 2005 a 2008.

Jornal Correio Brasiliense. Brasília: edições de 20.01.2008 e 09.04.2008.

Jornal do Comércio. Recife: edição de 28.03.2008.

Jornal "O Marabá". Marabá: edições de 1970, 1974, 1972, 1980 e 1981.

Jornal Opinião. Marabá. Edições de 1995 e 1996.

Notícias de Marabá (micro-mensagem de Marabá para o Brasil). Marabá. Edições de 1970 a 1985.

*Jornal Folha de São Paulo*. Amazônia: um vazio cheio de riquezas. Suplemento especial. 16.04.1967.

Revista Brasil Século 21. Edição número 2, Editora Três, 1980.

Revista Realidade. Editora Abril, outubro de 1971 (Edição Especial sobre a Amazônia).

#### **DOCUMENTOS**

BRASIL. II Plano Nacional de Desenvolvimento: programa de ação do governo para a Amazônia. Belém: 1976.

ELEMENTOS DE APOIO A GESTÃO MUNICIPAL (MUNICÍPIO DE MARABÁ). Programa de Integração Mineral em Municípios da Amazônia – PRIMAZ. Publicação da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais, Superintendência Regional de Belém, sem data.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUMARABA). Ministério do Interior, Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, Prefeitura Municipal de Marabá. Arquiteto Joaquim Guedes e associados, 1973, 5 volumes.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. Secretaria Geral. Secretaria de Planejamento. Subsecretaria de Programas Regionais. Dossiê sobre Marabá (coletânea de documentos). Brasília, agosto de 1980, 85 p. Disponível no Arquivo Público "Manoel Domingues" em Marabá.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. Levantamento Sócio-Econômico Preliminar da População Atingida pelas Enchentes em Marabá. Belém, março de 1975, 47 p.

MINISTÈRIO DO INTERIOR. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. Operação Amazônia (discursos). Belém, Serviço de Documentação e Divulgação, 1968, 134 p.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. Plano de Desenvolvimento da Amazônia (1972-1974). Agosto-1971, 117 p.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia por SUDAM e H. J. Cole + Associados S. A. Rio de Janeiro, 1976.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. Relatório Preliminar de Desenvolvimento Integrado do Município de Marabá - PA. São Paulo, março de 1970, 79 p.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. O Vale Tocantins-Araguaia: Possibilidades Econômicas, Navegação Fluvial. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas pelo engenheiro civil Américo Leonides Barbosa de Oliveira. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1941, 144 p.

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL. Nova Marabá: Origem e Implantação. Coletânea de relatórios e despachos a respeito da desapropriação da área onde está situada a Nova Marabá. Disponível no Arquivo Público "Manoel Domingues" em Marabá.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO MUNICÍPIO DE MARABÁ. Temas do quadro referencial básico para discussão. Marabá, 1984 (data presumível).

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO MUNICÍPIO DE MARABÁ - PDDI. Secretária Executiva do Programa Grande Carajás – PGC, Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral-SEPLAN/PA. 5 volumes, novembro de 1988.

PLANO PRELIMINAR – PDUMARABA (arquiteto Joaquim Guedes e Associados), sem data, texto mimeografado. Disponível no Arquivo Público "Manoel Domingues" de Marabá.

PREFEITURA DE MARABÁ. Marabá: Uma Visão Sistêmica. Plano Global Integrado (Plano Diretor de Marabá). Marabá, maio de 1977.

PREFEITURA DE MARABÁ. Plano Diretor Participativo do Município de Marabá. Marabá, 2006, 58 p. Disponível em http://www.maraba.pa.gov.br. Consultado em 10.12.2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. Relatório de diagnóstico prognóstico de Marabá-PA. Marabá, agosto de 1975, 51 p.

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DA VULNERABILIDADE AMBIENTAL - PROJETO AVA-MARABÀ. Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos, Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Ministério do Meio Ambiente. Marabá (PA) – 2006.

SEBRAE. Diagnóstico Sócio-Econômico do Município de Marabá. Belém, CEJUP, 1995, 72 p.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO DA PRESIDÊNCIA DE REPÚBLICA. Secretaria Executiva do Programa Grande Carajás. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estudo Integrado de Recursos Naturais de Áreas Específicas do Programa Grande Carajás. Núcleo Marabá-PA. Ordenamento Territorial na Área do PCG. Sumário Executivo. Rio de Janeiro, 1989, 56 p. Disponível na biblioteca da SUDAM em Belém - PA.

## SÍTIOS CONSULTADOS

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE): <a href="http://www.ibge.gov.br">http://www.ibge.gov.br</a>. Última consulta em 12.05.2008.

PORTAL SIPAM: SISTEMA DE PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA: <a href="http://www.sipam.gov.br">http://www.sipam.gov.br</a>. Última consulta em 04.05.2008.

PORTAL VOLUNTÁRIOS DA VALE: <a href="http://www.integraçao.gov.br">http://www.integraçao.gov.br</a>. Ultima consulta em 04.05.2008.

PREFEITURA DE MARABÁ: <a href="http://www.maraba.pa.gov.br">http://www.maraba.pa.gov.br</a> ultima consulta em 20.05.2008.

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL DO PARÁ: <a href="http://www.sedurb.pa.gov.br">http://www.sedurb.pa.gov.br</a>. Última consulta em 12.05.2008.

### **ENTREVISTAS**

João Brasil Monteiro (memorialista), Francisco Ribeiro (coordenador da Defesa Civil de Marabá), Marcos Roberto (funcionário da Defesa Civil), Noé Von Atzingen (diretor da Casa de Cultura de Marabá), Walter Leitão Sampaio(memorialista), João Clézio (morador de Marabá).

ANEXO 1

TABELA 1: POPULAÇÃO E DENSIDADE POPULACIONAL

	1995	2000	Taxa de	Área Urbana	Densidade
NÚCLEO	(Hab.)	(Hab.)	Crescimento	edificada -	populacional
NUCLEO			(%)	2000	2000 (Hab/Ha.)
				(Ha.)	
Marabá Pioneira	11.075	12.020	8,5%	270	44,51
Cidade Nova	41.283	55.232	37,7%	1484	37,21
Nova Marabá	41.181	51.801	17,2%	2104	24,62
São Felix	5.940	8.367	40,8%	470	17,80
Morada Nova	5.472	6.877	25,6%	190,4	36,1
TOTAL	107.951	134.297	24,4%	4518,4	<b>29,72</b> (média)

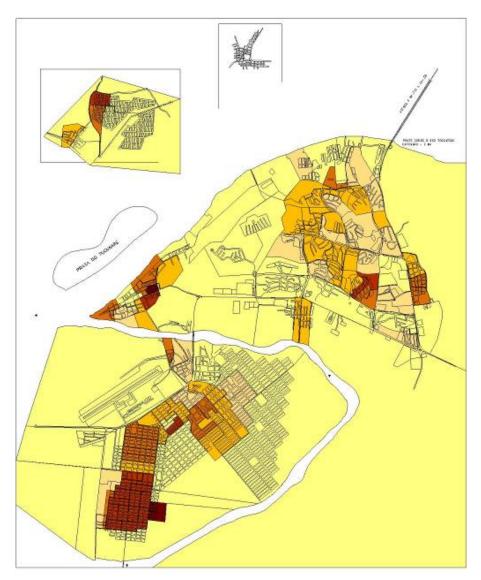
FONTE: Cadastro do IPTU 2000. Relatório AVA-Marabá, pág. 39.

TABELA 2: NÚMERO DE RESIDÊNCIAS E DENSIDADE POPULACIONAL

NÚCLEO	N° DE RESIDÊNCIAS		TAXA DE CRESCIMENTO	DENSIDADE RESIDENCIAL 2000
	1995	2000	%	N° de Resid./ha
Marabá Pioneira	2.461	2.613	6,1	9,6
Cidade Nova	9.174	12.007	30,8	8,0
Nova Marabá	9.818	11.261	14,6	5,3
São Felix	1.320	1.819	37,8	3,87
Morada Nova	1.216	1.495	22,9	0,78
TOTAL	23.985	29.195	21,7	

FONTE: Cadastro do IPTU – 2000. Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. AVA-Marabá, página 39.

### **ANEXO 2**



DENSIDADE POPULACIONAL DA CIDADE DE MARABÁ

ACIMA DE 125 HAB/HA

DE 100,1 ATÉ 125 HAB/HA

DE 75,1 ATÉ 100 HAB/HA

DE 50,1 ATÉ 75 HAB/HA

DE 25,1 ATÉ 50 HAB/HA

ATÉ 25 HAB/HA

Fonte: CENSO IBGE 2000

Elaboração: GEO-MARABÁ/Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. AVA-Marabá, página 43.

ANEXO 3

N° DE PESSOAS ATINGIDAS EM RELAÇÃO AO NÍVEL ALCANÇADO DAS ENCHENTES			
NÍVEL ALCANÇADO DOS RIOS	PESSOAS ATINGIDAS		
10,88m	920		
11,88m	5.990		
12,34m	11.316		

FONTE: DEFESA CIVIL MUNICIPAL/Relatório AVA-Marabá, página 58.

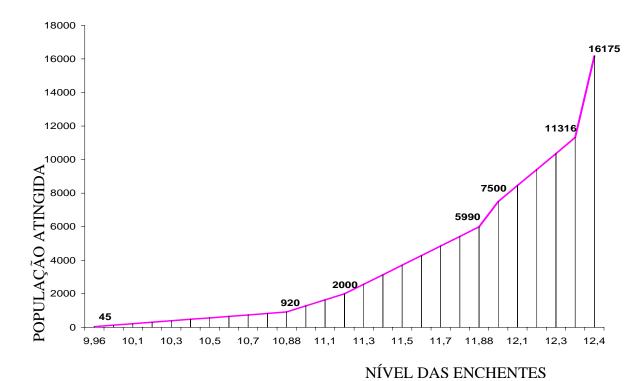
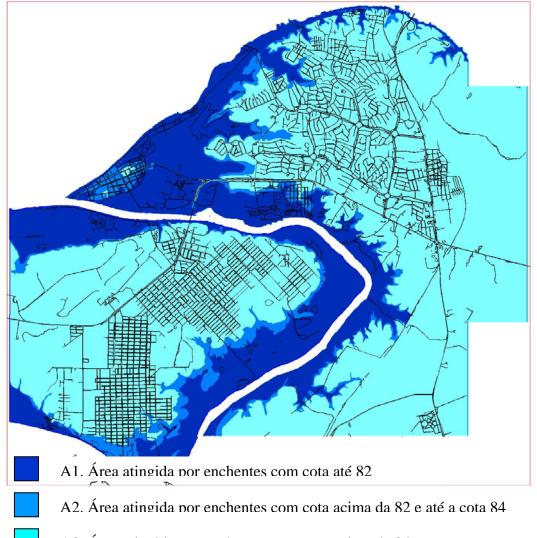


GRÁFICO – RELAÇÃO ENTRE COTAS DAS ENCHENTES E O NÚMERO DE PESSOAS ATINGIDAS EM MARABÁ. Fonte: DEFESA CIVIL MUNICIPAL/RELATÓRIO AVA-Marabá, pág. 58.

**ANEXO 4** 

## GRAU DE VULNERABILIDADE ÀS ENCHENTES



A3. Área atingida por enchentes com cota acima da 84

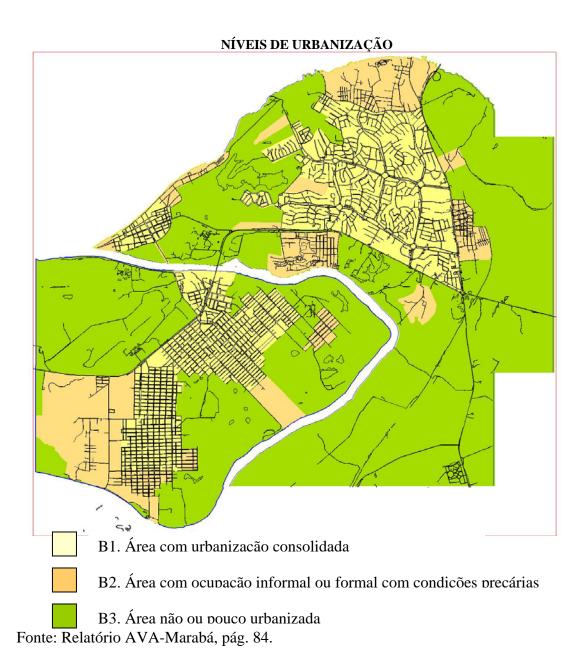
Fonte: Relatório AVA-Marabá, pág. 82.

#### GRAU DE VULNERABILIDADE A ENCHENTES

	Número de anos em que a área foi	percentual
	atingida pelas enchentes no período	
	de 1976 a 2004	
<b>A3</b>	17	60%
<b>A2</b>	25	89%
<b>A1</b>	28	100%

Fonte:Relatório AVA-Marabá, pág. 82.

### ANEXO 5



### ANEXO 6

# EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DE MARABÁ

ANO	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	TOTAL
1970	14.585	9.889	24.474
1980	41.657	18.258	59.915
1985(1)	109.419	42.625	152.044
1988(2)	171.291	44.795	216.086
1991	102.364	19.450	121.814
1996(4)	120.046	30.049	150.095
2000	134.373	33.647	168.020
2003(3)	145.301	36.383	181.684
2004(3)	153.206	38.302	191.508
2005(3)	156.587	39.220	195.807

Fontes: IBGE - Censo Demográfico 1970/1980/1991/2000

- (1) Contagem efetuada pelo IBGE em 1985.
- (2) Estimativa do IDESP e do OASPUC S/C Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Marabá de 1988.
- (3) População Estimada.
- (4) Contagem Populacional.