

A RIBEIRA & A ORLA DE MARABÁ-PA: ESPACIALIDADES E TERRITORIALIDADES URBANAS EM UMA CIDADE AMAZÔNICA EM TRANSFORMAÇÃO

The Riverside & the Waterfront of Marabá-Pa: urban riverine specificities and territorialities in a city in transformation of the Amazon

Le ruisseau & la bordure de Marabá-Pa: spatialités et territorialités urbaines dans une ville de l'Amazonie en transformation

Michel de Melo Lima
Universidade Federal do Pará
mmlgeo@hotmail.com

Resumo

Tendo por base a teoria do espaço socialmente produzido, as reflexões deste trabalho vão ao encontro do tema referente à relação cidade-rio na Amazônia, a partir de um estudo de caso: a orla fluvial da cidade de Marabá. O objetivo é analisar a produção social do espaço e os conflitos de territorialidade existentes em face da dinâmica recente da Amazônia, levando em conta as especificidades locais da relação/interação econômica, política e simbólica dos diferentes agentes com o rio. Para tanto, utilizou-se como instrumental teórico-metodológico o materialismo histórico e dialético. A partir dos dados levantados e analisados, constatou-se, mesmo diante dos processos modernizantes pelos quais passa a cidade, a permanência, de forma residual, do modo de vida ribeirinho na orla fluvial de Marabá. Por outro lado, essa permanência se dá através de uma relação conflituosa com os agentes/grupos que têm na orla um referencial predominantemente econômico, como o Estado, os comerciantes locais e regionais, as grandes empresas, os proprietários fundiários e os promotores imobiliários. Tal contexto ratifica a importância de atentar para as especificidades de como se desenvolve a vida nas “ribeiras” amazônicas, o que significa entender, também, a forma complexa, diversificada e desigual com a qual se desenvolvem as relações existentes entre a cidade, espaço complexo, contraditório, obra por excelência, e o rio, elemento que define ritmos, signos, saberes e dinâmicas sócioespaciais urbanas no contexto regional. Palavras-Chave: Relação Cidade-Rio. Orla Fluvial. Modo de Vida Ribeirinho. Amazônia. Marabá-Pa.

Abstract

Based on the theory of spaces socially produced, the reflections of this study are in line with the theme: the relationship city-river in the Amazon developed through of a case study, the waterfront of Marabá city. The goal is to analyze the social production of the space and the territorial conflicts existing in face of recent Amazonian dynamics, taking into account local specificities of the economic, political and symbolic relationship/interaction among different agents with the river. For this, the historical and dialectical materialism was used as theoretical-methodological instrumental. Based on the collected and analyzed data, it was found a residual permanence of the riverine way

of life in waterfront of Marabá, in spite of the modernization processes which passes the city. Moreover, the riverine permanence is under a conflictual relationship with agents/groups that understands the waterfront as a predominantly economic space, such as the State, the regional and local businesses, the large businesses, landowners and property developers. This context reinforces the importance of to pay attention to the specificities of the process to how the life is developed in “riverside” Amazon. Enables also to understand the complex, diverse and unequal form which it develops the relationship among cities – complex and contradictory space, use value par excellence – and rivers – an element that defines rhythms, signs, knowledge and socio-spatial urban dynamics in the regional context.

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

Résumé

En ayant pour base la théorie du espace socialement produit. Les réflexions de ce travail iront à la rencontre du thème concernant la relation ville-rivière dans l’Amazonie, à partir d’un étude de cas : la bordure fluviale de la ville de Marabá. Le but de cette recherche est analyser la production sociale du espace et les conflits de territorialité existants en face de la dynamique recente de l’Amazonie, en prenant compte les spécificités locales de la relation/interaction économique, politique et symbolique des différents agents comme la rivière. Pour cela, on a utilisé comme instrumental théorique-méthodologique, le matérialisme historique et dialectique. À partir des données élevées et analysées, on a constaté , même devant des processus modernisateurs pour lesquels passe la ville, la permanence de forme résiduel, la façon de vie riverain dans la bordure fluviale de Marabá. Par ailleurs, cette permanence se fait par une relation conflictuelle avec les agents/groupes qui ont dans la bordure un référentiel principalement économique, comme l’État, les commerçants locaux et régionaux, les grandes entreprises, les propriétaires fonciers et les promoteurs immobiliers. Tel contexte ratifie l’importance d’observer les spécificités de la façon du développement de la vie dans les ruisseaux de l’Amazonie, ce que signifie comprendre aussi la façon complexe, diversifiée et inégal avec laquelle se développe les relations existentes entre la ville, l’espace complexe, contradictoire, l’oeuvre par excellence et la rivière, élément qui détermine les rythme, les signes, les savoirs et les dynamiques socio-spatiaux urbaines dans le contexte régional.

Mots-clés : Relation ville-rivière; bordure fluviale; façon de vie riverain; Amazonie; Marabá-Pa.

Introdução

A importância de corpos hídricos como os grandes rios, baías e igarapés para o início do povoamento da Amazônia é algo difícil de ser contestado. Isso porque os primeiros aglomerados populacionais, embriões dos atuais núcleos urbanos, surgiram ao longo dos rios, principalmente pela importância estratégica que estes desempenhavam tanto no que diz respeito ao processo de defesa contra invasores, quanto por serem elementos essenciais que possibilitaram a circulação de fluxos regionais (pessoas e mercadorias) (TRINDADE JR.; SILVA; AMARAL, 2008).

Em face desse contexto, destacamos que o início do povoamento da Amazônia, a exploração das “drogas do sertão” e, posteriormente, a agricultura comercial e a exploração da borracha, foram expressões socioeconômicas que fizeram surgir povoados, vilas e cidades ao longo dos cursos fluviais (TRINDADE JR., 2008).

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

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

Assim, o presente trabalho¹, posta a problemática que lhe dá sentido, analisa a produção social do espaço e os conflitos de territorialidade existentes na orla fluvial de Marabá em face da dinâmica regional recente da Amazônia, levando em conta, ademais, as especificidades locais da relação/interação multidimensional (econômica, funcional e simbólica) dos diferentes agentes com o rio.

Com efeito, na primeira seção apresentaremos os elementos referentes ao marco teórico que instrumentalizou a análise aqui desenvolvida; elementos esses que entendemos serem pertinentes para a melhor compreensão do tema referente às cidades amazônicas e à relação cidade-rio. Além disso, também será apresentado o nosso recorte analítico de estudo, a orla fluvial de Marabá.

Na segunda seção, realizamos uma retomada histórica do processo de formação e de produção do espaço da cidade de Marabá e de sua orla fluvial. A proposta é destacar

¹ Este trabalho é um produto da dissertação de mestrado “A ribeira & a orla: espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação”. Além disso, é parte integrante dos projetos de pesquisa intitulados “A cidade e o rio na Amazônia: mudanças e permanências face às transformações sub-regionais”, “Cidades médias e reordenamento territorial na Amazônia: da centralidade econômica à centralidade política sub-regional” e “Cidades na/da floresta: horizontalidades e verticalidades na produção social do espaço e nas políticas de desenvolvimento urbano e regional na Amazônia”. Todos coordenados pelo Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior e financiados pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Pará (FAPESPA).

os principais elementos histórico-geográficos da formação socioespacial de Marabá, o que possibilitará entender como se desenvolveu a relação cidade-rio, assim como permitirá reconstruir descontinuidades que revelam as diferentes espacialidades, temporalidades e territorialidades urbanas existentes na orla.

A terceira seção trata da análise, tanto das intervenções urbanas realizadas na orla de Marabá, como das propostas de desenvolvimento e planejamento pensadas para esse espaço. O objetivo é analisar criticamente como está sendo pensado e produzido o espaço da orla pelo poder público em suas diferentes esferas (municipal, estadual e federal), levando em conta, também, as dinâmicas mais gerais da apropriação capitalista pelo qual passa o espaço urbano da Amazônia brasileira.

Ao atentar para a diversidade de formas de como se desenvolve a vida nas “ribeiras” amazônicas, buscamos, então, dar subsídios à elaboração de políticas públicas mais alinhadas às especificidades urbanas deste espaço, o que significa entender, também, a forma complexa, diversificada e desigual com a qual se desenvolve as relações existentes entre a cidade, espaço complexo, contraditório, obra por excelência, e o rio, elemento que define ritmos, signos, saberes e dinâmicas sócioespaciais urbanas no contexto regional.

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

Ao refletimos sobre uma realidade urbana amazônica como Marabá, cujo espaço de orla fluvial condensa uma multiplicidade de usos e formas de apropriação ligadas ao aproveitamento moderno capitalista e ao uso antigo ribeirinho (LIMA, 2013), é importante destacar que a forma cidade, enquanto dimensão material da sociedade configura a realidade presente, imediata, dado prático-sensível e arquitetônico que sempre manteve relações com a sociedade em seu conjunto e em seu funcionamento, com seus componentes, com a sua história (LEFÈBVRE, 2006).

Assim, em uma urbe como Marabá, cuja origem guarda íntima relação com as águas dos rios Tocantins e Itacaiúnas, o espaço socialmente produzido, em face da complexidade dos processos recentes que se deram sobre a Amazônia, desenvolve-se através de todas as racionalidades e modos de apropriação existentes, como aqueles

permeados uma *ordem distante*² (moderna e capitalista) e por uma *ordem próxima*³, que está associada aos rios e à dinâmica da natureza (LIMA, 2013).

O espaço socialmente produzido, categoria geográfica central e base da análise aqui desenvolvida, é aquele dos grupos, dos homens enquanto seres sociais que produzem a sua vida, a sua história, a sua consciência, o seu mundo. É a produção em sentido amplo⁴, que abrange obras (o novo, o insubstituível, o único, o gozo, que não estão necessariamente ligados à lógica capitalista da mercadoria) múltiplas e formas (materiais e imateriais) diversas. Ele não é uma coisa entre as coisas, um produto qualquer entre os produtos, pois engloba as coisas produzidas e compreende as suas relações em sua (co)existência e simultaneidade: ordem (relativa) e/ou desordem (relativa) (LEFÈBVRE, 1974). Todavia, tal espaço não tem nada de ficção, de uma irrealidade ou idealidade apenas, pois está vinculado à prática social. Por conta disso, é morfologia material e social que apresenta um conteúdo sensível, material, vivido e prático (LEFÈBVRE, 1974; 2006 e 2008a).

O conceito do espaço como socialmente produzido é a base e ajuda a entender a definição por nós adotada de orla fluvial, ao qual tomaremos como referência a análise desenvolvida por Trindade Jr., Santos e Ravena (2005), sobre a faixa de orla de Belém. Esses autores destacam que a orla diz respeito ao espaço imediato de interação entre terra e a água, seja considerando os rios de maiores ou de menores dimensões. Entretanto, para efeito de análise, a orla a ser considerada diz respeito àquela faixa que margeia os principais corpos hídricos da cidade (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005), que no caso de Marabá são os rios Tocantins e Itacaiúnas. Isso porque os usos e práticas socioespaciais ali desenvolvidas, em geral, apresentam um contato, dependência e interação, material e/ou simbólico(a), mais intenso e com maior regularidade em relação a estes rios (LIMA, 2010).

Com base nos critérios acima destacados, delimitamos a faixa de orla de Marabá, que se encontra nos espaços de contato imediato entre terra e a água dos principais

² A ordem distante é a da sociedade regida por modelos, grandes e poderosas instituições, um código jurídico formalizado ou não, uma cultura e por conjuntos significantes (LEFÈBVRE, 2006).

³ A ordem próxima seria aquela das relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, e as interações que entre eles ocorre (LEFÈBVRE, 2006).

⁴ Para Carlos (2001), os diversos elementos que compõem a existência comum dos homens inscrevem-se em um espaço, deixando nele as suas marcas. Nesse sentido, como uma dimensão *sine qua non* para a realização da vida, o espaço é condição, meio e produto de realização da sociedade humana em toda a sua multiplicidade e complexidade.

corpos hídricos da cidade, os rios Tocantins e Itacaiúnas. Uma ribeira⁵ que abrange parte dos mais importantes núcleos urbanos da cidade⁶, quais sejam: o núcleo Marabá Pioneira, o núcleo Cidade Nova, o núcleo Nova Marabá e o núcleo São Félix. Também é importante destacar que incluímos na análise a comunidade de pescadores da vila Espírito Santo, uma localidade que não faz parte direta do tecido urbano da cidade, mas que será impactada pela construção da Usina Hidrelétrica de Marabá.

A orla de Marabá apresenta uma morfologia material e social diversa, e nela estão localizados os espaços de vivência/identidade ribeirinha da cidade⁷ (LIMA; NUNES, 2011). Com relação à morfologia material, em parte deste espaço foram realizadas obras de infraestrutura como a construção do calçadão, do cais de arrimo, de trapiches e de diversas rampas que servem de atracadouro para pequenas embarcações (principalmente no núcleo Marabá Pioneira). Também foram pavimentadas ruas imediatamente paralelas aos rios, como a Transmangueira, e foi melhorado o sistema de iluminação pública; mudanças urbanas que estão voltadas para facilitar a circulação (terrestre e fluvial), a obtenção de recursos e o desenvolvimento de atividades lúdicas. Sua paisagem⁸ também é marcada pela existência de antigas rampas como a do São Félix e a da Nova Marabá (que atualmente estão subutilizadas), por galpões que guardam as embarcações mais modernas e de maior porte, por antigos depósitos de castanha, pela existência de pequenas casas de alvenaria, palha e madeira (palafitas) com canoas e pequenas embarcações à beira-rio, assim como por modernos jet-skis, por casas flutuantes, pelos comércios, bares, casas de show, restaurantes de maior porte etc. Ademais, também existem espaços onde predomina um ambiente “natural”, de beira-

⁵ O termo ribeira, que aqui será utilizado como sinônimo de orla, também se remete à faixa imediata de contato/interação entre a terra e a água de Marabá. Mais comumente associado aos espaços de frentes fluviais das pequenas e médias cidades amazônicas, ele designa espaços onde se desenvolvem usos e práticas socioespaciais cotidianas que estão ligados ao tempo lento do rio e da floresta, de forma múltipla (econômica, funcional e simbólico-cultural) e em diferentes escalas.

⁶ Atualmente três núcleos principais (Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova) e dois secundários (São Félix e Morada Nova) formam a estrutura urbana de Marabá, revelando uma cidade média multinucleada e, em alguns casos (Morada Nova), descontínua; configuração pouco comum às cidades médias brasileiras (TRINDADE JR.; LIMA; NUNES, 2013).

⁷ Espaços permeados por uma diversidade de práticas sociais ligadas a uma temporalidade lenta, fortemente marcada pela dinâmica do rio e da natureza, onde as relações mais diretas e aproximativas se realizam cotidianamente na cidade de Marabá. Nesses espaços, as necessidades desenham, muitas vezes, diversas relações de vivência e sobrevivência da população das águas, em suas várias dimensões funcionais, lúdicas e simbólico-culturais (LIMA; NUNES, 2011).

⁸ Para Santos (1996, 2008), a paisagem consiste num conjunto de formas que se materializam no espaço em um dado momento e nos mostram heranças representativas de sucessivas relações existentes entre o homem e a natureza, pois ela é resultado cumulativo de tempos. Isto é, é formada por fatos do passado e do presente, sendo, também, como destacam Oliveira e Schor (2008), depositário de vida, sentimentos e emoções, traduzidas no cotidiano das pessoas.

rio, que se aproxima mais da paisagem ribeirinha de outrora (LIMA, 2010; LIMA; NUNES, 2011).

No que diz respeito à morfologia social, a orla também apresenta uma diversidade de usos, dinâmicas, relações de dominação e formas de apropriação do espaço (diferentes territorialidades). De uma maneira geral, lá os diversos grupos sociais usam os rios e a orla para obtenção de recursos (peixe e água do rio), para a circulação (fluvial e terrestre), para o lazer, para a realização de atividades físicas (caminhadas matinais, corridas, passeios de bicicleta), para o trabalho⁹ etc. (LIMA, 2010). Por outro lado e no âmbito desse(a) uso/apropriação múltipla, outra forma de utilização do espaço da orla que ganha força, atualmente, está relacionada ao desenvolvimento de atividades econômicas em maior escala, ou seja, diz respeito à usos e ações mais voltados para a realização do empreendedorismo urbano (HARVEY, 2005) na ribeira marabaense. Assim, com vistas à maximização dos lucros locais e regionais, desenvolvem-se iniciativas e práticas, por parte do poder público e demais agentes/grupos mais dinamicamente capitalizados, que voltam esse espaço principalmente para o entretenimento, para o turismo, para o lazer, para a geração de energia (Hidrelétrica de Marabá¹⁰) e para o desenvolvimento do transporte fluvial em maior escala (Porto da Aços e Laminados do Pará¹¹ e Hidrovia Araguaia Tocantins¹²).

Para entender as dinâmicas diferenciadas de apropriação do espaço na orla de Marabá sem negar ou privilegiar uma ou outra dimensão (como a política no sentido de dominação), enfocaremos o território em sua perspectiva geográfica integradora, que vê a territorialização dos diferentes agentes como um processo de domínio (político-

⁹ O uso relacionado ao trabalho está ligado a todas as possibilidades de obtenção de renda que a ribeira da cidade oferece, tais como a comercialização do peixe pelos pescadores; a venda feita pelos ambulantes e moradores dos mais diversos produtos para os turistas e visitantes (bebidas, lanches, salgados, sorvetes e os mais variados quitutes); o trabalho (temporário e permanente) nos diversos bares e casas de show; o transporte de pessoas de barco e canoa pelos rios e para a “Praia” do Tucunaré, do Geladinho e do Espírito Santo, o que gera renda durante alguns meses do ano para os moradores que possuem barco etc.

¹⁰ É o empreendimento hidroelétrico que está previsto para ocorrer em Marabá, que está em fase inicial de levantamentos e visa a gerar energia (2.160 MW) e dar suporte/estímulo principalmente às atividades industriais desenvolvidas na cidade (MARIN; TRINDADE, 2009).

¹¹ Empreendimento ligado ao projeto ALPA e que prevê a implantação de uma infraestrutura para entrada de insumos e escoamento de produtos. Dessa forma, consiste num terminal portuário privado que será construído na margem esquerda do rio Tocantins, com capacidade para receber cargas de granéis sólidos, minérios e derivados e carga geral (ALPA, 2012).

¹² Hidrovia que permitiria o estabelecimento pleno da navegação comercial no trecho da bacia Araguaia-Tocantins. Seu objetivo é maximizar o dinamismo econômico através da criação de um novo eixo de transporte modal fluvial regional, com ênfase na circulação das mais variadas cargas, principalmente *commodities* (agrícolas e minerais: placas metálicas, soja, carvão mineral, manganês, fertilizantes, ferro gusa e milho etc.) (ANTAQ, 2012).

econômico) e/ou de apropriação (simbólico-cultural) dos espaços pelos grupos humanos (HAESBAERT, 2009).

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

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

A origem da cidade de Marabá está ligada ao contexto do espaço regional amazônico durante o século XIX, período em que desponta a atividade econômica ligada ao extrativismo da goma elástica da borracha (*hevea brasilienses*). O crescimento econômico e demográfico proporcionado pela atividade extrativista da borracha demandou a expansão da produção agrícola e da pecuária para atender às necessidades alimentares da capital do Estado, Belém. É nesse contexto que, na sub-região do sudeste paraense se dá a fundação, por Carlos Gomes Leitão, no ano de 1895, do Burgo Agrícola do Itacaiúnas, a 8 quilômetros da foz do rio Itacaiúnas (VELHO, 1972).

A criação do burgo teve como consequência o início do povoamento no sudeste paraense, uma vez que se estabeleceram famílias, casas e, aos poucos, desenvolveram-se povoados à margem esquerda do Tocantins. No entanto, as dificuldades pelas quais passaram o burgo (insalubridade do sítio) e a descoberta do caucho, um tipo de goma elástica provinda da castanheira (*hevea castilhoa*), consistem em fatores que contribuíram decisivamente para o seu despovoamento e para a sua desagregação (EMMI, 1999).

Nesse contexto, por conta de fatores associados às vantagens locais como a facilidade na circulação e comunicação por meio das vias fluviais, os caucheiros e comerciantes (responsáveis por fornecer, através do sistema de aviação, as mercadorias necessárias ao internato na mata) concentraram-se na ponta de terra situada na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas (EMMI, 1999). É neste espaço que se forma, em 7 de julho de 1898, o aglomerado que daria origem a cidade de Marabá

(VELHO, 1972), iniciando-se, efetivamente, a ocupação de sua orla através da formação do Cabelo Seco, atual bairro Francisco Coelho.

A Marabá deste período apresentava aspecto urbano miserável, característica que contrastava com a riqueza e esplendor da borracha. Entretanto, sua importância econômica crescente fez com que, posteriormente, mais afastadas da beira-rio surgissem casas melhores e aos poucos se configurasse uma pequena cidade¹³ (VELHO, 1972).

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

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

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

É importante ressaltar que até o final da década de 1950, o crescimento da cidade ainda se dava predominantemente acompanhando os rios Tocantins e Itacaiúnas. Tal contexto, somado ao uso e a interação multidimensional¹⁴ dos grupos sociais com estes corpos hídricos, confirma a existência de uma temporalidade ribeirinha na cidade.

Por outro lado, após a década de 1960 inicia-se o processo de intensificação da incorporação da Amazônia brasileira à economia nacional e global, principalmente por

¹³ No ano de 1913 foi criado o município de Marabá. Posteriormente, em 1922, o município de São João do Araguaia foi extinto e teve seu território anexado ao de Marabá, cuja sede, no ano seguinte (27 de outubro de 1923), foi elevada à categoria de cidade tal a importância comercial que havia adquirido (DIAS, 1958).

¹⁴ Usos diversos dos rios e da orla para: a) circulação fluvial; b) obter alimento (água para beber e o peixe); c) lazer; d) uso doméstico da água (lavagem de roupa e louça); e) identificação dos agentes com o tempo lento dos rios e da natureza.

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

É nesse momento que a cidade de Marabá, que era conhecida pelas atividades relacionadas ao extrativismo da castanha, do cristal de rocha e diamantes, bem como pela ligação que mantinha com os rios, sofre transformações significativas em sua morfologia material e social.

A abertura de estradas e rodovias (a exemplo da Transamazônica) acentuou a ocupação e o adensamento populacional do sudeste paraense (MATTOS, 1996). Além disso, tem destaque: a descoberta do potencial mineral da área – Serra das Primeiras Descobertas Carajás¹⁵, cujo minério era explorado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD); a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, no ano de 1984, com o objetivo de dar suporte energético à implantação de projetos como Albras/Alunorte e Carajás (ROCHA, 2008); a criação de um novo núcleo “planejado” denominado Nova Marabá, que tinha seu modelo urbanístico com o traçado no formato de uma castanheira e que visava edificar uma nova área para as pessoas atingidas pela enchente anual, muito embora diversos autores afirmem que seu real objetivo fosse criar moradias para abrigar grande parte da corrente migratória gerada pela exploração do ouro do garimpo de Serra Pelada, bem como desempenhar o papel de centro de apoio aos grandes projetos que estavam em desenvolvimento (YOSHIOKA, 1986; ALMEIDA, 2008); e o projeto de assentamento do Incra, que objetivava assentar os colonos, sobretudo do Nordeste, nas terras disponibilizadas às margens das rodovias federais em fase de implantação, inclusive na Transamazônica (ALMEIDA, 2008).

Para a análise da relação cidade-rio, também é importante destacar a construção, em 1981, da ponte sobre o rio Itacaiúnas, que ligaria diretamente o núcleo Nova Marabá ao núcleo Cidade Nova; e a construção, em 1984, da ponte mista (rodoferroviária) de

¹⁵ As prospecções realizadas por iniciativa governamental e por subsidiárias de empresas estrangeiras permitiram um levantamento dos recursos minerais, culminando com a descoberta das reservas de minério de ferro da Serra dos Carajás, no Sul do Pará (ALMEIDA, 2008). Para o transporte do minério da Serra dos Carajás até o litoral, onde era embarcado para outros países, a CVRD construiu a Estrada de Ferro Carajás. Essa estrada entrou em funcionamento em 1984, com transporte de minério de ferro e cargas, com 85 quilômetros de extensão. No trajeto a ferrovia atravessa o rio Tocantins, na altura de São Félix (um núcleo de Marabá), onde foi construída uma ponte rodoferroviária (MATTOS, 1996).

Marabá sobre o rio Tocantins. A construção das pontes sobre os rios Tocantins e Itacaiúnas diminuiu significativamente a importância do transporte fluvial neste local, principalmente após a desativação das rampas onde atracavam as balsas (LIMA, 2013).

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

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

Os locais onde foram realizadas essas obras tornaram-se “áreas nobres”, disputadas por visitantes e pela população de toda a cidade, principalmente pela vista que oferece do rio e pela concentração de usos ligados ao entretenimento, ao lazer e às alternativas de alimentação. Além disso, a partir do ano de 2012 estão previstas diversas intervenções/obras para a ribeira de Marabá, como: a) a construção de um porto que dará suporte as atividades siderúrgicas da Aços Laminados do Pará (ALPA), o que transformará a orla em espaço de escoamento de diversos produtos, inclusive industrializados; b) a edificação da Hidrelétrica de Marabá, um empreendimento que tem por objetivo atender as demandas regionais de energia; c) a implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins, que visa ao surgimento de um novo eixo de transporte modal fluvial regional, com ênfase na circulação das mais variadas cargas, principalmente *commodities*. Tais obras/intervenções são reivindicadas, tanto pela administração pública municipal de Marabá, quanto por grande parte dos agentes/grupos empreendedores locais e regionais (LIMA, 2013).

É em face desse contexto de territorialidades múltiplas, (co)existentes e conflitantes¹⁶ que se desenvolve, então, a relação cidade-rio em Marabá e na sua ribeira¹⁷; espaço que foi alvo de diferentes formas de dominação/apropriação/uso ao longo do tempo, que estão associadas, respectivamente, tanto ao início da circulação regional e a utilização dos rios e da floresta, principalmente, como recurso e referencial de vida, quanto ao processo de modernização capitalista do espaço da Amazônia no período recente.

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

Inserida no contexto de potencialização econômica e de modernização da Amazônia brasileira, a cidade média de Marabá, que tem grande destaque regional, e o seu espaço de orla fluvial, o principal ponto turístico da cidade, estão cada vez mais integrados, direta ou indiretamente e em diferentes escalas, na lógica de acumulação capitalista regional, nacional e até mesmo internacional.

Tal contexto está ligado, de forma geral, às mudanças que se dão nos espaços citadinos (novos e antigos) da Amazônia. Desse modo, o aparecimento de novas urbes ou mesmo mudanças em antigos espaços urbanos ocorrem também a partir das políticas de “desenvolvimento” capitalistas postas para o espaço regional (OLIVEIRA, 1999) e através da inserção de novos objetos na Amazônia brasileira, quais sejam: as modernas

¹⁶ O processo de aproveitamento capitalista da orla de Marabá acabou, em grande parte, por privilegiar a inserção de formas mais modernas e a intensificação dos fluxos de capitais mais dinâmicos nessa ribeira e por negar características próprias da produção do espaço de orla fluvial de Marabá, como a sua ligação/interação multidimensional (econômica em diversas escalas, funcional e simbólico-cultural) com os rios Tocantins e Itacaiúnas e com a floresta. Uma negação que gera conflitos de territorialidade, barulhentos e silenciosos, associados à transformação dos principais espaços de contato imediato entre a terra e a água – os referenciais de vida de grande parte da população que mora na orla de Marabá – em locais de realização de negócios. Isto é, do “novo” (moderno e capitalista) que exclui o “velho” (a dimensão ribeirinha existente) (LIMA, 2013).

¹⁷ É importante destacar que não é através da identificação de fixos modernos, como grandes armazéns, complexos de exposições e de grandes feiras, loteamentos de luxo, condomínios ecológicos e exclusivos, edifícios empresariais tecnológicos, hotéis de maior porte e que dispõem de diversos serviços, grandes lojas de marcas internacionais etc., que podemos constatar uma tendência de apropriação do espaço de ribeira voltada principalmente para o seu uso econômico (comercial, industrial e turístico), mas sim pela difusão de uma urbanização empreendedora e com modificações menos chamativas e arrojadas do ponto de vista arquitetônico moderno, bem como pelo desenvolvimento de ações por parte do poder público (em diferentes escalas) que buscam aproveitar o seu potencial para o turismo, para o transporte fluvial de maior porte e para a geração de energia hidrelétrica. Ademais, a análise do processo que ocorre na ribeira de Marabá mostra que a coalizão de forças empreendedoras locais (comerciantes, proprietários fundiários, promotores imobiliários, grandes empresas) e o governo municipal buscam tornar esse espaço mais visível e competitivo, principalmente, na escala regional e até mesmo nacional, do que propriamente na escala internacional (LIMA, 2013).

plantas industriais, o novo sistema de circulação (rodovias e ferrovias), as modernas redes de telecomunicações, os novos sistemas portuários, a expansão da rede de energia elétrica apoiadas na instalação de modernas hidrelétricas, a presença de grandes projetos econômicos e de infraestrutura, e igualmente, as suas modernas cidades (TRINDADE JR., 2010a). Ademais, a inserção desses objetos também leva à ampla difusão de uma psicosfera urbana (SANTOS, 1996) no espaço regional.

Por conta disso, a última seção deste trabalho busca, tendo por base a teoria do espaço socialmente produzido (LEFÈBVRE, 1974) e a crítica do empreendedorismo urbano (HARVEY, 2005) e do planejamento estratégico de cidades (VAINER, 2002; SÁNCHEZ, 2003), desenvolver uma análise mais aprofundada das principais intervenções e transformações que se deram na orla fluvial de Marabá. Para tanto, apresentaremos e analisaremos um quadro com as principais e mais recentes obras realizadas e projetadas para a orla, estas que são um produto de ações que foram impulsionadas pelo poder público e por parcerias público-privadas, em diferentes escalas, e que foram pautadas no ideário do desenvolvimento econômico e da modernização capitalista (LIMA, 2013).

Quadro 01 – Principais e mais recentes intervenções/obras realizadas e projetadas para a orla da cidade de Marabá-Pa

Obra	Descrição da obra	Situação e ano de conclusão	Principais funções e usos	Iniciativa
Ponte rodoviária sobre o rio Itacaiúnas	Ponte de concreto sobre o rio Itacaiúnas que liga o núcleo da Cidade Nova à Nova Marabá, facilitando o fluxo de pessoas e veículos na cidade. Recentemente essa ponte foi duplicada devido ao grande fluxo de caminhões, carros e motocicletas e pela importância que a Transamazônica vem ganhando no contexto regional e nacional.	1981	Facilitar o fluxo de pessoas, mercadorias e veículos na cidade de Marabá, criando uma ligação direta, via rodovia, entre o núcleo Cidade Nova e Nova Marabá. Além disso, essa é uma ponte fundamental para o fluxo regional e nacional de produtos e matérias-primas produzidos e destinados a Amazônia oriental. Os principais usos são os relacionados ao transporte, pois o fluxo de veículos é intenso nesse espaço.	Governo Federal
Ponte mista (rodoferroviária) de Marabá	Ponte de concreto e ferro sobre o rio Tocantins que liga o núcleo de São Félix à Nova Marabá. Pela ponte passam, cotidianamente, diversos veículos automotores, além do trem de ferro de Carajás, que segue transportando minério rumo ao porto de Itaqui no Maranhão.	1984	A função da ponte rodoferroviária é fazer o cruzamento ferroviário e rodoviário sobre o rio Tocantins na altura de Marabá, permitindo o transporte de cargas de minério de ferro de <u>Carajás</u> , que segue pela Ferrovia até o <u>porto de Itaqui</u> , no Maranhão. Possibilita também o fluxo contínuo de veículos automotores na BR 222, que liga Marabá à costa Brasileira e à rodovia Belém-Brasília.	Governo Federal, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (atual DNIT), e <u>Companhia Vale do Rio Doce</u> (CVRD).
Orla Sebastião Miranda	Obra de proteção das margens do rio Tocantins, com a construção do calçadão e do cais de arrimo. A estrutura da obra está sustentada por oito metros de estacas cravadas em concreto, avançando em direção ao rio, sobre as quais estão assentados pilares de altura média de 4,5 metros, que servem de base a uma laje de 20 centímetros de espessura.	2004	Na orla Sebastião Miranda estão concentrados os serviços e o comércio ligado principalmente ao turismo e ao lazer. Os trapiches e portos proporcionam a continuidade do uso do rio para a população que lá reside. Assim, o turismo e o consumo da/orla coexistem com o uso do rio enquanto fonte de recursos, para uso doméstico, para uso lúdico e como referencial simbólico-cultural.	Governo Federal, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), em parceria com o Governo Municipal.
Avenida Transmangueira	Aterramento e pavimentação da Avenida Transmangueira, criando um novo eixo de ligação entre a Nova Marabá e a Marabá Pioneira.	2007	Facilitar o fluxo de pessoas e mercadorias na cidade de Marabá, criando uma nova via de circulação na cidade. Os principais usos que podemos observar é o destinado ao transporte, pois o fluxo de veículos e pessoas é intenso nesse espaço.	Governo Federal, em parceria com o Governo Municipal.
	Prevê a construção do muro de contenção,		Beneficiar a população ribeirinha residente no	

PAC “Cabelo Seco”	terraplanagem, drenagem das águas pluviais, regulamentação fundiária, pavimentação com revestimento em concreto e a construção de 80 unidades habitacionais que sejam assistidas com rede de água e esgoto, amenizando o efeito das cheias no bairro Francisco Coelho.	Em fase de construção desde 2008	Bairro Francisco Coelho, melhorando as suas unidades habitacionais, gerando renda e protegendo-as das cheias dos Rios Tocantins e Itacaiúnas. O uso principal que prevê o projeto é o habitacional, depois vem o da geração de renda, atentando para as práticas sociais já presentes e a íntima relação da população desse bairro com o rio.	Governo Federal, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em parceria com o Governo Municipal.
Porto da ALPA	Está ligado ao projeto ALPA, que prevê a implantação de uma infraestrutura para entrada de insumos e escoamento de produtos. Consiste num terminal portuário com capacidade para receber cargas de granéis sólidos, minério e derivados e carga geral. O porto será construído à margem esquerda do rio Tocantins, na altura do Km 14 da BR-230, próximo à área da ALPA. Deverá ocupar uma área estimada de 370 mil m ² , incluindo o pátio multimodal que será integrado pela rodovia e um ramal ferroviário.	Previsão de implantação para o início de 2013	Porto privado que visa a atender o objetivo logístico do projeto ALPA, sendo utilizado para a entrada de insumos e para o escoamento de produtos, tanto para o mercado nacional (norte, nordeste e centro-oeste), quanto para o internacional (Estados Unidos da América).	Companhia Vale do Rio Doce, atual VALE, em parceria com o Governo Estadual, através de incentivos fiscais.
Hidrelétrica de Marabá	Construção de mais uma hidrelétrica na região Norte, no rio Tocantins, que está planejada para ser edificada a cerca de 4 km a montante da ponte rodoferroviária da cidade. O barramento do rio Tocantins acontecerá onde hoje está situada a vila do Espírito Santo, local onde foi instalado, pela Eletronorte, o marco da futura Hidrelétrica de Marabá.	Formulado ainda no âmbito do Programa Grande Carajás, com estudos de viabilidade retomados na década de 2000	O empreendimento hidrelétrico em Marabá, que está em fase de estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (EIA/RIMA) e que faz parte dos projetos hidroelétricos a serem viabilizados até 2020, visa a gerar energia (2.160 MW) e dar suporte/estímulo principalmente às atividades industriais desenvolvidas na cidade, a exemplo da implantação da ALPA. Além disso, com vistas à sua ampla difusão e aceitação, é disseminada a ideia que com o estabelecimento da hidrelétrica, não haveria mais enchentes na orla da cidade de Marabá.	Ministério de Minas e Energia, Governo Federal, Centrais Elétricas do Norte do Brasil (Eletronorte) e Construções e Comércio Camargo Corrêa S/A.
Hidrovia Araguaia-Tocantins	Abrange a bacia do Araguaia-Tocantins, que faz parte dos Estados de Mato Grosso, Tocantins, Maranhão, Pará e Goiás. Um empreendimento combina	Iniciativa estimulada principalmente a partir da década	O estabelecimento pleno da navegação comercial no trecho da bacia Araguaia-Tocantins, com vistas a maximizar o dinamismo econômico através da criação de	Governo Federal, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e da Agência Nacional de Transportes

	transporte e navegabilidade na bacia fluvial do Araguaia-Tocantins. No trecho de Marabá até a foz do rio Tocantins, com 494 km, prevê ações como a construção das eclusas da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (já em funcionamento), de derrocamento de pedrais, de dragagem do rio, de balizamento e de sinalização desta bacia.	de 1990	um novo eixo de transporte modal fluvial regional, com ênfase na circulação das mais variadas cargas. A hidrovia está voltada principalmente para o escoamento das <i>commodities</i> (agrícolas e minerais: placas metálicas, soja, carvão mineral, manganês, fertilizantes, ferro gusa e milho) mais representativas, principalmente as provenientes da região centro-oeste do Brasil com destino à exportação.	Aquaviários (ANTAQ).
--	--	---------	---	----------------------

Fonte: Pará (2007), Marabá (2008), Marin e Trindade (2009), Brasil (2011), ALPA (2012), ANTAQ (2012), O diário do Pará (2013), DNIT (2013).

Elaboração: Débora Aquino Nunes e Michel de Melo Lima.

O quadro 01 destaca, de forma geral, as principais intervenções pensadas e desenvolvidas em Marabá e que tiveram/podem ter repercussões mais diretas em seu espaço de orla fluvial. Estas que iniciaram no período recente com o objetivo de intensificar os mais diversos tipos de fluxos e, com isso, dinamizar economicamente a região.

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

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

A construção dessas duas pontes, a primeira, de iniciativa do Governo Federal, e a segunda, que se deu por meio de uma parceria do Governo Federal com a VALE, levou ao redirecionamento dos fluxos de mercadorias, de pessoas e de sociabilidades, que antes se desenvolviam principalmente pelos rios.

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

É nesse contexto que se iniciam as obras de infraestrutura de proteção das margens do rio Tocantins, que tinham como objetivo revitalizar esse espaço, bem como amenizar o problema anual das enchentes. Dessa forma, através da realização dessas obras de infraestrutura, a cidade poderia oferecer um ambiente mais confortável e digno dos “tempos modernos” que lhe impulsionava. Com efeito, na passagem do ano de 2003 para o ano de 2004 é inaugurada a nova “Orla Sebastião Miranda” (nome do prefeito da cidade na época). Esta foi um produto da parceria do governo federal com o governo estadual, que realizaram ações/obras de construção do cais de arrimo, do calçadão, de alguns

trapiches e de rampas de acesso ao rio Tocantins, de melhorias de iluminação pública, de instalação de um ponto de internet, de construção de uma praça e de uma quadra de esportes, de paisagismo, de pavimentação de vias paralelas ao rio etc.

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

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

Inserida nesse momento de valorização estratégica e econômica das beiras de rio, essa via possibilita um acesso mais rápido ao mais importante ponto turístico de Marabá, a sua orla fluvial. No entanto, a sua construção fez o espaço do bairro Santa Rita, que margeia a via e é uma área de ocupação irregular e mais recente da cidade, começar a sofrer o aumento do processo de substituição de sua população e de especulação imobiliária. Assim, nesse espaço são conservados, por proprietários fundiários¹⁸, grandes terrenos vazios à espera de valorização, e as diversas casas de palha, madeira e alvenaria existentes, aos poucos, são substituídas por modernas náuticas. Isso quando não são colocadas à venda por alguma imobiliária.

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

¹⁸ Os proprietários fundiários são aqueles que atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades. É de interesse deles que suas terras tenham o uso que lhes seja o mais remunerador possível (principalmente residencial ou comercial de *status*). Pode-se dizer que este tipo de agente está interessado, sobremaneira, no valor de troca da terra e não em seu valor de uso (CORRÊA, 1993).

Elaborado no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC Cabelo Seco tem por objetivo desenvolver ações de melhoria habitacional (construção de 80 casas para famílias que moram na orla) e de cunho social, com vistas à redução das desigualdades e o estímulo do desenvolvimento econômico compatível com a preservação ambiental e cultural. Tudo isso com base no estímulo da participação popular (PARÁ, 2007). Porém, o atraso das obras acabou prejudicando a vida dos moradores, que não fazem ideia de quando poderão voltar a habitar as suas casas. Afora isso, os entulhos gerados pela obra parada são um risco para a vida de muitas pessoas que por ali transitam (LIMA, 2013).

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

Tal iniciativa é um exemplo claro de parceria público-privada com vistas a potencializar o desenvolvimento econômico da região e da cidade, por meio do estabelecimento de um grande empreendimento siderúrgico. Este geraria mais emprego e renda para Marabá através do uso dos rios e do espaço de orla fluvial. Por outro lado, as reais consequências desse empreendimento (circulação de navios de maior porte e de grandes barcaças) para os agentes/grupos que, cotidianamente, usam os rios das mais variadas formas, ainda não foram amplamente elucidadas e/ou debatidas.

A hidrelétrica de Marabá, por seu turno, é um empreendimento do Governo Federal em parceria com a Eletronorte. O objetivo é gerar energia para estimular e dar suporte aos diversos empreendimentos instalados ou que pretendem se instalar na região. Sua difusão se dá através de um discurso pautado na “ideologia de benefícios” (MARIN; TRINDADE, 2009), que ressalta a importância desse empreendimento hidrelétrico como algo que possibilitaria um maior dinamismo econômico (transformar o minério de ferro de Carajás em renda, geração de emprego e qualidade de vida) e um melhor controle/contenção das enchentes que assolam a cidade.

Com efeito, por conta da possibilidade de realização do empreendimento hidrelétrico de Marabá, inseguranças, incertezas e o temor de perder o seu espaço de vida tomam conta

de diversos agentes/grupos sociais como pescadores, indígenas, assentados, agricultores, ribeirinhos etc. (LIMA, 2013).

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

A conclusão desse projeto, que foi viabilizada após a inauguração das Eclusas da Hidrelétrica de Tucuruí – empreendimento que anteriormente havia seccionado o rio Tocantins – é peça fundamental para o aproveitamento econômico do grande potencial agropecuário, florestal e mineral já identificado no Vale do Tocantins-Araguaia, tendo em vista a vinculação a modais de baixo custo e em face do pequeno valor unitário das cargas a serem geradas e das grandes distâncias a serem percorridas.

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

Dessa forma, as resistências e os conflitos de territorialidades gerados em face deste tipo de processo mostram a forma desigual como os interesses do grande capital se dão sobre a orla e como esta é entendida, sobretudo, como um espaço de grande potencial para geração de riquezas. Trata-se de tipo de aproveitamento econômico do espaço que se desenvolve mesmo que para isso seja necessário negar a existência de uma territorialidade ribeirinha e de usos “menos importantes” do ponto de vista moderno/econômico na orla. E

isso tanto no âmbito das ações (em diferentes escalas) do Estado empreendedor, quanto no âmbito das ações da iniciativa privada e das parcerias por ela estabelecida.

Considerações finais

Ao analisar o espaço socialmente produzido da orla fluvial de Marabá, uma cidade média da Amazônia oriental, é possível perceber como as ribeiras da região estão cada vez mais sendo inseridas, desigual e conflituosamente, no contexto de acumulação de capital nacional e internacional, principalmente por meio da assimilação de modelos de urbanização mercadofílos e da realização/efetivação do empreendedorismo espacial em diversas cidades.

Em face disso, destacamos que considerar a dimensão ribeirinha existente em locais como Marabá, um espaço extremamente modificado pela sua atual dinâmica de cidade média e pelos processos modernizantes que ali se desenvolvem, tem a ver mesmo com o reconhecimento das diferentes temporalidades, espacialidades e territorialidades que definem os seus ritmos, a sua alteridade e a sua diferença no contexto urbano amazônico.

Assim, é a partir dessa situação de articulação contraditória que faz-se necessário, então, a superação plena da dicotomia água-urbe para que se alcance o direito à cidade em Marabá; um direito que se manifesta como a forma superior dos direitos, sendo condição para a realização de todos os outros. É o direito à liberdade, à repetição, à criação, à individualização na socialização. É o direito ao *habitat* e ao habitar, é o direito à cidade enquanto obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (o que seria bem distinto do direito à propriedade). Portanto, é o que possibilitaria o exercício da cidadania mais plena e igualitária aos seus agentes/grupos constituintes, assim como o entendimento de seu protagonismo social (principalmente o dos grupos ligados aos rios) e o atendimento de suas demandas sociais (LEFÈBVRE, 2006).

Referências

AÇOS E LAMINADOS DO PARÁ. Projetos siderúrgicos da Vale. *Visão Geral do projeto*. ALPA, 2012.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. *Relatório executivo: hidrovias Tocantins-Araguaia*. Brasília: ANTAQ, 2012. p. 64.

ALMEIDA, J. J. *A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Programa de Pós-graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia Letra e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008. 272 f.

- BRASIL. Ministério de Minas e Energia. *Plano decenal de expansão de energia 2020*. Brasília: MME-EPE, 2011.
- CARLOS, A. F. A. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.
- CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, v.49, n.3, p.39-68, jul./set. 1987.
- _____. *O espaço urbano*. 2ª ed. São Paulo: Ática. 1993.
- DIAS, C. V. Marabá: centro comercial da castanha. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 20, n. 4, p. 383-425, 1958.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. *Hidrovia do Tocantins*. Disponível em < <http://www.dnit.gov.br/hidrovias/hidrovias-interiores/hidrovia-do-tocantins>> Acesso em: 05 de jan. de 2013.
- EMMI, M. F. *A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais*. 2ª ed. Belém: UFPA/NAEA, 1999.
- HAESBAERT. R. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.
- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- LEFEBVRE, H. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.
- _____. *O direito à cidade*. 4ª ed. São Paulo: Centauro, 2006.
- _____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 2008a.
- LIMA, M. M. *Interfaces da cidade com o rio no Sudeste Paraense: estudo sobre a orla fluvial de Marabá*. 2010 [s.n]. Relatório de pesquisa (Programa Institucional de Bolsistas da Iniciação Científica) – Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-graduação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.
- _____. *A ribeira & a orla: espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação*. Dissertação (mestrado em geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará. Belém, 2013. 256 f.
- LIMA. M. M.; NUNES. D. A. A relação cidade-rio na Amazônia: espacialidades e territorialidades no espaço da orla fluvial de Marabá-Pa. In: XII SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA – CIÊNCIA E UTOPIA: POR UMA GEOGRAFIA POSSÍVEL, Belo Horizonte, 2011. *Anais do XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana*. CD-Rom, p. 1-20.
- MARABÁ. Secretaria do Município de Marabá. *Diagnóstico do Plano Diretor urbano de Marabá*. Marabá, 2006.
- MARABÁ. Prefeitura Municipal. *Relatório ambiental urbano integrado*. Marabá, 2008.
- MARIN, R. E. A. ; TRINDADE, J. . Wakymãhã mekto kônhito-nxàkaka: Projeto da Hidrelétrica de Marabá - Pará. In: ALMEIDA. A. W. B. (Org.). *Conflitos sociais no Complexo Madeira*. Manaus: Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia/UEA Edições, 2009. p. 367-389.
- MATTOS, M. V. B. *História de Marabá*. Marabá: Grafil, 1996.

FILHO, C. Construção da hidrelétrica de Marabá vai começar em 2014. *O diário do Pará*, Pará, 29 dez. 2012. Disponível em <<http://diariodopara.diarioonline.com.br/N-164654-CONSTRUCAO+DE+HIDRELETRICA+VAI+COMECAR+EM+2014.html>> Acesso em: 25 de fev. 2013.

OLIVEIRA, J. A. As cidades da Amazônia: novas territorialidades e velhas exclusões reencontradas. *Caderno Prudentino de Geografia*. São Paulo, v. 21, p. 53-70, 1999.

OLIVEIRA, J. A.; SCHOR, T. Das cidades da natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE JR., S. C.; TAVARES, M. G. (Orgs.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 15-26.

PARÁ (Estado). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Regional. *Cabelo Seco: projeto de melhoria urbana do bairro do “Cabelo seco” – Marabá-PA*. Pará, 2007.

ROCHA, G. M. *Todos convergem para o lago! Hidrelétrica de Tucuruí: municípios e territórios na Amazônia*. Belém: NUMA/UFPA, 2008.

SANCHEZ, F. *A reinvenção das cidades para o mercado mundial*. Chapecó: Argos, 2003.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. *Espaço e método*. 5ª ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

TAVARES, M. G. *A dinâmica espacial da rede de distribuição de energia elétrica no Estado do Pará (1960-1996)*. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1999. 438 f.

TRINDADE JR., S. C.; SANTOS, E. R. C.; RAVENA, N. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. In: TRINDADE JR., S. C.; SILVA, M. A. P. (Orgs.). *Belém: a cidade e o rio na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2005. p.12-43.

TRINDADE JR., S. C.; AMARAL, M. D. B.; SILVA, M. A. P. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. In: TRINDADE JR., S. C.; TAVARES, M. G. (Orgs.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 27-47.

TRINDADE JR., S. C.; LIMA, M. M.; NUNES, D. A. Velha Marabá: mudanças e permanências no centro histórico de uma cidade média da Amazônia brasileira. In: SPOSITO, M. E. B.; FERNANDES, J. A. V. R.. (Orgs.). *A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras*. Porto: CEGOT, 2013. p. 255-270.

TRINDADE JR. S. C. *A cidade e o rio na Amazônia: mudanças e permanências face às transformações sub-regionais*. Projeto de pesquisa submetido ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq. Belém, 2008.

_____. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, Instituto de Estudos Brasileiros, n. 51, p. 113-137, mar./set. 2010a.

_____. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. *Cidades*, Presidente Prudente, Grupo de Estudos Urbanos, v. 7, n. 12, p. 49-77, jul-dez. 2010b.

_____. Cidades médias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação dos territórios. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E

PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, Rio de Janeiro, 2011. *Anais do XIV Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. CD-Rom, p. 135-151.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. (Orgs.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Rio de Janeiro: Vozes, 2002. p. 75-103.

VELHO, O. G. *Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

YOSCHIOKA, H. *Avaliação de implantação de um núcleo urbano em área na Amazônia: o exemplo de Nova Marabá, Pará*. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1986. 275 f.