A CIDADE DE MARABÁ SOB O IMPACTO DOS PROJETOS GOVERNAMENTAIS (1970-2000)

José Jonas Almeida*

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; 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.

KEYWORDS: Marabá; Nova Marabá; the State.

* Mestre em História Econômica pelo Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. E-mail: jjonasalmeida@terra.com.br.

1 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 que pretendiam promover a ocupação e o desenvolvimento da Amazônia.

A idéia que serviu de ponto de partida para essas ações do Governo Federal, sobretudo na vigência do Regime Militar de 1964 a 1985, baseava-se no princípio de que a Amazônia era um grande "*espaço vazio*", necessitando ser povoada e integrada ao resto do país. Esse pressuposto não levou 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 região com baixa densidade populacional[1]. Ao mesmo tempo, ganhavam força os objetivos geopolíticos de também efetivar a ocupação da região, que estaria ameaçada por interesses internacionais.

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

O Sudeste do Pará sofreu primeiro as consequências dessas políticas de ocupação. Contudo, deve-se assinalar que essa área não conheceu os efeitos da decadência da borracha na década de 1920, uma vez que na

[1] Na opinião da professora Bertha Becker (1998, p. 10) formou-se um mito em torno da idéia de espaço vazio que "nega a existência das populações indigenas e caboclas, e das sociedades locais. Mito também porque, se essa noção de "espaço vazio" é antiga e recorrente no Brasil, existe uma diferença fundamental entre a fronteira da década de 1970 e suas predecessoras. No passado, povoamento e investimento se vinculavam à atividade agrícola ou mineira e geravam crescimento da população e da produção. A fronteira no final do século XX tem novas feições por se expandir num novo patamar de integração nacional, com mercado em grande parte unificado e sob comando de uma nova dimensão dos capitais envolvidos: (a) já nasce heterogênea, constituída pela superposição de frentes de várias atividades, e o povoamento e a produção são relativamente modestos; (b) já nasce urbana e tem intenso ritmo de urbanização; (c) o governo federal tem papel fundamental no planejamento e no volume de investimentos infra-estruturais".

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 e do chamado aviamento como relação de produção. Surgiu uma oligarquia que se fez poder político na região, controlando a comercialização da castanha com a capital, Belém, o comércio local e a propriedade das embarcações que transportavam o produto. A área correspondente ao curso médio do rio Tocantins, onde está localizada a cidade de Marabá, tornou-se até a década de 1970 o centro mais importante dessa atividade e onde se instalaram os castanheiros, os barqueiros e os comerciantes. As transformações decorrentes das políticas públicas levaram ao declínio do extrativismo vegetal com a destruição dos castanhais devido ao avanço da pecuária.

Marabá deixou de ter as características de comunidade ribeirinha típica da Amazônia para tornar-se um centro urbano de médio porte com os mesmos problemas e dilemas dos demais centros urbanos do Brasil, com enorme desigualdade social, formação de áreas periféricas, favelização e disparidades no processo de apropriação do espaço urbano pelos diversos grupos sociais.

Sob o pretexto de dar uma solução ao problema das enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas, o Governo Federal planejou a construção de uma nova cidade em local seguro em relação às inundações: a Nova Marabá. Em função dos projetos governamentais, inclusive a perspectiva da exploração do minério de ferro na Serra dos Carajás, aumentou o fluxo migratório em direção ao município, sobretudo após a abertura da Transamazônica no início da década de 1970 e do projeto de colonização dirigida às margens dessa mesma rodovia. A sede municipal não dispunha de espaço para absorver esse fluxo, provocando o surgimento espontâneo de outros núcleos próximos à cidade, como a Vila Transamazônica, ao mesmo tempo em que o projeto da Nova Marabá sofria alterações na planta urbanística.

A demora na implantação da Nova Marabá, 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 manutenção do núcleo pioneiro ou Velha Marabá, apesar de estar situado em uma área de risco em relação às enchentes. Nesse núcleo existiam bairros, como Cabelo Seco e Santa Rosa, cujos moradores estabeleceram uma forma original de convívio com os rios não manifestando simpatia pelas propostas de transferência da cidade.

2 A VELHA MARABÁ OU NÚCLEO PIONEIRO

Na origem do processo de povoamento da área onde hoje se encontra Marabá estava a fundação do Burgo Agrícola estabelecido pelo coronel Carlos Gomes Leitão junto com famílias provenientes de Goiás em 1895. A idéia era a de estabelecer um núcleo dedicado à pecuária e à agricultura. Foi logo após o estabelecimento do Burgo Agrícola que foi descoberto o caucho (borracha) nas matas em torno da bacia do rio Itacaiúnas. A exploração do caucho[2] impôs a necessidade da ocupação do pontal situado na confluência dos rios Itacaiúnas e Tocantins pela facilidade de se controlar o acesso à mata. Nesse pontal formou-se um núcleo a partir de uma casa comercial fundada por um maranhense chamado Francisco Coelho, em 1898, cujo nome passou a designar a futura cidade: Marabá.

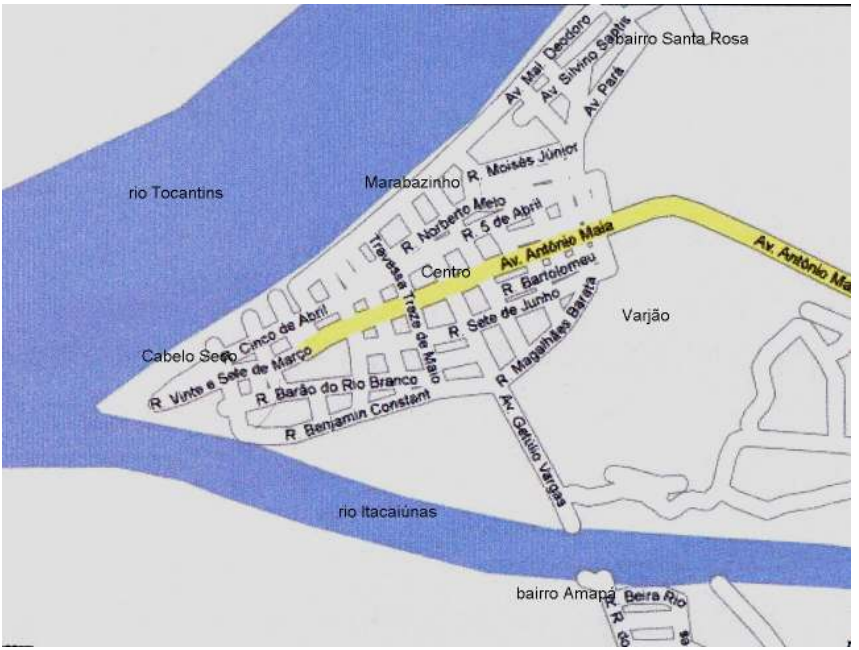

Figura 1: Mapa da Marabá Pioneira com os logradouros mais importantes.
Fonte: Adaptado do programa Google Earth <http://earth.google.com>.

[2] 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.

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, outro produto já bem conhecido na região encontrava boas possibilidades no mercado internacional, a castanha-do-pará, fruto da castanheira ("*bertholetia exvelsa*"). O que notabilizou a área do município de Marabá foi a grande concentração dessas árvores, na bacia do rio Itacaiúnas e de seus igarapés.

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.

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, quando afirmou que:

> 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.[3]

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

O Sudeste do Pará sofreu um incremento demográfico na década de 1950. Ao mesmo tempo, o avanço da ocupação a partir do Maranhão também foi se intensificando. As possibilidades de trabalho na castanha, nos garimpos de diamantes e as terras disponíveis favoreceram essa penetração.

Até a década de 1960 praticamente não existiam automóveis na cidade de Marabá e a população se deslocava exclusivamente a pé dentro do

[3] Ministério da Viação e Obras Públicas. *O Vale Tocantins-Araguaia: Possibilidades Econômicas, Navegação Fluvial.* Relatório apresentado ao Exmo. Senhor Ministro da Aviação e Obras Públicas pelo engenheiro civil Américo Leonides Barbosa de Oliveira. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1941, p. 37.

espaço urbano. Mesmo as ruas com pequena largura eram mais do que suficientes para a circulação dos pedestres. O bairro Francisco Coelho, também conhecido como Cabelo Seco[4], situado na extremidade do pontal no encontro dos dois rios, era o mais antigo e tradicional de Marabá. Foi a partir dele que a cidade se formou e embora fosse pequeno era muito povoado. 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"*[5]. 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 do bairro Cabelo Seco, 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 na parte da frente. Para as famílias que lá viviam, 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

[4] 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, n. 8, p. 6.

[5] OKITA, Hideko Helena; PERIC, Sandra Maria; YAMAKI, Humberto Tetsuya. *Uso do espaço*: cozinha em Marabá. Monografia. 15.10 a 16.11.1974, FAU-USP, p. 6.

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.

Apesar das enchentes, a cidade seguiu ampliando a ocupação da área do pontal. Em 1927, um ano após uma das maiores enchentes que já atingiram a cidade, existiam 431 casas em Marabá. Em 1950, pelo recenseamento, seriam 1.183 casas. Já as informações ou estatísticas oficiais de 1954 indicavam 1.355 casas, que poderia ser inferior à realidade, pois dados de uma pesquisa do Serviço Estadual de Saúde Pública (SESP), em 1955, indicavam 1.493 casas (LAGENEST, 1958, p. 30). Esse crescimento de residências foi o reflexo do crescimento dos habitantes verificado na década de 1950. 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 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" (VALVERDE; DIAS, 1967, p. 148).

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

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.[6]

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 reuniam na porta das casas. 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 à cidade.

Na Velha Marabá, as habitações representavam "apenas um abrigo onde as funções nele realizadas parecem ter caráter público"[7]. 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, 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 podia significar que o mesmo era um ladrão, da mesma forma fazer um recuo de frente podia significar que o indivíduo era feiticeiro.

Todos os relatos disponíveis mostram que os moradores tinham uma familiaridade com o problema das enchentes e conseguiram estabelecer um convívio com o mesmo ao longo dos anos. As enchentes vinham de forma gradual e os moradores sabiam o momento em que se fazia necessário deixar a habitação e ir para outro local, geralmente o bairro Amapá,

[6] 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 (v. 1). Impresso pelo escritório Arquiteto Joaquim Guedes e Associados, São Paulo, novembro de 1973, p. 72-73.

[7] CIAMPONE, Maria do Carmo. *Soluções usuais e opções do Projeto da Habitação em Marabá.* Trabalho de Graduação Interdisciplinar II. São Paulo: FAU-USP, 1975, p. 60.

do outro lado do rio Itacaiúnas. A forma rústica das construções e a simplicidade das mesmas, no que dizia respeito aos utensílios domésticos disponíveis, permitiam a retirada rápida para outros locais e a reconstrução também rápida das habitações depois das águas baixarem.

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.

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. Contudo, 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. A sugestão da Nova Marabá foi uma imposição do Governo Federal durante o Regime Militar.

No que se referia às atividades econômicas dentro da 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, pequena 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 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 no início da década de 1960.

3 AS AÇÕES DO GOVERNO FEDERAL

A descoberta de minério de ferro em Carajás em 1967 tornou o município de Marabá uma área de interesse estratégico para o governo federal. A cidade deveria dar suporte ao trabalho de exploração da mina no sentido de oferecer serviços e mão-de-obra. Em 1970 Marabá foi de-

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

A chegada da rodovia Transamazônica facilitou o fluxo migratório. Em função da falta de terrenos disponíveis e do custo elevado dos aluguéis a população migrante começou a ocupar os terrenos próximos ao bairro Amapá, situado no outro lado do rio Itacaiúnas. Surgiu no início da década de 1970 o bairro Jarbas Passarinho, depois chamado de Vila Transamazônica, em função de estar localizado às margens da rodovia do mesmo nome. Em 1974, a área do bairro Amapá contava com 1.610 casas e 4.456 pessoas[8]. Um ano depois, a SUDAM (Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia) 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[9].

Em 1970, foi elaborado, pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), autarquia vinculada ao Ministério do Interior, um relatório que destacava a necessidade de um *"desmembramento"* da cidade que deveria ser urgente, em função dos problemas das enchentes e do esgotamento do espaço urbano, inadequado para o processo de crescimento esperado para Marabá. Esse mesmo relatório mencionou também que estava em andamento um projeto de mineração na região para explorar ouro, ferro, níquel, cromo, diamante entre outros[10].

[8] CIAMPONE, Maria do Carmo. Op. cit., p. 29.

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

[10] Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. *Relatório Preliminar de Desenvolvimento Integrado do Município de Marabá-PA.* São Paulo, março de 1970, p. 32-33.

3.1 OS PROJETOS URBANÍSTICOS

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.

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

Apesar de revelar a preocupação em preservar hábitos e costumes do núcleo pioneiro de Marabá, o PDUM previa uma cidade muito diferente daquela existente, sem o vinculo com os rios e com a perspectiva de superação da atividade extrativista. Os moradores seriam acomodados em blocos residenciais e não em casas, o que dificultaria o convívio dos mesmos. Tratava-se de promover costumes alheios à realidade da região, mais próximas de uma classe média urbana do Centro-Sul moderno. Em que pese ressaltar a participação democrática no processo de implantação do plano, o PDUM reduz a importância de Marabá e de seu significado sócio-cultural.

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 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 ser uma oportunidade de realizar investimentos para solucionar esses problemas.

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 no início de 1974. O jornal local "Notícias de Marabá" em um artigo intitulado *"O que está ocorrendo com a Nova Marabá?"*, de julho de 1974, questiona o atraso na implantação do plano e cobrava maiores informações da Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), responsável pelo projeto a partir daquele momento. 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"[11].

Sem que a população interessada fosse informada, o PDUM foi deixado de lado. 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.. O abandono do PDUM foi justificado pelo fato de que tinha sido dimensionado para uma população de 50 mil moradores e a previsão era de que Marabá teria, em meados da década de 1980, pelo menos 100 mil moradores. Optou-se, dessa vez, por um projeto desconcentrado que pudesse absorver esse crescimento populacional maior. Em 1975 era elaborado o novo Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM) apresentado pela SUDAM no ano seguinte.

O projeto urbanístico contido no PEUM teve inspiração nos subúrbios das grandes metrópoles norte-americanas e dos seus distritos residenciais e comerciais. De acordo com a arquiteta Helena Lucia Zagury Tourinho, o PEUM "buscou inspiração em modelos naturalistas e, mais especificamente, nas experiências de subúrbios norte-americanos". Dessa forma teve por base o *"conforto ambiental"* e a topografia do solo como condicionantes do desenho urbano, prevendo baixas densidades demográficas e ainda "optou por um sistema viário superdimensionado, que privilegiava o tráfego de veículos automotores em detrimento dos deslocamentos a pé e pela segregação (entre) veículos (e) pedestres" (TOURINHO, 1991, p. 463). Trata-se de um plano, que na opinião da autora, poderia ser justificado no

[11] Jornal *"Notícias de Marabá"*, 10.07.1974, n. 19, p. 3.

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[12].

A concepção urbanística do PEUM baseou-se em uma estrutura vegetal, que lembrava uma árvore, onde os troncos seriam os *"eixos viários periféricos"*, os galhos *"o sistema viário principal de penetração"* e as *"folhas"* as comunidades localizadas. Era uma linha muito adotada na arquitetura no início da década de 1970. De acordo com a 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.

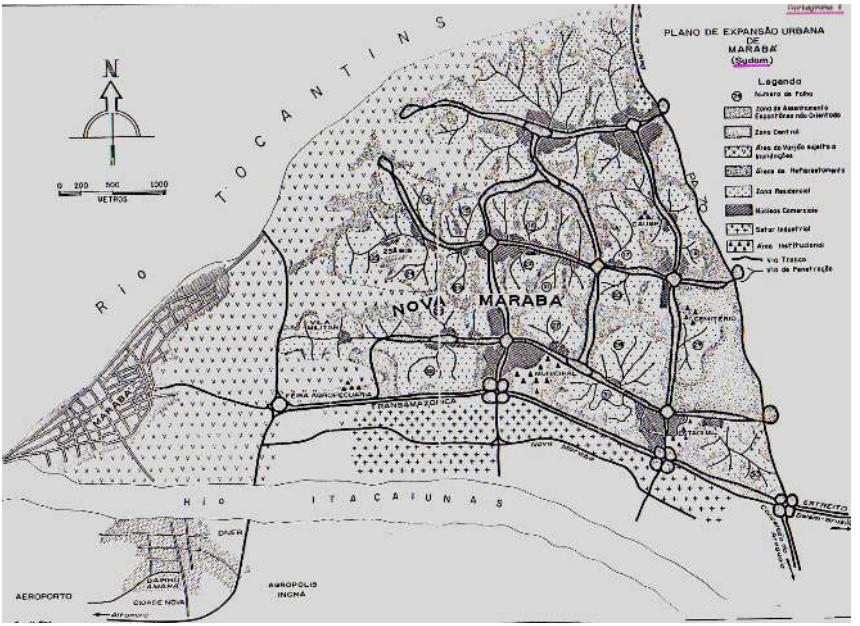

Figura 2: Planta do PEUM contendo os troncos e as folhas da Nova Marabá.
Fonte: YOSHIOKA, Reimei. *Avaliação de implantação de Núcleo Urbano na Amazônia*: exemplo de Nova Marabá-PA. 1986. Tese (Mestrado) – Depto. de Geografia da USP, São Paulo, 1986, p. 105.

[12] O projeto foi pensado para atender a uma encomenda governamental, completamente desvinculado da realidade das populações adaptadas ao modo de vida da Amazônia. TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. Op cit., p. 462-464.

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:

> 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.[13]

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.

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 facilitando o contato entre as famílias.

Maria do Carmo Ciampone, enquanto estudante da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, esteve em Marabá entre 1974 e 1975 e 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"[14]. 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.

[13] Ministério do Interior. SUDAM. *Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia* por SUDAM e H. J. Cole + Associados S. A. Rio de Janeiro, 1976, p. 117.

[14] Ciampone, Maria do Carmo. Op. cit., p. 89.

> 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 pela dona de casa ao fazer as compras. Como já comentamos, em Marabá é muito comum a realização de compras diárias.[15]

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[16].

As possibilidades de manutenção ou melhora das antigas atividades econômicas, como o extrativismo e a navegação fluvial, não foram levadas em consideração dentro desses projetos urbanísticos. A planta prevista no PEUM em nenhum aspecto previa a continuidade das mesmas, tidas nos planos governamentais como relacionadas ao atraso e ao subdesenvolvimento. No aspecto econômico as prioridades dos incentivos governamentais a partir de 1975, com o II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico, foram voltadas para a pecuária e para os grandes projetos de exploração mineral, como o de Carajás.

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 idéia era de que a Nova Marabá deveria ser um centro aglutinador e os outros núcleos acabariam perdendo naturalmente a importância e o interesse por parte dos moradores. Contudo, não foi isso o que se verificou.

[15] Ciampone, Maria do Carmo. Op. cit., p. 91.

[16] 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, diretor da Casa de Cultura de Marabá, em 05.07.2006.

4 A VELHA MARABÁ: RESISTÊNCIA OU ATRASO?

A implantação da Nova Marabá deveria acarretar a transferência dos moradores do núcleo pioneiro 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. Da mesma forma, o uso do espaço fora das residências sofreria um prejuízo, em função da separação prevista entre as mesmas e a nova função reservada às vias públicas para a circulação de automóveis.

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 elite lá permaneceram. A atividade comercial também se manteve, as agências bancárias, os 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 lá permaneceram, não apenas no bairro Cabelo Seco, mas também em Santa Rosa, situado próximo do rio Tocantins.

Em 1978, quando foram divulgadas notícias de que a Velha Marabá seria efetivamente 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 começava 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.

Apesar da grande enchente de 1980 ter estimulado a procura por lotes na Nova Marabá, não houve o abandono dos imóveis do núcleo pioneiro. Muitos desses lotes foram retidos de forma especulativa pelos moradores, que depois se desfizeram dos mesmos e retornaram para o núcleo antigo ou Velha Marabá.

No mesmo ano, já existia entre alguns técnicos do Governo Federal, em Brasília, 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:

> 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.[17]

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 (na mesma área onde se encontrava a antiga Vila Transamazônica) 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 o Complexo Integrado Cidade Nova.

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.[18]

[17] 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.

[18] 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.

Por outro lado, os planos para a Nova Marabá nunca contaram com a simpatia e o apoio dos moradores, fossem eles das parcelas mais pobres da população ou da antiga oligarquia da castanha. O planejamento e a implantação da Nova Marabá foram 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.

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 para a implantação dos Grandes Projetos na década de 1980, entre os quais a construção da hidrelétrica de Tucuruí e o Projeto Grande Carajás. Nesse sentido, podemos falar em uma resistência da Velha Marabá e de seus moradores à política de planejamento urbano conduzida de forma autoritária pelo governo federal.

CONCLUSÃO

Ao longo da história de Marabá os moradores estabeleceram uma complexa convivência com os rios que lhes garantiam, em parte, a sobrevivência e o único meio de locomoção até a chegada das rodovias. Ao mesmo tempo, 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 eram 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 vegetal, mesmo sendo uma atividade sazonal, no garimpo ou nos *"bicos"* exercidos nos intervalos entre aquelas atividades, como na pequena agricultura, na construção civil, nas olarias do varjão, área alagada que separa a Velha Marabá da Nova Marabá 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 uma dificuldade intransponível, apenas na visão dos planejadores e técnicos, mas não para os moradores.

Estabeleceu-se um convívio 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 das enchentes de maiores proporções, como a que ocorreu em 1990.

O bairro 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 Cabelo Seco, os moradores "são muito unidos. Somos como uma única família. Nós nos ajudamos muito"[19].

Em 1975, quando estava para ser implantada a Nova Marabá, o Ministério do Interior e a SUDAM realizaram um levantamento a respeito da população do núcleo pioneiro que era atingida pelas enchentes. Essa pesquisa analisou a expectativa da população com relação ao Plano da Nova Marabá, tendo ainda como referência naquele momento o PDUM. 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 adaptação dessa população à Velha 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%[20]. Em função desses últimos dados, a conclusão dos pesquisadores 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.

Portanto, 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. Existiam indícios que apontavam para uma resistência por parte dos vários segmentos que compunham a sociedade local, inclusive a antiga oligarquia da castanha, proprietária de imóveis no centro do núcleo pioneiro.

O auxílio prestado pelo poder público às famílias afetadas pelas enchentes acaba também ajudando na composição da renda dos moradores mais pobres. Durante as enchentes a ajuda aos desabrigados se faz presente e temos registro disso desde a grande enchente de 1926. Essa ajuda é cons-

[19] "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, n. 8, edição de 01.9.1995, p. 6.

[20] 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, março de 1975, p. 43.

tituída atualmente 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. Um dos aspectos mais graves em relação ao problema dos desabrigados é o fato de a Prefeitura de Marabá não dispor atualmente de um cadastro com informações sobre os habitantes dos bairros sujeitos às enchentes[21].

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. Nesse sentido, como observamos acima, a ajuda dada na ocasião das enchentes acaba também funcionando como um importante complemento da renda, 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.

Por outro lado, 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 (SANTOS, 2004, p. 154 e 173).

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 processo não eliminou por completo as possibilidades de atuação dos vários grupos sociais que lá estavam estabelecidos na fase anterior, como também permitiu uma

[21] Em 2008, 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". Propostas como as da professora poderiam tornar a operação de socorro mais racional, precisa e menos dispendiosa, embora não se constitua em uma solução definitiva. *Jornal Beira Rio.* Informativo da Universidade Federal do Pará. Disponível em: <http://www.ufpa.br/beirario/reportagem/rep1.html>. Acesso em: 4 maio 2008.

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.

Artigo recebido em 30 de julho de 2009.
Aprovado em 30 de setembro de 2009.

REFERÊNCIAS

BECKER, Bertha. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1998. (Série Princípios).

_____. Geopolítica da Amazônia. In: *Estudos Avançados*, São Paulo: Edusp, v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005.

BRASIL – SUDAM. *Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia*. Rio de Janeiro: SUDAM e H. J. Cole + Associados S.A., 1976.

BRITO, Daniel Chaves de. *A modernização da superfície*: Estado e desenvolvimento na Amazônia. Belém: UFPA/NAEA, 2001.

CARDOSO, Fernando Henrique; MULLER, Geraldo. *Amazônia*: expansão do capitalismo. São Paulo: Brasiliense/Cebrap, 1977.

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, v. 8, n. 2, p. 73-107, dez. 2006.

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.

EMMI, Marília. *A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais*. Belém: UFPA/NAEA, 1999.

LAGENEST, H. D. Barruel de. *Marabá*: cidade do diamante e da castanha (estudo sociológico). São Paulo: Anhambi, 1958.

MATTOS, Maria Virginia Bastos de. *História de Marabá*. Marabá: Grafil, 1996.

MONTEIRO, João Brasil. *Mair-Abá (Coração) de Mãe*. Marabá: Edição do Autor, 2006.

_____. *O castanheiro*. Marabá: Edição do Autor, 2001.

_____. *Marabá*: caminho das águas. Marabá: Edição do Autor, 2002.

MORAES, Almir Queiroz de. *Pelas trilhas de Marabá*. São Sebastião do Paraíso: Chromo Arte, 1998.

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.

RIBEIRO, Darcy. *O povo brasileiro*: a formação e o sentido do Brasil. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

SAMPAIO, Walter Leitão. *Marabá Pontal Verde*: histórias mal contadas. Marabá: Edição do Autor, 2000.

SANTOS, Milton. *Por uma Geografia nova*: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. São Paulo: Edusp, 2004.

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. *Planejamento urbano em área de fronteira econômica*: o caso Marabá. 1991. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos da Amazônia, Curso Internacional de Desenvolvimento em Planejamento do Desenvolvimento, Belém, 1991.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catharina Vergolino. *A Rodovia Belém-Brasília*: estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1967.