

**POLÍTICAS PÚBLICAS E COMUNIDADES DA
AMAZÔNIA:
O CASO DE MARABÁ (1970-2000)**

José Jonas Almeida¹

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 ideia, 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.

PALAVRAS-CHAVE: Marabá. Enchentes. Planejamento.

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 Federal 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 approve this idea, since they had already learned to live with the floods that

¹ Mestre e doutorando em História pela FFLCH da Universidade de São Paulo.

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.

KEYWORDS: Marabá. Floods. Planning.

1- Introdução.

O Sudeste do Pará foi a primeira área a experimentar os efeitos das políticas públicas impostas pelo Regime Militar (1964-1985) na Amazônia. Sob o pretexto de promover a ocupação e o desenvolvimento da região, o Governo Federal abriu estradas, criou um programa de colonização dirigida, implantou os grandes projetos de exploração mineral, construiu a hidrelétrica de Tucuruí e patrocinou planos urbanísticos para adequar as cidades-chave da região a essas iniciativas. Tais planos obedeciam a interesses exógenos, vinculados aos capitais provenientes do Sul, atraídos pelos incentivos fiscais e também do exterior, como no caso da exploração do minério de ferro e da bauxita.

Embora inicialmente fossem previstos projetos que valorizassem os recursos naturais locais e que poderiam ser canalizados para um programa de industrialização regional, na prática acabaram prevalecendo os investimentos voltados para a agropecuária, que inseriram a região dentro do mercado nacional de terras, com baixa utilização de mão de obra. Posteriormente, na segunda metade da década de 1970, os chamados grandes projetos agro-minerais passaram a ter prioridade na política econômica do Governo Federal, no sentido de promover saldos positivos na balança comercial em plena crise internacional do final daquela década.

Nesse contexto, o município de Marabá converteu-se em área estratégica da política do Governo Federal de ocupação da Amazônia, por abrigar as jazidas de ferro da Serra dos Carajás e

por ser cortado pela Rodovia Transamazônica. A sede do município já dispunha de um porto fluvial às margens do rio Tocantins e de um aeroporto, necessitando na visão dos planejadores federais, de uma melhor estrutura urbana para abrigar as instituições e o pessoal técnico vinculado ao então chamado Projeto Ferro. Para isso, era visto como necessário adequar a cidade por meio de um planejamento urbanístico que foi justificado para resolver o problema das enchentes que todos os anos afetavam Marabá. Os estudos promovidos por iniciativa do Governo Federal concluíram pela ideia da transferência da cidade para outro local mais distante dos rios Tocantins e Itacaiúnas.

Alheios a esses planos, os moradores da cidade e de seus bairros mais antigos, como Cabelo Seco e Santa Rosa, mantinham a sua rotina vinculada aos rios e à floresta, onde era praticada a extração da castanha-do-pará, principal atividade econômica do município. O projeto, que culminou na implantação do núcleo urbano chamado de Nova Marabá, tinha um desenho urbanístico que não apresentava nenhuma relação com o cotidiano das populações ribeirinhas da região e concebido em um escritório de arquitetura do Sul.

O projeto de mudança da cidade não contou com a simpatia e o apoio dos moradores, que apesar das enchentes já tinham estabelecido um convívio quase secular com o problema e adaptado soluções próprias para enfrentá-la. A insistência do Governo Federal em promover a transferência, ignorando as vontades e perspectivas dos moradores, é um exemplo de como as políticas públicas para a Amazônia foram encaminhadas durante o período de regime autoritário. Ao tomar a região como se fosse um “espaço vazio” ou “terras sem homens”, os planejadores desprezaram a realidade local vivida por populações formadas por seringueiros, castanheiros, garimpeiros, marítimos e mesmo as antigas oligarquias vinculadas ao extrativismo e ao comércio fluvial.

A partir de 1970, quando o município tornou-se Área de Segurança Nacional, a intervenção promovida na cidade influiu de forma radical na sua futura configuração urbana. O surgimento

da Nova Marabá, ocupada a partir de 1976 e que deveria ter levado à desativação do antigo núcleo urbano, hoje conhecido como Velha Marabá, foi o resultado direto desse processo. Por outro lado, a forma como ocorreu a implantação da Nova Marabá acabou criando oportunidades e brechas para que os moradores resistissem e permanecessem no antigo núcleo.

Interesses contrários ao projeto urbanístico que foi proposto partiram também da antiga elite mercantil e comercial da cidade, proprietária dos armazéns, das embarcações onde eram transportadas as castanhas extraídas na mata e que controlavam os castanhais reservados à atividade do extrativismo. A intervenção promovida pelo governo gerou atritos com esse setor, fato que veio demonstrar que essas políticas, embora implementadas no auge do Regime Militar, não foram recebidas de modo passivo pela comunidade. A permanência da Velha Marabá e de seus bairros tradicionais constituiu-se numa prova de um processo de resistência local ao modelo autoritário de planejamento imposto à Amazônia nas décadas de 1970 e 1980.

2 – Políticas públicas na Amazônia.

Desde o período do Estado Novo (1937-1945) surgiram procedimentos e medidas de caráter intervencionista que iriam mais tarde servir de base à prática da planificação voltada para a solução de problemas regionais, caso da Amazônia e de algumas áreas do Nordeste, como o vale do rio São Francisco.

De acordo com Octavio Ianni, a Segunda Guerra Mundial colocou o Brasil diante de algumas dificuldades e a adoção de uma economia de guerra levou a uma atuação mais profunda do Estado em vários setores e também à criação de órgãos de coordenação. Surgiram as condições para o desenvolvimento de um tipo de tecnoestrutura estatal e a prática da planificação acabou sendo incorporada à política governamental.

O debate em torno da atuação do Estado ganhava importância no início da década de 1940, envolvendo industriais e empresários. Chamou-se a atenção para as necessidades de

uma maior “racionalização” no que dizia respeito aos “meios e técnicas de coleta de dados, sistematização, análise e decisão sobre problemas de política econômica e administração”.² O industrial Roberto Simonsen alertava que o setor privado ainda não se encontrava preparado para as novas exigências advindas do desenvolvimento industrial, exigindo “a formulação e utilização de novos instrumentos de ação, incluindo-se o planejamento e o pensamento técnico-científico”.³

As circunstâncias naquela época eram favoráveis ao desenvolvimento de políticas públicas de planejamento, uma vez que outras experiências nessa direção serviam como modelo, sobretudo os Planos Quinquenais da União Soviética e a experiência norte-americana da administração do presidente Roosevelt. Em 1945 o planejamento era reconhecido, tanto pelo setor público como pelo privado, como uma técnica que poderia acelerar o desenvolvimento econômico.⁴

Foi nesse contexto que surgiu a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) em 1953, primeira experiência concreta de planejamento público feita na região. Essa agência ficou responsável pela execução do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, que entre outros aspectos destacava a

² IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)*. 3. ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979..p. 54.

³ De acordo com Roberto Simonsen: “Impõe-se, assim, a planificação da economia brasileira em moldes capazes de proporcionar os meios adequados para satisfazer as necessidades essenciais de nossas populações e prover o País de uma estruturação econômica e social, forte e estável, fornecendo à nação os recursos indispensáveis à sua segurança e à sua colocação em lugar condigno, na esfera internacional”. Citado por IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. Op. Cit., p. 55.

⁴ Para Octavio Ianni, a ideologia e a prática do planejamento no Brasil surgiram de “uma combinação privilegiada de condições (economia de guerra, perspectivas de desenvolvimento industrial, problemas de defesa nacional, reestruturação do poder político e do Estado, nova constelação de classes sociais) que transformou a linguagem e a técnica do planejamento em um componente dinâmico do sistema político-administrativo”. IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. Op. Cit. p. 57.

necessidade de estimular a produção de alimentos para atender o mercado regional; a produção de alimentos e matérias-primas que viessem a completar a economia brasileira; exploração do potencial energético e mineral e criar riqueza e movimentá-la por meio de um sistema de crédito e transporte adequado.⁵ Além dos objetivos econômicos, o plano deveria promover o nível cultural e de vida de sua população, tido como arcaico e vinculado às atividades primárias, sobretudo o extrativismo.

Contudo, essas primeiras iniciativas não foram suficientes para alterar as características estruturais da Amazônia no que se referia à dependência econômica em relação ao extrativismo e às relações de trabalho organizadas no antigo sistema de aviamento.⁶ O transporte era predominantemente fluvial e havia uma escassa ocupação do território.

Em 1964 a crise do Estado Populista deu lugar ao Regime Militar e a mudanças na orientação do Governo Federal em relação à Amazônia. A SPVEA foi substituída pela Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Tais mudanças foram feitas sob a ótica de um planejamento agora imposto pelo poder público, não apenas no sentido de estabelecer as prioridades econômicas e de desenvolvimento para a Amazônia, mas também no plano político e institucional. Foram promovidas intervenções em alguns municípios considerados estratégicos dentro dessa

⁵ KON, Anita (Org.). *Planejamento no Brasil II*. São Paulo: Perspectiva, 1999. p. 271.

⁶ O aviamento caracterizou grande parte das relações de trabalho vinculadas ao extrativismo em praticamente toda a Amazônia. Em que pese o trabalhador não ter que investir no equipamento para poder adentrar na mata, isso o colocava em uma relação de dependência com seu patrão ou aviador, pois este teria que ser ressarcido pelo adiantamento feito ao trabalhador para equipá-lo para o trabalho. Invariavelmente este último acabava contraindo uma dívida interminável com o mesmo, configurando uma forma de servidão que era perpetuada nas safras seguintes. Mesmo nos dias de hoje os resquícios dessa forma de relação sobrevivem na região, por intermédio dos “gatos”, que agem como intermediários entre patrões e trabalhadores, adiantando a estes últimos, alimentação e pensão que depois seriam ressarcidas quando cumprida uma empreitada ou serviço.

política de ocupação, como foi o caso de Marabá. Dessa vez não houve a participação do Poder Legislativo nos processos de formulação das políticas para a região e na tomada das decisões que trouxeram graves consequências para as populações da Amazônia, sobretudo no Sudeste do Pará. Também não tivemos a participação dos representantes das elites regionais, sobretudo a partir de 1970, quando as políticas públicas voltadas para a Amazônia assumem um perfil ainda mais autoritário.

Aos olhos do Regime Militar, a Amazônia era uma região importante do ponto de vista estratégico e geopolítico e a sua ocupação significava o efetivo controle daquele imenso território diante das possibilidades de ocorrer a presença estrangeira na região. Ao mesmo tempo, razões advindas das necessidades de Segurança Nacional recomendavam a sua plena ocupação, pois esta poderia eventualmente tornar-se palco da ação de grupos insurrectos ou guerrilheiros.

Vários autores já observaram as peculiaridades do espaço amazônico e o problema deste ser visto de forma homogênea, como se as suas sub-regiões fossem iguais ou tivessem uma mesma história de ocupação e evolução econômica. A professora Bertha Becker observou a existência do mito do “espaço vazio”, que via a Amazônia como se fosse completamente desabitada. Nessa perspectiva equivocada as populações indígenas, os caboclos, os ribeirinhos e as antigas sociedades locais não foram levadas em consideração nos planos e projetos que seriam colocados em prática. Para esta autora, a fronteira da década de 1970 não é a primeira a surgir naquele espaço, mas é diferente das antecessoras, pois se expande em um “novo patamar de integração nacional, com mercado em grande parte unificado e sob comando de uma nova dimensão de capitais envolvidos”.⁷

A descoberta das jazidas de ferro na Serra dos Carajás em 1967 e a abertura da rodovia Transamazônica contribuíram para colocar Marabá como “porta de entrada” para o processo de ocupação da Amazônia induzido pelo Governo Federal e

⁷ BECKER, Bertha. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1998, p. 10.

configurado no Programa de Integração Nacional (PIN). Deveria ser estimulada a ocupação da região por populações vindas do Nordeste e afetadas pelas secas: os “homens sem terras” do discurso oficial. O Programa Integrado de Colonização (PIC), deveria facilitar a fixação dessa população nas “terras sem homens” da Amazônia. A abertura de estradas, como a famosa rodovia Transamazônica, facilitou esse acesso.

Após ter se tornado Área de Segurança Nacional em 1970, Marabá passou a ter prefeitos nomeados pelo Presidente da República com a aprovação do Conselho de Segurança Nacional em Brasília. Um dos objetivos então propalados da intervenção era o de indicar prefeitos que não estivessem vinculados com a antiga oligarquia da castanha, que há décadas controlava o poder local. Esse procedimento alijou as antigas elites de Marabá de qualquer tipo de participação nos planos previstos para a cidade.

Nessa mesma época, o Governo Federal também requisitava áreas dentro da sede municipal para a ampliação do aeroporto, para a instalação do Batalhão de Infantaria da Selva e para o novo porto fluvial. Também foi feita a desapropriação da área destinada à Nova Marabá, situada em local mais seguro em relação às enchentes. O processo de desapropriação gerou um litígio com os antigos proprietários da área, membros da antiga oligarquia da castanha, como a tradicional família Mutran. Em 1972 a presença militar em Marabá foi ampliada, em função das operações de combate ao movimento da Guerrilha do Araguaia, que se estendeu até 1974.

Em 1977 tiveram início as obras de construção da hidrelétrica de Tucuruí, que teve consequências para a continuidade da navegação até Belém pelo rio Tocantins. As eclusas previstas para o lago de Tucuruí não foram construídas e a atividade das embarcações e dos marítimos que há décadas realizavam o transporte nos rios Araguaia, Tocantins e Itacaiúnas, ficou comprometida. A navegação fluvial foi substituída pelo transporte rodoviário que fez a ligação de Marabá com o Nordeste (por meio da Transamazônica), com o Sul (por meio da Belém-Brasília asfaltada em 1973) e depois com a abertura da PA-150, ligando o município diretamente à Belém.

A imposição dessas políticas e projetos para Marabá ignorou o extrativismo da castanha-do-pará, principal atividade econômica do município e que movimentava a vida da cidade e de seus moradores. Os planos para a Nova Marabá previam que a cidade deveria se colocar em um novo patamar de desenvolvimento econômico trazido pelo Projeto Ferro. Além disso, a cidade e os seus moradores deveriam ser preparados no sentido de se adaptarem aos hábitos e costumes provenientes do Sul e vistos como necessários para o desenvolvimento da cidade como centro prestador de serviços e aglutinador de mão de obra para Carajás.

3 – Planejamento urbano em Marabá.

Em 1970 um relatório elaborado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU)⁸ concluiu pela necessidade da transferência da área urbana em função do esgotamento da ocupação da cidade, limitada em um “pontal” pelos rios Tocantins e Itacaiúnas e pelo varjão, área alagada durante boa parte do ano. Nessa mesma época, a intervenção política na cidade criou problemas para o prefeito nomeado, capitão Elmano Mello, que naquele momento precedia à requisição e desapropriação de áreas pertencentes à antiga elite dos coronéis da castanha, que

⁸ Em 1964 foi criado o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), órgão vinculado ao Banco Nacional de Habitação (BNH) e ao Ministério do Interior, com o intuito de estabelecer políticas voltadas inicialmente para os problemas da habitação popular e depois coordenar e implementar uma política nacional no campo do planejamento urbano. Com o Regime Militar o tratamento político das questões sociais foi substituído pelo tratamento técnico. Difundiu-se a ideia de que as ações baseadas em um conhecimento técnico e científico dos problemas, fundadas em bases racionais, poderiam levar ao surgimento de soluções para os problemas advindos do crescimento urbano. Trata-se da “ideologia da supremacia da razão, base da tecnocracia e do planejamento urbano atual”. Nesse sentido, coube ao SERFHAU prestar assistência técnica aos Estados e Municípios para a elaboração dos chamados Planos de Desenvolvimento Integrado. VILLAÇA, Flavio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.) *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo, EDUSP, 2004, p. 186.

deveriam receber as instituições federais, inclusive o Exército.

Uma concorrência promovida pelo SERFHAU deu a um escritório de arquitetura de São Paulo, o Joaquim Guedes e Associados, a tarefa de elaborar um projeto urbanístico para a Nova Marabá. Entre 1972 e 1973 foram realizados estudos que culminaram com o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM), a ser implantado na área requisitada pelo Governo Federal situada além do varjão e com uma topografia mais favorável em relação aos rios e às cheias.

O relatório do PDUM, elaborado pelo escritório de arquitetura paulista, embora fosse minucioso e destacasse as peculiaridades da população marabaense e de seu modo de vida, não incorporou essas características ao projeto da nova cidade. Neste último estava prevista a construção de blocos residenciais de até três pavimentos, onde seriam acomodadas as famílias provenientes da própria Marabá e a distribuição de lotes residenciais reservados às populações migrantes, que seriam atraídas pela atividade de exploração do ferro em Carajás. Ao mesmo tempo, a Nova Marabá era concebida para ser um centro urbano moderno, com um setor de serviços que deveria suprir os trabalhadores instalados na mina. Foi prevista uma população de 50 mil habitantes para a nova cidade no ano de 1985.

A Nova Marabá deveria atrair profissionais de nível superior do Sul do país, trazendo “hábitos sócio-culturais diferentes” e que produziram mudanças na comunidade local no que se referia à introdução de “novos valores, atitudes e formas de comportamento social”.⁹ Seriam valores mais adequados a uma sociedade moderna e civilizada e que deveriam tirar os moradores de um modo de vida atrasado e primitivo na visão dos que procuravam planejar o futuro da nova cidade. Tal ideia revelava a pouca preocupação por parte dos planejadores em relação à história de Marabá e ao modo de vida de seus moradores. Embora ressaltasse que o

⁹ Ministério do Interior, SERFHAU Brasil. Prefeitura Municipal de Marabá. *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM)*. Análise 1 (volume 1). Arquiteto Joaquim Guedes e Associados, São Paulo, 1973, p. 78.

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. O extrativismo era visto como obstáculo ao desenvolvimento de Marabá:

As relações estabelecidas na produção passariam a se constituir em entrave ao processo e o setor extrativista, que se caracteriza pela falta de dinamismo e pela dependência a fatores até certo ponto incontroláveis, tenderia a situações de semi-estagnação ou mesmo de estagnação, afetando de forma ponderável a economia como um todo, em decorrência de sua elevada participação na estrutura produtiva local. Os novos empreendimentos projetados para a área, alguns sendo implantados, outros em estudos bem avançados e em vias de aprovação, modificam totalmente essas perspectivas e permitem antever condições econômico-sociais bem mais favoráveis do que as atuais. Desses projetos, merecem destaque especial a Transamazônica, a rodovia PA-70 e a exploração do minério de ferro na serra dos Carajás.¹⁰

A planta urbana estabelecia que a Nova Marabá seria dividida em 5 zonas: a Zona de Atividades Centrais, uma Zona Residencial, uma Zona Industrial, uma Zona Verde ou de Recreação e ainda uma Zona com áreas urbanizadas que eram anteriores ao plano. A Zona de Atividades Centrais 2 ou ZAC2, seria “essencialmente comercial e de prestação de serviços”, quando se sabia que grande parte dos estabelecimentos comerciais de Marabá eram abertos na parte da frente da residência e o comerciante morava no mesmo local em que trabalhava. Desvincular a área comercial da residencial de forma tão racional seria um problema, caso o projeto tivesse sido implementado.

Previu-se que 50% da população viveria em edifícios de 2 a 4 pavimentos separados por manchas de vegetação. Não existiriam mais os quintais, que de acordo com o Plano de Desenvolvimento

¹⁰ Ministério do Interior, SERFHAU Brasil. Prefeitura Municipal de Marabá. Op. cit., p. 107.

Urbano eram sujos e armazenavam lixo, e que também eram espaços onde se desenvolviam outras atividades, como lavar ou secar roupas, o contato entre os vizinhos, manutenção de pequenas hortas e criação de animais e aves.

Acreditavam os técnicos que seria uma vez possível orientar ou até “construir” um comportamento para o marabaense numa determinada direção preestabelecida. Era preciso manter os comportamentos sociais “desejáveis” e inibir ou extinguir os “indesejáveis”, sem que fossem determinados exatamente quais seriam estes últimos. Tratava-se, na prática, de promover hábitos e costumes alheios à realidade da região, mais próximas de uma classe média urbana do Centro-Sul moderno. Por exemplo, para o adolescente, previa-se que com o avanço da urbanização viriam novidades, como a televisão, as estradas e os automóveis. Isso, como foi colocado no PDUM, iria fazer surgir o adolescente tal como o conhecemos no Sul.¹¹

A expectativa dos antigos moradores de Marabá com relação ao novo núcleo foi avaliada em uma pesquisa feita em 1974, o Levantamento Socioeconômico Preliminar da População Atingida pelas Enchentes. Muitos moradores dos bairros Cabelo Seco e Santa Rosa revelaram a preocupação com as cheias, mas ao mesmo tempo disseram gostar do local onde moravam. Alegavam também a proximidade com os familiares, com o trabalho e com os rios, os quais lhes garantiam um sustento mínimo.

Relatos e estudos feitos anteriormente aos primeiros planos de mudança da cidade destacavam a relação estabelecida entre os moradores e os rios, sobretudo o Tocantins. A vida da comunidade marabaense era estreitamente vinculada a este. Era o local onde as mulheres lavavam as roupas, os homens pescavam e as crianças brincavam. A água de uso diário vinha dele, inclusive para o banho e para beber. Para as mulheres o hábito de ir à beira do rio para lavar roupas era uma forma de contato social em uma comunidade que praticamente não conhecia ainda a televisão.

¹¹ Ministério do Interior, SERFHAU Brasil. Prefeitura Municipal de Marabá. Op. cit., p. 83.

pela safra da castanha, entre novembro e abril do ano seguinte, quando o comércio local se movimentava, o dinheiro circulava e a cidade recebia os castanheiros, muitos dos quais vinham de outras regiões, sobretudo do Maranhão.

Nesse contexto, conhecido pelos planejadores que elaboraram os estudos que culminaram no Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá, era difícil imaginar que a mudança fosse recebida com simpatia por parte dos moradores de menor renda, caso dos bairros Cabelo Seco e Santa Rosa e também dos moradores mais abastados que possuíam imóveis e comércio na área central de Marabá. A orla voltada para o rio Tocantins, avenida Marechal Deodoro, conhecida pelos moradores como Marabazinho, era onde se situava o porto fluvial e também os barracões, onde era armazenada a castanha-do-pará, que era comercializada em Belém pelas famílias tradicionais ou oligarquia dos castanhais.

Os técnicos e planejadores viam Marabá desvinculada do meio rural e da floresta, estritamente no aspecto urbano. Essa visão tinha um agravante, uma vez que a população, inclusive a migrante, tinha vínculos recentes com a mata, a floresta, com os rios e com o meio rural, de onde retirava o seu sustento e sobrevivência. Em Marabá havia dificuldades para se estabelecer com precisão a profissão de um indivíduo, ao contrário do que ocorre nos grandes centros urbanos. O castanheiro, por exemplo, não exercia essa atividade durante todo o ano, intercalando-a com a agricultura de subsistência e com o garimpo, entre outras. A Nova Marabá deveria ser um “celeiro de mão de obra” para as obras e projetos que viriam na sequência da exploração do ferro em Carajás.

3.1 – O Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM).

Em 1974, nas mudanças promovidas na administração federal com o início do governo Ernesto Geisel, o SERFHAU foi extinto. As prioridades para a Amazônia foram redefinidas no sentido de valorizar os empreendimentos de grande escala e que possibilitassem ao país obter saldos na balança comercial com a

exploração mineral. Tais prioridades foram consubstanciadas no Polamazônia.¹³ A reurbanização de Marabá ainda era vista como necessária por estar vinculada ao Projeto Ferro. Contudo, o Plano de Desenvolvimento Urbano (PDUM) foi considerado inadequado, pois previa uma população de 50 mil moradores e sua planta não possibilitaria uma adequação para um crescimento que se esperava maior. Essa avaliação foi feita pela SUDAM, que passou a ser a responsável por encaminhar um novo projeto urbanístico: o Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM). Esse novo plano foi o que de fato acabou sendo aplicado na implantação da Nova Marabá.

Um outro escritório de arquitetura, sediado no Rio de Janeiro, o H. J. Cole + Associados, foi contratado para elaborar a nova planta. Inspirada no modelo de um organismo vegetal, onde os “troncos” formavam o sistema viário e as “folhas” os bairros, o modelo era ainda mais estranho ao contexto local do que o anterior. Na opinião de muitos arquitetos, entre os quais, Maria Lucia Zagury Tourinho, que estudou de forma detalhada o PEUM, tratava-se de um projeto urbanístico que “buscou inspiração em modelos naturalistas e, mais especificamente, nas experiências de subúrbios norte-americanos”.¹⁴ Era uma linha muito adotada na

¹³ O Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA), criado em 1974, pretendia promover e desenvolver de forma integrada os potenciais agropecuários, florestais, agroindustriais e minerais em 15 áreas, uma delas era Carajás, área então pertencente ao município de Marabá. O Governo Federal pretendia “direcionar os impactos da política de incentivos fiscais para áreas geográficas selecionadas concentrando nelas também suas ações de construção de infra-estrutura, com a finalidade de propiciar investimentos maciços e espacialmente concentrados.” Tratava-se de promover a “concentração espacial de capitais” que fossem capazes de “impulsionar um processo de desenvolvimento de atividades por meio de uma cadeia de ligações para frente e para trás das atividades produtivas consideradas ‘chaves’”. Monteiro, Maurílio de Abreu. *Mineração Industrial na Amazônia e suas Implicações para o Desenvolvimento Regional*. Novos Cadernos NAEA, v. 8, n. 1- 2005 – Belém: NAEA/UFPA, 2005, p. 145, 147 e 148.

¹⁴ TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. *Planejamento Urbano em Área de*

arquitetura do início da década de 1970. De acordo com a ideia do escritório de arquitetura H. J. Cole + Associados, tal planta permitiria a expansão futura da cidade de forma “sistemática”, sendo mantido o contato com a floresta por meio de áreas de preservação.

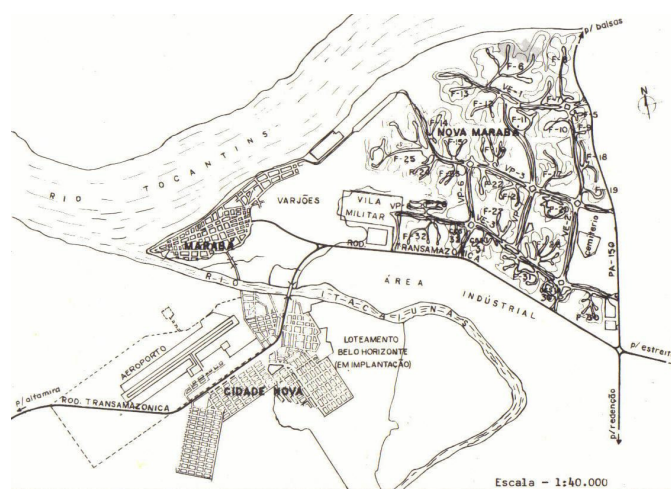


FIGURA 2: Mapa - os novos núcleos de Marabá: Nova Marabá e suas “folhas” e Cidade Nova. Fonte: *Marabá: A história de uma parte da Amazônia, da gente que nela vivia e da gente que a desbravou e dominou, fazendo-a emergir para a civilização. De 1892 até nossos dias.* Prefeitura de Marabá, 1984, contracapa.

PEUM foi pensado para uma comunidade que tem no automóvel o seu principal meio de locomoção. Trata-se de uma planta que não favorece os deslocamentos a pé, ao qual estavam habituados os moradores de Marabá. Além disso, em função dessas grandes distâncias, a implantação da infraestrutura urbana teve custos elevados, como as redes de água, de eletricidade e o asfalto, que demorou muitos anos para ficar pronto.

Fronteira Econômica: o Caso Marabá. UFPA, NAEA, Curso Internacional de Desenvolvimento em Planejamento do Desenvolvimento (dissertação de mestrado), Belém, 1991. p. 463.

Procurou-se impor um modelo urbanístico de fora e pretensioso no sentido de querer adaptar um típico padrão de vida urbano do mundo, e desenvolvido em uma região ainda ligada à natureza da floresta, aos rios e ao extrativismo. Em que pesem as observações divulgadas em uma publicação da SUDAM, Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia, de 1976, quando o PEUM foi anunciado, a respeito de adaptar as cidades à natureza e às condições ecológicas da Amazônia, isso parece não ter sido considerado na execução da planta e do projeto realizados pelo escritório contratado no Rio de Janeiro.

Na mesma época em que a Nova Marabá começou a ser implantada, a partir de 1977, o núcleo de Cidade Nova, do outro lado do rio Itacaiúnas, crescia de forma acelerada com uma série de problemas típicos das zonas periféricas das grandes cidades: ocupação desordenada, falta de saneamento básico, favelização e aumento da violência. Os dois núcleos, a Nova Marabá e Cidade Nova tiveram um crescimento paralelo entre o final da década de 1970 e início da década de 1980. A idéia dos planejadores de tornar a Nova Marabá um núcleo aglutinador e que levasse ao abandono dos demais não se concretizou. Marabá passou a ter a sua configuração urbana dividida entre três núcleos principais: a agora Velha Marabá (núcleo mais antigo), a Nova Marabá planejada e Cidade Nova que recebeu grande parte da população migrante.

Além de não ter cumprido a função de núcleo aglutinador previsto nos planos, a implantação da Nova Marabá sofreu atrasos e só ganhou um certo impulso após a grande enchente de 1980, que deixou o núcleo antigo da cidade completamente alagado. Contudo, muitos moradores que chegaram a receber os lotes da SUDAM na Nova Marabá, acabaram retornando para a cidade antiga e retendo os lotes para fins especulativos. A falta de uma posição clara das autoridades federais a respeito do destino a ser dado à antiga Marabá deixou brechas que permitiram aos moradores reocupar os bairros tradicionais, os mais afetados pelas enchentes. Ao mesmo tempo, a Nova Marabá com suas grandes extensões e distâncias a serem percorridas, sem uma

estrutura adequada de transporte, não se mostrava adequada e confortável para esses mesmos moradores.

Em 1981, a SUDAM, responsável pelo PEUM, entregou a continuidade de implantação do projeto para a Prefeitura de Marabá. Sem recursos para dar prosseguimento às obras, além de ter de atender às demandas de Cidade Nova e da cidade antiga, o Governo Municipal teve ainda de arcar com o grande fluxo migratório gerado pela descoberta de ouro em Serra Pelada, área que então pertencia ao município, em 1980. Nesse mesmo ano, uma grande enchente, tida como a maior da história de Marabá, atingiu a região compreendida pelo médio Tocantins e a própria cidade.

4 – Impactos das políticas públicas em Marabá.

O problema das enchentes, que foi uma das justificativas para a implantação da Nova Marabá, ganhou uma nova dimensão diante da ocupação desordenada de outras áreas vulneráveis em função do intenso fluxo migratório da década de 1980. Para a administração municipal restaram as medidas mitigadoras, como a transferência dos moradores para abrigos e a distribuição de cestas básicas, medicamentos e materiais para a construção de barracos nos outros núcleos menos afetados pelas enchentes: Cidade Nova e Nova Marabá.

As enchentes, que ocorrem entre os meses de janeiro e abril, na época do “*inverno*” por ocasião das cheias dos rios Araguaia, Tocantins e Itacaiúnas, já estavam incorporadas ao cotidiano da população. Para os moradores isso não era um empecilho que impedisse a vida na cidade. A resistência deles em aceitar a transferência e um planejamento de molde autoritário, levado adiante pelo poder público, contribuíram para que a Velha Marabá se mantivesse.

Por outro lado, as promessas de que o Projeto Ferro, convertido em 1980 no Programa Grande Carajás (PGC), fossem promover a modernização e o desenvolvimento do município não se realizaram. A Companhia Vale do Rio Doce, incumbida

pelo Regime Militar de implantar o PGC, concentrou os seus funcionários na cidade-empresa de Carajás na própria mina e estabeleceu o núcleo de Parauapebas como um centro secundário de apoio. Em 1988, este núcleo se emancipou, separando-se do município de Marabá, recebendo a partir de então a receita tributária advinda da mina de Carajás.

Para a cidade de Marabá ficou destinado o Distrito Industrial, inaugurado em 1986, com a promessa de gerar até 50 mil empregos. O processo de manufatura do ferro ficou restrito à produção de ferro-gusa com a instalação das guseiras, que se limitam ao beneficiamento primário do minério. Não foi gerada a oferta de empregos anunciada e o efeito sobre a economia local ficou muito limitado. Marabá continuou a ter no setor terciário, o pequeno comércio e a prestação de serviços, o mais dinâmico de sua economia urbana.

Na área rural o avanço da pecuária contribuiu para o desmatamento com as queimadas, para a formação de pastos e, ao mesmo tempo, condenava os antigos castanhais e o próprio extrativismo, que declinou de forma vertiginosa no início da década de 1980. A migração para Marabá aumentou até o início dessa mesma década em função do garimpo de Serra Pelada, da implantação do Projeto Grande Carajás, das obras da hidrelétrica de Tucuruí e da construção da Estrada de Ferro Carajás. Contudo, esse fluxo criou uma mão de obra constantemente desmobilizada em função do término das obras citadas e do esgotamento do ouro de Serra Pelada. Coube ao setor terciário de Marabá e dos outros novos municípios desmembrados desta em 1988, como Parauapebas e Curionópolis (Serra Pelada), agregar parte desse contingente de trabalhadores.

Em 1985 Marabá deixou de ser Área de Segurança Nacional e passou a ter prefeitos eleitos por voto direto. A restauração do modelo representativo de governo ocorreu dentro de um contexto de enormes dificuldades financeiras para o Governo Municipal, tendo de arcar com o surgimento dos novos núcleos. No contexto nacional o fim do Regime Militar, a crise econômica e a inflação acelerada na segunda metade da década de 1980 dificultaram a continuidade das obras de implantação da Nova Marabá.

O descontrole na implantação do Plano de Expansão Urbana permitiu a ocorrência de invasões, ocupações irregulares de áreas sujeitas a alagamento como a Folha 33 e a abertura de ruas que ligavam uma folha à outra, algo que não estava previsto no projeto original. O processo ditado pelas normas do mercado, pelos interesses privados e especulativos acabou por prevalecer sobre o planejamento enfatizado na fase de implantação do plano e que acabou substituído por medidas pontuais de acordo com as necessidades mais imediatas.

O desenho das “folhas” da Nova Marabá impôs aos moradores longas caminhadas e a necessidade de um transporte coletivo que percorresse grandes distâncias, tendo que adentrar cada folha para recolher os passageiros e levá-los aos demais núcleos. Atualmente, o sistema de transporte é complementado por táxis que fazem lotações e por mototáxis. Foi um desenho pensado para uma população que deveria fazer uso regular do transporte individual e do automóvel.

A extensão da área onde foi implantada a Nova Marabá gerou custos elevados e dificuldades para a implantação da infraestrutura de serviços, como abastecimento de água, rede de eletricidade, esgoto entre outras. A prefeitura também enfrentou dificuldades para asfaltar as ruas de terra. Este último aspecto gerou um grave problema para os moradores da Nova Marabá no início da década de 1980, o da poeira, principalmente na estação seca.

Marabá não estava preparada para o rápido crescimento da frota de veículos, com uma estrutura viária precária e ainda em fase de implantação, como a ponte sobre o rio Itacaiúnas na rodovia Transamazônica, o aterro sobre o varjão para ligar a Velha Marabá com essa rodovia e a ponte rodoferroviária sobre o rio Tocantins. Os acidentes de trânsito cresceram de forma assustadora na década de 1980 e hoje continuam a ser um problema sério para a gestão pública na cidade. Além desses problemas, a violência urbana, os conflitos de terras na área rural e a prostituição ganharam notoriedade em Marabá, coincidindo com o auge da exploração do ouro em Serra Pelada, entre 1980 e 1984.

A Prefeitura recebeu da SUDAM um núcleo urbano onde praticamente apenas o sistema viário havia sido aberto e mesmo assim de forma precária. Em 1988, o então Prefeito de Marabá, Hamilton Bezerra, afirmou ser a Nova Marabá “um presente de grego que a SUDAM empurrou garganta abaixo”.¹⁵

5 – O convívio com as enchentes.

A persistência da Velha Marabá é um fato evidenciado mesmo com a ocorrência de situações mais adversas, como a grande enchente de 1980. Nessa ocasião muitos habitantes da cidade antiga se transferiram para a Nova Marabá e receberam os lotes para iniciar a ocupação. A maioria se desfez dos terrenos ou os mantiveram para fins especulativos e acabaram retornando ao antigo núcleo. A diferença dessa enchente em relação às anteriores residiu no fato de que a Nova Marabá já estava em fase de implantação. Contudo, o novo núcleo não estava estruturado para tornar-se uma alternativa para os moradores. Para as famílias tradicionais, que tinham seus interesses econômicos vinculados à Velha Marabá, a volta ainda era a alternativa mais viável. Para os moradores dos bairros mais afetados pelas enchentes, Cabelo Seco e Santa Rosa, a proximidade do trabalho, dos rios e as possibilidades sempre presentes de obtenção de um sustento pesaram mais na decisão de retornar. Não houve uma decisão firme por parte dos poderes constituídos, seja a nível federal, seja por parte da SUDAM e do poder municipal, no sentido de impedir de forma efetiva a volta dos moradores.

As relações estabelecidas pelos moradores com a Velha Marabá eram complexas e fortes. Foi criada uma forma particular de apropriação do espaço urbano, sobretudo no bairro Cabelo Seco, associada a uma solidariedade informal entre os moradores que persiste até hoje. De acordo com o relato de dona Zenith Ribeiro, uma lavadeira de 74 anos e residente no bairro há 48

¹⁵ Jornal *Correio do Tocantins*. Marabá - PA, edição de 11 a 17 mar. 1988, ano VI, n. 174, p. 7.

anos , os moradores “são muito unidos. Somos como uma única família. Nós nos ajudamos muito”.¹⁶

Muitos dos antigos moradores de Marabá explicam a resistência da população em aceitar possíveis propostas de mudança em função do apego deles ao local onde está a cidade e ao bairro de origem. Para outros, como o ex-marítimo e memorialista local João Brasil Monteiro, existia a possibilidade para o morador de “ter sempre à mão alguma ocupação condizente ao seu grau de instrução e aptidão”. Sempre havia uma alternativa de trabalho para a “criança, mulherada, juventude, homens cultos e incultos” que quisessem sobreviver de forma “digna” e, além disso, atualmente a cidade conta com um “centro comercial atualizado, equivalente a grandes centros e conseqüentemente mercado de emprego”.¹⁷ Até a década de 1970 havia o extrativismo, mesmo sendo uma atividade sazonal, o garimpo ou os “bicos” exercidos nos intervalos entre aquelas atividades, como a pequena agricultura, a construção civil, as olarias do varjão ou mesmo no pequeno comércio.

As enchentes eram uma dificuldade intransponível apenas na visão dos planejadores, mas não para os moradores, que estabeleceram um convívio com elas. O avanço das águas é calculado dia após dia até o momento em que, se necessário, o morador deixa a casa. As enchentes estão incorporadas ao cotidiano das famílias mais pobres, muito em função da sua previsibilidade e também “da existência de alternativas para moradia provisória, da oferta e alimentação e transporte promovido pelo poder público”. Até mesmo o pequeno comércio, como botecos e vendas, situado nesses locais é transferido para os abrigos.¹⁸

¹⁶ “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*. Marabá-PA, ano 1, n. 8, 01 set. 1995, p. 6.

¹⁷ MONTEIRO, João Brasil. *Marabá: Caminho das Águas*. Marabá: Edição do autor, 2002. p. 62.

¹⁸ *Relatório de Avaliação de Vulnerabilidade Ambiental*. Projeto AVA-Marabá. Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos, Programa

Uma enchente anual dura, em média, de 2 a 4 meses, entre o início do nível de alerta que é de 10 metros e o retorno ao mesmo, quando os últimos moradores dos bairros atingidos voltam para as casas e iniciam a limpeza e os reparos. Muitos depoimentos de moradores mostram como os mesmos convivem com esse fato:

“Em dezembro, quando começam as chuvas, a gente vem aqui pra cima reservar o lugar para o barraco. Em janeiro, quando a água sobe, a gente se muda” (Doralice Pereira, faxineira, 35 anos). “É só começar a subir o rio que a gente vem, com freezer, balcão e tudo”. (Conceição Nêris, atendente da mercearia Bambu). “A gente encontra tudo coberto de lodo. Tem de lavar com creolina, desinfetante e depois esperar uns três dias, para sair o cheiro, para poder voltar”. (Maria dos Anjos Pereira, doméstica). Quanto ao fato de saberem que todo ano acontece o mesmo problema e, mesmo assim, preferem ficar: ‘Fora daqui é tudo muito caro’ (Doralice Pereira).¹⁹

As providências tomadas pela Prefeitura, por meio da Defesa Civil, parecem ter alcançado uma sistemática e uma regularidade após a catástrofe de 1980. A administração municipal arca com a transferência e a construção de abrigos para os moradores atingidos, inclusive com a distribuição das cestas básicas, de medicamentos e material para a construção de barracas. Esses procedimentos são aplicados até hoje e geralmente não são registradas vítimas fatais que sejam resultado direto do problema.

Todos os anos os abrigos são instalados, depois desmontados e a prefeitura realiza um cadastramento das famílias que podem ser atingidas pelas enchentes.²⁰ Segundo o coordenador da

das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Ministério do Meio Ambiente. Marabá-PA, 2006, p. 57.

¹⁹ *Relatório de Avaliação de Vulnerabilidade Ambiental*. Projeto AVA-Marabá. Op. cit., p. 71.

²⁰ “A gente faz um levantamento da área, um planejamento, para saber quantas famílias a gente pode mexer. Nós faz(sic) o cadastramento de casa em casa

Defesa Civil de Marabá, Francisco Vicente Alves (Bebé), a cada ano o número de desabrigados aumenta em função do fluxo migratório ao município. A Defesa Civil disponibiliza locais para abrigos na Velha Marabá, na Nova Marabá, na área do Parque de Exposição Agropecuária e no estacionamento do cartódromo, situados às margens da rodovia PA-150, próximos à Nova Marabá. Nesses locais, os desabrigados contam com água potável, luz, distribuição de cestas básicas, material para construção das barracas e até botijões de gás. Uma das preocupações da Defesa Civil é o “duplo cadastramento” no recebimento das cestas básicas, fato que tem ocorrido também nos últimos anos.

Quando as águas atingem 10,5 metros, a prefeitura costuma decretar Estado de Emergência, o que permite o recebimento de ajuda do Governo Estadual. Em caso de decretação do Estado de Calamidade Pública são disponibilizados recursos federais. A ajuda também é proveniente da sociedade civil, com a arrecadação de alimentos, roupas e remédios. A Companhia Vale do Rio Doce mantém atualmente um grupo de voluntários que participa da distribuição daquilo que é arrecadado para as famílias atingidas.

para saber quantos têm na família e saber se eles têm para onde ir. Por exemplo, tem uma casa que pode pagar aluguel, tem outro que um cedeu a garagem para ele e vamos dizer assim, de 100%, 75% não têm condição de alugar uma casa, então essas pessoas são colocadas em abrigo, mas antes disso nós têm que fazer o planejamento, chamar a Comissão Municipal, que faz parte da Defesa Civil, chama Saúde, chama Obras, chama Finanças, chama Administração, então esse pessoal são os componentes e o Corpo de Bombeiros e o Exército. Então, cada um vai ser dividido as tarefas.” ROBERTO, Marcos. Marabá, Brasil, 20 jul. 2006. Marcos Roberto, funcionário da Defesa Civil de Marabá, em entrevista concedida ao autor.



FIGURA 3: O uso de canoas durante uma enchente recente na Velha Marabá. Fonte: Casa da Cultura de Marabá.

A enchente na região banhada pelo rio Tocantins já é “agendada” e os preparativos já começam no mês de outubro com a escolha dos locais para receberem os desabrigados. No ano 2000, no mês de março, as cidades de Tucuruí e Marabá decretaram estado de emergência, pois o rio Tocantins já havia subido 12,68 metros, desabrigando em torno de 8 mil famílias nas duas cidades. Em Marabá foram instalados 39 abrigos públicos pela prefeitura, em galpões, escolas e nas instalações da feira agropecuária. Mais de 1,2 mil cestas básicas foram distribuídas. Campanhas para arrecadação de roupas, alimentos e medicamentos foram promovidas nesse mesmo ano, assim como em outras ocasiões. Os barqueiros ganharam bastante transportando famílias e bagagens, cobrando fretes de até 50 reais por viagem, confirmando as informações do memorialista João Brasil Monteiro de que na época das enchentes “o dinheiro muda de mãos”.²¹

²¹ Sobre a enchente de 2000, informações obtidas no Jornal do Comércio, de Recife, edição do dia 28 mar. 2000, disponíveis em <http://www2.uol.com.br/JC/_2000/2803/br2803f.htm>. Acesso em: 25 abr. 2008.

Com relação à economia, não existem dados ou estatísticas precisas a respeito dos possíveis prejuízos causados pelas enchentes, embora se saiba que as perdas sejam grandes no setor comercial. O avanço lento das águas permite a retirada das mercadorias das lojas ou armazéns para um local seguro. Contudo, quando da ocorrência de enchentes que atingem toda a Velha Marabá, incluindo o eixo comercial formado pela avenida Antonio Maia, comerciantes e lojistas reclamam dos problemas causados ao movimento do comércio. Foi o que ocorreu em 1990, quando a enchente atingiu essa área e o aterro sobre o varjão, que faz a interligação com a Transamazônica, que chegou a ficar interditada para veículos pesados. Nesse ano, foi feito um cadastramento das empresas que haviam sido atingidas em um Plano de Socorro organizado pela Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Mineração, pelo Centro de Apoio à Pequena e Média Empresa e também pela Associação Comercial e Industrial de Marabá. O objetivo era o de obterem benefícios das três esferas governamentais. Os comerciantes também encaminharam reivindicações ao Governo Estadual nesse sentido.²² A enchente de 1990, que começou logo em janeiro, foi a maior ocorrida em Marabá desde 1980, confirmando uma tradição local do ciclo de 10 anos entre uma grande enchente e outra.

Essa enchente passou a ser a referência para as outras, como a de 1980 havia sido até esse momento. Ao primeiro avanço das águas muitos previam “uma enchente como a de 1990”. Temendo a repetição do que tinha ocorrido nesse último ano, os empresários manifestaram preocupação com a enchente de 1992. Como declarou João Pereira Moraes, do setor de roupas:

²² Na enchente de 1990, mais de 90% dos imóveis da Velha Marabá foram atingidos pelas águas e o comércio praticamente paralisou as suas atividades. Alguns comerciantes chegaram a se transferir para Cidade Nova e para a Nova Marabá e “outros tiveram que se conformar com seus estoques encaixotados”. Muitos comerciantes também reclamaram da ausência de ajuda por parte do poder público. *Jornal Correio do Tocantins*. Marabá-PA, 26 jan. a 01 fev. 1990, p. 5

Só temos vivido anos de recessão, com vendas que mal chegam para cobrir os investimentos. Uma enchente dessas nos obriga a ficar um mês sem trabalhar, fazendo despesas imprevistas com aluguéis, alimentação, transporte, além das perdas e danos com a mercadoria. Por fim, quando passa o flagelo, voltamos para uma situação de falta de dinheiro entre os consumidores. É um sufoco, conclui.²³

Em 1997, a cidade conheceu uma enchente semelhante à de 1990 e que atingiu grande parte da Velha Marabá. Percebe-se que o problema das enchentes que justificou e até legitimou o projeto da Nova Marabá, ganhou amplitude, pois além de afetar a Velha Marabá, como ocorre todos os anos, atinge também algumas áreas da Nova Marabá e da Cidade Nova, resultado da ocupação irregular e das invasões. Nesses núcleos existem bairros que sofreram um adensamento maior de moradores, sobretudo os de baixa renda.

O bairro Cabelo Seco, cujo tombamento estava previsto no Plano Diretor de 2006, é uma comunidade que conseguiu sobreviver diante das transformações pelas quais a cidade passou nos últimos trinta anos. Possuía 2.483 habitantes vivendo em 383 edificações, segundo dados da Prefeitura Municipal para o ano de 1995. A maioria dos moradores é de baixa renda.

Em termos de serviços, o bairro contava nesse mesmo ano, com uma escola de primeiro grau, um posto de saúde e creche. As ruas estavam pavimentadas e a maior parte das habitações eram feitas em alvenaria. Entre os problemas mais graves estavam a falta de água e a grande distância em relação aos pontos de ônibus, uma vez que as ruas são muito estreitas e impróprias, inclusive, para o tráfego de veículos leves.

Já os remanescentes da antiga elite que possuía imóveis nas áreas mais valorizadas da Velha Marabá, não tinham interesse em abandonar o núcleo, em se desfazer de seus bens ou deixar que eles se desvalorizassem, impedindo que obtivessem uma

²³ Jornal *Correio do Tocantins*. Marabá-PA, 14 a 21 fev. 1992., p. 5.

renda com os aluguéis. Em 1978, ano em que ocorreu uma grande enchente na cidade, surgiu uma notícia de que a Velha Marabá seria de fato desativada e as reações vieram de imediato. Na ocasião dessa enchente a cidade recebeu a visita do ministro do Interior Rangel Reis, que fez pressões junto às lideranças locais e à Câmara de Vereadores no sentido de proceder à desativação do núcleo antigo. O jornal “Notícias de Marabá” divulgou depoimentos dos membros mais “ilustres” da comunidade marabaense, inclusive dos integrantes da velha oligarquia da castanha, a respeito da questão e a opinião era unânime no sentido de não deixar a Velha Marabá:

“Miguel Gomes da Silva, o maior pecuarista da região: Credo, essa história de mudança não pega. Sou ferrenhamente do contra”.

“Sebastião Miranda, comerciante: Os que falam em mudança são os de fora. Nós, os verdadeiros e leais marabaenses repelimos esses boatos”.

“Bebé Ribeiro, farmacêutico e vereador: Jamais trairei esta terra que não é a do meu berço mas vive perenemente em meu coração. Por isso sou contra qualquer projeto de mudança. Ficaremos mesmo por aqui com enchentes ou sem elas”.

“Raimundo Cunha, vereador: Sou contra o projeto de mudança por não ver qualquer razão sólida para isso. Se já vivemos aqui por quase 80 anos, sempre convivendo com enchentes, porque desertar agora quando dispomos de vastos recursos para combater as cheias? As gerações porvindouras não nos perdoariam”.

“Antonio Botelho, industrial: Sou contra a mudança. As enchentes representam para nós um passa-tempo e um esporte muito divertido”.

“Doutor Nilo Abbade, dentista: Em nenhuma hipótese admito a possibilidade de desativação como andam veiculando na imprensa de todo o país. Até me causa estranheza essa campanha, quando se sabe que o marabaense está acostumado com enchentes e já possui técnica para se defender delas com êxito”.

“Almir Moraes, fazendeiro: Mudar? Essa história convém a muito pouca gente nesta terra. Estou inteiramente ao lado dos que

defendem a permanência e a conseqüente expansão de nossa Velha Marabá”.

“Doutor Alberto Moussalem, vereador: Pode afirmar pelo seu jornal que me orgulho de ser o mais ferrenho adversário desse projeto infeliz de mudança, que em absoluto não passará”.²⁴

O intenso fluxo migratório nas décadas de 1980 e 1990 agravou os problemas decorrentes das enchentes, uma vez que a expansão desordenada da Nova Marabá e do Complexo Cidade Nova acabou alcançando as margens dos rios. A água que atinge as casas chega contaminada pelos esgotos domésticos, principalmente em função do uso de fossas sanitárias, tornando essas áreas vulneráveis a doenças como diarreia e leptospirose, entre outras.

Devido ao fato de Marabá não dispor de uma rede de esgotos independente do sistema de galerias de águas pluviais, e dos resíduos serem jogados nestas últimas que acabam nos rios, existe também o problema da poluição e da escassez de água limpa para o abastecimento. Em função disso, a água que é captada no rio Tocantins, mesmo sendo submetida a tratamento, não apresenta uma boa qualidade. Apesar disso, muitos moradores permanecem nas casas na época das enchentes, usando o transporte de canoas. Conforme o Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental a respeito de Marabá, publicado em 2006, a convivência com essa situação e a passividade dos moradores deve ser entendida:

a partir do momento em que se passa a conhecer a situação dramática dos locais de onde essas pessoas vieram, na maioria do interior do estado do Maranhão onde ocupavam margens de estrada sem qualquer estrutura de abastecimento de água, bem como longe de poços, de energia elétrica, e sem expectativas de educação, saúde para seus filhos, nem de trabalho para sustento de sua família. Para eles aquela condição impregnada da indignidade

²⁴ Jornal *Notícias de Marabá*. Marabá-PA, 30 mar. 1978. p. 4.

humana em abrigos provisórios da prefeitura mesmo nas condições mais precárias, ainda assim, contando com o apoio de serviços na área de saúde com cestas básicas de alimentação, assistência social, torna-se tolerável diante do quadro de onde migraram.²⁵

De acordo com informações obtidas junto à Defesa Civil de Marabá, as enchentes se transformaram em um fator de pressão social, uma vez que muitas famílias chegam do Maranhão exatamente nessa época, como uma estratégia para obtenção de abrigo e depois de dois meses terem regularizada uma moradia pela Prefeitura. Muitos moradores até aguardam com grande expectativa a chegada das enchentes por saberem que receberão ajuda e assistência por parte do poder público local.

Um dos aspectos mais graves em relação ao problema dos desabrigados é o fato de a Prefeitura de Marabá não dispor de um cadastro com informações sobre os habitantes dos bairros sujeitos às enchentes. Leila Weitzel Coelho da Silva, professora do curso de Sistema de Informação da Universidade Federal do Pará, Campus de Marabá, orientou seus alunos num trabalho voltado para resolver esse problema.²⁶ No final de 2007 foi concluída a primeira etapa do projeto, elaborando um Sistema de Informação Geográfica de Marabá (Sigma) para o monitoramento das áreas de risco. De acordo com as conclusões do trabalho, a ajuda prestada pelo poder público acaba sendo mal distribuída, pois muitas famílias carentes recebem auxílio, como cestas básicas, botijões de gás e outras doações, enquanto outros necessitados não são devidamente atendidos. O Sigma poderia se tornar um instrumento de auxílio, pois com a utilização e sobreposição

²⁵ *Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental*. Projeto AVA Marabá. Op. cit., p. 57.

²⁶ A proposta foi a de se criar um “projeto que integrasse a tecnologia de bancos de dados geográfico e o cadastro multifinalitário para mapear a população impactada pelas enchentes conforme o crescimento gradual das águas”. *Jornal Beira Rio*. Informativo da Universidade Federal do Pará. Disponível em: <<http://www.ufpa.br/beirario/reportagem/rep1.html>>. Acesso em: 4 maio 2008.

de mapas geo-referenciados, como a Carta Planialtimétrica de Marabá, seria possível verificar os impactos ambientais, econômicos e sociais provocados pelas enchentes. A proposta era a de identificar as áreas de risco, indicando os locais onde as enchentes podem ocorrer e determinar a população que será impactada por elas.²⁷ Esse sistema poderia também eliminar o problema da “indústria da enchente”, onde o socorro acaba se transformando em um meio de vida para os moradores.

O projeto Sigma buscava mapear o problema, por meio de um cadastramento dos moradores por residência. Contudo, os pesquisadores esbarraram na falta de um cadastro multifinalitário, por parte da Prefeitura, com informações sobre os moradores. A equipe da professora Leila elaborou um banco de dados, com a quantidade de moradores por unidade habitacional, segundo a idade, pessoas portadoras de necessidades, mães lactantes, recém-nascidos, entre outras informações. Tais dados permitiriam o planejamento de uma estratégia de ajuda e remoção de acordo com as necessidades específicas de cada família. No entanto, esse trabalho corpo-a-corpo não pode ser completamente realizado por falta de financiamento e de apoio, inclusive da própria Prefeitura, que não manifestou interesse em implantar o projeto, embora o considerasse interessante. Os pesquisadores orientados pela professora partiram para simulações, tendo por base as dimensões das casas, sobretudo no bairro Cabelo Seco. Esse sistema poderia ser adaptado à internet e permitiria aos próprios moradores o monitoramento do nível das águas. O foco da pesquisa foi a Velha Marabá.

²⁷ O Sigma “servirá de suporte para o controle governamental sobre a real quantidade de pessoas atingidas pelas enchentes possibilitando uma melhor aplicação do dinheiro público em ajuda social”. LUIZ, Danilo Costa; SOUZA, Gardel Silva de; TEIXEIRA, Rangel Filho. *Sistema de Informações Geográficas para Monitoramento e Análise de Áreas de Risco*. Estudo de caso: município de Marabá. 2008. 99 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado) – Curso de Graduação em Sistemas da Informação, Universidade Federal do Pará, Marabá, 2008. Orientadora do trabalho: Leila Weitzel Coelho da Silva. Ver p. 16-17.

Propostas como as da professora Leila Weitzel poderiam tornar a operação de socorro mais racional, precisa e menos dispendiosa, embora não se constituam em uma solução definitiva para a questão das enchentes. O problema assume realmente uma dimensão grave quando se sabe que a maior parte das famílias que residem nas áreas de risco são de baixa renda. Nesse sentido, como já observamos, a ajuda dada na ocasião das enchentes também funciona como um importante complemento da renda, como no caso da distribuição de cestas básicas, roupas e material para a construção de abrigos.

6 – Conclusão

Apesar de terem sido implantadas em um período em que prevaleceu no país o Regime Militar, as ações do Governo Federal em Marabá encontraram fortes resistências em seus vários segmentos sociais. Embora nunca tenha se configurado em uma oposição ideológica ao regime, mesmo porque a elite local alinhava-se com a ARENA (Aliança Renovadora Nacional), partido da situação durante o Governo Militar, os moradores do antigo núcleo urbano não apoiaram a mudança da cidade proposta pelos planejadores.

A política de planejamento, conduzida de forma autoritária, intervencionista e alheia às necessidades locais, encontrou atitudes refratárias em Marabá. O processo de desapropriação das terras próximas à área urbana para a ampliação do aeroporto, para o porto a ser construído às margens do rio Tocantins e para a instalação do Batalhão de Infantaria da Selva, gerou atritos com as antigas lideranças locais e com a Câmara de Vereadores. O mesmo ocorreu com a desapropriação da área destinada à Nova Marabá, que foi um processo turbulento e que levou à exoneração do prefeito nomeado. Tais fatos acabaram convergindo em uma série de atitudes que culminaram com a permanência dos moradores no antigo núcleo, hoje Velha Marabá, como ocorreu nas outras vezes em que se tentaram iniciativas para transferir a cidade para outro local após uma grande enchente, como em

1930, durante a interventoria de Magalhães Barata e após a grande enchente de 1927.

A ausência de uma posição clara a respeito do destino a ser dado ao núcleo antigo abriu brechas para que os moradores buscassem alternativas à ação do poder público, uma das quais foi a permanência. A Nova Marabá não se constituiu em uma alternativa para os antigos moradores acostumados ao modo de vida ribeirinho e adaptados a um cotidiano de pleno convívio com a comunidade e mesmo com as enchentes. O novo núcleo urbano também não aglutinou toda a população migrante que se deslocou para a cidade nas décadas de 1970 e 1980. O Complexo Cidade Nova, do outro lado do rio Itacaiúnas, recebeu grande parte dessa população vinda de fora, formando um núcleo que se desenvolveu paralelamente ao de Nova Marabá.

Desde o início do século XX, por meio do extrativismo da borracha, do garimpo dos diamantes e depois na extração da castanha-do-pará, uma rede de relações sociais se estabeleceu tendo por base a floresta e os rios. A comunidade local buscou adaptações a essa realidade e às enchentes, visto como um problema para os burocratas e planejadores do Sul, que não possuíam contato com as populações ribeirinhas da Amazônia e seu modo de vida.

Coube aos antigos moradores e aos novos, que chegaram à cidade a partir do final da década de 1970, influírem na configuração da área urbana de Marabá à revelia da tentativa do Governo Federal de estabelecer uma política de planejamento urbano. Apesar de o Governo Militar ter imposto ações que objetivavam promover a ocupação e um suposto desenvolvimento da Amazônia, isso não significou que as comunidades não pudessem de algum modo interferir na implantação dessas políticas. Estas últimas não foram recebidas de forma passiva pelos atores locais.

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 inteiramente 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 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 busca pela preservação do seu espaço e o seu modo de vida diante das grandes transformações pelas quais a Amazônia Oriental passou.

Muitos elementos relativos ao modo de vida ribeirinho e aos valores culturais ligados à fase anterior de Marabá acabaram persistindo e, de certa forma, influenciando fortemente na evolução da cidade e na permanência dos bairros tradicionais, como Cabelo Seco e Santa Rosa. Esses vínculos da antiga população marabaense com a floresta, os rios e a antiga forma de apropriação do espaço urbano ainda condicionam o comportamento desses moradores e precisam ser considerados em qualquer política que implique em uma intervenção mais forte por parte do poder público na Amazônia.

Recebido em agosto de 2010.
Aprovado em outubro de 2010.