



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

PUBLIC POLICIES AND AMAZON COMMUNITIES: THE CASE OF OLD MARABÁ (1970-2000)

v. 8, n. 2 [13]
mai/ago (2016)

Dossiê: Cidade e Natureza

José Jonas Almeida
Universidade de São Paulo - USP
jjonasalmeida@usp.br

Resumo

O Governo Federal promoveu 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. 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 o fracasso da política de planejamento feita de fora da realidade local.

Palavras-chave

Marabá. Enchentes. Poder público. Planejamento.

ABSTRACT

The Brazilian Federal Government undertook a series of interventions in the city of Marabá, 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. The population of the old city did not approve this idea, since 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.

Keywords

Marabá. Floods. The State. Planning.

1. INTRODUÇÃO

As políticas públicas voltadas para a Amazônia, nos últimos cinquenta anos, promoveram transformações que afetaram o modo de vida de muitas populações que antes lidavam com o extrativismo vegetal, que tinham nos rios um meio natural de locomoção e de sobrevivência. O Sudeste do Pará foi uma das primeiras áreas que sofreu diretamente as consequências dessas políticas públicas impostas pela Ditadura Militar (1964-1985) na Amazônia. Sob o pretexto de promover a ocupação e o suposto desenvolvimento da região, o Governo Federal construiu estradas, iniciou um programa de colonização, implantou os chamados "Grandes Projetos" que incluíam a exploração dos recursos minerais (ferro, bauxita), construiu a hidrelétrica de Tucuruí e patrocinou planos urbanísticos para adequar as cidades mais importantes da região a essas iniciativas.

Nesse contexto, o município de Marabá converteu-se em área estratégica para a ação governamental que visava ocupar a Amazônia, uma vez que abrigavam em seu território as jazidas de ferro da Serra dos Carajás e por ser atravessada pela rodovia Transamazônica. A cidade também dispunha de um porto fluvial, às margens do rio Tocantins e de um aeroporto. Na visão dos planejadores Marabá necessitava de uma estrutura urbana moderna para que pudesse abrigar novas instituições e o pessoal técnico vinculado ao então chamado Projeto Ferro. A cidade foi foco de um planejamento urbanístico, que também era justificado para resolver o problema das enchentes, que todos os anos a afetavam. Os estudos promovidos pelo Governo Federal concluíram pela ideia da transferência da cidade para um local próximo e que fosse seguro em relação às cheias.

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 desde a década de 1920. O projeto, que culminou na implantação do núcleo urbano chamado de Nova Marabá, tinha um desenho urbanístico desvinculado desse cotidiano das populações ribeirinhas da região.

A intervenção do Governo Federal ignorou as perspectivas dos moradores locais, sendo um exemplo da forma como as políticas públicas para a Amazônia foram encaminhadas durante o período da Ditadura Militar. 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, uma vez que o poder das mesmas foi anulado em função da transformação do município em Área de Segurança Nacional, em 1970.

Por outro lado, a forma como foi implantada a Nova Marabá, a partir de 1976, 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 Federal gerou atritos com esse setor, fato que veio a demonstrar que essas políticas, embora implantadas no auge do governo militar ditatorial, não foram recebidas de modo passivo pela comunidade.

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, caboclos, ribeirinhos e as antigas sociedades locais não foram levadas em consideração nos planos e projetos que seriam colocados em prática (BECKER, 1998, p.10). Em função disso, era útil aos planejadores adotar a perspectiva do "espaço vazio" ou quando necessário no discurso, justificar as ações e intervenções como estando voltadas para "promover" o homem da Amazônia e tirá-lo de uma situação arcaica.

De acordo com a socióloga Violeta Refkalefsky Loureiro:

Assim, as políticas públicas em curso na Amazônia apresentam vários problemas. Mas o mais fundamental é que, ao conceber povo e natureza da região como primitivos, tribais e atrasados, elas submetem o homem da Amazônia em geral a um conflitivo processo econômico que não respeita a cultura e o homem da região. Ao contrário disso, desenraiza o homem, empurrando-o como marginalizado para as periferias das cidades. Na Amazônia, o modelo econômico, além de ser gerador de enormes conflitos sociais, entra em choque com as populações naturais da região ao destruir sua forma de vida, seu ambiente natural e sua identidade cultural. O modelo procura repetir experiências históricas que deram certo noutros países, noutros tempos, noutros contextos culturais e naturais, mas que não são adequadas à nossa região (LOUREIRO, 2002, p.118).

A imposição dessas políticas e projetos para Marabá também 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 mesma deveria se colocar em um novo patamar de desenvolvimento econômico trazido pelo Projeto Ferro¹. 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

¹ A partir de 1980 o Projeto Ferro destinado à exploração da Serra dos Carajás, que inclusive contava com uma parceria entre a Companhia Vale do Rio Doce e a norte-americana United States Steel, foi reorganizado no chamado Programa Grande Carajás (PGC). O PGC, tendo à frente apenas a Companhia Vale do Rio Doce, passou a ser o instrumento para viabilizar a exploração do minério de ferro e também controlar uma área que se estendia até o Maranhão, com a construção de uma estrada de ferro. No início da década de 1980, os recursos destinados à Amazônia foram direcionados preferencialmente aos projetos de mineração que ajudariam na obtenção de saldos na balança comercial brasileira e de divisas para o pagamento da dívida externa (BECKER, 1998).

desenvolvimento da cidade como centro prestador de serviços e aglutinador de mão de obra para Carajás.

2. PLANEJAMENTO URBANO E VIDA COTIDIANA EM MARABÁ

Marabá foi vista dentro dos planos governamentais como ponto de apoio ao Projeto Ferro Carajás. A sua estrutura urbana era vista como fundamental, no fornecimento de serviços, produtos e como uma base para a atividade a ser desenvolvida na mina de ferro. A cidade estava sendo disponibilizada para os novos interesses que se fixavam na região, seja do próprio Estado, seja do capital privado no que se referiam às terras oferecidas a um custo mínimo.²

Por outro lado, Marabá tornou-se passagem obrigatória para aqueles que eram atraídos pelas possibilidades que a Amazônia oferecia. Sua posição estratégica, a existência de riquezas minerais e a infraestrutura de que já dispunha (porto fluvial, aeroporto), fez do município Área de Segurança Nacional em 1970. A cidade passou a ter prefeitos nomeados com a aprovação do Conselho de Segurança Nacional, tendo praticamente anulada a sua autonomia municipal.

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

Tendo em vista atender a essas necessidades impostas, em 1970, um relatório elaborado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU)³ concluiu pela necessidade da transferência da área urbana de Marabá em função do esgotamento da ocupação da cidade, limitado em um "pontal" pelos rios Tocantins e Itacaiúnas e pelo varjão, área alagada durante boa parte do ano. Uma concorrência promovida pelo SERFHAU deu a um escritório de arquitetura de São Paulo, o Joaquim Guedes e Associados, a tarefa de elaborar um primeiro projeto urbanístico para a Nova Marabá. Em 1973 surgiu o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM), elaborado por esse mesmo escritório, a ser

² Uma das obras que marcou a atuação do Governo Federal em toda a região foi a Transamazônica. Chamada de a "rodovia da integração nacional", a mesma atravessou a cidade de Marabá em 1971, criando a possibilidade de efetivar a ocupação da Amazônia como preconizada pelos estrategistas da Ditadura Militar.

³ 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. Coube ao SERFHAU prestar assistência técnica aos Estados e Municípios para a elaboração dos chamados Planos de Desenvolvimento Integrado.

implantado em uma área requisitada pelo Governo Federal com uma topografia mais favorável em relação às enchentes.

O relatório do PDUM, embora fosse minucioso destacando as peculiaridades do marabaense e de seu modo de vida típico das populações ribeirinhas daquela região, não incorporou nenhuma dessas características ao projeto da nova cidade. O plano previa a construção de blocos residenciais de até três pavimentos, onde seriam acomodadas as famílias provenientes da própria Marabá, compondo em torno de 50% da futura população da cidade. Com os apartamentos não existiriam mais os quintais, que de acordo com o Plano de Desenvolvimento Urbano, eram sujos e armazenavam lixo, mas que também eram espaços onde se desenvolviam outras atividades, como lavar ou secar roupas, o contato entre os vizinhos, manutenção de pequenas hortas e a criação de animais e aves. Outros lotes residenciais seriam reservados às populações migrantes atraídas pela atividade de exploração do ferro em Carajás. A Nova Marabá estava sendo concebida para ser um centro urbano moderno, com um setor de serviços que deveria suprir os trabalhadores instalados na mina. A previsão do PDUM era de que Marabá tivesse uma população de 50 mil habitantes no ano de 1985.

A planta contida no Plano de Desenvolvimento Urbano estabelecia que a Nova Marabá fosse dividida em zonas separadas por função: 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, por exemplo, seria voltada apenas para a atividade comercial e de prestação de serviços. Contudo, na cidade antiga, uma grande parte dos estabelecimentos comerciais foi aberta na parte da frente das residências e o comerciante morava no mesmo local em que trabalhava. Desvincular a área comercial da residencial de forma tão racional seria um problema, caso esse primeiro projeto tivesse sido de fato implantado.

De acordo com o Plano de Desenvolvimento Urbano, 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*" (PDUM, 1973, p.78). Tais valores eram tidos como mais adequados a uma sociedade moderna e civilizada, que deveriam tirar os moradores daquilo que era visto pelos planejadores como um modo de vida atrasado e primitivo. 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. Nessa perspectiva, o extrativismo da castanha-do-pará 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 incontrolláveis, 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 (PDUM, 1973, p.107).

Os técnicos que prepararam o Plano de Desenvolvimento Urbano acreditavam que seria possível 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. 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 (PDUM, 1973, p.83).

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. Foi o que mostrou, por exemplo, o Levantamento Sócio-Econômico Preliminar da População Atingida pelas Enchentes de 1974. Embora revelassem a preocupação com as enchentes, os moradores afirmavam gostar do local em que moravam. A proximidade em relação à família, aos amigos e com o local de trabalho contribuía para isso. O contato com o rio era parte importante do modo de vida dos moradores. As mulheres utilizavam o rio Tocantins para lavarem as roupas, os homens pescavam e as crianças brincavam. 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 e fazia muito pouco uso do rádio até o final da década de 1960.

A configuração tradicional 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. A proximidade dos vizinhos é uma característica preservada até hoje no bairro Cabelo Seco, o mais tradicional de Marabá ⁴. O ócio dos moradores era desfrutado nos finais de tarde quando as pessoas se sentavam na

⁴ O bairro Cabelo Seco foi o núcleo aglutinador de Marabá. Situado na extremidade do pontal ou península que forma a cidade, na confluência dos rios Itacaiúnas e Tocantins, era um ponto estratégico para os seringueiros e depois os castanheiros, que se embrenhavam na mata para o trabalho no extrativismo. Na cidade ficavam os comerciantes que aviavam (adiantavam o sustento e os instrumentos de trabalho) os extratores para o trabalho na mata e também os bares e casas de diversão, que tornaram Marabá conhecida já no final do século XIX. O nome Cabelo Seco era uma expressão dada pelos viajantes que chegavam nos tempos remotos a Marabá e desciam dos barcos em busca de diversão encontrando-se com as prostitutas que ali se fixaram. Algumas dessas mulheres eram afrodescendentes e os homens costumavam dizer: “Vamos na casa das mulheres do cabelo seco”. A expressão acabou designando o local.

porta das casas para conversar, tornando a rua praticamente uma extensão da própria casa. Até 1970 o automóvel não fazia parte da comunidade e a apropriação dos logradouros era feita de forma coletiva por meio de um intenso convívio social. No próprio relatório do Plano de Desenvolvimento Urbano esses aspectos foram destacados:

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 (PDUM, 1973, p.72 e 73).

O ritmo de vida dos moradores era ditado 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. A orla voltada para o rio Tocantins, Avenida Marechal Deodoro, conhecida pelos moradores como Marabazinho, era o local do porto fluvial e também dos barracões, onde ficava armazenada a castanha-do-pará, comercializada em Belém pelas famílias tradicionais, formadas por comerciantes e donos de embarcações. Era a conhecida oligarquia dos castanhais (EMMI, 1999).

O PDUM é um documento fundamental para entender as peculiaridades que envolviam a história de Marabá e do modo de vida de seus moradores. É neste aspecto que reside a contradição maior desse plano, isto é, em ter conhecimento dessas características e ao mesmo tempo, tentar estabelecer uma cidade planejada, organizada para um modo de vida diferente, tendo como alvo uma população que ocupou o seu espaço urbano original de forma espontânea e que obedecia a uma interação com a natureza local, com os rios e tendo a mata como fonte maior de sobrevivência. Em 1974 o SERFHAU, órgão responsável pelo Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá, foi extinto dentro das mudanças promovidas na administração federal com o início do governo Ernesto Geisel. O 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, de acordo com a avaliação da Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Este órgão ficou responsável pelo novo projeto, que acabou sendo de fato implantado: o Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM).

Com a mudança, outro escritório de arquitetura, sediado no Rio de Janeiro, o Harry Coe + Associados, foi contratado para elaborar uma nova planta. A inspiração para esta baseava-se no modelo de um organismo vegetal, onde os "troncos" formavam o sistema viário e as "folhas" os bairros. 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*" (TOURINHO, 1991, p.463). O PEUM foi pensado para uma comunidade que tem no automóvel o seu principal meio de locomoção e não favorecia os deslocamentos a pé, ao qual estavam habituados os moradores de Marabá.

Cada família teria um lote para a construção da casa. Estas deveriam obedecer a uma arquitetura supostamente adequada à ecologia da região, sendo afastadas umas das outras. Apenas 40% do terreno seriam ocupados, fazendo com que as folhas (bairros) 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.

Com o Plano de Expansão Urbana foi adotado um modelo urbanístico pretensioso, no sentido de querer adaptar um típico padrão de vida urbano do mundo desenvolvido a uma região ainda ligada à natureza da floresta, aos rios e ao extrativismo vegetal como atividade econômica. Em que pesem as observações divulgadas em uma publicação da SUDAM, Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia, de 1976, quando o Plano de Expansão Urbana de Marabá foi anunciado, a respeito de adaptar as cidades à natureza e às condições ecológicas da região, isso parece não ter sido considerado no projeto realizado pelo escritório, que era sediado no Rio de Janeiro. Esse acabou sendo o plano efetivamente implantado para a nova cidade.

A Nova Marabá não cumpriu a função de núcleo aglutinador que estava previsto nos planos, pois na mesma época surgiu o Complexo Cidade Nova, situado do outro lado do rio Itacaiúnas e que crescia de forma acelerada, com uma série de problemas típicos das zonas periféricas das grandes cidades do Brasil.⁵ Os núcleos de Nova Marabá e Cidade Nova tiveram um crescimento paralelo entre o final da década de 1970 e início da década de 1980. Portanto, a cidade passou a se dividir em três núcleos principais: a agora chamada Velha Marabá (núcleo mais antigo e formador da cidade), a Nova Marabá planejada e Cidade Nova.

A implantação da Nova Marabá sofreu atrasos e só ganhou certo impulso após a grande enchente de 1980, tida por muitos como a pior da história da cidade. Muitos moradores receberam os lotes distribuídos pela SUDAM no novo núcleo, mas acabaram retornando para a cidade velha assim que as águas baixaram. Repetiu-se o que ocorria sempre depois de uma grande enchente, ou seja, o retorno dos moradores ao núcleo antigo. Muitos dos lotes distribuídos pela SUDAM acabaram sendo retidos para fins especulativos. A falta de uma posição clara das autoridades federais a respeito do destino a ser dado à antiga

⁵ O Complexo Integrado Cidade Nova teve seu crescimento impulsionado com a abertura da Transamazônica e com a chegada desta a Marabá a partir de 1971. Além da estrada, os projetos de colonização do Governo Federal acabaram atraindo famílias de nordestinos para o município e que se fixaram às margens da rodovia, no bairro Jarbas Passarinho, depois chamado de Vila Transamazônica e finalmente Cidade Nova. No outro lado do Itacaiúnas, próximo ao aeroporto, havia também o antigo bairro Amapá, conhecido por receber os desabrigados das enchentes que todos os anos afetam a antiga Marabá.

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.

3. IMPACTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS EM MARABÁ

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 do crescimento do núcleo de Cidade Nova e da Velha Marabá, 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, no mesmo ano em que ocorreu a grande enchente já mencionada.

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 Tocantins e Itacaiúnas, já estavam incorporadas ao cotidiano da população. Para os moradores não era um empecilho que impedisse a vida na cidade. A resistência dos mesmos a aceitarem a transferência e um planejamento urbano feito de forma autoritária contribuiu para que a Velha Marabá se mantivesse.

Na área rural o avanço da pecuária contribuiu para o desmatamento, condenando os antigos castanhais e o próprio extrativismo, que declinou de forma vertiginosa na 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 acabou criando uma mão de obra constantemente desmobilizada em função do término das obras citadas e do esgotamento da lavra manual do ouro em Serra Pelada.

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, 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

penetrar dentro de 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 mototaxis. O projeto urbanístico foi 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 e de esgotos, 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.

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” (JORNAL CORREIO DO TOCANTINS, 1988, p.7).

4. A PERMANÊNCIA DA VELHA MARABÁ

A Nova Marabá não estava estruturada para tornar-se uma alternativa para os moradores. Para as famílias tradicionais sobreviventes dos áureos períodos da extração da castanha-do-pará, 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, a qual persiste até hoje. De acordo com o relato de dona Zenith Ribeiro, uma lavadeira de 74 anos, dos quais 48 morando no bairro, os moradores “são muito unidos. Somos como uma única família. Nós nos ajudamos muito” (JORNAL OPINIÃO, 1995, p.6).

Muitos dos antigos moradores de Marabá explicam a resistência da população em aceitar possíveis propostas de mudança, em função do apego dos mesmos 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 “criançada, mulherada, juventude, homens cultos e incultos” que quisessem sobreviver de forma digna (MONTEIRO, 2002, p.62).

A enchente na região banhada pelo rio Tocantins é "agendada" e os preparativos para a mesma já começam no mês de outubro, com a escolha dos locais para receberem os desabrigados. 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, situados nesses locais, são transferidos para os abrigos (RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DE VULNERABILIDADE AMBIENTAL, 2006, p.57).

Uma enchente anual dura, em média, de 2 a 4 meses, no período do "inverno" da Amazônia, entre os meses de janeiro e maio de cada ano. 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 Nérís, 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) (RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DE VULNERABILIDADE AMBIENTAL, 2006, p.57).

O bairro Santa Rosa⁶ se constitui em outro exemplo da preferência dos moradores em permanecer no antigo núcleo de Marabá. Na segunda metade da década de 1980, o bairro encontrava-se numa situação ruim, pois não dispunha de melhorias em função ainda da expectativa do poder público de que seus moradores acabassem saindo para os outros núcleos, inclusive para a Nova Marabá. Para muitos líderes locais, a Prefeitura não deveria mais investir em bairros como Santa Rosa e procurar concentrar mais esforços na melhoria da Nova Marabá. Muitos deles defendiam que os moradores daquele bairro deveriam ser remanejados para o novo núcleo que, inclusive, dispunha de um número bem maior de eleitores que reivindicavam melhorias.

Por outro lado, Santa Rosa tinha os seus defensores, como o jornalista e escritor Ademir Braz, que em artigo intitulado "*Defendendo o bairro Santa Rosa*", publicado em um importante jornal da cidade em 1987, argumenta que o bairro foi alvo de uma perseguição promovida na fase da Ditadura Militar (1964-1985), quando se defendia a implantação da

⁶ O bairro Santa Rosa foi a última área que se urbanizou no "pontal" da antiga Marabá, a partir do final da década de 1950. Está localizado às margens do rio Tocantins, a partir do final do Marabazinho, até encontrar a fazenda Santa Rosa, que deu nome ao bairro. No início da década de 1970 esse bairro já avançava sobre a área do varjão. Moravam lá funcionários da Prefeitura, pequenos comerciantes, castanheiros que tinham também outras ocupações, como pedreiros e marceneiros. A maioria das mulheres cuidava da casa. Os moradores desse bairro também faziam uso do rio para tomar banho, para lavagem de roupa e para pesca.

Nova Marabá. O motivo alegado era de que o bairro estava condenado, não oferecendo mais condições à população e que esta devia ser remanejada para o novo complexo.

De acordo com Ademir Braz, alguns moradores chegaram a sair “para o paraíso que o governo federal tencionava pavimentar com blocos de lava vulcânica ou tacos de madeira de lei”. Agora o “paraíso” não têm áreas de lazer, praças, saneamento básico, como um “triste espólio gerado no ventre da megalomania e que durante muitos anos os prefeitos se recusaram a receber”.

Acrescenta ainda o artigo que:

Os que saíram, pouco depois voltaram. É que, como toda comunidade, a Santa Rosa têm suas características e encantos. Ela sempre esteve umbilicalmente ligada ao rio, que lhe dá o sustento e às lavadeiras concede o meio de sobrevivência. Jamais sobrevivência no deserto que o desgoverno inventou e edificou numa quinta degradada, sem sequer perguntar ao povo (que, por livre iniciativa criou Cidade Nova, Novo Horizonte) se desejava morar ali. (JORNAL CORREIO DO TOCANTINS, 1987, p.2).

Santa Rosa ainda preserva uma antiga característica de ter muitas casas construídas de madeira. Ao contrário do bairro Cabelo Seco, que possui ruas pavimentadas e uma boa estrutura urbana, poucas melhorias ocorreram em Santa Rosa após a década de 1980. Apesar disso, muitos moradores afirmam não ter nenhuma vontade de deixar o bairro e muitos dos que o deixaram acabaram voltando. Já os remanescentes da antiga elite que possuía imóveis nas áreas mais valorizadas da Velha Marabá, não tinham interesse em abandonar o núcleo, em se desfazer de seus bens ou deixar que os mesmos se desvalorizassem, impedindo que obtivessem uma renda com os aluguéis. Em 1978, ano em que ocorreu outra 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. (JORNAL NOTÍCIAS DE MARABÁ, 1978, p.4).

A estudante de arquitetura da Universidade de São Paulo, Maria do Carmo Ciampone, que esteve na cidade entre 1974 e 1975, chegou a examinar em seu interessante estudo sobre as habitações de Marabá, o projeto das "folhas". A arquiteta previu que o PEUM traria muitos problemas em relação à localização dos terrenos e às dificuldades de acesso às folhas. Também o plano urbanístico "adotado parece romper totalmente com os critérios antes usados pela população que, não obstante, conseguiu uma qualidade estética e de vida urbana bastante agradável" (CIAMPONE, 1975, p.89).

A distribuição desordenada dos lotes poderia trazer problemas na instalação da infraestrutura, como água, luz e esgoto, em função da extensão da rede que seria necessária para a mesma. Maria do Carmo Ciampone também observou que a planta proposta acarretaria mudanças para os moradores em função das grandes distâncias a serem percorridas a pé. Tratava-se de uma mudança radical e que ocorreria num espaço de tempo muito reduzido, o que tornaria o impacto da mesma ainda maior. As possibilidades de manutenção ou melhora das antigas atividades econômicas, como o extrativismo e a navegação fluvial, não foram levadas em consideração dentro dessa transformação. A planta prevista no PEUM em nenhum aspecto previa a continuidade das mesmas.

De acordo com a arquiteta Helena Lúcia Zagury Tourinho, esse modelo de cidade inspirado em um organismo vegetal, já havia sido criticado por limitar demais o convívio entre as pessoas, exatamente o aspecto mais destacado nos estudos e observações a respeito da cidade de Marabá. Na opinião dessa mesma autora, os desenhos dos projetos para a Nova Marabá, como nos casos do PDUM e do PEUM, foram elaborados por escritórios de arquitetura completamente desvinculados da realidade regional e sediados no eixo Rio-São Paulo. Em função disso, não tinham uma adequação para a realidade da população marabaense.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para os moradores das comunidades que constituíram a Velha Marabá, o problema das enchentes nunca se configurou como algo intransponível ou como um impedimento à manutenção da organização social e econômica da cidade. Trata-se de uma percepção diferente daquela dos planejadores, mais preocupados com os projetos urbanísticos

arrojados, mas que pouco tinha em comum com a realidade e o cotidiano dessas populações ribeirinhas.

Para muitos daqueles que estudaram e analisaram as políticas públicas que foram dirigidas para a Amazônia nessas últimas décadas ressaltou-se que, principalmente no período de vigência da Ditadura Militar, os planos e projetos impostos à região promoveram um crescimento econômico cujos frutos e benefícios estão sendo colhidos fora da mesma. Ao mesmo tempo, as populações diretamente envolvidas não tiveram nenhum tipo de participação nos processos de decisão. No nível local, em alguns casos, ocorreram intervenções que anularam qualquer tipo de atuação por parte da administração municipal, como foi o caso de Marabá.

Por outro lado, essas intervenções promovidas encontraram resistências junto às populações diretamente vinculadas à vida ribeirinha, à atividade do extrativismo e também junto à antiga elite de proprietários, fazendeiros e comerciantes. Para a grande maioria formada por caboclos, castanheiros, pequenos produtores rurais, pescadores, artífices, marítimos e garimpeiros, o que ocorreu foi a perda dos meios naturais de sustento, sobretudo da floresta. Tais perdas foram na maioria dos casos, irreversíveis, sobretudo com o declínio do extrativismo em função da derrubada dos castanhais diante do avanço da pecuária. 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 buscarem preservar o seu espaço e o seu modo de vida, diante das grandes transformações pelas quais a Amazônia Oriental passou.

Em muitos casos, quando o próprio processo de implantação dos planos e medidas deixou brechas e aspectos que não foram bem resolvidos pelos planejadores, isso acabou permitindo às populações oferecerem algum tipo de oposição ou resistência informal a essas medidas. Os estudos e planos propostos pelos órgãos e instituições do Governo Federal para a cidade de Marabá, não estabeleceram de forma clara o destino a ser dado ao antigo núcleo pioneiro, esperando-se que o mesmo sofresse um esvaziamento natural e gradual assim que a Nova Marabá fosse se consolidando.

Situações semelhantes a essa podem ser observadas em outras partes da Amazônia, como por exemplo, as populações atingidas pela construção das barragens, como em Tucuruí e que foram retiradas de seu "habitat" natural de convívio com os rios para serem confinadas em aglomerados de beira de estrada. O desprezo dos planejadores governamentais pelo modo de vida ribeirinho e pelos recursos que as vias fluviais poderiam ainda oferecer como alternativa de transporte é explicada pela opção rodoviária imposta à região. Ao que parece,

os moradores da Velha Marabá conseguiram escapar a esse destino e preservar o seu espaço original dentro do turbilhão de transformações pelos quais o Sudeste do Pará passou nos últimos quarenta anos.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BECKER, Bertha. **Amazônia**. São Paulo: Editora Ática (Série Princípios), 1998.
- BRASIL – SUDAM. **Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia**. Editado pela SUDAM e H. J. Cole + Associados S. A. Rio de Janeiro: 1976.
- CIAMPONE, Maria do Carmo. **Soluções Usuais e Opções da Habitação em Marabá. Trabalho de Graduação Interdisciplinar II**. São Paulo, FAU-USP, 1975, p.25-103.
- COELHO, Maria Célia Nunes e COSTA, Raymundo Garcia (orgs.). **10 Anos da Estrada de Ferro Carajás**. Belém: UFPA/NAEA, Editora Gráfica Superiores, 1997.
- 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: Editora Anhambi, 1958.
- LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. Amazônia: uma história de perdas e danos, um futuro a (re) construir. **Estudos Avançados**. São Paulo: Edusp, volume 16, número 45, p. 107-121, 2002.
- MATTOS, Maria Virginia Bastos de. **História de Marabá**. Marabá: Grafil, 1996.
- MINISTÉRIO DO INTERIOR. **Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM)**. Ministério do Interior, Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, Prefeitura Municipal de Marabá. Arquiteto Joaquim Guedes e associados, 1973, 5 volumes.
- MONTEIRO, João Brasil **Marabá: Caminho das Águas**. Marabá: edição do autor, 2002.
- 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.
- PREFEITURA DE MARABÁ. **Plano Diretor Participativo do Município de Marabá**. Marabá, 2006, 58 p. Disponível em <http://www.maraba.pa.gov.br>. Consultado em 10.12.2006.
- RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DA VULNERABILIDADE AMBIENTAL - PROJETO AVA-MARABÁ**. Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos, Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Ministério do Meio Ambiente. Marabá (PA) – 2006.
- TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. **Planejamento Urbano em Área de Fronteira Econômica: o Caso Marabá**. UFPA, NAEA, Curso Internacional de Desenvolvimento em Planejamento do Desenvolvimento (Dissertação de Mestrado). Belém, 1991
- VALVERDE, Orlando e DIAS, Catharina Vergolino. **A Rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1967.

VICENTINI, Yara. **Cidade e História na Amazônia**. Curitiba: Editora da Universidade Federal do Paraná, 2004.

JORNAIS

Jornal **Correio do Tocantins**. Marabá: edições de 1983 a 1991, 2005 a 2008.

Notícias de Marabá (micro-mensagem de Marabá para o Brasil). Marabá. Edições de 1970 a 1985.

Jornal Opinião. Marabá. Edições de 1995 e 1996.