



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
DO TRÓPICO ÚMIDO**

**CLÁUDIA PINHEIRO NASCIMENTO**

**AS SINGULARIDADES DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DA AMAZÔNIA:  
uma leitura a partir das cidades de Porto Velho (RO) e Marabá (PA)**

**Belém  
2016**

**CLÁUDIA PINHEIRO NASCIMENTO**

**AS SINGULARIDADES DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DA AMAZÔNIA:  
uma leitura a partir das cidades de Porto Velho (RO) e Marabá (PA)**

Tese Apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Doutora em Desenvolvimento Socioambiental. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Ana Paula Vidal Bastos.

**Belém  
2016**

Internacionais de Catalogação de Publicação (CIP)  
Biblioteca do NAEA

---

Nascimento, Cláudia Pinheiro

As singularidades do processo de urbanização da Amazônia: uma leitura a partir das cidades de Porto Velho (RO) e Marabá (PA) /Cláudia Pinheiro Nascimento; Orientadora, Ana Paula Vidal Bastos. – 2016.

253 f. il.; 29 cm.

Inclui bibliografias

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Tópico Úmido, Belém, 2016.

1. Urbanização – Porto Velho (RO). 2. Urbanização – Marabá (PA). 3. Política econômica. 3. Política pública. 4. Amazônia. 5. Singularidade. I. Bastos, Ana Paula, Orientadora. II. Título

CDD 22. 338. 9811

---

## **CLÁUDIA PINHEIRO NASCIMENTO**

### **AS SINGULARIDADES DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DA AMAZÔNIA: Uma leitura a partir das cidades de Porto Velho (RO) e Marabá (PA).**

Tese Apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Doutora em Desenvolvimento Socioambiental. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido.

**Aprovado em:** 16 de agosto de 2016.

#### **Banca Examinadora**

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Paula Vidal Bastos  
Orientadora; PPGDSTU-NAEA

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Rosa Elizabeth Acevedo Marin  
Examinador Interno; PPGDSTU-NAEA

Prof. Dr. Hisakhana Pahoona Corbin  
Examinador Interno; PPGDSTU-NAEA

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Eloiza Elena Della Justina  
Examinadora Externa; PPGG-UNIR

Prof. Dr. Claudio Fabian Szlafsztein  
Examinador Externo; PPGEDAM-UFPA

Dedico esta tese a minha Bisavó Maria Otilia Nascimento (*in memoriam*), como representante das mulheres brasileiras. Uma analfabeta, mãe solteira no início do século XX, que venceu os preconceitos da sociedade me permitindo hoje ser a primeira doutora da família.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela oportunidade de estar neste mundo e poder realizar tudo aquilo que meu coração tem almejado, Ele tem sido minha fortaleza.

A meu marido, Maurício Silva, que desde o começo das nossas vidas acadêmicas tem sido meu principal incentivador, sabemos que foram momentos difíceis, de renúncia em meio ao nascimento da nossa filha Valentina, mas a finalização dessa tese só foi possível porque estivestes incondicionalmente ao meu lado, “obrigada por tudo”, te amo para sempre.

A minha filha Valentina, pelo tempo que não pude dedicar a ela durante estes dois primeiros anos da sua vida, buscando no seu desenvolvimento e na vontade de vê-la crescer, força e ânimo para continuar, obrigada por me dar um novo sentido na vida.

A meus pais por toda a dedicação que tiveram para me proporcionar a possibilidade de estudar, me mostrando a importância da educação. Pai hoje eu posso dizer que teu esforço por vencer tua criação em um abrigo de menores enquanto minha vó trabalhava em casa de família, esta recompensado em cada página desta tese. Mãe, obrigada por me apoiar nas minhas escolhas me mostrando que o que importaria na minha vida seria fazer as coisas com amor e dedicação.

Aos meus irmãos Guilherme Nascimento, Bruna Nascimento e William Nascimento, que sempre estiveram ao meu lado e juntos vencemos os desafios que a vida nos impôs.

A minha querida Dilma Pereira dos Santos, que ao longo destes dois anos supriu minha ausência junto a minha filha dedicando seu tempo a cuidá-la, me possibilitando dedicar-me a essa tese. Obrigada pelo apoio, carinho e dedicação.

Aos professores que fizeram parte do meu processo de construção do conhecimento, desde a educação infantil, representados pela figura da minha primeira professora Tia Verônica, até meus professores do doutorado. Meu muito Obrigada, a todos os professores que contribuíram em algum momento na minha formação.

Ao PPGDSTU/NAEA com seus docentes e técnicos, por me possibilitar a oportunidade de viver e concluir mais esta etapa na minha vida pessoal, acadêmica e, agora, profissional.

A todos os amigos que fiz ao longo da trajetória da minha vida, em Porto Velho (RO), em Belém (PA) e agora em Brasília (DF), além dos que deixei na minha terra natal, Florianópolis. Cada um de vocês cumpriu em momentos específicos o propósito de me ensinar à importância das pessoas no nosso crescimento pessoal e coletivo.

A todos que de alguma forma, intencionalmente ou não, contribuíram para o meu crescimento pessoal, profissional ou acadêmico, meu muito obrigado.

O amor tudo crê, tudo espera e tudo suporta.

(I Coríntios, 13:7)

## RESUMO

Esta tese apresenta como resultado a pesquisa sobre o processo de urbanização na Amazônia, com foco nas cidades de Porto Velho (RO) e Marabá (PA). Tendo como objetivo compreender como o processo de incorporação da fronteira, em seus diferentes contextos político-econômico e social-ideológico, adentram as realidades urbanas dando origem a singularidades em nível local. Sendo assim, buscou-se demonstrar a heterogeneidade do processo de ocupação da Amazônia, apesar da implantação de um modelo modernizador homogeneizante a partir da década de 1960, com o intuito de responder como os processos implantados na Amazônia se manifestam na organização da estrutura, da função e da forma destes espaços urbanos. A metodologia de análise utilizada se insere dentro da tradição histórico-estruturalista, embasada na teoria de Santos, que contextualiza historicamente como os processos políticos, econômicos e sociais em cada período analisado interferem na organização de cada um dos espaços urbanos especificamente. O estudo em questão tem como objetivo a identificação dos fatores que determinam ou contribuem para a ocorrência dos fenômenos observáveis. As evidências empíricas estão sustentadas em revisão de bibliografia, análise documental, de dados secundários, e na construção de um Sistema de Informações Geográficas que permitiu acompanhar a expansão das cidades analisadas, associada a seus conteúdos. Os resultados revelam que existem singularidades no processo de construção dos espaços urbanos amazônicos, mesmo tendo sido submetidos a processos idênticos presentes em toda a fronteira amazônica, e que estas especificidades se manifestam na forma, na função e na estrutura que a cidade assume na sua dimensão intraurbana. Conclui-se que a condição de periferia do sistema capitalista brasileiro, mantenedora de recursos naturais e humanos, acarretou à região uma condição que é singular a todas as realidades urbanas, que são condições precárias de desenvolvimento urbano associado ao não reinvestimento na região do lucro obtido da retirada dos recursos e do desenvolvimento das atividades econômicas, porém, existem singularidades que se manifestam somente a nível local, relacionas a forma que as cidades assumem, a sua função na rede urbana e a sua estrutura urbana.

**Palavras Chaves:** Amazônia. Urbanização. Porto Velho. Marabá. Singularidades.

## ABSTRACT

The present thesis outlines as a result the research about the Amazon's urbanization process, focusing in the cities of Porto Velho (RO) and Marabá (PA). With the goal to understand how the border incorporation process, in its different political-economic and social-ideological contexts, enters these urban realities giving birth to singularities in a local level. Thus, it sought to demonstrate the heterogeneity of the Amazon occupation process, despite the implantation of a homogenizing modernizer model from the 1960 decade, in order to answer how the implanted processes in the Amazon manifest in structure, function and shape organization of these urban spaces. The methodology of analysis used is set within the historical-structuralist tradition, grounded on Santos's theory, which historically contextualize how the political, economic and social processes in each period analyzed specifically interferes in the organization of each of the urban spaces. The study in question aims to identify the factors that establish or contributes to the incidence of observable phenomena. The empirical evidences are supported by literature review, document analysis, secondary data, and in the development of a Geographical Information System that allowed to keep pace with the expansion of the analyzed cities, associated with its contents. The results reveal that there are singularities in the construction process of Amazonian urban spaces, despite having undergone identical processes present in all Amazonian border, and that these characteristics are manifested in form, function and structure in which the city undertakes in its intra-urban dimension. It is concluded that the condition of periphery of the Brazilian capitalist system, which maintains the natural and human resources, brought to the region a condition that is unique to all urban realities, which are precarious conditions of urban development associated with non-reinvestment of the profit in the region obtained by the withdrawal of resources and the development of economic activities, however, there are singularities that manifest only in a local level, related to the way the cities take on their role in the urban network and its urban structure.

**Key Words:** Amazon. Urbanization. Porto Velho. Marabá. Singularities.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1-	Mapa contendo a malha técnico-política da Amazônia – Espaço Programado	40
Figura 2-	Mapa contendo a malha Sócio-Política da Amazônia – O espaço vivido	41
Figura 3-	Comparação da mesma área em duas imagens e vetores resultantes da interpretação da expansão da mancha urbana	45
Figura 4-	Área de entroncamento dos modais de transporte em Porto Velho	78
Figura 5-	Planta da cidade de Porto Velho em 1925, contendo ruas, avenidas, lotes e distribuição da rede de água	85
Figura 6-	Proposta de Plano Diretor para a cidade de Porto Velho em 1950	93
Figura 7-	Área de entroncamento dos modais de transporte em Marabá	148
Figura 8-	Área inicial de ocupação da cidade de Marabá (1913-1920)	153
Figura 9-	Cidade de Marabá: Abairramento e densidade de ocupação 1981	171

## LISTA DE FOTOGRAFÍAS

Fotografia 1-	Vista Panorâmica da vila de Porto Velho (Rondônia) 1910	82
Fotografia 2-	Panorama parcial da cidade de Porto Velho – 07/03/1950	90
Fotografia 3-	Vista aérea parcial d a cidade de Porto Velho (Rondônia/RO) – Década de 1970	107
Fotografia 4-	Vista parcial da cidade de Porto Velho – Década de 1980	113
Fotografia 5-	Construção de alto padrão bairro Novo Horizonte – Núcleo Cidade Nova	197
Fotografia 6-	Construções precárias bairro Novo Horizonte – Núcleo Cidade Nova	198

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1-	Perímetro urbano da cidade de Porto Velho segundo as Zonas Urbanas	47
Mapa 2-	Perímetro Urbano da cidade de Marabá segundo os Núcleos Urbanos	48
Mapa 3-	Mapa contendo a divisão dos bairros da Cidade de Porto Velho	114
Mapa 4-	Evolução da Mancha Urbana da Cidade de Porto Velho (1976 – 2015)	119
Mapa 5-	Evolução da Mancha Urbana da Cidade de Marabá (1984-2015)	180

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1-	Setores de atividades de dependência no município de Porto Velho – 1970	104
Gráfico 2-	Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho – Década de 1980	111
Gráfico 3-	Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho por décadas (1980,1990,2000, 2010)	112
Gráfico 4-	Percentuais das áreas ocupadas da cidade de Porto Velho – 1980/1989	115
Gráfico 5-	Setores de atividades de dependência do município Porto Velho – 1980	121
Gráfico 6-	Crescimento da população urbana do município de Porto Velho por décadas	124
Gráfico 7-	Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho – Década de 1990	125
Gráfico 8-	Percentual das áreas ocupadas na cidade de Porto Velho 1990-1999	127
Gráfico 9-	Setores de atividade de dependência do município de Porto Velho – 1990	128
Gráfico 10-	Setores de atividade de dependência no município de Porto Velho – 2000	132
Gráfico 11-	Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho nas décadas de 2000 a 2009	134
Gráfico 12-	Percentual das áreas ocupadas na cidade de Porto Velho 2000-2009	137
Gráfico 13-	Setores de atividade de dependência no município de Porto velho – 2010	140
Gráfico 14-	Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho 2010-2015	144
Gráfico 15-	Percentual das áreas ocupadas na cidade de Porto Velho 2010 – 2015	145
Gráfico 16-	Evolução populacional da cidade de Marabá	165
Gráfico 17-	Setores de atividade de dependência no município Marabá – 1970	166
Gráfico 18-	Setores de atividade de dependência no município Marabá – 1980	176
Gráfico 19-	Crescimento da Mancha urbana de Marabá por décadas	177
Gráfico 20-	Crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá na década de 1980	177

Gráfico 21-	Percentual das áreas ocupadas na cidade de Marabá de 1985 – 1989	178
Gráfico 22-	Setores de atividade de dependência no município de Marabá – 1990	184
Gráfico 23-	Crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá na década de 1990	185
Gráfico 24-	Percentual das áreas ocupadas de Marabá de 1990 – 1999	187
Gráfico 25-	Crescimento da mancha urbana da cidade de marabá na década de 2000	192
Gráfico 26-	Percentual das áreas ocupadas na cidade de Marabá de 2000 - 2009	195
Gráfico 27-	Setores de atividade de dependência Marabá – 2010	201
Gráfico 28-	Crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá de 2010 a 2015	202
Gráfico 29-	Percentual das áreas ocupadas na cidade de Marabá de 2010 – 2015	202
Gráfico 30-	Setores de atividade de dependência dos Municípios de Porto Velho e Marabá por décadas	226
Gráfico 31-	Percentual de domicílios atendidos por iluminação elétrica	234
Gráfico 32-	Tipos de Esgotamento Sanitário dos municípios de Porto Velho e Marabá (1960 -2010)	235
Gráfico 33	Tipos de abastecimento de água nos municípios de Porto Velho e Marabá	235

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1-	Imagens utilizadas na evolução da mancha urbana	43
Quadro 2-	Dados referentes a análise da estrutura das cidades analisadas	50
Quadro 3-	Políticas de desenvolvimento regional para a Amazônia	64
Quadro 4-	Políticas Públicas Recentes para a Amazônia	68
Quadro 5-	As cidades na Amazônia segundo a tipologia histórica	75
Quadro 6-	Evolução populacional nos núcleos urbanos da cidade de Marabá de 1977- 1979	170
Quadro 7-	Distâncias rodoviárias entre a cidade Marabá e as principais cidades dentro de sua rede de fluxos	183
Quadro 8-	Lojas de Departamentos na Sede Municipal de Marabá	189
Quadro 9-	Participação das mesorregiões no Produto Interno Bruto (PIB) do estado do Pará	192
Quadro 10-	Estimativa de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para Marabá entre 2007 e 2010	193
Quadro 11-	Principais empresas do setor imobiliário em Marabá – Sede Municipal	194
Quadro 12-	Fronteiras urbanas e suas características	208
Quadro 13-	Fases da organização do espaço urbano de Porto Velho	211
Quadro 14-	Fases da organização do espaço urbano de Marabá	215

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1-	Domicílios particulares segundo algumas características referente a População Urbana e Rural do município de Porto Velho	91
Tabela 2-	População rural e urbana segundo os municípios e distritos no ano de 1960	95
Tabela 3-	Proporção da população rural e urbana do município de Porto Velho por década	102
Tabela 4-	Domicílios particulares permanentes por instalação e utilidades existentes por Município - Porto Velho e Guajará-Mirim (1970)	103
Tabela 5-	Crescimento da mancha urbana de Porto Velho em Km2 por décadas	112
Tabela 6-	Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Central (1970 – 1988)	115
Tabela 7-	Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Norte (1976 - 1987)	116
Tabela 8-	Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Leste (1980 – 1988)	117
Tabela 9-	Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Sul (1976 – 1987)	117
Tabela 10-	Porcentagem de crescimento da população rural e urbana do município de Porto Velho (1990 – 2010)	124
Tabela 11-	Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Norte (Década de 1990)	125
Tabela 12-	Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Leste (Década de 1990)	126
Tabela 13-	Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Norte (Década de 2000)	135
Tabela 14-	Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Leste (Década de 2000)	136
Tabela 15-	Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Sul (Década de 2000)	137
Tabela 16-	Recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) dirigidos ao município de Porto Velho no ano de 2008.	138
Tabela 17-	Estimativa de repasse do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) até o ano de 2016	138
Tabela 18-	Evolução da mancha urbana – Núcleo Nova Marabá (1984-1989)	178
Tabela 19-	Evolução da mancha urbana – Núcleo Morada Nova (1984-1988)	179
Tabela 20-	Evolução da mancha urbana – Núcleo Zona Industrial (1987-	

	1989)	179
Tabela 21-	Evolução da mancha urbana – Núcleo São Félix (1984-1988)	179
Tabela 22-	Evolução da Mancha Urbana – Núcleo Cidade Nova (Década de 1990)	186
Tabela 23	Evolução da mancha urbana – Núcleo Nova Marabá (Década de 1990)	187
Tabela 24-	Evolução da mancha urbana – Núcleo Nova Marabá (Década de 2000)	195
Tabela 25-	Evolução da mancha urbana – Núcleo Cidade Nova (Década de 2000)	197
Tabela 26-	Evolução da mancha urbana – Núcleo Industrial (Década de 2000)	198
Tabela 27-	Evolução da mancha urbana – Núcleo São Félix (Década de 2000)	199
Tabela 28-	Evolução da mancha urbana – Núcleo Nova Marabá (2010 – 2015)	203
Tabela 29-	Evolução da mancha urbana – Núcleo Cidade Nova (2010 – 2015)	203
Tabela 30-	Evolução da mancha urbana – Núcleo São Félix (2010- 2015)	203
Tabela 31-	Evolução da mancha urbana – Núcleo Cidade Nova (Década de 2010-2015)	204
Tabela 32-	Vazios urbanos na cidade de Marabá em 2015	207
Tabela 33-	Crescimento populacional dos municípios de Porto Velho e Marabá (Década de 1960 a 2015)	221
Tabela 34-	Proporção da população rural e urbana do município de Porto Velho - Década	221
Tabela 35-	População do município de Marabá e percentual de crescimento por década	221
Tabela 36-	Setores de atividades de dependência dos municípios de Marabá e Porto Velho por décadas	227
Tabela 37-	Setores de atividades de dependência dos municípios de Marabá e Porto Velho por décadas	230
Tabela 38-	Expansão da mancha urbana da cidade de Porto Velho em Km <sup>2</sup> por décadas	230
Tabela 39-	Expansão da mancha urbana da cidade de Marabá por décadas	232
Tabela 40-	Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho por Zonas e décadas	233

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACAR	Associação de Crédito e Assistência Rural
ARPA	Projeto das Áreas Protegidas da Amazônia
BASA	Banco da Amazônia
BETTER	Better siderúrgica
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BMG	Banco de Minas Gerais
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CNS	Conselho Nacional dos Seringueiros
COBAL	Companhia Brasileira de Alimentos
COSIPAR	Companhia Siderúrgica do Pará
CREA	Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura
CRECI	Conselho Regional de Corretores Imobiliários
CREFISA	Crédito Financiamento e Investimento S/A
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
EEFMM	Estrada de Ferro Madeira Mamoré
EU	União Europeia
FAU/USP	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
FIBGE	Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
FSE	Formação Socioespacial
FUPAM	Fundação para a pesquisa em Arquitetura e ambiente
HSBC	Hong Kong and Shanghai Banking Corporation
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IIRS	Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul
IBRA	Instituto Brasileiro de Reforma Agrária
IFMs	Instituições Financeiras Multilaterais
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IQVU	Índice de Qualidade de Vida Urbana
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MME	Ministério das Minas e Energia
MPOG	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
MSS	Landsat Multispectral Scanner
NAEA	Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
NCS	Núcleo de Comércio e Serviços

ONU	Organização das Nações Unidas
PAB	Programa Avança Brasil
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAD	Projeto de Assentamento Dirigido
PAI	Plano de Ação Imediata
PAR	Projeto de Assentamento Rápido
PGLI	Planos de Desenvolvimento Local Integrado
PDUMAR	Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá
PFC	Projeto Ferro Carajás
PGC	Programa Grande Carajás
PIC	Projeto Integrado de Colonização
PIN	Plano de Integração Nacional
PLANAFLORO	Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia
PND	Plano de Desenvolvimento Nacional
PND	Plano de Desenvolvimento Nacional
POLONOROESTE	Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil
PPA	Plano Plurianual de Investimento
PPG-7	Programa Piloto para a Proteção das Florestas Tropicais
RESEX	Reservas Extrativistas
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SESP	Secretaria de Saúde do Pará
SFHU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SIG	Sistema de Informações Geográficas
SIMARA	Simara Siderúrgica do Pará
SIVAM	Serviço de Vigilância da Amazônia
SPVEA	Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia
SUCAM	Superintendência de Campanhas de Saúde Pública
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
UFPA	Universidade Federal do Pará
UHEs	Usinas Hidrelétricas de Energia
USGS	United States Geological Survey
USP	Universidade de São Paulo

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>22</b>
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO</b>	<b>32</b>
<b>2.1</b>	<b>A construção do conceito de Organização Espacial e suas contribuições para o estudo dos fenômenos urbanos</b>	<b>34</b>
2.1.2	A organização espacial e suas categorias de análise: Forma, Função, Estrutura e Processo	37
<b>2.2</b>	<b>A escolha do objeto de estudo: a cidade de Marabá e Porto Velho</b>	<b>39</b>
<b>2.3</b>	<b>Método de análise da Forma, da Função, da Estrutura e do Processo</b>	<b>42</b>
<b>3</b>	<b>A IMPORTÂNCIA DO PROCESSO DE INCORPORAÇÃO DA FRONTEIRA NA CONSTRUÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS AMAZÔNICOS</b>	<b>52</b>
<b>3.1</b>	<b>Discutindo fronteira</b>	<b>52</b>
3.1.1	Os processos de incorporação da fronteira por trás dos discursos Da Era Vargas a Juscelino Kubitschek	54
<b>3.2</b>	<b>A implantação da fronteira e as Políticas Públicas para a Amazônia</b>	<b>60</b>
<b>3.3</b>	<b>Contexto urbano do estabelecimento da fronteira amazônica</b>	<b>71</b>
<b>4</b>	<b>A INCORPORAÇÃO DA FRONTEIRA NA CIDADE DE PORTO VELHO E AS TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO URBANO: UMA ANÁLISE DA FORMA, FUNÇÃO, ESTRUTURA E PROCESSO</b>	<b>77</b>
<b>4.1</b>	<b>Especificidades da construção do espaço urbano da cidade de Marabá</b>	<b>77</b>
<b>4.2</b>	<b>Criação do município de Porto Velho/Rondônia (RO)</b>	<b>79</b>
<b>4.3</b>	<b>As atividades extrativistas e o surgimento da cidade de Porto Velho</b>	<b>79</b>
<b>4.4</b>	<b>A influência dos projetos de colonização na organização espacial da cidade de Porto Velho</b>	<b>98</b>
<b>4.5</b>	<b>A descoberta do ouro no rio Madeira e a instalação do Estado local como indutores das transformações dos espaços urbanos de Porto Velho</b>	<b>109</b>
<b>4.6</b>	<b>Os reflexos da implantação das políticas de cunho ambiental sobre o espaço urbano de Porto Velho</b>	<b>122</b>
<b>4.7</b>	<b>O retorno das políticas desenvolvimentistas e seus reflexos na organização da cidade de Porto Velho: As obras de Integração do IIRSA, a construção das Hidrelétricas do rio Madeira e as ações do PAC</b>	<b>129</b>
<b>4.8</b>	<b>Condições recentes da organização espacial urbana de Porto Velho</b>	<b>141</b>

<b>5</b>	<b>A INCORPORAÇÃO DA FRONTEIRA NA CIDADE DE MARABÁ E AS TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO URBANO: UMA ANÁLISE DA FORMA, FUNÇÃO, ESTRUTURA E DO PROCESSO</b>	<b>147</b>
<b>5.1</b>	<b>Especificidades da construção do espaço urbano da cidade de Marabá</b>	<b>147</b>
<b>5.2</b>	<b>A constituição do município de Marabá</b>	<b>149</b>
<b>5.3</b>	<b>As atividades extrativistas e a organização do espaço urbano inicial da cidade de Marabá</b>	<b>150</b>
<b>5.4</b>	<b>A influência dos projetos de colonização na organização espacial da cidade de Marabá</b>	<b>159</b>
<b>5.5</b>	<b>A influência dos projetos de colonização, da abertura da rodovia Transamazônica, da Guerrilha do Araguaia e das descobertas minerais na organização espacial urbana da cidade de Marabá</b>	<b>162</b>
<b>5.6</b>	<b>A incorporação da fronteira em Marabá a partir da implantação dos grandes projetos minerais e da descoberta do ouro em Serra Pelada</b>	<b>173</b>
<b>5.7</b>	<b>A cidade de Marabá como centro político e econômico no sudeste do Pará</b>	<b>181</b>
<b>5.8</b>	<b>Condições recentes da organização espacial urbana de Marabá</b>	<b>200</b>
<b>6</b>	<b>A CONSTRUÇÃO DAS SINGULARIDADES DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DAS CIDADES DE PORTO VELHO (RO) E MARABÁ (PA)</b>	<b>207</b>
<b>6.1</b>	<b>Da pluralidade à construção das singularidades amazônicas</b>	<b>207</b>
<b>6.2</b>	<b>As condições recentes do processo de urbanização das cidades de Marabá e Porto Velho</b>	<b>220</b>
<b>6.3</b>	<b>As dinâmicas de implantação das fronteiras nas cidades de Porto Velho e Marabá e sua influência no crescimento populacional</b>	<b>220</b>
<b>6.4</b>	<b>A evolução das atividades econômicas e sua atuação na implantação da fronteira</b>	<b>225</b>
<b>6.5</b>	<b>Os reflexos das políticas capitalistas da fronteira na expansão horizontal dos espaços e no estabelecimento dos serviços públicos urbanos</b>	<b>228</b>
<b>7</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>237</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>242</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A partir da década de 1960 a intervenção do Estado se torna mais evidente na Amazônia, e é a nível central que são definidas as estratégias e, apresentados planos de desenvolvimento para inserir a região no capitalismo brasileiro. Estes planos, se propõem a alterar o *modus vivenda* na floresta, o rural e o urbano presentes à época. Deste modo promovem grandes mudanças nas aglomerações urbanas existentes, fruto de estudo deste trabalho.

Se é no governo Vargas que se justifica o avanço da fronteira agrícola rumo ao Norte do País, é no governo de Juscelino Kubitschek que se inicia a sua concretização, com a construção da Belém-Brasília. Iniciada a ligação rodoviária, novos planos de ocupação continuam com as ações do estado autoritário, no governo militar (D'ARAUJO, 1992).

O avanço da fronteira na Amazônia traz para a região mudanças no padrão espacial de ocupação, que até a década de 1960 era predominantemente dendrítico<sup>1</sup>, orientado pela rede fluvial (CÔRREA, 1987). A partir da década de 1960, a rede urbana amazônica adquire novos significados: sofre modificações funcionais e na organização interna dos núcleos preexistentes; são criados novos núcleos (polos) pelo capital industrial e financeiro. O Estado promove a entrada de novos agentes através dos quais se verificou e viabilizou-se a introdução de novas atividades, populações e relações sociais de produção na Amazônia.

As rodovias funcionaram como grandes impulsionadoras do processo, são os novos eixos de circulação, não mais priorizando as vias fluviais, deslocando o sítio dos núcleos urbanos para a terra firme ou revivendo cidades que comandavam a economia e a circulação dos grandes vales (BECKER, 1990; RIBEIRO, 1995).

O papel das rodovias no processo de estabelecimento da fronteira amazônica, está muito além, de uma integração física dos fluxos que se estabelecem na região, viabilizou também, o estabelecimento do fluxo de pessoas, de informações, de atividades econômicas, de hábitos e costumes, de objetos e de processos.

---

<sup>1</sup> O padrão de ocupação dendrítico é utilizado por Côrrea (1987) para explicar o surgimento dos núcleos urbanos na Amazônia, durante o período extrativista que tinha o rio como elemento direcionador do processo.

A construção das cidades amazônicas está associada aos seus diferentes contextos históricos, políticos (MAHAR, 1979) e a uma infinidade de atividades econômicas iniciadas no período de incorporação da fronteira (BECKER, 1978; MACHADO, 1992; RIBEIRO, 1997), conferindo a cada uma delas características próprias, que contribuem para a forma diferenciada com que os espaços urbanos se organizam.

A compreensão das diferentes formas como se estruturam e se desenvolvem as cidades amazônicas, não podem ser aprendidas somente a partir de uma leitura dos processos econômicos envolvidos na construção da organização espacial<sup>2</sup>, sua compreensão requer um estudo detalhado que revele as continuidades e descontinuidades do processo, envolvendo as diferentes articulações entre os atores envolvidos, os interesses econômicos e políticos dos grupos demandatários e a ação dos grupos sociais excluídos.

As continuidades estão associadas a intervenção das políticas globais de ação econômica, que acabam por transformar os espaços de forma linear, tendo a história como homogeneizante, a escolha dos espaços ocorre principalmente com a possibilidade de obter as melhores opções de lucro dentro da divisão internacional do trabalho.

Quando estes processos cessam, ou não se completam dão origem as descontinuidades, que não estão associadas a lógica do capital homogeneizante, manifestando-se segundo a lógica das políticas regionais ou locais, utilizando as condições naturais, econômicas e humanas existentes para sua concretização, constituindo alternativas para a sobrevivência da população local.

É necessário considerar que todo o processo estabelecido para a incorporação da Amazônia não ocorreu de forma ocasional, mas foi estabelecido dentro de uma lógica cujas intenções visavam alcançar os objetivos estabelecidos pelo capitalismo (LUXEMBURGO, 1988), que consistia em incorporar a região amazônica como fronteira de novas oportunidades para o capital que se expandia na região centro-sul do país (MONTE-MOR, 1994).

---

<sup>2</sup> A organização espacial é constituída por inúmeras cristalizações criadas pelo trabalho social, ou seja, a sociedade concreta cria seu espaço geográfico para nele se cristalizar e reproduzir, para ela própria se repetir. Neste trabalho organização espacial possui vários sinônimos: estrutura territorial, configuração espacial, formação espacial, arranjo espacial, espaço geográfico, espaço social, espaço socialmente produzido, ou simplesmente, espaço.

Portanto, a constituição da fronteira amazônica faz parte de uma totalidade social que a transcende, incluída no sistema de expansão do modo de produção capitalista, e não pode ser entendida dissociada dele. A interpretação da fronteira não dispensa a referência a organização econômica e política nacional, é preciso considerar também, as características econômicas, sociais, políticas e ideológicas que determinam o avanço desta fronteira que não é linear e contínuo.

A fronteira se expande e evolui por fases, como reflexo de todo o sistema envolvido na sua constituição, desde o capital, perpassando pelas ideologias, pelos grupos sociais envolvidos, pelas políticas de incorporação travestindo-se em inúmeras fronteiras responsáveis pela constituição da organização espacial amazônica (HÉBETTE; MARIN, 1979).

Sendo assim, em uma análise que caracterize a inserção do capital como elemento dinamizador da fronteira, é possível identificar segundo Côrrea (1987) três etapas de constituição da fronteira na Amazônia, incluindo um conjunto de planos e políticas governamentais.

A primeira etapa constituiu-se num controle do excedente demográfico rural, seja da Região Nordeste ou do Centro-Sul do país, com intuito de enviar à Amazônia o excedente rural dessas regiões, diminuindo o fluxo às áreas metropolitanas, e criando ao mesmo tempo na Amazônia, um mercado de força de trabalho para o capital. A criação do Plano de Integração Nacional (PIN) e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) ambos em 1970, de onde se originaram os projetos de colonização dirigida tanto ao longo da rodovia Transamazônica, quanto da BR-364 que atravessa o estado de Rondônia são resultantes das políticas implementadas nessa primeira etapa.

A segunda etapa constituiu-se em incorporar a Amazônia ao mercado de consumo de produtos industrializados e de matérias-primas. Para que isso acontecesse era necessário criar uma rede de infraestrutura de estradas e rodovias. Assim, em 1960 foram criadas a ligação rodoviária entre Belém e a Região Sudeste do país através de Brasília e mais tarde, as rodovias para Porto Velho (BR-364) e Santarém (Cuiabá-Santarém). Com isso a produção da Região Sudeste tinha condições de chegar à Amazônia, bem como, novas matérias-primas eram enviadas da Amazônia para a Região Sudeste. Com o intuito de se conhecer melhor os recursos naturais da Amazônia, o que possibilitaria a implantação de grandes projetos que iriam propiciar a melhor exploração desses recursos, foram criados o

Comitê Coordenador de Recursos Energéticos da Amazônia; a Companhia de Pesquisas e Recursos Minerais (CPRM - em 1969) e o Projeto Radar da Amazônia (RADAM – em 1970). A criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) em 1967 veio viabilizar a implantação de um distrito industrial causando grandes mudanças na rede urbana.

E por fim, a terceira etapa que se constituiu pelo controle capitalista dos recursos naturais sob a forma de apropriação de enormes extensões de terras ricas em madeiras, minérios e solos para a agropecuária. Com o intuito de viabilizar esse propósito foi criada em 1966, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), organizando-se também nesse ano, seu agente financeiro: o Banco da Amazônia S/A (BASA), órgão responsável pela ocupação privada da Amazônia.

A partir deste momento, a fronteira foi tomando diferentes formas, evoluindo por fases como reflexo da evolução do sistema que se traduz na forma de interesses do capital, que se manifestam em políticas públicas, apropriação de recursos naturais, construção de infraestruturas e implantação de políticas de ordenamento territorial.

A análise da fronteira como um espaço de reprodução social requer compreender o envolvimento dos diferentes grupos sociais que participaram concomitantemente do mundo rural e urbano, envolvidos em trabalhos agrícolas, de garimpagem e em outras formas de trabalho denominadas de circuito inferior<sup>3</sup> da economia (SANTOS, 2004) que estiveram diretamente associados, as transformações destes espaços.

Nesse contexto, duas cidades chamam a atenção por estarem inseridas em uma posição estratégica dentro dos dois principais vetores de avanço da fronteira, as rodovias Transamazônica e Cuiabá-Porto Velho. Marabá e Porto Velho configuram-se em duas cidades onde essas rodovias encontram-se com os rios Tocantins e Madeira, respectivamente. Os antigos vetores e o novos vetores presentes como infraestruturas dinamizadoras da urbanização destas cidades.

Mais adiante no trabalho, demonstramos a forma como a fronteira vai se manifestando nas cidades de Porto Velho e Marabá, ainda que sigam as mesmas

---

<sup>3</sup> Compreende um circuito econômico não moderno que convive ao lado dos circuitos modernos da econômica, que inclui a pequena produção manufatureira, frequentemente artesanal, o pequeno comércio de uma multiplicidade de serviços. As unidades de produção e de comércio, de dimensões reduzidas, trabalham como pequenas quantidades (SANTOS, 2004, p. 197)

diretrizes governamentais obedecendo a interesses das classes dominantes de forma diferenciada, sendo possível afirmar que suas singularidades ocorrem em virtude da maneira como são incorporados os recursos naturais e humanos da região, e pela condição com que os elementos econômicos, sociais e políticos se organizam na constituição dos espaços.

A partir do momento que as políticas e intervenções estatais, manifestas nos planos de desenvolvimento econômico são implantadas, sobretudo a partir da década de 1960, tanto a cidade de Porto Velho quanto a cidade de Marabá já apresentavam espaços estruturados de forma diferente, em função dos processos de formação socioespacial anteriores.

O avanço da fronteira capitalista em Porto Velho se traduz a partir dos projetos de colonização que passaram a ser implantados no Estado de Rondônia, como uma alternativa de resolver problemas estruturais de terra no Centro-Sul do país, assim como da necessidade de se resolver o problema da seca na região Nordeste, associada sobretudo, a não realização de uma reforma agrária no Brasil (IANNI, 1979). A institucionalização dos projetos de desenvolvimento regional e nacionais conferiram condição de capital do Estado, fortalecendo atores da sociedade civil, como os funcionários públicos que ocuparam os cargos criados nas instituições implantadas.

As elites locais em Porto Velho não apresentaram uma continuidade, elas foram se alternando a cada nova atividade econômica que se implantava, e com a condição de Capital do Território Federal do Guaporé, assumida no ano de 1943, a elite local passa a se estruturar ao redor das atividades do Estado, que é o responsável por direcionar as políticas públicas e a criação de órgãos governamentais, e conseqüentemente o reordenamento desta elite. Na dinâmica econômica a exploração da cassiterita, do ouro ou da implantação das usinas conferem à cidade, na condição de centro econômico, papéis específicos em cada um destes momentos, associada principalmente a sua condição de centro econômico alterando sua forma urbana (SANTOS, 2001).

A incorporação da fronteira capitalista em Marabá vai se traduzir pela implantação dos projetos de colonização dentro do limite do próprio município, por onde passou a rodovia Transamazônica com a instalação de assentamentos de colonos e a implantação de agrópolis e agrovilas, sendo a cidade de Marabá a sede. As elites em Marabá apresentam uma dinâmica diferente quanto a sua constituição,

em um primeiro momento construída por comerciantes locais, porém com a queda da exploração do caucho, e a inserção da produção da castanha no comércio internacional, a oligarquia dos castanhais incorpora as novas atividades econômicas que vão surgindo, tornando-se os responsáveis pelas decisões políticas que se estabelecem na cidade (EMMI, 1999).

O desenvolvimento das atividades do mundo rural interferiu diretamente na dinâmica de construção e expansão dos espaços urbanos de Marabá, transformando-a em uma cidade média, polarizadora dos serviços e produtos da região do Sudeste do Pará. Adiante mostraremos as razões que levaram a ação direta do estado nas políticas de planejamento presentes na construção dos seus espaços, manifestos na forma de Planos de Desenvolvimento Urbano.

Esta diferenciação das formas com que as fronteiras avançam nas cidades de Marabá e Porto Velho, mesmo parecendo que estão submetidas a processos parecidos, foi determinante para a escolha das cidades como recorte de análise.

Sendo assim, esta pesquisa se concentra em demonstrar a heterogeneidade desta ocupação, os processos histórico-institucionais e político-culturais que foram determinantes na diferenciação dos espaços, apesar do modelo modernizador homogeneizante presente na região que se manifestou na organização da estrutura, da função e da forma dos espaços urbanos da fronteira econômica, associados às dinâmicas sócio espaciais presentes nestas cidades desde a sua fundação.

Neste sentido, faz-se necessário remetermos a nossa análise a algumas questões que perpassam a colocação desta problemática, a saber:

- a) Que elementos econômicos, políticos, sociais e ideológicos estão envolvidos no processo de incorporação da fronteira amazônica?
- b) Como os diferentes processos responsáveis pela incorporação da fronteira se manifestaram nos espaços urbanos amazônicos?
- c) Como se configuram as singularidades do processo de urbanização de Porto Velho e Marabá?

Partindo da hipótese de que as cidades amazônicas apresentam formas diferentes de construção de seus espaços urbanos, apesar de terem sido submetidos a processos semelhantes presentes em toda a fronteira capitalista, em virtude da maneira como interagem dialeticamente a forma, a função e a estrutura

associados aos processos responsáveis pela construção das diferentes fronteiras que se manifestam nas suas realidades urbanas.

A análise aqui apresentada não se resume a uma simples construção das novas formas urbanas que surgem na Amazônia. Sustentamos a ideia de que as diferentes formas com que os espaços urbanos se organizam apresentam forte influência das políticas de incorporação da fronteira capitalista, implantadas de modo homogêneo, mas que quando adentram em cada uma das realidades específicas, associadas a ação e organização de diferentes grupos sociais, dão origem a espaços urbanos singulares, e ocorrem a partir:

a) Das dinâmicas políticas do povoamento na fronteira que tem no desmembramento de municípios e de estados, a organização das esferas do poder público, a participação das elites locais e fortalecimento de diferentes atores;

b) Das dinâmicas econômicas manifestas no aparecimento de empreendimentos, atividades econômicas, e no mercado de trabalho;

c) Das dinâmicas fruto da organização social que inclui a discussão sobre os planos de desenvolvimento nacional e regional e a afirmação dos diferentes grupos sociais envolvidos;

d) E nas dinâmicas de organização do espaço urbano tendo como foco a distribuição dos serviços públicos, a função assumida pelas cidades, e a forma como as cidades se expandem.

As singularidades das cidades de Porto Velho e Marabá, serão apresentadas a partir das continuidades e discontinuidades dos processos que se implantaram, seus reflexos na forma como estes espaços urbanos se expandem, na estrutura urbana que passam a apresentar dentro das suas inter-relações, e na função que assumem frente a rede urbana a que estão submetidas.

As singularidades na análise geográfica, estão associadas a diversidade territorial, conforme sugere Haesbaert (1999), que tem sido tratada pelo viés da diferença, em sentido restrito, considerando a singularidade, como ficou conhecida na geografia de Lablanchiana, ou pelo viés da desigualdade, no sentido de situar cada região.

Estas diversidades são construídas a nível de região, e segundo Haesbaert (1999) é necessário para o seu reconhecimento, compreender tanto os aspectos singulares, em sua especificidade, e universais, quanto os seus elementos

particulares e gerais, sem dicotimizá-los, posto que não existem limites claros entre singular/particular e universal/geral.

Estas singularidades são tratadas como aquilo que caracteriza uma peculiaridade, compreendendo a definição daquilo que é particular: a expressão da identidade da cidade. As singularidades são o resultado de um conjunto de práticas (sistemas de ações ou psicoesfera<sup>4</sup>) e suas expressões (sistemas de objetos ou tecnoesfera<sup>5</sup>), capazes de garantir a apropriação de uma dada região, por um determinado agente econômico, social, pelo Estado ou por diferentes grupos sociais (HAESBAERT, 1999), dando origem a espaço diferenciados na sua formação e existência.

As singularidades no processo de urbanização, são a expressão material da cidade, pois refletem todos os processos históricos (sociais, econômicos, políticos e culturais) responsáveis pela sua organização espacial.

Como as formas geográficas contêm frações do social, elas não compreendem apenas formas, mas formas-conteúdo, ou seja, por estarem atreladas a conteúdos que mudam em função do contexto no qual se inserem, estão sempre mudando de significação a cada transformação do movimento social, atribuindo a esses espaços frações diferentes do todo social (SANTOS, 1982).

Sendo assim, segundo Santos (1982) para se compreender as transformações espaciais, os elementos do espaço devem ser considerados como variáveis que mudam de valor segundo o movimento da história. Cada um desses elementos do espaço tem um valor diferente segundo o lugar em que se encontram e o momento histórico em que estão inseridos.

O processo de valorização dos elementos que constituem o espaço, de acordo com os locais que se encontram e com o momento histórico que estão inseridos, é muito presente na análise do processo de urbanização da Amazônia que ocorre sempre associado à Divisão Internacional do Trabalho (DIT) juntamente com a realidade que se estrutura nacionalmente (SANTOS, 1982).

---

<sup>4</sup> A psicoesfera é um conceito definido por Santos (2002) que trata de um sistema de valores de comportamento, de relações de origem urbana, responsáveis pela construção do processo de urbanização da sociedade

<sup>5</sup> A tecnoesfera é um conceito definido por Santos (2002) que trata do conjunto de objetos materiais associados ao processo de urbanização da sociedade, estes objetos não estão associados somente as construções do presente, mas também as construções passadas que passaram a ter suas funções redirecionadas no sentido de atender aos objetivos da urbanização atual, processo este denominado "rugosidades".

As análises destas formas diferenciadas como os espaços urbanos se organizam precisam considerar a dialética de construção dos espaços urbanos amazônicos, diversos e interligados por redes econômicas, sociais e culturais complexas, não dentro de uma visão linear e evolucionista, mas a partir de um processo de rupturas e continuidades que permitam compreender o fenômeno urbano na Amazônia, considerando as regras que conduzem as relações e os movimentos.

Neste sentido é preciso compreender os espaços urbanos amazônicos como fronteiras em movimento (VELHO, 1976), espaços de reprodução social onde se manifestam em nível local a produção dos diferentes grupos sociais envolvidos, participando concomitantemente do mundo rural e do espaço urbano, em diferentes contextos históricos.

A exposição do trabalho se inicia no primeiro capítulo com a revisão bibliográfica onde se realizou a exposição da metodologia de análise dos dados que possibilitou a concretização da próxima etapa da pesquisa. Este primeiro capítulo se ateve a demonstrar como a pesquisa foi estruturada em termos de referencial-teórico, quais os fatores determinantes para a realização da escolha das cidades analisadas, assim como se realizou o estudo da análise da forma, da função, da estrutura e do processo.

O segundo capítulo compreende uma discussão acerca da importância do processo de incorporação da fronteira e de seus mecanismos na construção dos espaços urbanos amazônicos, a partir de uma perspectiva histórico-conceitual, arrolando dentro de uma perspectiva histórica como os conceitos de fronteira foram sendo estabelecidos e como se transportaram na explicação do fenômeno na Amazônia. Foi realizada também uma análise dos discursos que envolveram as ações responsáveis pelo processo de incorporação da fronteira, desmistificando o discurso das ações do governo militar como ruptura do processo, mas como uma continuidade das ações dos dois períodos do governo Vargas a Juscelino Kubitschek. Em um segundo momento, o capítulo aborda as condições com que os processos se estabelecem na região, e porque a fronteira econômica assume características urbanas, e por fim apresenta-se os diferentes planos nacionais e de desenvolvimento regional envolvidos no processo de urbanização até os dias atuais.

No terceiro e quarto capítulo se estabelece a problematização do nosso objeto de pesquisa, as singularidades do processo de formação do espaço urbano

amazônico, momento em que se discute o processo de formação socioespacial das cidades de Porto Velho (RO) e Marabá (PA), assim como as diferentes manifestações do processo de incorporação da fronteira a partir da análise da forma-conteúdo, função e estrutura. Neste momento buscou-se demonstrar como os diferentes processos aplicados para a região amazônica adentram as realidades locais, manifestando-se de forma diferenciada, dando origem a processos singulares quanto à construção do espaço urbano.

E por fim, no quinto capítulo realizou-se a análise das diferentes formas como ocorreram o processo de urbanização das cidades de Porto Velho e Marabá, enfatizando os processos e levando em consideração a ação dos diferentes grupos sociais envolvidos, a influência dos espaços rurais nas formas assumidas pelos espaços urbanos assim como na sua dinâmica social, as estruturas construídas como suporte do processo de urbanização e as diferentes formas que assumem frente a rede urbana.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO

### a) Introdução

As ciências sociais concentram-se em estudar a sociedade, dentro da sua complexidade, em suas múltiplas facetas, onde a complexidade do seu processo de constituição abarca suas contradições internas e os seus movimentos de transformação.

Dada a dificuldade de se apreender a totalidade social envolvida na construção da sociedade, observa-se uma divisão do saber entre as disciplinas das ciências sociais no intuito de compreender um mesmo objeto, a partir de diferentes ângulos, ou seja, o que os distinguem e a sua objetivação.

A objetivação do estudo da sociedade pela Geografia, compreende em entender a forma como ao longo do tempo ocorreu a organização e reorganização da sociedade, a partir da transformação da natureza primária em segunda natureza<sup>6</sup> (estradas, cidades, campo[...]), denominada organização espacial (CÔRREA, 1986).

A organização espacial consiste na forma como a geografia, enquanto ciência, viabilizou seus estudos acerca da sociedade, não compreendendo somente a sua forma de objetivação, pois ao expressar um fenômeno da sociedade, compreende também um objeto, uma materialidade social.

Neste estudo será considerado em termos de organização espacial, segundo Côrrea (1986, p. 53), os seguintes tópicos: uma proposição conceitual; suas ligações com o Capital e o Estado; sua condição como reflexo social; sua condição para o futuro; estrutura, processo, forma e função como categoria de análise.

A metodologia de análise utilizada para o estudo da forma como as organizações sociais evoluem, se insere dentro de uma tradição histórico estruturalista, embasada na teoria de SANTOS (1982) que contextualiza historicamente os processos políticos, econômicos e sociais para cada período

---

<sup>6</sup> Essa é uma expressão utilizada por Marx para designar a forma como o trabalho modifica a natureza dentro do contexto de incorporação da natureza ao cotidiano do homem como meio de subsistência e de produção.

analisado e como estes interferem na organização dos diferentes elementos constituintes da organização espacial amazônica.

Para tal foi utilizado o conceito de Formação Socioespacial (FSE) (SANTOS, 1982) na tentativa de interpretar a organização espacial como fato histórico aliando a influência da história mundial na história local, como fundamento da compreensão da realidade espacial e sua transformação a serviço do homem.

A escolha pelo estudo sobre as formações econômicas e sociais encontra-se na possibilidade que elas oferecem de permitir o conhecimento de uma realidade na sua totalidade e nas suas frações, compreendendo um conhecimento específico em um dado momento da sua evolução (SANTOS, 1982), condição que permite o estudo das singularidades.

O conceito de FSE (SANTOS, 1982), permitiu definir as especificidades de cada uma das realidades urbanas analisadas, dentro da construção das suas particularidades locais, em momentos específicos, a partir de um contexto homogeneizante, revestido na forma de políticas de desenvolvimento regional de cunho econômico, assim como também as especificidades deste processo: que envolve uma estrutura que reúne a base econômica e demográfica, as relações de produção e o envolvimento dos diferentes grupos sociais nas atividades econômicas responsáveis pela construção das fronteiras que se estabelecem na Amazônia.

Para a realização da pesquisa, além da sistematização do aporte teórico-metodológico, que sustenta a discussão e da revisão bibliográfica sobre os diferentes processos responsáveis pela construção do espaço amazônico, bem como o processo de incorporação da fronteira, trabalhou-se com um levantamento de dados secundários oriundos dos censos demográficos produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A utilização dos dados estatísticos do IBGE permitiu analisar as dinâmicas de urbanização década a década, no entanto, como é de conhecimento comum, os dados estatísticos refletem uma pequena parte de uma materialidade resultante nas cidades analisadas como a população rural e urbana pois se centram em dados domiciliares, relacionados a distribuição dos serviços urbanos, como: rede de distribuição de água, rede de saneamento básico, a distribuição da energia elétrica, assim como os setores de atividades de emprego. Não evidenciam, por exemplo, os modos de vida dessas populações, não é possível perceber através

deles, as atividades desenvolvidas, os fluxos de produtos, a dinâmica rural-urbana existente nestas cidades.

Sendo assim, os dados estatísticos foram utilizados como norteadores para o entendimento das consequências dos processos que se implantavam na região. Para aprofundar o entendimento do processo de ocupação do espaço, foi realizado levantamento de dados em documentos históricos, arquivos fotográficos, além da construção de um catálogo de imagens de satélites das cidades analisadas abrangendo o período de fins da década de 1970 a 2015.

Estes dados foram organizados e disponibilizados na forma de tabelas, gráficos e mapas, analisados a partir da compreensão da organização espacial presente, tendo a análise histórica como um suporte indispensável para a sua compreensão.

## **2.1 A construção do conceito de Organização Espacial e suas contribuições para o estudo dos fenômenos urbanos**

Porque utilizar o conceito de organização espacial para os estudos das singularidades dos fenômenos urbanos amazônicos?

O conceito de organização espacial permite compreender as ações do homem e suas intervenções na natureza por intermédio do trabalho, fato que permite compreender estes processos e as relações sociais surgidas, tendo sua essência na produção. No nosso caso específico, a inserção na economia global do espaço amazônico num primeiro momento é marcada pelas atividades extrativistas, até as transformações da expansão capitalista através da agricultura, pecuária extensiva e industrialização de minério.

Consideramos que o conceito de organização espacial constitui um excelente exercício no entendimento das continuidades e descontinuidades dos grupos sociais envolvidos no processo de construção do urbano, sem mascarar relações importantes como a influência das atividades rurais na construção dos espaços urbanos, os grupos sociais envolvidos e suas diferentes ações, assim como as atividades que compreendem o setor inferior da economia.

É preciso considerar, porém dois pontos segundo Côrrea (1986, p. 53): a organização espacial, compreendida dentro do contexto de um conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra, é um meio de vida no presente (produção) mas também, uma condição para o futuro (reprodução); além

de ser a expressão da produção material do homem, e como tal refletirá as características do grupo social que a criou.

A organização espacial como produto da ação do homem ao longo do tempo, é um reflexo social, pois segundo Côrrea (1986, p. 67) consiste no resultado do trabalho social, que transforma diferentemente a natureza primitiva, criando formas espaciais diversas.

E como ocorre a sua transformação em reflexo da sociedade? Pode-se afirmar que o trabalho social e sua divisão dão-se em um determinado tipo de sociedade, com um nível de desenvolvimento das forças produtivas e a um modo dominante de suas relações que refletirá as características básicas da sociedade (CÔRREA, 1986).

Neste sentido, as sociedades refletirão o desenvolvimento das forças produtivas e as relações de produção, que irão se traduzir nos grupos sociais envolvidos e seus conflitos espelhados na organização espacial.

O caráter de reflexo social das organizações espaciais não está atrelado somente ao presente, acumulam formas herdadas do passado, tendo sua gênese associada a outros propósitos, formas estas que permanecem no presente porque puderam ser adaptadas as mudanças sofridas na atualidade, sofrendo alterações nas suas significações (CÔRREA, 1986).

A estas marcas fixadas no espaço no passado, Milton (2008b) denomina de rugosidades, e estão associadas a formas passadas que adquirem novos conteúdos ao longo do tempo.

No caso da Amazônia este processo se intensifica com a transformação da fronteira capitalista que ocorre associada as políticas de planejamento nacionais e regionais quando as cidades deixam de ter uma função específica na rede urbana, ou seja, deixam de assumir funções religiosas, comerciais e passam pelo processo de urbanização.

A urbanização segundo Lefebvre (1969) consiste em um fenômeno que inclui o modo de viver comportando um sistema de objetos e um sistema de valores, que compreende a *práxis urbana*. A urbanização segundo Lefebvre (1969) compreende um processo associado a industrialização, no caso da Amazônia, essa condição não foi atendida, compreendendo uma expansão da industrialização que se implantava na região Centro-Sul do país (MONTE-MÓR, 1994).

A expansão da urbanização por todo o tecido urbano não acaba com o mundo rural mas intensifica as relações entre eles, uma vez que as atividades econômicas continuam a ser desenvolvidas, mas o modo de viver urbano passa a se tornar presente entre a sociedade que tem na cidade a possibilidade de sua realização, este processo é denominado por Santos (2008b) de rurbanização. Este processo compreende as transformações das atividades rurais dentro das concepções do modo de vida urbano, e tem seu início com a implantação das agrópolis e agrovilas, que tiveram neste momento, a função de integrar o mundo rural ao urbano.

Cada tipo de empreendimento, manifesto na forma de projetos de desenvolvimento regional ou nacional, tem como consequência um comportamento espacial, que neste caso será analisado verificando como ocorreu a expansão da mancha urbana, ou seja, a forma adquirida pela cidade e que sugere uma modalidade de arranjo demográfico, profissional, social e econômico (compreendido a partir dos dados estatísticos, de caráter demográfico e econômico), este arranjo está sempre mudando e com ele o comportamento espacial, entendido a partir da leitura histórica dentro da compreensão das continuidades e descontinuidades dos processos e da forma como os grupos sociais envolvidos se organizam (SANTOS, 1982).

Sendo assim, cada novo processo que se implantou na região amazônica teve como reflexo formas diferentes de organização do espaço urbano, devido às diversas formas de organização dos arranjos demográficos, sociais, políticos, econômicos e culturais refletidos na forma, na função e na estrutura adquirida por cada uma das cidades.

### 2.1.2 A organização espacial e suas categorias de análise: Forma, Função, Estrutura e Processo

Para se compreender a organização espacial e sua evolução, ou seja, a evolução do conjunto da totalidade especializada se faz necessário segundo Santos (2008b, p.74) uma interpretação dialética entre estrutura, processo, função e forma.

A forma compreende o aspecto visível de uma coisa. Refere-se, ademais, ao arranjo ordenado de objetos a um padrão. A forma pode ser imperfeitamente definida como uma estrutura técnica, ou objeto responsável pela execução de uma determinada função. As formas são governadas pelo presente, e conquanto se costume ignorar o seu passado, este continua a ser parte integrante das formas (SANTOS, 2008b).

A compreensão da forma é fundamental porque elas são o envoltório inerte dos instantes que marcam a evolução da sociedade global, mas também a condição para que a História se faça. As formas antigas permanecem como a herança das divisões do trabalho no passado e as formas novas surgem como exigência funcional da divisão do trabalho antiga e recente (SANTOS, 2008b).

Sendo assim, novas formas são criadas a todo o momento para atender as necessidades que surgem em função das alterações das divisões do trabalho, ao mesmo tempo em que as velhas formas mudam de função cuja significação passa a atender as novas demandas criadas.

A análise da forma compreende em apreender um aspecto da realidade, a sua aparência, incapaz de permitir vê-la em sua concretização, porque sua essência aparece nos processos e funções que emanam da estrutura (CÔRREA, 1986).

A função sugere uma atividade ou tarefa esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa (SANTOS, 2008b, p. 69). Sendo assim, tem um aspecto exterior, visível a forma, e desempenha uma atividade, uma função.

Existe uma relação direta entre forma e função, uma determinada forma é criada para desempenhar uma ou várias funções, sendo assim, a análise da organização espacial não pode dissociar a forma da função por ela adquirida.

Diante do exposto, fica evidente que a função está diretamente relacionada com sua forma, portanto, a função é a atividade elementar que a forma se reveste.

Considerar, porém, somente a forma e a função dos objetos no estudo das organizações espaciais não é suficiente, pois correríamos o risco de retirar da realidade social a sua natureza histórica, isto é, as características sociais e econômicas e suas transformações. Cairíamos em uma análise espacial de cunho funcionalista (CÔRREA, 1986).

A estrutura implica a interrelação de todas as partes de um todo, o modo de organização ou construção (SANTOS 2008b, p.69), geralmente associada ao modo de produção dominante. Consiste, no modo como os objetos estão organizados, refere-se não a um padrão espacial, mas a maneira como inter-relacionam-se entre si. Estrutura é a natureza social e econômica de uma sociedade em um dado momento (CÔRREA, 1986).

E por fim, não menos importante o processo é definido como uma ação que se realiza continuamente, visando um resultado qualquer, implicando tempo e mudança (SANTOS, 2008b). Os processos acontecem dentro de uma dada estrutura social e econômica e resultam das contradições internas da mesma. Com isto, o processo é uma estrutura em seu movimento de transformação (CÔRREA, 1986).

Porém, se considerarmos, apenas as categorias de estrutura e processo cometeríamos o erro de uma análise não-espacial, não geográfica incapaz de captar a organização espacial de uma dada sociedade em um dado momento, ou seja, suas mudanças no tempo.

Assim como uma análise que considera somente a estrutura e a forma não considerando o papel do processo, recorre ao erro de deixar de lado a mediação (processo e função) entre o que é subjacente (estrutura social e econômica) e o exteriorizado (a forma espacial) (CÔRREA, 1986).

Forma, função e estrutura são termos disjuntos, mas que podem ser associados se forem empregados segundo um conceito de mundo. Quando tomados individualmente, são capazes apenas de representar realidades parciais, mas se consideradas em conjunto, relacionados entre si, constroem uma base teórica e metodológica capaz de compreender os fenômenos espaciais na sua totalidade, neste caso o fenômeno urbano amazônico (SANTOS, 2008b).

Segundo Santos (2008b) quando se estuda a organização espacial, esses conceitos são necessários para explicar como o espaço social está estruturado, como os homens organizam a sua sociedade no espaço, e como a concepção e o

uso que o homem faz do espaço sofrem mudanças. A acumulação do tempo histórico permite-nos compreender a atual organização espacial.

## **2.2 A escolha do objeto de estudo: a cidade de Marabá e Porto Velho**

A escolha das cidades de Porto Velho (RO) e Marabá (PA) como objeto de análise, surge dos questionamentos acerca da diferenciação entre os processos de urbanização que se implantam na Amazônia Oriental e Meridional, apesar das cidades terem sido submetidas a processos homogeneizantes a toda a região.

Realizou-se como escolha do recorte espacial, a regionalização de Becker (1990), que trata a homogeneidade regional a partir de dois conjuntos sub-regionais, constituídos por diferentes sociedades locais: A Amazônia Oriental, cujo núcleo é o sul do Pará, e a Amazônia Meridional que apenas se esboça ao redor de Rondônia.

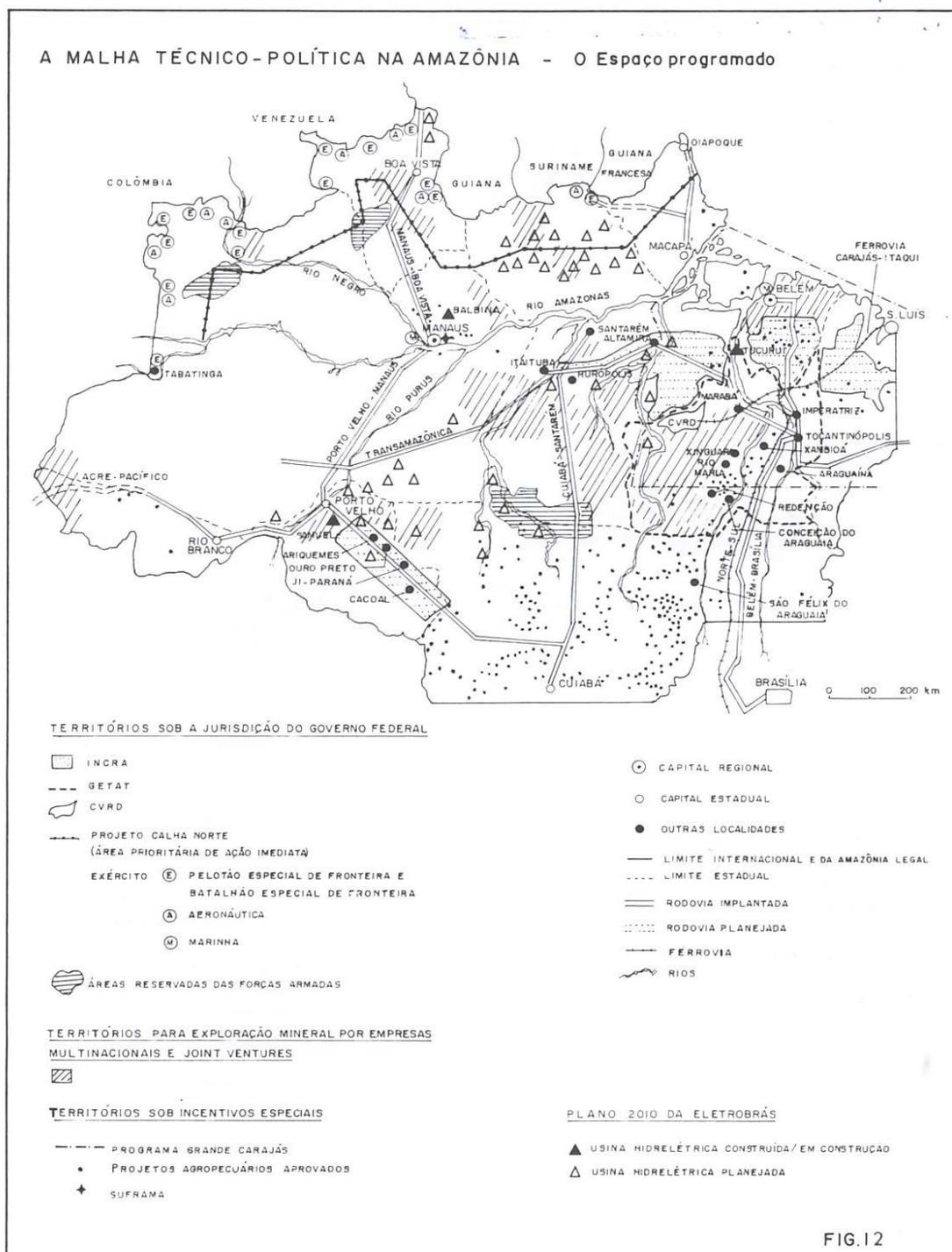
A Amazônia Oriental, segundo Becker (1990, p.100) situa-se estrategicamente entre os centros dinâmicos do Centro-Sul e a região exportadora de mão de obra do Nordeste do País, compreende a primeira área a ser povoada na expansão da fronteira econômica, tendo como principal eixo de penetração a rodovia Belém-Brasília. Compreende o sul e leste do estado do Pará, o norte do Tocantins e o oeste do Maranhão.

A Amazônia Meridional constituída pelos estados de Mato Grosso e Rondônia, compreende a área da Amazônia superposta ao Centro-Oeste, tendo em comum, com exceção do Norte do Mato Grosso, a colonização. Acrescentaria ainda a influência da construção da BR-364 na implantação e consolidação dos projetos de colonização (BECKER, 1990).

Essa regionalização trata como objeto de análise a malha técnico-política (Figura 1), quando se pode ver onde estão localizados os projetos e programas governamentais para a região bem como sua malha sócio-política na Amazônia (Figura 2). A malha técnico-política nos permite compreender aquilo que é geral, ou seja, que se constitui uma universalidade, através da leitura da aplicação dos projetos e programas governamentais desenvolvidos para a região amazônica, que estiveram associados a interesses econômicos e políticos específicos, aplicadas em áreas pré-estabelecidas no intuito de atender a alguma demanda econômica específica.

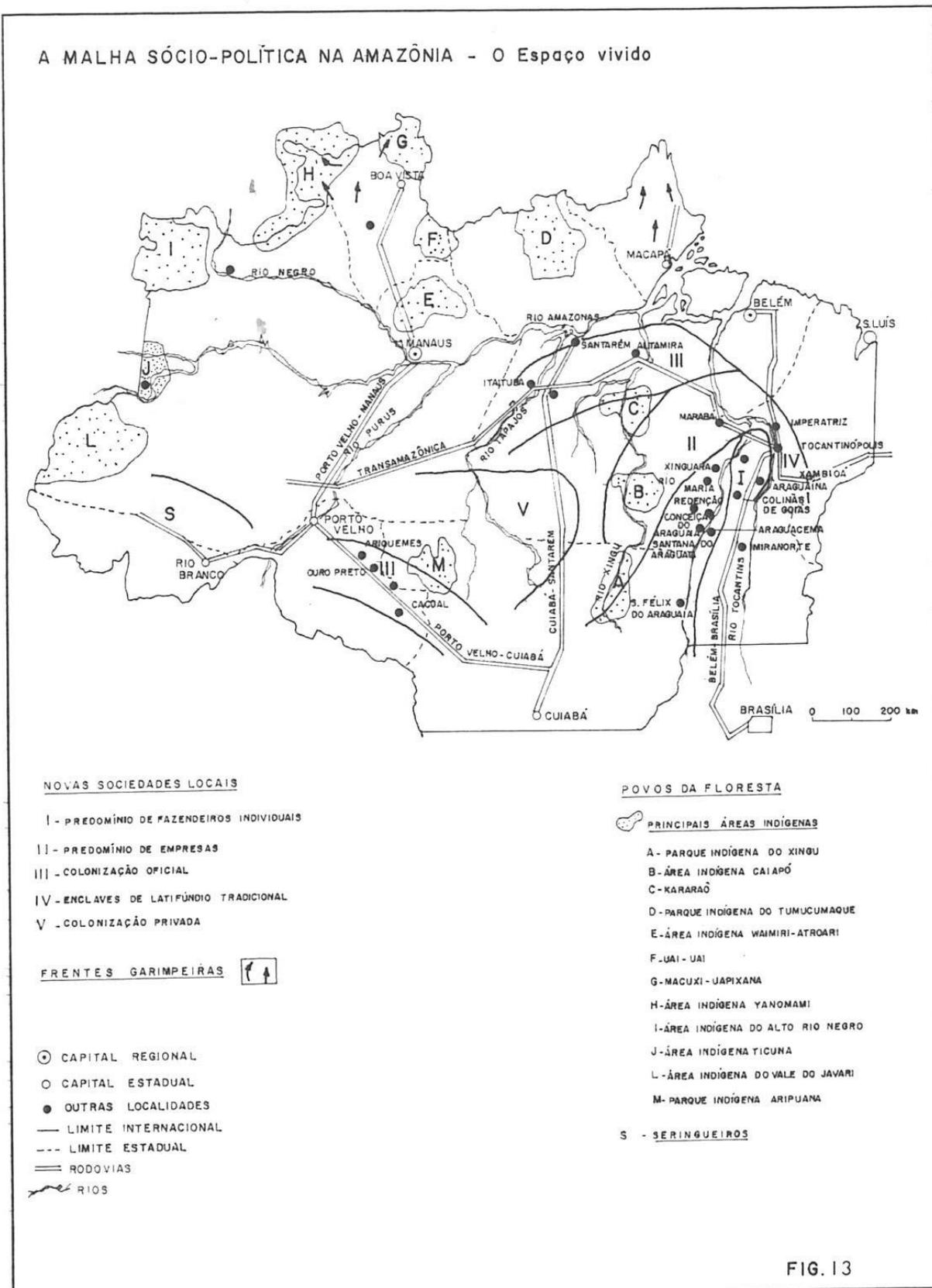
A malha técnico-política nos permite compreender aquilo que é particular, singular ou seja, as diferenças ou semelhanças que estes projetos acarretaram a cada espaço específico que foram implantados, quando associados aos diferentes elementos econômicos, políticos e sociais presentes na constituição da sociedade local.

**Figura 1-** Mapa contendo a malha técnico-política da Amazônia – Espaço Programado



Fonte: Becker (1990, p. 99).

Figura 2- Mapa contendo a malha Sócio-Política da Amazônia – O espaço vivido



Fonte: Becker (1990, p.100).

Os elementos de análise deste processo de regionalização permitem uma leitura da forma como se deu a organização espacial das cidades em questão a partir das diferentes formas com que se estruturam, traduzindo as suas identidades, pois insere as políticas públicas nacionais e regionais para a Amazônia, mas também as leituras da forma como estas se traduzem no espaço, em uma associação com os elementos políticos, econômicos, sociais e ideológicos assim como sua relação com os diferentes grupos sociais envolvidos.

Além destas condições iniciais, a divisão também trata de uma condição que foi primordial na implantação das cidades de Porto Velho e Marabá, que é a importância da localização destas cidades em relação aos fluxos dinamizadores (estradas e rios) do processo de urbanização.

A história de constituição destas cidades que se implantam estrategicamente no caso de Marabá (PA) no rio Tocantins, e Porto Velho (RO) no rio Madeira, associadas a influência das rodovias na constituição do processo de urbanização das mesmas, as elencou como de grande contribuição para o estudo da forma como os diferentes espaços urbanos se organizam.

Levando em consideração todos os elementos elencados associados a forma como as diferentes fronteiras foram se traduzindo nas cidades de Marabá e Porto Velho, o exercício de evidenciar as diferentes formas do processo de urbanização destas cidades, apresentou-se como uma alternativa viável como objeto desta tese.

### **2.3 Método de análise da Forma, da Função, da Estrutura e do Processo**

A forma foi tratada como forma-conteúdo<sup>7</sup>, para que se consiga ir além da mudança no desenho da cidade, buscou-se entender como os diferentes processos pelos quais as cidades passaram, influenciaram na forma que as mesmas assumiram em virtude dos conteúdos sociais a que foram submetidas, dentro de uma análise dialética. A análise da forma a partir dos conteúdos consiste em um esforço no sentido de não a considerar por si só, e não correremos o risco de uma análise da forma pela forma.

---

<sup>7</sup> Como as formas geográficas contem frações do social, elas são apenas formas, mas formas-conteúdo. Por isso, estão sempre mudando de significação, na medida em que o movimento social lhes atribui, a cada momento frações diferentes do todo social (SANTOS, 2008b, p. 12).

A análise da forma como desenho urbano, ocorreu a partir da expansão da mancha urbana interpretada a partir das imagens do satélite Landsat, construindo um conjunto de dados espaciais registrados e quantificados segundo as unidades de área expandidas a cada nova imagem mais recente.

A escolha dessa fonte de informação fez-se por apresentar o maior espaço temporal disponível, apesar da média resolução espacial permitida por estas imagens. Assim, a escala temporal disponibilizada foi de pelo menos 30 anos. Outras fontes como imagens de alta resolução espacial que recobriam parcialmente as cidades foram obtidas, porém, abarcavam apenas dois momentos distintos destas cidades.

Estas imagens foram obtidas no sítio eletrônico do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) de forma gratuita, na cidade de Porto Velho o recorte foi a partir da década de 1976, no caso da cidade de Marabá existe um vazio de imagens Landsat entre os anos de 1973 e 1984, sendo assim foi utilizado como ponto inicial para análise o ano de 1984, a partir do qual passa-se a ter uma disponibilidade anual de imagens.

As imagens que foram utilizadas para analisar a evolução e o comportamento da mancha urbana das cidades em questão em um período de no mínimo 30 anos estão dispostas no quadro abaixo:

**Quadro 1-** Imagens utilizadas na evolução da mancha urbana

Satélite	Ano	Resolução	Porto Velho	Marabá
Landsat1 MSS	1973	80 m		04/08/1973
Landsat1 MSS	1976	80 m	17/06/1976	
Landsat3 MSS	1978	80 m	30/06/1978	
Landsat2 MSS	1980	80 m	08/09/1980	
Landsat2 MSS	1981	80 m	12/04/1981	
Landsat5 TM	1984	30 m	24/06/1984	27/07/1984
Landsat5 TM	1985	30 m	13/07/1985	30/07/1985
Landsat5 TM	1986	30 m		02/08/1986
Landsat5 TM	1987	30 m	03/07/1987	04/07/1987
Landsat5 TM	1988	30 m	05/07/1988	06/07/1988
Landsat5 TM	1989	30 m		23/06/1989
Landsat5 TM	1990	30 m	12/08/1990	10/06/1990
Landsat5 TM	1991	30 m		16/08/1991
Landsat5 TM	1992	30 m	01/08/1992	02/08/1992
Landsat5 TM	1993	30 m		20/07/1993
Landsat5 TM	1994	30 m	04/06/1994	23/07/1994
Landsat5 TM	1995	30 m		26/07/1995
Landsat5 TM	1996	30 m	25/06/1996	28/07/1996

Landsat5 TM	1997	30 m		28/05/1997
Landsat5 TM	1998	30 m	17/07/1998	02/07/1998
Landsat5 TM	1999	30 m		05/07/1999
Landsat5 TM	2000	30 m	06/07/2000	07/07/2000
Landsat5 TM	2001	30 m		26/07/2001
Landsat5 TM	2003	30 m		16/07/2003
Landsat5 TM	2004	30 m	06/11/2004	16/06/2004
Landsat5 TM	2005	30 m	04/07/2005	03/06/2005
Landsat5 TM	2006	30 m	08/08/2006	22/06/2006
Landsat5 TM	2007	30 m		25/06/2007
Landsat5 TM	2008	30 m	28/07/2008	14/08/2008
Landsat5 TM	2009	30m		02/09/2009
Landsat5 TM	2010	30m		05/09/2010
Landsat5 TM	2011	30m	05/07/2011	07/08/2011
Landsat8 OLI	2013	30m	26/07/2013	11/07/2013
Landsat8 OLI	2014	30m	11/06/2014	12/06/2014
Landsat8 OLI	2015	30m	16/07/2015	18/08/2015

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico georeferenciado de imagens Landsat.

As imagens foram reunidas em um Sistema de Informações Geográficas<sup>8</sup> (SIG) e dentro dele devidamente registradas, permitindo assim a comparação direta entre os diferentes anos. Dessa forma, cada imagem constituiu uma camada temporal a ser interpretada.

A interpretação considerou o método de interpretação da cobertura da terra onde se inclui os materiais biofísicos encontrados sobre a superfície terrestre (JENSEN, 2009). Para interpretação da cobertura da terra foi utilizado o Nível I do sistema de classificação de uso/cobertura da terra da United States Geological Survey (USGS) que, segundo JENSEN (2009), podem ser efetivamente inventariadas usando-se sensores com resolução espacial nominal entre 20 e 100 metros como o Landsat Multispectral Scanner (MSS) e o Thematic Mapper (TM).

O Nível I do sistema de classificação da USGS considera a classe “Solo urbano ou construído” os seguintes elementos: residencial, comercial e serviços, industrial, transporte, comunicação e infraestrutura, complexos industriais e

---

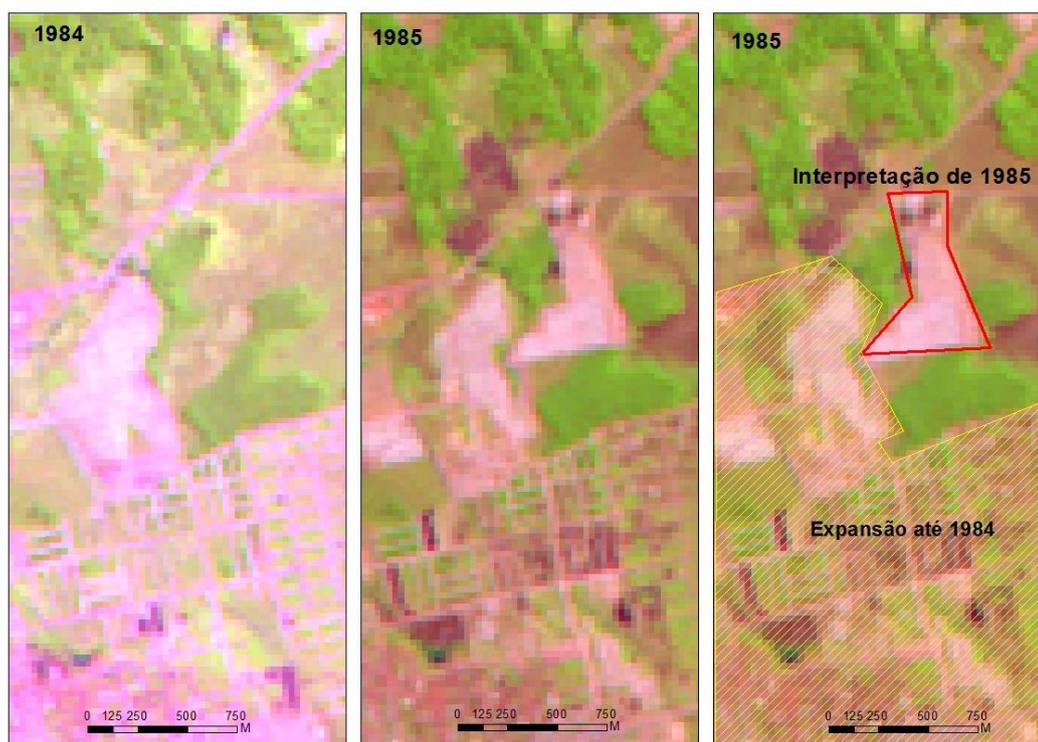
<sup>8</sup>Os SIG correspondem às ferramentas computacionais de Geoprocessamento, que permitem a realização de “análises complexas, ao integrar dados de diversas fontes e ao criar bancos de dados georreferenciados” (Câmara et al., 2005). Para Aronoff (1989), os SIG, projetados para a entrada, o gerenciamento (armazenamento e recuperação), a análise e a saída de dados, devem ser utilizados em estudos nos quais a localização geográfica seja uma questão fundamental na análise, apresentando, assim, potencial para serem utilizados nas mais diversas aplicações. Burrough (1986) considera que estes sistemas não apresentam apenas a função de manipulação de dados geográficos, mas, dentro de um SIG, os dados estruturados representam um modelo do mundo real.

comerciais, uso urbano ou construído misto, outros usos do solo urbano ou construído.

Considerando a classe de solo urbano realizou-se a interpretação da mancha de expansão urbana, ou simplesmente mancha urbana. No caso da Amazônia pode-se considerar na expansão da mancha urbana os seguintes elementos de alteração da cobertura da terra: abertura de ruas, loteamentos habitacionais, criação de praças e parques públicos, construção de prédios, aberturas de áreas industriais, instalação de instituições públicas (universidades) e expansão de serviços públicos.

Esta única classe foi interpretada diretamente sobre as imagens de satélite. A camada de interpretação vetorial foi extraída a partir da comparação de uma imagem com a imagem do ano subsequente e assim estabelecido o polígono de expansão da mancha urbana como mostra a figura 3.

**Figura 3-** Comparação da mesma área em duas imagens e vetores resultantes da interpretação da expansão da mancha urbana



**Fonte:** Elaborada pela autora, segundo recorte de imagem Landsat.

Após a leitura de todos os anos disponíveis para as duas cidades, obteve-se uma camada vetorial com os polígonos de expansão da mancha urbana de toda a

cidade e seus respectivos anos. Desta camada realizou-se a soma das áreas segundo os recortes espaciais utilizados nos planos diretores.

A divisão da expansão da mancha urbana das cidades se dará a partir de um agrupamento dos bairros em zonas no caso de Porto Velho, em Marabá a divisão ocorrerá a partir do agrupamento dos bairros segundo seus perímetros urbanos, seguindo as especificações apresentadas pelos planos diretores.

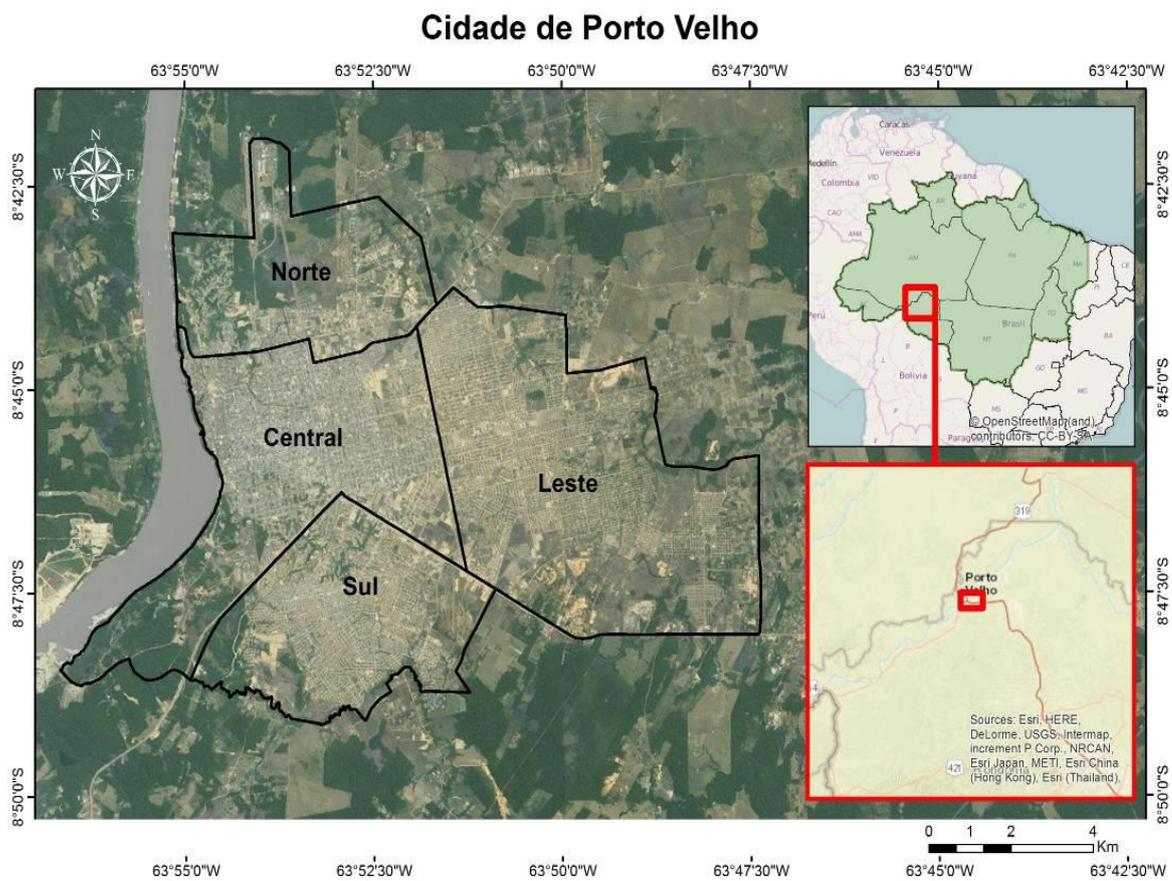
O perímetro urbano consiste na fronteira que separa a área urbana da área rural no território de um município, estabelecido pela lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001, que em seu artigo 39 estabelece que todo município deve possuir a própria lei do perímetro urbano.

Está divisão é realizada pelos municípios, onde somente em terrenos localizados dentro deste perímetro podem receber o parcelamento do solo pelo poder público, afim de atender os interesses de seus moradores.

A propriedade urbana, neste caso deve cumprir sua função quando atende as exigências fundamentais de ordenação da cidade expressa no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

Dentro deste perímetro a administração municipal é responsável pelos serviços urbanos (coleta de resíduos, tratamento de esgoto, distribuição de água...), sendo lícito cobrar as taxas correspondentes e arrecadar os impostos sobre propriedades, por exemplo o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU).

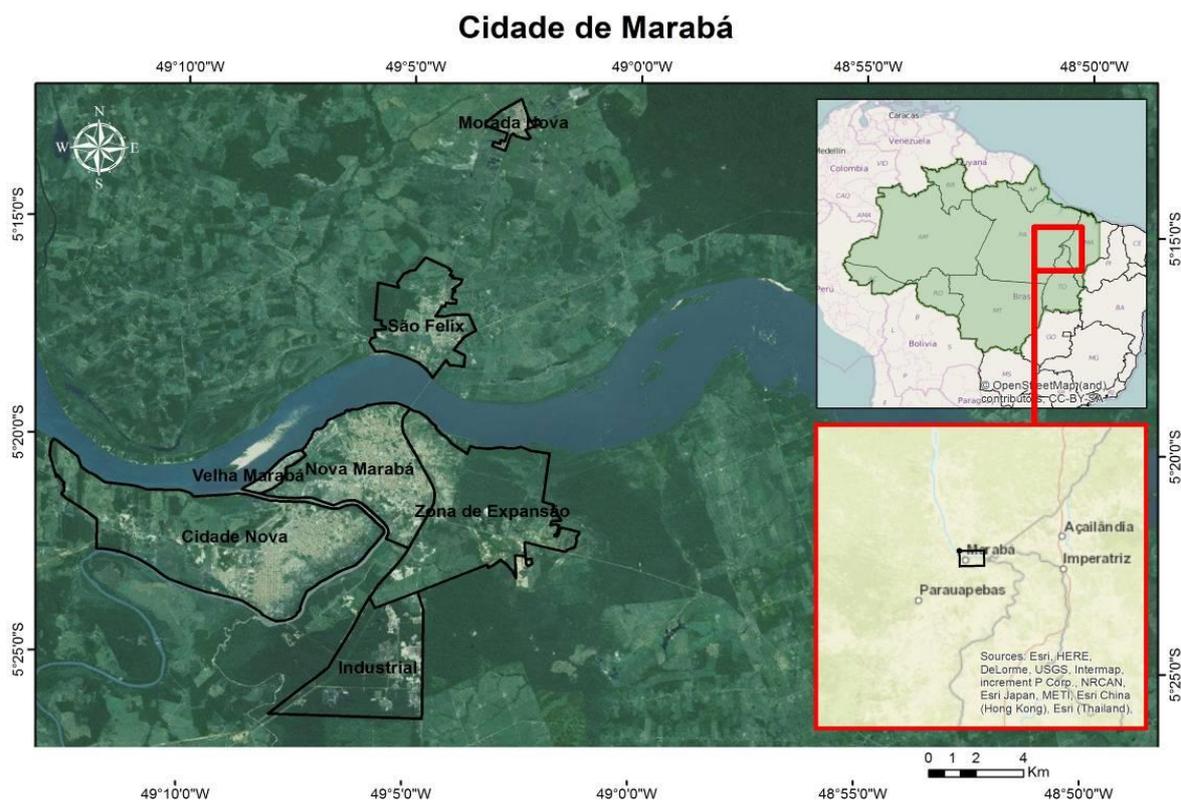
Em Porto Velho (RO) a mancha urbana foi quantificada levando em consideração a divisão do perímetro urbano em: Zona Central, Zona Sul, Zona Norte e Zona Leste (Mapa 1).

**Mapa 1-** Perímetro urbano da cidade de Porto Velho segundo as Zonas Urbanas

**Fonte:** Elaborado pela autora, segundo recorte imagem QuickBird.

A divisão da mancha urbana na cidade de Marabá ocorreu segundo a divisão do perímetro urbano em: Núcleo Urbano Velha Marabá, Núcleo Urbano São Félix, Núcleo Urbano Cidade Nova, Núcleo Urbano Industrial e Núcleo Urbano Zona de expansão (Mapa 2).

**Mapa 2-** Perímetro Urbano da cidade de Marabá segundo os Núcleos Urbanos



**Fonte:** Elaborado pela autora, segundo recorte imagem QuickBird.

Como resultado da sobreposição das zonas/núcleos com a camada de expansão da mancha urbana, resultou uma tabela recortando os incrementos de área urbana em relação às zonas/núcleos.

As análises dos dados referentes a expansão da mancha urbana ocorreram de forma dialética, comparando a implantação das atividades econômicas e as políticas de desenvolvimento regional em cada período analisado, com os dados referentes a implantação da infraestrutura urbana, crescimento populacional, a interferência das atividades econômicas nas transformações espaciais, assim como a influência dos diferentes grupos sociais envolvidos no processo.

Cada um dos dados analisados foi considerado de acordo com as diversas escalas de atuação no espaço urbano, buscando explicar como se deram as relações a nível local, levando em consideração a intensidade dos processos e a variação dos elementos localmente.

A análise da estrutura ocorreu a partir da organização interna dos elementos econômicos e populacionais constituintes das cidades. Os dados coletados e utilizados foram de natureza secundária disponibilizados pelo IBGE, segundo Quadro 02 abaixo.

Os dados estatísticos serviram como indicadores para o entendimento da categoria de análise relacionada a estrutura que as cidades vão adquirindo ao longo do crescimento da sua mancha urbana, a partir da implantação dos Programas e Projetos governamentais, associada as diferentes funções que passa a adquirir frente a rede urbana.

Os indicadores analisados apresentam, porém, limitações quanto ao seu recorte, pois tratam do município no qual as cidades estão inseridas e não da área urbana, porém se seguirmos os critérios do IBGE, que concebe as cidades (sedes municipais) e vilas (sedes distritais) “como espaços que alojam uma população urbana, é possível associar a noção de vida urbana a qualquer conteúdo social nesses limites (cidades e vilas)” (TRINDADE JUNIOR, 2010a).

Além disso, a periodicidade utilizada que no caso compreende os censos do IBGE, tem recortes de dez anos, condição que pode impedir a compreensão das continuidades e descontinuidades dos processos históricos e sociopolíticos que se estabelecem na Amazônia, essenciais para a abordagem aqui proposta.

**Quadro 2-** Dados referentes a análise da estrutura das cidades analisadas

<b>Indicadores de análise da evolução populacional e dos Serviços Públicos Urbanos</b>	<b>Características quanto a coleta dos dados</b>	<b>Fonte de dados – Censos do IBGE</b>
População total, População Urbana e População Rural.	Dos municípios analisados.	Censo Demográfico 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
<b>Serviços Públicos Urbanos</b>		
Esgotamento Sanitário	Dos domicílios pesquisados <sup>9</sup> nos municípios.	Censo Demográfico 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Abastecimento de água	Dos domicílios pesquisados nos municípios.	Censo Demográfico 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Distribuição Elétrica	Dos domicílios pesquisados nos municípios.	Censo Demográfico 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
<b>Setores de Atividades de Dependência</b>		
Atividade Agropecuária e Extrativista	Dos domicílios pesquisados nos municípios	Censo Demográfico 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Atividades industriais	Dos domicílios pesquisados nos municípios	Censo Demográfico 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Comércio de Mercadorias	Dos domicílios pesquisados nos municípios	Censo Demográfico 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Prestação de Serviços	Dos domicílios pesquisados nos municípios	Censo Demográfico 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Transporte, Comunicação e Armazenagem.	Dos domicílios pesquisados nos municípios	Censo Demográfico 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Administração Pública	Dos domicílios pesquisados nos municípios	Censo Demográfico 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

**Fonte:** Elaborada pela autora.

A análise da função que as cidades assumem diante das redes urbanas que estão inseridas, ocorre a partir da junção das informações correspondentes ao processo de formação socioespacial, que inclui os períodos antecedentes e posteriores a incorporação da fronteira.

A compreensão dos processos responsáveis pelo movimento de transformação das organizações espaciais amazônicas, ocorre pelo entendimento

<sup>9</sup> Refere-se a informações sobre características demográficas e socioeconômicas da população, como sexo, idade, educação, trabalho e rendimento, e características dos domicílios que foram pesquisados pelo IBGE, e, com periodicidade variável, informações sobre migração, fecundidade, nupcialidade, entre outras, tendo como unidade de coleta os domicílios. Temas específicos abrangendo aspectos demográficos, sociais e econômicos também são investigados (IBGE).

de que cada tipo de empreendimento (projeto) acarreta um comportamento espacial e sugere uma modalidade de arranjo demográfico, profissional, social e econômico, este arranjo está sempre mudando e com ele o comportamento espacial.

A identificação das diferentes formas com que os espaços urbanos de Porto Velho e Marabá se organizam, ocorreu a partir das análises correspondentes aos processos envolvidos na construção dos espaços urbanos, a forma-conteúdo que assumem, a função que adquirem na rede urbana e as estruturas construídas como suporte do desenvolvimento das atividades urbanas, a partir de um processo de identificação das continuidades e descontinuidades do processo, assim como as semelhanças e diferenças.

Nas seções seguintes iniciaremos uma discussão da forma como a fronteira se estabelece na Amazônia, os diferentes discursos envolvidos, seu caráter urbano, e as influências das atividades rurais neste processo, assim como se deu a ação dos diferentes grupos sociais envolvidos, dentro do quadro político e ideológico da implantação dos planos e projetos de desenvolvimento regional implantados na região.

### **3 A IMPORTÂNCIA DO PROCESSO DE INCORPORAÇÃO DA FRONTEIRA NA CONSTRUÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS AMAZÔNICOS**

#### **3.1 discutindo fronteira**

A discussão sobre fronteira é um assunto que permeou grande parte da história da formação dos Estados Nacionais, pois está associada, sobretudo, à incorporação e à consolidação dos espaços físicos e do domínio dos mesmos.

Ela é concebida no imaginário social como limite geográfico, cuja imagem traduz os limites espaciais, demográficos e econômicos de uma determinada formação social.

Porém, a constituição da fronteira carrega em si, muito mais do que a determinação de limites geográficos, seu estabelecimento não constitui um processo natural sem intenções e vontades, mas carrega os interesses e necessidades do modo de produção dominante.

No caso da constituição da fronteira amazônica, seu processo de incorporação, está associado, sobretudo, à inserção do Brasil no Capitalismo Mundial e a organização causada por esse modo de produção na sociedade brasileira (CARDOSO; MÜLLER, 1977, BECKER, 1988).

Uma releitura de Karl Marx, sob a ótica de Harvey (2005), afirma que o crescimento econômico no Capitalismo ocorre segundo um processo de contradições internas que se manifestam na forma de crises inerentes a esse modo de produção.

O Brasil nesse momento, década de 1960 vivenciava um período de crises que representavam a necessidade de dar continuidade ao crescimento do centro dinâmico da Região Sudeste (MONTE-MÓR, 1994; CARDOSO MÜLLER, 1977) e de solucionar os problemas de tensão social que se estruturavam na Região Nordeste (IANNI, 1979). É importante observar que as crises apresentam a função notória de impor certa racionalidade ao desenvolvimento econômico do capitalismo: “Isso não quer dizer que as crises sejam ordenadas ou lógicas, de fato criam condições que forcem algum tipo de racionalização arbitrária no sistema de produção capitalista” (HARVEY, 2005, p. 46-47).

A reação às crises, segundo Harvey (2005) será a renovação da acumulação como forma de sustentar o sistema capitalista, que ocorre através de mecanismos

como: penetração de capital em novas esferas de atividade, criação de novos desejos e novas necessidades de consumo, facilitação e estímulo do crescimento populacional e a expansão geográfica para novas áreas.

No caso do Brasil, o caminho tomado pelo Capitalismo para resolução da crise que se estruturava foi a criação de novos espaços para acumulação do capital. A Amazônia foi a área de expansão geográfica do capital, escolhida, sobretudo, por seu elevado potencial natural e político e por sua disponibilidade em oferecer mão de obra e mercado consumidor.

Sendo assim, a fronteira amazônica compreendia os espaços necessários à expansão do Capitalismo, pois, esse modo de produção precisa alimentar-se de modos de produção não capitalistas para acumular. Utiliza as camadas sociais não capitalistas como mercado para imprimir-lhes a mais-valia. Necessita delas como fonte de aquisição de seus meios de produção e como reservatório de força de trabalho para manter seu sistema salarial. Compreende um processo que faz parte da tendência histórica do capital, que é absorver e destruir os modos não capitalistas de produção, ao mesmo tempo, que utiliza seus espaços para a acumulação do capital (LUXEMBURGO, 1988).

É possível associar a incorporação da fronteira amazônica a lógica de expansão do Capitalismo, por compreender um espaço ainda não dominado pelo capital, com uma grande quantidade de riquezas naturais a serem exploradas e com um elevado potencial de mercado consumidor (BECKER, 1990).

Neste sentido, a fronteira se expande e evolui por fases, reflexo da evolução do sistema, no caso da Amazônia, do capital (HÉBBETE; MARIN, 1979). Porém, a abordagem econômica, não esgota a discussão sobre fronteira, uma vez que a “fronteira faz parte de uma totalidade social que a transcende, ela é a franja de um sistema em expansão e, portanto, não pode, em hipótese nenhuma, ser entendida dissociada dele” (HÉBBETE; MARIN 1979, p.152), sendo assim, sua interpretação requer a compreensão também, do contexto sócio-político, econômico e ideológico responsáveis pela sua constituição.

Para que a compreensão da fronteira consiga abarcar os elementos que estão além da abordagem econômica, é preciso considerar a fronteira como um espaço em construção e em movimento (VELHO, 1976), compreendendo um espaço de reprodução social, onde ocorre o encontro de diferentes grupos sociais, que

obedecem a racionalidades diferentes, mas que acabam por relacionar-se e criar novos campos de socialização.

A criação destes novos campos de socialização, fruto do encontro dos diferentes grupos sociais que participam da construção da fronteira, trazem a possibilidade de compreender uma especificidade referente a sua construção, que é a relação entre o mundo rural e o espaço urbano, que se estabelece em virtude dos fluxos: de capital, pessoas, objetos e processos presentes na região.

Esse fluxo seja de pessoas, capital, objetos e processos entre o mundo rural e o urbano são os responsáveis por estabelecer nas cidades amazônicas o processo de urbanização, que acaba por refletir a necessidade de acesso aos produtos e serviços da população que se estabelece entre estes dois mundos.

### 3.1.1 Os processos de incorporação da fronteira por trás dos discursos: Da Era Vargas a Juscelino Kubitschek

A incorporação dos espaços da Amazônia a partir da lógica de expansão do Capitalismo era condição quase que preestabelecida, pois a região consistia na última área de fronteira no Brasil (BECKER, 1988). Existem evidências de que esse processo não ocorreu de forma aleatória, algumas mudanças no quadro econômico, social e até ideológico criaram as condições necessárias para que o processo se estabelecesse.

Dentro deste contexto, se faz necessário compreender os pensamentos e formulações que estão por trás da construção das ideologias, assim como as condições históricas que influenciaram tais pensamentos. A análise dos discursos se faz necessária pela visão dicotômica\ dualista que carregam, e pela influência que tem na implantação das questões relacionadas ao planejamento, que no caso da Amazônia tem correspondência direta com a maneira como a fronteira toma diferentes formas na região (D'Araújo, 1992).

As transformações no modelo de ocupação e o estabelecimento da nova fronteira na Amazônia, só serão possíveis em virtude dos modelos de desenvolvimento econômico implantados no Brasil em meados de 1930, atingindo seu ápice após 1964 com o Golpe Militar (D' Araújo 1992), quando as condições para o estabelecimento da incorporação da fronteira amazônica já haviam sido estabelecidas. A implantação do governo militar não pode ser considerada como o

fator determinante para a implantação dos planos de desenvolvimento na região, as ideias e medidas sugeridas já haviam sido aventadas em outros tempos. Segundo D' Araújo (1992) a diferença que se pode estabelecer entre o período antes e depois de 1964, com relação a Amazônia, não diz respeito aos tipos de planos, mas a capacidade do governo de implementá-los.

Entre os anos de 1930 e 1960, estavam sendo estabelecidas no Brasil, a implantação do processo de industrialização, embasado na Terceira Revolução Industrial (das comunicações e informações), e que segundo Monte-Mór (1994), foi o elemento responsável pela recente extensão das condições de produção a parcelas mais amplas dos espaços regionais e nacionais, o chamado processo de urbanização extensiva<sup>10</sup>, fator responsável pela expansão das fronteiras rumo à Amazônia.

Paralelamente ao processo de industrialização, começa a construção de uma identidade nacionalista, que teve o seu estabelecimento em 1930 com as políticas do Estado Novo, quando o Nacionalismo passou a ser sistematicamente incorporado à ideologia do regime governista, tendo sua materialização com o anúncio da Marcha para o Oeste, em 1938 (D'Araújo 1992). As políticas do Estado Novo do Governo Vargas, criam um pensamento social sobre a Amazônia, dentro do discurso da Marcha para o Oeste, de que era necessário um avanço sobre um lugar que representava uma barreira para integração, neste caso a Amazônia. As ideias disseminadas por Vargas neste momento, produzem uma leitura sobre a Amazônia, que tem como base uma interpretação evolucionista (Darwinista), onde as condições naturais e climáticas determinam a relação do homem com a natureza (Ignácio Rangel). Tratando a região amazônica como terra do futuro, conflito do homem com a natureza, no qual o homem sempre sai vitorioso, sendo que o homem preparado para vencer tais desafios não era o nativo, mas o imigrante nordestino (D' ARAÚJO, 1992).

---

<sup>10</sup> A urbanização extensiva pode ser definida segundo Monte-Mór (2004) como a forma socioespacial que expande as condições urbano-industriais de produção e reprodução por sobre o espaço regional, articulando o urbano e o rural em uma única e virtualmente integrada forma urbana, carregando também consigo as especificidades de *polis* e da *civitas*: a *praxis urbana*, a política e a cidadania. Monte-Mór (1994) atribui a ideia de urbanização extensiva da derivação do termo de Henri Lefebvre sobre "zona urbana", "no qual refere-se aquele estágio de organização espacial no qual o Capitalismo industrial, firmemente estabelecido dentro da cidade e controlando a sua região de influência, provoca a ruptura da cidade, em duas partes relacionais: o *core*, o centro/núcleo urbano, resultante do processo de *implosão* do *locus* do poder, marca da antiga cidade; e o tecido urbano, a trama de relações sócio espaciais que se estende à região resultante da *explosão* da cidade preexistente".

Os discursos de Getúlio Vargas<sup>11</sup> na década de 1940 estavam impregnados das ideologias que justificavam a necessidade da construção de uma identidade nacional e, embasavam-se no enaltecimento da importância das nossas riquezas naturais, da ocupação dos vazios demográficos e, da necessidade de unificar as fronteiras políticas às econômicas, no intuito de vencer a não correspondência entre o político e o econômico.

Iniciado o processo de estabelecimento de uma identidade nacional, as justificativas criadas para a ocupação da Amazônia apresentavam relevância, e encontravam adeptos nos diferentes grupos sociais envolvidos. As políticas e ações que permitiriam a expansão da fronteira amazônica nas décadas posteriores continuaram a ser implementadas, apresentando maior repercussão durante o segundo Governo Vargas (1951-1954).

Algumas iniciativas ocorridas durante a transição do segundo Governo Vargas precisam ser apresentadas, como reforço para a continuidade das políticas que serão implantadas posteriormente. Podemos destacar a implantação do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, em 1951, com autonomia administrativa e subordinada diretamente à Presidência da República. Suas atribuições principais compreendiam: 1) Elaborar os planejamentos quinquenais que compunham o Plano

---

<sup>11</sup> Segundo o discurso de Getúlio Vargas em 1940: “Após a reforma de 10 de novembro de 1937, incluímos essa cruzada no programa do Estado Novo, dizendo que o verdadeiro sentido da brasilidade é o rumo ao Oeste. Para bem esclarecer a ideia, devo dizer-vos que o Brasil, politicamente, é uma unicidade. Todos falam a mesma língua, todos têm a mesma tradição histórica e todos seriam capazes de se sacrificar pela defesa do seu território. Considerando-a uma unicidade indivisível, nenhum brasileiro admitiria a hipótese de ser cedido um palmo desta terra, que é o sangue e a carne do seu corpo. Mas se politicamente o Brasil é uma unidade, não o é economicamente. Sob esse aspecto assemelha-se a um arquipélago formado por algumas ilhas, entremeadas de espaços vazios. As ilhas já atingiram um alto grau de desenvolvimento econômico e industrial e as suas fronteiras políticas coincidem com as fronteiras econômicas. Continuam, entretanto, os vastos espaços despovoados, que não atingiram o necessário clima renovador, pela falta de toda uma série de medidas elementares, cuja execução figura no programa do Governo e nos propósitos da administração, destacando-se, dentre elas, o saneamento, a educação e os transportes. No dia em que dispuserem todos esses elementos, os espaços vazios se povoarão. Teremos densidade demográfica e desenvolvimento industrial. Deste modo, o programa de ‘Rumo ao Oeste’ é o reatamento da campanha dos construtores da nacionalidade, dos bandeiras e dos sertanistas, com a integração dos modernos processos de cultura. Precisamos promover essa arrancada, sob todos os aspectos e como todos os métodos, a fim de suprimirmos os vácuos demográficos do nosso território e fazermos com que as fronteiras econômicas coincidam com as fronteiras políticas. Eis o nosso imperialismo. Não ambicionamos um palmo de território que não seja o nosso, mas temos um expansionismo, que é o de crescermos dentro das nossas fronteiras.” (VARGAS, sem data, p. 284-285 in VELHO, 1976, p. 148)

e enviá-los ao Presidente da República; 2) Alterar e rever o Plano e 3) Fazer proposta anual do orçamento geral (CARDOSO; MÜLLER, 1977).

Inicia-se neste momento uma longa trajetória do processo de planificação no Brasil, os primeiros passos foram dados no início dos anos de 1950, no segundo governo Vargas, cujo esforço para a criação dos planos estava envolto na preocupação com o desenvolvimento como meta, no intuito de levar o Brasil a vencer o atraso crônico e o subdesenvolvimento (D'Araújo, 1992).

O discurso enunciado durante a posse de Vargas em 1951, anunciava a necessidade de vencer na Amazônia a “etapa de pioneirismo de desregramento, dominar o meio agressivo, através da execução de uma política realista, sua definitiva integração aos quadros permanentes da civilização nacional” (VARGAS, 1951, p. 173). A ordem dos discursos era otimista, e assinalavam as potencialidades da região, e que se bem aproveitadas, poderiam trazer prosperidade econômica e social. Em nenhum momento, estes discursos faziam referência as populações indígenas e nem tão pouco as populações tradicionais, seu indicativo ocorria no sentido de que o povoamento deveria ser realizado através de imigrantes nacionais e estrangeiros.

De acordo com D'Araújo (1992) as medidas tomadas neste momento, estavam relacionadas a criação de uma sociedade estável de base agrícola, recomendando neste sentido uma política de créditos e de comercialização, melhoria nos transportes, formação de núcleos colonizadores para a plantação de seringueira e produtos agrícolas, além da exploração da madeira. As questões do planejamento e os planos de desenvolvimento implantados neste momento, tiveram como foco responder positivamente aos desafios que o desenvolvimento impunha naquela época para a região amazônica (VELHO, 1976, CARDOSO; MÜLLER, 1977; D'ARAÚJO, 1992).

Entre 1954-55 houve um novo intervalo curto até que Kubitschek assumisse o poder, o Brasil neste momento já era autossuficiente em bens de consumo leves. A industrialização se concentrou na produção de bens de consumo duráveis e bens de capital. Neste momento, verifica-se uma mudança na classe que comandava o desenvolvimento no Brasil, a burguesia nacional que vinha se desenvolvendo desde os anos de 1930, passou a não ser mais o principal instrumento do Estado para o desenvolvimento, em virtude das exigências crescentes de capital e tecnologia. Isso não significou um simples desaparecimento da burguesia, muitos prosperaram com

o crescimento industrial, mas os principais postos dos setores dinâmicos da economia foram assumidos diretamente pelo Estado ou por investidores estrangeiros (VELHO, 1976).

Essas mudanças no papel que a burguesia assumia na sociedade brasileira causaram um descontentamento geral da classe, e esse foi um dos fatores determinantes para que apoiassem o estabelecimento do Golpe Militar em 1964 (RATTNER; UDRY, 1987).

Em 1956 é formulado o Plano de Metas, dentro do Governo de Juscelino Kubitschek, que agrupava quatro grandes conjuntos de objetivos: 1) investimentos diretos do Governo no sistema de transporte e geração de energia; 2) ampliação e/ou instalação de setores de produção intermediária, com destaque para a siderurgia; 3) instalação das indústrias produtoras de bens de capital; 4) construção de uma nova sede administrativa do país, que acabou se tornando a sua capital, Brasília (RATTNER; UDRY, 1987).

O discurso nacionalista é substituído pelo desenvolvimentista, embasado no processo de industrialização do país, tendo como foco final a “valorização do homem”, na condição de vencer suas condições precárias de vida (CARDOSO, 1978). Neste caso, o desenvolvimento é entendido como prosperidade, associado, a ideia de paz como ordem, e à grandeza como destino da nação. A ênfase no potencial de riqueza do país consistia no motor para que o processo se efetivasse. A ideia de soberania como autodeterminação, identificada como igualdade com as nações desenvolvidas surge da fusão das ideias de prosperidade e ordem (CARDOSO, 1978).

A perspectiva de soberania construída neste momento, partia do princípio de que somente os países prósperos podem ser soberanos, sendo a riqueza condição pré-estabelecida, mesmo que no caso do Brasil, este desenvolvimento e busca pela prosperidade ocorresse às custas da interferência do capital internacional.

Neste caso, o conceito de soberania desenvolvido no governo de Juscelino se associa a condição de Soberania Nacional, tinha como sustento o conceito de democracia, cuja sua manutenção estava associada a condição de miséria vivenciada pelo país, que se constituía a principal ameaça na época.

A construção do conceito de soberania aplicada neste governo, embasa-se na teoria dinâmica do desenvolvimento desenvolvida por Kubitschek que tem como foco a manutenção da soberania através do combate à pobreza, como forma de reação a

conjuntura internacional que se estruturava, onde temos a expansão das ambições comunistas<sup>12</sup> associadas as especificidades da América Latina, tornando-se crescente a dificuldade de elevação da renda per capita, assim como a politização pelo qual vem passando os países Latino-americanos (CARDOSO, 1978).

Neste sentido, se justificaram neste momento a reação a todos os movimentos reivindicatórios que sejam acompanhados de agitação popular, pois são definidos como contrários ao desenvolvimento e, conseqüentemente contrários a soberania.

A partir do ano de 1961 o crescimento industrial brasileiro apresentou uma queda considerável e foi acompanhado por um período de crise política. Segundo a Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), o processo de substituição de importações havia se completado e qualquer novo crescimento dependeria de um alargamento do mercado consumidor, que serviria de base para a substituição de importações. Tudo isso, só poderia ser realizado através das chamadas reformas estruturais, que permitiriam incorporar ao mercado as massas marginais, sendo que uma reforma agrária estaria entre as primeiras ações (VELHO, 1976).

A partir do quadro política e econômico demonstrado é possível compreender que as condições para a implantação do regime militar estavam postas, sejam como reflexo dos processos anteriores ou como condição para a resolução de problemas que se configuravam no Brasil.

Dentro deste contexto, é possível perceber que quando o governo militar assume o poder, as bases para a continuidade das suas ações já haviam sido estabelecidas, apesar de grande parte da bibliografia (CARDOSO; MÜLLER, 1977; MAHAR, 1979; BECKER, 1988, 1990; RIBEIRO, 1995) apresentar este momento como um divisor de águas na construção da história e do processo de formação socioespacial da Amazônia, sua concretização somente foi possível em virtude das mudanças no quadro político, econômico e ideológico que se estabeleciam no Brasil desde meados de 1930, sobretudo com o estabelecimento das políticas do

---

<sup>12</sup> “Não nos enganemos: estamos vivendo, não apenas na América Latina, mas em todo o mundo, situações radicalmente novas, que exigem o estabelecimento de um novo sistema de relações entre os povos altamente industrializados e os povos subdesenvolvidos. Não é concebível que, diante da ameaça que representa para o Ocidente o comunismo internacional, as nações democráticas se mostrem incapazes de superar os erros do passado e de formular uma política de grandeza, que demonstre a capacidade da democracia de atender às necessidades da maioria esmagadora da humanidade, constituída por povos que ainda vegetam no limiar da civilização moderna”. (CARDOSO, 1978, p. 82)

Estado Novo, tendo sua continuidade efetivada durante o governo de Juscelino Kubitschek.

### **3.2 A implantação da fronteira e as Políticas Públicas para a Amazônia**

Fatores como a defesa da extensa fronteira nacional, a proteção de riquezas minerais, a conquista de mercados de difícil acesso e o redirecionamento de trabalhadores rurais sem terra de regiões densamente povoadas para as terras amazônicas, estavam inseridos no pacote de ações do governo, permeados pelo discurso oficial de integração nacional, ocupação de vazios demográficos e a necessidade trazer o desenvolvimento para a região (CARDOSO; MÜLLER, 1977).

Estes discursos e ações atendiam a vários propósitos simultaneamente e incluía a burguesia nacional, o capital estrangeiro e o Estado Brasileiro (HATTNER; UDRY, 1987).

Segundo Ianni (1979), durante os anos de 1964 a 1969, a problemática amazônica era tratada pelos governos federal, estaduais, territoriais e municipais, inserida na perspectiva de vazio demográfico, vazio econômico, escassez de recursos de capital, dispersão de recursos humanos e econômicos, insuficiência de meios de transportes e comunicações, predomínio de atividades econômicas e extrativistas, identificação entre borracha e Amazônia, populações e culturas indígenas desconhecidas, terras virgens ou pouco cultivadas, fartas e talvez férteis ou ricas, inclusive em minerais, cobiça internacional e geopolítica.

Estes eram os discursos utilizados para viabilizar a ocupação da região, tendo sua origem na construção do ideal nacionalista iniciado no primeiro governo Vargas, e escondiam suas reais intenções que eram ocultar os movimentos camponeses que se estruturavam na região Nordeste do país, reivindicando a implantação de uma reforma agrária (IANNI, 1979).

O Estado apresentou um papel muito importante nas políticas de incorporação da Amazônia, foi o responsável pelos investimentos em infraestrutura, sendo o avalista e o repassador dos recursos vindos do exterior, além de estabelecer o conjunto de políticas que concretizariam o propósito de incorporação capitalista dessa região.

Assim é possível supor que todos esses fatores (o controle do excedente rural e a criação de força de trabalho disponível para o capital, a inserção da Amazônia

no mercado capitalista de produtos e o controle dos recursos naturais) são as bases em que se ergueu a “fronteira do capital” na Amazônia (RATTNER; UDRY, 1987).

A forma que a fronteira toma neste momento, pode ser tratada como fronteira do capital porque os objetivos que a constituíam tinham como base a incorporação das riquezas naturais existentes na região e a apropriação dos recursos humanos, sem considerar as populações indígenas e tradicionais assim como o conhecimento por eles adquiridos.

O processo de constituição da fronteira amazônica, segundo Becker (1988), ocorre como parte integrante da sociedade nacional, associado ao modelo de crescimento intensivo de capital e possibilitada pela mediação do Estado. Esse processo somente pode ser totalmente viabilizado pelo fator determinante de o espaço amazônico não se encontrar totalmente estruturado. A condição de não estruturação colocado por Becker (1988) como situação que permitiu a implantação das políticas que viabilizaram a ocupação e incorporação das terras amazônicas, tem no não reconhecimento dos modos de vida implantados na região sua base de fundamentação. Pode-se também associar, essa falta de estruturação da região ao seu elevado potencial econômico, político e social a ser explorado.

A seca na Região Nordeste nos anos de 1969 e 1970 acelerou a intervenção do Governo Federal para viabilizar as políticas de colonização para a região Amazônica. As populações rurais constituíam-se como um problema por sua instabilidade, eram migrantes em potencial, e os centros urbanos já apresentavam sinais de inchaço e demandas por saúde, habitação e serviços públicos (CARDOSO; MULLER, 1977; IANNI, 1979; BECKER, 1988; HENRIQUES, 1984).

Segundo Martins (2014) o Governo Militar socializou os custos da ocupação capitalista da Amazônia, transferindo à sociedade o custo da não realização de uma reforma agrária, quando optou por um modelo concentracionista de propriedade, e não por um modelo distributivista, que vinha sendo reivindicado pelos movimentos camponeses antes do Golpe de Estado.

O sentido dessa opção estava no fato de que o Golpe de Estado havia sido financiado e apoiado pela classe de proprietários de terra e das oligarquias tradicionais, na tentativa de conter uma suposta revolução agrária de caráter comunista, orientada pelos camponeses pobres, sobretudo, da Região Nordeste brasileira (MARTINS, 2014).

Em virtude do apoio que a classe agrária brasileira concedeu aos militares no Golpe de Estado, grande parte das ações e políticas de incorporação das terras amazônicas teve como foco atender às necessidades dos grandes proprietários de terra no Brasil.

O Governo Federal nesse momento apresentou um papel de fundamental importância na consolidação da fronteira amazônica; concedeu às grandes empresas nacionais e multinacionais, incentivos fiscais na forma de descontos de até 50% do imposto de renda nos empreendimentos situados nas áreas mais desenvolvidas do país. A condição era de que esse dinheiro deveria ser depositado no Banco da Amazônia, um banco federal, e que após a aprovação de um projeto de investimento pelas autoridades, o recurso fosse constituir 75% do capital de uma nova empresa agropecuária ou industrial na Amazônia. Tratava-se de uma doação e não de um empréstimo (MARTINS, 2014).

A ação privada foi baseada em investimentos em todos os setores econômicos mediante incentivos fiscais e a redução de taxas tributárias, a serem empregadas como capital de investimento, principalmente na criação de gado, na indústria e nos projetos de mineração.

O foco das políticas governamentais implantadas na Amazônia foram as áreas rurais, seja na forma de projetos de colonização, de mineração ou agropecuários (RIBEIRO, 1997). Contudo, a expansão da fronteira não pode ser resumida somente a um fenômeno essencialmente agrícola, compreende a associação de várias frentes: agrícola, pastoril, extrativa (mineral e florestal) e financeira (representada pela apropriação não produtiva da terra), tendo as cidades como base logística para que o projeto de rápida ocupação se estabelecesse (BECKER, 1990; RIBEIRO, 1997).

A incorporação da fronteira amazônica se traduziu na forma de políticas públicas desenvolvidas e aplicadas na região envolvidas em matrizes discursivas, seja, desenvolvimentista, de mercantilização da natureza, preservacionista e socioambiental, construídas a partir de contextos históricos específicos cujo objetivo era atender os interesses dos diferentes grupos sociais envolvidos (CASTRO, 2009; QUINTSLR et al., 2011).

No caso do período da incorporação da fronteira amazônica, a partir da década de 1970, estará marcado pelo forte desenvolvimento regional que se

implantar na região, caracterizado, sobretudo, pelas mudanças nas políticas de ocupação regional (MAHAR, 1979).

As políticas de desenvolvimento regional implantadas na Amazônia aconteceram na forma de Planos Nacionais, revestidos sobretudo, de um caráter econômico, da instituição de órgãos regulamentadores, da implantação de infraestrutura visando a apropriação dos recursos naturais e humanos da região, (Quadro 3).

**Quadro 3-** Políticas de desenvolvimento regional para a Amazônia

<b>Políticas de desenvolvimento regional para a Amazônia</b>				
<b>Período</b>	<b>Programas</b>	<b>Finalidade</b>	<b>Propostas</b>	<b>Materialização dos Programas ou Projetos</b>
Década 1970	PIN (Plano de Integração Nacional)	Financiar o plano de obras de infraestrutura nas regiões compreendidas nas áreas de atuação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), além de promover a integração à economia nacional.	Redefinir o papel da região, no sentido de integrá-la ao esforço de crescimento nacional, rompendo em parte com a visão da Amazônia como região extrativista, propondo-a como alternativa de fronteira agrícola	INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) ACAR (Associação de Crédito e Agência Rural) COBAL (Companhia Brasileira de Alimentos) SUCAM (Superintendência de Campanhas de Saúde Pública) SESP (Fundação Serviço Especial da Saúde Pública)
Aplicado entre os anos de 1975 a 1979	II PND (Segundo Plano de Desenvolvimento Nacional) - Polamazônia (Pólos de desenvolvimento na Amazônia Brasileira)	Tem como finalidade a extração de recursos minerais e áreas de criação de gado – Ações Multifocais	Tinha como meta defender as terras fronteiriças, a partir de uma política capitalista em detrimento da agricultura familiar, visando uma ocupação do tipo extensiva e abrangente a partir da implantação na região de investimentos em grandes empreendimentos estatais e privados, que tinham maior probabilidade de retorno em curto prazo, privilegiando as áreas que já apresentavam alguma concentração econômica e populacional	Exploração de jazidas concedidas às empresas nacionais e internacionais. Primeiramente foi a exploração do minério de manganês e da cassiterita nos estados do Amapá e de Rondônia, depois as novas descobertas de jazidas de ferro na serra dos Carajás, de bauxita no rio Trombetas e de ouro e diamantes em diferentes áreas da Amazônia
Ano de 1981	Polonoroeste (Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil), no estado de Rondônia e no noroeste do estado do Mato	Tinha como finalidade aproveitamento das áreas de floresta e de savana (os cerrados) da região Centro-Oeste, para a melhoria de transporte regional, a consolidação de assentamentos rurais e a proteção de áreas indígenas	Tinha como estratégia a ampliação das exportações de matérias-primas com ênfase no setor de bens <i>in natura</i> ou pouco industrializados, a partir da facilitação de vantagens locacionais e competitivos.	Assentamentos em áreas agrícolas limitadas, devastação florestal.

<p>Década de 1980</p>	<p>Programa Grande Carajás (PGC)</p>	<p>Sua finalidade era o de canalizar recursos nacionais e internacionais para o desenvolvimento de um polo minero-siderúrgico, fundamentado na exploração da província mineral de Carajás</p>	<p>Tinha como estratégia extrair o minério de ferro e os produtos agrícolas da região</p>	<p>Planejamento integrado de infraestrutura, que ficaram ao encargo do Governo Federal, enquanto a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) iniciou a implantação do Projeto Ferro Carajás, um complexo mina-ferro-porto destinado à exploração de minério de ferro de alto teor na Serra dos Carajás. Foi completada a construção da usina hidrelétrica de Tucuruí e construída uma estrada de ferro, com oitocentos e noventa quilômetros de extensão, ligando Carajás ao polo siderúrgico de Marabá e ao porto de Itaqui, em São Luís (Maranhão).</p>
-----------------------	--------------------------------------	---	---	---

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo (MAHAR, (1979); BECKER, (1990); MACHADO, (1992); COELHO, et al., (2002); KOHLHEPP, (2002).

Em uma análise mais detalhada das políticas federais para a Amazônia a partir da implantação do regime democrático na década de 1980 é possível identificar as contradições entre as diferentes ações e objetivos presentes nos planos governamentais.

Em um primeiro momento o discurso ambiental e o desenvolvimento de práticas neste sentido vão sendo incorporados a política brasileira, e conseqüentemente nas ações que vão permear as políticas implantadas no Brasil, que terão sua consolidação com o estabelecimento da constituição de 1988. O reflexo deste processo vai se concretizando ao longo da década de 1990, quando novos atores passam a surgir como elementos principais das discussões que envolvem a região amazônica, que passa a incluir as reivindicações dos povos locais. Neste momento, novos acordos internacionais são assinados, e a Amazônia passa a ser vista como uma região com sérios problemas ambientais, onde o modelo de ocupação e as políticas implantadas na região precisam ser revistas no intuito de amenizar tal condição (SANTOS, 2001).

As políticas públicas contemporâneas para a Amazônia (Quadro 04) têm seu início associado a volta da democracia no Brasil quando novas ideias passam a influenciar, sobretudo, as discutidas na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente, em 1972, que teve como consequência a elaboração de princípios expressos na Declaração de Estocolmo<sup>13</sup>. As consequências destas discussões no Brasil se traduziu na criação da Lei n.6.938 de 31 de agosto de 1981, conhecida como Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, que passa a reconhecer o meio ambiente com direito próprio.

Neste sentido, o Brasil avança nesta discussão sob a influência de paradigmas internacionais, e na constituição de 1988 que estabelece o elemento normativo que faltava para considerar o Direito Ambiental como ciência autônoma do ordenamento jurídico brasileiro.

Na região amazônica o reflexo das políticas ambientais vai se traduzir em discursos sobre a necessidade de iniciativas para o desenvolvimento regional

---

<sup>13</sup> A Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente Humano, conhecida como Conferência de Estocolmo, realizada em 1972 em Estocolmo, na Suécia, foi a primeira Conferência global voltada para o meio ambiente, e como tal é considerada um marco histórico político internacional, decisivo para o surgimento de políticas de gerenciamento ambiental, direcionando a atenção das nações para as questões ambientais.

sustentável, em consequência da preocupação internacional com a destruição das florestas tropicais (CASTRO, 2009).

Os novos acordos internacionais são assinados, e a Amazônia passa a ser vista como uma região com sérios problemas ambientais, onde o modelo de ocupação e as políticas implantadas na região precisam ser revistas no intuito de amenizar tal condição (SANTOS, 2001).

É possível identificar nas políticas públicas aplicadas na Amazônia o reflexo de cada momento nas políticas nacionais, que se traduzem na forma como a região é interpretada, ora como lócus da preservação da biodiversidade, ora como local necessário para que o desenvolvimento econômico se estabeleça (QUINTSLR, et al., 2011).

Dentro deste contexto as políticas para a Amazônia permitem uma leitura de que estas foram delineadas fora do contexto da região, sustentando racionalidades distintas, em que diferentes hierarquias de atuação são evidenciadas, e que nem sempre acontecem no âmbito do Governo Federal.

**Quadro 4- Políticas Públicas Recentes para a Amazônia**

<b>Políticas Públicas recentes para a Amazônia</b>					
Ano de Implantação	Cunho político	Programas	Finalidade	Propostas	Materialização dos Programas ou Projetos
1985	Políticas de cunho ambiental em associação com as políticas internacionais assim como movimentos de resistência locais	Os clássicos projetos bilaterais de cooperação internacional. Os clássicos projetos bilaterais de cooperação internacional, o Programa Piloto para a Proteção das Florestas Tropicais (PPG-7) O <i>Large Scale Biosphere Atmosphere Experiment in the Amazon</i> (LBA) O Programa Brasileiro de Ecologia Molecular da Biodiversidade da Amazônia (PROBEM) O Serviço de Proteção à Amazônia e o Serviço de Vigilância da Amazônia (Projeto SIPAM/SIVAM)	Finalidade atender as demandas pela preservação da floresta amazônica, a nível internacional	Consistiu num conjunto de projetos que visavam contribuir para o uso sustentável dos recursos naturais e, para uma substancial redução da taxa de desflorestamento. O objetivo geral era “maximizar os benefícios ambientais das florestas de uma maneira que seja compatível com os objetivos de crescimento do Brasil” (MMA/Banco Mundial, 1998).	Construção dos centros gestores do Censipam em Manaus, Belém e Porto Velho
1996	Política de desenvolvimento regional com viés evolucionista	Programa Brasil em Ação	Sua finalidade é a estratégia territorial visando a intensificação da fluidez do território. Pautado numa logística complexa e em áreas prioritárias, incluía não apenas redes de circulação e comunicação, como de energia e seus pontos de suporte, mas também sistemas multimodais de	Estimular e assegurar as exportações nacionais, ampliando-as para o hemisfério Norte; b) estreitar as relações com os países Sul-americanos, visando a consolidação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) em toda a América do Sul	Definição de áreas prioritárias para alocação dos recursos orçamentários da União e os Eixos de Integração e Desenvolvimento (ENIDS)

			transporte e comunicações, visando o aumento da sua velocidade e eficiência.		
2000 (Ainda em Andamento)	Viés desenvolvimentista	IIRSA (Integração da Infraestrutura da América do Sul)	Sua finalidade é de integração, cuja a logística tem como base o desenvolvimento da telecomunicação, do transporte e de energia como condições necessárias para a integração econômica dos países participantes.	Centrava-se nos conceitos de eficiência, produtividade e competitividade como centro, mas movidos pela dinâmica de mercados em integração. Os investimentos em programas de infraestrutura de grande porte representavam os maiores esforços e de onde se esperavam os maiores resultados para dinamizar o mercado.	Construção de diferentes obras de infraestrutura visando a integração (Complexo do Madeira)
2002 (Ainda em Andamento)	Política de viés Ambientalista	ARPA (Áreas Protegidas da Amazônia)	Sua finalidade consiste em proteger 60 milhões de hectares da Amazônia Brasileira	O ARPA foi aplicado em duas fases; a primeira teve sua implantação entre os anos de 2003 e 2010, e incluiu 276 milhões de investimento cujo foco era apoiar 46 UC (Unidades de Conservação), totalizando uma área de 24 milhões de hectares. A segunda fase do ARPA ainda se encontra em andamento, foi implantada em 2010 tendo suas ações estendidas até 2017, inclui 255 milhões de reais em investimentos, visando apoiar 95 UC totalizando 52,2 milhões de hectares	Criação de Unidades de Conservação na Amazônia.

2007 (Ainda em andamento)	Política de viés desenvolvimentista	PAC (Programa de Aceleração do Crescimento)	Sua finalidade é estimular o crescimento da economia brasileira, através do investimento em obras de infraestrutura.	O conjunto de investimentos estava organizado em três eixos decisivos: Infra estrutura Logística, envolvendo a construção e ampliação de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias; Infraestrutura Energética, correspondendo a geração e transmissão de energia elétrica, produção, exploração e transporte de petróleo, gás natural e combustíveis renováveis; e Infraestrutura Social e Urbana, englobando saneamento, habitação, metrô, trens urbanos, universalização do programa Luz para Todos e recursos hídricos.	Construção de Hidrelétricas, Portos, Aeroportos, Estradas, Construção de Habitações populares, Ampliação das redes de saneamento básico, de distribuição de água.
2008 (Ainda em andamento)	Política de viés ambientalista e desenvolvimentista	PAS (Programa Amazônia Sustentável)	Sua finalidade é estabelecer um pacto socioterritorial que viabilize e concilie o desenvolvimento da região e a conservação ambiental	O PAS possui cinco objetivos específicos: 1) Ordenamento territorial e a gestão ambiental; 2) Fomento de atividades econômicas sustentáveis, com valorização da diversidade cultural e biológica; 3) Estabelecimento dos subsídios ao planejamento e execução de obras de infraestrutura de energia, transportes comunicação e equipamentos urbanos; 4) Compromissos de inclusão social através de políticas de educação, saúde; 5) um novo modelo de financiamento na Amazônia, voltado para a redução das desigualdades sociais e regionais, geração de renda e emprego, uso sustentável dos recursos naturais	

Fonte: Elaborada pela autora segundo (BECKER, (2001; 2005); CASTRO, (2009), QUINTSLR et al., (2011).

### 3.3 Contexto urbano do estabelecimento da fronteira amazônica

Porque é possível caracterizar a fronteira que se implanta com as políticas do Governo Militar como urbana?

Quando os processos de incorporação da fronteira capitalista da Amazônia se implantam, as cidades já existem na região, porém elas ainda não estavam inseridas no processo de urbanização, apresentavam funções específicas, tinham um caráter comercial, político, religioso, entre outros (CÔRREA, 1987).

Levando em consideração a teoria de Lefebvre (1969) que trata o processo de urbanização como reflexo da industrialização, e como consequência do capitalismo, o processo de urbanização da Amazônia somente pode ser efetivado com a incorporação do capitalismo na região.

Surge então, um novo elemento, como considerar essa teoria se a Amazônia não passou efetivamente por um processo de industrialização?

Segundo Monte-Mór (1994) o processo de urbanização extensiva foi o responsável não somente pela expansão das fronteiras rumo a Amazônia, mas também, o responsável pela implantação do processo de urbanização nas cidades já existentes, assim como nos núcleos urbanos que surgem.

A urbanização ocorre sem a implantação de uma sociedade industrial efetiva na Amazônia, sendo que sua viabilização ocorre sobretudo, pela expansão do que Lefebvre (1969) denomina de *Práxis Urbana*<sup>14</sup>, que consiste no conjunto de hábitos e costumes trazidos pela expansão do processo de urbanização extensiva, que tem nos processos migratórios a sua base de implantação. A *práxis urbana* responsável pela difusão do processo de urbanização tem no perfil dos imigrantes da região a sua base de consolidação, parte deles vinham da região centro-sul do país, introduzidos em modos de vida urbanos que acabam por ser transferidos para a organização das cidades e vilas onde esta população se estabelece. Essa expansão do urbano ocorre na forma de expansão morfológica prático-sensível ou material das

---

<sup>14</sup> Segundo Lefebvre (2004) a *práxis urbana* compreende o conjunto de manifestações do predomínio da cidade sobre o campo e compreende não somente o domínio edificado, mas os hábitos e costumes que fazem parte da composição do espaço social da cidade.

formas, mas, também na forma da vida urbana, dos hábitos e costumes que a caracterizam (LEVEFVRE, 1969).

A manifestação do processo de urbanização extensiva pode ser observada na forma como os projetos de ocupação da fronteira se efetivaram, seja através das várias políticas governamentais para integração do território, pela política urbana de polos de crescimento (POLAMAZÔNIA), ou pela proposta de urbanismo rural, implantada pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), que previa atrair a população e oferecer condições de vida próximas às áreas de origem.

A urbanização na Amazônia teve na expansão da fronteira agrícola sua base, sendo a colonização de novas áreas não somente uma questão de acumulação primitiva, mas a possibilidade de produzir excedente através das suas mais variadas formas. A urbanização da Amazônia foi uma estratégia do Estado para a ocupação dessa região (BECKER, 1990).

Como não ocorreu na Amazônia a implantação efetiva de indústrias concentrando as atividades econômicas nas cidades, a dinamização da economia vem das atividades rurais implantadas fora destas cidades, o que caracteriza a forte influência do rural na construção do urbano na Amazônia. Neste sentido, a complexidade da relação rural-urbana na região amazônica, não ocorre por uma justaposição de usos rurais e urbanos e nem muito menos das cidades do campo que funcionam e se organizam para atender as demandas modernas deste, trata-se de diferentes formas em que esta relação se efetiva.

As cidades ribeirinhas, compreendem por exemplo, uma realidade onde a população rural é responsável por lhe dar dinamismo, definindo uma forte solidariedade orgânica entre a cidade e o entorno. Existem cidades que servem como suporte para a implantação das frentes econômicas no campo, exportando mão de obra para a região, além das relações que se estabelecem entre a população rural que se desloca para a cidade, em busca do comércio de produtos, dos serviços, na busca de educação, saúde (TRINDADE JUNIOR, 2010a).

Desta forma a urbanização na Amazônia está relacionada de forma direta com o desenvolvimento das atividades rurais, a acumulação capitalista da cidade é oriunda de atividades ligadas ao campo, seja atividades agropecuárias, extrativistas ou o próprio mercado de terras. O que caracteriza a fronteira

amazônica como urbana tendo como elemento dinamizador as atividades rurais (BECKER, 1990; TRINDADE JUNIOR, 2007, 2010a).

A articulação das cidades amazônicas, a partir de uma lógica econômica, ocorre tanto com processos modernos quanto com os tradicionais presentes nas atividades de pecuária, pesca, madeira e minério ficando o espaço urbano responsável por comportar estas relações, assim como por reproduzir as condições necessárias de acesso a bens e serviços. A cidade na Amazônia acaba por se tornar o lugar de acesso aos bens de consumo, onde são reinvestidos o lucro adquirido das atividades econômicas inseridas em processos modernos e tradicionais, bem como o local onde se encontram os serviços financeiros, comerciais, de saúde e de educação, principalmente para a população residente, dinamizando o circuito inferior da economia.

A relação entre o mundo rural e o espaço urbano na Amazônia associa-se aos diferentes fluxos que se estabelecem entre estes espaços, seja de capital, atividades econômicas, movimento de pessoas, objetos ou processos, a esses processos, Santos (2008a) denomina rurbanização. Condição está, caracterizada por Trindade Junior. (2010) como a implantação de um processo de urbanização que se dá pela presença da cidade na paisagem regional (urbanização do território<sup>15</sup>), mas principalmente pela difusão da sociedade urbana, que ocorre através da psicoesfera (SANTOS, 2002) ou *práxis urbanas* (LEFEBVRE, 1969).

A implantação da denominada fronteira urbana, foi a base para o projeto de rápida ocupação da região, muitas vezes antecipando à expansão de várias frentes, seja agropecuária, extrativista ou mineral. Suas primeiras manifestações ocorreram através de pequenos núcleos, denominados de povoados<sup>16</sup> (BECKER, 1990).

Os povoados tinham nesse momento, além do seu papel clássico de circular mercadoria, capital e informação, a condição de organizar o mercado de trabalho com pontos de concentração e redistribuição da força de trabalho. Esses povoados

---

<sup>15</sup> A urbanização do território pressupõe a incorporação da variável espacial na definição do processo de urbanização, e nem sempre acompanha, no mesmo ritmo e densidade, a expansão do modo de vida urbano, uma vez que depende de elementos outros que deem sentido à morfologia espacial, elementos estes que fazem necessários ao desdobramento do território, dos nexos da modernização e da urbanização da sociedade (TRINDADE JUNIOR, 2010a, p. 51). No caso da Amazônia, os Projetos e Programas governamentais foram os elementos dinamizadores deste processo, através da implantação de infraestrutura.

<sup>16</sup> Os povoados são, segundo Becker (1978, p. 111), manifestações urbanísticas presentes na Amazônia no início da expansão da frente agrícola, caracterizados como "núcleos populacionais especialmente compactados, que possuem caráter rural-urbano".

não possuem a complexidade e os critérios para se enquadrarem nas teorias urbanas contemporâneas, mas estão vinculados ao padrão global do produto excedente. Essas incipientes manifestações de urbanização são responsáveis por mobilizar o excedente a favor dos grandes centros das regiões Sul e Sudeste do país (IANNI, 1979; BECKER, 1990).

Oliveira (2000) reafirma esta ideia quando destaca que, na Amazônia, a cidade se impõe como base inicial de processos vinculados às novas atividades e servindo como suporte econômico e institucional delas.

A relação do surgimento desses povoados com a extração e mobilização do produto excedente, ocorre por: 1) surgirem como pontos de concentração de mão de obra mobilizada para a abertura da área, de modo a permitir a reprodução do excedente através da apropriação da terra, da exportação de produtos, bem como através da produção de alimentos baratos para os centros urbanos; 2) serem pequenos centros de mercado, pontos de coleta de produtos exportados e pontos de suprimento de bens e serviços para a população que neles reside; 3) servirem de pontos de apoio direto à circulação, pois que alguns deles se cristalizam em torno de pontos de gasolina e restaurantes (BECKER, 1978, p. 116).

Apesar de serem consideradas protourbanas, já nascem dentro de um contexto de urbanização pois representam a mesma dinâmica, constituindo a mesma forma de sustentação do processo urbano-capitalista, ditada por processos espaciais específicos, ligados à lógica das extensivas redes de relações internacionais (MONTE-MÓR, 1994).

São consideradas protourbanas por constituírem manifestações incompletas do padrão urbano-industrial, que caracterizava a vida contemporânea nacional e regional. As mudanças aparecem na intensidade das relações, na natureza das redes, na qualidade do espaço social e natural destruídos pela dinâmica do capital, mas as suas similaridades estão sob a expressão de uma lógica comum (MONTE-MÓR, 1994).

Sendo assim, considerando uma leitura da diferenciação territorial a partir da expansão da fronteira econômica e sua relação com a natureza (VICENTINNI, 2004) é possível identificar uma tipologia para as cidades na Amazônia, inseridas em cinco tipos, conforme quadro 5 abaixo.

**Quadro 5-** As cidades na Amazônia segundo a tipologia histórica

Cidades	Materialização Espacial
Metrópoles Contemporâneas	Estruturas complexas associadas às repercussões dos novos processos de ocupação (Belém, Manaus e São Luís)
Cidades Novas e Modernas	Bases de operação e reprodução social dos grandes projetos minero-metalúrgicos implantados na região (company Towns de Barcarena, Tucuruí e Carajás) ou associadas à necessidade de consolidação de novas estruturas territoriais que demandam uma relativa estrutura urbana concentrada de apoio às atividades econômicas e políticas (Palmas)
Cidades da Colonização	Núcleo de apoio aos projetos de colonização do final da década de 1960, e pontos de apoio aos eixos de penetração rodoviários (agrovilas, agrópolis, rurópolis)
Cidades “espontâneas”	Estruturas urbanas novas e precárias associadas as atividades e serviços complementares, formais ou não, relativas aos grandes projetos ou de apoio às novas frentes econômicas.
Cidades Tradicionais	Estruturas urbanas antigas e sujeitas as transformações recentes, decorrentes dos impactos sociais, culturais e ambientais promovidos pela introdução dos novos modelos de produção e de inovação tecnológica na região.

**Fonte:** Elaborado a partir de Vicentini (2004); Trindade Junior (2010).

Estas cidades, apresentam graus de urbanização diferentes quando a organização intrarregional (MACHADO, 1996), sendo possível destacar quatro áreas principais: Sudeste do Pará, Mato Grosso, Tocantins e centro-sul de Rondônia, associados sobretudo, as atividades econômicas e a força de trabalho existente na região.

O papel assumido pelas cidades e os diferentes graus de urbanização em cada cidade amazônica, acompanha a dinâmica das atividades econômicas e dos diferentes grupos sociais envolvidos, definindo o perfil da economia política da urbanização e as tendências da dinâmica urbana no plano regional (TRINDADE JUNIOR, 2010), apresentando diferentes processos: concentrações nas maiores aglomerações ainda que nos últimos anos se verifique na Amazônia uma descentralização urbana, proliferação de cidades pequenas, em grande parte

tornadas sedes de novos municípios ou fruto da modernização do território por projetos econômicos, assim como, maior importância e presença das cidades médias amazônicas.

Diante da diversidade de processos que se estabelecem na Amazônia é possível agrupar de acordo com algumas características comuns, grupos de cidades, levando em consideração o papel assumido por elas e seus diferentes graus de urbanização, associados sobretudo, as diferentes formas com que as fronteiras vão sendo incorporadas (dinâmica das atividades econômicas e dos diferentes grupos sociais envolvidos), porém mesmo dentro de uma mesma classe de cidades, é possível verificar diferenças na forma com que os espaços urbanos se estruturam.

Sendo assim, nas seções seguintes iniciaremos uma análise da forma como os espaços urbanos das cidades de Porto velho (RO) e Marabá (PA) se organizaram, a partir de uma leitura histórica que permitirá compreender como os diferentes processos aplicados na região influenciaram na construção das identidades das cidades em questão, utilizando como instrumento de análise as transformações da forma-conteúdo, da função, da estrutura e dos processos que se implantam na região.

## **4 A INCORPORAÇÃO DA FRONTEIRA NA CIDADE DE PORTO VELHO E AS TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO URBANO: UMA ANÁLISE DA FORMA, FUNÇÃO, ESTRUTURA E PROCESSO**

### **4.1 Especificidades da formação socioespacial da cidade de Porto Velho**

A urbanização do município de Porto Velho esteve associada aos desdobramentos do processo de incorporação e constituição do estado de Rondônia, assim como, aos processos de integração da Amazônia, no caso, a Meridional, na medida em que o Capitalismo ampliava suas fronteiras, envolvendo as áreas de produção não capitalistas da Amazônia (LUXEMBURGO, 1988).

Na análise do processo de ocupação e urbanização de Porto Velho se apresentam as circunstâncias da expansão da fronteira interna brasileira, como corolário do referido contexto internacional e seus reflexos na Amazônia, mormente no período do recente Regime Militar (SANTOS, 2001). Dentro dessa perspectiva, não se pode separar as etapas da urbanização de Porto Velho do processo de formação do estado de Rondônia, uma vez que as políticas implantadas para a incorporação e ocupação deste (como parte da própria integração amazônica como um todo) impactaram diretamente a formação social e espacial de Porto Velho, sua capital, por onde tudo começou.

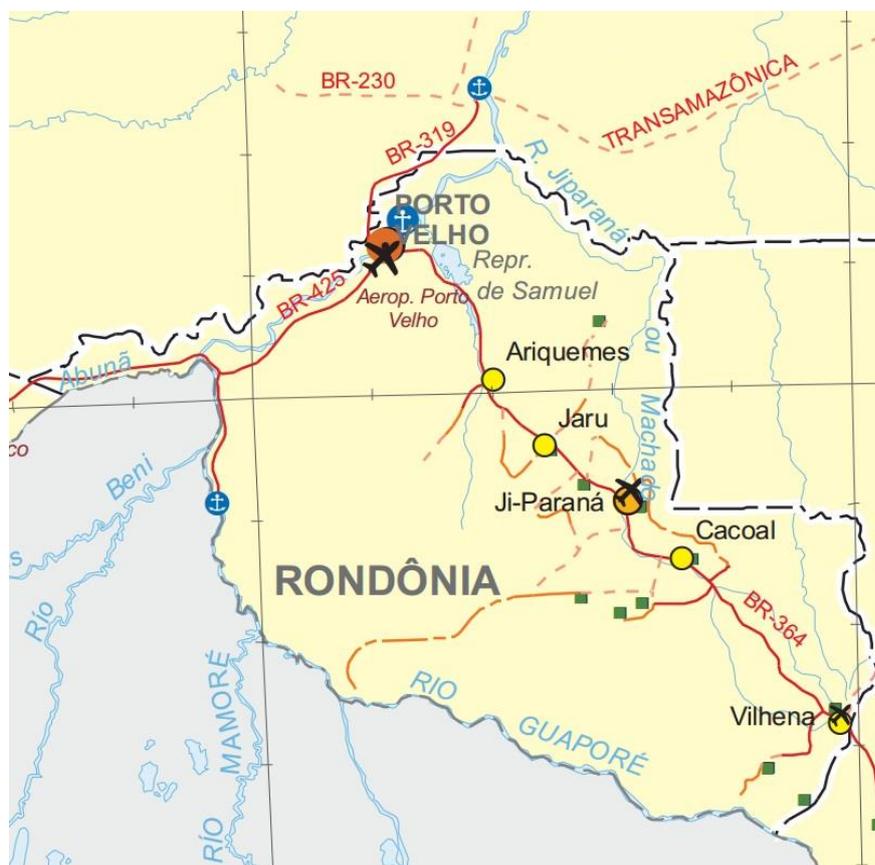
As transformações na organização espacial urbana da cidade de Porto Velho têm nas diferentes formas com que a fronteira veio se traduzindo no Estado de Rondônia os elementos dinamizadores do seu processo de urbanização. A cidade de Porto Velho aparece como o local onde serão aplicados os projetos nacionais e de desenvolvimento regional para o estado de Rondônia, que ocorreu na forma de órgãos e instituições governamentais, implantados como suporte para que os processos se desenvolvessem.

Esta condição conferida a cidade de Porto Velho, de centro polarizador dos serviços, órgãos governamentais e produtos conduziu a criação de uma elite que se estruturou ao redor do Estado, composta sobretudo, de funcionários públicos e prestadores de serviços, que se redefine a cada novo plano ou ação do Estado na região.

A escolha da cidade de Porto Velho como capital do Estado de Rondônia, ocorreu associada a alguns pontos fundamentais do seu processo de formação socioespacial, primeiro por já apresentar toda uma infraestrutura instalada, desde a

implantação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), e segundo por estar localizada em um eixo estratégico que comporta a BR-364 e o rio Madeira (Figura 4).

**Figura 4-** Área de entroncamento dos modais de transporte em Porto Velho



**Fonte:** Atlas Nacional do Brasil Milton Santos (2010).

A compreensão das especificidades do processo de urbanização da cidade de Porto Velho precisa levar em conta desde os aspectos iniciais responsáveis pela formação da cidade, a importância dos aspectos naturais, as intenções dos grupos sociais envolvidos, as lógicas dos processos, suas manifestações nos espaços urbanos dentro de uma perspectiva histórica, assim demonstrando as continuidades e discontinuidades do processo.

Este capítulo está estruturado neste sentido, e vai buscar elencar os elementos que estiveram envolvidos na construção dos espaços urbanos de Porto Velho, a partir de uma análise dialética da forma da cidade frente ao conteúdo que assume, a maneira como os diferentes elementos sociais, políticos, econômicos e ideológicos se inter-relacionam, associados aos diferentes processos envolvidos no movimento de transformação.

## **4.2 Criação do município de Porto Velho/Rondônia (RO)**

A lei nº 741 de 30 de outubro de 1913, criou o termo Porto Velho, cujo território pertencia anteriormente à comarca de Humaitá, ficando o poder executivo autorizado a traçar seus limites, o que foi feito através do Decreto nº1.063 de 17 de março de 1914. A instalação do termo ocorreu em janeiro do ano seguinte.

O município de Porto Velho foi criado em 2 de outubro de 1914, pela lei nº 757, onde, juntamente com Governo Federal, a empresa Madeira-Mamoré Railway Co. fundou a vila em 24 de janeiro de 1915, aproveitando as obras de saneamento realizadas pela Companhia.

Pela lei nº 1.011 de 7 de setembro de 1919 a vila de Porto Velho foi elevada à categoria de cidade.

Pelo decreto lei nº 5.839 de 21 de setembro de 1943, que dispôs sobre a administração dos Territórios Federais, o município de Porto Velho passou à capital do Território, condição que permaneceu quando este foi elevado à categoria de Estado como permanece até os dias atuais.

## **4.3 As atividades extrativistas e o surgimento da cidade de Porto Velho**

O período que compreende os momentos em que o espaço da cidade teve como elemento transformador o trabalho do homem, inserido em atividades extrativistas está ora denominado de Porto Velho Extrativista. Estas atividades compreendiam em ações para a manutenção da sobrevivência do povo inserido na região, mas envolveram sobretudo, ações de cunho Internacional e Nacional que visavam se apropriar das riquezas naturais da região. A cidade de Porto Velho surge dentro deste contexto de atender a demandas de produtos necessários para o desenvolvimento do capitalismo em outras regiões, não considerando as necessidades da população local e, nem tão pouco a cultura regional.

A exploração de um novo recurso natural, vai incorporando novos elementos na transformação do espaço da cidade de Porto Velho, que passa a se diferenciar agregando novas formas as já existentes, a partir da ação de novos grupos sociais, mas tendo como condição para sua efetivação as atividades extrativistas. As ações das atividades extrativistas sobre a transformação dos espaços urbanos em Porto Velho não cessam, elas apresentam uma continuidade ao longo de todo o seu

processo de construção espacial, mas deixam de ser o principal elemento de transformação quando novas atividades são inseridas, assumindo um peso menor no processo.

A primeira ação da implantação das atividades extrativistas no espaço do que seria mais tarde Porto Velho, ocorria pela ação dos povos indígenas que transformavam a natureza para a manutenção da sua sobrevivência. Os núcleos implantados pelos padres jesuítas na região do futuro estado de Rondônia, se apropriaram do modo de organização das sociedades indígenas, e as utilizaram como ponto de transferência de excedentes econômicos para a metrópole europeia, dentro do monopólio exclusivista do mercantilismo da época, pois a implantação da empresa militar e missionária estava associada à manutenção desse processo. Esses grupos instáveis e nômades com a chegada dos europeus, tornaram-se mão de obra forçada para o comércio colonial.

Com a queda nas exportações do cacau e de outros produtos denominados drogas do sertão, muitos dos núcleos de povoamento remanescentes do período colonial ficaram isolados, passando a região por um período de estagnação econômica. As comunidades indígenas continuavam a manter sua sobrevivência da apropriação dos elementos naturais, o início da exploração da borracha em meados do século XIX, traz a região para o circuito de exploração dentro dos moldes capitalistas.

A implantação do primeiro ciclo de produção da borracha está associada à expansão do Capitalismo industrial e financeiro mundiais, a partir do século XIX. Esse processo levou à crescente adoção de práticas e políticas imperialistas promovidas pelas grandes potências, tais como as da Europa e os Estados Unidos, que tiveram como alvo os territórios da África, Oceania e América Latina em busca de matérias-primas e de mercados consumidores (TEIXEIRA; FONSECA, 2002).

É possível afirmar que o processo de constituição da cidade de Porto Velho surge em função das demandas do Capitalismo monopolista na Amazônia, tendo como fatores determinantes a exploração da borracha e a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM). A localização privilegiada e a abundância dos recursos naturais na região, constituíram elementos importantes na escolha do local onde seria implantada a cidade de Porto Velho. As condições geográficas favoráveis da margem direita do rio Madeira (a jusante das corredeiras da localidade de Santo

Antônio) foram decisivas para a implantação de um porto fluvial, e para a constituição em um segundo momento da cidade de Porto Velho.

A construção inicial da ferrovia foi na localidade de Santo Antônio, porém a direção da Madeira Mamoré Railway Co., baseada nos relatórios dos engenheiros Carlos Morsing e Júlio Pinkas com a contribuição do sanitarista Oswaldo Cruz, entra em entendimento com o Governo Federal, para transferir a construção da estação inicial da ferrovia da localidade de Santo Antônio para a futura cidade de Porto Velho (TEIXEIRA; FONSECA, 2002).

Começa então a moldagem de um espaço antes ocupado pela mata e agora aos poucos preenchido por atividades típicas do modo de vida urbano. Processo que caracteriza o que se chama de “produção do espaço”, mas que, na verdade, é um procedimento de moldagem de um ambiente por um determinado tipo de cultura. No presente caso, o móvel cultural em jogo é o extrativismo do látex (NASCIMENTO, 2009).

O processo de organização espacial da cidade de Porto Velho inicia-se comandado pelo vetor econômico cujo objetivo era atender aos interesses do mercado internacional, condição que trará reflexos na forma como a sociedade se organiza. Estes reflexos se manifestaram na forma como a cidade se estruturou, primeiramente foram iniciadas as obras de saneamento local e a construção das instalações necessárias para os serviços da ferrovia que incluíam o prédio da estação inicial e os galpões das oficinas, além da remoção do pessoal da localidade de Santo Antônio para a futura cidade de Porto Velho, que passou a experimentar um considerável surto populacional (TEIXEIRA; FONSECA, 2002).

Formou-se então, um populoso núcleo urbano com um porto fluvial de grande movimento que serviu como base para a criação da atual cidade de Porto Velho. Esse momento vai representar uma nova dinâmica, com o início do comércio e de atividades típicas de áreas urbanizadas, fator associado à mão de obra que se deslocava para a região, que se constituía, sobretudo, de trabalhadores assalariados.

A inserção dos trabalhadores dentro do regime de trabalho assalariado, foi neste momento um fator importante na transformação do espaço urbano de Porto Velho, que passou a se desenvolver visando atender as demandas da população que se implantava na região. Estas demandas que surgiam estavam associadas a

construção de serviços e produtos típicos de uma sociedade urbana, mas também envolviam atividades do setor informal da economia.

O elemento dinamizador da dinâmica urbana da cidade de Porto Velho, foi a instalação da EFMM, tanto nos aspectos relacionados à infraestrutura realizada pela Companhia (Fotografia 1), como também nos aspectos relacionados à população, que passa a ser remunerada pelo seu trabalho.

Porto Velho surgiu em virtude das obras da estrada de ferro Madeira-Mamoré. A partir da construção dos galpões e oficinas, pátio de manobra, estação ferroviária e porto fluvial, começaram a surgir outras obras importantes, utilizadas, ora como residências, ora servindo como logradouro onde se localizavam banco, escola, prefeitura provisória, hotel e até mesmo local de ministrarem cultos religiosos das igrejas católicas, anglicanas e batistas. Então surgiu a necessidade de esgotos, água e também luz. Foi a Estrada que implantou aqueles serviços, tendo à frente durante muito tempo, o Sr. Percy Holder administrando o serviço de água e esgoto. (SILVA, 1991, p. 54).

**Fotografia 1-** Vista Panorâmica da vila de Porto Velho (Rondônia) 1910



Fonte: [http://www.portovelhoagora.com.br/fotos\\_antigas.asp](http://www.portovelhoagora.com.br/fotos_antigas.asp)

Com a finalização da EFMM, no ano de 1912, temos a vila<sup>17</sup> de Porto Velho que já apresentava algumas ruas. A área ao redor das instalações da EFMM eram as mais dotadas de serviços públicos urbanos, e a cidade expandia-se cumprindo a função de comportar a população de baixa renda (CARVALHO, 2009).

---

<sup>17</sup> Porto Velho foi uma vila até o ano de 1919 quando foi elevada à categoria de cidade pela lei nº 1.011 de 7 de setembro.

A criação do município de Porto Velho em 1914, por incentivo da EFMM, trouxe para a região um grande fluxo migratório que compreendia desde trabalhadores braçais até o pessoal mais qualificado para compor o alto escalão da administração, o que demandou a criação de infraestrutura e alojamento, tais como edificações de uso propriamente industrial, como também residências, alojamentos, usina de geração de eletricidade, sistema de telefonia, captação de água, porto fluvial, armazém para abastecimento dos funcionários, lavanderia, inclusive uma fábrica de biscoitos e outra de gelo (TEIXEIRA; FONSECA, 2002).

Não havia até esse momento a preocupação quanto as áreas a serem ocupadas pelos trabalhadores, somente entre os anos de 1915 e 1916 é que foram organizados os primeiros lotes urbanos na cidade de Porto Velho, durante a administração do Superintendente Fernando Guapindaia. Estes lotes serviram sobretudo, para a construção das residências que iriam comportar os trabalhadores do alto escalão da EFMM. Estas construções tinham características marcantes para a época, pois eram em alvenaria e cobertas com telhas de barro trazidas de fora. Eram construções altas, avarandadas e ventiladas, apropriadas para o clima quente da cidade de Porto Velho.

Como essas construções somente abrigavam o alto escalão, surgiram para os operários pelo menos três bairros: o Alto do Bode, habitado exclusivamente por “barbadianos”<sup>18</sup>, o Triângulo e o Baixa da União.

Precedendo à primeira área residencial da cidade, o pátio da ferrovia com suas casas para o pessoal qualificado separados dos demais funcionários e trabalhadores braçais e mesmo um “bairro”, o alto do Bode, iniciou outra cidade. Para além da linha que dividia o território da ferrovia do restante da urbe, significativamente denominada Avenida Divisória, surgiam as primeiras áreas residenciais e comerciais. Onde hoje é a Jônatas Pedrosa surgiu a Rua da Palha, constituída de edificações de material precário, cobertas com palha, que aglutinou aqueles que não eram funcionários da ferrovia e comerciantes. (TEIXEIRA; FONSECA, 2002 p.143).

Estes três bairros estavam localizados em áreas mais afastadas, longe do pátio da ferrovia, e serviam como abrigo para os funcionários braçais e para os comerciantes que se estabeleciam na cidade.

Dentro deste contexto, já se configuravam dois quadros espaciais diferentes. O primeiro, um núcleo central que se organizava ao redor da EFMM, com certa

---

<sup>18</sup>Barbadianos é uma expressão usada para designar os negros vindos das ilhas do Caribe para trabalhar na construção da ferrovia.

infraestrutura, com construções que se diferenciavam das locais pelo material vindo de fora. O segundo demonstrava outra paisagem, composta por moradias construídas com material local, sem infraestrutura e que abrigava os trabalhadores e a população local.

O espaço urbano da cidade de Porto Velho já nasce segregado, com áreas bem definidas quanto à ocupação segundo as classes sociais. A diferenciação da ocupação espacial se dá de duas formas: uma referente à localização, onde as classes sociais mais privilegiadas ocupavam as áreas de menor impacto natural e outra, referente à qualidade das habitações, que se diferenciavam quanto ao material utilizado.

Essa lógica de segregação presente na cidade de Porto Velho desde o início da sua implantação, vai permanecer e direcionar o desenvolvimento das áreas urbanas da cidade ao longo de toda a sua história, associada a lógica da periferização dos mais pobres e da destinação aos mais ricos, das áreas centrais e pericentrais dotadas dos melhores meios de consumo coletivo, tais como: infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos.

A organização espacial segregada da cidade de Porto Velho desde o início da sua implantação compreende o reflexo da sociedade que se implanta na cidade, apresentando papéis muito claros quanto a quem comandaria os modos de produção e de quem seriam seus representantes, e quem trabalharia para que o processo se efetivasse.

É possível observar neste momento, a tendência do traçado da cidade tipo tabuleiro, com quadras quadradas e outras ligeiramente retangulares. No ano de 1924, a cidade de Porto Velho recebe seu primeiro sistema de distribuição de água, na administração do Superintendente Joaquim Augusto Tanajura, nos limites da Rua Júlio de Castilho e Riachuelo com as Avenidas Carlos Gomes, Sete de Setembro e Avenida Divisória (Figura 5).

**Figura 5-** Planta da cidade de Porto Velho em 1925, contendo ruas, avenidas, lotes e distribuição da rede de água.



**Fonte:** Carvalho (2009).

A configuração da então cidade de Porto Velho apresenta seu núcleo urbano nesse período, associado ao extrativismo da borracha e à implantação da infraestrutura necessária para escoamento do látex. A população era formada, sobretudo, por imigrantes estrangeiros até a chegada dos primeiros nordestinos que data das primeiras décadas do século XX, atraídos pela exploração da borracha (TEIXEIRA; FONSECA, 2002).

O abastecimento de gêneros alimentícios do aglomerado urbano inicial da cidade de Porto Velho não provinha em sua totalidade de áreas externas à região extrativista. Havia um setor interno dedicado à produção de alimentos, uma área rural no entorno do núcleo urbano dedicada às culturas hortifrutigranjeiras, fator que contribuiu para que a configuração espacial desse período apresentasse paisagens que não estavam associadas apenas à exploração da borracha.

Mesmo assim, a queda nas exportações da borracha levou a região a enfrentar uma grande letargia econômica, fato também associado à ausência de investimentos na diversificação da economia da região. Condição, que refletiu diretamente no funcionamento da ferrovia, levando seus administradores a iniciar um processo de dispensa de inúmeros trabalhadores a partir do ano de 1930, ocasionando uma intensa agitação popular na cidade de Porto Velho (TEIXEIRA. FONSECA, 2002).

Este processo de demissões foi o responsável pelo início do problema da mão de obra ociosa em Porto Velho, uma vez que a vida econômica da região girava em torno da exploração da borracha e do funcionamento da EFMM, quadro que se agrava com a suspensão do tráfego no ano de 1931, pois a operação da ferrovia havia se tornado deficitária.

O contrato com a empresa Madeira-Mamoré Railway Co. foi rescindido através do Decreto nº 1.547, de 5 de abril de 1937, sendo a ferrovia estatizada pelo governo de Getúlio Vargas como forma de garantir a continuidade de parte dos serviços oferecidos pela EFMM, além da garantia da organização econômica e social que girava em torno desse empreendimento.

Nos seringais a produção encontrava-se paralisada ou reduzida a níveis ínfimos. Os seringueiros abandonavam suas colocações em busca de outras atividades que lhes permitissem a sobrevivência. Parte da mão de obra ociosa passou a se ocupar da produção de alimentos, que foi o que manteve a economia local juntamente com o comércio, condição que permanece até o reestabelecimento da produção da borracha na década de 1940.

A queda nas exportações da borracha neste momento, apesar do desenvolvimento das atividades voltadas a produção de alimentos, causou um grande impacto na economia de Porto Velho que tinha nesta atividade sua condição principal de desenvolvimento, como os recursos e os interesses de implantação estavam ligados a economia internacional, houve pouco ou quase nenhum investimento no desenvolvimento da econômica local.

A economia ganha novamente um incremento, quando a borracha nativa volta a obter importância no comércio internacional a partir da década de 1940, com a Segunda Guerra Mundial. Neste momento, a cidade de Porto Velho vai sofrer alterações quanto ao seu desenvolvimento econômico e social, associadas, os novos migrantes (nordestinos em sua maioria), os chamados “soldados da borracha”, e a dinâmica econômica imposta pela produção gomífera (SANTOS, 2001).

O segundo ciclo da borracha também vai ser marcado pela intervenção da política internacional nas transformações do espaço de Porto Velho, manifestos nas ações do governo estadunidense que promoveu o chamado Acordo de Washington, visando o esforço conjunto dos governos do Brasil e dos Estados Unidos para o aumento da produção da borracha amazônica, e seu fornecimento às indústrias dos

Estados Unidos. Esse acordo previa medidas destinadas a interferir nas relações de produção estabelecidas no sistema extrativista (NECES, 2004).

Parte destas ações estavam embasadas nos discursos nacionalistas de Vargas, que via na região a necessidade de integrá-la, como “Terra do futuro”, estando o migrante nordestino preparado para tal desafio (D’ARAÚJO, 1992).

Estas novas formas de intervenção nacionalista, se manifestam na região logo após o Acordo de Washington, com a criação do Território Federal do Guaporé, através do Decreto-Lei nº 5.812 de 13 de setembro de 1943, constituído por áreas desmembradas dos estados do Amazonas e do Mato Grosso. Seu primeiro governador foi também o primeiro diretor brasileiro da Ferrovia Madeira Mamoré, o major Aluízio Pinheiro Ferreira. Sob a égide do Estado Novo, plena fase ditatorial do primeiro governo de Getúlio Vargas, o poder no Território Federal do Guaporé concentrou-se excessivamente na figura do governador nomeado.

Em função dos investimentos que visavam o aumento da produção como também da nova leva de migrantes para a região, o Território do Guaporé passou por um período de prosperidade. Diferentes órgãos foram criados para a captação de mão de obra, melhoria da infraestrutura dos transportes, fomento e financiamento, abastecimento dos seringais e a comercialização da produção.

O espaço urbano da cidade de Porto Velho vai refletir esse novo momento marcado pela atuação direta do Estado Nacional, manifesto no papel que assume como centro polarizador dos órgãos criados para dar suporte à produção gomífera (NASCIMENTO, 2009), que se manifesta com a criação dos órgãos, juntamente com a intensificação dos serviços e do comércio na região, no intuito de atender a nova classe que surge, os funcionários públicos.

A elevação da cidade de Porto Velho, à categoria de capital no ano de 1943, juntamente com a criação do Território, proporcionou à região um aumento significativo da população urbana. Assim, a cidade que já detinha posição importante como ponto de entroncamento entre os meios de transporte fluvial e ferroviário, além da sua posição como distribuidora de bens e serviços da região, foi equipada com novas funções administrativas.

Apesar da importância da cidade de Porto Velho para o desenvolvimento do estado de Rondônia, seu papel na rede urbana ainda não alcançava o status de centro regional, uma vez que, a exploração do látex esteve voltada para duas áreas

específicas: Porto Velho e Guajará-Mirim, não desenvolvendo as demais regiões do estado, que se apresentavam até o momento com pouca expressão.

Deste modo, segundo os dados da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (FIBGE), em 1940 a população urbana da cidade de Porto Velho era de 3.148 habitantes, passando a contar com 10.036 habitantes em 1950 (aumento de 218%) e, a constituir um importante mercado urbano no contexto da Amazônia Ocidental (FIBGE, 1950).

A reativação do abastecimento da borracha asiática, após o fim da Segunda Guerra Mundial, associada à descoberta da borracha sintética pelos alemães e estadunidenses, fez com que a exportação do látex amazônico fosse ao declínio novamente. Esse fato provocou êxodo rural e como forma de conter esse fluxo, o governo do Território do Guaporé implantou novas colônias agrícolas, que intentavam abastecer as duas maiores cidades do Território: Porto Velho e Guajará-Mirim. As colônias agrícolas que já influenciavam a dinâmica econômica da sociedade comportando o circuito inferior da economia, passa a ser o principal elemento de manutenção da economia quando a borracha entra novamente em declínio.

A criação das colônias agrícolas também fazia parte das políticas nacionalistas agora do segundo momento do governo Vargas, focando na criação de uma sociedade de base agrícola, cujo foco também se voltava para a exploração madeireira (D'ARAÚJO, 1992). Segundo Santos (2001), entre os anos de 1948 e 1959, foram criadas pelo governo do Território as colônias de lata, na cidade de Guajará-Mirim, e as de Areia Branca, Candeias, Nipo-Brasileira, Treze de Setembro e Paulo Leal na cidade de Porto Velho, e uma na localidade de Calama, além da colônia agrícola do Beiradão que nasceu espontaneamente.

As colônias agrícolas criadas pelo Governo eram formadas por lotes de 25 ha, onde os colonos, de modo geral, dedicavam-se ao plantio de mandioca, para a fabricação de farinha, arroz, milho e feijão, observando-se, ainda, no caso da colônia de lata, a cana-de-açúcar para o fabrico da rapadura. Utilizavam-se fundamentalmente da força de trabalho dos membros da família e vendiam seus produtos aos chamados 'marreteiros' (donos de caminhão), que revendiam a produção adquirida nas feiras de Porto Velho e Guajará-Mirim. (LOPES, 1983, p.10 apud SANTOS, 2001, p. 67).

A colônia Treze de Setembro, de migrantes de origem japonesa, destacou-se por ser a única que prosperou. Segundo a FIBGE (1979), os colonos nipônicos

receberam subvenções do seu consulado em Belém e dedicavam-se à horticultura e à avicultura, além da plantação de pimenta, usavam mão de obra familiar para o plantio e a colheita, e assalariados para o desmatamento. Seu diferencial foi, sobretudo, dispor de transporte próprio, tendo liberdade de comercializar sua produção, vendendo-a na cidade de Porto Velho.

As demais colônias não conseguiram se enquadrar nos moldes de produção para o mercado devido ao tamanho reduzido dos lotes para o sistema agrícola implantado, o de rotação de terras, bem como ao pouco incentivo recebido do Estado pelos colonos, que na maioria das vezes não tinham condições de adquirir sementes, sacos para armazenamento e fertilizantes, além da falta de liberdade para a comercialização dos produtos, fazendo-os cair na mão de atravessadores, por falta de transporte próprio. Cabe ressaltar que parte destes colonos continuaram a desenvolver as atividades agrícolas nos moldes tradicionais, comercializando seus produtos nas feiras e comércios locais (SANTOS, 2001).

A criação das colônias agrícolas na década de 1950 está relacionada aos dados populacionais do município no período em questão. Segundo os dados da FIBGE, em 1950 o município de Porto Velho comportava 74% da população do Território do Guaporé. A população localizada na área rural era maior nesse período, compreendendo 59,73%, enquanto a área urbana comportava 40,27% da população.

Neste momento, é possível observar a forte influência das atividades rurais na manutenção do dinamismo da cidade de Porto Velho, que se manteve em função das atividades agrícolas e madeireiras. Estas atividades estiveram associadas, a duas condições primordiais: a primeira associa-se a condição de permanência da população nestas áreas e na possibilidade de obterem outras formas de sobrevivência; a outra diz respeito ao revigoramento que estas atividades trouxeram para Porto Velho, uma vez que seus lucros eram reinvestidos no comércio da região.

Diferentemente do processo de estagnação e decadência da borracha, como no seu primeiro ciclo, dessa vez o estado de Rondônia não se despovoou. Ao contrário, uma nova onda de migrantes afluiu, aumentando a população das cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim, principalmente nas áreas onde estavam localizadas as colônias agrícolas (TEIXEIRA; FONSECA, 2002). As colônias agrícolas serviram de ponto de atração da população que estava localizada nos seringais, constituindo uma alternativa de sobrevivência para essa população, e para a manutenção da

economia da cidade de Porto Velho que se mantinha em função das atividades do setor inferior da economia.

A cidade de Porto Velho a partir da década de 1950 vai passar por mais um período de transformações, sobretudo na configuração espacial. Sua elevação à categoria de território, associada à exploração da cassiterita, impõe um novo ritmo à cidade, que se constitui numa praça comercial e num pólo de atração populacional.

A cidade neste momento já apresentava uma infraestrutura urbana mais desenvolvida nas áreas ao redor da EFMM, onde se localizavam as casas que foram construções pela companhia para comportar os trabalhadores do alto escalão (Fotografia 2). Foi esta área que comportou os prédios construídos para dar suporte a administração pública, assim como o comércio que passa a se desenvolver na região. Esta não era uma realidade presente nos demais bairros que surgiam, estes na sua grande maioria não apresentavam os serviços urbanos mínimos, as construções eram rudimentares e tratavam-se de terrenos pertencentes à União.

**Fotografia 2-** Panorama parcial da cidade de Porto Velho – 07/03/1950



**Fonte:** Arquivo fotográfico ilustrativo dos Municípios brasileiros – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Com a criação do Território, sua função de sede impõe um novo ritmo de obras na cidade de Porto Velho. Foram construídos edifícios públicos que darão suporte à administração, além de concentrar uma gama de serviços como atendimento bancário, postos de saúde, estabelecimentos de ensino e serviços administrativos (TEIXEIRA; FONSECA, 2002).

A cidade assume a condição de centro regional tornando-se o local de atração para a população do Estado de Rondônia que buscava serviços mais sofisticados, mas também, comportava muitas atividades do setor informal da economia. Coexistiam na cidade neste momento, atividades modernas juntamente com atividades tradicionais, juntas elas direcionavam o desenvolvimento local.

Quanto a Porto Velho, o aumento significativo ocorreu na população urbana. Elevada a situação de capital, a cidade, que já detinha posição importante como local de mudança dos meios de transporte fluvial-ferroviário, e já era o maior centro distribuidor de bens da região, foi equipada com serviços administrativos e outros. (FIBGE, 1979, p. 63).

Diante do quadro econômico e político que se instaurava, a cidade de Porto Velho neste período passa a refletir na distribuição dos serviços urbanos, a condição de centro regional, quando apresenta as melhores taxas referentes à instalação de água encanada, iluminação elétrica e aparelhos sanitários, ficando sua área rural com o maior número de domicílios e os menores índices de instalações (Tabela 1).

**Tabela 1-** Domicílios particulares segundo algumas características referente a População Urbana e Rural do município de Porto Velho

ZONA FISIAGRÁFICA E SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO	DOMICÍLIOS PARTICULARES OCUPADOS, DISTRIBUÍDOS POR ALGUMA DAS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS E PESSOAS RECENSEADAS, SEGUNDO ZONA FISIAGRÁFICA, OS MUNICÍPIOS E A SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO									
	TOTAL	DOMICÍLIOS PARTICULARES OCUPADOS							PESSOAS RECENSEADAS	
		CONDIÇÃO DE OCUPAÇÃO			INSTALAÇÕES EXISTENTES PEÇAS				PEÇAS	
		PROPRIOS	ALUGADOS	OUTRA CONDIÇÃO, ETC.	ÁGUA ENCANADA	ILUMINAÇÃO ELÉTRICA	APARELHO SANITÁRIO	TOTAL	SERVIDO DE DORMITÓRIOS	
PORTO VELHO	2.881	1.415	362	1.104	35	197	507	9.260	3.533	9.762
QUADRO URBANO	303	152	141	10	21	134	288	1.272	478	3.313
QUADRO SUBURBANO	375	207	121	47	21	28	336	1.435	499	1.482
QUADRO RURAL	2.203	1.056	100	1.042	3	35	83	6.220	2.556	6.902

**Fonte:** Censo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1950).

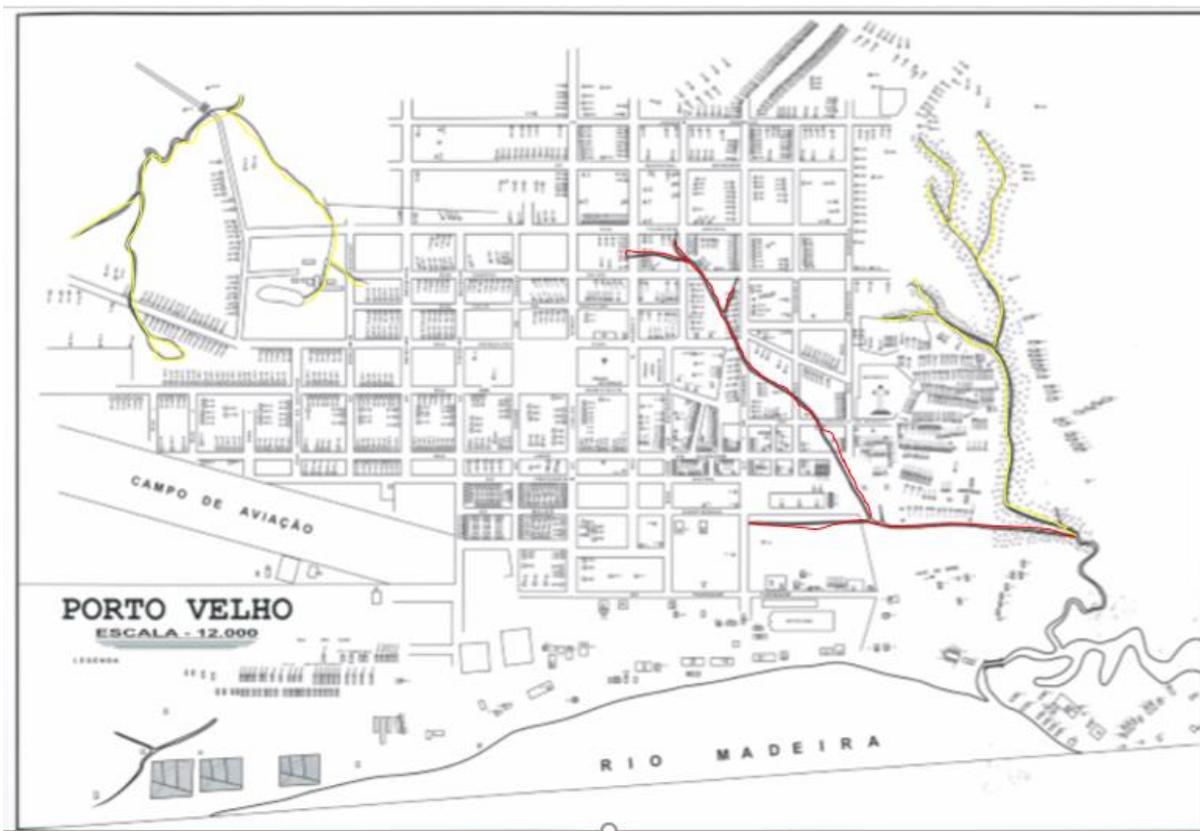
As transformações espaciais vivenciadas pela cidade de Porto Velho no ano de 1950 refletem os processos pelos quais o estado de Rondônia passou durante a década de 1940. Nesse período a cidade apresentou um processo de expansão para o Leste.

A expansão da cidade em direção à Zona Leste nos permite compreender os reflexos da sociedade na organização espacial, estas áreas encontravam-se mais afastadas do núcleo central da cidade e mais vulneráveis aos processos de

ocupações irregulares, comportando a população de baixa renda que se dirigia a cidade de Porto Velho. Parte desta população era proveniente das áreas de garimpo, que se localizavam nos arredores do município de Porto Velho, sobretudo da comunidade de Calama. Estes núcleos surgiam sem nenhum tipo de planejamento, e nem tão pouco serviços públicos urbanos, não havia água encanada, iluminação elétrica, nem tratamento de esgoto, as ruas iam sendo abertas de acordo com a demarcação dos lotes e as casas iam sendo levantadas com os mais diversos materiais.

O reflexo de todas as políticas de cunho nacionalista ou mesmo internacional na cidade de Porto Velho, pode ser observado na sua organização espacial que já apresenta neste momento a necessidade de planejamento, tanto em assuntos relacionados a distribuição de serviços públicos urbanos quanto de ordenamento territorial.

Ainda na década de 1950 foi elaborado o Primeiro Plano Diretor da cidade (Figura 6), pelo Engenheiro Petrônio Barcelos, assim como a primeiro sistema de captação e distribuição de água tratada na cidade (CARVALHO, 2009). Com relação ao sistema de captação de água, seu aumento foi pouco expressivo, considerando o sistema já existente desde 1913, conforme referenciado na imagem em vermelho, sua expansão ocorre como um prolongamento da área central da cidade, e uma expansão a Oeste (referenciado em amarelo).

**Figura 6-** Proposta de Plano Diretor para a cidade de Porto Velho em 1950

**Fonte:** Carvalho (2009).

Segundo Barcelos (2015), a cidade nesse momento já apresentava sua malha ortogonal consolidada como elemento organizador de seu traçado urbano, condição que seria alterada pelo desenho proposto em 1950. Todas as alterações propostas pelo Plano Diretor no ano de 1950, não vão conseguir acompanhar a onda de transformações pela qual a cidade vai passar nos anos seguintes, fruto da nova forma com que a fronteira vai se traduzir na região, associada a descoberta da cassiterita, em jazidas localizadas nas áreas rurais do município de Porto Velho.

A cidade de Porto Velho serviu como polo de atração dos migrantes, que se dirigiam primeiramente para a cidade, depois seguiam para onde havia garimpagem da cassiterita. A partir da década de 1960, os garimpos de cassiterita encontravam-se no ápice de sua exploração. Começou uma nova onda migratória composta por garimpeiros que vinham em busca da lavra do minério, reaquecendo a economia do Território Federal do Guaporé (SANTOS, 2001).

A incorporação da fronteira pela cassiterita em Porto Velho vai refletir diretamente nos fluxos migratórios que se deslocam na região, e conseqüentemente na composição da população. Da década de 1950 para a década de 1960 a população do município de Porto Velho passa de 27.244 para 50.695 pessoas, um aumento de 86,07%, sendo 56% da população masculina e 44% da população feminina. A predominância da população masculina está relacionada, sobretudo, ao domínio da atividade garimpeira (IBGE, 1960).

A cidade de Porto Velho vai apresentar em 1960 uma população de 31.064 pessoas, correspondente a 61,2 % da população do município de Porto Velho. Porém apresentava uma particularidade, 62,1% da sua população, ou seja, 19.293 pessoas residiam na área urbana, onde os sexos masculino e feminino apresentavam-se na mesma proporção, pois eram 9.644 homens e 9.649 mulheres. Já a população rural perfazia 37,9% da população, onde 6.639 eram homens e 5.132, mulheres (Tabela 2).

**Tabela 2-** População rural e urbana segundo os municípios e distritos no ano de 1960

POPULAÇÃO URBANA E RURAL POR SEXO SEGUNDO AS ZONAS FISIográfICAS, OS MUNICÍPIOS E OS DISTRITOS											
ZONAS FISIOGRÁFICAS, MUNICÍPIOS E DISTRITOS	TOTAIS			POPULAÇÃO URBANA						POPULAÇÃO RURAL	
				TOTAL		QUADRO URBANO		QUADRO SUBURBANO			
	TOTAL	HOM.	MULH.	HOM.	MULH.	HOM.	MULH.	HOM.	MULH.	HOM.	MULH.
TERRITÓRIO	70.232	39.038	31.194	15.714	14.912	5.629	5.572	10.095	9.340	23.324	16.282
ZONA DO ALTO MADEIRA	70.232	39.038	31.194	15.714	14.912	5.629	5.572	10.085	9.340	23.324	16.282
GUAJARÁ- MIRIM	19.537	10.847	8.690	3.964	3.970	1.213	1.291	2.751	2.679	6.683	4.920
GUAJARÁ-MIRIM	15.315	8.208	7.107	3.489	3.543	851	951	2.618	2.582	4.739	3.564
PEDRAS NEGRAS	1.420	607	613	134	137	99	94	35	43	673	476
PRÍNCIPE DA BEIRA	2.802	1.632	1.170	361	280	263	210	98	74	1.271	880
PORTO VELHO	50.695	28.391	22.304	11.750	10.942	4.416	4.281	7.334	6.691	16.941	11.362
PORTO VELHO	31.064	16.283	14.781	9.644	9.649	3.613	3.807	6.031	5.842	6.639	5.132
ABUNÁ	2.801	1.532	1.269	328	269	133	94	193	175	1.206	1.000
ARIQUEMES	3.058	2.122	944	608	241	203	81	405	160	1.514	703
CALAMA	6.541	3.635	2.906	120	124	25	21	95	93	3.515	2.792
JACI-PARANÁ	1.411	840	571	229	214	118	104	111	110	611	357
RONDÔNIA	5.812	3.979	1.833	823	455	324	174	499	281	3.156	1.378

**Fonte:** Elaborada segundo os dados do IBGE (1960).

Durante a década de 1960, segundo os dados da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a migração teve o seu maior contingente procedente da própria Amazônia; os amazonenses totalizaram 8.147 migrantes, seguidos pelos nordestinos com 5.693 migrantes, dos quais 4.439 provinham do Ceará.

Nesse período, referente ao primeiro ciclo que durou até março de 1971, toda a exploração da cassiterita era feita manualmente. Por consequência, essas áreas exibiam paisagens muito rudimentares, a infraestrutura utilizada para a realização das extrações manuais, além de predatórias, traziam grandes perdas da cassiterita durante o processo. Essa condição também estava presente nas relações comerciais que se implantavam na região neste momento, tendo no setor inferior da economia a base da sua efetivação.

Como as relações comerciais de venda da cassiterita se efetivavam em Porto Velho, envolvendo o circuito superior da economia onde o capital era a condição para a sua efetivação, a cidade de Porto Velho tem sua economia revitalizada, e

seus reflexos passam a se apresentar na organização do seu espaço urbano. A cidade expande-se e o comércio local torna-se referência em todo o estado de Rondônia.

Outro fator que contribuiu para o incremento da população da região foi a consolidação da construção da BR-29. Iniciada em 1943 no segundo governo de Getúlio Vargas, a atual BR-364 foi retomada por Juscelino Kubitschek como um dos eixos de penetração na Amazônia a partir da cidade de Cuiabá, passando pela cidade de Porto Velho e indo ao estado do Acre, atraindo migrantes que entravam pelo sudoeste da região e se estabeleciam ao longo do percurso da rodovia. Sua conclusão foi feita pelo Governo Militar, dentro da política de integração nacional da época, seu asfaltamento terminou em 1984.

Essa ligação terrestre com o restante do país impactou bastante a região. O Território de Rondônia, antes ligado apenas a cidade de Rio Branco e a cidade de Manaus, passou a relacionar-se diretamente com as Regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul. O transporte rodoviário apresenta a vantagem de possibilitar ligações mais frequentes, mais rápidas e mais seguras.

Segundo os dados da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (FIBGE), o fluxo migratório intensificou-se gradualmente pela rodovia. Do total dos 30.775 migrantes entre os anos de 1961 a 1970, 6.808 migraram entre os anos de 1961 a 1964; 11.122 migraram entre os anos de 1965 a 1968 e 12.745 migraram entre os anos de 1969 a 1970. Entre os anos de 1961 a 1970 a parcela dos migrantes que entraram pela rodovia cresceu sucessivamente de 7,1% para 23,7% entre os anos de 1960 a 1970.

No cômputo geral, os maiores contingentes migratórios no decênio 60/70 procedem do Amazonas, com 8.017; do próprio Território (migração interna), com 3.457; de Mato Grosso, 3.117; Acre, 2.690, e do Paraná, 2.573. Os que chegaram do Acre e do Amazonas, de modo geral, migraram diretamente do próprio Estado. Dentre os que se deslocaram de um município para outro no interior do Território, a maioria é de rondonianos e amazonenses. Sendo ainda expressiva a participação de cearenses e matogrossenses. Esse deslocamento dentro do Território se deve à procura de áreas de solos melhores e mais bem servidas de transportes, com preferência para as situadas ao longo da BR 364. Trata-se, portanto, de contingente que possivelmente migrou primeiro para o município de Guajará-Mirim, deslocando-se depois para o de Porto Velho. (FIBGE, 1979, p. 71).

Segundo o censo (FIBGE) dos anos de 1970, dos 30.775 migrantes, cerca de 87,6%, dirigiu-se para o município de Porto Velho, concorrendo para o aumento populacional do município que foi de 74,1% (37.807 pessoas).

Com a proibição de funcionamento dos garimpos, determinada pelo Governo Federal em 1971, surgiram verdadeiros povoados, mais estáveis, vinculados às lavras mecanizadas de cassiterita. Tais aglomerados rurais não se situam à beira da BR-364, mas em ramais e ao longo do trecho já construído da BR-421. Geralmente, sua população varia, aproximadamente, entre 200 e 500 habitantes. Correspondendo a núcleos administrativos e residenciais, são dotados de infra-estrutura necessária aos trabalhadores de mineração e de atendimento às necessidades imediatas e mínimas da população que trabalhava na lavra. Dispõem, normalmente, de escritório, alojamentos para solteiros e casados, restaurantes, cantina, depósito de combustível, oficinas mecânicas para reparo das máquinas utilizadas na mineração e para consertos em veículos, bem como posto de gasolina, para uso próprio. (FIBGE, 1979, p. 77).

A proibição do garimpo manual vai apresentar reflexos diretos na cidade de Porto Velho que vai ser o local de atração da população que sairá das áreas de garimpo, segundo Teixeira e Fonseca (2002, p.168) havia cerca de dez mil pessoas ligadas diretamente à garimpagem, e trinta mil indiretamente, para uma população de cem mil habitantes em todo o Estado de Rondônia. As atividades comerciais decaíram e o desemprego tornou-se alarmante principalmente na área urbana de Porto Velho, local que concentrava o maior fluxo de comércio.

O exército foi encarregado de “reunir” os garimpeiros e encaminhá-los aos aviões da FAB, de onde seriam ‘despejados’ em outras regiões do país. A proibição causou falências no comércio e um enorme desemprego. A arrecadação caiu 70% e o Brasil passou a importar o estanho que anteriormente exportava. A partir dessa portaria vários grupos multinacionais reforçaram sua atuação no Território, monopolizando a exploração da cassiterita, que antes era o meio de muitos trabalhadores. (TEIXEIRA; FONSECA, 2002, p. 168).

Dentro desse contexto dois processos distintos se estruturavam. O primeiro, relacionado ao inchaço da cidade de Porto Velho, que concentrou toda a mão de obra dispensada do garimpo, e que passa agora a sofrer com a falta de infraestrutura para comportar toda a demanda populacional que se desloca para a região, e o segundo, relaciona-se a falta de emprego e do corolário de problemas sociais decorrentes (TEIXEIRA; FONSECA, 2002).

A organização do espaço urbano de Porto Velho até este momento é o reflexo de todos os processos pelos quais a cidade vai sendo submetida, fruto de ações que visavam atender interesses ora da política Internacional, ora Nacional. A busca pelos

recursos naturais da região, baseadas nas atividades extrativistas foi o elemento impulsionador, estando na maior parte do tempo compreendidos dentro da lógica capitalista, o que não inviabilizou o desenvolvimento do setor inferior da econômica, que apresentou um forte papel na manutenção da economia local.

A exploração dos recursos naturais existentes na região foi determinante na forma como se deu a organização espacial da cidade de Porto Velho, as inúmeras fronteiras foram se traduzindo a cada novo elemento econômico que ia surgindo, reorganizando a sociedade, refletindo em formas diferentes de como o espaço urbano se organizava.

Quando nos referimos ao fim dos ciclos econômicos, não quer dizer que as atividades pararam de ser desenvolvidas, elas perdem importância como elementos dinamizadores da economia, mas continuam a ser empregadas por grupos sociais que resistem as novas formas de atuação do capital. Esta coexistência dos ciclos que se implantam, com as antigas formas de apropriação da fronteira permite apreender os movimentos envolvidos no seu processo de construção. Associado a isto, temos as marcas deixadas na organização dos espaços, que são reflexo da sociedade e que são decisivas na forma como a cidade passará a se organizar nos períodos subsequentes.

Sendo assim, a compreensão do processo de formação socioespacial da cidade de Porto Velho, desde o período inicial de implantação do seu núcleo urbano é de fundamental importância, pois as rugosidades deixadas por esse momento, a atuação dos grupos sociais envolvidos, e a forma como organizavam sua sociedade vão ser o substrato para que as demais formas de apropriação espacial se estabeleçam.

#### **4.4 A influência dos projetos de colonização na organização espacial da cidade de Porto Velho**

Quando tratamos Porto Velho como fruto dos projetos de colonização, queremos demonstrar a importância que as políticas nacionais tiveram na organização dos seus espaços, manifestadas na forma dos projetos de colonização, como um processo em curso, sem desconsiderar as demais atividades que já estiveram envolvidas no processo de constituição dos seus espaços urbanos.

As políticas implantadas para o estado de Rondônia no ano de 1970, com foco no estabelecimento dos projetos de colonização, irão refletir na construção dos cenários da produção urbana da cidade de Porto Velho, tratando-se de um momento marcado pela substituição do extrativismo vegetal pela cultura agrícola.

Essa influência ocorre sobretudo, pela elevação da região a condição de Território no ano de 1943, colocando Porto Velho em uma condição de destaque quanto ao fornecimento dos produtos, serviços e como local de concentração das repartições públicas. Quando as políticas fruto das ações do governo militar começaram a ser implantadas, a cidade de Porto Velho já apresentava as melhores condições para o estabelecimento dos órgãos que iriam dar suporte para os programas e projetos.

A agricultura tornou-se neste momento a alternativa mais viável para a resolução dos problemas socioeconômicos gerados com o embargo da extração manual da cassiterita e, principalmente, com o fim do ciclo da borracha. Além disso, resolvia a preocupação do Governo Militar com as questões geopolíticas (vigilância das fronteiras) e com a integração da região (incorporação socioeconômica).

A implantação de projetos de colonização, fundados na propriedade familiar preconizada pelo Estatuto da Terra, foi a opção adotada pelo então Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (IBRA), pois se constituía numa atividade capaz de absorver a mão de obra disponível, sem necessitar de atividades econômicas elaboradas. O Estado de Rondônia vai, então, vivenciar todo esse processo através das políticas de colonização<sup>19</sup> dirigida que são implantadas através do Plano de Integração Nacional (PIN) pelo Governo Militar na década de 1970.

A aplicação do Plano de Integração Nacional compreende a primeira etapa dos planos de planejamento regional implantados pelo Governo Militar, tendo como base de sustentação a construção da infraestrutura necessária para comportar os órgãos governamentais, como a (Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e o INCRA, assim como a infraestrutura de transporte.

A cidade de Porto Velho vai apresentar mudanças significativas em função da expansão da atividade agrária, decorrente da colonização deflagrada pelo INCRA,

---

<sup>19</sup>O decreto nº 59.428 de 27 de outubro de 1966 estabeleceu que: "colonização é toda atividade oficial ou particular destinada a dar acesso à propriedade da terra e a promover seu aproveitamento econômico, mediante o exercício de atividades agrícolas, pecuárias e agroindustriais, através da divisão de lotes e parcelas, dimensionadas de acordo com as regiões definidas na regulamentação do Estatuto da Terra, ou através de cooperativas de produção nelas previstas" (SANTOS, 2001, p.70)

que exigiu também a implantação de órgãos federais encarregados da administração dos projetos e da assistência ao trabalhador rural, e que foram, na sua maioria, localizados na capital. Empresas privadas também foram atraídas pelo surto desenvolvimentista, instalando seus escritórios locais na cidade. Profissionais liberais, mobilizados pela iniciativa governamental e privada, passaram a implantar em Porto Velho escritórios de firmas comerciais especializadas.

Todos esses fatores mobilizaram recursos humanos com maior poder aquisitivo que a maioria da população já residente, ampliando o mercado consumidor local e regional, incentivando a instalação de novos estabelecimentos comerciais e de serviços, principalmente os referentes ao crédito, à saúde e ao ensino. Associado a todos estes fatores, podemos agregar uma outra condição que foi fundamental entre os processos de colonização implantados na Amazônia, o Estado de Rondônia se constituiu com uma particularidade, pois seu processo de colonização foi de natureza totalmente oficial. Os modos de conceder as terras em Rondônia foram a grande empresa capitalista e um novo tipo de campesinato (por ter de considerar o mercado) (HENRIQUES, 1986).

As ações das implantações dos projetos de colonização em Rondônia ocorreram a partir de duas modalidades de assentamento. No primeiro momento, através do Projeto Integrado de Colonização (PIC), que apenas distribuía os lotes aos interessados, sem nenhuma seletividade. Numa etapa posterior, criou-se o Projeto de Assentamento Dirigido (PAD), que obedecia já a critérios para o assentamento (HENRIQUES, 1986).

A criação do INCRA também fazia parte do pacote de mudanças previstas no PIN, e tinha como função organizar a distribuição de terras em Rondônia, além de ordenar os aparatos necessários para o aproveitamento da terra. O INCRA foi o órgão responsável pela distribuição e implantação das diversas etapas de acesso à terra em Rondônia, visto que quase 93% das terras existentes na região pertenciam a União (SANTOS, 2001).

As atividades abrangidas por estes projetos se realizariam através de 12 programas que incluíam: Distribuição de terras, Organização Territorial, Organização Administrativa, Assentamento, Organização das Unidades agrícolas, Promoção e Execução de Obras Públicas e Infra-Estrutura, cujo desenvolvimento era de inteira responsabilidade do INCRA, os programas restantes visando à Saúde, Habitação, Educação, Crédito, Cooperativas e Comercialização da produção seriam implementados por outras instituições sob a coordenação do INCRA. (HENRIQUES, 1984, p. 403).

Segundo Santos (2001) o processo colonizador era parte da implantação da modernidade no campo brasileiro, que criaria espacialidades, na forma de unidades familiares de produção agrícola, com recursos governamentais, associados a uma racionalidade urbana no sentido tecnológico, associada a construção da psicosfera (SANTOS, 2002).

Os camponeses que se deslocaram para essas áreas, apesar de manterem traços da agricultura de subsistência, passaram a se inserir num contexto social caracterizado pela presença da cidade. A forte influência urbana aparece no fornecimento de ferramentas, insumos e até mesmo na alimentação, além de exigir dos colonos alguma escolaridade e traquejo no trato com as instituições, processo denominado de expansão da *praxis urbana* (LEFEBVRE, 1969).

A atividade agrícola não podia ignorar o mercado. Além do mais, era crucial para os pequenos e médios agricultores buscarem beneficiar sua produção, visando à agregação de valor, fazendo com que não tenham prejuízo na troca dos seus produtos por bens e serviços urbanos, que são mais caros.

O fluxo migratório nesse período compreendia em grande parte migrantes das regiões Sul e Sudeste, que apresentavam um padrão de vida superior ao do caboclo amazônico e do imigrante nordestino. Sendo assim, a ocupação de novas áreas pela atividade agrária, acarretou a expansão de um mercado consumidor de nível mais elevado, levando alguns centros urbanos, como a cidade de Porto Velho, a se reequiparem para atender às novas necessidades desse mercado (SANTOS, 2001).

Todos estes processos irão refletir na composição da população da cidade de Porto Velho, que passa a apresentar a maioria da sua população nas áreas urbanas 67% em contrapartida dos 33% que se localizavam nas áreas rurais, (Tabela 3).

**Tabela 3-** Proporção da população rural e urbana do município de Porto Velho por década.

Proporção da população rural e urbana por década - Porto Velho						
	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Rural	51%	33%	23%	20%	18%	9%
Urbana	49%	67%	77%	80%	82%	91%

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os dados do censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 1970 demonstram essa superioridade dos serviços oferecidos no município de Porto Velho e sua capacidade ampliada de consumo frente à do município de Guajará-Mirim. Essas disparidades apresentadas comprovam a superioridade da cidade de Porto Velho no fornecimento de serviços e consumo, através dos dados apresentados como englobando todo o município, mas que na verdade representam a realidade da capital Porto Velho.

Nos anos de 1970 havia 20.472 domicílios permanentes no Território Federal do Guaporé. Destes, 27%, ou seja, 5.690 localizavam-se no município de Guajará-Mirim, onde são encontrados os menores índices quanto às instalações e utilidades existentes. Somente 14,57% dos domicílios apresentam rede geral, 20,4% poços ou nascentes de água e 22,60% apresentam iluminação elétrica. Quando se verifica os dados referentes às instalações sanitárias os índices são ainda piores, somente 11,85% das residências possuem fossas sépticas, 20,1% apresentam fossas rudimentares e 40,35 % outras formas de escoamento.

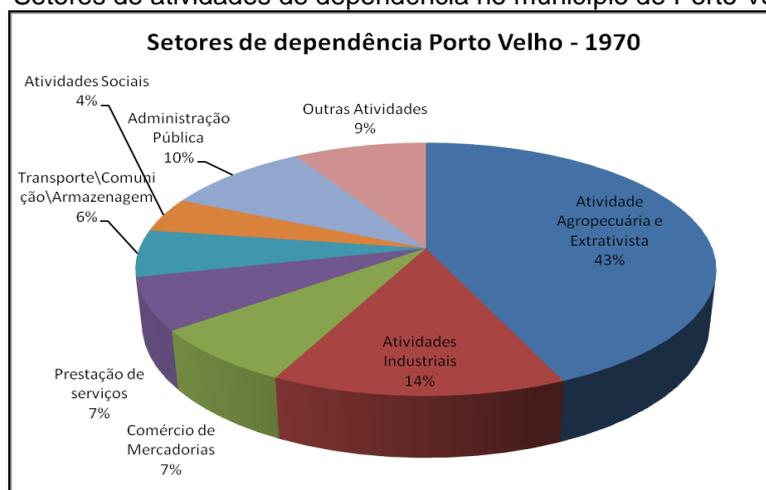
O Município de Porto Velho já apresenta dados melhorados quanto às instalações e utilidades existentes: representa 71% dos domicílios permanentes do Estado, onde 85,43% apresentam rede geral, 79,60% poços ou nascentes de água e 77,4% iluminação elétrica. Os dados referentes às instalações sanitárias também são melhores: 88,15% das residências apresentam fossa séptica, 79,90% possuem fossas rudimentares, porém as residências com outros tipos de escoamento representam 59,65%, (Tabela 4).

**Tabela 4-** Domicílios particulares permanentes por instalação e utilidades existentes por Município - Porto Velho e Guajará-Mirim (1970)

DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES POR INSTALAÇÃO E UTILIDADES EXISTENTES SEGUNDO AS MICROREGIÕES E OS MUNICÍPIOS								
MICROREGIÕES E MUNICÍPIOS	DOMICÍLIOS	INSTALAÇÕES E UTILIDADES EXISTENTES						
		ÁGUA			INSTALAÇÕES SANITÁRIAS			
		REDE GERAL	POÇO OU NASCENTE	ILUMINAÇÃO ELÉTRICA	REDE GERAL	FOSSA SÉPTICA	FOSSA RUDIMENTAR	OUTRO ESCOADORO
<b>TOTAIS</b>	<b>20.472</b>	<b>3.430</b>	<b>5.598</b>	<b>5.169</b>	<b>-</b>	<b>1.392</b>	<b>8.809</b>	<b>1.316</b>
<b>MICROREGIÕES</b>								
<b>RONDÔNIA</b>	<b>20.472</b>	<b>3.430</b>	<b>5.598</b>	<b>5.169</b>	<b>-</b>	<b>1.392</b>	<b>8.809</b>	<b>1.316</b>
<b>MUNICÍPIOS</b>								
<b>GUAJARÁ-MIRIM</b>	<b>5.690</b>	<b>500</b>	<b>1.142</b>	<b>1.168</b>	<b>-</b>	<b>165</b>	<b>1.771</b>	<b>531</b>
<b>PORTO VELHO</b>	<b>14.782</b>	<b>2.930</b>	<b>4.456</b>	<b>4.001</b>	<b>-</b>	<b>165</b>	<b>7.038</b>	<b>785</b>

Fonte: Censo FIBGE (1970).

Podem ser verificados na análise dos dados referente a ocupação da população do município na década de 1970, a predominância da atividade agropecuária ou extrativista empregando cerca de 43% da população, o emprego nas demais atividades são pouco expressivos, com destaque para as atividades industriais (14%) e para a Administração pública, com cerca de 10% dos empregados, que vem crescendo desde a década de 1960, em virtude, da implantação dos planos e órgãos governamentais fruto das políticas do governo militar (Gráfico 1).

**Gráfico 1-** Setores de atividades de dependência no município de Porto Velho - 1970

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A cidade de Porto Velho já dispõe nesse momento de serviços especializados comumente encontrados em centros de hierarquia correspondente à capital regional, como escritórios de assessoria e consultoria, de administração imobiliária, de engenharia civil, de advocacia e de contabilidade. Como capital do Território Federal de Rondônia, tem instaladas as Secretarias do Governo, além da Delegacia Regional de Estatísticas do IBGE e a Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos. Concentra neste momento, a administração desses serviços que se expandem para as demais cidades do Território, que passam a ter como referência a cidade de Porto Velho (NASCIMENTO, 2009).

A cidade de Porto Velho apresenta-se também como um importante centro de comércio de produtos rurais, possuindo beneficiamento de arroz, borracha, castanha e mais de vinte serrarias. Seu comércio varejista já apresentava certa diversificação, sendo encontradas lojas de eletrodomésticos, joias, relógios, mobiliário, ferragens e outros, sua influência estende-se a todos os núcleos da região (FIBGE, 1979).

A cidade de Porto Velho neste momento, já se encontra como centro de consumo da região, onde estão presentes serviços e produtos diversificados. A ligação da cidade de Porto Velho com as Regiões Centro-Oeste e Sudeste do Brasil a partir da construção da BR-364 trouxe uma melhoria para o seu comércio, modificando os relacionamentos de dependência mantidos anteriormente com a cidade de Manaus e de Belém. O comércio da cidade de Porto Velho passou a ser abastecido por atacadistas e representantes comerciais de firmas, sobretudo da

Região Sudeste do país, o que permitiu que seus estabelecimentos comerciais distribuíssem seus bens para todo o Território Federal de Rondônia. (FIBGE, 1979).

Segundo os dados da FIBGE (1979, p. 229) a cidade de Porto Velho, comporta no final da década de 1970, metade das dezoito agências bancárias que servem a região.

As agências de bancos oficiais lá existentes são: do Banco do Brasil, da Caixa Econômica Federal, ambas com sede em Brasília; do Banco da Amazônia S.A., com matriz em Belém, e do Banco do Estado do Acre, com sede em Rio Branco. Quanto às agências de bancos particulares, as matrizes situam-se em áreas metropolitanas do Sudeste e Sul. Assim, as do Itaú e Real na metrópole de São Paulo, a do BRADESCO em Osasco, a do Nacional em Belo Horizonte e a do BAMERINDUS em Curitiba, o que demonstra seu forte relacionamento com essas macrorregiões. (FIBGE, 1979, p. 229).

Apesar das deficiências encontradas no sistema de saúde do Território Federal de Rondônia, a cidade de Porto Velho é a localidade mais bem equipada, segundo os dados da FIBGE em 1979, possui cinquenta e cinco médicos perfazendo 55,6% do total regional. Sendo dezenove de clínica geral, seis pediatras, dez cirurgiões, um psiquiatra, um dermatologista e um neurologista. Disponha ainda nesse período de onze hospitais sendo cinco públicos pertencentes ao Governo Federal, cinco particulares para fins lucrativos e um particular filantrópico. A cidade Porto Velho possuía ainda seis postos de saúde, sendo quatro federais, dois municipais, e dois postos de puericultura<sup>20</sup> federais (FIBGE, 1979).

A cidade de Porto Velho também se destaca nessa época como o centro mais bem equipado quanto aos serviços de educação. Segundo os dados da FIBGE (1979): possui vinte e oito escolas primárias, das quais dezesseis são mantidas pelo Governo Federal, três pelo Governo do Território e nove particulares.

A cidade de Porto Velho possuía onze unidades escolares que ministram o curso secundário sendo sete do Governo Federal, uma do Governo do Território e três particulares, segundo os dados FIBGE (1979, p. 242). Já existia nesse momento na cidade de Porto Velho a preocupação com o ensino profissionalizante, havia cursos técnicos de administração, normal e comercial.

A importância regional assumida pela cidade de Porto Velho ocorria também em relação ao ensino regular, devido ao fato de possuir dois colégios que ministram

---

<sup>20</sup>Postos de puericultura são postos de atendimento onde médicos e auxiliares de serviços médicos atendem a população, encaminhando aos hospitais quando necessário fazendo a distribuição de medicamentos.

o ensino médio em regime de internato, sendo um para meninos e outro para meninas, ambos particulares e pertencentes a ordens religiosas. Esses colégios tradicionais eram frequentados principalmente pela burguesia regional, por filhos de proprietários rurais, comerciantes, funcionários públicos e profissionais liberais. Nesse momento, a cidade de Porto Velho não dispunha de ensino universitário, os estudantes precisavam se deslocar para as cidades de Manaus e Rio Branco.

A condição de centro regional da cidade de Porto Velho pode ser também demonstrada pelo relacionamento que mantém com outras localidades, pela frequência diária de linhas de ônibus que saem da cidade rumo a outros locais.

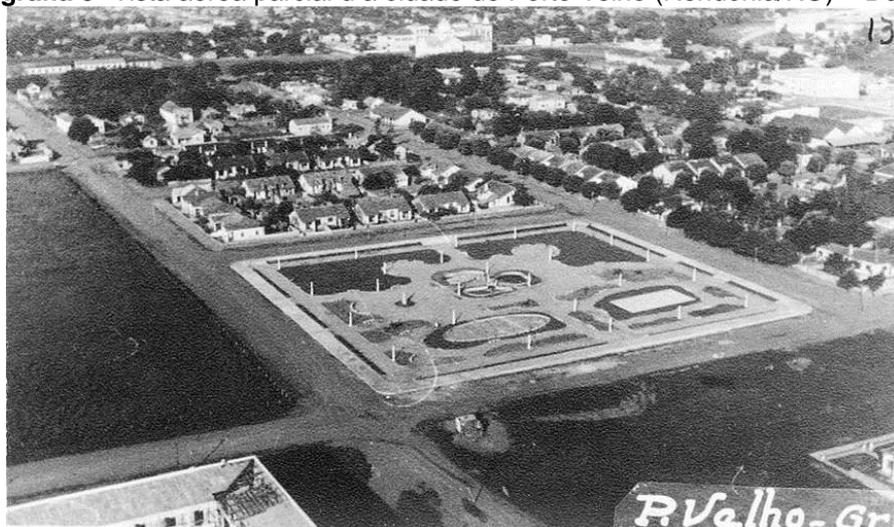
Porto Velho, como centro regional, mantém relacionamento com as outras localidades, o que pode ser comprovada pela frequência diária de linhas de ônibus: quatro viagens redondas para Vila Rondônia, três para Humaitá e para Guajará-Mirim, duas para Vilhena, servindo estas também a Pimenta Bueno. Quanto às ligações inter-regionais, Porto Velho vincula-se a Cuiabá e Campo Grande através de uma viagem diária, constituindo estas cidades baldeações para as linhas, que se dirigem para o Sudeste. É, portanto, um centro dispersor de linhas, início de umas e final de outras, não havendo nenhuma ligação direta Cuiabá-Rio Branco, Cuiabá-Humaitá e Cuiabá-Guajará-Mirim. (FIBGE, 1979, p. 229).

O espaço urbano na década de 1970 expandia-se de forma descontínua, ficando no seu interior numerosos lotes não ocupados<sup>21</sup> (Fotografia 3). As muitas áreas desocupadas no centro da cidade, estão relacionadas com o fato de parte destas áreas estarem destinadas para o uso militar, o que inviabilizava a ocupação.

---

<sup>21</sup>Na verdade, houve uma conjugação de interesses entre o setor imobiliário e políticos locais no sentido de alocar a população de baixa renda na periferia, deixando áreas vazias no tecido urbano mais central para especulação imobiliária. Como também a promoção de invasões (ou ocupações) em terrenos periféricos ao perímetro central.

**Fotografia 3-** Vista aérea parcial d a cidade de Porto Velho (Rondônia/RO) – Década de 1970



**Fonte:** Arquivo fotográfico ilustrativo dos municípios brasileiros – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os problemas de regularização fundiária presentes nas áreas rurais também se manifestam no espaço urbano, em função das terras em questão pertencerem à União, legado da condição de Território Federal (SANTOS, 2001).

As edificações do centro da cidade de Porto Velho, remanescentes da época da EFMM como o antigo bairro Caiari, são construções de alvenaria. Esse tradicional bairro situado em terrenos mais altos da margem direita do rio Madeira, é o preferido pela burguesia local, habitado por comerciantes, profissionais liberais, professores, bancários, funcionários e militares, abriga também o comércio local.

Este quadro não é o mais frequente entre os bairros da cidade de Porto Velho, nas áreas mais afastadas as condições urbanas são precárias, não existe sistema de saneamento de esgoto, nem água tratada e muitas delas não apresentam, sequer iluminação pública. Estes bairros localizam-se em áreas mais afastadas da região central, e tem como facilidade para a sua implantação a falta de documentação das terras que se encontram no domínio da União.

O Projeto Especial para Cidades de Médio Porte implantado em 1984 realizou um estudo identificando as áreas de pobreza da cidade de Porto Velho, utilizando como parâmetros para a definição dessas regiões as ocupações irregulares, a existência de habitações rústicas ou improvisadas, a ocupação nas margens dos igarapés, além da renda familiar e o número de famílias (BARCELOS, 2015). Segundo o diagnóstico as principais necessidades eram: pavimentação, esgoto,

água, iluminação pública, legalização fundiária, drenagem, limpeza e abertura de ruas (BARCELOS, 2015).

Apesar da superioridade da cidade de Porto Velho, comparada as demais cidades do estado de Rondônia, frente aos serviços e produtos que oferece, os serviços urbanos não acompanham tal melhoria. Somente 19,8% dos domicílios pesquisados (2930) eram abastecidos por uma rede geral de abastecimento de água, 30,1% (4456 domicílios) apresentavam como forma de abastecimento poço ou nascente, sendo que 50% dos domicílios apresentavam outra forma de abastecimento que não as apresentadas acima, sendo a mais provável a retirada de água diretamente do rio, sem nenhum tipo de tratamento.

Com relação ao esgotamento sanitário, 61,2% dos domicílios apresentavam algum tipo, não havendo na década de 1970 rede geral de esgoto, 47,6% dos domicílios apresentavam fossa rudimentar, 8,3% fossa séptica e 5,3% outra forma de escoamento. Os domicílios atendidos na década de 1970 com iluminação elétrica totalizavam 27,1%, os 73% restante não apresentavam iluminação elétrica (IBGE, 1970).

No final da década de 1970, a expansão da cidade de Porto Velho se processa para o norte, partindo da Avenida Presidente Kennedy, artéria que interliga a BR-364 a BR-319, em direção ao atual aeroporto. Foi também nesse período que os problemas urbanos passaram a surgir com maior força no cenário urbano de Porto Velho, surgindo a necessidade do desenvolvimento e aplicação de planos urbanísticos que visassem melhorar o desenvolvimento urbano, sendo assim, no ano de 1972 foi elaborado o Plano de Ação Imediata (PAI) pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP) sobre a supervisão do professor arquiteto e urbanista Joaquim Manoel Guedes Sobrinho, seguindo o Termo de Referência elaborado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SFHU) (BARCELOS, 2015).

O PAI já foi a segunda tentativa do desenvolvimento de um Plano que visasse conduzir o crescimento da cidade de Porto Velho, a primeira tentativa ocorreu sem muito êxito no ano de 1950. O documento elaborado pelo Plano de Ação PAI não previa estudos de estrutura habitacional, ocupacional ou distribuição de renda, mas solicitava informações sobre ocupação do solo, distribuição e evolução da população por áreas urbanas, densidade de alguns bairros, número de habitantes e algumas

informações sobre população escolar, consistindo em informações básicas e isoladas (BARCELOS, 2015).

Das propostas elaboradas pelo Plano de Ação PAI na década de 1970, segundo Barcelos (2015) somente foi colocada em prática a modificação do local de depósito de lixo, além da elaboração de planos específicos relacionados ao sistema viário.

Um novo processo passa a se estabelecer em Rondônia entre os anos de 1980 e 1985, a quantidade de famílias atraídas pela propaganda de terras disponíveis foi tão grande que o INCRA se viu obrigado a implantar um novo tipo de assentamento denominado Projeto de Assentamento Rápido (PAR), que pretendia assentar famílias que viviam em regimes de parceria ou assalariados em lotes já ocupados, ou que estavam acampadas em áreas urbanas próximas aos projetos. Estas novas formas de assentamento já são o reflexo do fim do regime militar e das políticas de aplicação dos projetos de colonização de natureza oficial, a implantação do processo democrático vai trazer novos rumos para o Estado de Rondônia.

O fim da distribuição de terras em Rondônia, não levou a um despovoamento e, nem tão pouco o fim do desenvolvimento das atividades agrícolas e madeireiras na região, muito pelo contrário estas atividades se fortaleceram e se tornaram as principais atividades econômicas do estado.

Associadas a todas estas transformações que o quadro político nacional vivenciava, e conseqüentemente o estado de Rondônia, temos a descoberta do ouro no rio Madeira que foi um elemento de fundamental importância para o desenvolvimento econômico da cidade de Porto Velho, assim um vetor das transformações da sociedade da época.

#### **4.5 A descoberta do ouro no rio Madeira e a instalação do Estado local como indutores das transformações dos espaços urbanos de Porto Velho**

As transformações vivenciadas pela cidade de Porto Velho na década de 1980 estiveram associadas a dois processos: a exploração de ouro no rio Madeira e a instalação do Estado local.

Os dados populacionais da cidade na década de 1980 são reflexos das políticas implantadas nas décadas anteriores, mas especificamente na década de 1970. Nesse período, a cidade de Porto Velho apresentava uma população de

133.898 habitantes, um acréscimo de 108% em relação à população de 1970 sendo que 23% (30.920) vivem na zona rural e, 77% (102.978) na zona urbana.

As notícias sobre o ouro do rio Madeira, atraíram uma grande quantidade de garimpeiros que vinham para a região com o intuito de enriquecer repentinamente. Em 1980 começaram a chegar às primeiras balsas vindas do estado do Pará, embora houvesse também exploração em terra firme esta não alcançou a importância dos garimpos fluviais.

É preciso destacar, que neste momento o quadro político nacional passava por um momento brusco de transformação, quando temos o fim da ditadura militar e a implantação do regime democrático. Neste momento de reestruturação da política nacional, as projetos e programas voltados para a região amazônica passam por um período de estagnação, somente sendo retomados com maior intensidade na década de 1990 quando adquirem um caráter preservacionista.

A descoberta do ouro no rio Madeira representou a possibilidade da manutenção da economia local, trazendo para a região um novo surto populacional e a revitalização do comércio da região, uma gama de serviços e de atividades surgiram com a implantação dos garimpos, fossem eles manuais, por balsas ou por dragas. Essas atividades compreendiam não só aquelas envolvidas diretamente na extração, mas também um conjunto de outras que incluíam: comércio, serviços, lazer, imobiliárias entre outras.

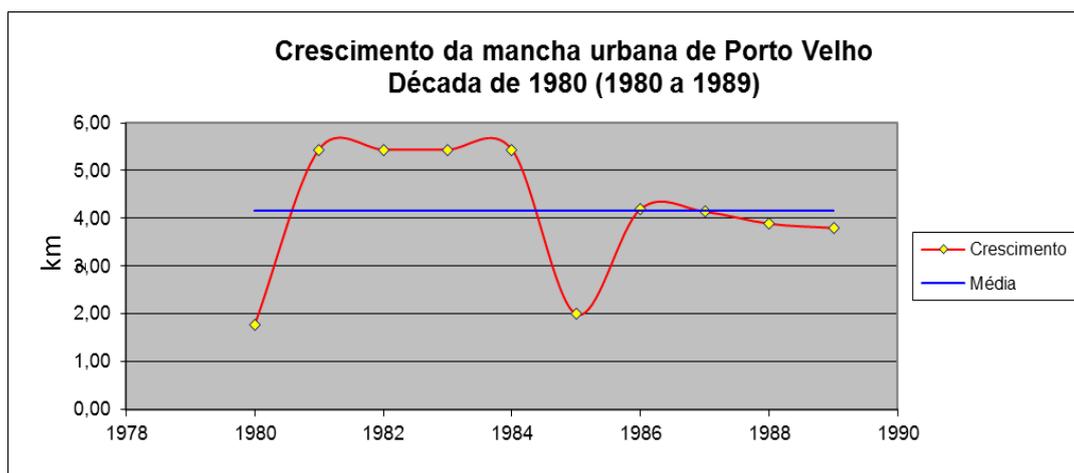
A proximidade dos garimpos da cidade de Porto Velho impactou bastante sua vida urbana, na forma de problemas sociais e ambientais. Houve encarecimento dos bens e serviços, dos aluguéis e dos imóveis, aumento da violência e da prostituição, disseminação de doenças. A utilização do mercúrio e de técnicas ultrapassadas na garimpagem trouxe a poluição e a contaminação das águas, e do meio biótico, além de processos erosivos dos leitos dos rios e sedimentação dos canais navegáveis (SANTOS, 2001).

A nova leva de pessoas que se deslocam dos projetos de assentamento das áreas rurais associada às que vem de outras áreas do país em busca do garimpo do ouro, ou de novas oportunidades de trabalho e de vida, faz com que a malha urbana da cidade de Porto Velho tenha uma expansão considerável para comportar o fluxo migratório. Não havia nestes locais serviços básicos como: água encanada, iluminação elétrica e tratamento de esgoto, muitas vezes nem o acesso ao local era viável. Porém, com o passar do tempo esses serviços iam sendo implantados,

valorizando as áreas próximas, muitas vezes deixadas sem ocupação como forma de especulação imobiliária. Muitas dessas áreas com o passar dos anos vieram a se tornar os bairros que compõem o perímetro urbano da cidade de Porto Velho (mapa 1).

Todo esse processo de crescimento populacional, associado sobretudo, a descoberta do ouro no rio Madeira, refletiu na expansão da cidade de Porto Velho, que na década de 1980 apresentou um crescimento de 41,56 quilômetros quadrados. O maior avanço da mancha urbana ocorreu entre os anos de 1980 e 1984 com um crescimento de 20,93 quilômetros quadrados, seguido dos anos de 1987 com 8,28 quilômetros quadrados (Tabela 5 e Gráfico 2). A década de 1980 representou o maior crescimento da mancha urbana do período entre 1976 a 2010 (Gráfico 03), cresceu 53%, o que representou 41,56 km<sup>2</sup> (Tabela 5).

**Gráfico 2-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho – Década de 1980

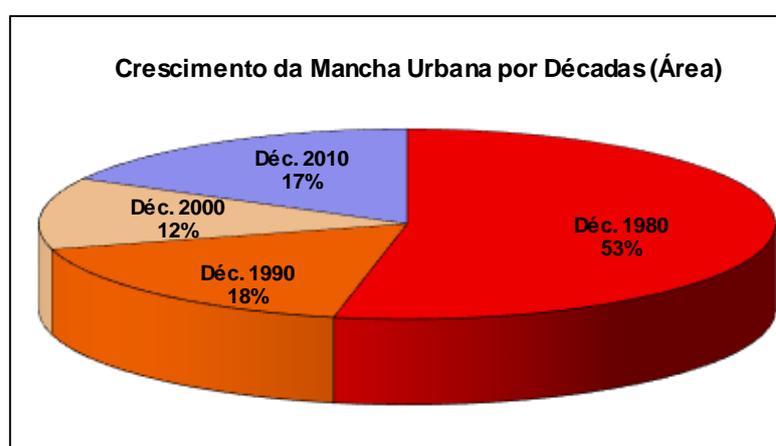


**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os dados da expansão da mancha urbana.

**Tabela 5-** Crescimento da mancha urbana de Porto Velho em Km<sup>2</sup> por décadas

Crescimento da mancha urbana de Porto Velho em Km <sup>2</sup> por décadas				
Período	Década 1980	Década 1990	Década 2000	Década 2010
<b>Total de Crescimento Km<sup>2</sup></b>	41,56 km <sup>2</sup>	13,67 km <sup>2</sup>	9,51 km <sup>2</sup>	13,41 km <sup>2</sup>

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo dados da expansão da mancha urbana.

**Gráfico 3-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho por décadas (1980,1990,2000, 2010)

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os dados de expansão da mancha urbana.

Nesse momento a cidade de Porto Velho apresenta uma área central tanto estruturada em termos comerciais e administrativos quanto em termos de infraestrutura (Fotografia 4). A partir daí sua expansão horizontal começa a seguir rumo à Zona Leste, acompanhando o eixo da BR-364 no sentido da cidade de Cuiabá, em razão da existência de uma área militar do Exército na Zona Sul e do aeroporto e da Base Aérea na Zona Norte, bloqueando a expansão urbana.

**Fotografia 4-** Vista parcial da cidade de Porto Velho – Década de 1980

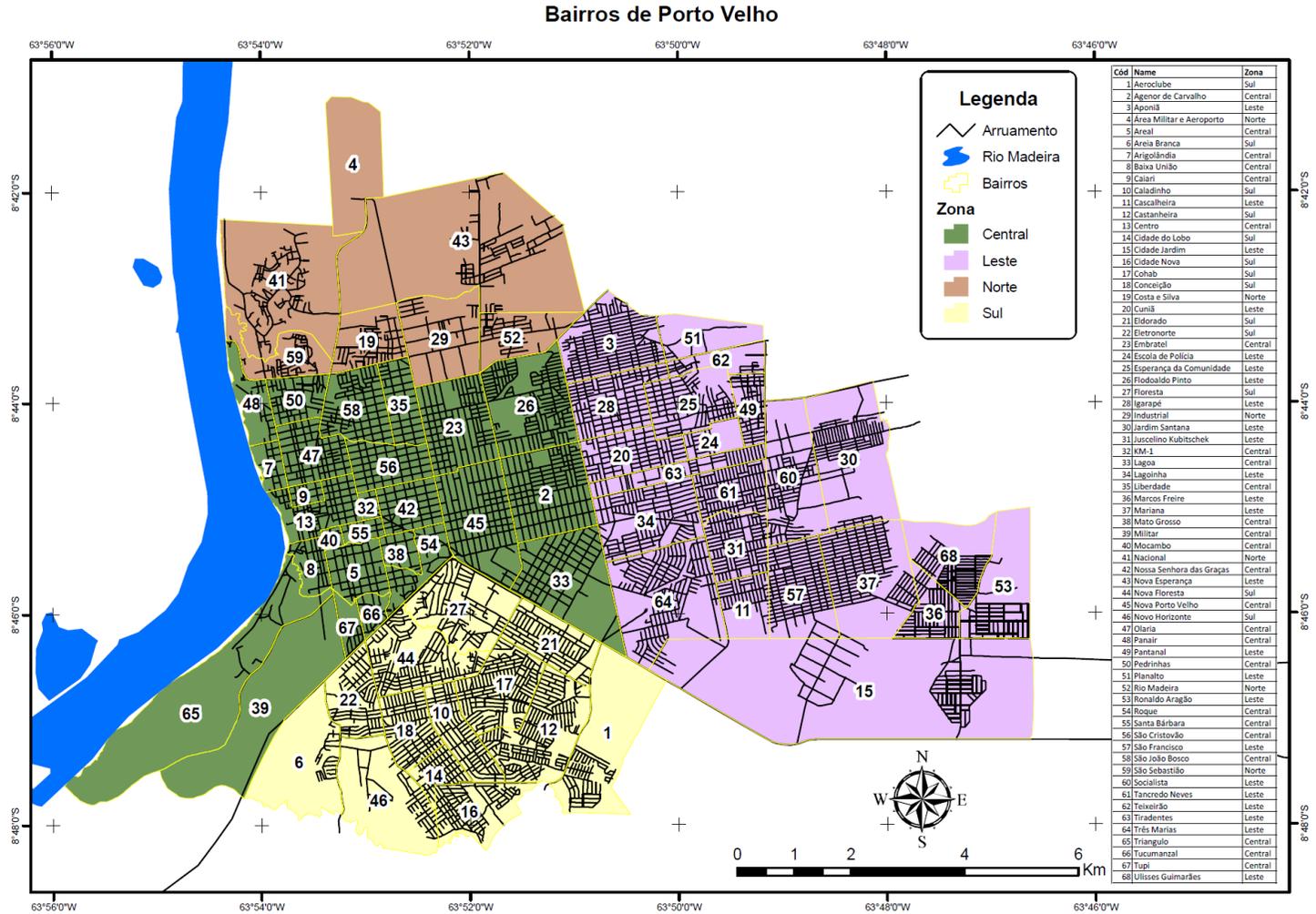


**Fonte:** Arquivo fotográfico ilustrativo dos municípios brasileiros – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

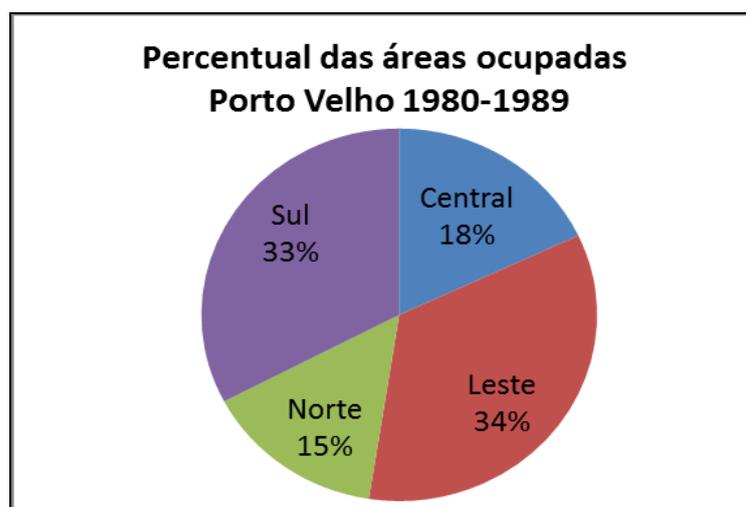
Considerando o crescimento das zonas urbanas segundo os bairros (Mapa 3), a Zona Central, local onde se iniciou a cidade de Porto Velho, do ano de 1976 até o ano de 1984, sua ocupação avançou sobre os bairros Flodoaldo Pontes Pinto e Agenor de Carvalho na direção leste, e ao sul, ocorreu o avanço sobre os bairros Tupi, Tucumanzal e Militar, alcançando um crescimento de 6,52 quilômetros quadrados.

O avanço na Zona Central apresentou-se de maneira insignificante de 1984 até o ano de 1988, com um crescimento de 0,46 quilômetros quadrados, onde os bairros apenas expandiram-se em direção à Zona Leste ocupando os poucos remanescentes que sobraram sobre o bairro Lagoa. O crescimento total da Zona Central na década de 1980, totalizou 18% (Gráfico 4).

Mapa 3- Mapa contendo a divisão dos bairros da Cidade de Porto Velho



Fonte: Elaborado pela autora segundo dados da evolução da mancha urbana,

**Gráfico 4-** Percentuais das áreas ocupadas da cidade de Porto Velho – 1980/1989

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo resultado dos dados da evolução da mancha urbana.

De 1988 em diante a Zona Central não apresentou crescimento da mancha urbana até o ano de 1996 quando se iniciou a expansão da ocupação no bairro Lagoa com acréscimo de 1,11 quilômetros quadrados de área (Tabela 6).

**Tabela 6-** Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Central (1970 – 1988)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
1976	Central	16,6936
1978	Central	0,9655
1980	Central	1,5800
1984	Central	4,9400
1985	Central	0,0155
1987	Central	0,4515
1988	Central	0,0007
Total		24,6469

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat.

A Zona Norte, no ano de 1976 apresentava-se com uma expansão da Zona Central de apenas 1,22 quilômetros quadrados sobre os bairros São Sebastião, Costa e Silva e Industrial. De 1978 a 1980 o crescimento foi de respectivamente 0,34 e 0,32 quilômetros quadrados sobre os bairros Rio Madeira e Industrial. Foi no ano de 1984 que ocorreu o maior avanço que atinge 4,60 quilômetros quadrados, onde 2,0 quilômetros quadrados correspondiam ao crescimento dos bairros Industrial, Costa e Silva e Rio Madeira e 2,60 quilômetros quadrados completando a ocupação

do bairro São Sebastião e avançando sobre o bairro Nacional. O ano de 1987 apresenta um crescimento de 0,81 quilômetros quadrados sobre o bairro Nacional (Tabela 7). O crescimento total da Zona Norte na década de 1980, totalizou 15% (Gráfico 3).

**Tabela 7-** Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Norte (1976 – 1987)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
1976	Norte	1,2246
1978	Norte	0,3453
1980	Norte	0,3255
1984	Norte	4,6246
1987	Norte	0,8125
Total		7,3325

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat.

A expansão da Zona Leste na década de 1980 ocorre como um extravasamento da Zona Central caracterizando-se por uma pequena expansão de 0,29 quilômetros quadrados sobre os bairros Tiradentes e Lagoinha. Os anos de 1984 e 1985 apresentaram uma expansão de 2,93 quilômetros quadrados dando surgimento aos bairros Cuniã, Igarapé e Aponiã. Desse total, 0,5 quilômetros quadrados ocorreram no bairro Cidade Jardim, às margens da BR-364. Em 1987 ocorreu a segunda maior expansão em área da Zona Leste totalizando 6,22 quilômetros quadrados. Nesse ano surgiram na sua totalidade os bairros Juscelino Kubitschek e Tancredo Neves. Ainda ocorreram ampliações sobre os bairros Cascalheira, Três Marias, Aponiã e Lagoinha. Observa-se ainda a ocupação dos remanescentes dos bairros Igarapé e Cuniã. O ano de 1988 apresentou um avanço de 3,92 quilômetros quadrados, sobre os bairros São Francisco, Mariana e Socialista que surgiram nesse mesmo ano (Tabela 8). A Zona Leste alcançou na década de 1980, o maior crescimento frente aos demais bairros, totalizando 34% (Gráfico 4).

**Tabela 8-** Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Leste (1980 – 1988)

Ano	Zona	Área (Km²)
1980	Leste	0,2938
1984	Leste	2,6175
1985	Leste	0,3253
1987	Leste	6,2212
1988	Leste	3,9217
Total		13,3796

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat.

O ano de 1980 marca o início da ocupação da Zona Sul, com uma ampliação a partir da zona Central na região de bifurcação do fluxo rodoviário em direção às cidades de Manaus e Rio Branco. Essa ampliação ocorre sobre o bairro Floresta e totaliza 1,73 quilômetros quadrados. O ápice de expansão da Zona Sul ocorre no ano de 1984, com um total de crescimento de 8,37 quilômetros quadrados, quando surgem na sua totalidade os bairros Nova Floresta, Embratel, Conceição e Cidade do Lobo. Além do surgimento da maior parte do bairro El Dorado, cerca da metade da área total do bairro Caladinho, Aeroclube e Novo Horizonte. Em 1985 registra-se um crescimento de 1,79 quilômetros quadrados com a finalização da ocupação sobre o bairro Caladinho e as primeiras áreas ocupadas sobre os bairros Cohab e Castanheira. O ano de 1987 vai marcar o início de um crescimento em menor proporção e mais espacialmente dividido, atingindo 0,8 quilômetros quadrados, com a expansão gradual sobre os bairros Cohab, Castanheira e El Dorado (Tabela 9). O crescimento total da Zona Sul na década de 1980, foi de 33%, o segundo maior percentual alcançado (Gráfico 4).

**Tabela 9-** Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Sul (1976 – 1987)

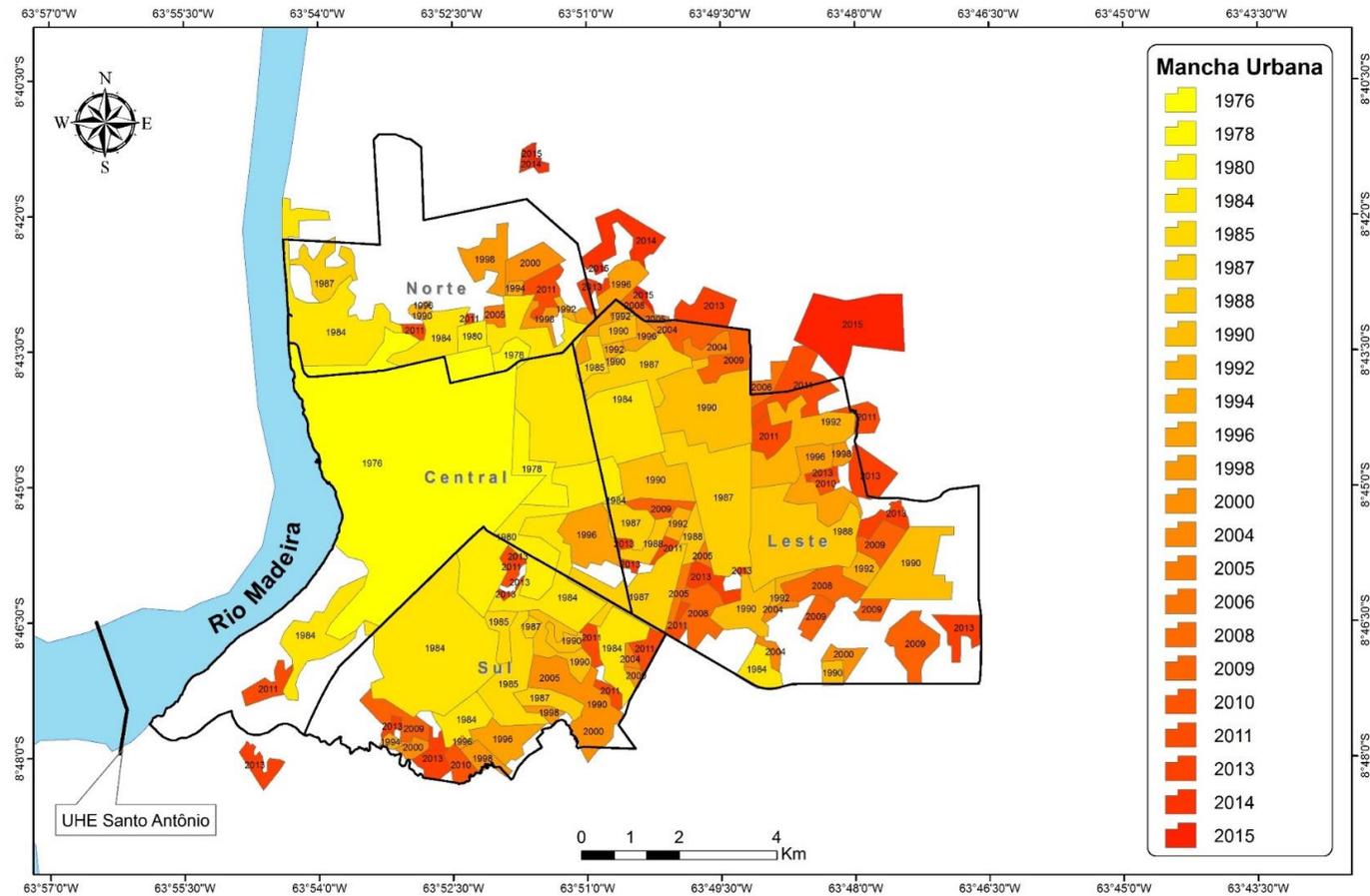
Ano	Zona	Área (Km²)
1976	Sul	0,0008
1980	Sul	1,7323
1984	Sul	8,3652
1985	Sul	1,7944
1987	Sul	0,7990
Total		12,6917

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat.

O crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho segue como um extravasamento da Zona Central em direção à Zona Norte. A Zona Sul apresentou uma grande quantidade de áreas ocupadas, principalmente no ano de 1984, pela sua proximidade com o rio Madeira. A expansão rumo a Zona Leste apresentou-se incipiente, com surgimento de pequenas áreas, como expansão da Zona Central (Mapa 4).

**Mapa 4- Evolução da Mancha Urbana da Cidade de Porto Velho (1976 – 2015)**

**Evolução da Mancha Urbana de Porto Velho**



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo resultado dos dados da evolução da mancha urbana.

Este processo de ocupação desenfreada na cidade de Porto Velho, levou a elaboração no ano de 1987, pela Prefeitura Municipal de Porto Velho na gestão do prefeito Tómas Guilherme Correia, de mais uma tentativa de implantação de um Plano Diretor. Na ocasião o principal problema a ser vencido, eram as invasões de terra na forma de ocupações irregulares. O Plano tinha a função de ordenar a expansão urbana da cidade de Porto Velho e evitar o problema (BARCELOS, 2015).

A grande quantidade de ocupações irregulares e a forma como aconteciam refletem nos dados referentes a distribuição dos serviços urbanos na região. Dos domicílios pesquisados na década de 1980, 61% apresentavam algum tipo de escoamento sanitário dos quais somente 5,4% (1.415 domicílios) eram atendidos por rede geral. Os que possuíam fossa séptica totalizavam 17% (4.411 domicílios), 31,9% (8.296 domicílios) apresentavam fossa rudimentar e 5,3% (1.750 domicílios) outro tipo de escoamento.

Com relação ao abastecimento de água, 36,8% (9.565) dos domicílios pesquisados tinham como fonte de abastecimento rede geral, 49% (12.755) dos domicílios tinham como fonte de abastecimento poço ou nascente e 13,6% (3.545) outra forma de abastecimento. Quanto à presença de iluminação elétrica 69,7% (18.149) dos domicílios pesquisados eram atendidos por tal serviço.

A elevação do Território Federal de Rondônia à categoria de Estado vai impor um novo ritmo à cidade de Porto Velho, que continua como capital, mas terá sua dinâmica transformada em razão das condições necessárias para a implantação do Estado local<sup>22</sup>. Isso inclui as construções que irão comportar a nova leva de políticos e funcionários públicos necessários ao funcionamento do Estado.

Nesse sentido, pode-se observar que a cidade de Porto Velho vai apresentar uma peculiaridade, que é a excentricidade de seu processo de verticalização. Como havia onde hoje é a Avenida Farquhar, a pista do antigo aeroporto, as novas construções, como as da Esplanada das Secretarias e das residências do pessoal do quadro administrativo estadual, que junto com os profissionais liberais constituíam a incipiente classe média local, tiveram de ser feitas no atual bairro das Pedrinhas, longe do centro da cidade (entorno da Rua Sete de Setembro). Ao se instalar no bairro das Pedrinhas, esses empreendimentos imobiliários fizeram subir o

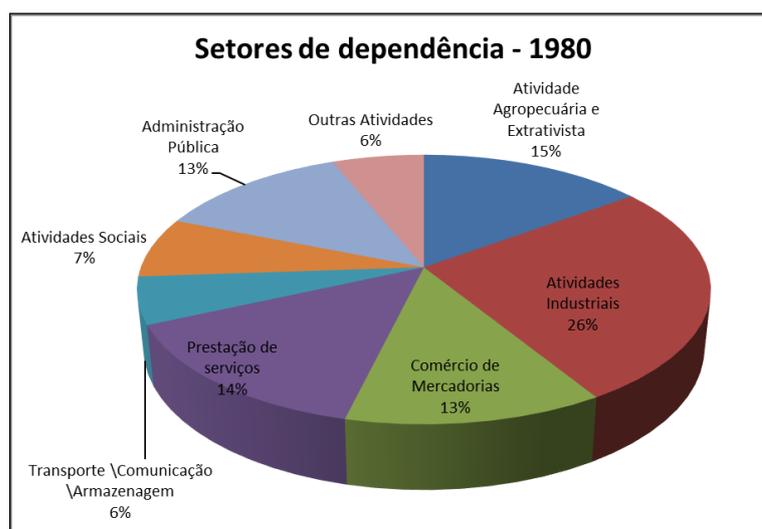
---

<sup>22</sup>Na verdade, a elevação de Rondônia à condição de Estado fez parte de um processo de emancipação dos Territórios Federais da tutela da União, face ao impacto do preço do petróleo, que debilitou os cofres federais, tornando extremamente onerosa manutenção dos mesmos.

preço do metro quadrado do solo local, provocando os primeiros ensaios de verticalização da cidade (NASCIMENTO et al., 2012)

O caráter das atividades desenvolvidas demonstra esse período de transformação pelo qual a cidade de Porto Velho passa. Segundo os dados estatísticos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) da década de 1980, as atividades agropecuárias, de extração silvícola e de pesca tiveram uma queda significativa (passaram de 43,3% na década de 1970 para 14,9%). Ao mesmo tempo a mão de obra no desenvolvimento das atividades de prestação de serviços (14,5%), comércio de mercadorias (12,5%) e funcionários públicos (12,8%) aumenta consideravelmente sobressaindo-se das demais atividades que predominavam nas décadas anteriores (o extrativismo, a mineração e a produção agrícola) como as responsáveis pela dinâmica econômica (Gráfico 5).

**Gráfico 5-** Setores de atividades de dependência do município Porto Velho – 1980



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados do IBGE.

As atividades industriais também apresentaram um aumento considerável, passaram a comportar 26% dos empregados em contrapartida dos 14,1% da década de 1970.

A década de 1980 vai ser o período em que os marcas das políticas, planos de desenvolvimento e atividades econômicas se apresentam mais presentes na organização dos espaços urbanos de Porto Velho, manifestando-se tanto de forma positiva quanto negativa. Os reflexos estiveram presentes na forma como a sociedade se organizou, estabelecendo uma elite que se estruturou em torno das

atividades do estado, sobretudo, composta por funcionários públicos, fruto da implantação do Estado local. As atividades rurais se reorganizam, não mais associadas as ações do estado, mas inseridas dentro dos padrões capitalistas de produção, ao mesmo tempo em que convivem com modos tradicionais de cultivo da terra e exploração madeireira.

O retorno das atividades extrativistas como elemento dinamizador das transformações espaciais, na forma de extração de ouro nas margens do rio Madeira, representou para a cidade de Porto Velho uma reestruturação na sua organização econômica que passa a comportar todos os serviços comerciais e bancários necessários para a efetivação das transações comerciais fruto do circuito superior da economia, comportando também, as transações comerciais ilegais, inseridas no circuito inferior da economia.

Além dos problemas de estruturação urbana, relacionados a distribuição dos serviços urbanos, a cidade de Porto Velho passa a conviver com problemas ambientais e sociais relacionados sobretudo, com a exploração do ouro no rio Madeira, associado a isto, surgem as denúncias a nível internacional das altas taxas de desflorestamento no estado de Rondônia, quando se inicia a discussão da necessidade de aplicação de políticas que amenizem os problemas ambientais na região.

#### **4.6 Os reflexos da implantação das políticas de cunho ambiental sobre o espaço urbano de Porto Velho**

O reflexo das discussões sobre preservação ambiental no Brasil, iniciadas em meados na década de 1980, apresentam suas primeiras ações no estado de Rondônia na década de 1990, com a implantação de uma política de ordenamento ambiental: o Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia (PLANAFLORO<sup>23</sup>).

Segundo Santos (2001), o PLANAFLORO é o marco inicial da terceira fase de colonização induzida em Rondônia, sendo a primeira e a segunda de cunho tecnocrático, implementadas sob os auspícios do INCRA e do Polonoroeste. A

---

<sup>23</sup> “A implantação do programa, em linhas gerais, visava os seguintes objetivos: a) reformulação das agências locais; b) conservação da biodiversidade rondoniana; c) proteção aos limites das áreas de reserva indígena; d) desenvolvimento, de modo integrado, da colonização agrícola sustentada e dos sistemas de manejo florestal; e) prioritarização de investimentos em infraestrutura e serviços para melhoria dos programas em áreas já ocupadas; e f) adequação da rede institucional local”. (SANTOS, 2001, p.113)

terceira tinha a diretriz do zoneamento agroecológico oficial do PLANAFLORO, que pretendia envolver as comunidades alvo nas mais diferentes formas de organização da sociedade civil.

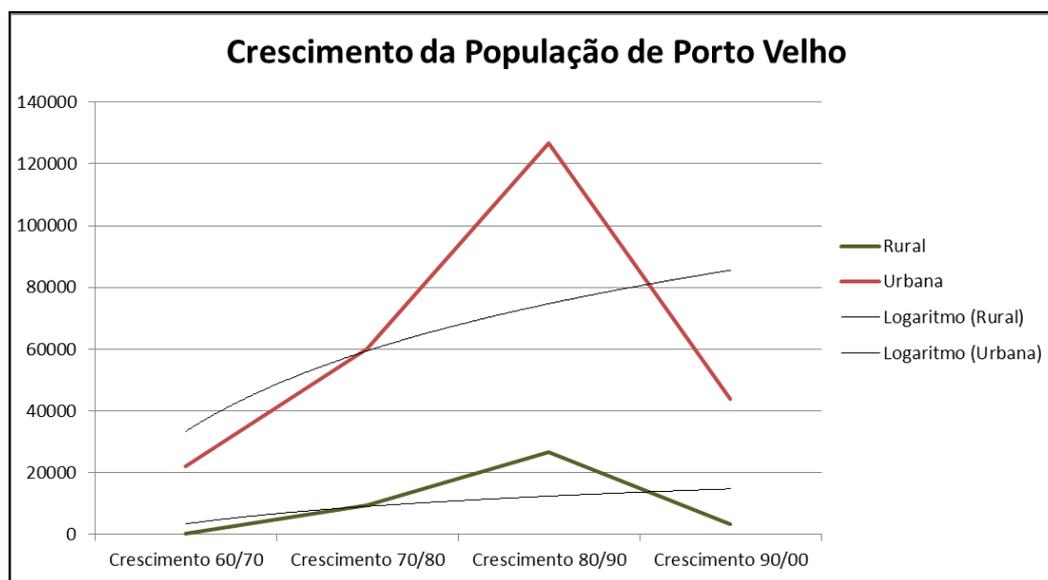
Para Santos (2001), trata-se de uma política de ordenamento ambiental baseado na identificação de áreas homogêneas ecologicamente, como zonas capazes de permitir um claro planejamento para o seu uso. Esse planejamento teve como foco a produção de espacialidades marcadas por um viés determinista, no sentido de que o uso dessas áreas estaria determinado por suas condições naturais e não por uma valorização científica ou social das mesmas.

Assim, acompanhando as incorporações que a Constituição Federal de 1988 fez na área ecológica, como conceito de desenvolvimento sustentável, o governo de Rondônia define por decreto o Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia, o PLANAFLORO, incorporando à constituição do Estado. Esse plano divide o estado em seis zonas especialmente dotados de ecossistemas propícios a usos específicos. (SANTOS, 2001, p.112).

A implantação efetiva do PLANAFLORO representou mudanças efetivas nas relações entre Poder Público, Sociedade e Meio Ambiente, onde a história tem demonstrado o uso predatório dos recursos naturais e uma grande quantidade de conflitos sociais (SANTOS, 2001).

Apesar do foco do PLANAFLORO estar ligado aos locais onde ocorreu a implantação dos projetos de colonização, áreas indígenas e locais com conflitos ambientais, a implementação e a funcionalidade do projeto influenciaram na dinâmica da cidade de Porto Velho, que no status de capital do Estado vai abranger a sede para o desenvolvimento do projeto assim como os recursos que nortearam a implantação do programa.

A população do município de Porto Velho na década de 1990 totaliza 287.534 habitantes, o que representou um aumento de 115% em relação à década anterior. Destes, 20% (57.746 habitantes) viviam na zona rural e 80% (229.788 habitantes) na zona urbana. Os dados populacionais da década de 1990 refletem o grande fluxo migratório que se estabelece na região ainda em função da exploração do ouro no rio Madeira, quando alcança seu ápice em meados da década de 1990 (Gráfico 6), refletindo na composição da população urbana da cidade de Porto Velho, que apresenta seus maiores índices de crescimento.

**Gráfico 6-** Crescimento da população urbana do município de Porto Velho por décadas

**Fonte:** Dados do IBGE.

Os valores referentes ao crescimento da população total no ano de 1990, num índice de crescimento correspondente a 85% da população total e 186% da população urbana, confirmam o papel do município de Porto Velho como centro regional, valores já anunciados como significativos na década de 1980 (Tabela 10).

**Tabela 10-** Porcentagem de crescimento da população rural e urbana do município de Porto Velho (1990 – 2010)

	1990	2000	2010
% Cresc. Pop Total	85%	35%	27%
% Cresc. Pop Urb.	186%	38%	43%
% Cresc. Pop Rural	-25%	26%	-42%

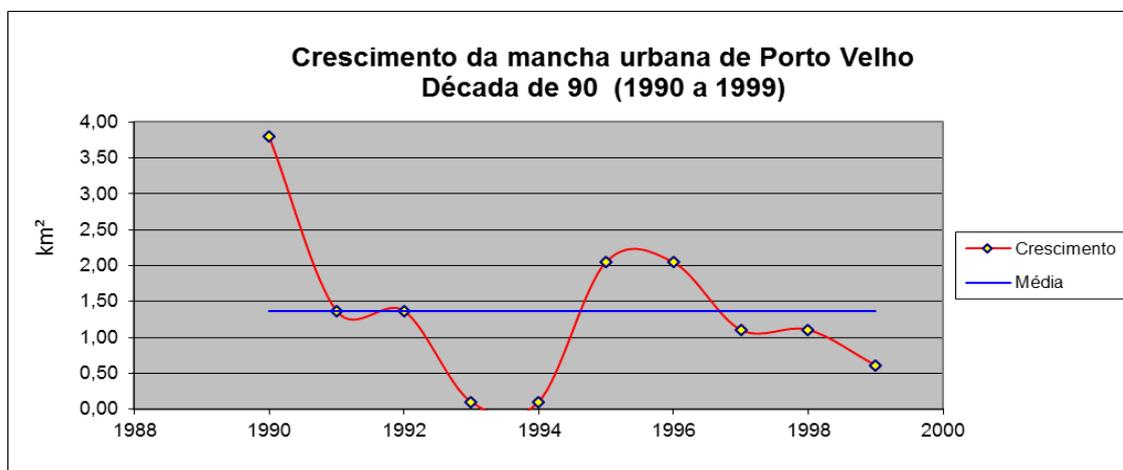
**Fonte:** IBGE.

O crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho na década de 1990 vai seguir o padrão de crescimento da população, totalizando 18% do crescimento da mancha urbana para o período analisado entre os anos de 1976 e 2015 (Gráfico 4). Esse crescimento vai ocorrer de forma desigual com períodos acima da média e períodos de crescimento quase nulo.

O ápice do crescimento na década analisada se deu no ano de 1990 com 8,11 quilômetros quadrados, seguido do ano de 1996 com um crescimento de 4,28

quilômetros quadrados. No ano de 1994 o crescimento foi praticamente nulo com 0,19 quilômetros quadrados de crescimento (Gráfico 7).

**Gráfico 7-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho – Década de 1990



**Fonte:** Elaborada pela autora segundo resultado dos dados da evolução da mancha urbana.

A Zona Central não apresentou crescimento durante a primeira metade da década de 1990. Somente a partir de 1996 passou por um período de expansão na ocupação, que ocorreu sobre o bairro Lagoa, totalizando um acréscimo de 1,11 quilômetros quadrados.

A Zona Norte apresentou um crescimento pouco expressivo entre 1990 e 1996, com um acréscimo de apenas 0,42 quilômetros quadrados. É, porém, no ano de 1998 que aparecem três novas áreas sobre o bairro Nacional, totalizando um crescimento de 1,04 quilômetros quadrados (Tabela 11).

**Tabela 11-** Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Norte (Década de 1990)

Ano	Zona	Área (Km²)
1990	Norte	0,0962
1992	Norte	0,1031
1994	Norte	0,0896
1996	Norte	0,1381
1998	Norte	1,0497
Total		1,4766

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat.

O maior contingente de ampliação na década de 1990 se deu na Zona Leste, num total de 11,60 quilômetros quadrados que ocorre sobre remanescentes dos

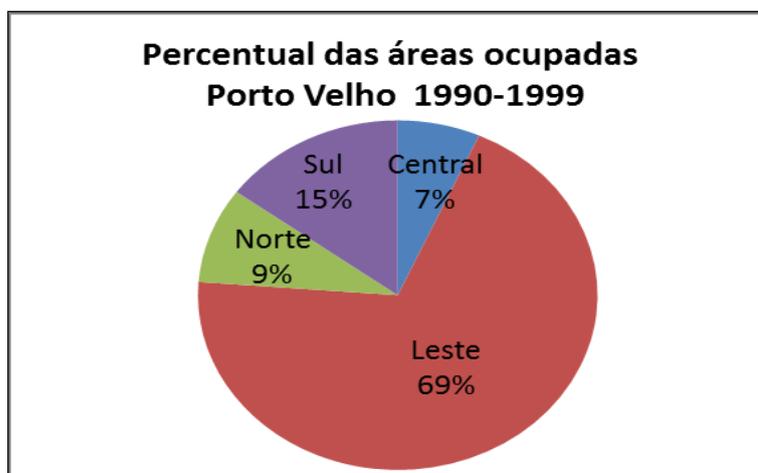
bairros Cascalheira, São Francisco, Lagoinha e Tiradentes, além de uma porção do bairro Aponiã. Nesse período surgem os bairros Esperança da Comunidade, Escola de Polícia e Pantanal. Na porção mais afastada do centro da capital surgem os bairros Ulisses Guimarães, Marcos Freire e Ronaldo Aragão que se situam a pelo menos 14 quilômetros do ponto inicial de ocupação da cidade. Em 1992 a expansão alcançou um crescimento de 2,63 quilômetros quadrados sobre os bairros Socialista e Jardim Santana, bem como sobre os bairros Mariana, São Francisco e Aponiã. Nesse mesmo ano ocorreu a ocupação dos últimos remanescentes dos bairros Três Marias e Lagoinha. O ano de 1996 foi marcado por um crescimento de 1,70 quilômetros quadrados fechando a expansão dos bairros Mariana e Socialista, além de áreas sobre o bairro Jardim Santana e a ocupação dos últimos remanescentes do bairro Aponiã (Tabela 12).

**Tabela 12-** Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Leste (Década de 1990)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
1990	Leste	7,1033
1992	Leste	2,6399
1996	Leste	1,7019
1998	Leste	0,1581
Total		11,6032

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo resultado dos dados da evolução da mancha urbana

Esse crescimento concentrado na Zona Leste caracteriza-se pela expansão da cidade sobre as áreas periféricas, sendo grande parte dessas áreas pertencentes à União, onde é mais fácil a atuação das ações coletivas de ocupações irregulares. Levando então o percentual de crescimento das áreas ocupadas, a Zona Leste apresentou o maior crescimento totalizando 69%, seguido da Zona Sul com 15% de crescimento, 9% na Zona Norte e 7% na Zona Central (Gráfico 8).

**Gráfico 8-** Percentual das áreas ocupadas na cidade de Porto Velho 1990-1999

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os dados da evolução da mancha urbana.

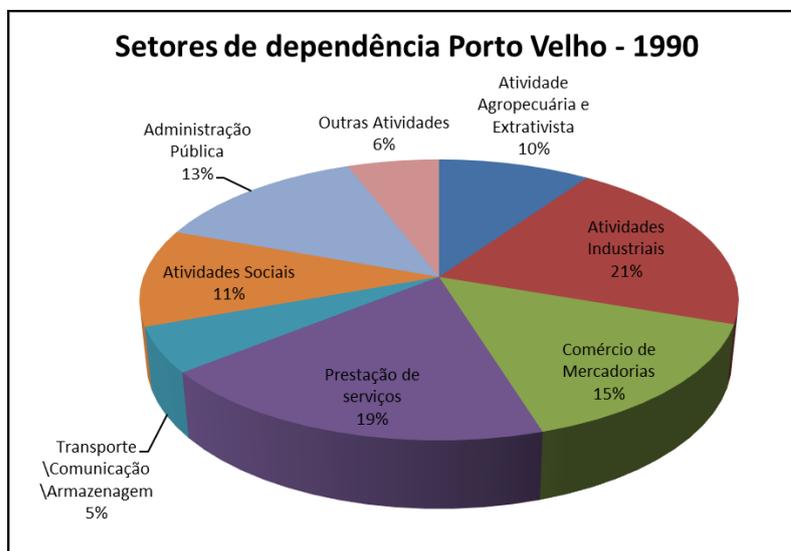
Com relação aos domicílios pesquisados em 1990, 75,2% apresentam algum tipo de esgotamento sanitário, porém, apesar de um aumento de 15% dos domicílios atendidos em relação à década anterior, essa melhora não aconteceu em relação aos serviços prestados.

A rede geral de coleta de esgoto passou para 0,9% (585) dos domicílios atendidos, uma redução de 4,5% em relação aos domicílios atendidos em 1980. O total de domicílios atendidos por fossa séptica passou para 46,3% (30.482 domicílios) e os que apresentavam fossa rudimentar diminuiu de 47,6% em 1980 para 25% em 1990. Em 1990, 92,9% dos domicílios pesquisados já possuíam iluminação elétrica, condição que não se reflete no acesso aos bens de consumo que apesar de apresentarem melhorias quanto aos dados de acesso, não foram tão significativos. Analisando os dados referentes às atividades de emprego na região, é possível verificar o papel de capital do estado de Rondônia, assumida pela cidade de Porto Velho. As atividades relacionadas à agropecuária e ao extrativismo apresentaram uma baixa ainda maior no ano de 1990, totalizando somente 10% das pessoas empregadas (10.176), seguidas de uma baixa de quase 6% nas atividades industriais, que totalizaram 21% dos empregos.

O comércio de mercadorias empregou 11% e o de prestação de serviços 19%, ambos com pequenas altas. As atividades de transporte, comunicação e armazenagem totalizaram 5%, a administração pública 13%, ambas sem grandes modificações com relação à década anterior. Foi o emprego nas atividades sociais

que apresentou uma grande alta: passou de 7,2% em 1980, para 11% no ano de 1990 (Gráfico 9).

**Gráfico 9** - Setores de atividade de dependência do município de Porto Velho – 1990



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados do IBGE.

A cidade Porto Velho vai vivenciar na década de 1990, a instauração do primeiro Plano Diretor após a Constituição de 1988, elaborado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU), Universidade de São Paulo (USP), Fundação para a pesquisa em Arquitetura e ambiente (FUPAM), na gestão do então prefeito Francisco José Chiquilito Coimbra Erse. Seu principal objetivo estava associado à reorganização do solo urbano, na tentativa de proporcionar o adensamento urbano, ocupando os espaços vazios e desestimulando a expansão da cidade (BARCELOS, 2015)

Segundo Barcelos (2015) o Plano Diretor da cidade de Porto Velho em 1990, pode ser considerado o primeiro, pois o de 1987 ficou restrito a organizar a ocupação do solo na forma de loteamentos e condomínios. Nesse momento, há uma evolução no pensamento urbanístico, que passa a considerar os elementos formadores do espaço urbano, ao destacar que a condição atual deve ser mantida, porém, entendida e tendo seu futuro projetado. As medidas no Plano Diretor da década de 1990 estão associadas ao fato de o desenvolvimento da cidade ocorrer principalmente por meio de ocupações irregulares, sem planejamento, em virtude de possuir um grande número de terras Federais, ainda da época em que era Território, necessitando de regularização.

A década de 1990 representou para a cidade de Porto Velho, assim como para o estado de Rondônia, um período marcado por ações que visavam ordenar as ações vigentes nas décadas anteriores, na tentativa de amenizar os problemas existentes e criar novas formas menos predatórias de ocupação espacial, tanto aos aspectos relacionados aos problemas ambientais quanto sociais.

No caso da cidade de Porto Velho as políticas desenvolvimentistas passaram a tomar forma a partir de um conjunto de propostas da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA), através da construção do complexo do Madeira apresentando como objetivo superar as corredeiras do rio Madeira e permitir o transporte até o Pacífico e nas obras do PAC que além de obras de infraestrutura social e logística, incluía a construção de duas Usinas Hidrelétricas de Energia (UHEs): Santo Antônio e Jirau.

#### **4.7 O retorno das políticas desenvolvimentistas e seus reflexos na organização da cidade de Porto Velho: As obras de Integração do IIRSA, a construção das Hidrelétricas do rio Madeira e as ações do PAC**

Este momento compreende o período em que as políticas de cunho desenvolvimentista voltam a ser o vetor de transformação dos espaços amazônicos, manifestando-se na cidade de Porto Velho através da implantação das Usinas de Santo Antônio e Jirau, das obras de integração do IIRSA e das ações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), estas ações tiveram seu início no segundo mandato do governo Lula, mais especificamente no ano de 2008.

O complexo do Madeira, é composto pelas usinas de Santo Antônio e Jirau, e por outras duas planejadas, as barragens de Guajará-mirim, projeto binacional entre Brasil e a Bolívia, e a barragem de Cachuela Esperanza em território boliviano, estas construções irão permitir o caminho fluvial de 4225 km de extensão de Puerto Maldonado (Madre de Dios – Peru) e Ribeiralta (Beni – Bolívia), até o estuário do Amazonas e o Atlântico. Para o Brasil, será a conquista do caminho para o Pacífico, completado pelas rodoviárias multimodais (WERNER, 2010).

Nesse sentido, o Complexo Madeira é uma componente fundamental para a integração continental proposta pela Iniciativa para a IIRSA, a proposta de desenvolvimento expressa no Complexo Madeira está relacionada à integração competitiva da região amazônica aos mercados globais, de modo que a redução nos

custos de transporte e energia viabilizaria a exportação de produtos e proporcionaria o desenvolvimento de novas atividades produtivas na região, inclusive a indústria, outrora incapaz de se desenvolver em decorrência do déficit na oferta de energia (WERNER, 2012).

Além dessas hidrelétricas, há um investimento rodoviário que está sendo posto em prática, como os da BR 319 (Manaus – Porto Velho) e os da Interoceânica (Brasil – Bolívia - Peru), que servirão para fazer o transporte e o escoamento dos chamados commodities, bem como servirão de rota de interligação ao resto do Brasil. Já a hidrovía irá facilitar o transporte de toda a produção via eixo fluvial do rio Madeira onde prosseguirá, até os limites com os países vizinhos (Bolívia e Peru), rumo ao pacífico, com destino a Ásia e Europa (BARAÚNA, 2011).

Associado a todos estes projetos, temos as políticas de correção implantadas com o intuito de reorganizar o espaço urbano local através da instituição do Plano Diretor, em obediência ao Estatuto da Cidade<sup>24</sup> (Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001, que entrou em vigor no dia 10 de outubro de 2001), visando a organização da cidade, e, por extensão, do município, tendo por base a função social dos solos urbano e rural.

As ações do Plano Diretor tinham como meta reorganizar o uso do solo urbano e de ordenar o crescimento da cidade, dentro dos parâmetros mínimos relacionados aos serviços urbanos. Estas ações previstas tinham como foco a condição atual vivenciada pela cidade de Porto Velho, fruto de todos os processos implantados ao longo da sua história, porém não previam os impactos das políticas que estavam para ser implantadas e, nem tão pouco a instalação do complexo de usinas do rio Madeira.

Segundo Cavalcante (2008) as hidrelétricas constituíram nesse momento, um novo sistema de objetos a serem incorporados pelo estado de Rondônia, estando articuladas às escalas nacionais e internacionais pelas relações econômicas, sobrepondo e desestruturando a lógica de organização local, onde há contraposições de interesses entre os atores em relação ao uso do Território.

---

<sup>24</sup>O Estatuto da Cidade regulamenta os Artigos 182 e 183, que tratam de política urbana, da Constituição Federal de 1988, em vigor. No parágrafo primeiro do Artigo 182 consta: O Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico de política de desenvolvimento e de expansão urbana. E já no texto de regulamentação, no parágrafo segundo do Artigo 40 do Capítulo III que versa sobre o Plano Diretor, consta: O Plano Diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

O PAC e o IIRSA são projetos articulados para a ampliação dos projetos de infraestrutura continental, com vistas a potencializar subsidiariamente a economia regional, frente aos mercados internacionais (GARZON, 2009).

As hidrelétricas na Amazônia, com destaque para as implantadas no rio Madeira, adicionaram ao espaço urbano da cidade de Porto Velho, novas formas sociais e econômicas de organização do território, tendo no Estado o fomentador principal.

Sendo assim, as hidrelétricas foram o elemento gerador de novos arranjos no espaço urbano da cidade de Porto Velho no início do séc. XXI, consideradas as novas possibilidades fomentadas como: a atração populacional, a intensificação dos serviços e atividades econômicas e as tensões sociais e ambientais criadas.

Segundo Werner (2012) a potencialidade econômica da região sem os empreendimentos estaria relacionada ao reforço e aprofundamento das relações já existentes, entre elas, a exploração madeireira, a agropecuária e a extração mineral, sem alterações no padrão de ocupação vigente. Somam-se a isso, a reprodução do padrão dos serviços básicos, em decorrência das perspectivas de investimento serem incapazes de superar a precariedade na região, fatores que justificariam a implantação dos empreendimentos hidrelétricos.

Estes reflexos na composição e no aumento populacional passam a tomar uma força maior na segunda metade da década de 2000, porém os dados do IBGE referente a população do município para o ano 2000 já nos revelam algumas particularidades. O aumento populacional está relacionado ao anúncio da construção das usinas, iniciado no ano de 2001 quando a empresa estatal Furnas e a empresa privada Odebrecht iniciaram, com autorização da ANEEL, o inventário para o rio Madeira. A notícia da construção das Usinas no rio Madeira, trouxe para a região os barrageiros, profissionais nômades, que acompanham as grandes obras de construção pelo Brasil e pelo mundo afora.

A maioria destes migrantes que se deslocavam para o município de Porto Velho, acabavam por compor a população urbana, e esse fenômeno pode ser comprovado quando se analisa os dados referentes a distribuição da população no ano de 2000, que era composta de 334.661 pessoas, sendo que 18% (60.952 habitantes) viviam na zona rural e 72% (273.209) na zona urbana (IBGE, 2010).

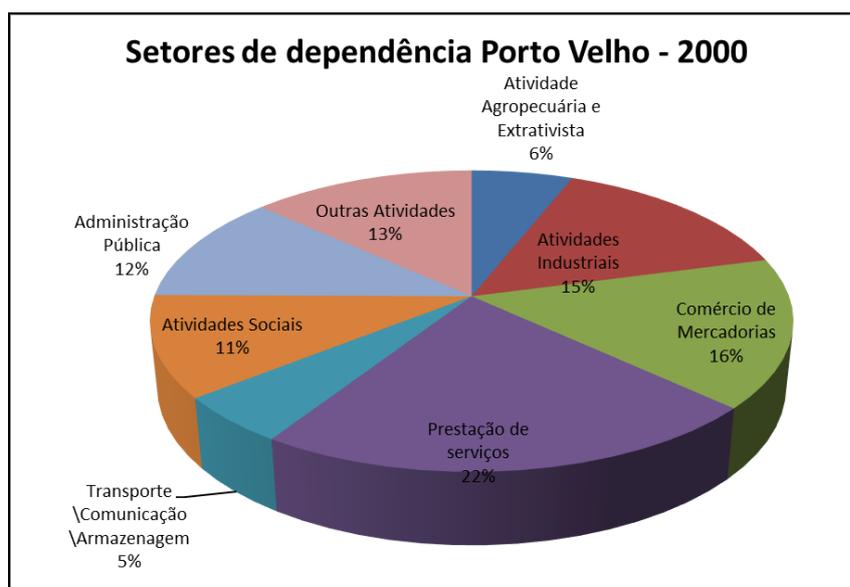
Os serviços públicos que já não eram suficientes para atender a demanda natural de crescimento da cidade, com o aumento populacional pelo qual a cidade

passa vai se tornar ainda mais deficitário. A forma predominante de abastecimento de água na cidade de Porto Velho, no início do séc. XXI são os poços ou nascentes com 59,8% do total de domicílios (50.113), sendo 35,2% (29.487) abastecidos por rede geral e 4,9% (4.082) apresentando outra forma de abastecimento.

Os dados referentes ao total de domicílios abastecidos com iluminação pública são mais otimistas: totalizam 97%, porém, os dados referentes ao esgotamento sanitário não seguem a mesma tendência. Mesmo com 95,6% dos domicílios pesquisados apresentando algum tipo de esgotamento sanitário, as formas apresentadas ainda são muito precárias. Somente 8,7% (7.255) apresentam rede geral de esgotamento, 53,2% (44.512) apresentam fossa séptica e 33,7% (28.251) outra forma de esgotamento, sendo na maioria das vezes lançamentos de forma direta no rio.

Com relação aos setores de dependência, o ano de 2000 não vai apresentar grande diferença quanto à década anterior, pois há uma queda no setor extrativista de 10% para 6%, das atividades industriais de 21% para 15% e um aumento do emprego na área de prestação de serviços que cresce de 19% para 22% (Gráfico 10). Essa queda no emprego nas atividades extrativista relaciona-se a diminuição da exploração do ouro no rio Madeira, que passa a ser desenvolvida por grupos isolados.

**Gráfico 10-** Setores de atividade de dependência no município de Porto Velho – 2000



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados do IBGE.

Havia nesse período o predomínio do setor terciário da economia, onde o comércio era a principal atividade econômica presente no município de Porto Velho. As indústrias eram incipientes, com destaque para as madeireiras e olarias. Em função da instalação das hidrelétricas do rio Madeira, era prevista para a década de 2000 a instalação de uma usina de cimento e uma de produção de equipamentos para hidrelétricas (SEMPA – PORTO VELHO, 2008).

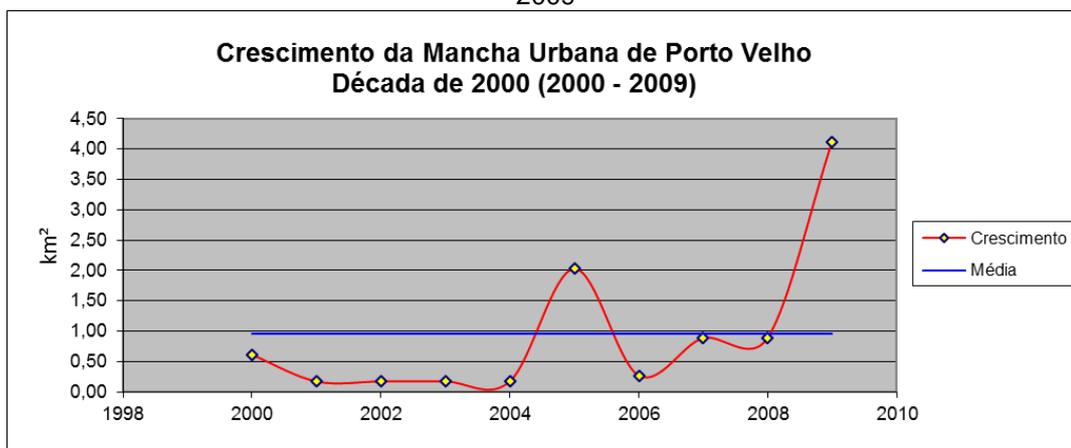
A construção de um shopping center na cidade de Porto Velho, no ano de 2009, alavancou o comércio, atraindo empresas e lojas ainda não presentes na região, com destaque para os *fast foods* e grandes lojas de roupas e sapatos. A instalação do Shopping Center demonstra a dinâmica econômica cada vez mais complexa atingida pela cidade de Porto Velho frente ao estado de Rondônia, diante da capacidade de atrair investimentos do grande capital, neste caso a Ancar Ivanhoe, empreendedora de shoppings centers há 40 anos no Brasil.

A sofisticação dos produtos e serviços prestados pela capital Porto Velho foi um elemento dinamizador da economia do Estado, quando os lucros provenientes das atividades agrícolas e madeireiras passam a ser reinvestidos localmente, na forma do consumo de serviços mais sofisticados, que em outros períodos eram realizados em outras capitais do País.

A nova onda de migrantes provenientes do processo de instalação das usinas do rio Madeira também foi um elemento dinamizador do setor terciário da cidade de Porto Velho, seja referente ao consumo mais sofisticado, ou da oferta de serviços do setor inferior da economia.

Na década de 2000 o crescimento da mancha urbana teve dois momentos importantes: o primeiro ocorreu no ano de 2007 quando se anunciou o início das obras do complexo de usinas do rio Madeira, e o segundo, no ano de 2009 fruto da efetiva implantação dos empreendimentos impulsionados pelo PAC (Gráfico 11).

**Gráfico 11-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho nas décadas de 2000 a 2009



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo resultado dos dados da evolução da mancha urbana.

Face ao atrativo das obras das hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, uma nova leva migratória inundou a cidade de Porto Velho, algo em torno de cem mil pessoas. Entre as pessoas que se deslocaram para a região tinham profissionais liberais, técnicos qualificados e trabalhadores braçais, a consequência desta onda migratória para a região foi um *boom* imobiliário (CAVALCANTE, 2008).

Porto Velho reedita a onda imobiliária da década de 1980 quando da instalação do Estado local e o início da exploração do ouro no rio Madeira, mas dessa vez, a verticalização acontece de modo difuso em torno da área central da cidade e não mais concentrada no bairro das Pedrinhas. A construção do novo centro administrativo do estado de Rondônia irá substituir os antigos blocos de pavimento único que formavam a Esplanada das Secretarias. Esse local foi o ponto central do processo imobiliário da década de 1980. Em torno dele surgiu o bairro das Pedrinhas para acomodar os integrantes do quadro oficial (NASCIMENTO et al., 2012).

Do total da população residente no município de Porto Velho em 2000, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os 313.570 (99,34 %) possuem domicílios particulares e permanentes, sendo 302.000 domicílios (96,31%) casas, 4745 (1,51%) apartamentos, 6825 (2,17%) cômodos, 254 (0,08%) residências improvisadas e 1092 (0,34%) domicílios coletivos.

Os dados da FIBGE demonstram a característica horizontal das construções da cidade de Porto Velho, associada a um processo incipiente de verticalização. Não se pode esquecer que grande parte dessas terras ocupadas por essas construções pertenciam ainda à União como herança da Ditadura Militar e da implantação dos

Projetos de Colonização, onde foi concedida ao INCRA, a posse de 93% das terras do estado de Rondônia. Sendo assim, grande parte dos terrenos da cidade de Porto Velho não apresentavam escritura pública, os moradores ainda nesse momento, possuíam somente a posse da terra.

Algumas áreas da cidade de Porto Velho permaneceram sem grandes alterações mesmo com a nova expansão imobiliária e urbana pela qual a cidade passou com o início da construção das usinas do rio Madeira. A Zona Central encaixa-se nesse contexto, não apresentou evolução da sua mancha urbana desde o ano de 1997, situação que não se alterou entre os anos de 2000 e 2009, mesmo com a implantação das usinas do rio Madeira e com a revitalização que a cidade vivencia. Essa condição está associada ao fato desta parte da cidade ter se tornado o lugar do consumo, as casas que serviam de residências passam a ter funções comerciais. Ocorrem nessas áreas uma revitalização e um melhor aproveitamento dos imóveis já existentes, principalmente devido à valorização imobiliária nessa região.

Os bairros com as melhores taxas de serviços urbanos estão localizados na Zona Central, fato esse associado principalmente à estrutura inicial implantada nessa região como suporte à EFMM.

Já a ampliação da mancha urbana na Zona Norte encerra-se no ano de 2005 (Tabela 13), com o aumento de uma área de 0,76 quilômetros quadrados no bairro Industrial, próximo à Avenida Rio Madeira, possivelmente pelo surgimento de um condomínio fechado que incorporou área de uso rural por meio do loteamento urbano.

**Tabela 13-** Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Norte (Década de 2000)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2000	Norte	0,6014
2005	Norte	0,1657
Total		0,7671

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat.

Já a ampliação da mancha urbana na Zona Norte encerra-se no ano de 2005, com o aumento de uma área de 0,76 quilômetros quadrados no bairro Industrial, próximo à Avenida Rio Madeira, possivelmente pelo surgimento de um condomínio fechado que incorporou área de uso rural por meio do loteamento urbano, passando a apresentar crescimento somente no ano de 2011. A Zona Norte apresenta,

atualmente, uma área de 9,03 quilômetros quadrados não urbanizadas que se destinam ao uso militar. São em geral as áreas circundantes à região do aeroporto da cidade de Porto Velho, uma área no bairro Nacional próxima ao rio Madeira e os remanescentes não ocupados intensamente no bairro Nova Esperança (Mapa 3). Porém, a Zona Norte passa a partir de 2008 por um processo associado, sobretudo, à revitalização urbana do entorno da já referida antiga Esplanada das Secretarias. O crescimento dessa área somente volta a ocorrer no ano de 2011.

A Zona Leste constituiu-se num caso à parte na análise da expansão da mancha urbana da cidade de Porto Velho: a partir de 2000 até o ano de 2009 sua expansão apresentou uma expansão de 6,45 quilômetros quadrados (Tabela 14). O ano de 2009 apresenta a maior taxa de crescimento com 3,50 Km<sup>2</sup>, um ano após o início da implantação dos canteiros de obra das usinas, o que reforça a condição da Zona Leste de servir como área de expansão da cidade nos momentos de explosão demográfica, por apresentar-se mais afastada do centro da cidade, e com numerosas áreas desocupadas e sem titulação.

**Tabela 14-** Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Leste (Década de 2000)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2000	Leste	0,2913
2004	Leste	0,6605
2005	Leste	0,3301
2006	Leste	0,0694
2008	Leste	1,5927
2009	Leste	3,5088
Total		6,4528

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat.

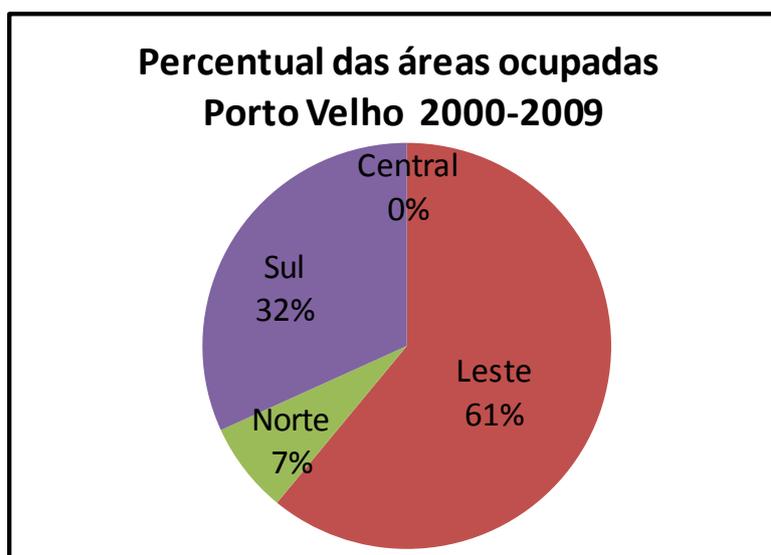
O crescimento da Zona Sul ocorreu de um modo mais regular ao longo da década de 2000, alcançando um crescimento nesse ano de 3,36 quilômetros quadrados. A maior taxa de crescimento ocorreu no ano de 2000 quando atingiu 1,91 quilômetros quadrados, seguido de 2008 com 0,80 quilômetros quadrados (Tabela 15).

**Tabela 15-** Evolução do avanço da mancha urbana – Zona Sul (Década de 2000)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2000	Sul	1,91
2004	Sul	0,10
2005	Sul	0,80
2009	Sul	0,56
Total		3,3667

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat.

Do total das áreas ocupadas na cidade de Porto Velho na década de 2000, a zona leste foi a que apresentou o maior percentual de crescimento com 61%, seguida da Zona Sul com 32% e da Zona Norte com 7%. A Zona Central não apresentou crescimento nesse período (Gráfico 12).

**Gráfico 12-** Percentual das áreas ocupadas na cidade de Porto Velho 2000-2009

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo o resultado dos dados da evolução da mancha urbana.

A população demandada para a maioria dos postos de trabalho possui baixa escolaridade. Como consequências, apesar de os salários estarem acima da média da região, não possibilitam o pagamento de aluguel. Associada a esse fator está a grande disponibilidade de terras devolutas na cidade de Porto Velho, o que propicia a chamada Indústria das ocupações irregulares, o que levou à expansão da mancha urbana da cidade. A expansão da mancha urbana, na década de 2000 se deu, principalmente nas direções leste e sul (Mapa 3). Os recursos do PAC para o município de Porto Velho ocorreram com mais intensidade nos investimentos em infraestrutura, onde se encontram seus maiores problemas, fruto direto do seu processo de formação social e espacial. Dos recursos destinados para o município

de Porto Velho referentes às questões urbanas, 73% estavam destinados à resolução de problemas associados ao saneamento e à urbanização (Tabela 16).

**Tabela 16-** Recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) dirigidos ao município de Porto Velho no ano de 2008

Programa	Valor em real R\$
Saneamento e Urbanização	105.300.00
PAC/FUNASA	14.000.00
Construção de Habitações de Interesse Social (FNHIS)	24.500.00
<b>Total</b>	<b>143.800.00</b>

**Fonte:** Plano Diretor de Porto Velho (2008).

A tendência dos repasses era que fossem aumentando gradativamente até o ano de 2015 (Tabela 17), apresentando em cada ano ações diferentes em áreas específicas, focando, sobretudo, infraestrutura urbana, habitação, melhoria nas condições ambientais urbanas e compensação dos problemas advindos da construção das usinas.

**Tabela 17-** Estimativa de repasse do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) até o ano de 2016

Anos	Receita Estimada (Milhões)
2006	287,5
2007	312,8
2008	341,2
2009	370,4
2010	402,4
2011	432,9
2012	461,7
2013	490,0
2014	519,3
2015	548,2
2016	576,9

**Fonte:** Plano Diretor de Porto Velho (2008).

Todo o investimento advindo do PAC não apresentou grande repercussão na melhora da qualidade de vida da população da cidade Porto Velho, o que pode ser comprovado pelos dados apresentados pelo censo do IBGE de 2010.

A população da cidade de Porto Velho no ano de 2010 alcança 428.527 habitantes, um incremento de 28% em relação ao censo do IBGE de 2000. Esse incremento populacional está relacionado de forma direta com a implantação das obras das usinas de Santo Antônio e Jirau. A população urbana da cidade de Porto Velho no ano de 2010 era de 91% (390.733 habitantes), estando somente 9% (37.794 habitantes) dela na zona rural.

No ano de 2010 do total de domicílios pesquisados, 98,3% (116.836) apresentavam iluminação elétrica. A quase totalidade dos domicílios atendidos está associada à predominância da população nas áreas urbanas e a uniformização da distribuição de energia elétrica nas áreas rurais pelo Programa Luz para todos do Governo Federal.

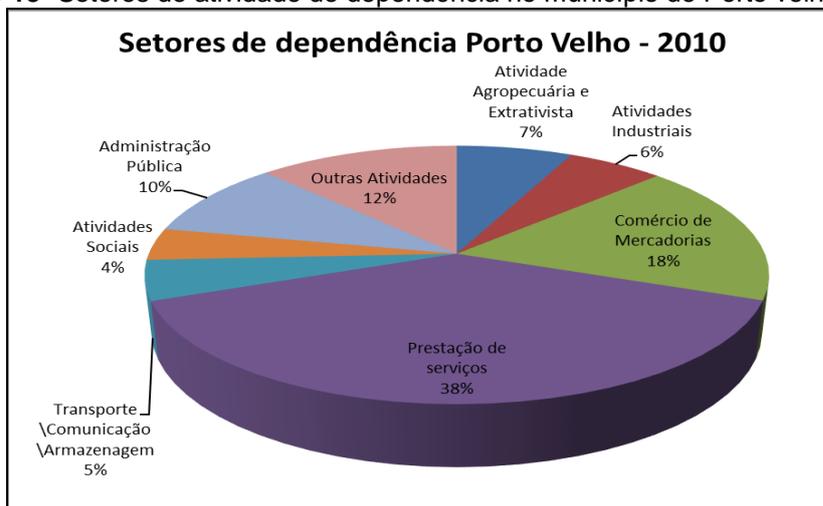
Somente 37,6% (43.954) das residências são abastecidas por rede geral, sendo que na grande maioria dos bairros são feitos rodízios, onde o abastecimento é realizado por doze horas, sendo cortado e redirecionado a outros bairros nas demais doze horas. A grande maioria dos domicílios, 60,7% (70.928) são atendidos por poços ou nascentes e, 1,7% (1981) por outra fonte de abastecimento.

A cidade de Porto Velho apresentou no ano de 2010 uma queda de 3% dos domicílios atendidos por esgotamento sanitário, tendo nesse ano 92,9% (108.574) dos domicílios atendidos, em contrapartida dos 95,6% dos domicílios atendidos no ano 2000. Essa queda associa-se, sobretudo, ao aumento populacional proveniente da implantação da UHEs, em uma região que já apresentava problemas referentes aos serviços urbanos, sem uma programação de melhorias. A qualidade do sistema de esgotamento sanitário ainda é muito inferior: somente 10% (11.639) das residências possuem rede geral de coleta de tratamento de esgoto, 32,4% (37.833) possuem fossa séptica, 47,3% (55.285) possuem fossa rudimentar e 3,3% (3.817) apresentam outra forma de esgotamento.

Os empregos nas áreas de prestação de serviço apresentaram um aumento de 16% em relação ao ano de 2000, totalizando 38% das pessoas empregadas no município de Porto Velho no ano de 2010. O comércio de mercadorias também apresentou aumento passando de 16% do emprego das pessoas em 2000, para 18% no ano de 2010.

Todas as demais atividades apresentaram queda em 2010, com relação aos dados do ano 2000. O setor de dependência com maior queda foi o das atividades sociais, que no ano 2000 empregava 11% do total pesquisado, passando a empregar 4% no ano de 2010 (Gráfico 13).

**Gráfico 13-** Setores de atividade de dependência no município de Porto velho – 2010



**Fonte:** Elaborada pela autora segundo dados do IBGE.

Sendo assim, tanto a implantação das usinas quanto as obras do PAC não apresentaram melhoras significativas para a cidade de Porto Velho, antes estiveram associadas a diferentes processos que trouxeram resultados negativos. Os impactos gerados por ambos os processos ocorreram em três estágios: impactos especulativos, imediatos e futuros (CAVALCANTE, 2008).

Os impactos especulativos ocorreram nos anos anteriores à implantação das usinas, quando os rumores se iniciavam e, estavam associados, às possibilidades de geração de emprego e desenvolvimento, à especulação imobiliária e aos investimentos na construção civil. A partir da implantação das usinas, os impactos passaram a ser imediatos, envolvendo danos ambientais referentes às áreas de inundação, ao deslocamento populacional dos atingidos por barragens, aos danos ao patrimônio histórico e cultural e à restrição de atividades como a caça e a pesca.

Os danos futuros estão associados às consequências sociais e ambientais decorrentes do término da construção das usinas, os principais estão associados ao aumento da criminalidade e do desemprego, à piora nas condições dos serviços urbanos em virtude do inchaço populacional ocasionado pela grande imigração de

população e ao aumento dos problemas ambientais, e já se apresentam como uma realidade no espaço urbano atual.

#### **4.8 Condições recentes da organização espacial urbana de Porto Velho**

A última manifestação da fronteira na Amazônia, se traduziu em Porto Velho como fronteira hidrelétrica (WERNER, 2010), como legitimadoras das ações do IIRSA, juntamente com as obras do PAC, quando novamente as políticas de cunho desenvolvimentistas passam a ser as indutoras das transformações do espaço amazônico.

Estes projetos se implantaram na região a partir de um compartilhamento público-privado de recortes territoriais, onde o Estado continua a desenvolver a sua função de legitimar os processos, viabilizando o repasse de serviços essenciais, bens territoriais à jurisdição totalizadora do capital, como fator indispensável a potencialização do desenvolvimento nacional (GARZÓN, 2009).

Os subsídios para a construção do complexo do Madeira vieram das Instituições Financeiras Multilaterais (IFMs), do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Banco Mundial, que agiram no sentido de flexibilizar a legislação e o processo de licenciamento Ambiental no Brasil (CARVALHO, 2009).

No intuito de atender os preceitos do IIRSA o complexo do Madeira<sup>25</sup>, a questão do modelo desenvolvimentista volta a ser implantado no Brasil, como norteador das políticas e ações na Amazônia. Aprofundado no ideário neoliberal, que exige que o dinamismo das regiões dependa da sua competitividade no mercado externo, levando a investimentos muito altos cujo objetivo é atender às necessidades logísticas da atividade exportadora (WERNER, 2012).

De acordo com Carvalho (2009a) a Amazônia se destaca neste momento, pela importância que adquire no intuito de viabilizar a inserção internacional das empresas brasileiras, reafirmando o modelo agroexportador brasileiro, especializado em grãos, minérios e energia, que continua a ser o principal determinante dos

---

<sup>25</sup> “Complexo Hidrelétrico e Hidroviário do Rio Madeira” está dentro das pretensões governamentais, criado no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC5 e prevê investimentos para a construção de “rodovias, hidrovias e hidrelétricas”. Atualmente este projeto compõe um dos eixos de consolidação dos planos da “Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana – IIRSA”, que representa um plano maior de integração dos países sul americanos, via projetos de infraestrutura (SWITKES, 2008).

investimentos industriais no Brasil, que num processo de globalização da economia internacional tem o seu papel de exportador de produtos básicos de baixo valor agregado e elevado conteúdo energético aprofundado. Se faz necessário refletir todos estes projetos enquanto modelo de desenvolvimento regional, pois segundo Garzón (2009) a potencialidade dos empreendimentos hidrelétricos acarreta desenvolvimento somente durante o momento de instalação das obras, que não passam de uma mera ilusão de prosperidade, pois essa condição não se manifesta na forma de melhoria da qualidade de vida da população, através da implantação e disseminação dos serviços de saúde, educação e de serviços públicos urbanos.

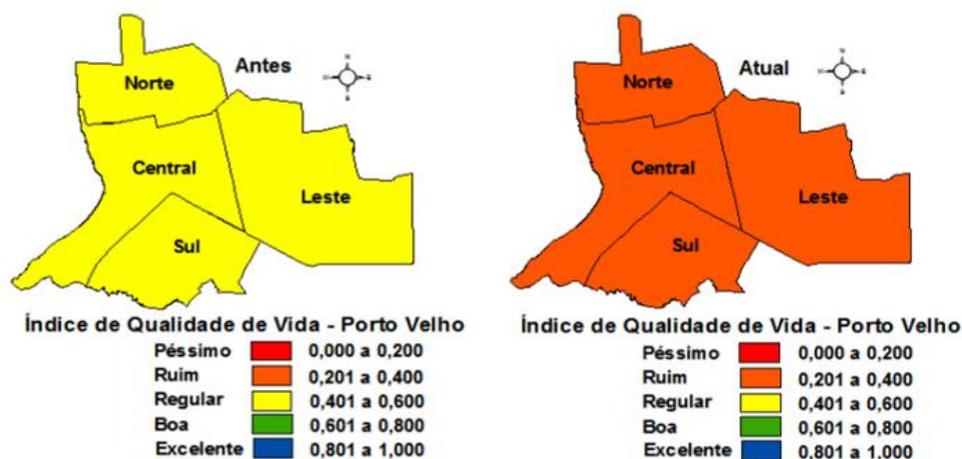
A instalação de grandes projetos no período desenvolvimentista, apesar de ter promovido a desconcentração industrial de setores relacionados à exploração de recursos naturais, por localizarem-se em regiões periféricas, não foi capaz de reduzir as disparidades regionais. Antes promoveu nas regiões de implantação dos grandes projetos uma profunda desestruturação das atividades econômicas preexistentes, redundando no crescimento desordenado da população, desemprego, favelização, marginalização social e degradação ambiental (WERNER, 2012).

Estas condições podem ser verificadas na cidade de Porto Velho, que mesmo com o fim da construção das usinas do Madeira, continua a apresentar baixos índices de qualidade de vida urbana. Segundo Silva (2013) considerando a análise do Índice de Qualidade de Vida Urbana (IQVU)<sup>26</sup> na cidade, antes da instalação das usinas era de 0,452, considerada regular. No ano de 2013 período de instalação das UHEs o índice passa para 0,392, considerado ruim. Observa-se um decréscimo de 15,31% no IQVU dessa cidade (Diagrama 1).

---

<sup>26</sup>O IQVU embasou-se na teoria do fetiche da mercadoria (Fetichismo) de Marx, utilizando seis parâmetros de qualidade de vida urbana: a) saúde e meio-ambiente; b) cultura e lazer; c) urbanismo; d) educação; e) pobreza e criminalidade; f) serviço social e habitação para as quatro zonas que compõem o perímetro urbano de Porto Velho, num período anterior à instalação das UHEs e no período de finalização. Esse estudo foi apresentado como resultado da tese de Regina Chelly Pinheiro da Silva, no ano de 2013, no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) da Universidade Federal do Pará (UFPA) para obtenção do título de Doutora.

**Diagrama 1-** Índices da Qualidade de Vida Urbana (IQVU) na cidade de Porto Velho antes e depois da implantação das Usinas Hidrelétricas de Energia (UHEs)



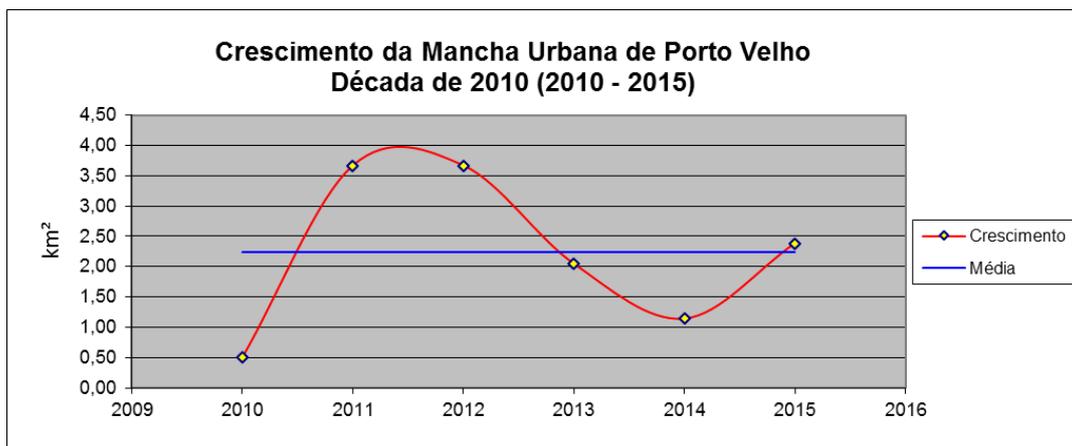
Fonte: Silva (2013, p. 290).

Estas condições referentes a qualidade de vida na cidade de Porto Velho tendem a piorar nos dias atuais, com o fim dos canteiros de obras na região quando parte dos trabalhadores são dispensados e acabam por não serem absorvidos pelo mercado de trabalho local.

A cidade de Porto Velho acaba por comportar a população dispensada dos canteiros de obra, condição que pode ser conferida nos dados referentes ao crescimento populacional, no ano de 2010 a população da cidade de Porto Velho era de 428.527 habitantes, segundo a estimativa do IBGE para o ano de 2015, a população alcançou 511.219 habitantes, o que representa um aumento de 19,29% em cinco anos.

O aumento populacional verificado entre os anos de 2010 e 2015, também apresentaram reflexos na forma como a cidade expandiu horizontalmente. A mancha urbana da cidade de Porto Velho apresentou aumentos significativos entre os anos de 2010 e 2015, totalizando 13,41 quilômetros quadrados com um total de 17% (Gráfico 06) de crescimento do período de 1976 a 2015 analisado.

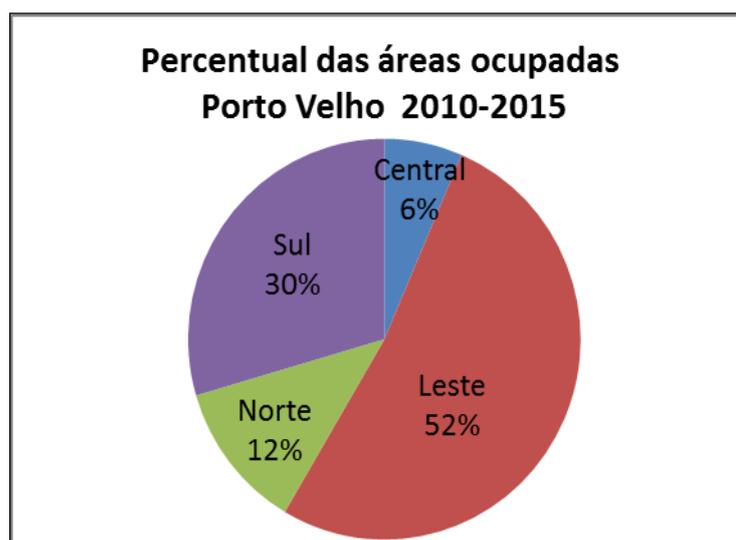
Entre os anos de 2011 e 2012 o crescimento alcançou seu ápice para o período com 4 quilômetros quadrados, apresentando em 2014 a menor taxa de crescimento com 1,14 quilômetros quadrados (Gráfico 14).

**Gráfico 14-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho 2010-2015

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo resultado dos dados da evolução da mancha urbana.

Com relação ao crescimento por Zonas, a Central voltou a apresentar crescimento depois de 15 anos sem alteração. No ano de 2015 cresceu 0,41 quilômetros quadrados, totalizando 6% das terras ocupadas na cidade de Porto Velho.

A Zona Norte ficou sem apresentar crescimento de 2005 a 2011. De 2011 a 2015 cresceu 0,76 quilômetros quadrados, totalizando 12% do total do crescimento para o período. A Zona Sul cresceu no período em questão 1,89 quilômetros quadrados, totalizando 30% do crescimento, ficando a Zona Leste com os maiores índices de crescimento, 3,33 quilômetros quadrados, totalizando 52% (Gráfico 15).

**Gráfico 15-** Percentual das áreas ocupadas na cidade de Porto Velho 2010 – 2015

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados da evolução da mancha urbana.

O contingente populacional proveniente dos canteiros de obra, assim como os moradores das comunidades deslocadas pela implantação das hidrelétricas, acaba por se localizar nas áreas mais afastadas da cidade, locais onde as terras não possuem titulação e, por isso se tornam de fácil acesso.

Diante de toda precariedade envolvida na construção do complexo do Madeira, como se justificou tal empreendimento?

A esperança de se trazer desenvolvimento regional para a região foi a justificativa utilizada neste momento, e tem sido o que motivou a implantação de todos os grandes projetos e programas governamentais para a Amazônia, sempre na tentativa de resolver a precariedade das condições infra estruturais e as demandas por empregos (GARZÓN, 2009; WERNER, 2010).

As implantações do complexo do Madeira também estão inseridas neste contexto de justificativas, e o fato de se mostrarem incompatíveis com os modos de vida das populações locais envolvidas no processo, demonstram o caráter externo das decisões. O modelo implantado não foi capaz de engendrar o desenvolvimento regional, a partir da modernização das relações sociais existentes (WERNER, 2010).

Os estudos de impacto social não foram capazes de atender as reivindicações das populações que foram atingidas pela construção das barragens, a grande reclamação diz respeito aos modelos de assentamentos implantados, “que inviabilizou as condições de reprodução material e simbólica da vida ribeirinha agroextrativista, assim como o comércio local” (ALMEIDA; MARIN, 2014).

O deslocamento das famílias para outras localidades trouxe outros questionamentos como: a falta de empregos para a população deslocada, assim como a impossibilidade de se obter alimentos pela caça e pela pesca (ALMEIDA; MARIN, 2014).

As demandas por saúde e educação que deveriam estar incluídas nos projetos de compensação social, por parte do consórcio responsável pela construção das usinas, não abarcaram o atendimento das necessidades da população envolvida, o que acarretou em um sobrecarregamento do uso destes serviços na cidade de Porto Velho (ALMEIDA; MARIN, 2014).

As incertezas da população quanto aos impactos ambientais e quanto a sua forma de sobrevivência continuam latentes e mais uma vez não serão respondidas,

pois a história se repete quanto a aplicação dos grandes projetos na região e quanto aos impactos sociais e ambientais (HÉBBETE, 2004).

Os estudos de Impacto Ambiental e Social realizados para subsidiar o processo de decisão sobre a viabilidade de implantação dos projetos, acabaram por ser um instrumento de legitimação e aceitação, justificados pelo fato da região ser marcada por processos de ocupação precários, tendo sua viabilidade atestada sob a argumentação de superação destas carências (GÁRZON, 2009; CARDOSO, 2009a, WERNER, 2010).

A implantação dos empreendimentos no município de Porto Velho, com destaque para os inseridos dentro do complexo do Madeira, apresentou-se por parte dos proponentes dos projetos e do governo, como redutores das novas formas de ocupação territorial, uma vez que a sua instalação, estava vinculada ao fornecimento de infraestrutura econômica e social, de proteção ambiental e de novas articulações da política regional, tornando-se viável social, econômica e ambientalmente (WERNER, 2012).

Identificados os interesses que permeiam a instalação dos projetos em Porto Velho, principalmente os setores primário-exportadores associados a integração da IIRSA, relacionada à integração competitiva da região amazônica aos mercados globais, é possível identificar que os discursos em prol do planejamento regional e nacional agiram no sentido de reforçar o padrão de ocupação territorial vigente desde o período inicial de organização do espaço de Porto Velho, repetindo-se no momento presente.

O modo de apropriação do espaço de Porto Velho, a partir da instalação das obras envolvidas no complexo do Madeira, reafirma a inserção periférica do Brasil na economia global, posicionando a região como fornecedora de commodities e energia aos circuitos nacionais e internacionais (HÉBBETE, (2004); GARZÓN, (2009); CARDOSO, (2009a), WERNER, (2010), à custa da exploração dos recursos naturais, simbólicas, humanas e sociais da região.

## **5 A INCORPORAÇÃO DA FRONTEIRA NA CIDADE DE MARABÁ E AS TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO URBANO: UMA ANÁLISE DA FORMA, FUNÇÃO, ESTRUTURA E DO PROCESSO**

### **5.1 Especificidades da construção do espaço urbano da cidade de Marabá**

É possível verificar dentro do processo histórico de construção do espaço urbano da cidade de Marabá, que o seu surgimento esteve condicionado à implantação dos diversos ciclos econômicos, fruto da expansão da fronteira, assim como das diversas políticas de desenvolvimento aplicadas à região.

A economia extrativista apresentou papel de destaque no povoamento da região e a interferência do Estado no seu processo de ocupação ocorre desde muito cedo, a partir da implantação do Burgo Agrícola de Itacaiúnas e do início da extração do caucho, durante o período da Segunda Guerra Mundial (DIAS, 1958).

O processo de construção do espaço urbano da cidade de Marabá não esteve associado aos processos de incorporação e constituição do Estado do Pará; constituiu-se num processo à parte, muito mais atrelado aos processos aplicados aos estados do Maranhão e de Tocantins, fato esse associado em muito, à proximidade geográfica que apresenta com essas regiões (VELHO, 1972).

A rede hidrográfica foi a responsável pelo povoamento da cidade e, proporcionou o desenvolvimento econômico da região (DIAS, 1958). Em função da sua condição geográfica estratégica, a cidade de Marabá transformou-se num ponto de encontro das economias desenvolvidas no interior do rio Tocantins, com destaque para o extrativismo vegetal (látex e castanha) da região amazônica e para a produção garimpeira, do estado de Goiás. A posição geográfica de localização da cidade de Marabá (situada no ângulo formado pelo rio Tocantins e seu afluente pela margem esquerda e o rio Itacaiúnas num pontal mais ou menos plano) foi um fator de extrema influência na vida do aglomerado urbano (DIAS, 1958).

A produção da castanha foi um elemento importante na construção da formação socioespacial da cidade de Marabá, pois, permitiu com que a economia da cidade não entrasse em declínio, devido à queda da produção da borracha, que se estendeu dos anos 1920 a 1960 (CÔRREA, 1987).

A década de 1970, porém, vai representar um novo marco na história urbana da cidade de Marabá, associada, sobretudo, a uma ruptura na lógica de organização

do espaço regional amazônico, fruto da inserção dessa região no contexto da divisão territorial do trabalho e de integração da Amazônia ao Centro-Sul do Brasil, período denominado de implantação da fronteira capitalista na Amazônia.

A construção das estradas modificou consideravelmente as condições de mobilidade e de ocupação da cidade de Marabá. A passagem pela cidade das estradas BR-230 (Transamazônica, principal eixo de articulação estadual no sentido norte-sul), da PA-150 (principal eixo de articulação estadual no sentido norte-sul), e da Ferrovia de Carajás potencializou a condição de nó regional (Figura 7), condição enfatizada com a construção do aeroporto que mantém voos regulares para as cidades de Belém e Brasília. A obstrução do rio Tocantins, após a construção da UHE Tucuruí reduziu a importância do transporte fluvial, ao mesmo tempo em que a ferrovia reforçou os fluxos migratórios da Região Nordeste (CARDOSO; LIMA, 2009, p. 176).

**Figura 7-** Área de entroncamento dos modais de transporte em Marabá



Fonte: Atlas Nacional do Brasil Milton Santos (2010).

Segundo Cardoso; Lima (2009), a cidade de Marabá constituiu-se como uma cidade partida tanto socialmente quanto espacialmente, em consequência das experiências urbanísticas que resultaram em núcleos com configurações

diferenciadas. É possível encontrar na cidade de Marabá diferentes manifestações de segregação socioespacial fruto da participação dos diferentes agentes na produção do espaço urbano, entre eles:

a) A Velha Marabá ou Marabá Pioneira - resultado da iniciativa estatal ou da formação espontânea;

b) Nova Marabá - fruto do confronto entre ideias urbanísticas introduzidas pelo Governo Federal e as necessidades da população;

c) Cidade Nova – fruto do confronto entre a malha retangular e o traçado xadrez de escala com potencial mais humano e a desarticulação dos loteamentos de origem privada que se aglutinaram para formá-la.

Este capítulo está estruturado no sentido de demonstrar como as fronteiras foram se traduzindo na cidade de Marabá, a partir da incorporação das atividades econômicas, da forma como os grupos sociais envolvidos se organizam e seus reflexos no espaço urbano.

## **5.2 A constituição do município de Marabá**

A atual cidade de Marabá teve o início da sua história quando foi elevada à categoria de vila, pela Lei Estadual n.º 1.278 de 27 de fevereiro de 1913, tendo sido desmembrada de São João do Araguaia. Foi constituída Distrito Sede em 05 de abril de 1913.

Em 03 de novembro de 1922, pela Lei Estadual n.º 2.116 o município de São João do Araguaia é extinto, sendo seu território anexado à vila de Marabá.

Em 27 de outubro de 1923, a vila de Marabá é elevada à condição de cidade e sede do município, pela Lei Estadual n.º 2.207.

No ano de 1933, o município sofre uma nova divisão administrativa, sendo agora constituído de dois distritos: Marabá e São João do Pontal (Antigo São João do Araguaia).

Em divisões territoriais datadas de 31 de dezembro de 1936 e 31 de dezembro de 1937, o município aparece constituído de três distritos: Marabá, Santa Isabel e São João da Ponta.

Através do Decreto-lei Estadual n.º 2.972, de 31 de março de 1938, o município de Marabá adquiriu os extintos distritos de Itupiranga e Jacundá. Através

do Decreto-lei Estadual n.º 3.131, de 31 de outubro de 1938, o distrito de Santa Isabel passou a denominar-se Santa Isabel do Araguaia e o distrito de São João da Ponta voltou a denominar-se São João do Araguaia sob o mesmo Decreto-lei são criados novamente os distritos de Itupiranga e Jacundá.

No quadro fixado para vigorar no período de 1939 a 1943, o município é constituído de cinco distritos: Marabá, Itupiranga, Jacundá, Santa Isabel do Araguaia (antiga vila de Santa Isabel) e São João do Araguaia (antiga vila de São João da Ponta).

Através da Lei Estadual n.º 62 de 31 de dezembro 1947, são desmembrados do município de Marabá os distritos de Itupiranga e Jacundá, para constituir o novo município de Itupiranga.

Em divisão territorial datada de primeiro de julho de 1950, o município é constituído de três distritos: Marabá, Santa Isabel do Araguaia e São João do Araguaia.

Através da Lei Estadual n.º 2.460 de 29 de dezembro de 1961, são desmembrados do município de Marabá, os distritos de São João do Araguaia e São Raimundo do Araguaia (antigo distrito Santa Isabel do Araguaia), para formar o novo município de São João do Araguaia. Sob a mesma lei, é alterada a denominação do distrito de Santa Isabel do Araguaia, para São Raimundo do Araguaia.

Em divisão territorial datada de 31 de dezembro de 1963, o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2007, até os dias atuais.

### **5.3 As atividades extrativistas e a organização do espaço urbano inicial da cidade de Marabá**

Este período compreende o surgimento do núcleo inicial que deu origem a cidade de Marabá, associado a implantação das atividades extrativistas na região, com destaque para a exploração do caucho que é substituído pela exploração da castanha do Pará.

A influência das atividades extrativistas na construção dos espaços urbanos de Marabá, apresentam especificidades quando analisada a exploração da castanha, que será a responsável por compor uma elite local (EMMI, 1999) que

continuará a ditar a forma como a sociedade se estrutura, modificando-se a cada nova atividade econômica que surge.

A região do sudeste do estado do Pará, onde se localiza o município de Marabá foi povoado por indígenas até fins do século passado (século XX), os únicos moradores até meados do século XV, responsáveis pela implantação das primeiras atividades extrativistas na região.

A ocupação da área que mais tarde compreenderia a região da atual cidade de Marabá esteve inicialmente associada às incursões e expedições exploratórias decorrentes da implantação dos ciclos econômicos, voltando à condição de marginalização assim que as reservas naturais se esgotavam ou que os produtos explorados sofressem oscilações de preço no mercado internacional (FURTADO, 2007).

A futura cidade de Marabá teve o início do seu processo de ocupação pelos povos não indígenas, no final do século XIX, quando foram fixadas bases de ocupação para dar suporte à exploração do gado, às margens do rio Tocantins, onde deságua o rio Itacaiúnas (MATTOS, 2013).

Com a instalação do Burgo de Itacaiúnas temos um novo momento na ocupação da região, associado às guerras civis e religiosas presentes ali, resultado das mudanças que ocorriam no direcionamento político no Brasil nesse momento (SILVA, 2010; MATTOS, 2013). Os novos direcionamentos políticos no Brasil, associam-se a eleição do Presidente eleito Marechal Deodoro da Fonseca em 1891, que renuncia ao cargo, assumindo seu vice Marechal Floriano Peixoto, que passa a tomar medidas de perseguição, destituindo os antigos governadores instituídos por Deodoro da Fonseca.

Estes conflitos apresentam reflexos no sertão do norte de Goiás, que com a posse de Floriano Peixoto ascende na região uma luta entre Florianistas, chefiados por Leopoldo Bulhões e, um partido católico liderado por Cônego Xavier. A oposição Florianista se intensifica em Boa Vista do Tocantins, onde o partido católico resiste à intervenção do Estado. Diante do conflito, os Florianistas liderados pela família do coronel Carlos Leitão são obrigados a deixar a cidade, fundando junto à foz do rio Itacaiúnas o “Burgo Agrícola de Itacaiúnas” em 1896, na praia dos Quindangues, à margem esquerda do rio Tocantins, oito quilômetros a jusante da foz do Itacaiúnas, em sítio alto e livre de enchentes (VELHO, 1972).

Os fundadores do Burgo têm muita dificuldade em manter seu projeto inicial, que era produzir gado e desenvolver a agricultura, uma vez que, o surto da borracha estava no seu auge e, embora a região não fosse das mais privilegiadas, a exploração no rio Tocantins passa a ganhar força em 1897 (MATTOS, 2013).

A ocupação da região por meio do Burgo de Itacaiúnas não obteve êxito, uma vez que em virtude da valorização da borracha, a população local preferiu se dedicar ao extrativismo do caucho. A existência de caucho na região atrai multidões de pessoas de diferentes partes, especialmente do estado do Maranhão e do norte de Goiás fruto da expansão da frente pecuarista e, também de alguns estados como Piauí, Ceará, Paraíba, Pernambuco e Bahia. A atração ocorria, sobretudo, porque na área do rio Itacaiúnas a extração do caucho acontecia de forma livre (VELHO, 1972).

Segundo Silva (2010) a fundação do barracão Marabá no Pontal (foz do rio Itacaiúnas com o rio Tocantins) pelo comerciante maranhense Francisco Coelho e seu compatriota Francisco Casimiro, dois anos após a instalação do burgo, foi a causa do esvaziamento do povoado. O barracão de Marabá era o local de comércio onde Francisco Coelho vendia todos os artefatos necessários à extração do caucho e acabou se tornando o ponto de atração e encontro de quem subia e descia os rios Itacaiúnas e Tocantins (DIAS, 1958).

Em 23 de dezembro de 1905, através do decreto nº 1.344-A (26 de junho de 1905), o governo do estado do Pará, transfere a sede da circunscrição judiciária da subprefeitura do Burgo Agrícola de Itacaiúnas, no município de Baião para Pontal, com o nome de Marabá, em referência ao estabelecimento comercial de Francisco Coelho (EMMI, 1999).

Segundo Velho (1972), a cidade de Marabá surge como iniciativa de comerciantes, perpetuando na memória social o seu papel histórico. A fundação da cidade de Marabá, para o autor, consiste num exemplo de que “mesmo o meio dominando de forma tão absoluta o homem, a influência geográfica só pode ser entendida quando mediatizada pelas forças sociais envolvidas, as quais podem ter origem remota e transcendente à própria área”.

A análise da condição urbana da cidade de Marabá coincide com o início da produção da borracha e com a criação do município, que ocorreu através da Lei nº 1.278 de 27 de fevereiro de 1913. Nesse momento a cidade de Marabá apresentava uma população de 987 pessoas que se distribuíam em 196 casas (RAIOL, 2010).

A ocupação da área nesse momento, ocorria a oeste da hoje denominada núcleo Marabá pioneira, limitada pelos rios Tocantins e Itacaiúnas, e pela atual rua Lauro Sodré (Figura 8), que registra a ocupação até o ano de 1928, através de uma estrutura viária radial, abrindo-se para o interior.

A margem tocantina ganha destaque pelo estabelecimento das mais importantes casas comerciais e armazéns de depósito de castanha. A escolha do local ocorre por este apresentar as melhores condições favorecidas pelo porto, motivo que levou à valorização dos terrenos da região (DIAS, 1958).

Segundo EMMI (1999) o comércio e a exploração do caucho vão marcar os primeiros anos do processo de formação da cidade de Marabá, que se manifesta pela necessidade de ocupação do pontal<sup>27</sup>, visto que esse núcleo populacional compreendia o elo de ligação entre os extratores do látex e as casas aviadoras localizadas na cidade de Belém, de onde partiam para a exportação.

**Figura 8-** Área inicial de ocupação da cidade de Marabá (1913-1920)



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo informações de Raiol (2010) e Dias (1958).

O processo de comercialização do caucho se constituiu como elemento propulsor de um grupo de comerciantes que passou a exercer o poder local (VELHO, 1972). A estruturação hegemônica desses comerciantes não ocorreu com relação ao controle da terra, que na região constituía um bem escasso, mas estava relacionada ao controle do capital e dos meios de produção, condição que garantia a reprodução social da população local (RODRIGUES, 2010).

<sup>27</sup> O pontal corresponde a área inicial de formação da cidade de Marabá, correspondente ao atual bairro do Cabelo Seco.

A formação nesse momento da cidade de Marabá tem como base das relações de produção do seu espaço, práticas de exploração de mão de obra e de concentração de capital nas mãos de uma elite local, que estava associada intimamente às elites regionais (EMMI, 1999). Dentro desse contexto, a cidade de Marabá passou a exercer um papel de centralidade apresentando-se como centro comercial estrategicamente situado, onde se localizam a infraestrutura de transporte, que permitia a conexão à rede urbana paraense e, nesse sentido, à cidade de Belém (RODRIGUES, 2010).

A análise da formação socioespacial da cidade de Marabá, deve ocorrer a partir da organização do espaço paraense, considerando os diferentes elementos econômicos, sociais e políticos, assim como a articulação entre as cidades e os núcleos de povoamento (fluxos e fixos) que contribuíram para a produção do espaço da cidade de Marabá (RODRIGUES, 2010).

A partir do ano de 1920 o preço da borracha inicia sua queda, as transações e os negócios envolvendo a produção do caucho declinam e, muitas famílias abandonaram a cidade e os campos passando a retornar aos seus locais de origem. Porém, nesse momento a cidade de Marabá já era um centro regional mais importante do que a cidade de Conceição, embora mais simples e, intimamente ligado desde sua fundação à exploração da borracha. Sua condição de centro irá perpetuar, uma vez que em 1920, a exploração da castanha é reiniciada, fato que permite a estabilização da região (VELHO, 1972; EMMI, 1999).

Diferentes fatores contribuíram para o estabelecimento da exploração da castanha, talvez o de maior importância tenha sido o fato de que a partir da década de 1920 se intensificou no estado do Pará, o estabelecimento dos latifúndios, condição essa que foi decisiva na consolidação do poder econômico e político de alguns grupos e famílias (EMMI, 1999), grupos esses, responsáveis pela forma como as cidades se estabeleceram. As elites locais também passaram por mudanças quanto a produção da castanha que passou a ser a principal atividade econômica da região. Segundo EMMI (1999) a oligarquia do caucho passa a entrar em decadência, seguida do fortalecimento da oligarquia da castanha, representada simbolicamente pelo grupo político local liderado por Deodoro de Mendonça e sua parentela.

Durante o primeiro período de exploração da castanha, os castanhais eram explorados de forma livre, já na segunda fase da frente extrativista da castanha, que

tem seu início em 1925, a tradicionalização se daria através do sistema de arrendamento de castanhais a título precário por parte do Governo Estadual, com a combinação dos interesses de uma oligarquia local nascente, com as necessidades do sistema político dominante (VELHO, 1972).

Na medida em que a demanda externa pela castanha aumentava e surgia a necessidade de penetração em áreas mais longínquas, a questão da propriedade da terra começou a se tornar um importante fator para a garantia e controle da produção (TOURINHO, 1991). O Estado nesse momento foi chamado pelas elites locais a intervir<sup>28</sup>. O sistema de arrendamento teria sido uma reivindicação do chefe político local do período, Deodoro de Mendonça, a seus correligionários no Governo do Estado, como forma de favorecer os elementos políticos da situação e controlar seu comportamento, fato esse, que levou à criação de uma oligarquia, tendo como base alguns comerciantes (VELHO, 1972; EMMI, 1999).

A produção da castanha foi a responsável por levar a cidade de Marabá a viver em função do mercado internacional conferindo à região uma condição de destaque no âmbito estadual, condição esta não extensível ao plano nacional (VELHO, 1972). A demanda do produto no mercado internacional, contribuiu para o crescimento do centro comercial da cidade de Marabá, visto a região do sudeste paraense localizar a maior concentração de castanhais, o que levou a um aumento do papel exercido pelo núcleo urbano da cidade de Marabá, enquanto centro comercial, polarizando a sub-região da qual fazia parte.

Porém, as mudanças na estrutura política e econômica da cidade, reflexo da inserção da castanha como principal atividade econômica, não representaram, segundo Paternostro (1945), “transformações significativas na organização do espaço intra-urbano da cidade de Marabá, nem no cenário das construções, composta por casebres improvisados, geralmente de palha ou madeira, onde os moradores sobreviviam da venda da sua força de trabalho”.

---

<sup>28</sup> A implantação da Lei nº 1471 de 1918, que permitia a venda das terras públicas para a exploração extrativa, foi o início da implantação das bases legais para a transformação da estrutura fundiária do Médio Tocantins paraense. Em 1920, o então governador do estado do Pará, Lauro Sodré, através da Lei nº 1947, criou a possibilidade de aforamento perpétuo de reservas extrativistas. Fundamentados nesta legislação, tanto o Governo Estadual quanto o Municipal, venderam suas terras e, forneceram a uma minoria, títulos de arrendamento perpétuo (TOURINHO, 1991). Na década de 1920, cerca de dez castanhais, num total de 48,795 hectares (ha), passaram para a propriedade privada através da compra direta ou de aforamento perpétuo (EMMI, 1999).

Isso ocorre, porque as estruturas espaciais estavam associadas ao poder exercido pelos grupos políticos locais, responsáveis pelos rumos das transformações da cidade de Marabá (EMMI, 1999).

No período de 1929 a 1947 o crescimento da cidade continuou no mesmo sentido da fase anterior, seguindo as margens do rio Tocantins. Foram abertas largas avenidas, ruas paralelas à rua Antônio Maia surgiram, e, a cidade de Marabá passa a tomar outro aspecto (DIAS, 1958).

No ano de 1929 a cidade de Marabá recebeu iluminação através de uma usina de geração de energia movida à lenha e, no ano de 1935 inaugurou na cidade o aeroporto, na ocasião uma pista de pouso de avião monomotor (MATTOS, 2013). No final de 1930 a cidade de Marabá já assumia novos contornos onde se verifica uma expansão, cujo vetor principal já não eram mais as margens dos rios e sim, as cotas mais elevadas situadas no espigão divisor de águas (TOURINHO, 1991)

Com o advento da Segunda Guerra Mundial, a venda da castanha entra em declínio, e é compensada pela exploração do diamante, que tem seu ciclo estabelecido em 1939, quando da sua descoberta no garimpo de Jacundá (MATTOS, 2013)

Ainda no período da Segunda Guerra Mundial, mais especificamente entre 1940 e 1944, o cristal de rocha passou a ser explorado na região. Ambas as explorações garimpeiras, tanto do diamante quanto do cristal de rocha eram feitas no verão, fato que possibilitava que a atividade ocorresse de forma associada à exploração da castanha, que se concentrava, sobretudo, no inverno (DIAS, 1958; YOSHIOKA, 1986).

A descoberta do diamante e a exploração do cristal de rocha no rio Tocantins trouxeram para a cidade de Marabá uma nova função urbana, que era abastecer as áreas de garimpo, uma vez que, a cidade compreendia ponto obrigatório das embarcações, devido à praça comercial que possuía, fato que contribuiu para que muitos dos regressantes do garimpo fixassem residência ali (DIAS, 1958).

A instalação de um aeroporto do outro lado do rio Itacaiúnas criava efeitos de atração e provocava o estabelecimento da população em seu entorno, principalmente na localidade denominada Amapá, onde atracavam os barcos que faziam a travessia do rio Itacaiúnas. A consequência desse processo foi uma expansão horizontal da cidade com a presença de vazios urbanos, apresentando os primeiros sinais de ocupação descontínua em termos físicos (TOURINHO, 1991).

Ainda no ano de 1930 já se iniciava uma discussão da transferência da cidade de Marabá para outro sítio urbano, que deveria ser construída no município de Ituporanga. Porém o projeto não obteve êxito, antes serviu para o fortalecimento, a nucleação da cidade de Marabá (TOURINHO, 1991).

A expansão urbana nesse momento estava limitada pelos rios, avançando no sentido nordeste de tal forma que, em 1947 já ocupava a orla até onde hoje existe a travessa Nossa Senhora das Graças, no intuito de atender o crescimento da população (RAIOL, 2010). No período de 1947 a 1954, segundo Dias (1958) a área urbana da cidade de Marabá, pela margem do rio Tocantins, atingia a fazenda Santa Rosa, região que até então constituía a zona rural do distrito de Marabá. Ficou intimamente ligada à cidade dando origem a um novo bairro, que conservou o nome da antiga fazenda, sendo atualmente um dos subúrbios da cidade de Marabá.

A cidade de Marabá na década de 1950 ainda não apresentava um sistema de transporte motorizado, utilizavam-se na maioria das vezes cavalos, bicicletas ou motocicletas. As cargas eram carregadas em lombos de burro ou pelo próprio homem (DIAS, 1958).

Segundo Dias (1958) a ineficiência nos transportes observada em Marabá nesse momento, reflete na valorização dos estabelecimentos comerciais localizados na Avenida Mouro Carvalho, em frente ao rio Tocantins, local onde se fixou o grande comércio e, que na época das cheias têm as embarcações ancoradas à própria porta.

Apesar da castanha ocupar a função primordial na economia da região, a cidade de Marabá na década de 1950 passa por um período de transição, saindo da fase da indústria doméstica. Com destaque para as oficinas mecânicas com estaleiro de construção naval anexo, fábricas de beneficiamento de arroz, de sabão, de ladrilhos e marmorites, além de duas fábricas de sapatos (DIAS, 1958).

A cidade de Marabá nesse momento tem seu abastecimento de alimentos realizado pela cidade de Belém e pelo sertão goiano e maranhense. Da cidade de Belém, eram trazidos os gêneros alimentícios (secos e molhados). A região Tocantina fornecia gado, toucinho, rapadura, carne salgada, queijo, cereais e outros produtos sertanejos e, de Goiás vinha o gado (DIAS, 1958).

Surgem nesse período, por iniciativa da prefeitura da cidade de Marabá, as colônias agrícolas em terras da municipalidade, que além de suprir a necessidade da

cidade de produtos como: arroz, milho, feijão e mandioca, permitem uma diversificação das atividades (DIAS, 1958). Processo este, associado as ações do primeiro governo Vargas, regulamentado pelo Decreto-Lei de 14 de fevereiro de 1941, ou mais tarde no Decreto-Lei nº 7967 de 18 de setembro de 1945, que previa a criação de colônias agrícolas, o primeiro decreto visava “receber e fixar como proprietários rurais cidadãos brasileiros reconhecidamente pobres que revelam aptidão para os trabalhos agrícolas e, o segundo, estipulava que “colonizar é promover a fixação do elemento humano ao solo, o aproveitamento econômico da região e a elevação do nível de vida, saúde, instrução e preparo técnico dos habitantes das zonas rurais (HEBÉTTE, MARIN, 1979, p. 122-123)

Marabá não dispõe na década de 1950 de nenhum sistema de abastecimento de água, a maior parte da população se serve da água retirada diretamente dos rios. Nas áreas mais afastadas existem poços de onde a água é retirada em baldes e em latas. O abastecimento de energia elétrica na cidade era realizado desde 1929 por uma usina a vapor, que no ano de 1954, foi substituída por um motor a diesel, fato que permitiu ampliar a área de iluminação da cidade (DIAS, 1958). Segundo Dias (1958), no ano de 1946 havia 277 ligações domiciliares de energia elétrica, sendo que somente o perímetro urbano era atendido. No ano de 1950, o número subiu para 470 ligações, estendendo-se para o perímetro suburbano da cidade.

Segundo Tourinho (1991) em meados da década de 1950, quando a população da sede municipal de Marabá era estimada em 6000 habitantes, e o número de prédios em 1300, a núcleo urbano da cidade de Marabá já se encontrava dividida em duas zonas: a urbana e a suburbana. A área urbana compreendia a área denominada de centro, onde se localizavam as principais instituições públicas e estabelecimentos comerciais, o maior número de edificações de melhor padrão construtivo e um grande número de lotes vazios. Já o espaço suburbano coincidia praticamente com a periferia da cidade, sendo habitado quase que exclusivamente por população de baixa renda, estando dividido em seis bairros: Cabelo Seco, Itacaiúnas, Pau de Urubu, Mineiros, Marabazinho e Santa Rosa (TOURINHO, 1991).

A importância da cidade de Marabá, no contexto do sudeste paraense na década de 1950 e 1960, evidencia-se pela presença de instituições como: a Agência Municipal de Estatística (órgão do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE), a Agência da Capitania dos Portos do Pará e o posto de saúde da Secretaria de Saúde do Pará (SESP) (DIAS, 1958).

De acordo com Tourinho (1991), até o final da década de 1950, pouca alteração ocorreu no traçado e nas formas de apropriação do espaço urbano da cidade de Marabá, que seguia apresentando um desenho em grelha articulada às condições do sítio urbano, produzindo em escala local os mesmos processos de valorização e especulação fundiária, segregação socioespacial por renda, concentração de atividades terciárias e desigual distribuição de serviços e equipamentos no espaço.

#### **5.4 A influência dos projetos de colonização na organização espacial da cidade de Marabá**

A cidade de Marabá no início da década de 1960, vai passar por mudanças na sua estrutura produtiva e na sua organização urbana, associada a expansão da fronteira capitalista na Amazônia, que apresentava sobretudo, um caráter econômico.

Nesse momento as ações do Governo Federal, ocorriam diretamente na forma de incentivos fiscais e creditícios. Os incentivos disponibilizados pela SUDAM e Banco da Amazônia (BASA) atraíram para a região o capital produtivo e especulativo, intensificando as frentes camponesas, que se deslocavam para as áreas de influência mais imediata da rodovia Belém-Brasília, especificamente para a cidade de Marabá e para os espaços rurais da área que foi desmembrada para compor o município de São João do Araguaia (VELHO, 1972).

A influência dos projetos de colonização sobre a cidade de Marabá pode ser observada nos dados do censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 1960, que demonstram o predomínio da população rural com 56% (11.317 pessoas), sobre a urbana com 44% (8.772 pessoas) no município de Marabá, condição associada a forma como foram implantados os projetos de colonização, localizados sobretudo, na área municipal.

Esta condição associa-se a construção do primeiro trecho da PA-070<sup>29</sup>, pelo departamento de Estradas de Rodagem, estando já no ano de 1969, o município de Marabá articulado à rede rodoviária municipal.

---

<sup>29</sup>Com a construção da rodovia Belém-Brasília, alguns municípios do médio Tocantins paraense e outros municípios do Pará ficaram submetidos a um isolamento relativo. Para romper com essa situação o Governo Estadual programou a abertura da PA-70 (atual PA-150) ligando o município de Itinga ao município paraense de Paragominas, até Santarém (MENDES, 1971). O objetivo da

Como confirmação da predominância das atividades rurais sobre a organização do espaço de Marabá, temos os dados de atividade de dependência na década de 1960, quando as pessoas empregadas nas atividades do setor da agropecuária e do extrativismo eram de 67,1%, 5,9% (420) estavam empregadas nas atividades industriais e 27% (1920) nas demais atividades.

Segundo Tourinho (1991), nesse momento o setor primário teve seu crescimento atingido pelas intervenções estatais, assim como as atividades industriais que tiveram seu crescimento desacelerado em decorrência das dificuldades em competir com os outros produtos provenientes de outras regiões do país (que tiveram seu acesso melhorado com a rodovia PA-70), podendo ser destacado também, o redirecionamento dos capitais locais para a pecuária, onde era possível a obtenção de créditos com facilidade.

Porém, os reflexos não estiveram presentes somente nas áreas rurais da cidade, contribuíram também de forma direta para as transformações do espaço urbano que por comportar o capital bancário da região, as atividades de comércio e apoio às atividades extrativas e à pecuária, as instalações de infraestrutura aeroportuária e por sua ligação com a rodovia de integração da Amazônia ao restante do país, levou a cidade de Marabá a manter sua liderança na rede urbana do médio Tocantins paraense, embora seu poder de polarização sobre as áreas maranhenses e goianas cortadas ou tangenciadas pela rodovia Belém- Brasília tivesse diminuído (TOURINHO, 1991).

É preciso considerar ainda, o impacto das atividades do baixo terciário<sup>30</sup> (HÉBETTE; MARIN, 1979), que não são computados dentro dos setores tradicionais da economia, mas que exerciam grande influência na dinâmica das cidades próximas aos projetos de colonização, sejam eles espontâneos ou dirigidos. Estas

---

construção constituía equacionar os problemas de transporte sazonal de pessoas e mercadorias nos trechos encachoeirados e com corredeiras do rio Tocantins e criar infraestrutura necessária para a ampliação do mercado de produtos produzidos no sudeste do Pará para a cidade Belém e outros Estados do país. Foi definido o primeiro trecho rodoviário que seria de 220 quilômetros de estradas que ligavam a localidade de São Félix, situada nas proximidades de Marabá, ao município de Itinga (MENDES, 1971).

<sup>30</sup> Consiste em uma conceituação desenvolvida por HÉBETTE; MARIN (1979) a partir das suas experiências de observador social, ao longo da rodovia Belém-Brasília, correspondente a um conjunto de atividades não computadas entre os setores de atividade econômica e do emprego, “não associado a sugerir baixo nível de renda e de educação e baixa qualidade de vida, indica uma condição estrutural relegada, no processo de produção e troca, bem próxima da ideia de marginalidade” (HÉBETTE; MARIN, 1979, p. 94-95).

atividades estariam voltadas para a categoria de comércio de mercadorias, serviços de reparo e prestação de serviços individuais (HÉBETTE; MARIN, 1979), que segundo Santos (2004) compreendem as atividades do setor inferior da economia.

Porém, a condição de liderança da cidade de Marabá, frente à rede urbana do médio Tocantins, não reflete na forma como os serviços urbanos estão distribuídos na cidade. Somente 66% (273) dos domicílios pesquisados apresentavam alguma forma de abastecimento de água. Desse total 2,6% (107) recebiam água de uma rede geral, 4,0% (166) eram abastecidos por poços ou nascentes, estando mais de 90% dos domicílios abastecidos pela água coletada de forma direta dos rios ou nascentes (IBGE, 1960).

A distribuição de energia elétrica alcançava somente 17,9% (746) dos domicílios atendidos e o esgotamento sanitário estava presente em 39,3% (1637) dos domicílios, porém, de forma precária onde 0,1% (4) possuíam rede geral de esgotamento, 2,7% (114) possuíam fossa séptica, 35,2% (1469) apresentavam fossa rudimentar e 1,2% (50) apresentavam outra forma de esgotamento (IBGE, 1960).

Segundo Tourinho (1991), referente à dotação de equipamentos e serviços urbanos, a década de 1960 foi marcada pela implantação do serviço de iluminação elétrica no bairro Santa Rosa, o início da instalação de redes de esgotos no Bairro Central e o asfaltamento das ruas Antônio Maia e Getúlio Vargas. O crescimento urbano nesse momento, voltado somente para o núcleo pioneiro, tinha como obstáculo para o seu crescimento os rios, as áreas alagadas e alagáveis, e as fazendas de criação de gado regidas pela propriedade privada da terra, que propiciava a manutenção de lotes em processo de especulação fundiária, fatores que levaram à população de baixa renda a se deslocar para as áreas do bairro de Santa Rosa e para as localidades do Amapá e de São Félix (TOURINHO, 1991).

O deslocamento para a localidade do Amapá ocorria por sua proximidade ao núcleo pioneiro, pela existência do aeroporto e de alguns equipamentos comunitários, entre eles uma escola (TOURINHO, 1991). As atrações do bairro São Félix concentravam-se nas possibilidades de emprego em pequenos bares, pensões e hospedarias, que lá se instalavam aproveitando-se do fato de não existir ponte ligando a PA-070 ao núcleo pioneiro, e o transporte por balsas ou montaria só ser efetuado durante o dia (TOURINHO, 1991). O bairro São Félix, compreende um bom exemplo das influências do baixo terciário na dinâmica espacial.

A dificuldade decorrente da consolidação das áreas, em virtude das condições naturais presentes na região, assim como a pressão dos imigrantes por lotes urbanos criou a necessidade de definir, oficialmente o sentido para onde o núcleo pioneiro se expandiria. Sendo assim, em 20 de outubro de 1967, o prefeito da cidade de Marabá assinou a Lei nº 3.342, reservando uma área não inferior a 2.000 metros por 2.500 metros destinada à expansão da cidade, garantindo a indenização das benfeitorias que porventura existissem nesse local (TOURINHO, 1991).

Associado aos problemas de crescimento que a cidade estava apresentando, a descoberta de reservas minerais, no final da década de 1960, levou o Governo Federal a selecionar o município de Marabá entre aqueles que seriam estudados prioritariamente pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) através do Programa de Ação Concentrada (CARDOSO; LIMA, 2009). Desse acordo surgiu um relatório preliminar, que após apresentar alguns dados e informações relativas a socioeconômica marabaense, sugeriu o bairro Amapá como local ideal para o crescimento da cidade e recomendou a elaboração do Plano Diretor para o município.

Porém, as respostas por parte do governo federal ao pacote de transformações espaciais pelas quais a cidade de Marabá precisava passar, somente tiveram continuidade na década de 1970, após um conjunto de medidas referentes ao I e II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) quando os programas de integração e coordenação de programas setoriais de urbanização passam a ser associadas, a tomada de decisão nas esferas municipais através dos Planos de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI) (TOURINHO, 1991).

### **5.5 A influência dos projetos de colonização, da abertura da rodovia Transamazônica, da Guerrilha do Araguaia e das descobertas minerais na organização espacial urbana da cidade de Marabá**

As transformações decorrentes das políticas implantadas na década de 1970, assim como a abertura da Transamazônica, as medidas de segurança nacional e, as políticas de incentivos aos grandes empreendimentos agropecuários e minerais atingiram diretamente a socioeconômica do médio Tocantins paraense, assim como a cidade de Marabá (VELHO, 1972, HÉBETTE, 2004; CASTRO, 2009)

Segundo Rodrigues (2010) nesse momento, a cidade das oligarquias e da castanha sofreu impactos da ação do Estado, que paulatinamente, promoveu a desestruturação da organização econômica e política local, ao implementar a partir de 1970, uma série de ações estratégicas que contribuíram para a intensificação do processo de estruturação do espaço intra-urbano da cidade de Marabá, e do sudeste paraense, podendo ser destacadas: a abertura da PA-150, que permitiu maior conexão e fluidez entre algumas cidades do sudeste paraense; a construção da rodovia Transamazônica; a criação dos Pólos de Desenvolvimento; o estímulo aos processos migratórios, além do estímulo à expansão de frentes econômicas para a região e aos projetos agropecuários e agrominerais.

A rodovia Transamazônica nas margens que cortam o município de Marabá foi responsável pela instalação de assentamentos de colonos e pela implantação de agrópolis e agrovilas, sendo a cidade de Marabá a sede selecionada como núcleo de apoio ao Plano Integrado de Colonização dirigida do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) (TOURINHO, 1991; YOSHIOKA, 1986).

Na região da Serra de Carajás aprofundavam-se na década de 1970, as pesquisas minerais e o estudo para a implantação de um grande complexo produtor de ferro, de modo que já se previa nesse momento, a construção de uma grande ferrovia, ligando Carajás a Itaquí no estado do Maranhão. Juntamente, se iniciava a construção da hidrelétrica de Tucuruí que tem sua implantação no ano de 1975, com o intuito de preparar a infraestrutura energética para atender o pólo minero metalúrgico do oeste do Pará.

As obras referentes a implantação do pólo minero metalúrgico ocorreram dentro de padrões de expropriação e despejos violentos da população local, segundo Hébette (2004) cabe ressaltar a atuação das empresas responsáveis pelos grandes projetos, seus procedimentos autoritários e sua mesquinhez na indenização dos prejuízos sofridos pelos camponeses e grupos indígenas.

Segundo Hébette (2004) os que não lutaram na fronteira, principalmente fora do processo de colonização dirigida, são expulsos por outras formas de coação, com o auxílio da polícia, do INCRA ou do GETAT. Este camponês expropriado, assim como as populações tradicionais e indígenas passaram a buscar meios alternativos para garantir a sua sobrevivência, procurando serviços complementares para si, ou outro membro da família que se manifestavam na

forma de contratos junto a algum fazendeiro ou lavrador de maior poder aquisitivo, ou em temporadas no garimpo.

Diante destes processos, a cidade de Marabá, passou a ser encarada como um importante amortecedor dos fluxos populacionais, de modo a evitar que os mesmos se direcionassem até as áreas de reservas e de exploração mineral da Serra de Carajás (TOURINHO, 1991).

As mudanças no padrão de ocupação econômica e a inserção da economia de Marabá na economia nacional, não se deu somente na forma de penetração de relações tipicamente capitalistas (HÉBETTE, 2004), e mesmo estas não se difundiram de forma homogênea no município de Marabá. Inúmeros tipos de relações de produção se sobrepuseram, sistema de aviamento, incipiente assalariamento e, inclusive trabalho escravo, condição também verificada na questão das formas de apropriação das terras (HÉBETTE, 2004). Não foi somente nas áreas rurais que os conflitos fundiários estiveram mais frequentes, os espaços urbanos também foram delineados pelos conflitos.

Segundo Tourinho (1991) foi no espaço urbano de Marabá que os conflitos capitalistas se apresentaram de forma mais marcante, em função das lutas estabelecidas entre as elites locais de proprietários ou foreiros de terra localizados no entorno da cidade e os grupos hegemônicos dentro do aparelho do governo federal que demandavam terras para criar as condições urbanas necessárias ao novo padrão de ocupação econômica da região.

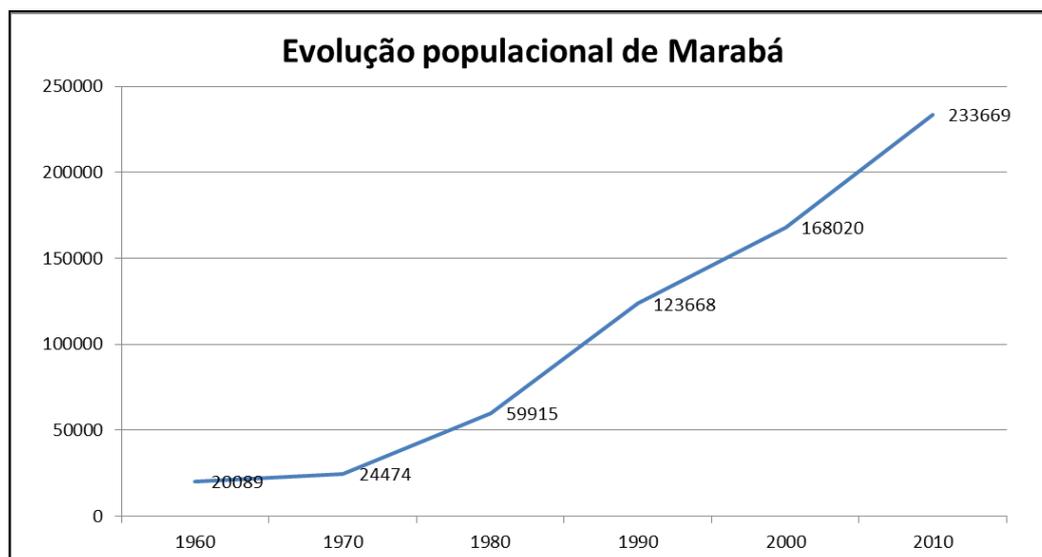
Dentro deste contexto, a cidade de Marabá a partir da década de 1970 passa a constituir-se como ponto estratégico para a implantação dos projetos de urbanismo rural propostos pelo INCRA (TOURINHO, 1991) e, como consequência das políticas de colonização, nas proximidades da cidade de Marabá, sua expansão ocorreu a partir do núcleo urbano da Cidade Nova, com aumento do processo de ocupação espontânea desse núcleo, em função de sua localização ao longo da rodovia Transamazônica.

A guerrilha do Araguaia também conferiu à região mudanças. Em função da proximidade com o conflito o município de Marabá foi declarado como área de Segurança Nacional (Decreto-Lei nº1.113 de 30/10/70), tornando-se ponto de apoio do Exército Brasileiro, o que requereu a ampliação de seu aeroporto e a instalação de destacamentos militares, inclusive de Batalhão de Infantaria da Selva (TOURINHO, 1991; YOSHIOKA, 1986).

Segundo Rodrigues (2010, p. 111) a condição de Marabá como “cidade da colonização oficial”, cuja função atribuída consistiu em ocupar a liderança na hierarquia urbana, proposta pelo Governo Federal, como núcleo administrativo principal, de maneira a constituir-se como centro de integração microrregional, contribuiu para o fortalecimento da centralidade urbana de Marabá na região do sudeste do estado do Pará, visto a importância que a cidade passou a exercer como ponto estratégico para a expansão de contingentes demográficos e do grande capital na sub-região.

Todas essas transformações apresentam reflexos nos números referentes às populações rural e urbana do município de Marabá sendo que seu crescimento absoluto não foi tão alto neste período, totalizou 21,82%, ou seja, a população passou de 20.089 habitantes para 24.474 (Gráfico 16), sendo a maioria urbana com 60%, em contrapartida dos 40% correspondentes a rural.

**Gráfico 16-** Evolução populacional da cidade de Marabá

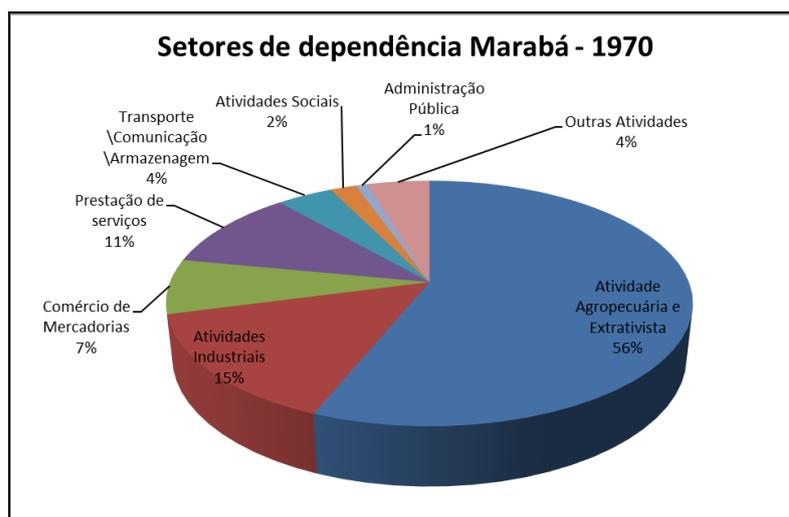


**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados do IBGE.

Em função dos incentivos fiscais e creditícios oferecidos pelo Governo Federal para os grandes empreendimentos agropecuários e madeireiros, a estrutura produtiva da cidade de Marabá sofreu transformações, associadas ao declínio da economia extrativa da castanha, que começou a perder importância principalmente para a pecuária desenvolvida em moldes capitalistas, ainda que com relações de produção atrasadas (TOURINHO, 1991).

A análise dos dados referentes aos setores de atividade de dependência do município de Marabá em 1970 permite compreender este comportamento. As atividades agropecuárias e extrativistas que totalizavam 67,1% no ano de 1960 passaram para 56,1% em 1970, uma queda de 10%. As atividades industriais totalizavam 14,7% (1.257), enquanto o comércio de mercadorias totalizava 7,2% (617); a prestação de serviços totaliza 10,6% (904), o emprego nas atividades de transporte, comunicação e armazenagem 4,1% (347), as atividades sociais 1,9% (162), enquanto a administração pública totalizava 0,8% (72), o que caracteriza a pouca interferência da administração pública na organização do espaço da cidade de Marabá neste momento (Gráfico 17), condição associada ao fato dos projetos de colonização em Marabá só serem implantados em um segundo momento, por terem como características serem de natureza privada.

**Gráfico 17-** Setores de atividade de dependência no município Marabá – 1970



**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A perda da importância da produção extrativista pode também ser notada quando se analisam os dados referentes à evolução do rebanho bovino e da produção da castanha do Pará, que de acordo com o censo agropecuário, tiveram respectivamente, um acréscimo de 80 mil cabeças na década de 1970 e, um decréscimo de 50% da quantidade de castanha coletada (IDESP, 1988).

Diante de todo o processo que se instaurava na cidade de Marabá, uma intervenção no espaço urbano se fez necessária, e ocorreu a partir de ações do Estado brasileiro no sentido de desapropriar terras para a construção de

infraestruturas, para a implantação de instituições públicas e para a execução de um plano de desenvolvimento urbano, no intuito de minimizar os efeitos das enchentes periódicas no núcleo pioneiro (TOURINHO, 1991). De acordo com Almeida (2002), o plano desenvolvido pelo SERFHAU, tinha um caráter amplo, estabelecia parâmetros substanciais para todas as necessidades básicas de um núcleo urbano em processo de formação, incluindo sistema viário, sistema de esgoto, água potável, sistema de coleta de lixo, etapas para locação habitacional dentre outros.

Ao mesmo tempo em que providenciavam a implantação do núcleo Cidade Nova, atuavam no sentido de dificultar sua ocupação. Diferentes ações ocorriam neste momento, estavam sendo executadas obras de melhoria das condições urbanas no núcleo pioneiro, assim como a promoção de loteamentos para abrigar os imigrantes em áreas diferentes da que estava reservada para a instalação do núcleo Cidade Nova (TOURINHO, 1991). O núcleo Cidade Nova nesse momento serviu como lócus da ocupação espontânea da força de trabalho móvel que sustentava os grandes projetos, os garimpos, as fazendas e, servia de moradia para os colonos em trânsito, de modo que a cidade de Marabá cresceu ao longo da Transamazônica com um comércio revitalizado e com o início de uma diferenciação interna quanto às habitações, quando surgem construções de alvenaria em meio a diversas construções de madeira (TOURINHO, 1991).

Foi a partir desse contexto, que a Prefeitura Municipal de Marabá fez convênio com o campus avançado da USP para a elaboração de projeto de loteamento urbano<sup>31</sup> da área situada além da margem esquerda do rio Itacaiúnas, nas proximidades do eixo rodoviário da Transamazônica e, com base nesse projeto abriu ruas e distribuiu lotes (TOURINHO, 1991). A escolha dessa área, segundo Tourinho (1991), seguia a tendência natural de crescimento da malha urbana do núcleo pioneiro e, visava resguardar áreas que estavam sendo pleiteadas por órgãos do Governo Federal para instalar a sede do INCRA e ampliar o aeroporto, as quais já se encontravam ameaçadas por processos de invasão.

Segundo informações contidas no relatório de Guedes; Arquitetos Associados (1973), nesse momento o núcleo pioneiro já era atendido por energia elétrica e rede de abastecimento de água. As maiores diferenciações espaciais, estavam no

---

<sup>31</sup> Segundo Tourinho (1991, p. 263) esse projeto de loteamento, segundo informações prestadas, em entrevista com o capitão Elmano Melo, consistia em quadras retangulares organizadas a partir de um sistema viário articulado em grelha, com vias não hierarquizadas.

tratamento do sistema viário, na presença de rede telefônica, nos padrões das edificações, na distribuição de usos e das rendas médias familiares. As atividades de comércio e serviço continuavam se expandindo no núcleo pioneiro, especialmente no sentido da via Antônio Maia, cujo prolongamento ligava o núcleo pioneiro à rodovia Transamazônica (TOURINHO, 1991).

As transformações do outro lado do rio Itacaiúnas, também aconteciam nesse momento: a ampliação do aeroporto, a instalação de uma vila para abrigar os funcionários do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e a abertura do loteamento Vila Transamazônica, bem como a intensificação da ocupação do bairro Amapá que deu um ar mais urbano à antiga aglomeração populacional que, desde então, passou a ser conhecida pela denominação de Complexo Integrado Cidade Nova (TOURINHO, 1991, p. 271).

A região do complexo integrado Cidade Nova embora fosse precária em relação aos serviços de abastecimento de água, energia elétrica e pavimentação asfáltica, atraía grandes contingentes de imigrantes que não conseguiam pagar pela valorização fundiária das áreas mais bem-dotadas de serviços e equipamentos do núcleo pioneiro (TOURINHO, 1991). O bairro São Félix, diante das ações do núcleo pioneiro e nas terras situadas além da margem esquerda do rio Itacaiúnas manteve estável a população e as condições de vida (TOURINHO, 1991).

As crises políticas e econômicas que se instalam no país em 1973, o choque do petróleo e a transição do governo Médici para o governo Geisel, provocaram mudanças na tecnocracia do Estado e nas ações do governo para a região, fatores que levaram a um atraso no desenvolvimento das ações referentes à construção do núcleo urbano Nova Marabá. Além disso, havia no momento discordâncias com relação à solução habitacional e as etapas de implantação apresentadas nos pareceres técnicos por funcionários da SUDAM, acerca do plano de desenvolvimento urbano (YOSHIOKA, 1986; TOURINHO, 1991).

Sendo assim, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) contrata uma empresa de consultoria do estado do Rio de Janeiro para implantar o Plano de Expansão Urbana de Marabá, que condena o plano desenvolvido anteriormente pelo SERFHAU, Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUMAR), alegando ser inadequado por estarem suas características principais desassociadas do sistema ecológico regional e das condições socioeconômicas da população (YOSHIOKA, 1986).

A implantação do núcleo Nova Marabá ocorreu numa área de 1.650 hectares, desapropriados pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), onde foram indenizadas as benfeitorias da então fazenda Santa Rosa (ALMEIDA, 2002). O modelo preconizado pela equipe de consultoria contratada pela SUDAM supõe uma “cidade funcionando como um organismo de estrutura vegetal, no qual os troncos são os eixos viários periféricos, os galhos o sistema viário principal de penetração e as folhas as comunidades propriamente ditas” (YOSHIOKA, 1986, p. 104).

A concepção do plano de expansão urbana de Marabá era a dispersão da cidade em várias “folhas”, isto é, numa espécie de superquadras, com número variável de quadras e lotes. A “folha” seria, portanto, uma comunidade básica modular na qual o morador encontraria o Núcleo de Comércio e Serviços (NCS), devendo utilizar-se do sistema viário secundário, composto de vias de penetração na folha e de vias de acesso a lotes para alcançar a sua residência (YOSHIOKA, 1986, p. 105).

Apesar da ocupação do núcleo Nova Marabá ter se iniciado nos primeiros meses de 1976, ao final desse ano poucas famílias encontravam-se efetivamente morando na área. Foi somente com a ameaça de cheia em 1977 e as cheias de 1978, 1979 e 1980 que o escritório da prefeitura passou a ser procurado por pessoas atingidas pela enchente, inclusive por aqueles que haviam recebido lotes anteriormente e não chegaram a ocupá-lo (YOSHIOKA, 1986). Porém, em meados de 1977 a SUDAM já enfrentava dificuldades para controlar o uso e a ocupação do solo na área do núcleo Nova Marabá e, identificava os primeiros movimentos de invasão de terras (TOURINHO, 1991).

Enquanto isso, os processos intra-urbanos em Marabá se intensificavam e a cidade passa a enfrentar uma série de dificuldades, associadas à incapacidade que a cidade tem de absorver o significativo crescimento urbano, o que acarretou a transposição de grande parte do excedente populacional para os núcleos Velha Marabá e para o Complexo Integrado Cidade Nova (YOSHIOKA, 1986).

Segundo os dados do IDESP (Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Estado do Pará), em 1977 a população do núcleo Nova Marabá era constituída por cerca de 200 famílias, enquanto o Complexo Integrado Cidade Nova já abrigava cerca de 10.000 habitantes (TOURINHO, 1991, p. 391). Comparando os dados acima, com os contidos em Guedes; Arquitetos Associados

(1973), os aumentos populacionais dessas nucleações, no período de 1973 a 1977 apresentaram acréscimos absolutos de cerca de 1.000 pessoas no núcleo Nova Marabá, e de 7.500 no Complexo Integrado Cidade Nova.

No final de 1979, segundo os dados da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM, 1979), a população do núcleo Velha Marabá totalizava 14.145 habitantes, a do núcleo Nova Marabá 6000 habitantes e a do Complexo Integrado Cidade Nova 18.500 habitantes (Quadro 6).

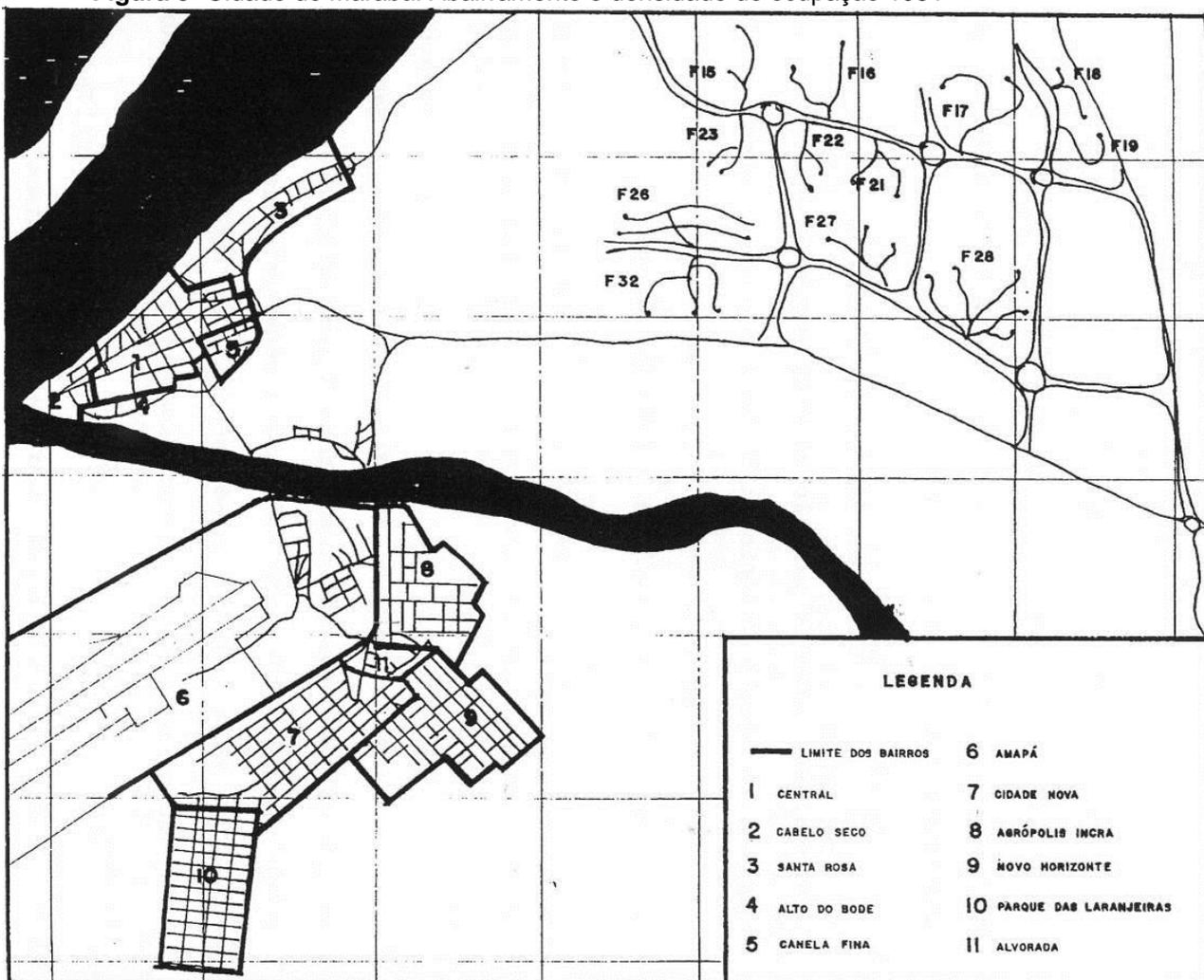
**Quadro 6-** Evolução populacional nos núcleos urbanos da cidade de Marabá de 1977- 1979

<b>Ano</b>	<b>Núcleo Urbano</b>	<b>Número de Habitantes</b>
<b>1977</b>	Nova Marabá	200 famílias
<b>1977</b>	Complexo Integrado Nova Marabá	10.000 habitantes
<b>1973 – 1977</b>	Nova Marabá	1.000 habitantes
<b>1973 – 1977</b>	Complexo Integrado Nova Marabá	7.500 habitantes
<b>1979</b>	Nova Marabá	6.000 habitantes
<b>1979</b>	Complexo Integrado Nova Marabá	18.500 habitantes

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo dados do IDESP (1977), Guedes; Arquitetos Associados (1973) e SUDAM (1979).

De acordo com Para (1981) (apud TOURINHO (1991, p. 393) no final dos anos de 1970 e início de 1980, o quadro urbano da sede municipal marabaense era caracterizada pela existência de quatro aglomerações urbanas: o núcleo Velha Marabá, o núcleo Complexo Integrado Cidade Nova, o núcleo Nova Marabá e o núcleo São Félix, divididos em onze bairros e várias folhas, (Figura 9).

**Figura 9-** Cidade de Marabá: Abairramento e densidade de ocupação 1981



**Fonte:** Tourinho (1991, p.395).

O núcleo Velha Marabá ou Marabá pioneira nesse momento já se apresentava densificada, servida na sua quase totalidade por rede de abastecimento de água, energia elétrica predial e iluminação pública, abrigava a maior concentração de atividades de comércio e serviços, sendo composta por cinco bairros: Central, Cabelo Seco, Santa Rosa, Alto do Bode e Canela Fina (TOURINHO, 1991).

O núcleo Integrado Cidade Nova que no ano de 1973 era composto somente pelas localidades Amapá e Vila Transamazônica (denominada atualmente de Cidade Nova), passou a contar com quatro bairros: o Parque das Laranjeiras, o Alvorada, a Agrópolis do INCRA e o Novo Horizonte. Esse complexo era atendido precariamente com infraestrutura e equipamentos urbanos. A rede de energia elétrica não alcançava o Parque das Laranjeiras e só atendia parcialmente os bairros Novo

Horizonte, Amapá e Alvorada. Não havia rede de abastecimento de água e a rede telefônica só atendia o bairro Agrópolis do INCRA e uma pequena parte dos bairros Cidade Nova, Amapá e Novo Horizonte. Os equipamentos comunitários disponíveis eram escassos e encontravam-se concentrados no bairro Cidade Nova, onde se situava a principal aglomeração espacial de atividades de comércio e serviços (TOURINHO, 1991).

O bairro São Félix compreendia nesse período o núcleo mais pobre da cidade de Marabá. O uso do solo nessa aglomeração era predominantemente residencial com edificações de madeira e palha. Segundo Tourinho (1991) a energia elétrica e a iluminação pública só ocorriam no período de 18 às 23 horas, e estavam sob a responsabilidade da prefeitura e a rede de abastecimento de água atendia a minoria da população residente.

Segundo Tourinho (1991, p. 398) quando a SUDAM no ano de 1981 resolve transferir para a Prefeitura Municipal de Marabá a atribuição da continuidade da implantação do núcleo Nova Marabá, a organização espacial urbana da cidade apresentava-se precária. O núcleo Velha Marabá continuava a apresentar problemas de ocupação em áreas alagadas e alagáveis, o núcleo Cidade Nova tinha seu crescimento estrangulado pela incidência de grandes latifúndios particulares, e o núcleo Nova Marabá continuava demandando elevados investimentos para viabilizar o modelo de ocupação baseado em baixas densidades e altos custos de infraestrutura.

As mudanças no quadro econômico, político e social brasileiro no final da década de 1970 serão os responsáveis pelas mudanças nas formas de intervenção na economia local, regional e urbana que passaram a combater dois pontos críticos: a inflação e a dívida externa. Para a realidade amazônica, essas diretrizes aprofundaram o processo de ocupação e integração da região a economia nacional, bem como para estimular os empreendimentos que viessem a contribuir para a geração de divisas e para o equacionamento da crise energética do país (HÉBETTE, 2004).

## **5.6 A incorporação da fronteira em Marabá a partir da implantação dos grandes projetos minerais e da descoberta do ouro em Serra Pelada**

As ações operacionais da economia brasileira manifestas na Amazônia na década de 1980, estiveram voltadas fundamentalmente para dar respostas a necessidade de legitimação do governo federal, perante alguns grupos economicamente dominantes, assim como diante da população em geral (TOURINHO, 1991).

Estas modificações na economia nacional na década de 1980, adentram a realidade marabaense tendo como elementos transformadores a intensificação da penetração de frentes econômicas de diferentes naturezas e graus de desenvolvimento, alterações na estrutura produtiva e no processo de organização urbana. Podem ser destacados três fatores que tiveram importância para o ingresso dessas frentes e para as transformações operadas na estrutura produtiva e urbana: o Projeto Ferro Carajás e o Programa Grande Carajás, a tentativa de implantação de um pólo siderúrgico e, a descoberta de ouro em Serra Pelada (COELHO, 2005).

No período compreendido entre 1980 e 1990 a cidade de Marabá foi palco de atuação do grande capital, cuja representante maior foi a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que empreendeu à região uma racionalidade empresarial pautada em práticas de controle territorial (COELHO et al., 2002). O Estado dentro do seu papel de gestor do território foi o responsável pela implantação e consolidação da corporação na região, a partir do desenvolvimento de políticas econômicas e demográficas (HÉBETTE, 2004).

Segundo Tourinho (1991) até 1987, seis projetos sidero metalúrgicos já haviam sido aprovados pelo Programa Grande Carajás (PGC) para a região de Marabá; três de ferro-gusa Companhia Siderúrgica do Pará (COSIPAR), Simara Siderúrgica do Pará (SIMARA) e Better Siderúrgica (BETTER) e três de ferro liga Ferro Ligas do Norte S/A (PROMETAL e COJAN).

Estes projetos segundo Hébette (2004) visavam beneficiar a burocracia governamental, criando novos empregos, novos escritórios, novas repartições públicas entre outros. A implantação desses empreendimentos na sub-região do sudeste do Pará trouxe uma série de mudanças socioespaciais em nível local, devido à implantação de uma racionalidade produtiva baseada na incorporação de novas verticalidades e horizontalidades.

As verticalidades compreendiam as ações diretas do capital internacional e nacional que passaram a alterar o espaço da região, embasando-se nas trocas mediadas pelo capital sob a égide do capital industrial e financeiro. Significava transformar os recursos naturais da região em valores que pudessem ser incorporados ao circuito das trocas monetárias, tornando-se parte integrante da circulação do capital (HÉBETTE, 2004). A materialização destas verticalidades no espaço amazônico ocorreu na forma de construção de infraestrutura de transportes, projetos siderúrgicos e construção de usinas hidrelétricas.

O espaço da cidade de Marabá sofreu um intenso processo de estruturação produtiva, em virtude do estabelecimento de novas verticalidades advindas da implantação do Projeto Ferro Carajás (PFC), que provocou profundas alterações nas relações horizontais existentes no espaço marabaense, fruto da imposição de arranjos organizacionais exógenos ao respectivo território (RODRIGUES, 2010).

As horizontalidades associam-se a manifestação destes processos na forma como a cidade passa a estruturar seus espaços físicos, a forma como a sociedade passa a se organizar e em como as atividades econômicas se inserem como elemento de transformação e reflexo destes processos. As manifestações das horizontalidades na cidade de Marabá, se manifestaram sobretudo, pelo conjunto de financiamentos de crédito: o crédito para à construção habitacional e o crédito rural para o campo (HÉBETTE, 2004).

Marabá recebeu neste momento conjuntos residenciais financiados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH), que estiveram associados, principalmente a transferência da cidade e a multiplicação em torno do centro das lojas de materiais de construção, enquanto os créditos rurais, implantados através do Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA), contemplaram mais os interesses capitalistas do que dos camponeses, pois contemplavam a compra de insumos modernos, motosserras, tratores e implementos (HÉBETTE, 2004, p. 65)

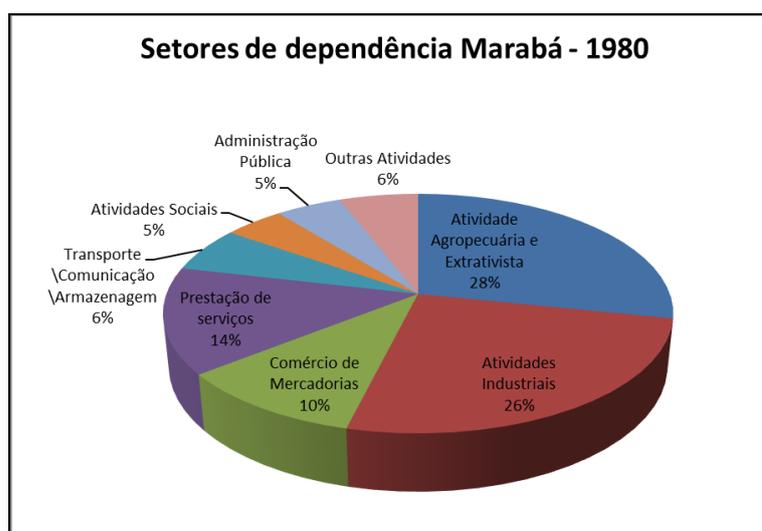
A descoberta de uma grande reserva de ouro em Serra Pelada no ano de 1979, teve influência direta na cidade de Marabá, pela proximidade da região, que servia de núcleo de apoio para provimento de produtos e serviços, além de ser o local por onde se escoavam parte dos lucros. Outro fator importante era a proibição de mulheres no garimpo, que perdurou até o ano 1986, o que fez com que muitas das famílias dos garimpeiros se instalassem no núcleo urbano de Marabá, fato que

ampliou em muito a demanda por lotes, serviços e equipamentos urbanos na região (TOURINHO, 1991).

Segundo Hébette (2004, p, 69), os garimpos têm proporcionado uma fonte importante de emprego na Amazônia, as jazidas minerais têm se tornado campos de luta entre o capital e o trabalho, porém a resistência em Serra Pelada é grande estando associada, a interesses de capitais médios, na figura de médicos, advogados, comerciantes e professores, empresários ou profissionais liberais da região. O que leva grande parte dos lucros serem reinvestidos na cidade onde estes grupos sociais estão inseridos.

Todos esses processos estão diretamente associados ao crescimento populacional pelo qual a cidade de Marabá vai passar na década de 1980. Da década de 1970 para 1980 a população do município Marabá cresce 144,81% passando de 24.474 habitantes para 59.915 (IBGE, 1980). A proporção da população rural e urbana sofreu poucas alterações. Em 1970 a população rural perfazia 40% do total de habitantes (9.889) enquanto a urbana totalizava 60% (14.585). Na década de 1980 apesar do crescimento da população urbana, esta perfazia 70% do total de habitantes (41.657) enquanto a rural contabilizava 30% (18.258) (IBGE, 1980).

Além disso, o processo de modernização do território empreendido pelos grandes projetos contribuiu para o desenvolvimento de uma lógica de regulação do território imposto pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), uma vez que os ritmos das atividades produtivas de comércio e serviço estavam diretamente e indiretamente relacionadas aos interesses empresariais. Fato esse, que pode ser verificado quando analisamos os dados dos setores de dependência do município de Marabá. O emprego nas atividades agropecuárias e extrativistas no ano de 1980 cai 27,8% em relação a 1970, porém, as atividades industriais cresceram passando de 14,7% na década de 1970, para 25,6% em 1980 (IBGE, 1980). O comércio de mercadorias também apresentou crescimento, totalizando 10,5%; o emprego na prestação de serviço passou de 10,6% em 1970 para 14,4% em 1980. As demais atividades também cresceram, o emprego nas atividades de transporte, comunicação e armazenagem totalizou 6,1%, enquanto o emprego nas atividades sociais 4,5% e na administração pública totalizou 4,9%, com um crescimento de 4% em relação a 1970 (Gráfico 18) (IBGE, 1980).

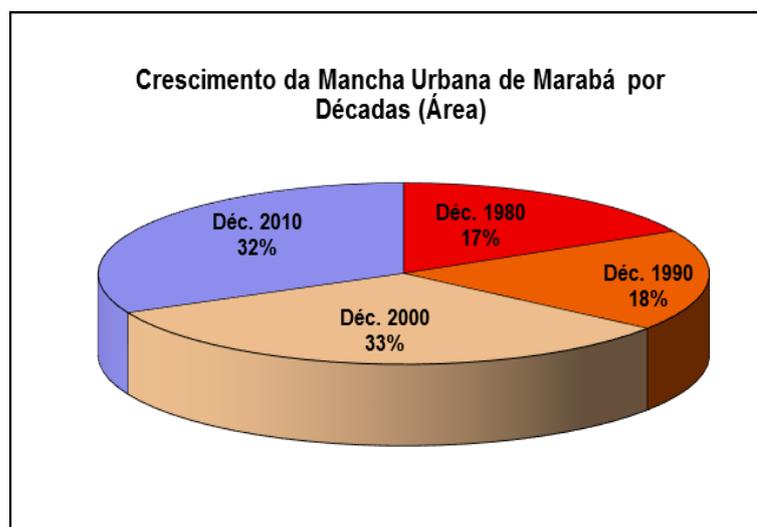
**Gráfico 18-** Setores de atividade de dependência no município Marabá – 1980

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados do IBGE.

Não obstante, as paisagens urbanas da cidade de Marabá em 1980, revelam intensas contradições entre os centros dos núcleos urbanos dotados de serviços urbanos, como saneamento básico, redes de energia elétrica, distribuição de água e, as áreas periféricas da cidade dotadas de quase nenhuma infraestrutura urbana (YOSHIOKA, 1986). O abastecimento de água nos domicílios atendidos na década de 1980, não ocorre de forma a abranger a totalidade: somente 31,1% (3.433) das residências são abastecidas por rede geral, 54,1% (5.980) por poço ou nascente e 14,6% (1.613) por outra forma de abastecimento (IBGE, 1980).

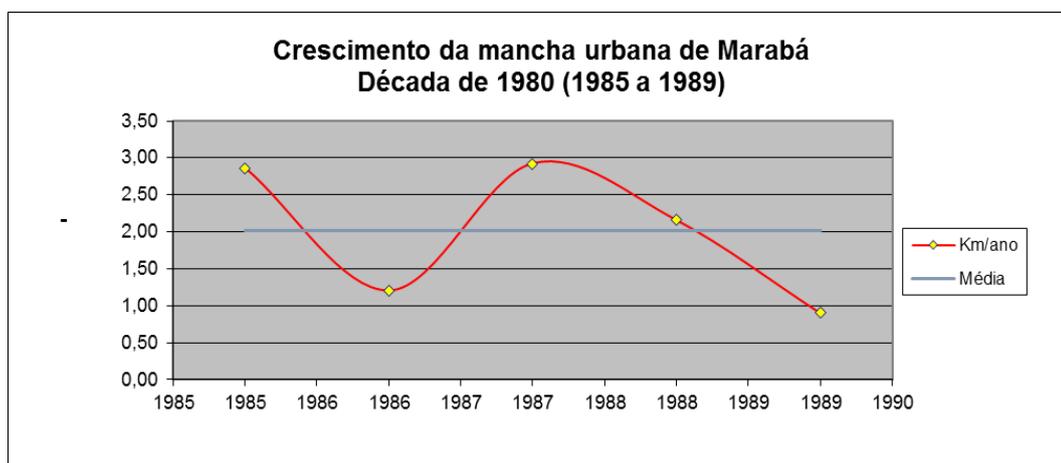
Com relação aos domicílios atendidos por esgotamento sanitário os dados são ainda piores. Dos domicílios atendidos 63,6% apresentam algum tipo de esgotamento sanitário. Desses nenhum domicílio apresenta rede geral de esgoto, 14,1% (1.561) possuem fossa séptica, 46% (5.080) possuem fossa rudimentar e 3,6% (394) apresentam outra forma de esgotamento. No ano de 1980 somente 41,4% dos domicílios eram atendidos por iluminação pública, número muito baixo em se tratando da importância que o município de Marabá já apresentava frente à rede urbana do sudeste do estado do Pará (IBGE, 1980).

O crescimento das áreas dos núcleos da cidade de Marabá para o ano de 1980 totalizou 23,64 quilômetros quadrados, um total de 17% do crescimento acumulado até o ano de 2015 (Gráfico 19).

**Gráfico 19-** Crescimento da Mancha urbana de Marabá por décadas

**Fonte:** Elaborada pela autora, segundo dados da evolução da mancha urbana

O ápice do crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá ocorreu no ano de 1987, com 3,16 quilômetros quadrados, estando os anos de 1986 e 1989 com os menores crescimentos, respectivamente 1,20 quilômetros quadrados e 0,94 quilômetros quadrados (Gráfico 20).

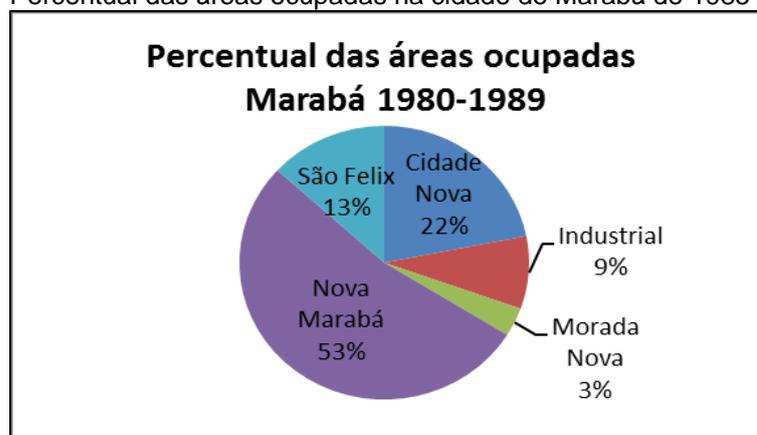
**Gráfico 20-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá na década de 1980

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo resultado dos dados da evolução da mancha urbana

Nova Marabá foi o núcleo urbano que obteve o maior crescimento na década de 1980, com 53% do total, seguido do núcleo Cidade Nova com 22%, São Félix com 13%, industrial com 9% e Morada Nova com o menor índice de crescimento 3% (Gráfico 21).

As altas taxas de crescimento do núcleo urbano Nova Marabá, estão associadas a sua implantação que teve seu início no final da década de 1970, prosseguindo ao longo da década de 1980. Seu processo de implantação esteve associado, ao impacto da última enchente pelo qual a cidade havia passado, assim como, pelo grande fluxo de migrantes que se deslocavam para a cidade de Marabá (TOURINHO, 1991), expropriados dos projetos de colonização ou das áreas de construção dos grandes projetos minerais e hidrelétricos (HÉBETTE, 2004)

**Gráfico 21-** Percentual das áreas ocupadas na cidade de Marabá de 1985 – 1989



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo resultado dos dados da evolução da mancha urbana.

Os dados de expansão da mancha urbana da cidade de Marabá para a década de 1980 refletem o processo de consolidação do núcleo urbano Nova Marabá (Mapa 05), quando apresenta suas maiores áreas de expansão com 12,51 km<sup>2</sup>, com sua maior área acrescida no ano de 1984, com 9,33 km<sup>2</sup> (Tabela 18).

**Tabela 18-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Nova Marabá (1984-1989)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
1973	Nova Marabá	2,4484
1984	Nova Marabá	9,3349
1985	Nova Marabá	1,2259
1986	Nova Marabá	1,1098
1987	Nova Marabá	0,4773
1988	Nova Marabá	0,1763
1989	Nova Marabá	0,1951
Total		14,9678

**Fonte:** Elaborada pela autora, segundo mosaico de imagens Landsat

O crescimento dos demais núcleos urbanos não foram muito significativos, o núcleo Morada Nova cresceu 0,80 Km<sup>2</sup> (Tabela 19), seguido do Núcleo Zona Industrial com 2,02 Km<sup>2</sup> (Tabela 20) e do Núcleo São Felix com 3,12 km<sup>2</sup> (Tabela 21).

**Tabela 19-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Morada Nova (1984-1988)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
1984	Morada Nova	0,5419
1988	Morada Nova	0,2603
Total		0,8021

**Fonte:** Elaborada pela autora, segundo mosaico de imagens Landsat

**Tabela 20-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Zona Industrial (1987-1989)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
1987	Industrial	1,2569
1988	Industrial	0,2547
1989	Industrial	0,5175
Total		2,0291

**Fonte:** Elaborada pela autora, segundo mosaico de imagens Landsat

**Tabela 21-** Evolução da mancha urbana – Núcleo São Félix (1984-1988)

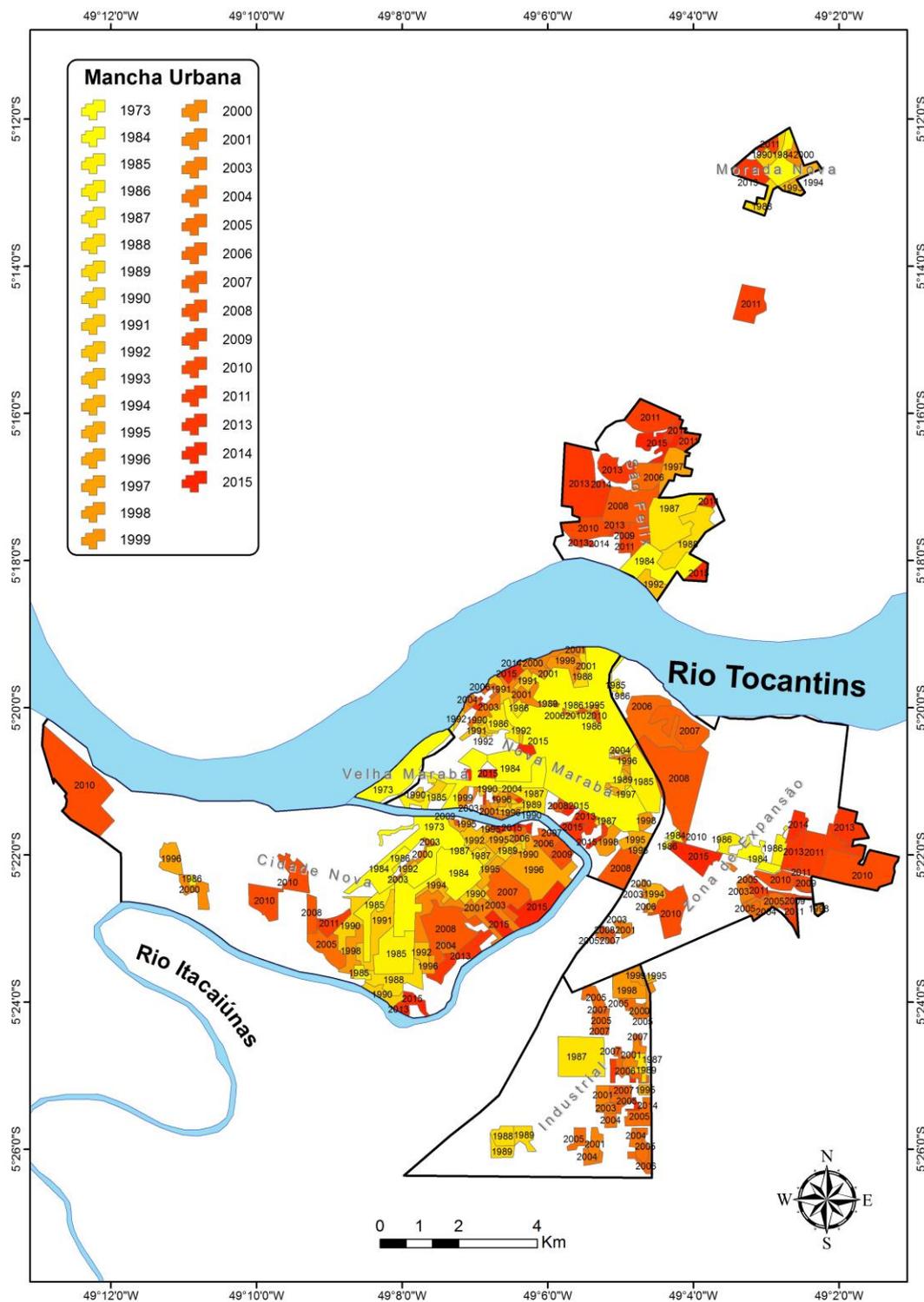
Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
1984	São Felix	0,9681
1987	São Felix	1,2976
1988	São Felix	0,8552
Total		3,1208

**Fonte:** Elaborada pela autora, segundo mosaico de imagens Landsat

Todo o processo de atuação do grande capital na cidade de Marabá promoveu mudanças relacionadas à centralidade da cidade, que se constituiu como “pólo Industrial” da sub-região do sudeste paraense, fortalecendo a sua condição de centro regional (YOSHIOKA, 1986; TOURINHO, 1991). Este processo encontrava-se ainda em vias de implantação, seus reflexos no crescimento da cidade ainda não eram visíveis, tanto é que as áreas destinadas para a implantação dos Núcleos industriais apresentaram um crescimento muito pouco expressivo (Tabela 20 e Gráfico 21).

Mapa 5- Evolução da Mancha Urbana da Cidade de Marabá (1984-2015)

### Evolução da Mancha Urbana de Marabá



Fonte: Elaborado pela autora segundo resultados da evolução da mancha urbana.

Associado a todas estas mudanças, temos no final da década de 1980 uma mudança no âmbito da estrutura política e administrativa do território do sudeste paraense, dentro da perspectiva das mudanças que ocorreram na constituição de 1988, que estabeleceu diretrizes cujas bases estavam alicerçadas no processo de descentralização do poder da União, atribuindo competências aos estados e municípios (HÉBETTE, 2004).

Diante das novas configurações que se implantavam no cenário político nacional, os diferentes atores atuantes na realidade da região CVRD, Garimpeiros, fazendeiros, camponeses, movimentos sociais) passaram a reivindicar junto ao Governo Estadual, a criação de novos municípios, principalmente no sudeste paraense (SILVA, 2006).

Como reflexo da intensa pressão dos diferentes atores sociais atuantes no cenário político da sub-região, ocorreu o processo de fragmentação de alguns municípios paraenses, e, particularmente do território do município de Marabá, dando origem ao município de Parauapebas. Esse processo de fragmentação representou a fragilização das elites políticas tradicionais que dificultavam a ação da CVRD (SILVA, 2006), condição que refletirá no novo papel assumida pela cidade de Marabá frente a rede urbana amazônica.

### **5.7 A cidade de Marabá como centro político e econômico no sudeste do Pará**

O papel que a cidade de Marabá passa a assumir na rede urbana amazônica, a partir da década de 1990 ocorre de uma ação combinada dos processos globais, nacionais e locais associadas às políticas contraditórias entre preservação ambiental e desenvolvimentismo, que vão interferir diretamente na forma como a rede urbana amazônica passa a se estruturar, onde as cidades médias passam a assumir um novo papel associado às novas demandas do processo produtivo que se estabelece, delineando uma nova configuração na organização urbana amazônica (RIBEIRO, 1994)

Diante disso, surgem dentro de uma nova dinâmica regional associada às políticas de planejamento e desenvolvimento regional (BECKER, 2005), alguns centros urbanos oriundos de núcleos urbanos planejados ou que eram antigos núcleos de relativa importância que passam a assumir um papel de centros sub-

regionais, chegando à condição de cidade média (TRINDADE JUNIOR; PEREIRA, 2007), condição assumida pela cidade de Marabá.

Porém, os critérios de classificação utilizados para as cidades médias brasileiras (AMORIM FILHO; SERRA, 2001; SPÓSITO, 2001; PONTES, 2006; SOARES; MELLO, 2010) não são suficientes para abarcar a realidade das cidades médias amazônicas dentro do seu contexto regional, pois o contexto social e espacial no qual estão inseridas difere em muito da realidade do Centro-Sul do país, onde os parâmetros foram estabelecidos (SATHLER, 2012).

Segundo Sathler (2012) as redes urbanas amazônicas, apesar do recente crescimento econômico e demográfico, não apresentam o mesmo nível de equilíbrio e complexidade encontrados nas regiões mais dinâmicas do Brasil, ou mesmo em outras regiões desenvolvidas do mundo. Isso ocorre porque na Amazônia, a integração econômica espacial promovida pela globalização, não foi suficiente para reduzir significativamente as distâncias entre as pequenas cidades e os demais níveis hierárquicos, em função de diferentes fatores que impossibilitam os diversos tipos de fluxos.

A fragilidade da rede urbana amazônica e do papel assumido pelas cidades médias está relacionada a uma série de impedimentos para o fluxo de pessoas, mercadorias e serviços na região, cabendo destacar: a) as grandes distâncias que separam as capitais das demais cidades e vilas; b) a carência de infraestrutura nos setores de transporte e comunicação em vastas porções do território amazônico; c) a grande proporção de população desprovida de recursos materiais e educacionais decisivos para sua participação ativa nos diversos fluxos (SATHLER, 2012).

No caso da cidade de Marabá, especificamente, sua condição de centro regional é reafirmada por se constituir o local para onde se convertem os investimentos, assumindo o papel de cidade comercial e política do sudeste do estado do Pará. Além disso, a cidade estabelece conexão regional através das redes de aeroportos, ligando-a com os municípios menores, além de estar localizada no entroncamento do eixo ferroviário e rodoviário do sudeste paraense, com destaque às rodovias Transamazônica, PA-150, BR-222 e para a ferrovia Ferro-Carajás, que dão a ela uma articulação com os novos municípios oriundos dessa nova dinâmica regional (TRINDADE JUNIOR; PERREIRA, 2007). Sua localização compreende um ponto estratégico no que diz respeito às vias de circulação do sudeste paraense, concedendo ao município um caráter de centralidade nessa

região, estabelecendo relações diretas por meio rodoviário com municípios dos estados do Pará, de Tocantins, do Maranhão e de Goiás (Quadro 7).

**Quadro 7-** Distâncias rodoviárias entre a cidade Marabá e as principais cidades dentro de sua rede de fluxos

Cidade – Localidade	Rodovia de acesso	Distância (Km)
Belém (PA)	PA-150	475 km
Belém (PA)	BR- 222\010	673 km
Goianésia (PA)	PA-150	177 km
Jacundá (PA)	PA-150	102 km
Nova Ipixuna (PA)	PA-150	46 km
Eldorado (PA)	PA-150	99 km
Xinguara (PA)	PA-150	229 km
Redenção (PA)	PA-150	341 km
Conceição do Araguaia (PA)	PA-150\287	440 km
Parauapebas (PA)	PA-150\275	189 km
Serra dos Carajás (PA)	PA-150\275	206 km
Itupiranga (PA)	BR-230	45 KM
Tucuruí (PA)	BR-230	228 km
Tucuruí (PA)	PA-150 Ramal	256 km
Altamira (PA)	BR-230	473 km
Açailândia (MA)	BR-222\010	301 km
Dom Eliseu (PA)	BR-222	226 km
Paragominas (PA)	BR-222\010	367 km
São João do Araguaia (PA)	BR-230\Ramal	57 km
São Domingos do Araguaia (PA)	BR-230\Ramal	46 km
Araguaína (TO)	BR-222	234 km
Brasília (DF)	BR-222\010\153	1.637 km
Imperatriz (MA)	BR-222\010	369 km

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Marabá. Diagnóstico do Plano Diretor do Município de Marabá, 2006 apud RIBEIRO (2010, p. 105).

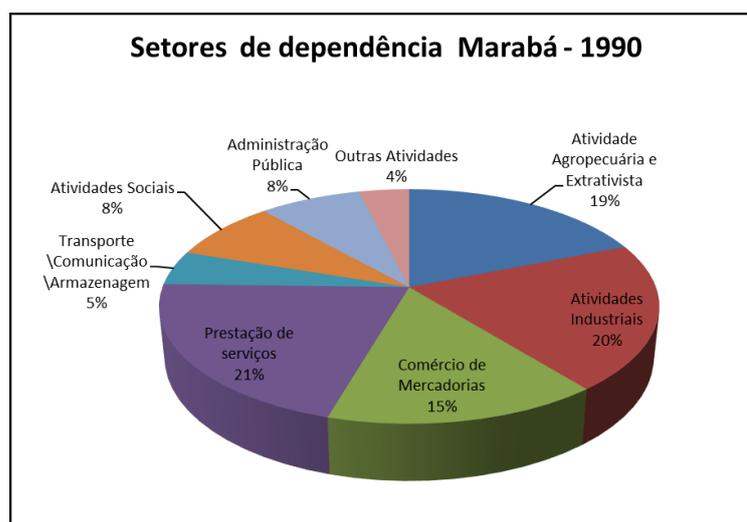
Quanto a sua condição política, segundo Trindade Junior; Pereira (2007) a cidade de Marabá devido a sua condição geográfica estratégica assume um papel de liderança em virtude da sua articulação com as regiões vizinhas e, ainda com outras fora da Amazônia. É necessário considerar ainda, a formação das oligarquias tradicionais fruto das frentes pioneiras de atividades extrativistas, minerais e vegetais, com destaque para a castanha (EMMI, 1999; HÉBETTE, 2004), e considerando o papel econômico assumido frente à rede urbana regional, a cidade de Marabá tem muita relevância quanto a sua capacidade de arrecadação de

impostos sobre a circulação de bens e prestação de serviços, que funcionam como fonte para o desenvolvimento das políticas públicas voltadas para o município (TRINDADE JUNIOR; PEREIRA, 2007).

Segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 1990 os setores de atividade de dependência apresentaram modificações quanto aos dados do ano de 1980, principalmente no emprego referente às atividades agropecuária e extrativista, ao comércio de mercadorias, às atividades industriais e à prestação de serviços. As atividades agropecuária e extrativista apresentaram uma redução de 9% em relação a 1980, passando de 26% para 19% em 1990. As atividades industriais também apresentaram redução passando de 26% em 1980 para 20% em 1990 (IBGE, 1990). Essa queda relaciona-se principalmente à aplicação do modelo de produção baseado no vetor tecno-ecológico, que passou a condenar as atividades carvoeiras na região, levando ao fechamento de fusão de algumas empresas de sidero mineral (COELHO et al., 2002).

O emprego nas atividades de prestação de serviços cresceu 7% no ano de 1990, seguido do comércio de mercadorias que cresceu 5% e da administração pública que apresentou um acréscimo de 3% (Gráfico 22).

**Gráfico 22-** Setores de atividade de dependência no município de Marabá – 1990



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

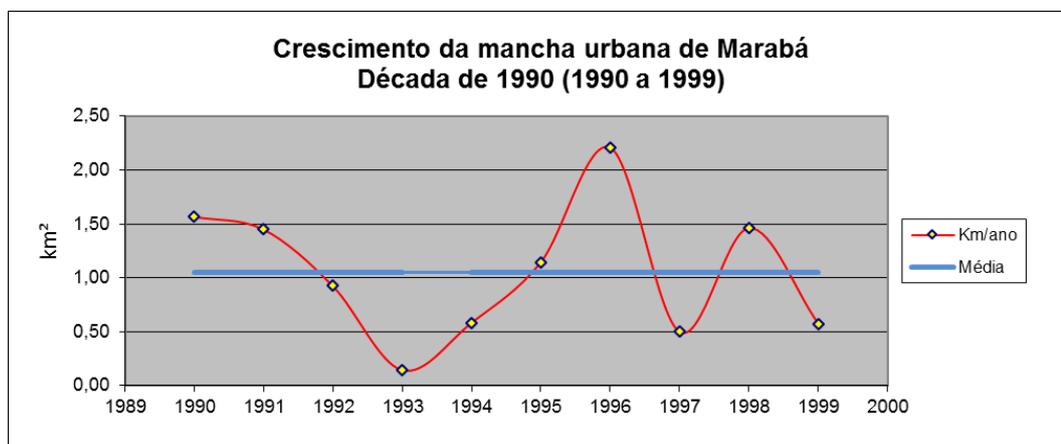
Esses dados confirmam o papel que Marabá passa a ocupar como cidade média na região do sudeste paraense, como pólo de prestação de serviços e comércio de produtos.

Nessa mesma década a população do município de Marabá cresceu 106,40% em relação a década de 1980, passando de 59.915 para 123.668 habitantes (1990). A população urbana cresceu atingindo 83% do total, enquanto a população rural decresceu totalizando 17%. O fluxo migratório que se instala na região de Marabá, fruto da atração das atividades siderúrgicas na região, vai refletir na organização do espaço urbano da cidade que vai apresentar dados precários referentes aos serviços urbanos.

A distribuição de energia elétrica apresenta um aumento de 43,5% nos domicílios atendidos no ano de 1990, passando de 41,4% (11.054) de domicílios atendidos em 1980 para 84,9% (21.177) em 1990. Os dados referentes ao abastecimento de água no município de Marabá no ano de 1990 apresentaram poucas modificações quanto à década de 1980. Do total de municípios atendidos por alguma forma de abastecimento de água (29.949), 38,9% (9.706) recebiam água de uma rede geral, 51,6% (12.875) tinham como forma de abastecimento poço ou nascente e 9,5% (2.368) apresentavam outras formas de abastecimento (IBGE, 1990).

Considerando o crescimento por década a cidade de Marabá apresenta um aumento de 18% de área em 1990, ou seja, 10,54 quilômetros quadrados. A evolução da mancha urbana no período analisado apresentou seus menores índices de crescimento em 1993, com 0,15 quilômetros quadrados, e o maior índice em 1996, com 2,19 quilômetros quadrados. No ano de 1994 e 1998 o crescimento totalizou 0,58 quilômetros quadrados, e em 1998 cresceu 1,32 quilômetros quadrados (Gráfico 23).

**Gráfico 23-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá na década de 1990



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados da evolução da mancha urbana

A dinâmica de crescimento urbano da cidade de Marabá nesse período tem seu processo alterado em relação à década de 1980. O núcleo urbano que apresentou maior crescimento foi o núcleo Cidade Nova com 52% do total, associado, sobretudo, à consolidação de bairros superpovoados como Liberdade, Independência e Novo Planalto acontecendo nesse período até mesmo a regularização fundiária parcial dessas áreas. O ano de 1996 foi quando ocorreu o maior crescimento totalizando um aumento de 1,90 quilômetro quadrado, seguido do ano de 1990 com 0,96 quilômetro quadrado (Tabela 22).

**Tabela 22-** Evolução da Mancha Urbana – Núcleo Cidade Nova (Década de 1990)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
1990	Cidade Nova	0,9618
1991	Cidade Nova	0,6858
1992	Cidade Nova	0,5682
1994	Cidade Nova	0,1917
1995	Cidade Nova	0,6622
1996	Cidade Nova	1,9031
1998	Cidade Nova	0,3646
Total		5,3373

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

Ocorreu também no núcleo Cidade Nova um intenso processo de loteamento privado, o que implicou na construção de residências amplas e de bom acabamento, apesar da deficiência quanto à provisão de infraestrutura (CARDOSO; LIMA, 2009). Fato que gerou nesse momento uma grande especulação imobiliária na região, decorrente muito mais do status socioeconômico da vizinhança do que da infraestrutura disponível.

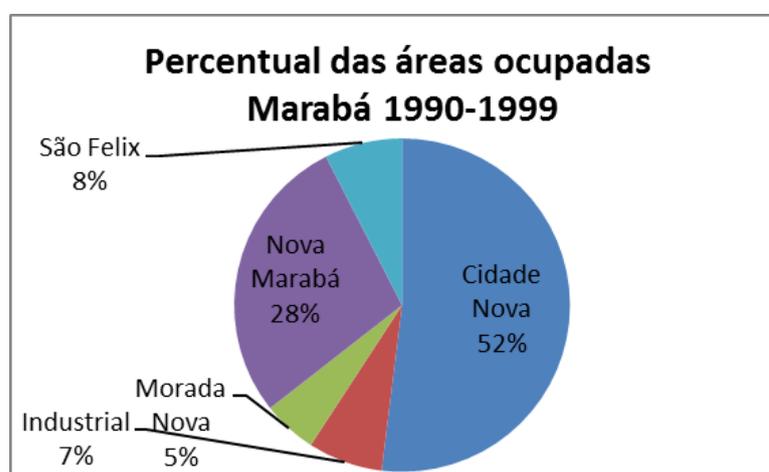
O núcleo de Nova Marabá também apresentou crescimento significativo, totalizando 28% do crescimento do período, porém se comparado com os dados da década anterior esse crescimento reduziu pela metade. As maiores taxas de crescimento nesse núcleo urbano ocorreram em 1998 quando atingiu um crescimento de 0,50 quilômetro quadrado, seguido do ano de 1991 com 0,46 quilômetro quadrado (Tabela 23).

**Tabela 23-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Nova Marabá (Década de 1990)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
1990	Nova Marabá	0,4116
1991	Nova Marabá	0,4655
1992	Nova Marabá	0,1134
1994	Nova Marabá	0,2410
1995	Nova Marabá	0,3322
1996	Nova Marabá	0,2827
1997	Nova Marabá	0,0863
1998	Nova Marabá	0,5067
Total		2,4392

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

As demais áreas apresentaram crescimentos menores, mas significativos: o núcleo São Félix cresceu 8%, o Industrial 7% e o Morada Nova 5% (Gráfico 24).

**Gráfico 24-** Percentual das áreas ocupadas de Marabá de 1990 – 1999

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo resultado dos dados da evolução da mancha urbana.

A mineração apresentou um papel fundamental para as novas dinâmicas empreendidas na região, influenciando na penetração do povoamento, na expansão das tensões sociais para o interior, para a interiorização do processo de urbanização e da hierarquização das cidades, propiciando ainda, a formação de redes técnicas que fomentaram o surgimento de forças produtivas de efeitos seletivos e gradativos (COELHO, 2005).

Os grandes empreendimentos mineradores estão associados às fragmentações do território que permitem elucidar uma questão mais recente, a divisão do Estado e a criação do Estado de Carajás, com sede na cidade de Marabá, assim como a inserção de novos fixos – mina, ferrovia hidrelétrica, responsáveis pelos fluxos de exportação, e em menor escala fluxos de exportação, responsáveis pela nova dinâmica econômica que se implanta (COELHO, 2005; TRINDADE JUNIOR, 2011).

A importância que a cidade de Marabá assume no início dos anos 2000, como centro regional do sudeste do estado do Pará, associada à função que assume como cidade média<sup>32</sup>, reflete não somente os equipamentos de consumo presentes na região, mas, também na organização do seu espaço urbano (TRINDADE JUNIOR, 2011). A importância que a cidade de Marabá assume como nó da rede urbana regional, a permite usufruir de uma relativa infraestrutura, além de disponibilizá-la ao seu entorno, o que a diferencia quanto à densidade técnica em relação ao restante da região (TRINDADE JUNIOR; RIBEIRO, 2007).

Sua importância e o papel assumido pela mesma são os elementos responsáveis pela atração dos diversos investimentos públicos e privados, que estão associados a uma lógica global do capital. A facilidade do crédito e as variedades dos produtos levam a população dos municípios vizinhos a se deslocar para a cidade de Marabá à procura de ofertas, do crédito e de produtos diversos necessários ao dinamismo sub-regional. Essa movimentação associada às horizontalidades reafirma a importância central da cidade e a força dos agentes relacionados ao comércio e serviços para a produção do espaço urbano e regional (NUNES, et al., 2014).

Ocorre nesse momento um processo de modernização da economia urbana que vem se instalando na cidade desde a década de 1980, manifesto nas redes e filiais de empreendimentos de varejo ligadas também às demandas externas, e que

---

<sup>32</sup> Cidade média é aqui caracterizada a partir do papel que assumem na estrutura urbana regional, como sub-centro regional, capaz de polarizar um número significativo de centros menores e articular relações de toda ordem, como anteparo e suporte às metrópoles regionais, não compondo com essas uma unidade funcional contínua ou contígua (SPOSITO, 2001). Segundo Trindade Junior; Pereira (2007) as cidades médias constituem referências para um conjunto de pequenos núcleos e cidades a elas subordinados, servindo como nó articulador e ponto de ligação de pessoas, mercadorias, informações, decisões políticas e investimentos.

utilizam como estratégias de mercado uma lógica de consumo na qual o crédito e a propaganda facilitam e incentivam as compras (Quadro 8) (NUNES, et al., 2014).

**Quadro 8-** Lojas de Departamentos na Sede Municipal de Marabá

<b>Nome Fantasia</b>	<b>Ano de Instalação</b>	<b>Loja por Núcleo (quantidade)</b>	<b>Localização da Matriz e/ou Centro de Distribuição</b>	<b>Principais parceiros e/ou fornecedores</b>	<b>Grupo</b>
Leolar	1984	Marabá Pioneira (1) Nova Marabá (4) Cidade Nova (3) São Félix (2) Morada Nova (1)	Marabá (PA)- Matriz e CDD	Electrolux, LG, Itatiaia	Grupo Leolar
Liliani	1997	Marabá Pioneira (1) Nova Marabá (1)	Imperatriz (MA) – Matriz e CDD	LG, Samsung, Arno, Sony, Positivo	Não faz parte de grupo
Lojas Centro	2004	Cidade Nova (2)	Tucuruí (PA) Matriz e CDD	Ortobom, Electrolux, Mondial, Onix, Toshiba.	Não faz parte de grupo
City Lar	2004	Marabá Pioneira (1) Nova Marabá (1) Cidade Nova (1)	Cuiabá Matriz e Belém (CDD)	Ortobom, Electrolux, Brastemp, LG, Samsung, CCE, Multilazer.	Grupo City
Armazém Paraíba	2005	Marabá Pioneira (2) Nova Marabá (2) Cidade Nova (2)	São Paulo (Matriz) e Belém (CDD)	Movelar, Rudinic, Radial, Onix, Arno, Philip, Houston, Electrolux	Grupo Claudino
Y. Yamada	2013	Nova Marabá (1) Cidade Nova (1)	Belém	Consul, Continental, Mondial, Brastemp, CCE, Philco	Grupo Yamada

Marisa	2013	Nova Marabá (1)	São Paulo	Arezza RH	Não faz parte de grupo
Renner	2013	Nova Marabá (1)	Porto Alegre (RS)	Champion, Lince, Marc by, Orient, Technos, Boterro, Cravo e Canela, Havaianas e Vizzano.	Não faz parte de grupo
Riachuelo	2013	Nova Marabá (1)	Natal (RN)	Midway Financeira, Vizzano	Grupo Guararapes
C&A	2013	Nova Marabá (1)	Barueri (SP) Matriz e CDD	LG, Samsung, Motorola, Sony, Nokia, Clock	-
Americanas	2012	Marabá Pioneira (1) Nova Marabá (1)	Rio de Janeiro Matriz e CDD	-	Grupos Americanas

**Fonte:** Nunes et al. (2014, p. 10-11).

Em função da importância que as atividades agropecuárias e de mineração adquirem na região, a cidade de Marabá passou a ser o centro de apoio a essas atividades. Diferentes agentes econômicos do circuito superior da economia passam a integrar a região a partir de parcerias com agentes locais (HÉBETTE, 2004). Essa condição assumida pelo município de Marabá é confirmada quando se analisa os dados referentes ao crescimento populacional da cidade e o percentual de pessoas na área urbana e rural.

O crescimento no ano 2000 em relação ao período anterior foi de 35,86%, valor bem inferior ao total de crescimento da década anterior. Nesse momento temos a quase totalidade da população na área urbana com 80% (134.373), em contraposição aos 20% (33.647) na área rural (IBGE, 2000). Esse predomínio da população na área urbana reafirma o papel que a cidade de Marabá assume como centro de distribuição de serviços e produtos para a região, servindo não somente como apoio para as demais regiões do sudeste do estado do Pará, mas também

como local de atração de mão de obra para as atividades terciárias desenvolvidas na região (NUNES, et al., 2014).

A revitalização que a cidade de Marabá vem passando no circuito superior da economia no início dos anos 2000 tem como reflexo o aumento no número de instituições financeiras na região, que servem, sobretudo, como suporte às atividades de modernização econômica. Segundo Nunes et al. (2014) a Sede Municipal de Marabá comporta sete instituições financeiras, entre elas o Banco do Brasil com cinco agências, o Banco Bradesco com cinco agências, a Caixa Econômica Federal com três agências, o Banco de Minas Gerais (BMG) com uma agência, a Crédito Financiamento e Investimento S/A (CREFISA) com uma agência, o Hong Kong and Shanghai Banking Corporation (HSBC) com uma agência e o Itaú Unibanco com duas agências.

A condição de cidade média não se traduz na forma como os dados acerca dos serviços urbanos se distribuem na cidade. Do total de domicílios atendidos no ano de 2000, 88,7% apresentam iluminação elétrica (IBGE, 2000). Com relação aos dados de abastecimento de água, a realidade apresenta-se muito pior; dos domicílios pesquisados somente 36% (13.633) têm como forma de abastecimento a rede geral, 56,4% (21.396) se abastecem a partir da retirada de água de poços ou nascentes e 7,5% (2.825) apresentam outra forma de abastecimento. A questão da disponibilidade de saneamento básico no município de Marabá ainda é muito crítica, mesmo em se tratando de dados do início do século XXI, somente 1,2% (458) dos domicílios atendidos têm seu resíduo sólido escoado em uma rede geral, 32,6% (12.366) em fossa séptica e 52,5% (19.915) em outra forma de esgotamento.

As condições precárias dos dados frente ao fornecimento dos serviços públicos urbanos, quando deparados com os dados referentes à participação das mesorregiões no Produto Interno Bruto (PIB) para o estado do Pará e o montante arrecadado por Marabá cuja contribuição é de 29% (Quadro 9), demonstram que não existe relação entre a importância assumida economicamente por essa região, e as melhoras na qualidade de vida urbana na região.

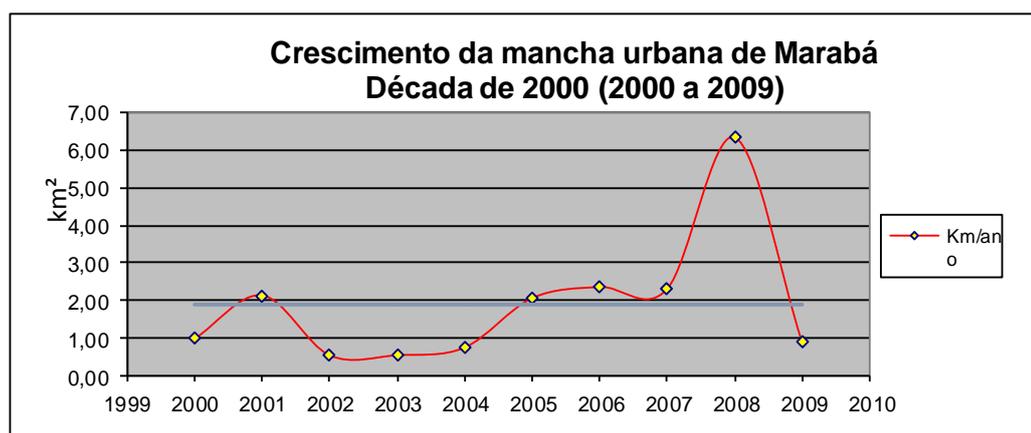
Esses dados também reafirmam a tese do Capitalismo de fronteira de que o dinheiro arrecadado acaba não sendo investido na região, pois se isso ocorresse à qualidade de vida da cidade estaria entre as melhores do país (SILVA, 1982).

**Quadro 9-** Participação das mesorregiões no Produto Interno Bruto (PIB) do estado do Pará

Mesorregião	Participação no PIB
Região Metropolitana de Belém	39%
Sudeste do Pará	29%
Nordeste do Pará	13%
Baixo Amazonas	9%
Sudoeste Paraense	9%
Marajó	3%

Fonte: Governo do Estado do Pará/SEPOF (2005) apud Ribeiro (2010, p.106).

O crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá apresentou suas maiores taxas durante a década que inclui o ano 2000. Seu crescimento atingiu 17,89 quilômetros quadrados, um total de 33%. A análise da evolução da mancha urbana demonstra que o ano de 2008 foi o que apresentou o maior crescimento, com um total de crescimento de 5,46 quilômetros quadrados, seguido do ano de 2007 quando a taxa de crescimento atingiu 2,29 quilômetros quadrados (Gráfico 25).

**Gráfico 25-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá na década de 2000

Fonte: Elaborado pela autora segundo dados da evolução da mancha urbana.

O maior índice de crescimento no ano de 2008 ocorre juntamente com a divulgação das obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para a cidade de Marabá, que terá seus maiores investimentos, sobretudo, nas áreas de infraestrutura social e urbana (Quadro 10).

**Quadro 10-** Estimativa de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para Marabá entre 2007 e 2010

<b>Estimativa de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para a cidade de Marabá 2007 - 2010</b>		
Infraestrutura logística	Pavimentação de Rodovias - BR- 230 PA – Construção – Pavimentação (Marabá – Altamira, Medicilândia – Rurópolis)	950 milhões
Infraestrutura energética	Geração de energia elétrica	43,2 milhões
Infraestrutura social e urbana – Esgotamento Sanitário	Construção da 1ª etapa do sistema de esgotamento sanitário	26.106 mil
Infraestrutura social e urbana – Esgotamento Sanitário	Elaboração de estudos e projetos de esgotamento sanitário da sede municipal	787,9 mil
Infraestrutura social e urbana – Esgotamento Sanitário	Saneamento integrado e urbanização de Cabelo Seco	14.190 mil
Infraestrutura social e urbana - Habitação	Assistência Técnica - sede do município	41,9 mil
Infraestrutura social e urbana - Habitação	Elaboração de Plano Municipal de Habitação	72 mil

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo dados do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), 2008.

Os investimentos referentes ao plano de desenvolvimento da educação incluíam uma escola técnica, Unidade Descentralizada de Ensino (UNED) - Marabá e um campus da UFPA (PAC, 2008).

Os dados sobre o investimento do PAC para a cidade de Marabá, além de estarem relacionados à atração de migração para a região, e conseqüentemente para o aumento da mancha urbana da cidade, também demonstram a precariedade dos serviços urbanos municipais, fato que reafirma a tese de que as cidades médias amazônicas, não apresentam o mesmo padrão de desenvolvimento e qualidade de vida das cidades médias de outras regiões do país.

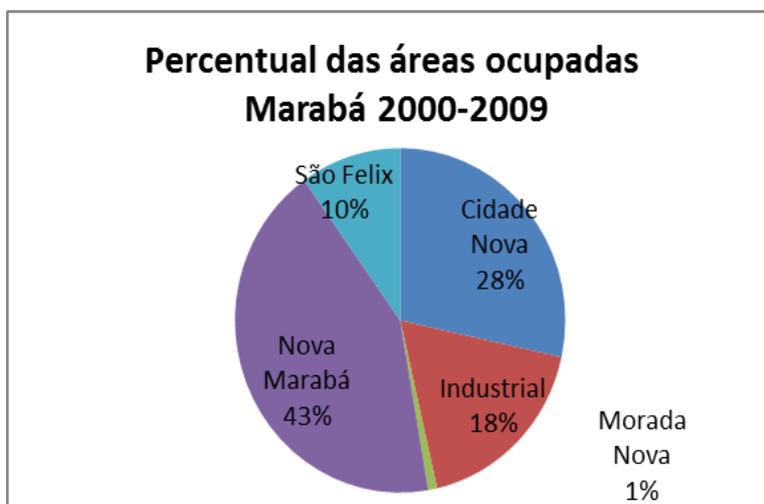
A especulação imobiliária também passou a se intensificar com as obras do PAC, intensificando-se no final da década de 2000, quando ocorreu a instalação do Conselho Regional de Corretores Imobiliários (CRECI) e o Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA) na região (Quadro 11). O anúncio das obras do PAC também teve papel ativo nesse processo, que viu nas áreas mais afastadas a possibilidade de incorporação às áreas urbanas, visto a ampliação dos serviços urbanos.

**Quadro 11-** Principais empresas do setor imobiliário em Marabá – Sede Municipal

<b>Empresa</b>	<b>Ano de Instalação</b>	<b>Abrangência</b>
Construfox Construção e Incorporação Ltda.	1988	Estadual
Invest	2005	Regional
Água Santa	2008	Nacional
Ter Casa Imobiliária	2008	Local
Buriti Imóveis	2008	Regional
Engetower Engenharia & Ferreira e Lourenço Incorporadora	2009	Estadual
Premium Engenharia Inteligente	2009	Nacional
Construtora Alterosa	2009	Nacional
Deltaville	2009	Nacional
Direcional Engenharia	2009	Nacional
Síntese Engenharia	2010	Estadual
HF Engenharia	2010	Regional
Top Imobiliário	2012	Local
Brasil Brokers	2012	Nacional

**Fonte:** Nunes et al. (2014, p. 15).

Referente ao crescimento das áreas urbanas, o núcleo Nova Marabá apresentou o maior crescimento com 43% (Gráfico 26), totalizando um aumento de 7,66 quilômetros quadrados. No ano de 2008 (Tabela 24), o núcleo Nova Marabá atingiu seu maior crescimento com 2,98 quilômetros quadrados, seguido do ano de 2006 com 1,24 quilômetro quadrado.

**Gráfico 26-** Percentual das áreas ocupadas na cidade de Marabá de 2000 - 2009

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os resultados da evolução da mancha urbana

**Tabela 24-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Nova Marabá (Década de 2000)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2000	Nova Marabá	0,2476
2001	Nova Marabá	0,8392
2003	Nova Marabá	0,5055
2004	Nova Marabá	0,3529
2005	Nova Marabá	0,3561
2006	Nova Marabá	1,2479
2007	Nova Marabá	0,8916
2008	Nova Marabá	2,9831
2009	Nova Marabá	0,2421
Total		7,6659

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

Segundo Cardoso; Lima (2009, p. 185) a segregação no núcleo Nova Marabá é o mais aparente, visto ser o padrão espacial adotado, o de folhas inteiras, e não porções periféricas do espaço urbano, fato que causa segregação entre as “melhores” e as “piores” folhas devido à implantação da infraestrutura viária e de saneamento. Existe uma espécie de compensação entre as dificuldades impostas pela configuração do arruamento e as dificuldades impostas pela ondulação do sítio urbano. Os problemas relacionados à acessibilidade são inúmeros, com limitação do

número de conexões e de oportunidades para a socialização da população e consequentemente, apropriação social do espaço (CARDOSO; LIMA, 2009).

Por abrigar grande parte das instituições municipais, estaduais e federais, assim como parte das instituições financeiras, de serviços e de comércio de médio porte, bem como o terminal rodoviário, o núcleo urbano apresenta nas primeiras quadras ocupadas, localizadas entre a rodovia Transamazônica e a Grota Criminosa, a melhor infraestrutura. O espraiamento, associado à falta de controle levou ao comprometimento das áreas reservadas para passeio público, duplicação de vias e zonas de rápido escoamento de água (CARDOSO; LIMA, 2009).

O eixo da rodovia PA-150 abriga o comércio especializado em revenda e manutenção de veículos, além de postos de gasolina e suporte para atividades agropecuárias, desprezando na maioria das vezes as condições naturais existentes. Como forma de ampliar o aproveitamento da margem da rodovia, a população passa a construir, sobre cursos d'água, aterros, fato que põe em risco o funcionamento da própria rodovia (CARDOSO; LIMA, 2009).

De acordo com as análises de Cardoso; Lima (2009) a ferrovia representa um obstáculo para a expansão da cidade de Marabá na direção leste. Migrantes tem se estabelecido em assentamentos informais na outra margem da ferrovia, e a regularização da ocupação do outro lado dos trilhos depende da construção de pontes que dependem de parcerias com a CVRD. O que reflete o impacto dos grandes projetos sobre o espaço intra-urbano, nesse caso da cidade de Marabá.

O crescimento do núcleo Cidade Nova alcançou 28% de crescimento, totalizando 5,08 quilômetros quadrados (Tabela 25), porém se comparado ao crescimento da década anterior apresentou queda de 24%.

**Tabela 25-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Cidade Nova (Década de 2000)

Ano	Zona	Área (Km²)
2000	Cidade Nova	0,3971
2001	Cidade Nova	0,6414
2003	Cidade Nova	0,4855
2004	Cidade Nova	0,1075
2005	Cidade Nova	0,5040
2006	Cidade Nova	0,2271
2007	Cidade Nova	0,9505
2008	Cidade Nova	1,4835
2009	Cidade Nova	0,2878
Total		5,0844

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

O núcleo Cidade Nova apresenta uma diferenciação em relação aos demais, por ser menos vulnerável às enchentes do que o núcleo da Marabá Pioneira e por contar com uma organização espacial tradicional, diferente da apresentada pelo núcleo Nova Marabá. Porém, apresenta segregação entre ricos e pobres (Fotografias 5, 6) em se tratando da ocupação dos lotes mais do que na diferenciação de espaços públicos (CARDOSO; LIMA, 2009).

**Fotografia 5-** Construção de alto padrão bairro Novo Horizonte – Núcleo Cidade Nova

**Fonte:** Cláudia Pinheiro Nascimento, visita local (2012).

**Fotografia 6-** Construções precárias bairro Novo Horizonte – Núcleo Cidade Nova

**Fonte:** Cláudia Pinheiro Nascimento, visita local (2012).

Suas maiores taxas de crescimento a partir da década de 1990 ocorrem por apresentar as melhores possibilidades de expansão, estando às terras públicas controladas pelo setor privado. A especulação imobiliária se faz presente na região, privilegiando alguns bairros em detrimento de outros, fato que ocorre devido à condição socioeconômica dos vizinhos e não pela presença de equipamentos urbanos (CARDOSO; LIMA, 2009).

O núcleo urbano Industrial foi o que apresentou o terceiro maior crescimento com 18% do total, o que corresponde em área 3,21 quilômetros quadrados, seus maiores índices de crescimento ocorreram em 2005 com 1,28 quilômetros quadrados, e 2001, com 0,55 quilômetros quadrados (Tabela 26).

**Tabela 26-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Industrial (Década de 2000)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2000	Industrial	0,1716
2001	Industrial	0,5522
2003	Industrial	0,1058
2004	Industrial	0,3468
2005	Industrial	1,2834
2006	Industrial	0,3083
2007	Industrial	0,4461
Total		3,2143

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

No início dos anos 2000 o setor industrial possuía seis empresas funcionando e seis projetos em fase de implantação, com previsão de funcionamento para os

anos de 2005 e 2006, além de outras, em fase de negociação, fato esse que justifica o crescimento da mancha urbana dessa área neste período (CARDOSO; LIMA, 2009).

O núcleo São Félix foi o que apresentou juntamente com o núcleo Morada Nova os menores índices de crescimento, totalizando respectivamente cada um 10% e 1% de crescimento (Gráfico 21). O total de área acrescida no núcleo urbano São Félix totalizou 1,76 quilômetro quadrado, ficando seu crescimento restrito aos anos de 2006 a 2009, sendo no ano de 2008 a maior taxa de crescimento 0,99 quilômetro quadrado (Tabela 27).

**Tabela 27-** Evolução da mancha urbana – Núcleo São Félix (Década de 2000)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2006	São Felix	0,4564
2009	São Felix	0,3185
Total		0,7749

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

O bairro São Félix caracteriza-se por uma área de expansão urbana mais próxima aos núcleos urbanos centrais da cidade de Marabá, abrigando a população mais carente do entorno, começando a surgir em meados dos anos 2000, residências de alto padrão econômico. Essa área destina-se também ao lazer, em virtude da sua localização às margens do rio Tocantins e do Igarapé Geladinho que serve tanto para a vivência da população local quanto para o turismo (RIBEIRO, 2010).

Durante a primeira década dos anos 2000, ocorreu a aprovação do plano diretor no ano de 2006 que em seu terceiro capítulo prevê as formas de ordenação e controle do uso solo, visando o combate à utilização inadequada dos imóveis urbanos e dos espaços públicos, à retenção especulativa dos imóveis urbanos e à poluição e degradação ambientais. Porém, observando o quadro urbano da cidade de Marabá nessa década, é possível concluir que poucos avanços foram conseguidos em relação à implantação do plano diretor da cidade, que tem na especulação imobiliária seu principal vetor de crescimento, sem a mínima observância e aplicabilidade de seus parâmetros (RIBEIRO, 2010).

## 5.8 Condições recentes da organização espacial urbana de Marabá

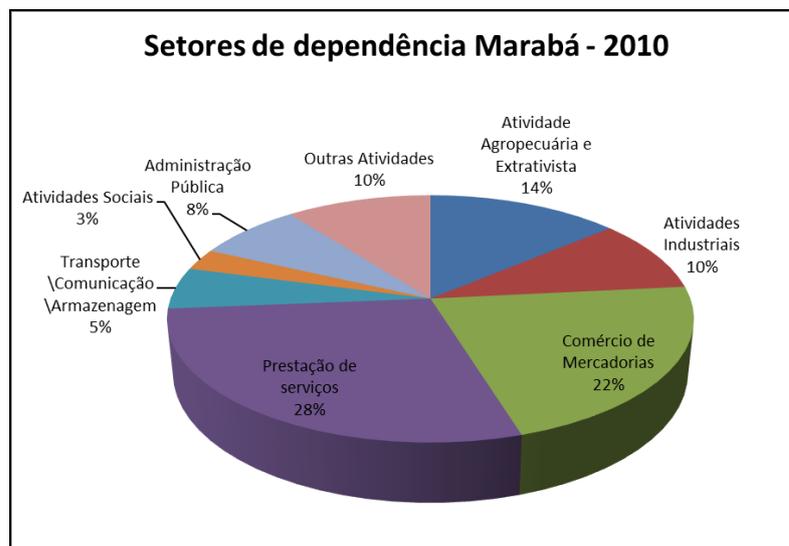
Esse período pode ser caracterizado pela modificação do perfil da fronteira no município de Marabá (LOBATO, 2012), marcado pelo crescimento de quatro produtos: o gado, a soja, a madeira e os minérios, responsáveis pelos fluxos migratórios recentes.

No ano de 2010, a população do município Marabá alcança o total de 233.669 habitantes (IBGE, 2010), um crescimento de 39,07% em relação ao censo anterior. Nesse ano permanecem os percentuais de população rural e urbana, com respectivamente 20% (47.399) e 80% (186.270).

O crescimento das atividades voltadas à produção agropecuária e extrativista ocorre, sobretudo, nas áreas rurais, e tem no espaço urbano sua base para concretização com o aumento dos serviços e do comércio que dá suporte ao seu desenvolvimento, condição que pode ser confirmada quando analisado os dados dos setores de atividade de dependência: à atividade agropecuária e extrativista apresenta, uma queda de 5% em relação ao ano de 2000 (19%) atingindo em 2010 (14%) (Gráfico 27).

Esses dados analisados individualmente poderiam refutar a ideia de que ocorre nesse período o crescimento da produção de produtos agropecuários e extrativistas. Porém quando se analisa o contexto geral de formação socioespacial de Marabá, assim como seus dados de crescimento da população rural e urbana, é possível concluir que a cidade de Marabá tem como papel dar suporte ao desenvolvimento dessas atividades, com destaque para a prestação de produtos e serviços, o que reforça o seu papel de centro dinâmico regional, reafirmando sua condição de cidade média (TRINDADE JUNIOR; RIBEIRO, 2007; 2011; NUNES, et al., 2014).

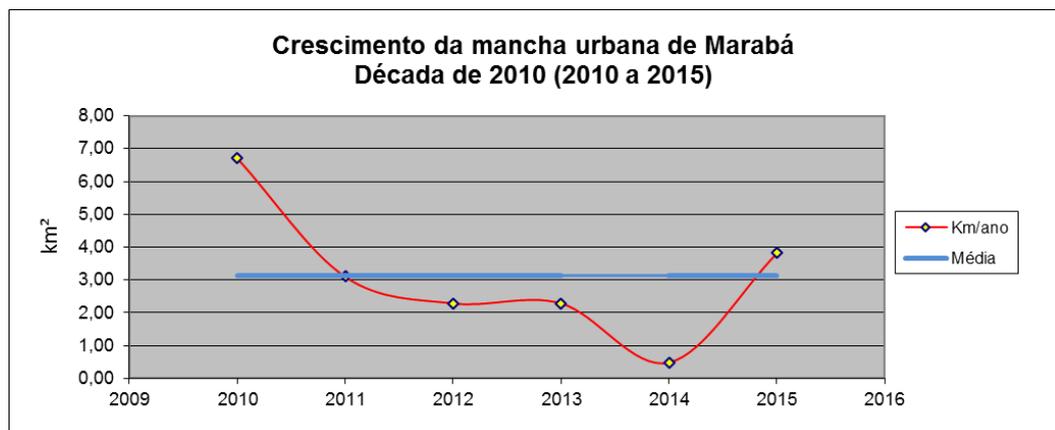
O crescimento do percentual de pessoas empregadas no comércio de mercadorias que passou de 19% (10.948) em 2000, para 22% (20.336) em 2010, e de prestação de serviços de 19% (11.298) para 28% (26.548) em 2010 reforça a condição de centralidade da cidade de Marabá, frente às demais regiões do sudeste do estado do Pará, reafirmando seu papel de centro regional (Gráfico 27).

**Gráfico 27-** Setores de atividade de dependência Marabá – 2010

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo dados do IBGE.

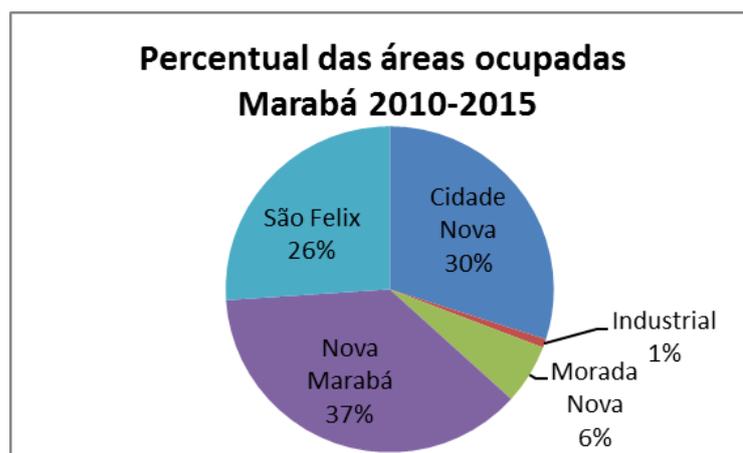
O crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá nesse período de 2010 a 2015 totalizou 18,34 quilômetros quadrados, o que representou um crescimento de 33% em relação ao período analisado (Gráfico 19).

A maior taxa de crescimento ocorreu no ano de 2010, com 6,67 quilômetros quadrados, seguido do ano de 2013 com 4,68 quilômetros quadrados (Gráfico 28). Esses dados estão associados, sobretudo, ao grande “boom imobiliário” pelo qual a cidade passou, associado “a uma série de investimentos dos governos Federal e Estadual que incluem as obras do estádio municipal, a construção de 2500 casas populares do Programa Minha Casa, Minha Vida, a urbanização do bairro Cabelo Seco e a implantação do porto público” (LOBATO, 2012).

**Gráfico 28-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá de 2010 a 2015

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo dados da evolução da mancha urbana

Entre os anos de 2010 a 2015, as áreas que apresentaram as maiores taxas de crescimento foram o núcleo urbano Nova Marabá com 37% do total do período o que representou um acréscimo de 6,82 (Tabela 28) quilômetros quadrados, seguido do núcleo Cidade Nova com 30%, ou seja, um crescimento de 5,49 quilômetros quadrados (Tabela 29) e do núcleo São Félix com 26%, totalizando um aumento de 4,78 quilômetros quadrados (Tabela 30), sendo esse o que representa o maior percentual de crescimento com aumento de 16% em relação à década anterior (Gráfico 29).

**Gráfico 29-** Percentual das áreas ocupadas na cidade de Marabá de 2010 – 2015

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os resultados da evolução da mancha urbana

**Tabela 28-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Nova Marabá (2010 – 2015)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2010	Nova Marabá	2,6116
2011	Nova Marabá	1,3634
2013	Nova Marabá	1,3447
2014	Nova Marabá	0,2996
2015	Nova Marabá	1,2007
Total		6,8200

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

**Tabela 29-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Cidade Nova (2010 – 2015)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2010	Cidade Nova	3,3825
2011	Cidade Nova	0,2693
2013	Cidade Nova	0,5896
2015	Cidade Nova	1,2543
Total		5,4957

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

**Tabela 30-** Evolução da mancha urbana – Núcleo São Félix (2010- 2015)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2010	São Felix	0,6710
2011	São Felix	1,0052
2013	São Felix	2,2855
2014	São Felix	0,1752
2015	São Felix	0,6438
Total		4,7808

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

O crescimento do núcleo urbano no núcleo São Félix está associado à construção da Ponte Mista que permitiu um maior fluxo de pessoas, mercadorias e serviços entre a região central de Marabá e a vila de São Félix, e a elevação da região à categoria de distrito pelo plano diretor de 2006, que a caracterizou como "distrito de expansão" (LOBATO, 2012).

A construção de condomínios de alto padrão também foi um recurso utilizado pelos empreendedores imobiliários no núcleo urbano Nova Marabá, responsáveis pela expansão da mancha urbana nessa região. Esses surgem dentro de uma proposta ecológica, prometendo a associação de serviços urbanos completos (água

encanada, luz elétrica, iluminação pública, asfalto, sistema ecológico de tratamento de esgoto), sistema integrado de segurança e lazer completo.

No núcleo urbano Cidade Nova também acontece a implantação dos condomínios de luxo, porém ocorre nesse local também a implantação de ocupações irregulares, como a que ocorreu no terreno da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) no ano de 2011. É no ano de 2010, que o núcleo alcança suas maiores taxas de crescimento, um total de 3,38 quilômetros quadrados (Tabela 31).

**Tabela 31-** Evolução da mancha urbana – Núcleo Cidade Nova (Década de 2010-2015)

Ano	Zona	Área (Km <sup>2</sup> )
2010	Cidade Nova	3,3825
2011	Cidade Nova	0,2693
2013	Cidade Nova	0,5896
2015	Cidade Nova	1,2543
Total		5,4957

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo mosaico de imagens Landsat

Mesmo diante de todo o crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá, ainda existem nos núcleos urbanos uma taxa de vazios à espera de ocupação muito grande, com destaque para o núcleo Nova Marabá com 22,87 quilômetros quadrados de vazios urbanos e o núcleo Cidade Nova com 22,52 quilômetros quadrados. A pouca disponibilidade de terras no núcleo Morada Nova associa-se a sua condição de ocupação antiga, estabelecida desde 1970 e, também ao fato de ter no ano de 2006 se tornado oficialmente um distrito urbano de Marabá, recebendo a definição de "distrito de expansão", esse foi onde se localizaram os projetos sociais do Programa Minha Casa, Minha Vida nos bairros Jardim do Éden e Tiradentes (Tabela 32).

**Tabela 32-** Vazios urbanos na cidade de Marabá em 2015

Vazios Urbanos em Marabá - 2015	
Nova Marabá	22,87 km <sup>2</sup>
Cidade Nova	22,52 km <sup>2</sup>
Industrial	13,42 km <sup>2</sup>
São Félix	2,35 km <sup>2</sup>
Morada Nova	0,05 km <sup>2</sup>

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo evolução da mancha urbana.

O papel assumido pela cidade de Marabá, como cidade média polarizadora não reflete nas condições dos equipamentos urbanos da cidade que se apresentam de forma precária, com exceção do serviço de iluminação que abrange 97,1% (58.688) dos domicílios pesquisados. Os domicílios atendidos por alguma forma de escoamento sanitário alcançaram 80% (48.351), porém em relação aos dados da década passada houve uma redução de 8%. Desses somente 5,8% (3.479) escoavam em uma rede geral, 25,6% (15.504) apresentavam fossa séptica, 41,8% (25.246) tinham como forma de escoamento a fossa rudimentar e 6,8% (4.122) apresentavam outras formas de esgotamento (IBGE, 2010). Os dados referentes ao abastecimento de água são também muito precários. No ano de 2010 somente 38% (23.401) apresentam rede geral de abastecimento, 59,8% (36.139) poço ou nascente e 0,7% (448) outras formas de abastecimento.

Essa dissociação entre a qualidade de vida da população de Marabá e o dinamismo que a cidade assume frente à rede urbana do Sudeste do estado do Pará ocorre devido à ação dos diferentes agentes econômicos no plano das verticalidades e das horizontalidades (SANTOS, 2002).

As indústrias siderúrgicas que se instalaram na região estabelecem relações diretas no plano político e econômico (horizontalidades), com o capital nacional e externo, o que confere à região sua condição de referência frente à rede urbana do Sudeste do estado do Pará, manifestada, sobretudo, no PIB da região. Porém, as relações verticais relacionadas ao vínculo e às dinâmicas regionais, assim como as suas manifestações na economia local ocorrem de forma precária, até porque parte do lucro das indústrias não são reinvestidos localmente, o que explica a baixa qualidade de vida da população residente na região (LOBATO, 2012).

Dentro deste contexto, a cidade de Marabá assume diante da rede urbana amazônica o papel de cidade média, porém, não dentro dos parâmetros utilizados para a caracterização de cidade média no Brasil (AMORIM FILHO; SERRA, 2001; SPÓSITO, 2001; PONTES, 2006; SOARES; MELLO, 2010). As condições que a estabelecem como cidade média, são específicas para as cidades amazônicas, e refletem os processos de formação social e espacial pelo qual foram submetidas, caracterizando-a com uma identidade específica.

## **6 A CONSTRUÇÃO DAS SINGULARIDADES DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DAS CIDADES DE PORTO VELHO (RO) E MARABÁ (PA)**

### **6.1 Da pluralidade à construção das singularidades amazônicas**

A Amazônia é uma região extremamente complexa e diversificada, contrasta amiúde, com a visão externa à região, que a trata somente como natureza, como floresta, como local atrasado e como reserva de recursos (GONÇALVES, 2012). Compreende um espaço diverso onde o presente vivido, em seus diferentes contextos socioculturais específicos das populações que a compõem, forjou seu patrimônio de conhecimento associado à sua diversidade de ecossistemas.

Essa pluralidade, também se manifesta na forma como a fronteira urbana se estabelece (TRINDADE JUNIOR, 2010a), associada não as formas espaciais, a exemplo da cidade e do campo, mas aos conteúdos socioespaciais envolvidos, responsáveis pelo rural e urbano. Os espaços urbanos e rurais apresentam como elementos da sua constituição socioespacial, a existência da tecnoesfera (SANTOS, 2002) que compreende um sistema de objetos mais ou menos artificializados, e de uma psicoesfera (SANTOS, 2002) sistema de valores, e de comportamentos, responsáveis pelo processo de urbanização da sociedade (TRINDADE JUNIOR, 2010a).

Trata-se de um processo em que a urbanização se insere como modo de vida, e como prática cotidiana na sociedade por meio da expansão de objetos técnicos que se difundem no território (urbanização do território) (TRINDADE JUNIOR, 2010a), ultrapassando a urbanização pautada em dados populacionais (urbanização da população) (TRINDADE JUNIOR, 2010), sendo possível identificar na Amazônia cinco padrões de urbanização, (Quadro 12).

**Quadro 12 – Fronteiras urbanas e suas características**

Modelos	Características
Urbanização Espontânea	Ocorre com maior recorrência na Amazônia Oriental, como parte das ações indiretas do Estado na produção do espaço, quando incentiva a apropriação privada da terra por empresas, grupos econômicos e agentes individuais. Nesse processo, surgem ou se expandem cidades que acompanham as frentes econômicas, mobilizando uma grande quantidade de mão de obra móvel e polivalente para estes núcleos urbanos
Urbanização dirigida pela colonização particular	Direcionada por companhias colonizadoras, é um tipo de urbanização comandada por relações econômicas baseadas em trabalho familiar e cuja configuração territorial assemelha-se ao urbanismo rural do INCRA. Seus principais agentes são colonos, funcionários da companhias, comerciantes e investidores.
Urbanização dirigida pela colonização oficial	Ocorre de acordo com o modelo de urbanismo rural do INCRA que articula um sistema de núcleos urbanos em localidades centrais hierarquizadas, aproveitando a estrutura urbana pré-existente para a configuração de um sistema de cidades, que por sua vez está baseada em uma estrutura social complexa: colonos, funcionários e comerciantes.
Urbanização de Grandes Projetos	Relaciona-se a urbanização ligada a projetos de grande escala, os grandes projetos econômicos e de infraestrutura, que necessita de uma base urbana para a sua instalação e para a residência dos técnicos, dos trabalhadores permanentes e de atendimento para os trabalhadores temporários.
Urbanização Tradicional	Trata-se de cidades que não apresentam muita alteração do padrão tradicional, continuam atreladas à beira dos rios, com forte ligação a um centro regional.

**Fonte:** Elaborada a partir de BECKER (1990); Trindade Júnior. (2010).

Estes diferentes modelos de urbanização, trouxeram para a rede urbana amazônica transformações, segundo estudo realizado por Corrêa (1987; 2006), Becker (1990) e Ribeiro (1995; 1997) algumas características podem ser observadas:

1- Ruptura do padrão espacial dendrítico, com localização dos centros em “terra firme” em detrimento da “beira”, em virtude da construção das rodovias.

Estas transformações segundo Corrêa (2006) estão associadas ao aparecimento, dentro de uma escala mais ampla, de outros modelos de gênese de cidades e de novas funções urbanas, à dependência da rede urbana a um número maior de produtos, e às alterações referentes ao sítio urbano, paisagem urbana e padrão espacial da rede de cidades. Todo esse processo de mudança introduziu novos agentes no processo produtivo, tornando mais explícito o papel das grandes corporações e do Estado Capitalista na evolução da rede urbana. As relações espaciais da Amazônia com o exterior e com a Região Sudeste do país se ampliaram.

2- Concentração do processo de urbanização nas capitais estaduais (Belém, Manaus, Porto Velho, Macapá, Rio Branco e Boa Vista), com destaque para algumas cidades como: Imperatriz (Maranhão) Santarém (Pará) e Marabá (Pará).

Essa urbanização concentrada reflete segundo Corrêa (2006), o papel do Estado através da criação nas capitais de um grande número de instituições associadas às novas atividades implantadas na Amazônia. Estas instituições, foco da vida econômica, política e administrativa foram responsáveis pela atração de empresas privadas, não apenas vinculadas às atividades regionais, mas também, a uma grande gama de serviços e comércio para a população urbana. O processo de concentração tem refletido também o processo migratório, decorrente da decadência ou transformação das atividades agropecuárias, extrativistas e vegetais das áreas de ocupação antiga.

3- Ascensão de Manaus à categoria metropolitana, ocorrendo nesse momento a revalorização dessa cidade que se tornou a metrópole regional da Amazônia Ocidental. A revalorização da cidade de Manaus está associada aos incentivos provenientes da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA).

4- Revigoração de centros urbanos antigos, processo associado à abertura de rodovias de penetração, que permitiram o revigoração de numerosos núcleos de povoamento que se encontravam em estado de estagnação ou que nunca apresentaram maior expressividade. Com destaque para Vilhena, Pimenta Bueno, no estado de Rondônia, localizadas às margens da BR-364; Altamira e Itaituba no estado do Pará e Humaitá, no estado do Amazonas.

Levando em consideração a diversidade urbana presente na Amazônia, é possível compreender que existe uma pluralidade de tempos e espaços que se

traduzem em conteúdos plurais de urbanização, condição denominado por Trindade Junior. (2010) de urbanodiversidade, estes conteúdos se traduzem na presença de pequenas cidades com vida urbana moderna, cidades urbano-rurais, e ainda aquelas que sendo rurais, convivem com a psicosfera urbana.

As condições de estabelecimento das cidades, desde a implantação de seus núcleos iniciais, foram de fundamental importância para a escolha dos programas e projetos governamentais implantados na região e nos processos de urbanização que se implantariam. Tanto a cidade de Porto Velho quanto a cidade de Marabá tiveram sua constituição associada as condições geográficas favoráveis existentes na região, tendo como objetivo atender aos interesses do capital monopolista, que precisava de espaços para integração de natureza cíclica à Divisão Internacional do Trabalho (DIT), sendo a borracha o elemento natural dinamizador do processo.

Porém o processo de implantação de cada uma das cidades analisadas, foi encontrando ao longo da história, elementos que se diferenciavam, sejam eles naturais, econômicos, políticos, sociais e culturais que conferiram a região especificidades quanto a constituição das mesmas, conferindo a cada uma delas formas diferentes de organização espacial, mesmo sendo classificadas dentro de um conjunto de semelhanças.

Isto ocorre, segundo Santos (2008a) porque a especificidade do lugar pode ser entendida, também como uma valorização específica de cada variável, dessa forma, os elementos constituintes do espaço vão apresentar valorizações específicas de acordo com os interesses das elites que comandam os lugares. Num mesmo lugar, cada elemento está sempre variando de valor, porque de uma forma ou de outra, cada elemento do espaço entra em relação com os demais e essas relações são em grande parte, ditadas pelas condições do lugar. Sua evolução conjunta em um lugar ganha, destarte, características próprias, ainda que subordinada ao movimento do todo, isto é, do conjunto dos lugares.

Dentro deste contexto, considerando as dinâmicas econômicas, a forma como os elementos demográficos, sociais e políticos foram valorizados em cada uma das cidades, assim como a ação dos diferentes grupos sociais envolvidos no processo de incorporação da fronteira nas cidades de Porto Velho e Marabá, é possível identificar diferentes processos responsáveis pela organização espacial urbana das cidades em questão (Quadro 13 e 14)

**Quadro 13-** Fases da organização do espaço urbano de Porto Velho

<b>Porto Velho Extrativista</b>				
<b>Atividades econômicas/Programas Governamentais e ou Projetos de desenvolvimento Regional</b>	<b>Nível de Atuação</b>	<b>Grupos Sociais envolvidos</b>	<b>Materialização espacial</b>	<b>Papel assumido pela cidade</b>
Exploração do Látex (Primeiro momento da exploração da borracha)	Intervenção Internacional	Trabalhadores do alto escalão vindo do Rio de Janeiro, Trabalhadores braçais estrangeiros (Hindus, Barbadianos), indígenas, populações ribeirinhas e em um segundo momento Nordestinos "Soldados da Borracha.	Construção do núcleo inicial da cidade de Porto Velho, por volta de 1912.	Cidade de referência para o escoamento do látex na Amazônia Ocidental
Implantação das colônias agrícolas	Intervenção Nacional (Política do Governo Vargas)	Mão de obra ociosa dos seringais (Soldados da borracha, estrangeiros), pequenos agricultores, migrantes japoneses.	Passam a surgir ao redor das áreas urbanas, núcleos rurais voltados para a produção de alimentos para o abastecimento da cidade de Porto Velho, que expande para as áreas periféricas como forma de comportar a mão de obra liberada pelo fim da extração do látex.	A cidade perde seu papel de referência para o escoamento do látex.
Exploração do Látex (Segundo momento)	Intervenção Internacional com ações nacionais	Trabalhadores nordestinos "Soldados da Borracha", ribeirinhos, comerciantes, funcionários públicos.	O núcleo urbano da cidade de Porto Velho tem seus serviços intensificados e passa a comportar uma série de órgãos que sustentam a comercialização da borracha (Banco da Borracha), assim como os órgãos da administração do Território Federal do Guaporé	Criação do Território Federal do Guaporé em 1943, e a cidade de Porto Velho é elevada a categoria de capital do Território, porém a cidade ainda não adquire status de Centro regional pois somente tinham força

				na rede urbana do Território neste momento as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim.
Exploração da Cassiterita	Compreendia parte das ações do Governo Nacional para a Amazônia (Ações do Governo Vargas)	Trabalhadores dispensados dos seringais, ribeirinhos, garimpeiros, comerciantes, funcionários públicos.	A cidade de Porto Velho tem seu núcleo urbano revitalizado com a construção de prédios públicos para dar suporte a administração pública e seu comércio diversificado e intensificado.	A cidade passa a assumir o papel de centro regional.
Início da construção da BR-29 (atual BR-364)	Compreendia parte das ações do Governo Vargas	Comerciantes, funcionários públicos, antigos seringueiros. Passou a permitir a chegada de uma leva de migrantes, sobretudo, migrantes sulistas. Permitiu a região relacionar-se diretamente com as Regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul.	O núcleo central da cidade de Porto Velho já apresenta um grau elevado de urbanização, comportando produtos e serviços diversificados, condição possibilitada pela ligação direta com a região centro-sul do País.	A condição de centro regional é intensificada em virtude da ligação da região de forma direta com o centro-sul do País.
<b>Porto Velho dos Projetos de Colonização</b>				
Implantação dos Projetos de colonização que foram de natureza oficial (Projetos Integrados de Colonização PIC's) e (Projeto de Assentamento Dirigido PAD)	Compreendia parte das ações do Governo Ditatorial – Âmbito Nacional	Migrantes da região Sul e Sudeste, comerciantes, funcionários públicos, profissionais liberais, madeireiros, agricultores.	A cidade de Porto Velho já se apresentava como centro regional mas passa a comportar uma serie e sedes de órgãos públicos instalados para dar suporte à implantação dos projetos por parte do INCRA. A escolha pela cidade de Porto Velho ocorre pelo papel assumido pela cidade em períodos anteriores (Centro Regional)	Assume o papel de centro regional, como centro de comércio de produtos rurais e de serviços urbanos (Comercio de produtos e serviços especializados, Agências Bancárias, serviços médicos, educação especializada)
A descoberta do ouro no rio Madeira	Estava inserida dentro das ações do Governo	Garimpeiros, comerciantes, funcionários públicos, profissionais liberais.	A cidade de Porto Velho passa a ser o centro de apoio para as atividades garimpeiras, local onde o	Consolidação do Papel de centro regional do estado de Rondônia.

	Federal de retirada dos recursos minerais da região.		lucro é reinvestido tanto das atividades do circuito superior da economia quanto do inferior. O núcleo urbano da cidade de Porto Velho (Zona Central) está estruturado comportando o comércio da cidade sem apresentar mais crescimento. O processo que se estabelece neste momento é a troca das funções dos estabelecimentos, que deixam de ser residenciais e passam a comportar o comércio da cidade.	
Elevação do Território Federal de Rondônia à categoria de Estado, e a constituição de Porto Velho a categoria de Capital.	Governo Federal – Âmbito Nacional	Funcionários Públicos, profissionais liberais, comerciantes.	Início do processo de verticalização da cidade de Porto Velho que acontece associado a implantação das Instituições públicas implantadas para dar suporte a instituição do Estado.	A cidade de Porto Velho passa a ser a capital do estado de Rondônia.
Implantação do Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia (PLANAFLORO)	Política de âmbito Nacional, mas fruto da pressão Internacional frente as altas taxas de desflorestamento no estado de Rondônia.	Funcionários Públicos, profissionais liberais, comerciantes.	A expansão da cidade se deu em direção à Zona Leste, onde se encontravam os terrenos possíveis de serem ocupados. A zona Central já se apresentava consolidada, passando por um processo de intensificação do comércio, incentivada pela instituição de repartições públicas, ocorre neste momento o primeiro processo de verticalização da cidade.	A cidade de Porto Velho é a capital do estado de Rondônia.
<b>Porto Velho das Turbinas</b>				
Implantação do Complexo do Madeira (O complexo do Madeira, é composto pelas usinas de Santo Antônio e Jirau, e por outras duas planejadas, as barragens de Guajará-mirim, projeto binacional entre Brasil e a Bolívia, e a	Compreende a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA),	Funcionários das barragens, funcionários públicos, comerciantes, profissionais liberais, incorporadores imobiliários.	O centro da cidade (Núcleo Central) já se apresenta consolidado, e cidade expande-se em direção a Zona Leste. A cidade passa por um processo efetivo de verticalização, os prédios residenciais passam a ser uma alternativa de moradia para	Porto Velho assume diante da rede urbana amazônica o papel de Capital Regional.

barragem de Cachuela Esperanza em território boliviano, para o Brasil estas construções são a conquista do caminho para o Pacífico, completado pelas rodoviárias multimodais.	relacionada à integração competitiva da região amazônica aos mercados globais. Sua viabilização se dá por ações do Governo Federal.		a cidade de Porto Velho.	
Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)	Compreende ações do Governo Federal – Âmbito Nacional	Funcionários das barragens, funcionários públicos, comerciantes, profissionais liberais, incorporadores imobiliários, construtores, especuladores imobiliários.	O núcleo urbano central (zona Central) passa neste momento por um pequeno crescimento, relacionado a mancha urbana associado sobretudo, a oferta de produtos e serviços na região. As maiores taxas de crescimento ocorrem na zona Leste, onde a expansão se dá na forma de ocupações irregulares, e na zona sul e norte com a construção dos condomínios verticais.	Porto Velho é a capital do Estado de Rondônia, com o papel de Capital Regional dentro da rede urbana amazônica.

**Fonte:** Elaborado a partir Henriques (1984, 1986); Santos (2001); Teixeira; Fonseca (2002); Cavalcante (2008); Carvalho (2009); Gárcón (2009); Nascimento (2009); Werner (2010, 2012); Baraúna (2011); Almeida; Marin (2014); Barcelos (2015).

**Quadro 14-** Fases da organização do espaço urbano de Marabá

<b>Marabá Extrativista</b>				
<b>Atividades econômicas/Programas Governamentais e ou Projetos de desenvolvimento Regional</b>	<b>Nível de Atuação</b>	<b>Grupos Sociais envolvidos</b>	<b>Materialização espacial</b>	<b>Papel assumido pela cidade</b>
Extração do Caucho	Intervenção Internacional ações nacionais	Ribeirinhos, indígenas, extratores de látex, pecuaristas, comerciantes.	Ocupação do Burgo de Itacaiúnas que não obteve êxito, em um segundo momento, ocorreu a transferência do Burgo Agrícola de Itacaiúnas, no município de Baião para Pontal, com o nome de Marabá (1905).	Compreende somente um barracão para comercialização do caucho, em um segundo momento se torna o ponto de apoio entre os extratores de látex e as casas aviadoras de Belém.
Exploração da Castanha	Intervenção Internacional com interferências estaduais	Extratores de castanha, donos de castanhais, comerciantes, pecuaristas, extratores de látex.	Pequeno crescimento da área urbana da cidade de Marabá as margens do rio Tocantins, na região do Pontal com aparecimento de vias transversais e prolongamento dos eixos que margeiam os rios.	Marabá como centro comercial polarizador da sub-região.
Exploração do Diamante e do Cristal de Rocha (atividades desenvolvidas no verão o que permitia com que os garimpeiros desenvolvessem a atividade de retirada da castanha juntamente com a garimpeira)	Intervenção nacional	Extratores de castanha, donos dos castanhais, garimpeiros, comerciantes.	A cidade de Marabá cresce em direção ao Nordeste, pois sua expansão estava limitada pelos rios.	Centro comercial para onde se realizavam as transações do Diamante e do Cristal de Rocha
Implantação das colônias Agrícolas	Intervenção Nacional (Política do Governo Vargas)	Exploradores de castanha, donos de castanhais comerciantes, pequenos agricultores	A cidade de Marabá já se dividia em área Urbana (denominada de centro, onde se localizavam as principais instituições públicas e estabelecimentos comerciais) e	Marabá assume o papel de centro de suporte para os projetos da região, com a implantação de

			uma área suburbana (habitado quase que exclusivamente por população de baixa renda, estando dividido em seis bairros: Cabelo Seco, Itacaiúnas, Pau de Urubu, Mineiros, Marabazinho e Santa Rosa). A cidade de Marabá, neste momento seguia apresentando um desenho em grelha articulada às condições do sítio urbano.	órgãos públicos (IBGE e SESP)
<b>Marabá dos Projetos de Colonização</b>				
Implantação dos projetos de colonização espontânea (a especificidade do processo está no fato de parte dos projetos estarem localizados no município de Marabá)	Intervenção Nacional	Imigrantes das diversas regiões do Brasil (atraídos pela construção da Belém-Brasília e da PA-070), comerciantes, extratores de castanha, donos dos castanhais, funcionários públicos, profissionais liberais, camponeses.	As transformações do espaço urbano de Marabá ocorrem mais localizados na área central que passa a comportar o capital bancário da região, as atividades de comércio e apoio às atividades extrativas e à pecuária, as instalações de infraestrutura aeroportuária e por sua ligação com a rodovia de integração da Amazônia ao restante do país.	Marabá passa a manter sua liderança na rede urbana do médio Tocantins paraense, embora seu poder de polarização sobre as áreas maranhenses e goianas cortadas ou tangenciadas pela rodovia Belém- Brasília tivesse diminuído.
Abertura da Transamazônica foi a responsável pela instalação dos assentamentos de colonos e pela implantação de agrópolis e agrovilas, sendo a cidade de Marabá a sede selecionada como núcleo de apoio ao Plano Integrado de Colonização dirigida).	Intervenção Nacional	Imigrantes das diversas regiões do Brasil (atraídos pela construção da Transamazônica e pelos projetos de assentamento de colonos), comerciantes, madeireiros, castanheiros, produtores de gado, funcionários públicos, profissionais liberais, camponeses.	O núcleo urbano central passa a comportar todos os órgãos governamentais associados a implantação dos projetos de colonização e de urbanismo rural, a expansão da cidade ocorre em direção a Cidade Nova.	Marabá como “cidade da colonização oficial”, cuja função atribuída consistiu em ocupar a liderança na hierarquia urbana, proposta pelo Governo Federal, como núcleo administrativo principal, de maneira a constituir-se como centro de integração microrregional, contribuiu para o

				fortalecimento da centralidade urbana de Marabá na região do sudeste do estado do Pará
Descobertas minerais na Serra dos Carajás (construção do complexo produtor de Ferro, de modo que já se previa nesse momento, a construção de uma grande ferrovia, ligando Carajás a Itaquí no estado do Maranhão.	Intervenção Nacional	Imigrantes das diversas regiões do Brasil (atraídos pela construção da Transamazônica e pelos projetos de assentamento de colonos), comerciantes, madeireiros, castanheiros, produtores de gado, funcionários públicos, profissionais liberais, além de profissionais especializados (engenheiros, administradores, geólogos), camponeses.	Marabá passou a ser encarada como um importante amortecedor dos fluxos populacionais, de modo a evitar que os mesmos se direcionassem até as áreas de reservas e de exploração mineral da Serra de Carajás, tendo como reflexo deste processo a construção do núcleo Nova Marabá ( que foi uma ação planejada do Estado) e do núcleo Cidade Nova (que foi um núcleo de ocupação espontâneo visando ser o lócus da ocupação espontânea da força de trabalho móvel que sustentava os grandes projetos, os garimpos, as fazendas e, servia de moradia para os colonos em trânsito)	Marabá além de centro da colonização oficial passa a ser o centro dos Projetos Minerais da região, assim como o centro polarizador dos produtos e serviços especializados do Sudeste do Pará.
Construção da Hidrelétrica de Tucuruí	Intervenção Nacional	Imigrantes das diversas regiões do Brasil (atraídos pela construção da Transamazônica e pelos projetos de assentamento de colonos), comerciantes, madeireiros, castanheiros, produtores de gado, funcionários públicos, profissionais liberais, além de técnicos especializados (engenheiros, administradores, geólogos),	Marabá passou a ser encarada como um importante amortecedor dos fluxos populacionais comportando a população móvel que se deslocava para as áreas de construção da Hidrelétrica de Tucuruí.	Marabá além de centro da colonização oficial passa a ser o centro dos Projetos Minerais da região, e dos projetos de expansão hidrelétrica na região (Intuito de produzir energia para a expansão mineral no Oeste da Amazônia) assim como o centro polarizador dos

		trabalhadores das barragens, trabalhadores do circuito inferior da economia, camponeses.		produtos e serviços especializados do Sudeste do Pará
Implantação do Projeto Ferro Carajás e o Programa Grande Carajás, a tentativa de implantação de um pólo siderúrgico	Atuação do capital internacional pautada nas ações da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e intervenção nacional pela ação do Estado que viabiliza o processo através da viabilização de políticas econômicas e demográficas.	Profissionais liberais, técnicos especializados (engenheiros, geólogos, administradores), trabalhadores braçais, comerciantes, empresários, trabalhadores do circuito inferior da economia.	O núcleo urbano da cidade de Marabá expande-se no sentido de comportar todos os serviços e produtos necessários a atender a implantação dos projetos minerais na região, e passa a manifestar no seu espaço (na forma de lojas e serviços) a ação de dois capitais: o crédito para a construção habitacional e o crédito rural para o campo.	Marabá assume a posição de "pólo Industrial" da sub-região do sudeste paraense, fortalecendo a sua condição de centro regional.
Descoberta do ouro em Serra Pelada (este processo apresenta uma especificidade engloba interesses de capitais médios, na figura de médicos, advogados, comerciantes e professores, empresários ou profissionais liberais da região)	Atuação do capital nacional e regional	Profissionais liberais, técnicos especializados, trabalhadores braçais, comerciantes, empresários, trabalhadores do circuito inferior da economia, garimpeiros, professores, médicos, funcionários públicos, camponeses.	A cidade de Marabá se tornou o centro de apoio para muitas famílias dos garimpeiros se instalassem, fato que ampliou em muito a demanda por lotes, serviços e equipamentos urbanos na região	Marabá tem a sua condição de centro regional fortalecida.
<b>Marabá como centro Político e Econômico do Sudeste Paraense</b>				
Marabá como centro regional do Sudeste do Pará condição reafirmada por se constituir o local para onde se convertem os	Atuação do capital regional	Profissionais liberais, técnicos especializados, trabalhadores braçais, comerciantes, empresários,	A cidade de Marabá está dividida em núcleos urbanos: Velha Marabá, Nova Marabá, Cidade Nova, São Félix, Zona Industrial e de	Marabá assume o papel de Cidade Média do Sudeste Paraense.

<p>investimentos, assumindo o papel de cidade comercial e política do sudeste do estado do Pará. Além disso, a cidade estabelece conexão regional através das redes de aeroportos, ligando-a com os municípios menores, além de estar localizada no entroncamento do eixo ferroviário e rodoviário do sudeste paraense, com destaque às rodovias Transamazônica, PA-150, BR-222 e para a ferrovia Ferro-Carajás.</p>		<p>trabalhadores do circuito inferior da economia, garimpeiros, professores, médicos, funcionários públicos, camponeses.</p>	<p>Expansão. Os núcleos de Velha Marabá, Nova Marabá e Cidade Nova já se apresentam com graus elevados de urbanização. O Núcleo São Félix já se apresentava consolidado desde o final da década de 1980 estando a Zona Industrial e de Expansão como áreas para onde a cidade pode crescer.</p>	

**Fonte:** Elaborado a partir de Dias (1958); Velho (1972); Hébéte; Marin (1979); Yoshioka (1986); Côrrea (1987); Tourinho (1991); Emmi (1999); Almeida (2002); Hébéte (2004); Coelho (2002, 2005); Cardoso; Lima (2009); Silva (2006); Trindade Junior; Pereira (2007); Raiol (2010); Ribeiro; (2010); Rodrigues (2010); Trindade Junior (2011); Lobato (2012); Mattos (2013); Nunes et al. (2014).

## **6.2 As condições recentes do processo de urbanização das cidades de Marabá e Porto Velho**

Como descrito em capítulos anteriores, as cidades de Porto Velho e de Marabá tinham uma estrutura urbana organizada, e por se encontrarem localizadas em pontos estratégicos modais (entre as vias de transporte fluvial, terrestre e aéreo), acabaram sendo os locais de penetração dos processos decorrentes da implantação capitalista da fronteira, pois já haviam se tornado um mercado para as obras de engenharia (construção de rodovias), para a construção de portos e aeroportos, para os fabricantes de equipamentos, para a implantação dos órgãos governamentais, toda uma infraestrutura básica para as trocas de informações, produtos e pessoas indispensáveis para a gestão capitalista. Complementarmente se cria uma malha de instituições financeiras e de agências bancárias que passaram a agilizar, o movimento do dinheiro para as sedes dos municípios menores, para as vilas e para os canteiros de obras (HÉBETTE, 2004, p. 63).

A análise dos dados referentes a implantação e evolução das atividades econômicas nos municípios de Porto Velho e Marabá, nos permitem compreender o reflexo das atividades econômicas, dos projetos nacionais e de desenvolvimento regional na sociedade assim como o papel que as cidades vão assumindo frente a rede urbana amazônica.

## **6.3 As dinâmicas de implantação das fronteiras nas cidades de Porto Velho e Marabá e sua influência no crescimento populacional**

A análise do crescimento populacional das cidades de Marabá e de Porto Velho permite compreender a influência que as atividades econômicas, seja na implantação dos ciclos de exploração mineral ou vegetal, e os projetos nacionais e de desenvolvimento regional tiveram no aumento da população e da sua implantação nas áreas urbanas e rurais. Estes dados possuem limitações pois compreendem dados relacionados ao município, e não necessariamente o crescimento da área urbana em si, assim como não conseguem refletir a dinâmica do processo por se tratarem de dados secundários, divididos em décadas, mas dado que normalmente as cidades atraem mais imigrantes, podemos definir que existe uma aproximação entre os processos de incorporação da fronteira e o crescimento populacional.

Em uma análise que considere a relação entre a implantação dos processos e o crescimento da população, considera-se o crescimento da década analisada, como reflexo do que se estabeleceu na década anterior.

O crescimento absoluto do município de Porto Velho da década de 1970 (Tabela 33), foi de 22.505 pessoas, ou seja, um aumento de 54% em relação a década anterior, destas 67% (42.785) já se compreendiam parte da população urbana, enquanto 33% (21.537) compreendiam a população rural. Os dados populacionais do município de Marabá da década de 1970, apresentam um crescimento absoluto de 4.385 pessoas, um aumento de 21,82% da população em relação a década anterior, destes, 60% (14.585) compreende a população urbana e 40% (9.889) a população rural (Tabela 34 e 35).

**Tabela 33-** Crescimento populacional dos municípios de Porto Velho e Marabá (Década de 1960 a 2015)

Década	População		Crescimento %		Crescimento absoluto	
	Porto Velho	Marabá	Porto Velho	Marabá	Porto Velho	Marabá
1960	41.817	20.089	-----	-----	-----	-----
1970	64.322	24.474	54%	21,82%	22.505	4.385
1980	133.898	59.915	108%	144,81%	69.576	35.441
1990	287.534	123.668	115%	106,40%	153.636	63.753
2000	334.661	168.020	16%	35,86%	47.127	44.352
2010	428.527	233.669	28%	39,07%	93.866	65.649

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os dados do censo do IBGE de 1960, 1970, 1980, 2000 e 2010.

**Tabela 34-** Proporção da população rural e urbana do município de Porto Velho - Década

Proporção da população rural e urbana por década - Porto Velho						
	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Rural	51%	33%	23%	20%	18%	9%
Urbana	49%	67%	77%	80%	82%	91%

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

**Tabela 35 -** População do município de Marabá e percentual de crescimento por década

Proporção da População Rural e Urbana por Década - Marabá						
	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Rural	56%	40%	30%	17%	20%	20%
Urbana	44%	60%	70%	83%	80%	80%

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A diferença em relação ao crescimento absoluto do município de Porto Velho com o município de Marabá, associa-se aos processos que se implantam em cada município especificamente. O município de Porto Velho vivenciou a implantação do ciclo da cassiterita nas suas áreas rurais, tendo seu início no ano de 1958, prolongando-se até 1971, quando ocorre a substituição do garimpo manual pelo mecanizado, assim como o início da implantação dos projetos de colonização que foram de natureza oficial, e o início da construção da BR-29 (atual BR-364), enquanto Marabá não apresenta durante a década de 1960, a implantação de atividades econômicas significativas, nem a implantação de planos governamentais, pois seus projetos de colonização neste momento eram de natureza espontânea, a implantação dos projetos de colonização na região só aconteceram em um segundo momento (no início da década de 1970), compreendendo a terceira etapa que segundo Côrrea (1987), consistia na incorporação de grandes extensões de terras em madeira, minérios e solos para a agricultura.

Ambos os municípios tanto de Porto Velho quanto de Marabá apresentaram suas maiores taxas de crescimento populacional na década de 1980, quando suas populações duplicaram de tamanho, enquanto Porto Velho cresceu 108% em relação a década anterior, um aumento de 69.576 pessoas, Marabá cresceu 144% em relação a década anterior, um aumento de 35.441 pessoas (Tabela 33).

Este aumento em relação a população ocorre sobretudo, associado a implantação dos projetos de colonização que em Porto Velho vão apresentar seus desdobramentos na década de 1970 e em Marabá passam a ser implantados a partir da década de 1970. O município de Porto Velho neste momento, já apresenta 77% (102.978) população urbana (Tabela 34), provavelmente relacionada ao fato da cidade de Porto Velho ser o local onde foram implementados os órgãos e instituições federais para a implantação dos projetos de colonização, de natureza totalmente oficial, ocorrendo em diferentes municípios do Estado de Rondônia.

No município de Marabá, 70% (41.657) população é urbana (Tabela 35) porém, existem elementos importantes a serem considerados: a construção da Belém-Brasília, da Transamazônica e da PA-070, cortando o município de Marabá, o que irá implicar na implantação de parte dos projetos de colonização nos limites municipais, assim além de comportar os projetos de colonização, a cidade de Marabá passa a servir de suporte para a implantação das agrópolis e agrovilas.

A década de 1990 segue a tendência do padrão de crescimento da década anterior, o município de Porto Velho neste momento apresenta um aumento populacional de 115%, o que representou em 153.636 pessoas, enquanto o município de Marabá apresentou um crescimento de 106,40%, totalizando em crescimento absoluto um aumento de 63.753 pessoas (Tabela 33). Ambos os municípios já apresentavam a maior parte da população em áreas urbanas, o município de Porto Velho com 80% (Tabela 34) da população (229.788) e o município de Marabá, com 83% (Tabela 35) (102.435), neste período o percentual de população residente nas áreas urbanas em Marabá ultrapassa o de Porto Velho.

Os dados refletem os processos de implantação de projetos minerais, em Porto Velho se inicia o ciclo do ouro ao longo no rio Madeira, compreendendo uma atividade de garimpagem autônoma, sem a intervenção do estado, associado a isso temos a elevação do município de Porto Velho a capital do estado de Rondônia, instituído no ano de 1981. No município de Marabá se dá a implantação do Programa Grande Carajás: o Projeto Ferro Carajás e um polo siderúrgico, de natureza totalmente oficial, com intervenção do estado em todas as etapas de implantação, inclusive na construção da infraestrutura de suporte como a ferrovia Ferro-Carajás, pode-se acrescentar a descoberta do ouro na serra do Carajás (Serra Pelada). Além das ações do planejamento estatal, a cidade Marabá serviu como suporte para as atividades de Serra Pelada, comportando as famílias dos garimpeiros que se deslocavam para a região, os donos dos barrancos ou servindo de local onde as transações comerciais se efetivavam.

É possível observar padrões de crescimento populacionais muito parecidos entre os municípios de Marabá e Porto Velho entre a década de 1970 e 1990 (quando analisados seus percentuais de crescimento), período que compreende o momento da implantação das políticas de desenvolvimento regional fruto do regime militar, que foram se traduzindo em diferentes formas com que a fronteira foi tomando em cada uma das cidades analisadas (Quadro 13 e 14) mas que apresentaram padrões de crescimento populacional muito próximos.

Os dados referentes aos anos 2000, que refletem os processos implantados na década de 1990, vão apresentar padrões diferenciados para o município de Porto Velho e Marabá. O estado de Rondônia vai passar a partir da década de 1990 a comportar projetos de cunho ambiental, o PLANAFLOOR, em virtude das altas taxas de desmatamento alcançada pelo estado, fruto da implantação dos projetos de

colonização, o que vai refletir em um percentual de crescimento de 16% (crescimento de 47.127 pessoas) em relação aos dados da década anterior (Tabela 33). O Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia (PLANAFLORO) foi uma política de ordenamento ambiental baseado na identificação de áreas homogêneas ecologicamente, como zonas capazes de permitir um claro planejamento para o seu uso, que talvez tenha contribuído para a diminuição dos imigrantes para Rondônia.

Os dados de crescimento populacional dos anos 2000 em Marabá vão refletir a efetivação da implantação dos grandes projetos minero-siderúrgicos na região, quando a população cresce em relação a década anterior 35,86%, um incremento de 44.352 pessoas (Tabela 33). A cidade de Marabá passa a centralizar produtos e serviços para a região do sudeste do Pará, concentrando 80% (33.647) da população nas áreas urbanas (Tabela 35).

O crescimento populacional na década de 2010 nos municípios de Marabá e Porto Velho também estão associadas a dinâmicas diferenciadas. O Município de Porto Velho volta a fazer parte das políticas de cunho desenvolvimentista, (IIRSA - Integração da Infraestrutura da América do Sul) que tinham como objetivo implantar as obras referentes ao Complexo do Madeira, período em que o município recebe um incremento populacional de 28% (Tabela 33), fruto principalmente da construção das hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau.

O município de Marabá na década de 2010, tem um incremento populacional de 39,07% (Tabela 33), associada sobretudo, as atividades de criação de gado, da soja, da madeira e de minérios, que confirmam a cidade de Marabá como centro de consumo de produtos e serviços do sudeste paraense. A cidade alcança o status de cidade Média, tornando-se um centro de referência e de atração populacional principalmente da mão de obra ociosa do Maranhão e do interior de Goiás (LOBATO, 2012).

É possível relacionar a implantação das atividades econômicas, dos projetos nacionais e de desenvolvimento regional, ao aumento populacional das cidades analisadas. Esse processo pode ser dividido em dois momentos: o primeiro associado as políticas de desenvolvimento regional, implantadas no período do governo militar, quando as dinâmicas de crescimento populacional foram muito parecidas em ambas as cidades analisadas, apresentando percentuais de crescimento muito altos, e um segundo momento que passa a ser implantado a partir da década de 1990, com reflexos nos anos 2000, quando as cidades passam a

ser submetidas a políticas diferenciadas, ora de cunho desenvolvimentista, ora de cunho ambientalista.

#### **6.4 A evolução das atividades econômicas e sua atuação na implantação da fronteira**

As atividades agropecuárias e extrativistas empregaram a maioria da população do município de Porto Velho durante a década de 1970 (Gráfico 25), a partir da década de 1980 perde posição para o setor de prestação de serviços que cresce e domina o emprego das demais atividades. Como a cidade de Porto Velho surge como centro regional do estado de Rondônia, a partir da implantação dos projetos de colonização no estado na década de 1970, o espaço urbano da cidade passa a comportar os órgãos e instituições responsáveis por dar suporte à implantação dos projetos. Com reflexos na estrutura da sociedade da cidade de Porto Velho em volta do Estado, que podem ser observados através dos dados referente ao emprego na administração pública que apresentam sempre taxas superiores a 10% da população empregada ao longo do período analisado (Gráfico 25), empregando no ano de 2010, 19.306 pessoas (Tabela 36).

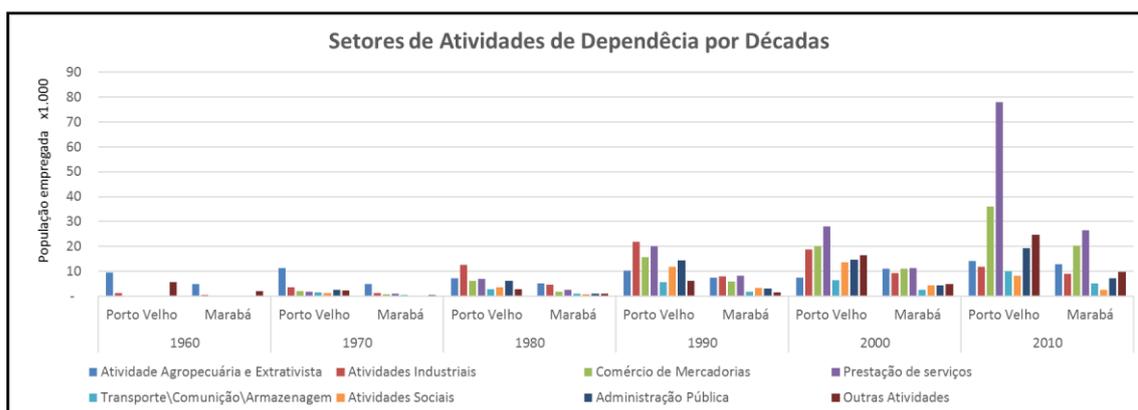
A partir da década de 1980 as atividades industriais passam a crescer no município de Porto Velho atingindo 26% (Gráfico 25) do percentual das atividades desenvolvidas, o que representa um emprego de 12.364 pessoas. Na década de 1990 apresenta uma queda, porém, atinge 21%, empregando 21.938 pessoas, quando em 2000 diminui para 15% em termos percentuais mas emprega 18.693 pessoas (Gráfico 25 e Tabela 36). As atividades industriais desenvolvidas no município de Porto Velho estão associadas a produção de cerâmica, de móveis e madeira (FERNANDES; GUIMARÃES, 2002). No ano de 2010 as atividades industriais perdem importância, mesmo sendo este o momento da implementação das Usinas Hidrelétricas do Madeira, a implantação dos grandes empreendimentos não traz para a região reflexos nas atividades industriais e possível fortalecimento da economia local.

As atividades de prestação de serviços e comércio de mercadorias passam a partir da década de 1990 a apresentar crescimentos significativos (Gráfico 31) com destaque para a prestação de serviços, que no ano de 2010 alcança seus maiores índices, compreendem 38% das atividades desenvolvidas, empregando 77.981

peças. Estes dados confirmam o papel de Porto Velho como centro polarizador de produtos e serviços do estado de Rondônia e reafirmam, a condição já mencionada de que a constituição do espaço urbano de Porto Velho está associada as políticas implantadas para a incorporação do estado de Rondônia.

A implantação das obras do complexo do Madeira, principalmente as usinas de Santo Antônio e Jirau são os elementos propulsores para o aumento das taxas de crescimento da atividade de prestação de serviço no ano de 2010, quando a cidade de Porto Velho assumiu o papel de centro de recepção dos migrantes, comportando os escritórios da Santo Antônio Energia, os prestadores de serviços, os serviços de hotelaria, as lojas especializadas, os bancos, enfim, todas as atividades relacionadas a prestação de serviços e de comércio de mercadorias.

**Gráfico 30-** Setores de atividade de dependência dos Municípios de Porto Velho e Marabá por décadas



**Fonte:** Elaborado pela autora segundo dados do censo do IBGE.

**Tabela 36-** Setores de atividades de dependência dos municípios de Marabá e Porto Velho por décadas

	1960		1970		1980		1990		2000		2010	
	Porto Velho	Marabá										
Atividade Agropecuária e Extrativista	9.529	4.778	11.163	4.790	7.129	5.079	10.176	7.313	7.486	10.930	14.233	12.882
Atividades Industriais	1.328	420	3.623	1.257	12.635	4.599	21.938	7.869	18.693	9.239	11.881	8.937
Comércio de Mercadorias			1.887	617	6.013	1.879	15.777	5.919	20.145	10.948	36.012	20.336
Prestação de serviços			1.721	904	6.943	2.579	20.098	8.109	27.942	11.298	77.981	26.548
Transporte\ Comunicação\ Armazenagem			1.545	347	2.706	1.097	5.498	1.827	6.449	2.576	10.126	5.095
Atividades Sociais			1.136	162	3.462	805	11.879	3.216	13.649	4.425	8.134	2.624
Administração Pública			2.453	72	6.138	880	14.400	2.995	14.664	4.291	19.306	7.058
Outras Atividades	5.643	1.920	2.241	387	2.916	1.054	6.135	1.474	16.559	4.853	24.728	9.754
Total Domicílios	16.500	7.118	25.769	8.536	47.942	17.972	105.901	38.722	125.587	58.560	202.401	93.234

**Fonte:** Elaborada pela autora segundo os dados do censo do IBGE.

Em relação ao município de Marabá a dinâmica dos setores de atividade de dependência ocorre de forma diferenciada, as atividades agropecuárias e extrativistas desde a década de 1970 até o ano de 2010, apresentaram crescimento (Gráfico 25), associadas à exploração da castanha na região e às atividades de produção de gado e madeira (fruto da implantação dos projetos de colonização da década de 1970). Estes dados nos permitem compreender a sociedade local em dois aspectos, um está relacionado a instituição da elite local que surge em função da exploração da castanha (EMMI,1999) e que perpetua dominando até os dias atuais, diversificando seus investimentos em outras atividades econômicas, como a madeira, agropecuária e o comércio de mercadorias. A outra relaciona-se a influência das atividades agropecuárias nas dinâmicas econômica na cidade de Marabá que passa a comportar os serviços especializados para dar suporte ao desenvolvimento das atividades.

A análise dos dados referentes ao ano 2000, cujo reflexo ocorre sobretudo, dos processos implantados na década de 1990 é possível verificar a condição de centro polarizador dos produtos e serviços do Sudeste do Pará, assumida pela cidade de Marabá, quando as atividades de prestação de serviços e comércio de mercadorias somadas ocupam quase 50% (Gráfico 25) das atividades de emprego na região. No ano de 2000 a atividade de prestação de serviços empregava 19% da

população, o que representava 11.298 pessoas empregadas, o comércio de mercadorias também empregava 19% (19.948 pessoas), estes dados aumentam no ano de 2010, quando as atividades de prestação de serviços passam a empregar 28% da população (26.548 pessoas) e o comércio de mercadorias 22% (20.336 pessoas).

Porém, quando comparados os dados referentes a prestação de serviços de ambos os municípios, os dados absolutos de Porto Velho (77.981 pessoas empregadas) são muito superiores aos de Marabá (26.548), condição associada ao papel assumido por cada uma das cidades na rede urbana, Porto Velho como capital do estado de Rondônia e Marabá como cidade média.

Os setores de atividade de dependência em cada um dos municípios analisados apresentam-se de forma diferente em todo o período, levando a compreensão de que cada um dos municípios teve suas dinâmicas de transformação associadas a atividades econômicas diferenciadas, mesmo estando submetidas em determinados períodos aos mesmos planos governamentais e políticas de desenvolvimento regional. Os recursos naturais e humanos foram elementos importantes no estabelecimento das dinâmicas econômicas e sociais que se estabeleceram em cada uma das cidades, e determinaram o desenvolvimento dos setores de atividades em cada década e o estabelecimento das elites locais, que surgem como reflexo e como elemento transformador da sociedade.

Outro aspecto importante que os dados revelam é a importância da localização de ambas as cidades (Porto Velho e Marabá) na função assumida por elas diante da rede urbana amazônica, condição que pode ser verificada quando analisados os dados referentes ao transporte\comunicação\ armazenagem como uma atividade de emprego constante ao longo das décadas, sempre em crescimento (Tabela 36).

### **6.5 Os reflexos das políticas capitalistas da fronteira na expansão horizontal dos espaços e no estabelecimento dos serviços públicos urbanos**

A dinâmica de expansão da mancha urbana das cidades de Porto Velho e Marabá (Mapa 4 e 5) não apresentam uma relação direta com o incremento da população ao longo das décadas que se deslocaram para a área municipal (Tabela 37 e 38). As décadas de maior crescimento populacional nem sempre

representaram uma maior expansão da mancha urbana, pois a população se deslocava para os municípios nem sempre passavam a ocupar novas áreas, poderiam intensificar a ocupação de áreas já expandidas.

No caso de Porto Velho sua maior taxa de crescimento da mancha urbana ocorreu na década de 1980 quando cresce 53%, ou seja 41,56 Km<sup>2</sup> (Tabela 37), neste momento a cidade de Porto Velho passou pelo processo de implantação do ciclo do ouro que aconteceu ao longo das áreas do rio Madeira que cortavam a cidade, o dinheiro adquirido pela atividade garimpeira era reinvestido na cidade, principalmente na compra de lotes urbanos para especulação imobiliária (SANTOS, 2001), fato que talvez justifique o crescimento.

A década de 1990 quando a cidade vai sofrer as consequências da implantação do PLANAFLORO, a cidade apresenta uma expansão de 13,57 km<sup>2</sup>, o que corresponde a 18% do total dos anos analisados, segundo Santos (2001) é durante a década de 1990 que a cidade de Porto Velho vai vivenciar seu primeiro processo de verticalização, com a construção de prédios públicos para dar suporte ao processo implantado em 1981, que foi a elevação do Território a categoria de Estado.

Ao longo dos dez primeiros anos de 2000, a expansão da cidade apresentou suas menores taxas de crescimento, com uma expansão de 9,51Km<sup>2</sup>, quando a cidade passa por um processo de intensificação da ocupação dos espaços urbanos com o segundo processo de verticalização que a cidade passa, associada sobretudo ao boom imobiliário que o país estava sendo submetido. A mancha urbana da cidade de Porto Velho só apresentou novamente um crescimento significativo entre os anos de 2010 a 2015 quando cresce 13, 41 km<sup>2</sup> (Tabela 37).

A expansão da mancha urbana da cidade de Marabá segue um ritmo de crescimento diferente da apresentada pela cidade de Porto Velho, sua expansão em quilômetros quadrados é bem inferior. A década de 1980 (corresponde ao período de 1984 a 1989) quando a cidade passa a sofrer a influência direta da implantação das indústrias sidero-metalúrgicas, a cidade cresce 10,05 Km<sup>2</sup>, seguido da década de 1990 quando o crescimento não apresentou incremento, somando 10,54 Km<sup>2</sup>, momento em que a cidade passa a alcançar uma maior liderança frente as cidades do sudeste do Pará. Nos primeiros dez anos do ano 2000, quando a cidade assume o papel de cidade média, o seu crescimento horizontal alcança 18,92 km<sup>2</sup> quando nos próximos cinco anos (2010 – 2015) atinge um crescimento de 18,71 (Tabela 38).

**Tabela 37-** Expansão da mancha urbana da cidade de Porto Velho em Km<sup>2</sup> por décadas

<b>Expansão da mancha urbana total da cidade de Porto Velho em Km<sup>2</sup> por décadas</b>				
	<b>Década 1980</b>	<b>Década 1990</b>	<b>Década 2000</b>	<b>Década 2010<sup>33</sup></b>
<b>Atividades econômicas, Projetos Nacionais ou de Desenvolvimento Regional</b>	Exploração do ouro no rio Madeira, elevação da Território Federal de Rondônia à categoria de Estado, e a constituição de Porto Velho a categoria de Capital	Implantação do Plano Agropecuário e Florestal de Rondônia (PLANAFLORO)	Início da implantação das obras do complexo do Madeira e das obras do PAC	Efetivação das obras do complexo do Madeira com destaque para a construção das hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau
<b>Incremento populacional (em relação aos dados da década anterior)</b>	<b>69.576 habitantes</b>	<b>153.636 habitantes</b>	<b>47.127 habitantes</b>	<b>93.866 habitantes</b>
<b>Crescimento da população percentual %</b>	<b>108%</b>	<b>115%</b>	<b>16%</b>	<b>28%</b>
<b>Crescimento da mancha urbana em km<sup>2</sup></b>	41,56	13,67	9,51	13,41
<b>Percentual de crescimento da mancha urbana</b>	<b>53%</b>	<b>18%</b>	<b>12%</b>	<b>17%</b>

Fonte: Elaborada pela autora.

**Tabela 38-** Expansão da mancha urbana da cidade de Marabá por décadas

<b>Expansão da mancha urbana total da cidade de Porto Marabá em Km<sup>2</sup> por décadas</b>				
	<b>Década de 1980 (1984-1989)</b>	<b>Década de 1990</b>	<b>Década de 2000</b>	<b>Década de 2010 (2010-2015)</b>
<b>Atividades econômicas, Projetos Nacionais ou de Desenvolvimento Regional</b>	Implantação do Projeto Ferro Carajás e o Programa Grande Carajás, a tentativa de implantação de um pólo siderúrgico e a descoberta do ouro em Serra Pelada	Marabá como centro regional do Sudeste do Pará condição reafirmada por se constituir o local para onde se convertem os investimentos, assumindo o papel de cidade comercial e política do sudeste do estado do Pará	Marabá como cidade Média e como foco das obras do PAC	Marabá como cidade Média centralizadora de serviços e produtos do sudeste Paraense
<b>Incremento populacional (em relação aos dados da década anterior)</b>	<b>35.441 habitantes</b>	<b>63.753 habitantes</b>	<b>44.352 habitantes</b>	<b>65.649 habitantes</b>
<b>Crescimento da população percentual %</b>	<b>144,81 %</b>	<b>106,40 %</b>	<b>35,86 %</b>	<b>39,07 %</b>
<b>Crescimento da mancha urbana em km<sup>2</sup></b>	10,05	10,54	18,92	18,71
<b>Percentual de crescimento da mancha urbana</b>	<b>17%</b>	<b>18%</b>	<b>33%</b>	<b>32%</b>

Fonte: Elaborada pela autora.

<sup>33</sup> A década de 2010 compreende a análise somente dos cinco primeiros anos da década, ou seja, está delimitada até o ano de 2015, período possível de obter os dados. Dentro desse contexto, somente permite compreender o quadro analisado em partes.

Uma das explicações para esta forma diferenciada como as manchas urbanas das cidades de Porto Velho e Marabá se comportaram está na aplicação das políticas públicas em cada uma das cidades. A cidade de Porto Velho vinha sofrendo a intervenção dos planos de desenvolvimento urbano desde o final da década de 1950, porém as políticas visavam reorganizar os espaços e a distribuição dos serviços urbanos (CARVALHO, 2009), que na sua maioria não comportavam atender a toda a população. Os planos não direcionavam o crescimento da cidade e nem tão pouco faziam intervenção nos locais para orientar o sentido do crescimento da cidade, é preciso ainda ressaltar que 97% das terras da cidade de Porto Velho pertenciam a União, condição que facilitou as ocupações irregulares na região.

Dentro deste contexto, a mancha urbana da cidade de Porto Velho segue um padrão de crescimento no sentido de ocupar as áreas mais afastadas, neste caso, a zona Leste, uma vez que a zona central tem sua dinâmica de crescimento estabelecida já no final da década de 1980, quando sua função comercial se intensifica, a Zona Norte tem seu crescimento limitado por comportar uma grande área destinada ao uso militar e a Zona Sul apresentou seu padrão de crescimento associado a expansão da zona central, concentrada sobretudo, na década de 1980 – 1989 (Tabela 39).

A Zona Leste concentrou quase a metade da expansão da mancha urbana da cidade de Porto Velho, cresceu 34,77 Km<sup>2</sup>, de 1980 a 2015, o que representou 48% do crescimento total, a Zona Sul foi a segunda área com maiores taxas de crescimento com 20,44 Km<sup>2</sup> (1980-2015), o que representou 28% do crescimento do período. A explicação para o direcionamento do crescimento para estas áreas está sobretudo, na abundância de terras públicas nestas áreas sem titulação (Tabela 39).

As ações do Plano diretor de Porto Velho na década de 2000 tinham como principal função regularizar as terras da cidade, uma vez que a maioria não possuía titulação, enquadrando-se entre o maior programa de regularização fundiária do Brasil (SEMPLA, 2008).

**Tabela 39** - Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho por Zonas e décadas

<b>Crescimento da mancha urbana da cidade de Porto Velho por Zonas e décadas</b>				
<b>Décadas</b>	<b>Zona Central (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Zona Leste (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Zona Norte (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Zona Sul (Km<sup>2</sup>)</b>
1980-1989	6,99	13,38	5,76	12,6
1990-1999	1,11	11,60	1,48	2,49
2000-2009	0,00	6,45	0,77	3,37
2010-2015	0,41	3,33	0,77	1,89
<b>Total de crescimento (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>8,51</b>	<b>34,77</b>	<b>8,77</b>	<b>20,44</b>
<b>Total de Crescimento (%)</b>	<b>12%</b>	<b>48%</b>	<b>12%</b>	<b>28%</b>

Fonte: Elaborada pela autora.

Em Marabá, os planos de desenvolvimento urbano foram mais incisivos, tendo nas ações da SERFHAU a sua efetivação, incluindo ações que estabeleciam desde a implantação dos serviços públicos básicos (sistema de esgoto, água encanada e coleta de lixo), assim como a locação habitacional da população em novas áreas, que em um primeiro momento, se deu com a criação do Núcleo Cidade Nova.

As intervenções da SERFHAU se intensificaram no sentido de direcionar o sentido da expansão da cidade com a criação do Núcleo Nova Marabá no final da década de 1970, condição que justifica o crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá neste sentido. O Núcleo Nova Marabá cresceu 32,31 km<sup>2</sup> (1984-2015), totalizando 44% do total do crescimento neste período, seguido do Núcleo Cidade Nova com 22,59 km<sup>2</sup> de expansão, em um total de 31% do período analisado (Tabela 40).

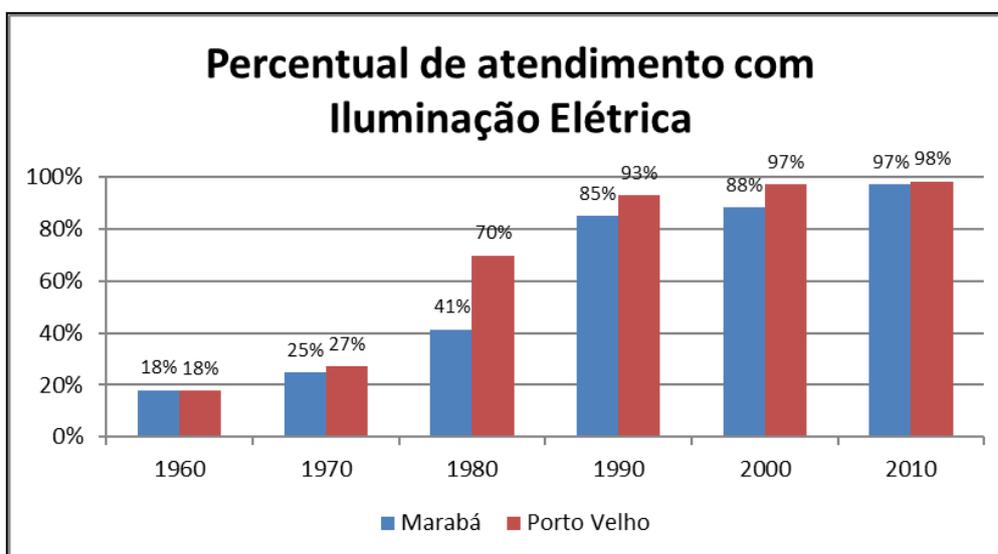
**Tabela 40-** Crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá por núcleos e décadas

<b>Crescimento da mancha urbana da cidade de Marabá por núcleos e décadas</b>					
<b>Décadas</b>	<b>Núcleo Cidade Nova (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Núcleo Nova Marabá (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Núcleo Morada Nova (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Núcleo Industrial (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Núcleo São Félix (Km<sup>2</sup>)</b>
Anterior 1973	1,52	2,44			
1973 – 1984	2,52	9,33	0,54		0,96
1985-1989	2,65	3,18	0,26	2,02	2,15
1990-1999	5,33	2,88	0,53	0,74	0,77
2000-2009	5,08	7,66	0,15	3,21	2,43
2010-2015	5,49	6,82	1,08	0,15	4,10
<b>Total de crescimento (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>22,59</b>	<b>32,31</b>	<b>2,56</b>	<b>6,12</b>	<b>10,41</b>
<b>Total de crescimento %</b>	<b>31%</b>	<b>44%</b>	<b>3%</b>	<b>8%</b>	<b>14%</b>

Fonte: Elaborada pela autora.

A distribuição dos serviços públicos urbanos nas cidades de Porto Velho e Marabá crescem no sentido de atender a demanda das áreas que se expandiam, porém, o que se pode observar pelos dados é que estes serviços ainda são oferecidos de forma precária.

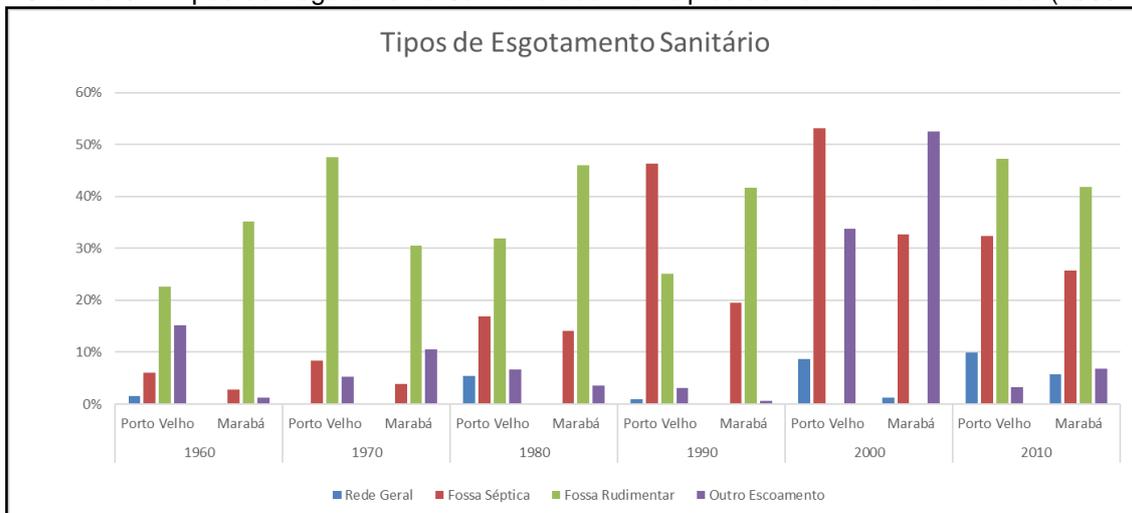
O acesso a iluminação elétrica cresce em ambas os municípios a partir da década de 1980, quando no ano de 2010 tem quase da totalidade dos domicílios pesquisados atendidos por iluminação elétrica (Gráfico 31), acredita-se que esteja relacionado às ações do Programa Luz para Todos, que teve como objetivo levar iluminação elétrica a pontos que ainda não tinham acesso a esse serviço.

**Gráfico 31-** Percentual de domicílios atendidos por iluminação elétrica

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo dados do Censo do IBGE (1960, 1970, 1980, 2000, 2010).

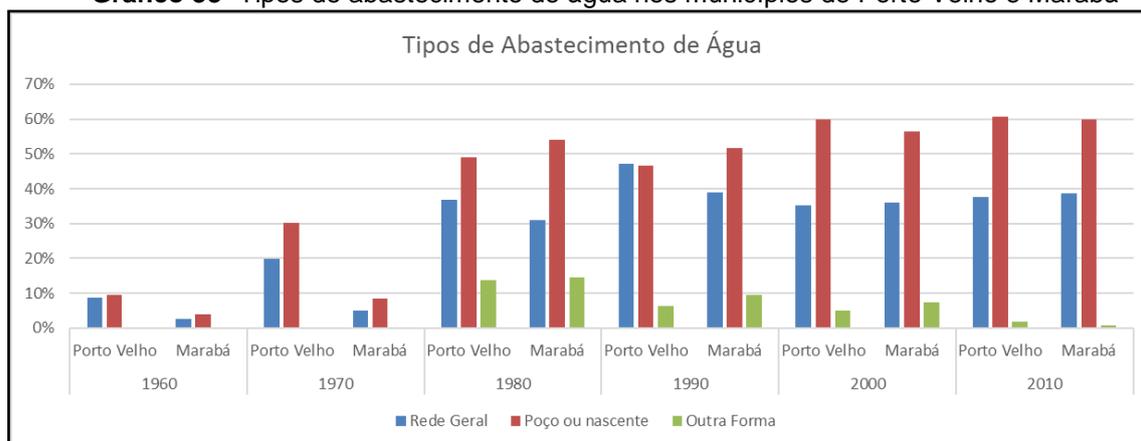
O acesso aos demais serviços públicos urbanos nos municípios de Porto Velho e Marabá acompanham a tendência de crescimento, atendendo a quase totalidade da população, porém se destacam pois compreendem serviços precários, geralmente não oferecidos pelo estado, mas implantados pelos próprios moradores. Os tipos de esgotamento sanitário utilizados pelos domicílios pesquisados nos municípios de Porto Velho e Marabá, são um bom exemplo. A forma predominante de esgotamento sanitário em Porto Velho desde a década de 1970 até o ano de 2010 é fossa rudimentar, sempre com mais de 40% dos domicílios atendidos desta forma, seguido da fossa séptica e com valores que não alcançam 10% dos domicílios atendidos por rede geral (Gráfico 32).

Essa tendência é seguida pelos dados referentes ao município de Marabá, que tem a sua maioria dos domicílios atendidos por fossa rudimentar, com valores sempre acima de 40% a partir da década de 1980, seguido do esgotamento por fossas sépticas que cresce a partir da década de 1990, com destaque para as outras formas de esgotamento no ano de 2000. O esgotamento por meio de rede geral, só aparece no ano de 2010, com um percentual abaixo de 10%, acredita-se que esteja associado a implantação das obras do PAC na região, que possuía ações no município neste sentido (SEMPLA, 2008) (Quadro 10).

**Gráfico 32-** Tipos de Esgotamento Sanitário dos municípios de Porto Velho e Marabá (1960 -2010)

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados do censo do IBGE.

Apesar de grande parte dos domicílios serem atendidos, as fontes de obtenção da água, na grande maioria das vezes ocorre por poço ou nascente, tanto no município de Porto Velho quanto Marabá (Gráfico 33), o abastecimento por rede geral é maior em Porto Velho mas os dados demonstram que a ampliação da rede não consegue acompanhar o crescimento populacional, uma vez que em nenhum momento do período analisado conseguiu atender a 50% dos domicílios atendidos (Gráfico 33).

**Gráfico 33-** Tipos de abastecimento de água nos municípios de Porto Velho e Marabá

**Fonte:** Elaborado pela autora segundo os dados do censo do IBGE.

Diante dos dados referentes a distribuição dos serviços públicos é possível afirmar que estes crescem, no entanto aquém da demanda dos domicílios, pode-se acrescentar que os serviços que se instalam são precários e na sua grande maioria

as instalações ocorrem por parte dos proprietários dos imóveis, é possível observar ainda, pouco investimento por parte do estado e dos municípios. Os dados referentes a distribuição de água e tratamento de esgoto por rede geral, quando comparados com os já apresentados no período inicial da construção das cidades em questão, apresentaram poucas alterações.

O papel assumido pelas cidades de Marabá como cidade Média, polarizadora dos serviços e produtos do sudeste do Pará, e da cidade de Porto Velho como capital regional do estado de Rondônia, dentro dos padrões de urbanização que se estabelecem para a caracterização das cidades na rede urbana amazônica, não seguem os padrões de distribuição para que estas cidades alcancem este status (SATHLER, 2012), mas constituem os locais onde os investimentos se convertem, como centros comerciais e políticos, onde sua posição modal foi primordial para o papel que desempenham ao longo do tempo na rede urbana amazônica.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho de pesquisa demonstramos a evolução urbana resultante da incorporação do espaço amazônico no desenvolvimento econômico brasileiro. A expansão do modelo capitalista conferiu à região amazônica uma condição periférica à função de produção nacional: como fornecedora de matéria-prima, (in)fundada numa percepção da inesgotabilidade dos recursos naturais; e de consumidora, permitindo aumentar assim mercados não acessíveis até então. Esta expansão veio associada a diferentes medidas governamentais (Federais e de planejamento regional), com uma função complementar ao centro-sul do país, fatores estes que a partir da interação com as dinâmicas locais deram origem a espaços urbanos singulares.

As singularidades que permeiam as realidades urbanas da região amazônica estão relacionadas a um conjunto de normas que regem a organização do espaço e da sociedade amazônica, no sentido manter o controle sobre as atividades econômicas, que se traduzem em cada realidade específica na forma como as fronteiras vão sendo incorporadas. Traduzindo-se na construção das diversidades territoriais, associadas a aplicação dos programas nacionais e de desenvolvimento regional, incorporados a partir dos interesses do capital, nacional ou internacional, construídos e implantados a nível de região, que quando adentram o nível local, resultam em um conjunto de práticas (psicoesfera) e nas suas expressões (tecnoesfera), responsável pela construção daquilo que compreende um especificidade do processo de urbanização das cidades, ou seja, a expressão da sua identidade.

Como a construção das singularidades incluem a expressão material da cidade, se faz imprescindível entender os processos históricos de construção das cidades analisadas, pois a formação socioespacial responsável pela construção inicial das cidades foram determinantes para a escolha destas, como receptoras dos processos de incorporação da fronteira, assim como na forma como o processo de urbanização se desenvolveu.

Tanto a cidade de Porto Velho quanto a cidade de Marabá tiveram seu processo de constituição associados ao vetor econômico, cujos objetivos eram atender os interesses do capital internacional, no caso a exploração do látex, com

uma diferença, esta intervenção na cidade de Porto Velho teve como reflexo a construção de diferentes serviços urbanos associados a condição de dar suporte à implantação da EFMM, no caso de Marabá seu surgimento ocorre de forma espontânea, sem a intervenção do capital internacional, sua constituição ocorre a partir da implantação de um barracão, com a função de servir de entreposto comercial para o caucho extraído da região.

As cidades a partir da exploração do látex foram tendo suas dinâmicas alteradas a cada novo elemento que passa a ser incorporado, no caso de Marabá a exploração da castanha do Pará foi determinante na forma como a cidade se desenvolveu e diante do papel que assumiu frente a rede urbana do Sudeste do Pará, a cidade de Porto Velho passa a ter sua organização espacial influenciada pelas dinâmicas políticas que passam a ser incorporadas ao estado de Rondônia, condição que foi determinante no papel que passa a assumir, como centro regional desde a década de 1950.

As cidades de Porto Velho e Marabá foram espaços escolhidos para a expansão da fronteira amazônica, pela condição inicial de estruturação dos seus núcleos urbanos que passam a servir de base para as ações estratégicas do Estado Nacional, assim como a localização estratégica de ambas, como focos modais de entroncamento entre as redes fluviais, terrestre e aérea.

Neste momento, a região passa a comportar condições que são particulares para toda a Amazônia; as políticas de desenvolvimento e planejamento regional, a partir da ideia de um espaço homogêneo cuja lógica visava atender a necessidade de expansão do capitalismo brasileiro, criando a partir daí condições para que sua efetivação acontecesse. Algumas adaptações aos projetos iniciais foram identificadas quando da sua aplicação nas cidades de Porto Velho e Marabá que acontece em virtude da impossibilidade de sua operacionalização, visto as condições diferenciadas quanto: aos recursos naturais existentes na região, aos grupos sociais envolvidos, as condições políticas e culturais existentes.

Assim defendemos a tese de que é possível identificar entre as cidades de Porto Velho e Marabá diferenciações entre as formas como estas se organizam, dentro de uma leitura que compreenda o processo de urbanização da sociedade. Esta diferenciação ocorre em virtude dos valores atribuídos a cada um dos elementos constituintes do espaço, que quando analisados a partir dos processos responsáveis pela construção do espaço, da forma-conteúdo que assumem, da

estrutura que passam a comportar e da função assumida permitem compreender as suas singularidades.

A compreensão da diversidade com que os espaços urbanos de Porto Velho e Marabá se organizam requer a leitura das continuidades e descontinuidades dos processos, porém existem limitações neste sentido com relação aos dados utilizados, uma vez que estes não refletem a dinâmica do processo, por se tratar de dados secundários captados a cada dez anos, além de se tratarem de dados municipais, condição que pode ser justificada pela totalidade da população nas áreas urbanas nos períodos analisados.

Dentro deste contexto, foi possível verificar uma relação entre as políticas e programas governamentais implantados durante o regime militar e o crescimento da população das cidades de Porto Velho e Marabá, que apresentaram condições de crescimento absoluto muito parecidos neste momento, mas que passam a se diferenciar a partir da implantação do regime democrático, na década de 1980<sup>34</sup>. A partir deste momento, as políticas direcionadas para a Amazônia passam a se inserir dentro de lógicas que se alternam entre ideais preservacionistas e desenvolvimentistas, implicando a cada região formas diferenciadas de apropriação dos recursos, que teve como reflexo crescimentos populacionais diferentes em cada período analisado.

O reflexo na sociedade dos processos implantados em cada uma das cidades analisadas pode ser verificado nos dados referentes aos setores de atividade de dependência que a cada novo ciclo econômico ou política implantada vai se diferenciando, refletindo também o papel assumido pelas cidades diante da rede urbana. Estes dados também permitem compreender como as elites locais foram se estruturando e a ligação destas com as atividades dominantes na sociedade.

As atividades agropecuárias e extrativistas na cidade de Porto Velho dominam os setores de dependência somente até a década de 1970, sendo depois substituída pelas atividades de comércio de mercadoria, prestação de serviços e administração pública, condição que revela a constituição da elite regional desenvolvida a partir das atividades políticas implantadas, cujos interesses estavam sempre associados ao estado. No caso de Marabá, as atividades agropecuárias e

---

<sup>34</sup> É preciso salientar que as análises referentes a relação entre crescimento populacional e as políticas e projetos são realizadas na década posterior, por se tratarem de dados censitários, apresentados por décadas.

extrativistas não deixaram de ter destaque ao longo das décadas, sendo responsáveis pela instituição das elites em Marabá, que esteve em um primeiro momento associada a castanha do Pará, permanecendo nesta condição, mas diversificando suas atividades, seja na agropecuária, na produção madeireira ou no comércio. O papel das elites em cada uma das realidades estudadas foi responsável pelo estabelecimento de dinâmicas regionais diferentes, que podem ser verificadas no papel que assumem na rede urbana regional ou na forma como se expandem horizontalmente.

Diferentemente do que se esperava não existe uma relação entre o crescimento populacional e a expansão da mancha urbana nos períodos analisados, a relação possível de se estabelecer é entre a implantação dos projetos e programas governamentais e a expansão da mancha, a partir da compreensão dos atores envolvidos nos processos de incorporação da fronteira, densificando a ocupação das áreas já expandidas ou direcionando a expansão urbana para áreas ainda não ocupadas.

A aplicação das políticas públicas urbanas também foi determinante na análise do processo de expansão da mancha urbana, a cidade de Marabá sofreu de forma mais intensa as ações do I e II PND na década de 1974\1975, com a aplicação de Planos de Integração e Coordenação de Programas setoriais de Urbanização, que teve como consequência diferentes intervenções no espaço urbano da cidade de Marabá, inclusive com a criação de Núcleos urbanos, no caso Nova Marabá. Estes processos de intervenção, associados aos Planos de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI) foram os responsáveis por ordenar o crescimento da cidade de Marabá, concentrando o crescimento da mancha urbana em áreas específicas.

As intervenções das políticas urbanas nos espaços da cidade de Porto Velho tiveram sempre um aspecto mitigador, no intuito de tentar criar serviços públicos urbanos para solucionar problemas já estabelecidos, nunca tiveram como objetivo ordenar o crescimento da cidade, que possui uma especificidade quanto as suas terras, cerca de 97% destas pertenciam a União, condição associada, a posição assumida pelo atual estado de Rondônia de Território até a década de 1980. A facilidade de acesso à terra se constituiu um elemento de atração da população para

estas áreas, condição responsável pelo crescimento e expansão da cidade para as áreas mais afastadas.

A importância que estas cidades passam a assumir na rede urbana amazônica não reflete na distribuição dos serviços públicos urbanos, de acordo com os dados analisados, somente a distribuição de energia elétrica atende a maioria dos domicílios pesquisados, os demais dados demonstram uma totalidade dos domicílios atendidos pelos serviços, mas com uma especificidade; a qualidade destes é precária não sendo fornecidos pelo estado, implantados na maioria das vezes pela própria população. Sendo assim, as cidades amazônicas passam a desempenhar funções frente à rede urbana amazônica, rompendo com a condição de tamanho demográfico ou de situação funcional, se especializando e se diversificando economicamente não alcançando os índices de desenvolvimento urbano de outras realidades urbanas brasileiras.

A partir do que foi analisado, conclui-se, que a teoria de Santos (1982; 2008a) constitui-se como uma das possibilidades de se compreender a construção dos espaços urbanos amazônicos, dentro das suas singularidades a partir da implantação de políticas de desenvolvimento homogeneizantes. A aplicação de uma leitura multiescalar, dentro de uma construção histórica constitui-se um recurso indispensável para a leitura e compreensão do espaço atual.

Em virtude da complexidade e da variedade das variáveis envolvidas nos processos responsáveis pela construção do urbano na Amazônia, associada a heterogeneidade natural, política e social da região, se faz necessário incluir novas categorias de dados primários e secundários. A escolha pela cidade de Marabá e de Porto Velho não esgotam a identificação das diversidades de construção do urbano na Amazônia, a comparação dos processos de formação socioespacial de outras cidades podem evidenciar outras singularidades do processo de urbanização, assim como a aplicação da teoria Miltoniana em outras cidades amazônicas também se constitui uma alternativa para a construção de readaptações a teoria aplicada.

Por fim, os resultados encontrados na tese demonstram que as teorias urbanas desenvolvidas para outras realidades nacionais, ou até mesmo internacionais, não conseguem ser inteiramente aplicadas para a leitura das realidades amazônicas. Condição primordial, principalmente em se tratando de aplicação de políticas públicas, tal como demonstramos ao longo do texto.

## REFERÊNCIAS

AGUILAR FILHO H. A. Estado e atraso econômico no Brasil: Uma abordagem a partir das teorias de Douglass North e Raymundo Faoro. **Revista História Econômica e História das Empresas**, v.13, n. 2, p. 5-24, jul./ dez. 2010.

ALMEIDA, A.W.B.; MARIN, R.E.A. **Mapeamento social como instrumento de gestão territorial contra o desmatamento e a devastação: processos de capacitação de povos e comunidades tradicionais: ribeirinhos, extrativistas e moradores das comunidades deslocadas por hidrelétricas no rio Madeira (RO): o reassentamento voluntário de Vila Jirau**,19. Manaus: UEA edições, 2014.

ALMEIDA, F. S. **O entroncamento como forma espacial no urbano em área de fronteira: caso do km6, Marabá-PA** 2002. (Trabalho de Conclusão de Curso) Universidade Federal do Pará, Marabá, 2002.

ALMEIDA, J. J. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. 272 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

\_\_\_\_\_. A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais. **Revista Fronteiras**, Dourados, v. 11, n. 20, p. 167-188, 2009.

AMORIM FILHO, O. B e SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.) **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 1-34. Disponível em: <[http://desafios.ipea.gov.br/005/00502001.jsp?ttCD\\_CHAVE=281](http://desafios.ipea.gov.br/005/00502001.jsp?ttCD_CHAVE=281)>. Acesso em: 5 set. 2013.

ARONOFF, S. Geographic information systems: a management perspective. **WDL Publications**. 1995.

ÁREAS PROTEGIDAS DA AMAZÔNIA – ARPA. 2002. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/mma-em-numeros/programa-arpa>> . Acesso em: 31 ago. 2016.

BARCELOS, G. da S. **Cidade imaginária e cidade real: um estudo urbanístico sobre Porto Velho a partir do Plano de Ação Imediata de 1972**. 140 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2015.

BARAÚNA, G. M. Q. Mobilização e conflito sócio-ambiental no Rio Madeira. **Revista Avaliação de Políticas Públicas**, Ceará, v. 2, n. 5, p. 89-103, 2011.

BECKER, B. K. Uma hipótese sobre a origem do fenômeno urbano numa fronteira de recursos do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 1, p. 111-122, 1978.

\_\_\_\_\_. Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: Catherine Aubertin (Org.). *Fronteiras*. Brasília, DF: UNB; Paris: ORSTOM, 1988. p. 60-89.

\_\_\_\_\_. **AMAZÔNIA**. São Paulo: Ática, 1990.

\_\_\_\_\_. Fronteira e urbanização repensadas. In: BECKER, B. K., MACHADO, L. O.; MIRANDA, M. **Fronteira amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília, DF: UnB, 1990<sup>a</sup>. p. 131-144.

\_\_\_\_\_. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? **Parcerias Estratégicas**, n. 12, p. 135-159, set. 2001.

\_\_\_\_\_. Redefinindo a Amazônia: o vetor tecno-ecológico. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Brasil**: questões atuais de reorganização do território. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005. p. 223 – 244.

\_\_\_\_\_. In: Santos, M.; Becker, K. B. (Org.). **A Amazônia e a política ambiental brasileira**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007. p. 22-40.

BURROUGH, P. A.; MCDONNELL, R. A. **Principles of Geographical Information Systems**. Oxford University Press. 1998

CÂMARA, G.; DAVIS, C.; MONTEIRO, A. M. V. **Introdução à ciência da geoinformação**. Disponível em: <<http://www.dpi.inpe.br/livros.html>>. Acesso em: 13 mar. 2015.

CARDOSO, A. C. D.; LIMA, J. J. F. L. A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia. **Novos Cadernos do NAEA**, Belém, v. 12, n. 01, p. 161-192, 2009.

CARDOSO, F. H.; MÜLLER, G. **Amazônia**: expansão do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1977. 205 p.

CARDOSO, M. L. Formulações da política econômica. In: CARDOSO, M. L. **Ideologia do desenvolvimento**: Brasil – JK – JQ. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978. p. 77-133.

CARVALHO, J. **Um olhar sobre o urbanismo e a arquitetura de Porto Velho**. Porto Velho: Fundação Iaripuna de Cultura, 2009. 178 p.

CARVALHO, G. Os bancos multilaterais e o Complexo Rio Madeira: a tentativa de garantir o controle dos recursos naturais da Amazônia para o grande capital. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de; FARIAS JUNIOR, Emmanuel de Almeida. (Org.). **Conflitos sociais no complexo madeira**. Manaus: PNCSA; UEA Edições, 2009a.

CASTRO, E. Integração Sul-Americana do IIRSA: visão do estado e dos atores da Pan-Amazônia. In: ALMEIDA, A. W. Berno de; CARVALHO, G. (Org.). **O plano**

**IIRSA na visão da sociedade civil da Pan Amazônia.** Belém: Actionaid, 2009. p. 107-142.

\_\_\_\_\_. Políticas de Estado e atores sociais na Amazônia contemporânea. In: BOLLE, W.; CASTRO, E.; VEJMEKKA, M. (Org.). **Amazônia: região universal e teatro mundial.** São Paulo: Globo, 2010. p. 105-122.

CAVALCANTE, M. M. de A. **Transformações territoriais no alto madeira: hidrelétricas, tecnificação e (Re) organização.** 2008. 127 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2008.

COELHO, M. C. N. CVRD e a (re) estruturação do espaço geográfico na área de Carajás (Pará). In: \_\_\_\_\_. **Brasil: questões atuais de reorganização do território.** 3. ed. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2005.

COELHO, M. C. N. et al. Territórios, cidades e entornos no espaço da mineração em Carajás/Pará. Amazônia Oriental. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; ROCHA, Gilberto de Miranda (Org.). **Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local.** Belém: Paka-Tatu, 2002.

CORRÊA, R. L. **Região e organização espacial.** São Paulo: Ática, 1986.

\_\_\_\_\_. A Periodização da Rede Urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 49, n.3, p.39 - 68, 1987.

\_\_\_\_\_. **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 336p.

\_\_\_\_\_. Território e corporação: um exemplo. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de; SILVEIRA, M. L.S (Org.). **Território: globalização e fragmentação.** 5. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 2006. p. 257 – 269.

COSTA, J, M. M. da. Amazônia: Recursos naturais, tecnologia e desenvolvimento (contribuição para o debate). In: **Amazônia desenvolvimento e ocupação.** José Marcelino Monteiro da Costa (Ed.) Rio de Janeiro: IPEA; INPES, 1979, p. 37-88.

COSTA, W. M. DA. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil.** 7.ed. São Paulo: Contexto-EDUSP, 1997.

D' ARAÚJO, M. C. Amazônia e Desenvolvimento à luz das políticas governamentais: a experiência dos anos 50. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, ano 7, n.19, jun. 1992.

DIAS, C. V. MARABÁ: Centro Comercial da Castanha. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 20, n.4, p.383 - 427, 1958.

EMMI, M. **A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais.** 2. ed. Belém: UFPA; NAEA, 1999. 174p.

FERNANDES, L.C.; GUIMARÃES, S.C.P. (Org.) **Atlas Geoambiental de Rondônia.** Rondônia: SEDAM, 2002. v. 2

FIEBGE – Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **A Organização do Espaço na Faixa da Transamazônica**. Rio de Janeiro: FIBGE, v. 50, 1979.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 350 p.

GARZON, L. F. N. O significado da privatização do Rio Madeira: O cercamento das bacias hidrográficas da Amazônia. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. (Org.). **Conflitos sociais no Complexo Madeira**. Manaus: projeto novas cartografias sociais/ UEA, 2009.

GUEDES, J. M. **Plano de ação imediata de 1972**. Porto Velho: USP, 1972.

\_\_\_\_\_. **Considerações sobre planejamento urbano**: a propósito do Plano de Ação Imediata de Porto Velho. 1972. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1972. v.1,2

GODFREY, B.J. Frentes de expansão na Amazônia: uma perspectiva geográfica-histórica. **Revista Geosul**, Florianópolis, n. 1, p. 7-19, 1989.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do fim dos territórios a multiterritorialidade. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005. 251 p.

HÉBETTE, J; MARIN, A. R. **Colonização para quem?** Belém: UFPA; NAEA, 1979. 173p.

HÉBETTE, J. **Cruzando a fronteira**: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2004. (Os grandes Projetos, v.3).

HENRIQUES, M. H. F. T. A política de colonização dirigida no Brasil: um estudo de caso, Rondônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 46, n. 3/4, jul-dez. 1984.

\_\_\_\_\_. A dinâmica demográfica de uma área de fronteira: Rondônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.46, n.3/4, jun-dez. 1985.

\_\_\_\_\_. Os colonos de Rondônia: Conquistas e Frustrações. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.47, n.3/4, jun./mar. 1986.

IANNI, O. **Colonização e Contra-Reforma agrária na Amazônia**. Petrópolis: Vozes, 1979, 137p.

IBGE. **Censo Populacional**. Rio de Janeiro. 1950.

\_\_\_\_\_. **Censo Populacional**. Rio de Janeiro. 1960.

\_\_\_\_\_. **Censo Populacional**. Rio de Janeiro. 1970.

\_\_\_\_\_. **Censo Populacional**. Rio de Janeiro. 1980.

\_\_\_\_\_. **Censo Populacional**. Rio de Janeiro. 1990.

\_\_\_\_\_. **Censo Populacional**. Rio de Janeiro. 2000.

\_\_\_\_\_. **Censo Populacional**. Rio de Janeiro. 2010.

IDESP. **Estudo do padrão de vida, trabalho, cultura e lazer na área Paraense da Estrada de Ferro Carajás**. Belém, IDESP, 1988.

IIRSA. **Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana. Institucional**. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/PaisesIIRSA\\_POR.asp?CodIdioma=POR](http://www.iirsa.org/PaisesIIRSA_POR.asp?CodIdioma=POR)> Acesso em> jul. 2015.

JENSEN, J. R. **Sensoriamento remoto do ambiente: uma perspectiva em recursos terrestres**. 2. ed. São José dos Campos: Parêntese, 2009, 604p.

KOHLHEPP, G. Conflitos de Interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 16, n. 45, p. 37-61, 2002.

LEFEBVRE, H. **O direito a cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

LÉNA, P. Diversidade da fronteira agrícola da Amazônia. In: *Fronteiras*. Catherine Aubertin (Org.). Brasília, DF: UnB; Paris: ORSTOM, 1988, p. 90-129.

LOBATO, M. M. **Migração na fronteira: pelos caminhos do migrante até Marabá – PA**. 2012. 139 f. Dissertação (Mestrado)- Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

LUXEMBURGO, R. **A acumulação do capital: contribuição ao estudo econômico do Imperialismo – Anticrítica**. 3. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988. 195p.

MACHADO, L. O. **Significado e configuração de uma fronteira na Amazônia**. Belém: SBPC, 1983. 23 p.

\_\_\_\_\_. **Urbanização e monopólio do espaço: o exemplo da Amazônia**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1984. 34 p.

\_\_\_\_\_. A Fronteira Agrícola na Amazônia Brasileira. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.54, n. 02, p. 27-55, 1992.

\_\_\_\_\_. **Sistemas, fronteiras e território**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002. p. 2-9.

MAHAR, D.J. **Desenvolvimento econômico da Amazônia**: uma análise das políticas governamentais. Rio de Janeiro: IPEA, 1979. 259 p.

\_\_\_\_\_. **Government Policies and Deforestation in Brazil's Amazon Region**. Washington, Word Bank Publication, 1989.

MARTINS, J. de S. **FRONTEIRA: A degradação do outro nos confins do humano**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2014.

MATTOS. M. V. B. de. **História de Marabá**. 2. ed. Marabá: Fundação Casa da Cultura de Marabá, 2013, p.190.

MONTE-MOR, R. L. M. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A; SILVEIRA, M. L. (Org.). **Território**: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec; ANPUR, 1994. p. 169-181.

\_\_\_\_\_. Urbanização e modernização na Amazônia contemporânea. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (Org.). **Brasil, século XXI**: por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas. São Paulo: Max Limonad. p. 112-122, 2004.

\_\_\_\_\_. A questão urbana e o planejamento no Brasil contemporâneo. In: DINIZ, C.C.; LEMOS, M. B. (Org.). **Economia e território**. Belo Horizonte: UFMG, 2005. p. 429-448.

\_\_\_\_\_. O que é o urbano, no mundo contemporâneo? Belo Horizonte: UFMG; CEDEPLAR, 2006, p.14. (Texto para discussão, 281, disponível em <[www.cedeplar.ufmg.br/publicações](http://www.cedeplar.ufmg.br/publicações)>. Acesso em: 13 ago. 2015.

NASCIMENTO, C. P. **Cenários da produção espacial Urbana de Porto Velho**. 210f. 2009. Dissertação. (Mestrado em Geografia Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2009.

\_\_\_\_\_. Porto Velho: a produção do espaço urbano de Rondônia (1980 – 2010). **Revista Geografar**, Curitiba, v. 7, n. 1, p. 20-52, 2012.

NECES, M. V. A heróica e desprezada batalha da borracha. **Revista HISTÓRIA VIVA**, n. 8, Jun. 2004.

NUNES, D. A.; TRINDADE JUNIOR. S. C. da.; CARDOSO, S. M. DE “Cidade dos notáveis” a “cidade corporativa”: aspectos do circuito superior da economia urbana em marabá (PA). **Papers do NAEA**, Belém, n. 335, p. 1-26, 2014.

OLIVEIRA. A. B. de. Considerações sobre a exploração da castanha no baixo e médio Tocantins. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 2, n.1, p.3-12, 1940.

OLIVEIRA, J. A. **Cidades na selva**. Manaus: Valer, 2000.

\_\_\_\_\_. As pequenas cidades da Amazônia: espaços perdidos e reencontrados. In: DAMIANI, A. L.; CARLOS, A. F. A.; SEABRA, O. C. de L. (Org.). **O espaço no fim do século**: a nova raridade. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001, p. 199-213 (Geusp: novas abordagens).

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO – PAC. 2008. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/e16e12caed15cedefce739cb6f959b25.pdf>> . Acesso em: 8 abr. 2016).

PROGRAMA AMAZÔNIA SUSTENTÁVEL – PAS. 2008. Disponível em:<<http://www.mma.gov.br/florestas/controle-e-preven%C3%A7%C3%A3o-do-desO.matamento/plano-amaz%C3%B4nia-sustent%C3%A1vel-pas>>. Acesso em: 31 ago. 2016.

PATERNOSTRO, J. **Viagem ao Tocantins**. São Paulo: Companhia Nacional, 1945. v. 248 (Coleção Brasileira, Série 5).

PLANAFLORO. Rondônia: Governo do Estado de Rondônia, 1998. Disponível em: <<http://pesquisa.rondonia.ro.gov.br/index3.html>> acesso em: 22 fev. 2007).

PROJETO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO - PNUD. **Levantamento Socioeconômico de Rondônia**, Porto Velho. 1978.

PONTES, B. M. S. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). In: SPOSITO, M. E. (Org.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. São Paulo: UNESP, 2001, p. 569-607.

\_\_\_\_\_. As mudanças no processo produtivo capitalista e suas repercussões nas cidades médias nordestinas. In: SPOSITO, M. E.; SOBARZO, O. (Org.). **Cidades médias**: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão popular, 2006, p. 327-346.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia, Amazônias**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2005.

PRADO Jr, C. **Evolução política no Brasil e outros ensaios**. São Paulo: Brasiliense, 1963.

\_\_\_\_\_. **A formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1969. 390 p.

PRATES, R. C. **O desmatamento desigual na Amazônia brasileira**: sua evolução, suas causas e consequências sobre o bem-estar. 2008. 160 f. Tese (Doutorado em Ciências/Economia Aplicada), Universidade de São Paulo, Piracicaba. São Paulo, 2008.

PROJETO Nova Cartografia Social da Amazônia. Bairro do cabelo seco - Marabá. Movimentos sociais e conflitos nas cidades da Amazônia. Belém: [s.n.], 2007. (Série: Movimentos Sociais e Conflitos nas Cidades da Amazônia, 21).

QUINTSLR, S; BOHRER, C. B. de A; IRVING, M. de A. Políticas públicas para a amazônia: práticas e representações em disputa. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, Salvador, v. 13, n. 23, p. 5-16, jul. 2011.

RAIOL, J. de. A. (Coord.). **Perspectivas para o meio ambiente urbano: GeoMarabá**. Belém: [s.n.], 2010.

RATTNER, H.; UDRY, O. **Colonização na fronteira amazônica: expansão e conflitos**. São paulo: FIPE, 1987. 90 p.

REGO, N. Capitalismo, natureza e fronteira agrícola amazônica. **Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre, v.14, p.80-87, jul. 1986.

RIBEIRO, L. P. **Zonas de fronteira na atualidade: uma discussão**. Terra Limitanea: Atlas da Fronteira Continental do Brasil. Rio de Janeiro: Grupo RETIS; CNPq / UFRJ. 2002. Disponível em: <<http://www.retis.igeo.ufrj.br/producao/artigos/zonas-de-fronteira-na-atualidade-uma-discuss%C3%A3o/#.VZQukulRF7c#ixzz3eflRtqlz>>. Acesso em: 14 fev. 2015.

RIBEIRO, M. A. C. Amazônia: A dimensão do urbano e a qualidade ambiental. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.57, n. 02, p. 41-65, 1995.

\_\_\_\_\_. A dimensão urbana da questão ambiental na Amazônia. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 16, n. 1, p. 83-100, 1996.

\_\_\_\_\_. Transformações na rede urbana: o exemplo da Amazônia. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 17, n. 1, p. 63-72, 1997.

\_\_\_\_\_. A rede urbana Amazônica: da rede dendrítica à configuração de uma rede complexa. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: UNESP, 2001. p. 369-389.

RIBEIRO, R. As Cidades **Médias e a reestruturação da rede urbana Amazônica: a experiência de Marabá no Sudeste Paraense**. 2010. 130 f. Dissertação (Mestrado) Universidade São Paulo, São Paulo. 2010.

RODRIGUES, J. C. **Marabá: centralidade urbana de uma cidade média paraense**. 2010. 188 f. Dissertação (Mestrado) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

SANTOS, C. **A fronteira do guaporé**. Porto Velho: EDUFRO, 2001. 202 p.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade**. 2. ed. Petropolis: Vozes, 1982.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço**: técnica e tempo; razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004. (Coleção Milton Santos; 4)

\_\_\_\_\_. **Manual de geografia urbana**. 3. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008. (Coleção Milton Santos; 9)

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008a.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008b. (Coleção Milton Santos; 12).

SANTOS, N. P. D. Sociedade, ambiente e fronteiras na Amazônia: alguns tópicos históricos e políticos. **Revista TEXTOS & DEBATES**, Boa Vista, n. 22, p.105-117, 2012.

SATHLER, D; MONTE-MOR, R. L. M.; CARVALHO, J. A. M. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrio na Amazônia brasileira. **Revista Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 19, n.01, p. 11-39, 2009.

SATHLER, D. Cidades médias e redes urbanas na Amazônia Brasileira: especificidades e desequilíbrios regionais. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS, 6., 2012, Belém. **Anais ...**, Belém 2012.

SECRETARIA ESTADUAL DOS ESPORTES, DA CULTURA E DO LAZER- SECEL. Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia. **Gente de Rondônia**: personagens da nossa História. Porto Velho, 2001. 137 p.

SILVA, A. G. da. **Amazônia**: Porto Velho. Porto Velho: Palmares, 1991. 140 p.

SILVA, A. M. da. **Amazônia Oriental**: e a criação do burgo de Itacaiúnas (atual cidade de Marabá). Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/amazonia-oriental-e-a-criacao-do-burgo-agricola-do-itacaiunas-atual-cidade-de-maraba/31986/>>. Acesso em: 8 set. 2015.

SILVA, J. G. da. **A modernização dolorosa. Estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

SILVA, M. A. da. **Arranjos Político-Institucionais**: a criação dos novos municípios, novas estruturas de poder e as lideranças locais – a divisão territorial de Marabá na

década de 1980. 188 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

SILVA, G. V. A FRONTEIRA POLÍTICA: Alguns apontamentos sobre este tema clássico da Geografia Política. Macapá. **Revista Acta Geográfica**, Macapá, ano II, v. 04, p. 7-15, 2008.

SILVA, R. C. P. da. **Qualidade de vida em Porto Velho, Rondônia**: perspectivas do processo de desenvolvimento regional. 341 f. Tese (Doutorado) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, 2013.

SOARES, B. R.; MELO, N. A. de. Cidades médias e pequenas: Reflexões sobre os desafios no estudo dessas realidades socioespaciais. In: LOPES, D. M. F.; HENRIQUE, W. (Org.). **Cidades médias e pequenas**: teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010. p. 229 -250. (Série estudos e pesquisas, 87).

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. São Paulo: UNESP, 2001. p. 609-643.

SWITKES, G. A pedra fundamental da IIRSA. In: switKes, G.; Bonilha, P. (Org.). **Águas turvas**: alertas sobre as consequências de barrar o maior afluente do Amazonas. Editora: São Paulo: International Rivers, 2008. p. 16-25.

TAVARES, J. CAIARY. Já foi o bairro da elite de Porto Velho; hoje está mudado. **Alto Madeira**, Porto Velho, 15 jan. 1990. (Caderno 2).

TEIXEIRA, M. A. D.; FONSECA, D. R.; **História regional**: Rondônia. 3. ed. Porto Velho: Rondoniana, 2002, 232 p.

TRINDADE, JUNIOR. S-C. C.; PEREIRA, J. C. M. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia Oriental. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Cidades médias**: espaços em transição. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007, v.1. p. 313-342.

TRINDADE JR., S-C. C. **A cidade dispersa**: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana. 1998. 205 f. Tese (Doutorado de Geografia Humana). Universidade de São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressão do meio técnico científico informacional no espaço amazônico. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, v.01 n.51, p. 113-137, 2010.

\_\_\_\_\_. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 7, n. 12, p. 49-77, 2010a.

TRINDADE JUNIOR, S-C. C. Cidades médias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação territorial. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, v. 13, p. 135-151, 2011.

TOURINHO, H. L. Z. **Planejamento urbano em área de fronteira econômica: o caso de Marabá**. 1991. 270 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, 1991.

WERNER, D. Dilemas socioambientais das regiões atingidas por barragens: o caso da UHE Santo Antônio. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS, ANPPAS 10 Anos: Analisando os desafios teóricos e as novas agendas públicas, 5., 2010, Florianópolis-SC. **Anais...** Florianópolis-SC, 4 - 7 out. 2010.

\_\_\_\_\_. WERNER, D. Desenvolvimento regional e grandes projetos hidrelétricos (1990-2010): o caso do complexo madeira. **Inclusão Social**, v. 6, n. 1, 2012. Disponível em: <<http://www.brapci.ufpr.br/brapci/v/a/13418>>. Acesso em: 15 Set. 2016.

VARGAS, G. **Mensagem ao Congresso Nacional**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1951.

VELHO, O. G. **Capitalismo autoritário e campesinato no Brasil**. Rio de Janeiro: DIFEL, 1976.

\_\_\_\_\_. **Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa Área da Transamazônica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1972, 178 p.

VICENTINI, Y. **A cidade e história na Amazônia**. Curitiba: UFPR, 2004. 287 p.

YOSHIOKA, R. **Avaliação de implantação de núcleo urbano na Amazônia: exemplo de Nova Marabá – Pará**. 188 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia FFLCH/USP. São Paulo. 1986.