

| 758 | DAS MÁQUINAS AUTORITÁRIAS DE PLANEJAMENTO DO SÉCULO XX, ÀS MÁQUINAS DE CRESCIMENTO URBANO DO SÉCULO XXI: O CASO DO SUDESTE DO PARÁ

Ana Cláudia Duarte Cardoso, Marcilia Regina Gama Negrão

Resumo

Este artigo expõe como as práticas introduzidas no âmbito dos “Grandes Projetos”, implantados na Amazônia Oriental em meados do século XX, foram determinadas por concepções de planejamento regional, e brevemente complementadas por concepções de urbanismo nas cidades já existentes à época, até o recuo dos investimentos federais após a crise do petróleo. Busca-se a compreensão de como a evolução dessas práticas resultou na criação de cidades novas e expansão das existentes, e na constituição de uma nova elite privada composta por pecuaristas, comerciantes e proprietários fundiários, que hoje atua na estruturação e expansão dessas cidades por meio da formalização de um setor imobiliário, baseado nas concepções do urbanismo contemporâneo, alinhadas com dinâmicas capitalistas globais. No presente, observa-se que tais ações mantêm a diretriz de domínio e exploração da natureza introduzida pelo Governo Militar, agravadas pelos interesses do capital global, em que pese a discussão atual sobre novos paradigmas de sustentabilidade, e a relevância da Amazônia para esse debate, e das cidades para a preservação desse bioma.

Palavras-chave: Amazônia Oriental, Planejamento urbano e regional, Máquina de crescimento.

1. Estratégias de desenvolvimento para a Amazônia Oriental no século XX

A adesão do Brasil a uma nova ordem econômica mundial entre a grande depressão econômica de 1929 e a II Guerra Mundial levou a uma mudança de perspectiva em relação ao desenvolvimento nacional, até então baseado em um sistema primário agroexportador, que assumiu a industrialização e o planejamento regional como ferramentas de modernização.

Foi neste contexto de inserção do Brasil no sistema capitalista, sob a perspectiva do nacional-desenvolvimentismo, que observamos o processo de modernização e inserção da Amazônia no cenário nacional, viabilizado por um

planejamento com fins civilizatórios no sentido de homogeneizar padrões de consumo e comportamento e articular mercados internos (Elias, 1994).

A dinâmica de produção mercantil existente na região era associada ao atraso pelo governo federal, que no decorrer do século XX, sempre apostou na introdução de atores e práticas exógenas alinhadas com o paradigma do capital, altamente dependentes de capital externo e do financiamento privado. Contudo, o acesso aos recursos disponíveis foi colocado a serviço dos interesses de uma elite, que era tomada como referência de civilidade.

Os arranjos que historicamente viabilizavam o modo de vida na região foram suplantados pelas teorias formuladas nos países capitalistas desenvolvidos, baseadas na concepção homogênea de espaço, existência de um sistema econômico fechado, distribuição homogênea de serviços por nível hierárquico, existência de um ambiente urbano consolidado e com ritmo de expansão definido a partir de eficiência administrativa e de simetria de acessibilidade, onde uma rede de cidades evolui até a estabilidade de porte e quantidade de cidades a ser alcançada (Leitão, 2009). Nesse contexto, a questão espacial se transformou em um mero problema de distribuição locacional.

Foram tomados como inspiração para o planejamento nacional os estudos clássicos da escola Alemã (Von Thunen, 1966; Weber, 1957; Christaller, 1966 e Losch, 1940) sistematizados por Walter Isard e reinterpretados por Perroux (1977) e Boudeville (1972) que focaram nos polos como estratégias de adaptação da teoria para contextos de países em desenvolvimento sem, no entanto, reconhecer diferenças estruturais entre os mesmos. Somados a estes, outros estudos foram revisitados como as análises de Myrdal (1957) e Hirschman (1977), criticados pelos economistas por serem de cunho empirista, ratificavam a importância da intervenção governamental através de investimentos públicos que favorecessem a integração nacional e a transmissão dos efeitos de fluência em detrimento dos efeitos de polarização entre as regiões.

A partir dos princípios acima citados, a ação estatal produziu inúmeros instrumentos de planejamento que sublimavam totalmente a importância dos rios como modal principal para o transporte, tanto de mercadorias quanto da população, ao mesmo tempo em que ignorava o modo de vida regional baseados em códigos próprios guiados pelo ritmo da natureza. Tais projetos para a gestão das diferenças

regionais e para a promoção da ocupação territorial¹ se materializaram na construção de estradas, na promoção de assentamentos rurais, na consolidação de frentes de mineração e produção de energia, além da promoção de incentivos fiscais para a pecuária e a monocultura, conforme a figura 1.

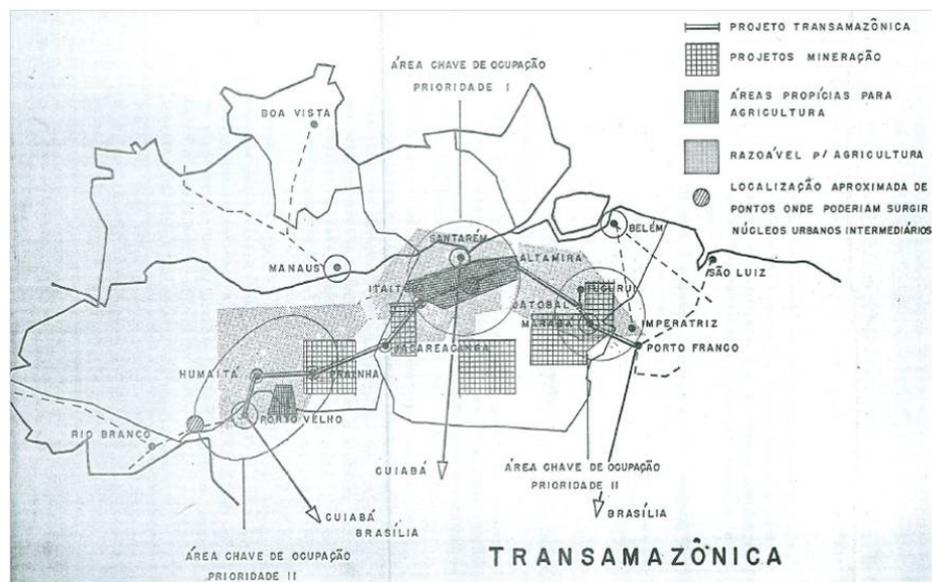


Figura 1 - Espacialização dos Grandes Projetos na Amazônia Fonte: Ministério do Interior/Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU. Planejamento Urbano e Local e o Desenvolvimento das Faixas Pioneiras. Brasília: Min.Interior/SERFHAU,1972, p. 78.

Na Amazônia Oriental, essa logística foi composta pela BR 010 (Belém-Brasília) herança da SPVEA, pela abertura da BR 230 - Transamazônica, no sentido leste-oeste, ligando a Amazônia ao Nordeste; abertura da rodovia BR 163 - Santarém-Cuiabá, no sentido norte-sul, a criação de uma rede de comunidades planejadas pelo INCRA ao longo da Transamazônica e a criação do polo de extração mineral no sudeste do Pará (Mahar, 1978). Durante a década de 1970 o governo estadual implantou a PA 150, importante eixo norte-sul, que hoje se tornou BR 155.

¹ No intuito de enfrentar os problemas decorrentes de uma industrialização dependente de capital intensivo, do aumento vertiginoso da participação do Estado na economia, da estagnação do setor agrícola e da baixa capacidade da absorção de mão-de-obra disponível, foram lançados o Plano Trienal, o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG), o Programa Estratégico de Desenvolvimento, o I e II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (I e II PND), que geraram programas federais tais como o Programa de Integração Nacional (PIN), o Programa de Redistribuição de Terras - PROTERRA, o Programa Grande Carajás, entre outros, orientadores das ações protagonizadas pelo governo federal na região Amazônica. Ver FERREIRA E PINTO, (2006). Tal trajetória de planejamento foi complementada com a criação das Superintendências de Desenvolvimento. Estas instituições operaram a política de integração nacional segundo uma estratégia concentrada na Zona Franca de Manaus no estado do Amazonas, e dispersa através da operação de uma política de incentivos fiscais nos estados de Rondônia e nordeste, leste e sudeste do Pará, dirigida ao fomento da ação pelo setor privado (Cardoso et al., 2009).

Os incentivos fiscais foram geridos pela SUDAM, que financiou projetos de médio e grande porte, dentro da racionalidade capitalista, fomentando particularmente projetos agropecuários que muito favoreceram a formação de latifúndios e a emergência de uma elite migrante no decorrer das décadas subsequentes (Costa, 2009; Ferreira et. al, 2006).

Além da superação da lógica associada à dinâmica dos rios, a abertura das estradas favoreceu o surgimento de novos municípios localizados nas áreas mais afetadas pelos grandes projetos, no Sudeste paraense. A abertura da PA 279, conexão entre a PA 150 e o rio Xingu, ilustra uma parceria entre o governo federal e a empresa Andrade Gutierrez, que garantia terras à empreiteira em troca da abertura da estrada e implantação de três núcleos urbanos. Tais ações foram seguidas por ampla campanha de atração de mão de obra, para as frentes agrícolas e para a construção das estradas, e desencadearam fluxos migratórios oriundos de todas as regiões do Brasil para a área em questão (Hall, 1991).

O Projeto Grande Carajás (PGC), os projetos de colonização rural promovidos pelo governo federal através do Instituto de Colonização e Reforma agrária (INCRA), e pelo setor privado através do Projeto Tucumã promovido pela Construtora Andrade Gutierrez (CONSAG), resultaram efetivamente em novas aglomerações. A CONSAG baseou-se em São Félix e a partir de lá divulgou a existência de terras abundantes, de boa qualidade, com planos de pagamentos acessíveis e assistência técnica aos assentados (Alencar et al., 2008)

O caso do Projeto Tucumã ilustra como a atuação dos setores privado e público se articularam nas ações de desenvolvimento da época, pelo viés da produção agrícola. Diante do elevado preço da terra no sul do país e da intenção de modernizar a produção agrícola no sul, optou-se por atrair os colonos sem terra para a Amazônia, e o estado do Paraná tornou-se o maior cedente de população migrada para a área do projeto. Entretanto, a expectativa da conquista de terras para produção atraiu migrantes de todo o Brasil, inclusive do Pará, gerando um conflito pela constituição de barreiras de acesso ao projeto da CONSAG, e exclusão de várias famílias de imigrantes que não dispunham dos recursos financeiros para aquisição de lotes urbanos e rurais dentro do projeto. Tal dificuldade não foi suficiente para conter a migração, na área do projeto foi implantada a cidade de Tucumã, e nos portões da empresa surgiu um núcleo informal, habitado pelos garimpeiros, comerciantes e prestadores de serviço (inclusive prostituição). O conflito de interesses no local sofreu impacto dos eventos

econômicos, sociais, políticos e culturais ocorridos durante os anos 1980 e 1990 no país, que levaram ao rompimento do acordo entre a CONSAG e o governo federal e à ocupação das terras também pelos originalmente excluídos, em um movimento típico de fronteira (Alencar et al., 2008; Tucumã, 2006).

Após o rompimento do acordo, o Grupo Executivo das Terras do Araguaia - Tocantins (GETAT) assumiu a gestão da área, para reorganização da ocupação do território. O aglomerado informal desapareceu e cerca de 10 km adiante de Tucumã se consolidou o núcleo urbano de Ourilândia do Norte, e todo o processo culminou no desmembramento dos municípios de Tucumã e Ourilândia do Norte a partir de São Felix do Xingu (Alencar et al., 2008).

Dentre as iniciativas do GETAT destacam-se a iniciativa dos projetos de colonização Carajás I, II e III, que resultaram nos Centros de Desenvolvimento Regional (CEDERE) I, II e III, cujo objetivo era reduzir a dependência externa de alimentos no Projeto Carajás. No ano de 1984, nos CEDERES II e III, foram assentadas 1.551 famílias em lotes de 10 alqueires (aproximadamente 50 ha) oriundas da região nordeste, sul e centro-oeste do Brasil. O CEDERE II foi uma das principais áreas produtivas do Pará, produzindo arroz, feijão e milho. Com a extinção do GETAT a agricultura foi substituída por capim para a formação de pastagens, viabilizando a introdução da pecuária e dos latifúndios, que hoje caracterizam a região (Diagonal Urbana, 2008; Cabral et al., 2011).

Tanto a produção agrícola dos CEDERE, quanto à exploração mineral da mina de Carajás constituíram o território de Parauapebas, município que se emancipou de Marabá em virtude da intensa dinâmica de exploração dessas minas pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). A mina foi inserida em um mosaico de unidades de conservação que garantiu pleno sucesso na preservação ambiental. Contudo a opção pela construção de uma *Company Town* para abrigar apenas os funcionários qualificados, levou à formação do núcleo urbano de Parauapebas, habitado pelos demais trabalhadores e migrantes em geral, onde os problemas sociais ainda estão por ser superados, associados à intensidade da transformação, aos fortes fluxos migratórios e, mais recentemente, à intensa especulação imobiliária. Nos anos 2000 o antigo território dos CEDERE I e II foi assumido pelo município de Canaã dos Carajás, e vem sendo assimilado por novas operações de mineração, com a implantação recente da mina do Sossego e posteriormente da mina S11D, com investimento de 20 bilhões de dólares. Esta é a maior mina de ferro em implantação do

mundo, que nessa fase demanda 10000 homens, o que explica processos agressivos de expansão urbana na cidade de Canaã, tanto quanto desafios sociais e institucionais distantes de serem equacionados.

Ainda na área de influência dos projetos citados, destaca-se a cidade de Xinguara, desmembrada do município de Conceição do Araguaia em 1982, e localizada na interseção das rodovias PA-150 e PA 279, entroncamento que permite o acesso para aos rios Xingu (oeste), Araguaia (leste) e Tocantins (norte). Xinguara já esteve associada a ciclos de exploração de ouro e madeira e hoje se destaca como ponto de convergência de diferentes trajetórias econômicas, com influência da pecuária e da mineração. Condições institucionais favoreceram sua adoção como local de moradia de pecuaristas que enriqueceram na região, e ponto preferencial de venda de gado na PA 279, graças à prática de pagamento imediato dos lotes, que chegam a movimentar até quinze milhões de reais em uma negociação.

Para além da perspectiva da produção agrícola, o setor público contou com iniciativas voltadas para a estruturação das aglomerações humanas na região, com destaque para: 1) a ação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) que operou de 1964 a 1975, com o objetivo de integrar programas federais (Provale, PIN, Transamazônica, etc.) com metas de desenvolvimento regional e local, além de promover ações de planejamento e capacitação de planejadores urbanos, importantes para a Amazônia devido ao seu pioneirismo; 2) a atuação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA em 1973 a partir da formulação de uma concepção de Urbanismo Rural, que apresentava um sistema hierárquico de nucleamentos para toda a extensão da Transamazônica (agrovila, agrópolis, rurópolis) e detalhava estruturação interna desses núcleos assim como a equipe mínima de profissionais necessária para a sua implantação (Camargo, 1973).

Becker (2004) reconhece que o conjunto de investimentos públicos e privados alterou principalmente o papel que as cidades exercem na região, na medida em que o universo urbano passou a servir de base logística para a ação do Estado, e com o decorrer do tempo foi esboçada uma rede urbana com diferentes níveis hierárquicos ao longo dos eixos de rios e estradas, substituindo o padrão dendrítico da rede ribeirinha tradicional, característico do período da economia mercantilista.

Alguns centros urbanos passam a assumir funções de polo regional. É sob essa condição que Trindade Jr. et al. (2007) observaram esses pontos do território amazônico como os novos vetores de crescimento econômico e demográfico na região.

Marabá é um exemplo de cidade destacada pelos planos federais, como polo multimodal e foco de intenso fluxo migratório a ponto de receber um novo núcleo urbano - Nova Marabá, o Batalhão de Infantaria da Selva e um aeroporto comercial.

A crise do petróleo e o crescimento da dívida externa brasileira, durante os anos 1980, devido à política cambial imposta pelos EUA, comprometeram a implantação da Nova Marabá (Cardoso, 2010), cuja gestão foi transferida do governo federal para o municipal, assim como inviabilizou a implantação de agrovilas planejadas ao longo da BR 230, onde os assentados improvisaram vilas em lotes rurais cedidos pelo INCRA, em localizações previstas para as agrovilas, pela concepção de urbanismo rural do INCRA, como foi o caso de Medicilândia (Cardoso et al., 2006).

Nessa fase, Mont-Mór (2005) identificou um duplo padrão de urbanização no Brasil. Com relação à região Amazônica, o primeiro refere-se ao fim do incentivo ao assentamento rural, que resultou em um deslocamento populacional primeiro para as áreas metropolitanas e depois para as cidades médias; e o segundo está relacionado ao impacto da logística implementada para os grandes projetos, que propiciou a extensão da urbanização sobre amplos espaços regionais, através das redes de transporte, comunicação e serviços que integraram as múltiplas e distintas espacialidades e (re) qualificaram as relações urbano-rurais, mudando a natureza da urbanização na região. Da perspectiva atual, observa-se que as trajetórias agrária e urbana, originalmente dissociadas por setor e por escala, apresentam hoje pontos de convergência que precisam ser investigados a partir de uma visão do território holística e multiescalar.

2. Novas roupagens para velhos processos: o que era ruim pode se tornar ainda pior

A crise econômica que durou trinta anos, resultou no descrédito do planejamento governamental no Brasil, e durante este período foram estabelecidos novos objetivos focados na superação das dificuldades econômicas para a reprodução social (controle da inflação), com perda de memória e de massa crítica sobre os processos abandonados. Para Souza (2004) afirmar que o planejamento regulatório desapareceu é um equívoco, para o autor nesse novo período o planejamento deixa de domesticar e disciplinar o capital para ajustar-se aos seus interesses, inclusive os de curto prazo (Souza, 2004, p.136).

O planejamento estatal evoluiu de uma estratégia de ocupação e integração nacional para um livre trânsito do capital, comandado por diversas áreas do planeta,

onde o planejamento foi substituído por estratégias de mercado com expectativas de ampliação do capital. Na Amazônia, os incentivos federais praticados no período desenvolvimentista, seguiram o ideário de “terra sem homens para homens sem terra”, que transformou a terra em elemento chave para a reprodução dos processos econômicos em curso na região, e consolidou ao longo desses trinta anos uma elite migrante que não possui nenhuma relação com a realidade local.

Na Amazônia, a terra deixou de ser um recurso natural para tornar-se um ativo financeiro, graças à mudança de perspectiva institucional em relação aos recursos da floresta. Em um primeiro momento, estes eram considerados como “bem público”, ou seja, regido por regras de uso coletivo e indivisível enquanto patrimônio nacional e que passaram a ser considerados como “recurso comum” que para ser preservado ou desenvolvido precisaria ser regido pela propriedade privada (Hardin,1997).

Pinto (1991, p. 27) esclarece que até a década de 60, a Amazônia tinha pouco valor da perspectiva da renda fundiária. Sob a ótica do extrativismo, valiam as árvores - que forneciam látex, castanha, ouriços, amêndoas, cachos e óleos - e não propriamente o solo, cuja função principal era sustentá-las. Essa situação se alterou na medida em que as vastas faixas de domínio das estradas foram integradas ao mercado capitalista, sob a lógica da rentabilidade baseada originalmente na extração da madeira, destinada tanto para comercialização quanto para alimentar os fornos de guseiras implantadas em Marabá (Homma et al., 2006).

No século XXI, o avanço do mercado (capital) sobre os recursos naturais (Araújo et al., 2010) reacendeu o debate sobre o desenvolvimento sustentável e a preservação da biodiversidade trazendo de volta o paradigma da coletividade, tema do trabalho de Elinor Ostrom laureada com o Nobel de Economia em 2009. Em seu estudo, Ostrom (1990) demonstrou que para além do controle dos recursos naturais pelo Estado e pelo mercado, existe uma terceira solução assente no cooperativismo e na autogestão em comunidades onde o domínio da propriedade é comum, e que pode ser muito mais vantajosa do que a teoria econômica convencional.

Após um longo período de intensa devastação, no ano de 2007, a intensificação do controle ambiental na região levou ao fechamento das guseiras e carvoarias, prejudicando toda a cadeia ligada à extração de madeira o que levou à dispensa de muitos empregados com salários bons comparados à qualificação exigida, criando um cenário de grandes dificuldades socioeconômicas na região, agravado pelo aumento do nível de violência.

Uma mudança de perspectiva ocorreu desde o anúncio da implantação da siderúrgica Aços Laminados do Pará (Alpa) e o fortalecimento da antiga diretriz de criação de polo metal mecânico em Marabá. A efervescência local começou com divulgação pela Vale para o empresariado das demandas da Alpa, com apresentação dos números dos investimentos e a estimativa de demanda para o setor de serviços (hotel, restaurante) e logística, que resultou imediatamente na elevação do valor do alqueire de terra nas proximidades da cidade de Marabá, de 15 para 60 mil reais. Contudo, esse empreendimento depende da navegabilidade do rio Tocantins, após operação de eclusas e derrocagem de pedrais, o que permitirá a recuperação da função histórica da cidade de entreposto de comércio atacadista, suspensa desde a interrupção do rio pela construção da UHE Tucuruí. A derrocagem do rio Tocantins aguarda autorização do governo federal, mesmo após o investimento de 965,5 milhões de reais na construção das eclusas (Brasil, 2010)

Acredita-se, no setor empresarial, que após a implantação da hidrovía, o principal vetor da economia da cidade será a navegação, com escoamento da produção agrícola, em especial do Tocantins e Mato Grosso, e a possibilidade de exportação para o mercado norte-americano. O escoamento da produção de boi vivo para o Oriente Médio, de carne e de produtos industrializados serão outras possibilidades, assim como o crescimento da agroindústria na região sul do Pará, mediante preparação do solo, seguindo o exemplo de Paragominas.

Essa expectativa de crescimento, somada aos investimentos bilionários do setor privado em curso na região, e à facilidade garantida ao setor imobiliário pelo governo² suscitou o interesse da elite local (controladora da exploração de madeira, pecuária e do setor varejista) de ampliar sua atuação para o setor imobiliário nas cidades médias e pequenas sob influência da mineração. As áreas rurais já desmatadas adjacentes aos perímetros urbanos, foram direcionadas para os circuitos de valorização do capital, seja pela sua mercantilização como gleba urbanizável ou terra parcelada; ou por verticalização de áreas consolidadas, graças à sua crescente inclusão nos circuitos de circulação do capital financeiro (Botelho, 2007).

Essa estratégia resultou em um primeiro boom imobiliário na região, com sucesso de comercialização em vários loteamentos. Foram dez mil lotes em

² Para melhor entendimento sobre a articulação entre o capital financeiro e capital imobiliário mediado pela securitização ver Botelho (2007).

loteamentos, vendidos em 15 dias no mês de dezembro de 2010 em Marabá. Uma incorporadora que atua em toda a região, em parceria com uma empresa do ramo do comércio varejista, ofereceu 11 mil lotes em etapas, e em ano e meio conta com 4 mil lotes vendidos. Em Marabá, a perspectiva da população da cidade ultrapassar os 250 mil habitantes também viabilizou o lançamento de empreendimentos verticais, como estratégia de adensamento nas áreas centrais que apresentam uma melhor provisão de infraestrutura.

Dinâmicas globais contemporâneas de concentração imobiliária em área central e de valorização de orlas como espaço de contemplação expostos em Arantes (2011), Muxi (2004) influenciam processos observados em Marabá, como a construção de muro de arrimo e de área de lazer na Marabá Pioneira, habitada por ribeirinhos, e a produção de habitação de interesse social pelo programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), do outro lado do Rio Tocantins, nas vilas localizadas a até 12 km de distância da cidade, devido ao preço da terra, onde prevalece profunda relação com o universo rural, e não há solução de transporte de massa para o deslocamento dos trabalhadores esperados para as áreas da ALPA e do distrito industrial, onde deverão ser gerados novos empregos.

Nas mesmas condições, na cidade de Canaã dos Carajás (antiga vila CEDERE II), a expectativa de abertura de dez mil novos empregos para o setor da mineração justificou operações imobiliárias promovidas pelo governo federal (ver figura 2) e outras, conforme descrito a seguir, que retrata a ampla capacidade de capitalização em relação a comercialização da terra. Um capataz adquiriu uma fazenda com pagamento negociado para pagamento após seis meses, contratou os serviços para loteamento da terra mediante pagamento em lotes, no valor de mil reais o lote; com a venda do loteamento da metade mais afastada da fazenda pagou todas as despesas, e se capitalizou loteando a segunda porção, onde os lotes tiveram preço de venda de 60 mil reais. Os lotes contam com arruamento, água e energia, e são vendidos até por 100 mil reais (10x30m). Este agente tem operado em outras áreas da cidade, ampliando seu patrimônio, e expandindo a cidade com loteamentos de melhor padrão, também conta com o apoio do setor de comércio varejista da cidade por conta de laços de parentesco.



Figura 2: Implementação do Projeto Minha Casa Minha Vida em Canaã dos Carajás
Fonte: Pesquisa de campo, 2012.

Na PA 279 existe uma relação de complementaridade entre os municípios de Tucumã e Ourilândia, no que diz respeito às ações do setor privado, mas que não se repete no âmbito do setor público. Não há interlocução entre as duas prefeituras, embora ambas sejam afetadas pelo aumento de população e pela dinâmica de contratações ou desemprego. Por uma questão de sobrevivência, o comércio varejista e a oferta habitacional pelo setor privado são organizados de forma mais interdependente. Nesse contexto, entre os dois municípios concentraram-se propriedades de usos periurbanos (olarias, serrarias) que tendem a ser substituídos por condomínios fechados (ver figura 3), que ampliam o perímetro urbano e se viabilizam pela expectativa de ampliação do número de contratações a serem realizadas pelas mineradoras na região. Tais empreendimentos fazem parte do conjunto de ações da incorporadora constituída com capital de pecuaristas e varejistas atuantes na região, e contribuem para a alavancagem de recursos (via empréstimo) para pecuária. A incorporadora se consorcia aos proprietários de terra local e executa ações sofisticadas de incorporação imobiliária.



Figura 3: Implantação de Condomínio Residencial na PA 279, entre os municípios de Tucumã e Ourilândia. Fonte: Pesquisa de campo, 2012.

Nessas cidades, observa-se ainda um processo de estruturação urbana conceituado por Ribeiro (1997:44) como “efeitos úteis de aglomeração” que cria uma espécie de matriz sócio espacial de localizações e atividades associadas a produção de riqueza, a qual dá ao sítios urbanos particulares um valor de uso específico. Em Marabá, o comércio varejista articulado ao mercado imobiliário produz estratégias diversas como a construção do Shopping Center Pátio Marabá, em um conglomerado de lojas, escritórios e hotel, que já está com 93% da área bruta de lojas vendida. A duplicação da rodovia resolveu os problemas de acessibilidade do shopping, e o anel viário em execução contornando a cidade, destinado ao tráfego de cargas, será importante para a instalação do polo metal mecânico, que tem a siderúrgica Sinobrás como ponto de partida.

Nesse contexto, a “concordância de interesses” entre os diversos atores (incorporadoras articuladas a uma elite capitalista) em torno dos efeitos de espraiamento da mineração viabilizam o surgimento de uma política urbana relativamente autônoma, manifestando na cidade o conceito de Máquina de Crescimento, cunhado por Moloth (1976) e posteriormente desenvolvido por Moloth e Logan (1987) para demonstrar como as mudanças no espaço urbano capitalista podem

representar articulações complexas entre os diversos grupos locais. O espaço urbano tornou-se o elemento estruturante no circuito de valorização do capital, onde os integrantes da coalizão para o crescimento devem estar conectados tanto com as decisões tomadas em camadas superiores de poder, quanto com questões político-institucionais, para permitir que esses investimentos ocorram em escala local (Ventura, 2012).

A exemplo do planejamento executado durante o governo militar, o imperativo de crescimento sobrepuiu as circunstâncias sociais e econômicas locais revelando a manutenção do abismo entre dois mundos (o tradicional e o moderno), marcados pela invisibilidade dos modos de vida tradicionais, onde as regras do mundo moderno não se aplicam, impossibilitando assim a co-presença dos dois universos distintos (Santos, 1991)

Partes desse mosaico que compõem a Máquina de crescimento foram observados na capital do estado por Ventura (2012), que analisou o fenômeno em dois momentos, o primeiro experimentado durante o período da borracha, em que houve a expansão da cidade até o limite da primeira légua patrimonial, no intuito da obtenção de terras para lastrear a dívida da crise da borracha, e um segundo momento no período entre 1999 e 2011 quando se dá a entrada das incorporadoras imobiliárias (tanto locais quanto nacionais) que promovem a expansão urbana ao longo do principal eixo de expansão do município (Rodovia Augusto Montenegro), e que a partir das coalizões urbanas induzem uma nova centralidade a partir da construção de grandes supermercados, shopping centers e afins, atuando sobre as porções de produção formal. Esse processo metropolitano vem sendo reinterpretado nas cidades de médio e pequeno porte abordadas neste texto.

A operacionalização das cidades do sudeste do Pará como Máquina de Crescimento imprime uma mudança na natureza no padrão de ocupação e consumo na região. A conversão de áreas rurais já desmatadas em área urbana, por meio de loteamentos irregulares, seja do ponto de vista fundiário e/ou urbanístico, se traduz na expansão prematura das cidades. Para a regularização desses empreendimentos, observa-se a articulação entre atores (política, econômica, financeira) com a ocorrência frequente de casos de ampliação de perímetro urbano e descumprimento de determinações dos planos diretores e eventualmente da legislação ambiental brasileira.

O ritmo e intensidade das transformações provocadas pela abertura de novas frentes de trabalho potencializam problemas sociais, a insuficiência e ineficiência

de serviços básicos de saúde e educação, de provisão de moradia, transporte público e infraestrutura (especialmente de solução de saneamento), além do aumento da criminalidade e prostituição. Tais carências são recorrentes na região e agravadas pela falta de resposta do setor público (e privado) às demandas socioambientais, e pela falta de referência a respeito de qualidade ambiental e urbanidade da população.

Por outro lado, as excelentes condições de infraestrutura, suporte para manutenção predial, equipamentos públicos e serviços que são oferecidos aos funcionários do setor da mineração acirram o grau de segregação social e espacial nas cidades. No município de Parauapebas, esses benefícios são oferecidos na vila localizada na Serra dos Carajás. Em outras cidades, como Ourilândia, em que não houve a segregação da moradia para funcionários da mineração, observa-se a construção de equipamentos como escolas e hospitais de alta qualidade destinados exclusivamente para funcionários da empresa e família.

O comportamento da elite tende a definir o padrão de consumo, principalmente em Marabá onde lojas de grifes internacionais batem recordes de vendas. Não obstante, a cidade se intitular como detentora da maior frota de pick ups do Brasil, utilizando o veículo como instrumento de afirmação de poder, reproduzindo estratégias de distinção social descritas em Sennett (2006); o veículo distingue a condição social de seu proprietário e define sua relação com o território. Em que pese as riquezas naturais da região como rios, igarapés, floresta, estas não são entendidas como opção de lazer, e o shopping center tornou-se a principal opção de divertimento para quem vive na cidade, e objeto de desejo da população das cidades vizinhas. As condições de hegemonia de uma classe em relação à outra são eminentemente transpostas para o espaço urbano, e tendem a reproduzir um espaço urbano desigual, observado nas diferenças entre condições de moradia, e acesso a serviços e equipamentos urbanos.

Esse padrão de comportamento e estruturação do espaço urbano remete às premissas ou paradigmas da cidade global em que a mesma é entendida como um negócio ou uma mercadoria e não como um complexo produto social, político e econômico, assumindo as características de uma colagem, entidade que adquire novo sentido mediante épocas distintas. Sua configuração não forma um todo, mas é constituída de partes independentes regidas pelos interesses de mercado (cidadão x consumidor). Tal contexto mina a realização de planos urbanos de longo prazo, uma

vez que o esquema urbano e arquitetônico tem de ser maleável para que possa modificar-se segundo as necessidades de mercado (Muxi, 2004).

A ênfase dos interesses imobiliários causa também grande impacto sobre o meio ambiente a partir da supressão de matas ciliares, canalização ou aterro de rios, áreas de várzea e desmonte de morros, em desacordo com a legislação ambiental brasileira, reproduzindo os mesmos processos de exploração da natureza verificados na escala regional. Nas cidades menores, pequenos cursos d'água e elementos tendem a ser removidos da paisagem para viabilizar novos loteamentos com claro conflito entre interesses imobiliários e tratamento de áreas de preservação permanentes urbanas (morros e matas ciliares). Os morros são ocupados por assentamentos precários ou transformados em piçarreiras (ver figura 4), até seu completo desaparecimento. De um modo geral, observa-se na região uma racionalidade Schumpeteriana em que a natureza primária é destruída para ser recriada através de lagos artificiais e palmeiras imperiais dentro de condomínios fechados.



Figura 4: Morro ocupado por assentamentos precários e morro desmontado por piçarreiras. Fonte: Pesquisa de campo, 2012.

3. Considerações Finais

A primeira década do século XXI foi repleta de acontecimentos que apontam para o surgimento de uma consciência coletiva que questiona os rumos do planeta baseado no padrão capitalista de dominação. Nesse contexto, emerge um novo

comportamento social pautado na busca de formas alternativas de desenvolvimento, que garantam a harmonia entre os diferentes povos e da humanidade com a natureza, elaboradas sob a égide do bem comum.

Em que pese o fortalecimento do paradigma da sustentabilidade, na região Amazônica observa-se uma dificuldade em ultrapassar o estágio de desenvolvimento mecânico-químico de exploração e dominação da natureza, iniciado durante o governo militar. A partir dessa época, a operação do capital avançou com grande inércia quanto a possíveis correções de curso, negligenciando costumes e modos de vida tradicionais da região, já considerados como mais compatíveis com a nova consciência ambiental. De acordo com Pinto (1991:29) a expansão do capitalismo sobre a Amazônia se faz consumindo a própria região.

As diferentes linhas de ação dos grandes projetos foram definidas de forma desarticulada, os projetos de natureza agrária foram pensados na escala regional, e desconsideraram a escala municipal seja sob o ponto de vista da gestão territorial, ou da perspectiva socioambiental. A crença do governo de que atores externos introduziriam práticas economicamente bem sucedidas, levou a décadas de favorecimento da grande empresa capitalista, e à emergência da pecuária e dos latifúndios como estruturadores da ocupação desse território, com controle externo à região. A privatização do setor mineral, também vinculou este setor a escalas de capital global e intensificou a exploração e a atração de população urbana para as cidades próximas às minas. O pacto federativo brasileiro definiu o controle urbanístico como responsabilidade do setor público municipal, e nos municípios em questão, de criação recente, a máquina administrativa local está longe de poder equilibrar processos desencadeados pelo setor privado forte e de capital globalizado atuante na região, seja em áreas rurais ou urbanas.

Dessa forma, assumimos que as cidades podem ser solução, ou lugar onde os fatores positivos da aglomeração sejam potencializados, com impacto positivo sobre a preservação do bioma, ou podem se tornar espaços de conflito, reproduzindo racionalidades econômicas importadas que usam a natureza como slogan de propaganda e se superpõem e agravam os conflitos já em curso há décadas na região, é nesse sentido que está posto o debate da cidade como Máquina de Crescimento, que leva em consideração apenas os interesses da elite. A falta de articulação entre atores que defendam o valor de uso do espaço urbano remete à importância da academia, e a

formação de uma massa crítica que articulada ao setor público local e regional consiga enfrentar esse processo.

Agradecimento

Agradecemos o apoio da pesquisa “Urbis Amazônia - Qual a Natureza do Urbano na Amazônia Contemporânea?” financiada pelo convênio no. 3.611.000.00/11 firmado entre Funcate/ ITV-DS-Instituto Tecnológico Vale-Desenvolvimento Sustentável e Fundação Vale, e do CNPq (bolsa PQ).

Referências

- ALENCAR, A. & FARIAS, W, 2008, *Oxirilândia do Norte: Grandes Projetos, garimpos e experiências sociais na construção do município*, 1ª edição, Editora Açai, Belém.
- ARANTES, O. 2011. *Chai-na*, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo.
- ARAÚJO; R.; LÉNA, P. (org), 2010, *Desenvolvimento Sustentável e Sociedades na Amazônia*, MPEG, Belém.
- BECKER, B. K. 2004. *Amazônia - Geopolítica na Virada do III Milênio*, Editora Garamond, Rio de Janeiro.
- BOTELHO, A. 2007, *O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário*, São Paulo, Annablume, FAPESP.
- BRASIL. Casa Civil, 2010. Programa de Aceleração do Crescimento: eclusas de Tucuruí. Brasília. Disponível em:
http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/noticias/pac/Pac_2_4.pdf. Acessado em 10 de novembro de 2012.
- CABRAL, E. ; ENRÍQUEZ, M.A.R.S ; SANTOS, D. V. 2011. “Canaã dos Carajás - do leite ao cobre: transformações estruturais do município após a implantação de uma grande mina”. In: Fernandes, F; Enríquez, M. ; Alamino, R. (Org.), *Recursos Minerais & Sustentabilidade Territorial. Recursos Minerais & Sustentabilidade Territorial*, CETEM - Ministério da Ciência e Tecnologia, Editora Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, p. 39-68.
- CAMARGO, J. 1973. *Urbanismo Rural*, INCRA, Brasília.
- CARDOSO, A. C.; LIMA, J.J.2006. “Tipologias e padrões de ocupação urbana na Amazônia Oriental: para que e para quem?” In: Cardoso, A. C. (org.), *O Rural e o Urbano na Amazônia. Diferentes Olhares em Perspectivas*, Editora UFPA, Belém, p. 55-93.

- CARDOSO, A.C., LIMA, J.J. 2009, "A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia". *Novos Cadernos NAEA*, v.12, p.161-192.
- COSTA, F. A. 2009, "Trajetórias Tecnológicas como Objeto de Política de Conhecimento para a Amazônia: uma metodologia de delineamento". *Revista Brasileira de Inovação*, 8 (1), p.35-86.
- ELIAS, N. 1994. *O processo civilizador*, Jorge Zahar Editor, Rio de Janeiro.
- FERREIRA, H.; PINTO, J. 2006, " Amazônia Brasileira no século XXI: Novas propostas para a superação de antigos desafios?". In: Steinberger, M. (org.), *Território, ambiente e políticas públicas espaciais*, Paralelo 15 e LGE Editora, Brasília, p. 301-327.
- HALL, A. 1991, *Amazônia- desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás (PGC)*. Editora Zahar, Rio de Janeiro.
- HARDIN, G. 2002, "La tragedia de los bienes comunes". In: Smith, R. ; Pinedo, D. *El cuidado de los bienes comunes: gobierno y manejo de los lagos y bosques en la Amazonía*. IEP; Instituto del Bien Común, - (Estudios de la Sociedad Rural, 21), Lima, p. 33-48.
- HOMMA, A; ALVES, R.N; MENEZES, A.; MATOS, G. 2006 , "Guseiras na Amazônia: perigo para a floresta". *Ciência Hoje* , v. 39, n. 233, p. 56-59.
- LEITÃO, K. 2009, "A dimensão territorial do programa de aceleração do crescimento: um estudo a partir do PAC no Estado do Pará e o que ele reserva à Amazônia no desenvolvimento do país." Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo.
- LOGAN, J; MOLOTH, H. 2007 [1987], *Urban fortunes: the political economic of places*. University of California, London.
- MAHAR, D.J. 1978, *Desenvolvimento econômico da Amazônia: uma análise das políticas governamentais*, IPEA, Rio de Janeiro.
- MINTER/ SERFHAU. 1972, Ministério do Interior/Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. "Planejamento Urbano e Local e o Desenvolvimento das Faixas Pioneiras". Minter/Serfhau, Brasília.
- MOLOTH, H. 1976, "The city as a growth machine", *American Journal of Sociology*. V.82, n.2, p.309-330, Chicago.
- MONTE-MÓR, R. 2005, "A questão urbana e o planejamento urbano-regional no Brasil contemporânea" In: Diniz, C.C. e Lemos, M.B. (orgs.) *Economia e Território*, Editora UFMG, Belo Horizonte, pp. 429-446.

- MUXÍ, Z. 2004, *La arquitetura de la ciudad global*. GG editora, Barcelona.
- OSTROM, E. 1990, *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge University Press, Cambridge.
- PINTO, L. 1991, *Amazônia: a fronteira do caos*. Ed.Falangola, Belém.
- RIBEIRO, L. C.Q. 1997. *Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia no Rio de Janeiro*. Civilização Brasileira Editora. Rio de Janeiro.
- SANTOS, B. 2007. "Para além do Pensamento Abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes". *Revista Crítica de Ciências Sociais*. 78. P. 3-462.
- SENNETT, R. 2006, *Carne e Pedra*. Record Editora, Rio de Janeiro.
- SOUZA, M. 2004, *Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão de cidades*. Ed. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro.
- TRINDADE JR., S. C. da; PEREIRA, J. 2007, "Reestruturação da Rede Urbana e Importância das Cidades Médias na Amazônia Oriental". In: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Cidades Médias - Espaço em Transição*. Editora Expressão Popular, São Paulo.
- TUCUMÃ, Prefeitura Municipal. Plano Diretor Participativo do Município de Tucumã. LEI Nº329 DE 28 DE OUTUBRO DE 2006. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Parauapebas e dá outras providências. 58 f. Tucumã: Prefeitura Municipal, 28 out. 2006 a.
- URBANA, Diagonal. Plano de Gestão Integrada em Socioeconômica para os Empreendimentos da CVRD - Sudeste do Pará. [Apresentação eletrônica.] Belém, 27 nov. 2008. CD-ROM.
- VENTURA, R. 2012, "Circuito imobiliário e a cidade: o espaço intraurbano de Belém entre alianças de classes e dinâmicas de acumulação". Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Pará, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Belém.