



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



MAURO EMILIO COSTA SILVA

Heteroendogenia Intraurbana: Reestruturação urbana e da cidade de Marabá-PA a partir de três centros e centralidades econômicas

Belém
2020

MAURO EMILIO COSTA SILVA

Heteroendogenia Intraurbana: Reestruturação urbana e da cidade de Marabá-PA a partir de três centros e centralidades econômicas

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais na Amazônia

Orientador: Prof. Dr. Jovenildo Cardoso Rodrigues

Belém
2020

FICHA CATALOGRÁFICA

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

-
- S586h Silva, Mauro Emilio Costa.
Heteroendogenia Intraurbana: Reestruturação urbana e da cidade de Marabá-PA a partir de três centros e centralidades econômicas / Mauro Emilio Costa Silva. — 2020.
238 f. : il. color.
- Orientador(a): Prof. Dr. Jovenildo Cardoso Rodrigues Rodrigues
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2020.
1. Marabá. 2. Espaço. 3. Cidade. 4. Centro. 5. Centralidade. I. Título.

CDD 301.363

Nome: SILVA, Mauro Emilio Costa

Título: Heteroendogenia Intraurbana: Reestruturação urbana e da cidade de Marabá-PA a partir de três centros e centralidades econômicas

Tese apresentada para o Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, para obtenção do título de doutor em Geografia.

Conceito: Aprovado

Avaliado por:



Prof. Dr. Jovenildo Cardoso Rodrigues PPGeo-UFPA (Orientador)



Prof. Dr. Gilberto de Miranda Rocha PPGeo-UFPA (Avaliador Interno)



Prof. Dr. José Sobreiro Filho PPGeo-UFPA (Avaliador Interno)



Prof. Dra. Tatiana Schor-UFAM (Avaliadora Externa)



Prof. Dra. Janete Marília Gentil Coimbra de Oliveira-UFPA (Avaliadora Externa)



Prof. Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza-UNIFESSPA (Avaliador Externo)

Data: 29/10/2020

Belém
2020

DEDICATÓRIA

Aos meus mentores intelectuais...

AGRADECIMENTOS

Meus profundos e sinceros estimo de gratidão ao Todo criador do universo pela existência, ao PPGEIO-Programa de pós-graduação em Geografia-UFPA, o corpo docente e técnico pela oportunidade, a Universidade do Estado do Pará pelo apoio institucional e financeiro, ao orientador Jovenildo Rodrigues pelos direcionamentos da pesquisa, aos meus pais, José e Fátima, a minha esposa Jeanny por me acompanhar e apoiar no processo construtivo da tese, e por fim, a população de Marabá que me ensinou a conhecer e ampliar o interesse em pesquisar a essência dessa cidade.

Por vezes, as palavras roubam o pensamento.
(Mauro Emílio)

RESUMO

SILVA, Mauro Emílio Costa. Heteroendogenia Intraurbana: Reestruturação urbana e da cidade de Marabá-PA a partir de três centros e centralidades econômicas. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

O objetivo da pesquisa é o de entender como vem ocorrendo o processo de reestruturação da cidade de Marabá, por meio do centro e centralidade nas dimensões socioeconômicas, cujo recorte espacial são os três centros dos núcleos, a saber: Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova no período entre os anos de 2000 a 2020. Embora a análise esteja pautada nas três frações espaciais intraurbanas mencionadas e com recorte temporal indicado, foi necessário inserir por vezes menções escalares interurbanas para consubstanciar o escopo da pesquisa, bem como recuar no tempo visando apreender os processos espaciais que determinaram a formação do território marabaense, apreendido nas formas e mesmo funções que ainda persistem e coexistem com “novas” dinâmicas, estabelecendo uma relação dialética entre o tradicional-moderno com suas relações de tensão, resistência, coexistência e supressão. Tornou-se necessário inserir a discussão sobre a modernidade para entender as manifestações deste fenômeno no espaço por meio das centralidades urbanas de caráter policêntrico, isto é, a materialidade sob o aporte moderno de produção e consumo. Assim, emergem os centros e as centralidades econômicas, com sua maior significância de reconfiguração no tecido urbano, para as atividades de serviços e comércio, interpretado como policentralidade pelo conteúdo técnico-transnacional que carrega. O fenômeno da centralidade produz substanciais mudanças no conteúdo urbano, o que denota a criação e/ou intensificação de áreas centrais complexificando a inteligibilidade das relações tanto de interesclaridade quanto de interação espacial intraurbana. Posto tal realidade, realizamos a análise com intuito de desvelar as dinâmicas dos três centros que promovem a interesclaridade pela faceta de serviços e comércio, sendo os mesmos fatores associados ao fator social que se utilizou para compreender as relações de interação espacial intraurbana, para além de uma perspectiva subsistêmica urbana, visando apreender complementariedades e competitividades entre si. Desta maneira, consideramos que *a contribuição da tese decorre pelo conjunto dos elementos empíricos levantados e aferidos como dinâmica espacial, cujos resultados apreendidos sustentam que os conceitos, centro e centralidade urbana exercem significativa importância quando se vislumbra reconhecer o processo de reestruturação da cidade*, através do tratamento de dados secundários e primários, estes, obtidos com a interlocução por meio de várias metodologias operacionais aplicados aos sujeitos, morador, consumidor, trabalhador, capital e estado, concluindo se tratar de uma cidade (multi)policêntrica composta por *três centros interescares interdependentes polimorfos*, isto é, com suas formas particulares, cuja expressão espacial se verifica na paisagem urbana de cada centro e as centralidades econômicas com seus respectivos conteúdos endógenos e exógenos imbricados.

Palavras-chave: Marabá. Espaço. Cidade. Centro. Centralidade.

ABSTRACT

SILVA, Mauro Emílio Costa. Intra-urban heteroendogeny: Urban and urban restructuring city of Marabá-PA from three centers and centralities economical. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

The objective of the research is to understand how the process of urban and city restructuring of Marabá has been taking place, through the processes of center and centrality in the socioeconomic dimensions, whose spatial scope are the three central areas of the nuclei, namely: Marabá Pioneer, Nova Marabá and Cidade Nova in the period between 2000 and 2020. Although the analysis is based on the three intraurban spatial fractions mentioned and with indicated temporal clipping, it was sometimes necessary to insert long-distance sway mentions to to substantiate the scope of the research, as well as to go back in time in order to apprehend the spatial processes that determined the formation of the Marabá territory, apprehended in the forms and even functions that still persist and coexist with "new" dynamics, establishing a dialectical relationship between the traditional-modern and its resistance, coexistence and suppression. It became necessary to insert the discussion about modernity in order to understand the manifestations of this phenomenon in space through polycentric urban centralities, that is, materiality under technical support modern production and consumption. Thus, the economic centers and centralities emerge, with their greater significance of reconfiguration in the urban fabric, for services and trade activities, interpreted as polycentricity by the technical-transnational content it carries. The phenomenon of centrality produces substantial changes in urban content, which denotes the creation and / or intensification of central areas, complexing the intelligibility of the relations of both inter-scalarity and intra-urban spatial interaction. Given this reality, we carried out the analysis in order to unveil the dynamics of the three centers that promote interscalarity by the facet of services and commerce, the same factors being associated with the social factor that was used to understand the relationships of intra-urban spatial interaction, in addition to an urban subsystemic perspective, aiming to apprehend complementarities and competitiveness among themselves. In this way, we consider that the contribution of the thesis results from the set of empirical elements raised and assessed as spatial dynamics, whose results apprehend that the concepts, center and urban centrality exerts significant importance when it is envisaged to recognize the process of urban and city restructuring, through the treatment of secondary and primary data, these, obtained through interlocution through various operational methodologies applied to subjects, resident, consumer, worker, capital and state, highlighting that it is a (multi) polycentric city composed of three interrelational polymorphic inter-scale centers, that is, with its particular forms, whose spatial expression is it verifies in the urban landscape of each center and the economic centralities with their respective interbred endogenous and exogenous contents.

Keywords: Marabá. Space. City. Center. Centrality.

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Terminal Rodoviário Miguel Pernambuco (Marabá-PA).....	41
Foto 2 – Shopping Center Verdes Mares (Marabá-PA).....	42
Foto 3 – Marco inicial do povoamento de Marabá, situado no bairro Francisco Coelho, conhecido como “Cabelo seco” (área central da Marabá Pioneira)	59
Foto 4 – Vista aérea da orla Sebastião Miranda. Área central da Marabá Pioneira.....	121
Foto 5 – A orla da cidade. Área central da Marabá Pioneira	122
Foto 6 – Antigo prédio do Poder Legislativo (centro da Marabá Pioneira).....	123
Foto 7 – Avenida Antônio Maia (residência no centro da Marabá Pioneira)	124
Foto 8 – Avenida Antônio Maia (centro da Marabá Pioneira).....	125
Foto 9 – Nova Feira Getúlio Vargas (centro da Marabá Pioneira)	126
Foto 10 – Centro comercial, Folha 28, esquina com a VP-8 (Nova Marabá).....	131
Foto 11 – Shopping Center Pátio Marabá, situado na rodovia Transamazônica (Nova Marabá)	133
Foto 12 – Centro da Cidade Nova, esquina entre a Avenida Nagib Mutran com a Rua Frei Raimundo	144
Foto 13 – Centro da Cidade Nova, Avenida Nagib Mutran com a Rua Frei Raimundo	145
Foto 14 – Loja de departamentos Havan, situado na rodovia Transamazônica (Cidade Nova)	147
Foto 15 – Terminal rodoviário de Marabá, na Nova Marabá	161
Foto 16 – Hospital Regional Dr. Geraldo Veloso situado em Nova Marabá.....	170

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Modelo Concêntrico (Burgess)	47
Figura 2 – Modelo Radiocêntrico (Hoty)	49
Figura 3 – Modelo Núcleos Múltiplos (Harris & Ulmann)	50
Figura 4 – A formação do território de Marabá	95
Figura 5 – Fluxograma direção e de intensidade dos fluxos de interação espacial entre os centros.....	181
Figura 6 – Índice de pessoas ocupadas em Marabá.....	192

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – População absoluta dos municípios do estado do Pará	60
Quadro 2 – Organização do poder Judiciário Federal e Estadual (Justiça Federal, Trabalhista, Eleitoral e Estadual) no Estado do Pará.....	64
Quadro 3 – Evolução urbana no Brasil	75
Quadro 4 – Intervenções estatais na Amazônia oriental	77
Quadro 5 – Municípios e datas de fundação	99
Quadro 6 – Marabá-Crescimento físico-territorial da cidade.....	102
Quadro 7 – Bairros do Núcleo da Marabá Pioneira	120
Quadro 8 – Folhas e Bairros do núcleo Nova Marabá	127
Quadro 9 – Franquias e Matrizes fast food instaladas no Shopping Center Pátio Marabá (Nova Marabá).....	140
Quadro 10 – Bairros do núcleo da Cidade Nova.....	141
Quadro 11 – Marabá: principais usos e problemas segundo a subdivisão por núcleo	148
Quadro 12 – Lista de Bancos e Agências Financeiras em Marabá-PA.....	150
Quadro 13 – Meios de acessibilidade interurbana das cidades médias amazônicas	159
Quadro 14 – Questionário aos passageiros transeuntes da Rodoviária de Marabá em 26/08/2016 (sexta-feira) às 10h (Nova Marabá).....	162
Quadro 15 – Questionário aos passageiros transeuntes do Terminal Miguel Pernambuco em 27/08/2016 (sábado) às 11h (Nova Marabá)	163
Quadro 16 – Origem dos veículos, por placa, dos consumidores do Shopping Center Pátio Marabá (dia de semana, fim de semana)	165
Quadro 17 – Municípios compactuados com o Hospital Regional de Marabá (2018)	171
Quadro 18 – Perspectivas comerciais das empresas do circuito superior e superior marginal (centro da Cidade Nova).....	198
Quadro 19 – Perspectivas comerciais das empresas do circuito superior e superior marginal (centro da Marabá Pioneira)	201
Quadro 20 – Perspectivas comerciais das empresas do circuito superior e superior marginal (centro da Nova Marabá).....	204
Quadro 21 – Condições socioeconômicas dos trabalhadores do circuito inferior (centro da Cidade Nova).....	206
Quadro 22 – Condições socioeconômicas dos trabalhadores do circuito inferior (centro da Marabá Pioneira)	207
Quadro 23 – Condições socioeconômicas dos trabalhadores do circuito inferior (centro da Nova Marabá)	210
Quadro 14 – Semelhanças e diferenças entre as três áreas centrais.....	212

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Investimento Privados Previsto para o estado do Pará por Região de 2015 a 2020	65
Mapa 2 – Situação/localização geográfica de Marabá no estado	97
Mapa 3 – Fragmentação territorial de Marabá.....	98
Mapa 4 – Traçado das Rodovias e Perfil altimétrico em Marabá.....	108
Mapa 5 – Localização dos Núcleos urbanos da cidade de Marabá	116
Mapa 6 – Setores de uso do solo urbano de Marabá	118
Mapa 7 – Planta Urbana do Projeto da SUDAM do Núcleo Nova Marabá	130
Mapa 8 – A região do Sul e Sudeste do Pará.....	187
Mapa 9 – Eixos estruturantes na Cidade Nova.....	197
Mapa 10 – Eixos estruturantes na Marabá Pioneira.....	200
Mapa 11 – Eixos estruturantes na Nova Marabá.....	203

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados do fluxo do terminal ferroviário de Marabá	102
Tabela 2 – Indicadores Básicos do Município de Marabá-PA	110
Tabela 3 – Municípios líderes no PIB e nos setores econômicos, Estado do Pará (2013)	111
Tabela 4 – Renda dos consumidores fast food no Shopping Center Pátio Marabá.....	136
Tabela 5 – Perfil socioeconômico dos consumidores dos centros.....	154
Tabela 6 – Efetivo bovino (em cabeças) do Brasil e das dez unidades federativas de maior rebanho	185
Tabela 7 – Efetivo bovino (em cabeças) do Pará e os dez municípios de maior rebanho.....	186
Tabela 8 – Características econômicas das empresas entrevistadas no centro da Cidade Nova	198
Tabela 9 – Características econômicas das empresas entrevistadas no centro da Marabá Pioneira.....	200
Tabela 10 – Características econômicas das empresas entrevistadas no centro da Nova Marabá.....	203

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Participação das Mesorregiões no PIB do Estado do Pará.....	109
Gráfico 2 – Tempo de permanência na praça de alimentação no Shopping Center Pátio Marabá.....	137
Gráfico 3 – A periodicidade de visitas na praça de alimentação do Shopping Center Pátio Marabá.....	138
Gráfico 4 – Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito (2015)	158
Gráfico 5 – A cidade de origem dos consumidores do Shopping Center Pátio Marabá	167
Gráfico 6 – Motivo dos deslocamentos na cidade de Marabá.....	168
Gráfico 7 – A origem das mercadorias dos circuitos superior e superior marginal (centro da Cidade Nova).....	199
Gráfico 8 – A origem das mercadorias dos circuitos superior e superior marginal (centro da Marabá Pioneira)	202
Gráfico 9 – A origem das mercadorias dos circuitos superior e superior marginal (centro da Nova Marabá).....	205
Gráfico 10 – A origem das mercadorias do circuito inferior (centro da Cidade Nova)	207
Gráfico 11 – A origem das mercadorias do circuito inferior (centro da Marabá Pioneira)...	208
Gráfico 12 – A origem das mercadorias do circuito inferior (centro da Nova Marabá)	210

LISTA DE SIGLAS

ACIM	Associação Comercial e Industrial de Marabá
C.N.E.F	Cadastro Nacional de Endereço para fins Estatísticos
CEAGESP	Companhia de Entrepósitos de Armazéns gerais de São Paulo
CPT	Comissão Pastoral da Terra
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
FEBRABAN	Federação Brasileira de Bancos
FIEPA	Federação da Indústria do Estado do Pará
GETAT	Grupo de Terras do Araguaia Tocantins
GEBAM	Grupo de Terras do Baixo Amazonas
IBAMA	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente
IDESP	Índice de Desenvolvimento da Educação do Estado de São Paulo
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LAHAM	Laboratório de Estudos e Pesquisas Geográficas sobre Habitação e Moradia
NEPECAB	Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira
PLANMOB	Plano Municipal de Mobilidade Urbana
PND	Plano Nacional do Desenvolvimento
POLAMAZONIA	Polos de Desenvolvimento Regional
SC	Shopping center
SEPLAN	Secretaria de Planejamento
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia Legal
SEGFAZ	Secretaria de Gestão Fazendária
SEPOF	Secretaria de Estado de Planejamento Orçamento e Finanças
SEMA	Secretaria de Meio Ambiente
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
UEPA	Universidade do Estado do Pará

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	19
1.1 ABORDAGEM METODOLÓGICA	24
2 CENTRO E CENTRALIDADE: DEFINIÇÕES CONCEITUAIS	40
2.1 A FORMA E FUNÇÃO NO MEIO CONSTRUÍDO	40
2.2 CENTRO E CENTRALIDADE INTRAURBANA.....	44
2.2.1 Centro: reflexões geográficas.....	45
2.2.2 Centralidade: reflexões geográficas	58
2.3 CENTRALIDADE E MODERNIDADE: FACES DA GLOBALIZAÇÃO	68
2.3.1. Modernidade e pós-modernidade no urbano	68
3 URBANIZAÇÃO, REESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DO TERRITÓRIO BRASILEIRO	73
3.1 APONTAMENTOS SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E AMAZÔNICA	73
3.1.1 Urbanização brasileira	73
3.1.2 Urbanização amazônica: o estado do Pará evidenciado	76
3.2 A PRODUÇÃO DA CENTRALIDADE NO INTRAURBANO EM MARABÁ: ENTRE A TEORIA E O ESPAÇO	88
3.2.1. Formação territorial e estruturação espacial de Marabá (pontuações dos séculos XIX, XX e XXI).....	92
3.2.2. O processo de urbanização de Marabá (pontuações dos séculos XX e XXI)	105
4 CENTRO, ÁREA CENTRAL E CENTRALIDADE DOS/NOS NÚCLEOS MARABÁ PIONEIRA, NOVA MARABÁ E CIDADE NOVA	115
4.1 ESPAÇO MARABÁ PIONEIRA.....	119
4.2 ESPAÇO NOVA MARABÁ.....	127
4.2.1 A centralidade urbana do <i>Shopping Center</i> Pátio Marabá e as franquias <i>fast food</i>	132
4.3 ESPAÇO CIDADE NOVA	141
1ª Síntese dos três centros (Interescalaridade).....	148

2ª Síntese dos três centros (Interação espacial).....	155
5 OS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA E OS CENTROS E CENTRALIDADES EM MARABÁ.....	183
5.1 A RELAÇÃO CAMPO-CIDADE EM MARABÁ	183
5.2 OS TRÊS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA	187
5.3 OS CIRCUITOS SUPERIOR E SUPERIOR MARGINAL NOS TRÊS CENTROS	196
5.3.1 Cidade Nova	197
5.3.2 Marabá Pioneira	199
5.3.3 Nova Marabá	202
5.4 O CIRCUITO INFERIOR NOS TRÊS CENTROS	205
5.4.1 Cidade Nova	206
5.4.2 Marabá Pioneira	207
5.4.3 Nova Marabá	209
3ª Síntese dos três centros (Isomorfismo e Polimorfismo)	211
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	213
REFERÊNCIAS	217
APÊNDICES	231
ANEXOS	239

1 INTRODUÇÃO

A pesquisa que se apresenta é marcadamente sobre a cidade que tem por sua natureza, ser reproduzida pelo homem em sua expressão material por intenções e desejos imateriais. Assim, a cidade de Marabá é produto de um processo não somente de uma escala espacial mais ampla como também de uma escala temporal que tem como marco histórico a instalação da cidade na América Latina no século XVI.

A instalação da cidade na América Latina pelos europeus já demonstrava uma proposta colonial anti-indígena, haja vista que já existiam cidades com certo grau de desenvolvimento (ROMERO, 2009), desconsideradas, confrontadas e transmutadas pelo ideário europeu de sobrepor as culturas preexistentes.

A partir da colonização, as cidades latino-americanas, imperativamente, nasceram com traços europeus, sob uma perspectiva periférica de não independentizar, pois, as relações normativas e espaciais nelas engendradas tinham intencionalidades, clarividentes, institucionalizadas pelo império, com sua conformação estabelecida em cidade-forte ou cidade-porto e às vezes os dois padrões juntos.

Para Romero (2009, p. 44), “as cidades da América-Latina eram crioulas e com a independência se tornaram patricias”. Apreende-se que, mesmo com a emancipação política estas cidades não mudaram seu perfil social, ou seja, cidades periféricas de sistema internacional articulado com uma estratificação social interna bem definida.

Desta maneira, a gênese dessas cidades pautava-se sob o rito da heterogeneidade social, cuja função era a subserviência estrangeira com a eliminação ou sobreposição aos valores culturais que poderiam remontar das cidades preexistentes. O projeto transformador era estabelecer uma superfície urbana com vista à modernidade encampada pelas elites.

A ideia da cidade como espaço da civilização e o centro dinamizador da grande transformação nacional com que sonhavam as elites latino-americanas corresponde às imagens de vida que desejaram cristalizar a partir da segunda metade do século XIX até as primeiras décadas do século XX. Foram os momentos de maior êxito de um processo histórico em que o progresso descansava na exportação de produtos primários. A cidade representava o símbolo e o instrumento das grandes transformações sociais e a geradora de impulsos modernizantes (LEMOS, 1994, p. 181).

Os dois motivos que impulsionaram a realizar tal resgate temporal decorrem do fato de que no primeiro caso é que em grande parte dos processos geo-históricos do homem na terra, a cidade exerceu a projeção da sociedade (CASTELLS, 1983) por meio de diversas

determinações. O segundo caso, é o fato que a cidade de Marabá se situa na América-Latina, onde as cidades emergiram num cenário periférico, aventando que tal rigor ainda persista numa nova roupagem, o que instiga o tema e a busca da cognoscibilidade do fenômeno urbano.

Muito se discute sobre a propagação do fenômeno urbano (LEFEBVRE, 1999) como produto das relações socioespaciais cunhadas por lógicas capitalistas que têm a cidade como *locus* de materialização e modelização, forçando a reconfiguração do tecido urbano. No entanto, um fator que também influencia em tal mudança são as novas direções que os fluxos das interações espaciais internas produzem, pois, a partir delas novas frações são criadas e a densidade técnica vai influenciar na reconfiguração da cidade.

A cidade como um sistema urbano integra seus fragmentos em torno do centro e a composição e o conteúdo deste e da centralidade são privilegiados por desempenharem um papel de comando no fluxo econômico intraurbano. A cidade de Marabá desde a década de 1950, já demonstrara projeções espaciais para o *devir* dos investimentos públicos e privados, inserida no bojo das transformações econômicas ocorridas em âmbito mundial e nacional a partir dos anos de 1970, em que o regime de acumulação flexível redistribuiu fatores produtivos entre os países, e, estes, redistribuíram internamente novas funções e papéis às suas regiões.

O espaço marabaense foi inserido no contexto de tais redistribuições como suporte à atividade de mineração na região do Sudeste paraense, tendo a cidade e o urbano impactados pela nova conjuntura capitalista, e a interpretação deste contexto é o processo de reestruturação urbana e reestruturação da cidade, sobressaindo-se a escala intraurbana por meio das dinâmicas do centro e centralidades.

Os centros e centralidade foram referenciados nos três núcleos pesquisados, a saber: Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova. Com intuito de elucidar seus níveis de interestalaridade, bem como suas relações de interação espacial intraurbana e, de posse dos resultados obtidos, respondeu-se à seguinte questão geral levantada: de que maneira vem se manifestando a reestruturação da cidade de Marabá por meio da dinâmica do centro e centralidade nas três áreas centrais entre os anos de 2000 a 2020? E entre as questões específicas: a) como o fenômeno da urbanização e reestruturação vem interferindo na produção do espaço da cidade de Marabá-PA? b) como se deu a formação da centralidade intraurbana de Marabá no contexto amazônico? c) como vem se (re) produzindo o centro e a

centralidade nos três núcleos da cidade de Marabá em face dos processos de urbanização, reestruturação e das lógicas capitalistas mundiais?

O objetivo geral da pesquisa é o de entender como vem ocorrendo o processo de reestruturação da cidade de Marabá, por meio do centro e centralidade nas dimensões socioeconômicas, cujo recorte espacial são as três áreas centrais dos núcleos, Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova no período entre os anos de 2000 a 2020.

Enquanto, aos objetivos específicos: a) compreender a interferência do fenômeno da urbanização e reestruturação na produção do espaço da cidade de Marabá-PA. b) analisar a formação da centralidade intraurbana de Marabá no contexto amazônico. c) entender como vem se (re) produzindo o centro e a centralidade nos três núcleos da cidade de Marabá em face dos processos de urbanização, reestruturação e das lógicas capitalistas mundiais.

Para que a problemática fosse respondida, os objetivos alcançados e a tese erigida julgou-se coerente estruturar o trabalho em quatro capítulos. Capítulo 1, Centro e Centralidade: definições conceituais, no qual foi delineado um conjunto de teorias sobre os dois entes urbanos, buscando fundamentos na *escola* de Chicago no início do século XX, para compreender o desenvolvimento dos estudos acerca das áreas centrais até alcançar as teorias recentes; foi necessário estabelecer um diálogo com a interpretação da teoria espacial crítica miltoniana, forma, função, processo e estrutura.

No Capítulo 2, Urbanização, Reestruturação espacial do Território Brasileiro, foram elencadas as teorias de produção espacial, produção do fenômeno urbano, urbanização brasileira e amazônica, com vista a trazer elementos que permeiam generalidades com manifestações na urbanização em Marabá, atinente à sua formação socioespacial. No capítulo 3, Centro e Centralidade dos/nos núcleos Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova, nos ocupamos em trazer as respostas da pesquisa, em que como síntese pode-se aludir que o centro é uma forma espacial que exprime múltiplas determinações da cidade e que as três frações espaciais exercem suas dinâmicas de centros e centralidades de modo tanto individual, com suas características atinentes à sua reprodução espacial com níveis de interesalaridade distintos, quanto imersos numa divisão intraurbana do trabalho associado à interação espacial (socioeconômica) entre si.

No capítulo 4, Os Circuitos da Economia Urbana e os Centros e Centralidades em Marabá, se estabeleceu uma discussão teórica sobre os três circuitos da economia urbana intitulada por Santos (2008c) “Circuito Superior, Circuito Superior Marginal e Circuito Inferior”, também retrabalhado por outros autores. Tais setores enquadraram as atividades

econômicas concernentes às áreas centrais pesquisadas, cujo enfoque se desdobrou, especialmente, para dois sujeitos, o trabalhador e o capital.

Tais sujeitos (morador, trabalhador, capital, estado e consumidor) foram elencados não apenas por serem entes da pesquisa, mas também por serem reprodutores do espaço urbano, logo, possuidores de funções primordiais para o escopo da pesquisa, no tocante à dinâmica socioeconômica dos centros e centralidades.

Defende-se que a dinâmica capitalista vivenciada em Marabá, promovendo o processo de reestruturação da cidade, é atribuída, além de outros fatores, pelas dinâmicas gerais e específicas das atividades de serviços e comércio realizadas nos três centros e áreas centrais, com suas respectivas centralidades econômicas que tanto intensificam a interesclaridade quanto à interação espacial intraurbana da cidade.

Desta maneira, consideramos que a contribuição da tese decorre pelo conjunto dos elementos empíricos levantados e aferidos como dinâmica espacial, cujos resultados apreendidos sustentam que os conceitos, centro e centralidade urbana exercem significativa importância quando se vislumbra reconhecer o processo de reestruturação da cidade.

Os resultados da tese levaram à postulação de que há uma *cidade (multi)policêntrica com três centros interesclares, interdependentes e polimorfos*, sendo cada qual produzido por processos geo-históricos e pela emersão de dinâmicas econômicas atuais numa imbricação multilante entre fatores endógenos e exógenos, que tanto definem quanto ressignificam as áreas pesquisadas socioeconomicamente.

Ademais, que o centro, ente urbano com uma localização definida e estabelecida por uma geometria em relação ao restante da cidade e um sítio urbano apropriado para o desenvolvimento de atividades comerciais terciárias. A área central, ente urbano incluindo e superando a circunscrição do centro abarcando o setor residencial, periferia do centro e, quando houver, o centro tradicional/histórico e a centralidade, ente urbano com uma condição variante impulsionadora de reconfiguração urbana em lugares inéditos ou em outros que já exercem tal polaridade espacial a intensificando.

As conclusões foram possíveis pela interlocução e o cruzamento de dados primários obtidos com os sujeitos da pesquisa, a saber: consumidor, morador, capital, estado e trabalhador, cujo recorte privilegiado foi o período entre os anos de 2000 a 2020.

Pautado na compreensão de que as atividades de serviços e comércio são ativadores de novas centralidades com suas formas consoantes, nas quais podem ser modernas ou tradicionais. Assim, deve-se considerar que tanto as dinâmicas econômicas quanto as relações

sociais travadas no centro são fatores relevantes para a sua manutenção. Desta maneira, estão postos os fatores concernentes ao centro e centralidade para a análise da pesquisa que se apresenta.

No decorrer da pesquisa, sobretudo, nos momentos finais, houve a percepção singular de uma heteroendogenia intraurbana quando percebemos que os três centros em tela são diferentes nas formas e constituição, porém, semelhantes no conteúdo tanto no que tange aos ditames capitalistas quanto ao fator cultural o que significa endogenia, isto é, diferença na aparência e igualdade na essência.

Ademais, o referido título tem inspiração lefebvriana no tocante a alguns postulados que são interpretados como processos e fenômenos que incidem de alguma maneira na dinâmica socioespacial da área pesquisada, quando questionamentos são remediados por tal via interpretativa, entre as quais, “ilhas de ruralidade” (2008), pois o rural se apresenta na cidade de Marabá esquadrinhando o tecido urbano, não significando a “invasão” do campo pela cidade, e, sim, a permanência do campo por meio do conteúdo rural.

As “ordens próximas e distantes” (2008), a sociedade organizada ou não em seus anseios e projeções espaciais são ritmados pelas regras do estado em consonância com o capital que, em grande parte tencionam e conflitam com os interesses sociais pela imposição de um urbanismo tecnocrático pouco atinente ao “tempo social” (2008) que considera o passado sob a luz do presente, cria-se uma espiral de cidade em processo de reestruturação impulsionada por cada evento de momento e intensidade escalar variado, em face da nodosidade regional historicamente produzida de Marabá.

A singularidade da endogenia intraurbana teoricamente evidencia-se, contundentemente, na dialética espacial “percebido, concebido e vivido” (2013), são três dimensões espaciais que tem a sociedade por assim dizer, “agida”, “induzida” e “reagida”, respectivamente. Teoria contextualizada em Marabá nos diversos momentos e eventos percorridos na tese, sob a pretensão de evidenciar a realidade última das três áreas centrais.

As três porções centrais têm suas definições locais ditada pela condição do “espaço prático-sensível” (2013), isto é, o meio físico como demarcador da condição natural trinar que o discurso social se apodera no trato das áreas pesquisadas. O que significa atribuir o meio físico endógeno com a presença dos rios Tocantins e Itacaiúnas como componentes da malha urbana essencial na dinâmica socioespacial.

Para a matriz de inspiração, considera que a prática espacial muda os processos, assim sendo a heteroendogenia marabaense substancialmente se apresenta na dialética socioespacial

entre o moderno e o tradicional, coexistindo na perspectiva de submissão e resistência postos pelas formas e conteúdos, em que as três áreas centrais se encarregam de abrigar como entes inerentes da dinâmica socioespacial.

1.1 ABORDAGEM METODOLÓGICA

Ao tratar-se de uma pesquisa que tem como pano de fundo a produção do espaço, observando o movimento no qual a história se dá, desdobrando-se na atual realidade, as contradições como principal motor das transformações socioespaciais no materialismo histórico, exigiu-se recursos teórico-conceituais dialéticos para a composição da proposição metodológica com vistas ao deparo com o campo, a cidade de Marabá, em conjunção com o *constructo* teórico da tese.

Optou-se pela orientação teórica-metodológica do trinômio histórico-dialético-materialista por suas premissas, a saber: o espaço como produto histórico das relações sociais; a negação das negações teóricas; a análise calcada no movimento contraditório entre classes; as apreensões de dados e documentos com sua transformação de quantitativos em qualitativos e vice-versa (JAPIASSU; MARCONDES, 1990, p. 167) entre outras. Tais premissas pelo rigor epistêmico da interpretação dialética foram aportes para formular a proposta da tese, bem como para o percurso da pesquisa.

As metodologias operacionais aplicadas para alcançar os resultados foram: pré-campo; trabalho de campo através dos procedimentos de técnicas de observação participante; entrevista semiestruturada; questionário; coleta de placas de veículos; visitas técnicas e coleta de dados primários.

Uma pesquisa que versa sobre a dinâmica de um processo interno que se considera um dos responsáveis pelas transformações no espaço e na vida urbana nesta correlação inexorável e este processo que se produz com rearranjos na totalidade socioespacial têm por efeito a emergência, seja nova, seja a revitalização de áreas que melhor expressam sua materialidade.

Neste caso, o processo em tela é representado pela teoria que inspirou a construção do objeto do presente estudo, isto é, a reestruturação da cidade, que em Marabá se lança com a pesquisa sobre a emergência e/ou ascensão das áreas centrais¹ intraurbanas por meio das centralidades econômicas situadas nos núcleos urbanos de Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova.

¹ Tona-se importante frisar que as áreas centrais são consideradas como o cerne do centro e seus arredores imediatos.

Embora a pesquisa tenha como recorte espacial os centros da cidade, se verificou pertencente ao seu escopo, superfícies de serviços e comércio tidos como centralidades que também foram contempladas, situadas em vias de prolongamento ou eixos estruturantes entre alguns exemplos, a saber: na Nova Marabá, o *Shopping Center* Pátio Marabá, na Cidade Nova, a loja de departamentos Havan e na Marabá Pioneira, a orla da cidade. Assim, exigiu-se uma interpretação geográfica por meio de instrumentais analíticos e operacionais dialéticos que devem dialogar desde sua elaboração até as conclusões, pois, a análise indica e discute o nível de tangenciamento da realidade num *continuum* processo contraditório de produção espacial e urbana, bem como o conteúdo social e econômico da área central.

O desafio da pesquisa que anseia captar a essência social e econômica de dadas áreas necessita de um constante estar no movimento do ‘perto’ e ‘longe’ do *lócus* da pesquisa. Ainda que as duas dimensões estejam emaranhadas num fio condutor de raciocínio, devem manter certo equilíbrio, sendo necessário entrosar o teórico (longe) com o empírico (perto). Em relação ao excesso de crédito atribuído ao ‘perto’, que imerge no contexto investigativo, atento aos dados minuciosos do micro, sem uma avaliação mais ampliada das determinações do macro, observa-se que se corre o risco de gerar saltos dedutivos ao *lócus*.

Referente ao excesso de crédito dado ao ‘longe’, atuante na magnitude da literatura e dos dados secundários, como força do arcabouço teórico que circunda o *lócus*, tanto o abastecendo de informações e ideias já postuladas quanto derivadas para novas indagações, verifica-se que é assumido o risco de incorrer em emersões que o distanciam do escopo da pesquisa, além de caricaturar um ideário espacial de uma abstração inócua.

Faz-se importante estabelecer o postulado analítico que permeia a pesquisa, a condição do processo de reestruturação urbana e da cidade², com vista a verificar *como* este processo vem ocorrendo, sobretudo, com manifestação nas três áreas centrais. Logo, a escala da cidade é prevalente, o que poderia também pensar no conjunto da malha urbana, ou seja, as áreas comerciais de outros núcleos, São Felix, Morada Nova ou mesmo o Subcentro Liberdade, este situado no núcleo da Cidade Nova. No entanto, somente as três áreas centrais mencionadas em linhas anteriores serão discutidas com a perspectiva da reestruturação da cidade.

Os elementos urbanos postos para a interpretação se baseiam numa linha de investigação precursora, apontada por Corrêa (2007, p. 23) “as cidades devem ser analisadas através de uma combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de

² Para Spósito (2012), a reestruturação urbana prescinde da aquisição de novos papéis e funções na função econômica promovido pela divisão territorial do trabalho nacional e internacionalmente, o que necessariamente, força uma reestruturação da cidade para atender e viabilizar as funções, isto é, arranjos espaciais.

seu espaço intraurbano, classificando-as como pequena, média, grande e metrópole”, pautando-se, numa perspectiva dialética e de relacionalidades entre as áreas centrais.

É importante ressaltar que em toda adoção teórico-conceitual, suas postulações são apropriadas apenas pontualmente, no geral, aquelas que podem auxiliar na elaboração teórica, interpretação do trabalho de campo, sistematização de dados, escrita e discussão final. No que tange a presente pesquisa, não há uma preocupação no debate quanto à classificação da condição de cidade média a Marabá e, sim, não menos importante ou dissociada, as metamorfoses das áreas centrais e a potencialidade de suas centralidades econômicas, aportadas pela teoria da citação anterior e adiante focalizada, que vislumbra como um dos componentes analíticos da cidade “a organização do seu espaço intraurbano” (ibidem), ainda que se opte pelo termo ‘produção’ em substituição de ‘organização’.

Partindo do princípio de que todo espaço é uno, logo, as realidades dadas para qualquer tipo de investigação será sempre particular e merecedora de adaptações. Ademais, uma cidade que paira sob uma perspectiva tripolar quanto centro, oportuniza um debate laborioso da unicidade de cada um dos três centros, sem, no entanto, esquecer que fazem parte de um único sistema urbano, necessariamente, articuladas por interação espacial.

A questão traz à tona a discussão que Harvey (2015) pontua sobre “espaço absoluto, relativo e relacional”, pois, a unicidade está atrelada ao espaço absoluto com nuances de relatividade nos/dos elementos que a constituem, enquanto a interação espacial é diretamente associada ao espaço relacional. Assim, a unidade tem uma totalidade tornada possível pela presença de outra unidade ao seu redor, o que implica empreender a busca da natureza do contato externo zonal, reticular e temporal para entender a dinâmica dos fenômenos que se apresentam internamente.

A noção relacional do espaço-tempo implica a ideia de relações internas; influências externas são internalizadas em processos ou coisas específicos através do tempo. Um evento ou uma coisa situada em um ponto no espaço não pode ser compreendido em referência apenas ao que existe somente naquele ponto. Ele depende de tudo o que acontece ao redor dele, do mesmo modo que todos aqueles que entram numa sala para discutir trazem com eles um vasto espectro de dados da experiência acumulados na sua relação com o mundo (HARVEY, 2015, p. 130).

Dessa maneira, o processo de reestruturação urbana e da cidade aponta que o espaço absoluto tem dimensões cada vez mais rígidas de taxonomia e que o relativo e o relacional atém-se à dimensão comparativa quando aplacam alterações que extrapolam seus limites

territoriais, ao passo que sofrem as repercussões de mudanças significativas de outras áreas na escala da cidade, que os rearranjos no tecido urbano se incubem de expressar.

A dinâmica e os desdobramentos socioespaciais da reconfiguração intraurbana, que para a pesquisa elegeu as áreas centrais dos núcleos da Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova em conjugação com as centralidades econômicas, conformando uma “sinergia espacial” (CAMAGNE, 2005), capazes de autorizar a falar de uma reestruturação da cidade, vão necessariamente, selecionar e adaptar um conjunto de procedimentos metodológicos analíticos e operacionais para alcançar esta finalidade.

O processo de reestruturação urbana e no caso, específico, da pesquisa, da cidade é validado em outros contextos espaciais através de estudos comprovados, estabelecendo teoria científica consagrada na literatura geográfica, tornando-se um aporte teórico a ser mensurado, verificado e incorporado em realidades que se julgam pertencentes ao mesmo processo, a despeito das reservas singulares socioespaciais e morfológicas da área pesquisada.

Ao empreender uma pesquisa cujo espaço está inserido numa teia de relações interescares, exige-se do pesquisador a seguinte postura proposta por Spósito (2012):

A ampliação das escalas geográficas de análise requer uma mudança de posição do pesquisador, visto que não é suficiente apenas um olhar mais abrangente, mas também capacidade de ler as relações entre as escalas, reconhecendo quais agentes são capazes de operar em várias delas e quais cidades são os objetos de escolha locais deles (SPÓSITO, 2012, p. 28).

A cidade de Marabá é o corte espacial empírico escolhido, ao entender ser uma matriz de comando consolidada nas relações interescares no Sudeste paraense, com um domínio intraurbano nas áreas centrais com o exercício das centralidades econômicas. O domínio a que se refere é imanente à capacidade de operar entre as escalas através de dois fatores amalgamados, a saber: o primeiro o fator locacional assistido por elementos constituidores de área central, o segundo a ação dos agentes econômicos que ativam a centralidade por meio das atividades que nem sempre recebem determinações próximas (Estado) e, sim, distantes (capital) (LEFEBVRE, 1991). Daí a necessidade de ler os fluxos escalares.

A leitura dos fluxos escalares é dependente da seleção e apreensão da atividade dos agentes que atuam nas vias intercambiáveis de conexão ampla, com vista ao rebatimento no espaço. Para o mote da pesquisa, elegeu-se os circuitos superior, inferior e superior marginal da economia como os sujeitos de análise.

Em via de compreender os rebatimentos no espaço, isto é, nas áreas centrais dos núcleos Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova, foram necessárias apreender outros

sujeitos para dimensionar seus pontos de vista socioespaciais. Desse modo, incluir os consumidores dessas áreas tornou-se vital, com a aplicação de trinta (30) entrevistas semiestruturadas em cada centro, totalizando noventa (90) pessoas consultadas. Na interlocução desses sujeitos pressupõe-se que estes são detentores de um arcabouço empírico considerável, na relação “tem” “não tem” uma mercadoria ou serviço, que justifique a escolha por esta e não por outra área central da cidade.

Empreendem-se também no processo de descoberta de nuances, especialmente, econômica do espaço, os trabalhadores do mercado informal, ao entendermos que a sua não “obrigação trabalhista” de permanência num dado estabelecimento e no horário estritamente comercial lhe possibilitaria (em tese) possuir riqueza de detalhes sobre a dinâmica interna diária de cada área central.

A inserção do sujeito no mercado informal (trabalhador) também está atrelada ao fato de serem produtores do espaço urbano, pois, sua presença na área central indica outras modalidades de uso do solo, o que consiste de imediato na reprodução social por meio de estratégias de sobrevivência compelidas no arranjo espacial. Não obstante, implica no exercício da função social da cidade que tem no espaço da área central, não apenas o “direito” de uso como também a geração de renda e trabalho.

Ainda no que se refere à apreensão socioespacial das três áreas centrais, elencou-se como sujeito-chave, pela sua vivência no lugar, os moradores. E a consulta obedeceu dois critérios fundamentais: idade superior a trinta anos; e ser habitante de no mínimo cinco anos no lugar. A entrevista semiestruturada foi aplicada em seis (6) residências, duas (2) em cada centro com suas respectivas transcrições.

Embora a pesquisa tenha como corte temporal o período entre 2000 a 2020, não é possível entender os atuais arranjos socioespaciais das áreas centrais, tanto no que concerne à disposição dos equipamentos de serviços e comércio quanto à dinâmica de funcionamento destes, sem que se busque o processo de produção espacial e urbana. Sendo assim, torna-se necessário a interlocução com os residuais moradores do passado, ao julgar serem portadores de informações de tempos distintos sobre o lugar vivido.

O recurso metodológico adaptável para compreender o ponto de vista de moradores de uma dada área, com a investigação do desencontro temporal, bem como elucidar as lógicas norteadoras dos ritmos socioespaciais, exigiu o empréstimo do recurso “regressivo-progressivo” lefebvreviano, o qual confronta certos aspectos da realidade para obter consistência dos contextos temporais distintos.

Em face da pesquisa se debruçar sobre uma escala temporal (2000 a 2020), não é possível agregar informações e *corpus* documentais apenas desse período, para entender as dinâmicas conferidas a centro e centralidade que justifique a reestruturação da cidade atual. A utilidade do método regressivo-progressivo decorre do fato de conhecer vários pontos de vista e opiniões, de um ou mais fenômenos em um mesmo período e espaço.

O autor do referido método se pautou numa *sociologia rural francesa* entre os anos de 40 e 50 do século XX, visando compreender a coexistência de fatores socioespaciais que o inquietavam por não perceber as mudanças entre os tempos passado-presente, como se as permanências assoberbassem as mudanças.

O passado, no campo, permaneceria tão atual e vivo que chegaria a se confundir com o presente, de forma a suscitar a impressão de que não é passado. Diferentemente, o mundo urbano atestaria de maneira mais explícita a presença do passado como passado: ‘Numa Rua de Paris, um hotel da idade média [sic] afasta-se, por si próprio, da ‘modernidade’ ao redor e guarda, em si mesmo, sua distância no tempo’ (LEFEBVRE, 1981, p. 144-146 apud FREHSE, 2001, p. 172).

Para tanto, o método foi aplicado em contexto urbano, em que a atual funcionalidade do centro e da centralidade é parte tributária de heranças espaciais, coexistindo com as construções modernas. Portanto, o ir e vir no tempo é um método que torna o objeto cognoscível pela descoberta de sua gênese, atinente à sua importância hodierna. Tal como se realizou, transcendendo nos séculos XIX, XX ao XXI quanto à produção espacial e urbana de Marabá, sob a luz da teoria do meio técnico-científico-informacional.

Pertencente ao método “regressivo-progressivo” e mesmo concernente à *práxis* da investigação socioespacial, o recuo no tempo faz parte do *rol* de procedimentos analíticos que consubstancia o tempo-espaço atual. Assim, a fim de entender a reprodução da sociedade de Marabá, calcada na produção espacial e urbana, nos apoiamos no conceito de formação econômico-social marxiana, emprestando-lhe o método para entender a reprodução social mediada pelos fatores econômicos.

No entanto, o entendimento, unicamente, por este método de interpretação exalta o binômio socioeconômico, insuficiente para a análise geográfica consistente. Assim, recorreu-se à inserção do conceito de espaço como ente receptor e que exprime os corolários dos processos e tramas sociais motivadas pelas dinâmicas econômicas. O espaço socialmente produzido torna-se geográfico, através da sucessão dos tempos, conforme advoga Santos (2014a, p. 25):

O interesse dos estudos sobre FES está na possibilidade que tais estudos oferecem, permitir o conhecimento de uma sociedade na sua totalidade e nas suas frações, mas sempre como um conhecimento específico, percebido num dado momento de sua evolução.

Conhecer o passado e interagir com o presente facilita a cognoscibilidade entre o geral e o específico, o plural e o particular, a parte e o todo, acepção biunívoca, ou seja, embora as dinâmicas de produção espacial se desdobrem a partir de fatores naturais do sítio do lugar, sua externalidade implica a conjunção com as determinações gerais aferidas na tessitura socioespacial. O autor supracitado adverte que o conceito de formação socioespacial é ao mesmo tempo um recurso metodológico, na medida em que por meio de seus instrumentais analíticos empreende um levantamento individual dos lugares atento à totalidade.

A individualidade do lugar, examinada no sentido de ajudar a entender leis específicas de um dado fenômeno, vai, necessariamente, se confrontar com as leis gerais. Desse modo, há uma grande perspectiva de estabelecer tensão entre as duas. E as leis específicas na ciência social estão atreladas ao fator social, calcadas em colher alguns caracteres particulares.

Seu papel é o de nos munir de pontos de referência aos quais possamos relacionar outras observações que não aquelas que nos forneceram esses próprios pontos de referência. Mas, para isso, é preciso que ela seja feita, não a partir de um inventário completo de todos os caracteres individuais, mas a partir de um pequeno número deles, cuidadosamente escolhidos (DURKHEIM, 2004, p. 41).

O fator social de uma dada formação espacial no âmbito do espaço urbano aponta um elemento individual em meio ao processo de urbanização, o que pode também ser uma lei específica a ser desvendada, uma vez que a cidade tende a exercer um duplo papel, isto é, evidenciar-ocultar os fatores sociais. Acredita-se que a evidenciação das leis específicas é o “novo” da presente pesquisa, no tocante ao fator social nos três centros marabaenses, haja vista que as leis gerais são razoavelmente reconhecidas.

Tendo como foco elucidar as dinâmicas intraurbanas de Marabá em sua face socioespacial, centro e a centralidade, um primeiro passo foi estabelecer um estudo qualitativo da sociedade imersa em tais dinâmicas, numa busca pelo aprofundamento das informações geradas pelos sujeitos consultados (capital, estado, consumidor, morador e trabalhador).

A riqueza de uma pesquisa qualitativa (que também necessita dos dados quantitativos) decorre da capacidade de trazer para o debate as visões desviantes de espaço e sociedade de diferentes sujeitos elencados, reunindo condições empíricas para um estudo de caso.

O estudo de caso reúne o maior número de informações detalhadas, por meio de diferentes técnicas de pesquisa, com o objetivo de apreender a totalidade de uma situação e descrever a complexidade de um caso concreto. Através de um mergulho profundo e exaustivo em um objeto delimitado, o estudo de caso possibilita a penetração na realidade social, não conseguida pela análise estatística (GOLDENBERG, 2004, p. 34).

A pesquisa qualitativa está diretamente atrelada às técnicas de investigação utilizadas na intervenção com o sujeito, bem como com a qualidade de suas respostas que podem variar de acordo com o nível de interação entrevistador-entrevistado, que é por assim dizer uma relação delicada, uma vez que esta passa por questões de confiança, incluindo o ambiente em que a consulta é realizada – o que vai implicar nas opiniões destes sujeitos.

As opiniões são sempre relativas pela margem de omissões, desinformações ou mesmo ideias desviantes da realidade.

Lo que se puede comunicar es una versión interpretada de lo vivido. Esto se debe a que la experiencia al ser comunicada, hablada, puesta en palabras, es moldeada por las palabras. Siempre las palabras van a omitir aspectos que el lenguaje no logra recoger, y podrán exaltar otros. Entonces, la versión vivida no es idéntica a la contada, y no podrá serlo nunca (LINDÓN, 2008, p. 19).

Para a autora supracitada, o que se registra são as palavras e estas não são completamente as vividas e mesmo sentidas. Há uma parcialidade dos fatos; na experiência pode haver superdimensionamento de uns e esquecimento de outros, tendo a fidedignidade da realidade comprometida.

Sabe-se que a pesquisa qualitativa é relacionada diretamente à qualidade das informações geradas pela entrevista individual, o que a diferencia daquelas aplicadas ao mesmo tempo em grupos focais³ porque, aqui, sua impossibilidade decorre tanto por necessitar apreender opiniões diversas sobre um mesmo lugar quanto pela dificuldade em reunir um grupo de pessoas na área central, em face de sua dinâmica frenética e o não agendamento prévio com os sujeitos, com exceção dos moradores, onde necessitou de uma conversa anterior para agendamento.

A entrevista é um recurso metodológico minucioso em todas as ocasiões, visto que para além das respostas objetivas há sempre o momento da subjetividade, situação em que surge o desvio padrão, permitindo o desvelamento de nuances específicas, subsidiando a empiria que é em outros termos a base socioespacial da pesquisa. Neste sentido,

³ Para Neto, Moreira e Sucena (2002), a técnica de entrevista de grupos focais vale-se de reunir um grupo de pessoas que comungam as mesmas opiniões sobre certo assunto ou fenômeno.

Estamos envolvidos não em coleta, mas na produção das informações, como é próprio da pesquisa qualitativa, tendo como foco as interações humanas, com todos os seus humores, temores, enfim, com toda intromissão da subjetividade de sujeitos em interação, ou seja, a relação pesquisador/pesquisado não é sem importância para os resultados que a pesquisa pode produzir (TURRA NETO, 2012).

Com a posse dos dados primários gerados pela pesquisa qualitativa, o outro passo foi a observância da densidade técnica dos equipamentos comerciais e de serviços. Juntamente com a funcionalidade destes nas áreas centrais, revela-se como campo objetual para o exercício da leitura geográfica da relação escalar espacial, associada às escalas cartográficas e temporais – para o caso da pesquisa, a periodização entre os anos de 2000 a 2020 com a criação de mapas temáticos e mesmo a utilização de alguns preexistentes.

Visando extrair do recorte espacial central as atividades de serviços e comércios de significativa incidência para o processo de reestruturação da cidade de modo agudo, fez-se a utilização do conceito de “policentrismo”, para Spósito (2013a) considerado um fenômeno não tocado, palpável, ou seja, não material (embora sentido) e sim uma condição alçada, principalmente, pelas atividades modernas, localizáveis, inerentes ao deslocamento no espaço sob certas condições econômicas de reprodução.

Assim sendo, selecionaram-se cinco (5) empresas do segmento de comércio e serviços de cada centro dos três núcleos, totalizando quinze (15) intervenções em atividades julgadas pertencentes do circuito superior e superior marginal, com conteúdo de característica de centralidade econômica, situadas na área central, nas vias de prolongamento ou eixos estruturantes para a aplicação de entrevistas semiestruturadas com os proprietários ou gerentes de matrizes, franquias, filiais, ou seja, empresas de escala global, nacional, regional e local.

Na complementação da inserção dos circuitos da economia urbana, realizou-se a mesma quantidade de entrevista aos trabalhadores do circuito inferior, cinco (5) em cada área central, sendo quinze (15) entrevistas. Ressaltando que antes da aplicação deste grupo, foi realizada uma (1) entrevista isolada à proprietária de um restaurante popular no centro do núcleo da Cidade Nova.

A mesma quantidade de intervenções entre os circuitos, superior e superior marginal (juntas) e o inferior, totalizou trinta e uma (31) arguições; foi previamente pensada para produzir equidade numérica de resposta às indagações do roteiro das entrevistas e, assim, poder transformar o quantitativo em qualitativo e vice-versa, sem prejuízo para nenhuma área central e, sim, obtendo dados socioeconômicos das três áreas pesquisadas.

Durante o percurso da pesquisa, que se estabelece desde o pré-campo, campo, necessariamente, abriram-se variáveis até então não previstas e optamos por tangenciar um breve estudo etnográfico⁴. Tal estudo é reconhecido na antropologia ao realizar a imersão no cotidiano das comunidades indígenas e da floresta, através de certo período de vivência do pesquisador com as comunidades, com vistas à apreensão do *ethos* de seus modos de viver e existir.

Com o traslado da abordagem etnográfica para o contexto urbano, no estudo das comunidades e grupos homogêneos presentes neste espaço, converteu-se uma modalidade teórico-metodológica que visa adentrar em aspectos da cultura social e suas manifestações apreensíveis. Assim, considerou-se eficaz para a pesquisa um contato amíúde com a sociedade marabaense, o que seria possível com vivência que superasse o tempo das visitas de campo de poucos dias. Para isso, realizou-se a estadia no município com um período de um mês ininterrupto.

Neste período mensal a descrição, comparação, classificação, dedução, observação e interação social foram privilegiadas como parte do saber geográfico, nas visitas demoradas na orla, praia do Tucunaré, feiras, faculdades, parque de exposição agropecuária, estádio de futebol, academias e restaurantes (baixo, médio e alto padrão). Primou-se pela observação do comportamento e hábitos alimentares, música, gestos e sotaques – a alimentação é considerada uma forte face da cultura. “A alimentação tem um forte peso cultural, já que diversos costumes e sabores são mantidos no tempo e no espaço. Entretanto, se aparece algo novo, que se prolifera pelo mundo, as antigas culturas se transformam” (ORTIGOZA, 2010, p. 73).

Neste caso, entre as atividades do circuito superior houve a inserção de empresas *fast food*, cujas apreensões que as entrevistas forneceram possibilitaram “mergulhar” num aspecto social em que as franquias estandardizadas tendem a penetrar nas relações sociais quando tenciona a cultura local. Valorizar as práticas espaciais⁵ e seu processo contínuo de rearranjo, acrescentado pela dinâmica indutora das franquias *fast food* e a cidade receptora representada pelos cidadãos, terá destaque nos resultados qualitativos.

Houve a interação social com pescadores, engraxates, mototaxistas, passageiros, vendedores ambulantes etc., que condiz com as práticas espaciais que significam e

⁴ Segundo Holanda (2004), etnografia é o estudo descritivo da cultura dos povos, sua língua, raça, religião, hábitos etc., como também das manifestações materiais de suas atividades. É a ciência das etnias. Do grego *ethos*(cultura) + *graphe* (escrita).

⁵ “A prática espacial consiste numa projeção ‘sobre o terreno’ de todos os aspectos, elementos e momentos da prática social” (LEFEBVRE, 2013).

ressignificam o conteúdo da cidade. Tal interação para compreensão consiste em perceber as dinâmicas dos serviços e comércio de caráter moderno e tradicional com seu consumo e uso social do solo.

Numa aproximação com o estudo etnográfico, intencionando desvelar os principais fatores que distinguem e promovem a interação espacial entre as três áreas centrais, empregou-se o recurso metodológico da observação participante que para Turra Neto (2012, p. 243) significa: “a observação participante pode ser definida como uma interação face a face, com o grupo estudado, com objetivo de produzir informações”.

A observação foi aplicada aos sujeitos passageiros e motoristas (consumidores e trabalhadores) em trânsito pelos centros. A metodologia foi viabilizada pela disposição de uma tipologia particular na cidade de táxi-lotação que circula entre os núcleos Marabá Pioneira ou Velha Marabá, Nova Marabá e Cidade Nova. Por meio de permissão ao motorista, se estabeleceu uma relação dialógica entre o entrevistador e os sujeitos (motoristas e passageiros).

A interação social foi se intensificando na medida em que cada passageiro se manifestava, quando da indagação primordial, *o motivo que o levou a transitar de um centro ao outro*, desencadeando oportunidades para justificar suas práticas espaciais corriqueiras na escala intraurbana da cidade. Entre as viagens foram gravadas e transcritas dez (10) falas entre motoristas e passageiros no interior dos veículos.

Intencionando ainda levantar dados que incidissem na dinâmica da circulação intraurbana e ao mesmo tempo aludir percepções quanto às práticas espaciais, lançou-se mão da técnica de catalogação de placas dos veículos no *Shopping Center* Pátio Marabá, em dois dias diferentes (durante a semana e final de semana) com a obtenção de quarenta e duas (42) em cada dia, com total de oitenta e quatro (84) placas registradas. Tal resultado demonstrou dinâmicas de interação espacial tanto intraurbana quanto interurbana, a partir da mensuração do nível de atração do referido empreendimento junto à população marabaense e regional. Tal intervenção foi complementada com as entrevistas semiestruturadas aplicadas na praça de alimentação com os sujeitos franquizados/filiais/proprietários do seguimento *fast food*, com oito (8) intervenções, enquanto consumidores foram quarenta (40) arguições, realizadas tanto no interior do *Shopping Center* Pátio Marabá como em franquias situadas nas áreas centrais da Cidade Nova e Nova Marabá. Produzindo um arsenal de informações de dois agentes produtores do espaço urbano, consumidores e capital.

Ainda somando-se aos dados primários no tocante à interpretação da leitura sobre as interações espaciais, aplicou-se questionários aos passageiros transeuntes nos dois terminais da cidade. No terminal rodoviário Miguel Pernambuco foram consultadas quarenta e oito (48) pessoas e no terminal rodoviário de Marabá trinta e sete (37), totalizando oitenta e cinco (85) passageiros, cujas perguntas se referiam apenas: gênero, origem, destino e motivo. No terminal rodoviário de Marabá consultou-se o administrador visando à coleta de dados sobre os fluxos das linhas de ônibus, porém sem resposta.

Para uma complementação no entendimento dos fluxos responsáveis pelas interações espaciais, neste caso, com vista ao interurbano, realizou-se uma visita técnica ao terminal ferroviário de Marabá cuja administração pertence à VALE, segundo a gerente Sra. Raiane. A modalidade trem (cargas e passageiros) que incide no fluxo de entrada e saída de pessoas de Marabá, especialmente, de maranhenses, haja vista que a ferrovia se estende de Parauapebas-PA a São Luís-MA, tem o valor de passagem inferior ao ônibus.

Para aferir o papel de outro produtor do espaço urbano (o estado) foi realizada a visita técnica em órgãos públicos, com a coleta de informações, documentos e entrevistas, a saber: prédio da prefeitura municipal, secretaria de finanças, secretaria de administração, secretaria de gestão fazendária (com a obtenção de documento sobre as taxas pagas à prefeitura sobre as propriedades fundiárias, expedida pela secretária Marlúcia Saraiva Vasconcelos), secretaria de planejamento (entrevista com Mayanne Micaelli dos Santos – Engenheira Civil, Coordenadora geral do processo de elaboração do PLANMOB - Plano Municipal de Mobilidade Urbana-2018).

O agente público Irenovan Rodrigues, Supervisor fazendário da Secretaria de Gestão Fazendária-SEGEFAZ, afirmou que “existe a lei que se aplica a cobrança para a instalação de alguns ramos de negócios. Como tudo é baseado em Unidade Fiscal, o valor para o mês de novembro de 2019 é R\$ 15,12, assim poderá fazer amostras de cálculos”.

Com intuito de entender o ponto de vista do capital privado, representado pelas empresas com registro na Associação Comercial e Industrial de Marabá (ACIM), fundada em 1972, realizou-se visita técnica neste órgão, sob a pretensão de compreender a distribuição das empresas nas três áreas centrais, bem como o perfil econômico, tempo de funcionamento na cidade, origem do capital, etc., onde foi possível realizar a entrevista com o Sr. Flávio C. de Souza, Diretor da Associação Comercial e Industrial de Marabá, que alegou que “há demanda para os três centros, com o forte da Velha Marabá para roupa”.

Com vista a estabelecer a captação de vários pontos de vista sobre o mesmo fenômeno, a performance econômica de centro e centralidade, na escala da cidade, empreendeu-se a busca por agentes considerados bem informados. Com a entrevista aberta realizada com duas professoras de Geografia (Francilete Almeida, docente da rede estadual e municipal e Sandra Lima, docente da rede municipal) que pudessem discorrer sobre o tema, calcadas em percepções geográficas além do fato de serem moradoras.

No decorrer do processo de pesquisa houve um percalço epistêmico, por assim dizer, como entender a prevalência dos fatores endógenos e exógenos nas áreas centrais que pudessem responder pela reestruturação urbana e, sobretudo, da cidade de Marabá, haja vista que dois fatores se mesclam no jogo capitalista.

Abriu-se uma questão generalizante, pois, algumas teorias concernentes aos processos imbricadores no espaço são apropriadas em estudos de caso, que resultam no debate dialético entre os elementos endógenos e exógenos. Geralmente com a prevalência de um sob outro com aparente cisão entre si, tal como estranhos e autênticos. A nosso ver, prestigia-se a ideia de que os dois elementos não são plenamente autênticos e tampouco estranhos e autênticos.

O que à primeira vista parece endógeno a um recorte espacial deve sua existência igualmente a fatores externos mais ou menos remotos no tempo, ou atinentes a escalas mais abrangentes, enquanto que o exógeno, por seu turno, amiúde tem a sua influência filtrada por peculiaridades internas. Os qualificativos “endógeno” e “exógeno” possuem valor operacional, mas seu emprego não pode levar a que se perca de vista que são mutilações. Em última instância, o endógeno e o exógeno se acham amalgamados no bojo dos processos históricos (SOUZA, 2010, p. 49).

O centro é considerado por excelência um espaço em que o endógeno e o exógeno se infiltram, seja na estética interna e externa dos prédios, memórias, patrimônio e arruamentos, seja na origem das mercadorias e produtos comercializados. Ainda assim, isso não garante o desvelamento da totalidade acerca dos processos e dinâmicas econômicas e sociais do/no centro. Uma vez que a realidade comporta mistério (MORIN, 2000), a pesquisa encerra-se quando o menor grau de mistério da realidade permanece no tocante ao objeto estudado.

Com base nos resultados oriundos das metodologias analíticas postas com a intervenção na realidade, por meio das metodologias operacionais, foi possível estabelecer um inventário do perfil econômico de cada centro, com a proposição por um lado, uma tipologia particular os caracterizando, especificamente, como *polimorfos*, por outro lado, por serem frações na cidade destinada para as mesmas funções, a inferência que os abrange é de *centros interescares interdependentes*.

O rigor epistêmico da pesquisa de estudo de caso tem como base de sustentação para elaboração teórica e mesmo para qualificação, respostas das proposições, a dimensão empírica alcançada. Para a presente pesquisa, entre todas as técnicas de procedimentos metodológicos operacionais utilizados, foram consultadas duzentas e setenta e nove (279) pessoas, além das oitenta e quatro (84) placas de veículos catalogadas, bem como as conversas informais aleatórias.

Para o *constructo teórico* também se lançou mão de levantamento de dados secundários, recorreu-se, irreversivelmente, aos indicadores sociais e urbanos que significam para Rodrigues (2014, p. 35):

Consideramos que os indicadores sociais e urbanos apresentam a relevância de demonstrar, a partir de um conjunto de metodologias, uma dimensão analítica importante que não deve ser de maneira alguma negligenciada, mesmo para os trabalhos que apresentem uma natureza especificamente qualitativa, sob pena de fragilizar as reflexões a serem apresentadas.

Concorda-se com o autor supracitado, visto que o estudo de caso permeado pela pesquisa qualitativa não pode ser operacionalizado unicamente pelo trabalho de campo, em face das limitações que toda técnica metodológica possui, sendo por isso auxiliada pelos indicadores que nunca serão demasiados ao ponto de enfraquecer a pesquisa com seus dados estatísticos.

Assim sendo, se emprestou dados dos seguintes indicadores sociais e urbanos:

- crescimento populacional;
- taxa de urbanização nacional, estadual e municipal;
- taxa de população urbana e rural;
- aumento médio anual da população total e da população urbana;
- atividades econômicas;
- sistema rodoviário e as linhas de transportes e seus fluxos diários entre os núcleos;
- sistema ferroviário e seus fluxos;
- sistema aeroviário e seus fluxos;
- habitantes por núcleo;
- nós de articulação;
- caracterização econômica e financeira dos centros e centralidades;
- renda e faixa etária por domicílio;
- taxa de desemprego;
- dados agrários.

Tais indicadores foram consultados nas seguintes fontes:

- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2000; 2010; 2015);
- Plano Diretor municipal 2006 e a revisão 2018;
- Plano de Mobilidade Urbano (PLANOMOB);
- “Diagonal urbana”, diagnóstico socioeconômico patrocinado pela VALE;
- Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (C.N.E.F. IBGE);
- Trabalhos de campo em Agências de transportes, locais de moradia, trabalho e lazer;
- Associação Comercial e Industrial de Marabá (ACIM);
- Secretaria de Planejamento (SEPLAN);
- Federação Brasileira de Bancos (FEBRABAN)
- IBGE – Perfil dos consumidores marabaenses; Perfil da informalidade;
- Comissão Pastoral da Terra (CPT).

Nos processos de urbanismos do contexto mundial, uma das facetas que vem ganhando evidência é o processo da reestruturação urbana e reestruturação da cidade, motivado por questões capitalistas no sentido da sua reprodução ampliada, não apenas no que tange à acumulação, mas também na expansão do espaço de países em suas escalas diferenciadas de cidades metrópoles, grandes e médias.

O par indissociável no contexto capitalista atual, espaço & acumulação, é o objeto de apropriação buscada pelos agentes econômicos, sendo este objeto intrinsecamente ofertado nas cidades dos níveis anteriormente mencionados, pautado na situação espacial⁶ de cada uma, fator, essencial, para investimentos que vislumbram alcançar as escalas intra e interurbana.

A efetuação da teoria espaço-mercadoria (CARLOS, 2001) consagra a realidade econômica das cidades enlaçadas em processos de reestruturação com dinâmicas que redistribuem e mesmo criam novas tarefas no tocante às atividades funcionais, acionando realocações de equipamentos e serviços urbanos, modelando o perfil fisionômico da cidade.

Há uma teorização miltoniana em que se estabelece uma leitura às ações capitalistas e sua recepção nas frações espaciais na cidade, por meio da antitética relação entre forma, função, estrutura e processo em período de aceleração contemporânea (SANTOS, 2008a). A *forma* é chamada a abrigar as demandas novas ou reinventadas, o que incide na fluidez destas ações, cuja *função* é o intermediário entre o capital e a sociedade, estabelecendo o exercício

⁶ Para Spósito (2013), “a situação espacial” para além da localização da cidade é a sua condição na rede urbana em que esteja inserida.

de alcance, conquista e manutenção do mercado consumidor, apoiado num *processo* temporal de realização, subordinado a uma *estrutura* econômica e política.

A postulação miltoniana anterior se torna um recurso teórico-metodológico de grande valia ao empreender em pesquisas de processos de reestruturação urbana e da cidade, quando os instrumentais analíticos são postos no plano empírico, com a imersão na realidade socioespacial delimitada por circunscrições territoriais, temporais e sujeitos.

Como correspondência às postulações teóricas, à realidade empírica das três áreas centrais, Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova, cuja produção espacial é selecionada/demarcada pelo sujeito (capital, estado, consumidor, morador e trabalhador) no período de 2000 a 2020, tornou-se necessário a apropriação de um recurso teórico-metodológico útil para entender a corografia constituinte destes recortes da cidade.

Neste sentido, os fatores espaciais, horizontalidade e verticalidade emolduram potenciais explicativos de relações entre dadas áreas, sobretudo, no que tange às questões econômicas conferidas pelo labor do campo, com a operacionalidade das técnicas de pesquisas. As partições espaciais em diferentes escalas são os princípios basilares para evidenciar a horizontalidade e a verticalidade.

As segmentações e partições presentes no espaço sugerem, pelo menos, que se admitam dois recortes. De um lado, há extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, como na definição tradicional de região. São as *horizontalidades*. De outro lado, há pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. São as *verticalidades*. O espaço se compõe de uns e de outros desses recortes, inseparavelmente. É a partir dessas novas subdivisões que devemos pensar novas categorias analíticas (SANTOS, 2008a, p. 284).

Para o referido autor, as partições espaciais são devotadas metodologicamente pelas horizontalidades e verticalidades. A primeira comportaria uma menção regional que, por si, se inscreve no rigor espacial do observador/pesquisador, porém com continuidade entre os pontos. A segunda menos rigorosa com pontos disparatados primados por relações que asseguram a fluidez do comércio e da sociedade.

Dessa maneira, credencia-se operacionalizar as acepções, horizontalidades e verticalidades, bem como as categorias analíticas no que tange às dinâmicas interacionais entre dadas áreas e seus desempenhos, na captura de demandas econômicas e sociais de ordem transfronteiriça para as três áreas centrais marabaenses, diante das proposições investigativas assinaladas pela presente pesquisa.

2 CENTRO E CENTRALIDADE: DEFINIÇÕES CONCEITUAIS

A razão que levou a inserir neste capítulo a discussão acerca das acepções de frações espaciais – centro e centralidade – decorre do fato de que quando áreas centrais surgem e/ou se renovam no contexto hodierno são revestidas de equipamentos modernos, reconfigurando a forma apreendida nas paisagens urbanas (GOTTDIENER, 2010).

No contexto do “espaço-economia” (SMITH, 1988), em âmbito de processos de reestruturação urbana e reestruturação da cidade, as formas criadas ou renovadas não se sustentam com estruturas espaciais antigas desalinhadas com a modernidade⁷, embora a centralidade também se expresse através de atividades tradicionais associadas ao conteúdo da cidade. Assim, torna-se necessário empreender o debate que teoriza os conceitos de centro e centralidade, com vista ao entrelaçamento ao recorte empírico da pesquisa. Tais conceitos não são processos e, sim, resultantes da centralização que pode se materializar ou não no espaço.

Torna-se importante clarificar que embora o cerne da pesquisa esteja voltado para a análise da centralidade intraurbana⁸, conferida pela superfície de serviços e comércio na área central dos três núcleos marabaenses, manifestado pela reestruturação da cidade, deve-se considerar o jogo escalar situado em níveis, regional, nacional e global. Logo, em contexto de globalização em curso. Assim sendo, a escala intraurbana exerce uma autonomia incompleta e relativa no rearranjo espacial, sendo necessário estabelecer uma constante leitura interescalar objetivando se lançar nos processos em que a forma e função se encarregam de se instituir na cidade.

2.1 A FORMA E FUNÇÃO NO MEIO CONSTRUÍDO

O estudo da forma vai além da paisagem, pois, implica numa compreensão mais ampla do espaço. Assim, torna-se importante estabelecer algumas ponderações. Para Whitaker (2014), a análise da forma exige a identificação de alguns elementos morfológicos, entre os principais: o plano da cidade e sua evolução, as relações do plano com o sítio urbano, a relação do que é edificado e o que não é, a densidade da ocupação, a identificação de áreas morfológicamente homogêneas e a heterogeneidade e, por fim, a fisionomia urbana.

⁷ Com exceção das áreas para fins turísticos.

⁸ É importante clarificar que a literatura não conceitua “centralidade intraurbana” e sim “centralidade urbana”, sendo o intraurbano uma adequação para indicar as áreas da cidade de Marabá em estudo.

A identificação dos elementos morfológicos mencionados, e posto as operações metodológicas de sua apreensão (detidamente), dá ao espaço uma caracterização particular, traduzida pela teoria geográfica de forma urbana, situando a escala da cidade, suas interações espaciais interescolares e o tempo como componentes essenciais.

Na escala da cidade, a compreensão das formas necessita reconhecer o processo de espacialização, num posicionamento dialético do lugar em relação ao mundo por meio da forma. Santos (2014a, p. 169) assinala que “em todos os casos há combinações diferentes de normas e formas”. No caso do mundo, a forma é subordinada à norma, no caso do lugar, a norma é subordinada à forma.

A ideia que se traduz é de que há uma normatização das formas emanadas pelo mundo, na constituição de uma regra geral, de um fazer determinado, cujo espaço e sociedade são acomodados por tal regra. Para o lugar, a forma é inquietante até que a norma lhe dê significado na materialização espacial, o lugar está atrelado à dimensão de duração em consonância aos processos socioeconômicos e políticos.

No lugar, a relação entre formas e funções novas e antigas mediada pelo processo de renovação, no que tange ao uso do solo, prevê descompasso na apropriação da sociedade, como tal representado no corte espacial empírico da pesquisa que conferem tempos socioespaciais distintos na cidade de Marabá.

Foto 1 – Terminal Rodoviário Miguel Pernambuco (Marabá-PA)



Fonte: Trabalho de campo, março de 2016.

Foto 2 – Shopping Center Verdes Mares (Marabá-PA)



Fonte: Trabalho de campo, março de 2016.

Nas Fotos 1 e 2, a forma e função remetem a um tempo socioespacial criado para atender a uma demanda específica pretérita que ainda se mantém de modo ampliado, o terminal rodoviário da foto 1 surgiu a partir de uma aglomeração de pessoas na área conhecida como Km 6, oriundo, principalmente, a partir da atividade do garimpo da “Serra Pelada”, na década de 1980⁹. O local era um terminal clandestino que escoava as pessoas envolvidas na atividade para o próprio Município e cidades vizinhas (Trabalho de campo, 2016).

O Km 6 é um pouco afastado do núcleo da cidade de Marabá. Se eu não me engano são 6 Km ao centro da cidade. Do Km 6 até a ponte são 6 Km, então pra Velha Marabá deve ser uns 7 Km. Pra rodoviária do Km 6 pra rodoviária da folha 32 que é a rodoviária Marabá, como a 32 ficava muito dentro da cidade e muitas passagens de pessoas, de veículos que circulava só até o Km 6, houve uma necessidade de se abrir um terminal no Km 6 também. Porque nem todos os carros, nem todos os transportes de passageiros chegava na folha 32. E isso estava de alguma forma prejudicando os passageiros, por que ele ali ficava solto no Km 6, não tinha um lugar certo de se pegar um transporte e se deslocar pra outras cidades próximas do Município, né! E sem falar também das pessoas que vêm também do Município, chegava no Km 6 e não tinha um lugar pra ser amparado. E no caso da rodoviária veio pra facilitar (Sandra, professora de Geografia na rede municipal, residente em Marabá. Entrevista concedida em sua residência em 20/05/2016).

⁹ Tal recuo no tempo tem por interesse além da identificação e diferenciação das paisagens situar a gênese das centralidades contemplando o corte temporal da pesquisa (2000 a 2020).

Entretanto, na atualidade o terminal não acompanha o sistema técnico da modernidade, tendo o uso do solo também para atividades informais e ambulantes, produzindo desta maneira um aspecto de marginalização socioespacial, mesmo sendo o segundo terminal rodoviário da cidade.

Na Foto 2, o *Shopping Center* Verdes Mares¹⁰, inaugurado em 2011, considerado uma superfície de modernidade de serviços e comércio, com formas e funções concatenadas com a modernidade presente, numa cidade marcada tradicionalmente pelas atividades ligadas à natureza e razão também de seu povoamento (ideia a ser discutida no segundo capítulo): extrativismo, pecuária, agricultura e pesca. Assim, promoveram-se relações culturais fortemente amalgamadas com a dinâmica da natureza. Logo, o referido empreendimento passa por um processo lento, como objeto espacial de uso e apropriação do solo, com o seu correspondente conteúdo por parte dos habitantes marabaenses (Trabalho de campo, 2016).

Com efeito, a realidade “*Shopping Center*” em Marabá é um processo econômico de embate com a cultura local, não apenas quanto ao consumo, mas também na relação de trabalho, expresso nas seguintes palavras:

Entrevistador: A franquia faz exigência em relação ao treinamento de pessoal?

Entrevistada: A exigência inicial da franquia foi treinar em São Paulo, porque aqui não tinha nenhuma loja da rede, da própria rede que pudesse treinar o meu pessoal.

Entrevistador: Nem em Belém?

Entrevistada: Belém tem, mas não era rede, é de franqueado, eu não posso treinar em loja de franqueado.

Entrevistador: Por que? Você é uma franqueada!

Entrevistada: Não é porque eu sou uma franqueada, é porque eles já têm essa estrutura de treinamento, de uma pessoa que acompanha que treina uma loja própria deles, que eles podem fazer teste e tal. Uma loja franqueada é diferente, você vai trabalhar direto. Tipo assim, se fosse outra loja treinar aqui na minha seria mais complicado, porque eu tenho uma rotina de funcionários e entrar outra pessoa... uma equipe aqui dentro, a logística é meio complicada. Assim, a franquia tem as lojas próprias pra treinamento. E, assim, eu segui tudo no início, levei, mandei quarenta e cinco dias, é muito dia pra treinamento. E na volta e de cara acho que cinco não esperaram nem inaugurar a loja, só foram passear em São Paulo e conhecer o Estádio de São Paulo, um torcedor doente que chorou, um gigante, que chorou dentro do Estádio de São Paulo. Toda vez que eu falo isso me dá raiva, chegou aqui e nem trabalhou, só fez viajar de avião, que não conhecia São Paulo, e eu ainda paguei um tour pra eles no dia de folga. O treinamento foi feito inicial, a região tem uma cultura, o funcionário aqui, a mão de obra aqui não é capacitada, ela não tem interesse de se capacitar. Claro, há exceção, eu sou daqui, mas eu reconheço que aqui além da capacitação ser carente, não tem capacidade de ser gerente, o meu gerente aqui foi o primeiro emprego dele. Eu fui treinando, treinando, ele não sabia nem o que era banco, não sabia nem o que era sacar dinheiro no caixa eletrônico, aqui tem todo um histórico cultural. O pessoal não sabia nem andar na escada rolante, o pessoal tinha era medo, quando inaugurou o shopping. O jornal veio aqui e filmou, deu a maior polêmica quando divulgou isso (Katiane, franqueada da Big X picanha. Entrevista realizada no Shopping Center Pátio Marabá em 16/10/2016).

¹⁰ Ainda que em sua fachada indique, Shopping o mesmo se caracteriza como galeria.

É coerente ampliar a análise para além do trabalho, inserindo a dimensão cultural, seio onde se expressa sentimentos e valores atribuídos a uma dada fração espacial, compreensões, sob a luz da fenomenologia atinente ao indivíduo e seu subjetivismo. São estudos em que a categoria paisagem ativa o lugar como circunscrição pletora de símbolos.

[...] a paisagem urbana permite múltiplas leituras a partir de diversos contextos histórico-culturais, envolvendo diferenças sociais, poder, crenças e valores. [...] há uma instabilidade de significados havendo a inversão e a reciclagem dos signos e símbolos, onde a paisagem constitui ‘parte do conjunto compartilhado de ideias e memórias e sentimentos que une uma população’ (CORRÊA; ROSENDHAL 2007, p. 179).

A paisagem, na perspectiva dos sentimentos e memórias que liga o indivíduo e o grupo a uma relação de pertencimento e proteção a um dado lugar, é compreendida pela sensação de estabilidade. A fixidez e as relações duradoras com o espaço, mantidas por meio da paisagem, são os elementos que simbolizam as teias que circundam o imaginário do sujeito com o meio vivido.

À guisa de síntese, a paisagem, em certos casos, não é o que parece ser. E tal decifração é possível ser realizada pela proximidade do pesquisador com o espaço reapresentado pela paisagem, pois, sendo ela um recorte, as técnicas teórico-metodológicas de “mergulho” no alcance das entranhas se fazem necessárias, a fim de tornar inteligível o seu significado no tempo-espaço.

Na dimensão temporal, quanto à emersão social no espaço, Santos (1982, n.p) concorda: “a evolução do espaço se faz pela inscrição da sociedade renovada na paisagem pré-existente”. Entende-se que a sociedade em constante renovação, tece relações dialéticas incompletas com as formas e funções tanto antigas quanto com as novas.

Conquanto, o resumo do ensaio teórico-empírico é o de que a Foto 1 (forma e função, pretérita) corresponde à demanda da sociedade, predominantemente, em seus interesses passados e atuais; e a Foto 2 (forma e função, presente) corresponde, predominantemente, aos interesses futuros e menos aos atuais pela sua incongruência quanto a função, sendo o tempo-urbano *célere* do capital o vetor da incompletude socioespacial em questão.

2.2 CENTRO E CENTRALIDADE INTRAURBANA

Os dois entes urbanos produzem certas ambiguidades, pelas equivalências quanto à nodosidade estruturante da cidade. Eis um princípio responsável por tal celeuma conceitual: “está na possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos” (VILLAÇA, 2001, p. 238). Porém, não podem ser confundidos, embora se sobreponham, porque o centro tem como condição matricial a fixidez enquanto a centralidade é condicionada pela variação.

O centro é sustentado pela centralidade. Sendo esta fugaz e móvel, pode abrigar-se em outra área que melhor lhe atenda, sobretudo, em momento de globalização planetária, produzindo outro centro. Neste caso, a égide do movimento é o fator econômico, haja vista que existem outros fatores que promovem e mantêm o centro e a centralidade que aqui não serão privilegiados.

A tentativa de entrelaçar a teoria com o corte empírico, produzido pelo movimento de concentração e dispersão de áreas centrais e centralidade em contexto urbano amazônico, observa Trindade Jr (2015a, p. 95), “dispersão e concentração apresentam-se, assim, como verdadeiros pares dialéticos de processos socioespaciais que implicam em reestruturações internas das cidades”. À vista disso, a conformação urbana amazônica pressupõe certa primazia de áreas centrais, assim como de novas centralidades na dinâmica de apropriação do espaço.

2.2.1 Centro: reflexões geográficas

Quando se analisa aspectos antigos da cidade e do urbanismo é recorrente remeter aos conceitos da Escola de Chicago. Contudo, é importante salientar que a compreensão de seus autores parte da premissa de uma Sociologia urbana, onde sua contribuição para a Geografia decorre muito mais dos seus recursos metodológicos de pesquisa na problemática urbana “Uma das mais importantes contribuições dos sociólogos de Chicago foi o desenvolvimento de métodos originais de investigação, que iam desde a utilização de documentos pessoais, passando por trabalhos sistemáticos de campo e chegando à exploração de diferentes fontes documentais” (TEODÓSIO, 2003, p. 4). Do que, necessariamente, uma adaptação teórica às referências empíricas das cidades brasileiras, pois, suas acepções se debruçaram sobre a realidade da morfologia urbana das cidades norte-americanas.

Tais métodos de investigação na pesquisa social eram até então novidade para os anos de 1910,¹¹ especialmente, nas cidades Norte-Americanas em que vivenciavam processos de urbanização com seus corolários socioespaciais regionais específicos. Porém, é inegável o legado de acepções de seus autores para alguns temas da Geografia Urbana, bem como o suscitarem futuras pesquisas acerca de fenômenos integrantes à dinâmica da cidade, tais como os centros urbanos. Isto é, em termos originais, *Área central; centralização/descentralização; segregação e invasão/sucessão*.

Aqui não será discutido e tampouco mencionado todas as teorias e autores da Escola de Chicago, apenas os que auxiliam na presente pesquisa, discernindo os postulados que se aproximam do objeto da pesquisa, não consistindo numa correlação exata entre as áreas centrais das cidades norte-americanas e Marabá mas, sim, trazendo elementos que possam nortear os aspectos urbanos que cercam as três áreas centrais marabaenses pesquisadas.

Sabe-se que nesta *Escola* há uma forte relação de comparação entre os seres da comunidade biótica, como explicação da dinâmica existente entre os homens com a cidade, estabelecendo a base da Ecologia Urbana. Ainda que se apresentem limitações na analogia, há compreensões válidas, especialmente quanto às externalidades positivas¹² e à produção do centro comercial.

Para Park (1948), a comunidade urbana seria composta por uma área de maior mobilidade, que corresponderia ao centro comercial, uma área ao redor deste centro (cortiços, áreas decadentes), área de apartamentos para a classe operária e uma área para as casas de classe média. Park ressalta a importância que a comunidade assume ao apresentar um padrão que, invariavelmente, vem a ser uma constelação de áreas típicas que podem ser geograficamente localizadas e espacialmente definidas. Ocorre, assim, uma distribuição espacial dos seres e atividades humanas, que são resultantes das forças competidoras (MARAFON, 1996, p. 153).

A área referente aos arredores do centro comercial, para a realidade brasileira, Corrêa (1989) denominou de “Zona periférica do centro”. Processo que nas duas proposições ganham a mesma conotação. Isto é, áreas que perderam a função inicial como comércio ou indústria, se tornando depósito de mercadorias, habitações de baixo padrão, garagens ou mesmo subutilização.

E quanto aos fatores responsáveis pela formação do centro e sua descentralização, com a perspectiva estadunidense:

¹¹ O período de hegemonia dos postulados da Escola de Chicago foi de 1910 a 1950, aproximadamente, dividido em duas fases uma antes e outra após a segunda guerra mundial (TEODÓSIO, 2003).

¹² São as relações que contribuem para o crescimento do centro urbano.

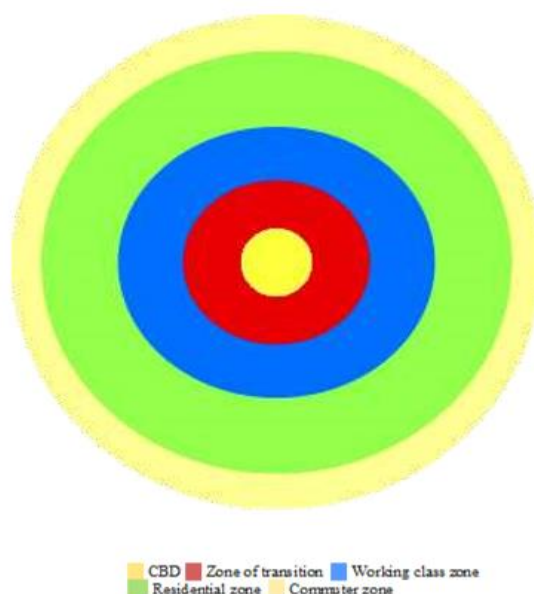
Centralização - Seria a integração dos seres humanos e facilidades, ao redor de pontos focais, onde ocorre, com mais frequência, a integração social, econômica e cultural. Na área central, se concentrariam as principais atividades econômicas, sociais e culturais da cidade. Com a tendência à multiplicação dos centros nas cidades e da mobilidade da população para a periferia, teríamos o processo de descentralização. (MARAFAON, 1996, p. 154).

A cidade é em seu espectro, movimento, sobretudo, capitalista, cujo centro e as dinâmicas de centralidade carregam a celeridade das transformações do conteúdo urbano, trazido ou gerado pelos eventos econômicos, sociais e culturais. Sendo um corolário que se apresenta de base empírica, exigente de substanciais teóricos para um maior aprofundamento.

Percebe-se que a produção espacial do centro nas cidades dos Estados Unidos apontava, já no início do século XX, o surgimento de novos centros, revelando ser um processo intrínseco à dinâmica de urbanização acentuada que, invariavelmente, do tempo-espaço é resultante de um transbordamento do centro principal. Seja com sua imitação, seja com autocriação, ambos, reconfiguram a forma da cidade.

Para Burgess (1886-1966), a Teoria das “Zonas Concêntricas” compreende o desenvolvimento da cidade a partir de uma área central (*o central business district- c.b.d.*), cercada por uma série de anéis concêntricos, com a atividade industrial se localizando nas franjas desse centro, cercadas por residências de segmentos mais pobres.

Figura 1 – Modelo Concêntrico (Burgess)



Fonte: Handy Dandy Geographer Reference Sheet (1925).

O modelo proposto por Burgess apresenta cinco áreas onde:

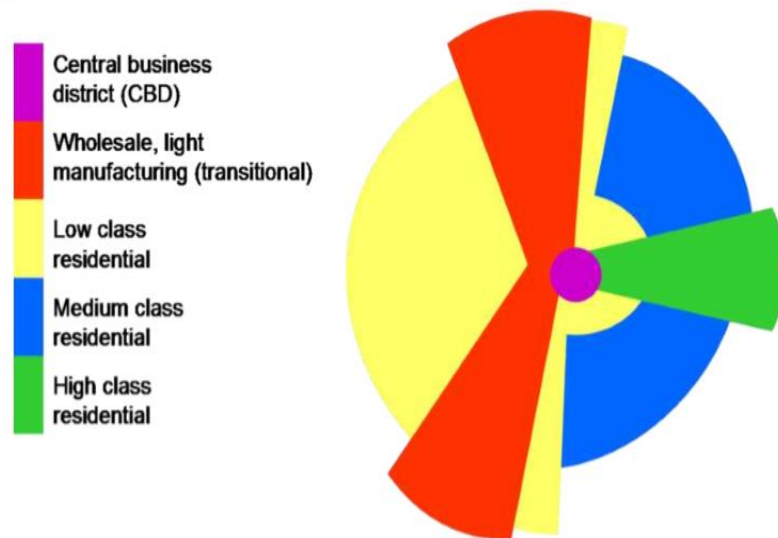
A área I (**amarelo**) seria o círculo central do mesmo e representaria a área central da cidade, área que integra a vida e a função da cidade e que apresenta relações de centralidade com todos os outros processos da vida urbana; a área II (**vermelho**) representaria a área de transição e seria caracterizada pelo valor elevado dos preços da terra, apresentando edifícios velhos e áreas decadentes, com prostituição e delinquência; a área III (**azul**) abrigaria os pequenos apartamentos, com comércio pequeno, e seria a área de residência dos trabalhadores; a área IV (**verde**) conteria as residências dos membros da classe média; e a área V (**amarelo mais claro**) corresponderia à área de subúrbios (MARAFON, 1996, p. 156, grifos nossos).

Para o autor da teoria apresentada, a expansão da cidade pode ser traduzida como processo e o crescimento da cidade ocorre por meio do fator industrial, tendo como referencial empírico a cidade de Chicago. Os dois objetos que consubstanciam a teoria de Burgess, a indústria e Chicago, são os motivos das principais críticas de teóricos do urbanismo mundial pela insuficiência analítica dos elementos elencados.

Não obstante, a dinâmica de expansão da cidade de Chicago revelava uma complexidade maior e não obedecia rigidamente à teoria em forma de anéis concêntricos, principalmente, no que tange ao processo de *invasão-sucessão* que nem sempre se realizava plenamente, por questões de resistências culturais, por exemplo. Assim, as mudanças no uso do solo ganhavam outras variáveis analíticas.

Outro teórico da mesma escola norte-americana, Hoty (1895-1984), que se incumbiu de fazer uma adaptação ao modelo anterior, à Teoria das “Zonas (ou setores) Radiocêntricas”, baseado nas resistências sociais quanto às dinâmicas dos processos espaciais, dando uma maior ênfase à condição de segregação, ressalta o conteúdo social específico de cada área, entre as quais, a aceitação da vizinhança em relação aos novos moradores. Tanto neste modelo quanto no outro anterior, há destaque para as condições ecológicas como orientadoras do organismo urbano.

Figura 2 – Modelo Radiocêntrico (Hoty)

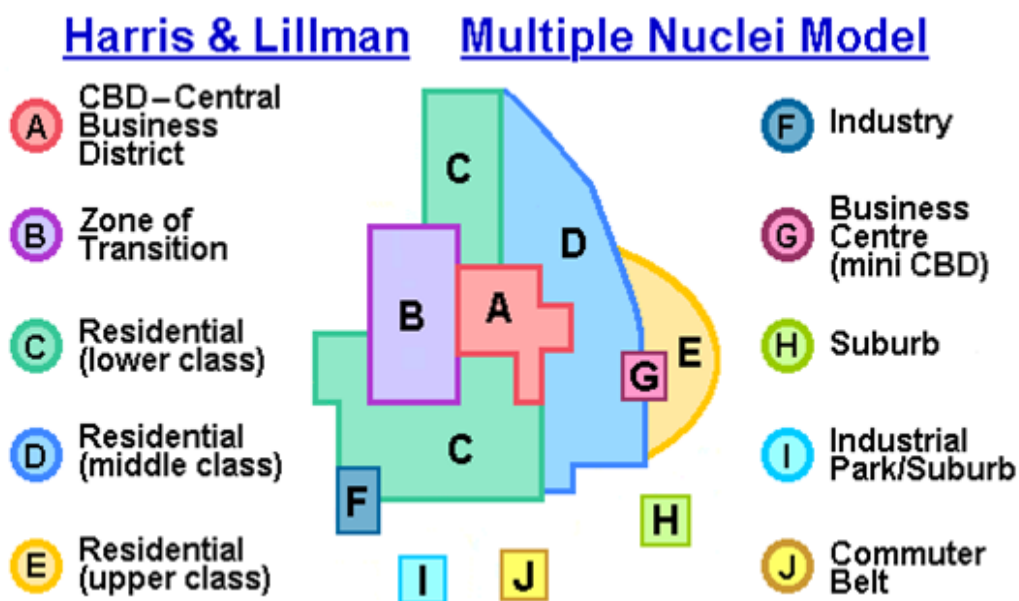


Fonte: Handy Dandy Geographer Reference Sheet (1925).

Neste caso, a habitação é o maior elemento de observação, sendo o responsável por imprimir uma lógica locacional, padronizando as áreas da seguinte maneira: I (lilás) o núcleo central (c.b.d.), II (alaranjado) área de transição, III (amarelo) baixo status social, VI (azul) médio status social e V (verde) alto status social. Esta teoria capitaneou a realidade empírica de processos metropolitanos naquele país.

Finalizando as menções acerca da Escola de Chicago, diferenciando os dois modelos anteriores, se expressa a “Teoria dos Núcleos Múltiplos” de Harris (1914-2003) e Ullmann (1912-1976). Nesta, há analogia com a estrutura celular, onde se unem (coesão) por se beneficiarem e se afastam (descentralização) quando podem se prejudicar entre si, assim os núcleos se espalham difusamente no espaço urbano.

Figura 3 – Modelo Núcleos Múltiplos (Harris & Ullmann)



Fonte: Picswe (2019). Disponível em: www.picswe.com/pics/harris-ullman-4d.html.

A distribuição dos “Núcleos Múltiplos” no espaço urbano está diretamente relacionada aos processos econômicos, podendo aludir que a cidade é também uma força produtiva, haja vista que se insere na lógica da produção-consumo, sendo a reestruturação do espaço a evidencição da instrumentalidade a que está submetida.

Assim, os “Núcleos” do referido modelo se distribuem da seguinte maneira: **(A)** c.b.d corresponde ao centro comercial com a sua dinâmica singular; **(B)** zona de transição é a área de intermediação não definida entre os núcleos; **(C)** residencial de baixa classe, há (neste caso) uma população de baixo poder aquisitivo que convive com os problemas socioambientais que cercam o centro; **(D)** residencial de média classe, tendo um relativo distanciamento do centro comercial, estabelecendo numa versão brasileira a “Zona periférica do centro” (CORRÊA, 1989) ou mesmo, área pericentral; o núcleo **(E)** residencial de alta classe, (neste caso) há uma distância considerável em relação ao centro comercial, o que demonstra amenidades e uma alta possibilidade de circulação através dos meios de transportes; **(F)** indústria, na fronteira periurbana, demandando grande propriedade fundiária; **(G)** minicentro c.d.b. considerado o advento da descentralização e a pulverização de novas áreas centrais; **(H)** subúrbio, na sua essencialidade, como resultante dos processos espaciais hegemônicos do capital que se exprimem socioespacialmente nestas áreas; **(I)** indústria, de um segundo momento onde contribuiu para o espraiamento do tecido urbano; **(J)** commuter belt, cinto de transporte, é o limite extensivo que os meios de transporte, sobretudo, ferroviário, alcançam de modo que desenharam a circunscrição espacial da cidade.

Tais teorias serviram de inspiração para explicitações de aglomerações urbanas em outras partes do planeta. No que tange às áreas subdesenvolvidas, tal matriz teórica norteou muitas pesquisas como a de Schnore (apud CASTELLS, 1983) que versou sobre a organização espacial de várias cidades Latino-Americanas, cuja urbanização tem como marco temporal a segunda metade do século XX, obtendo a conclusão de duas formas urbanas principais. “O modelo tradicional, com um centro histórico cercado de povoados populares, que serve de sede às camadas superiores e às funções de direção; e o modelo de crescimento industrial, que reproduz parcialmente os traços fundamentais do desenvolvimento por zonas” (89).

Os centros acompanham as determinações conjunturais e estruturais da economia espacial através das modificações que ocorrem, principalmente, no seu entorno com maior evidência com o advento da indústria, com um funcionalismo imanente ao modelo de espaço zonal ou setorial.

É importante ressaltar que os princípios teóricos de *Escola* de Chicago perderam força analítica em suas próprias cidades, como escopo empírico, pelas vacâncias explicativas dos novos processos e fenômenos que se apresentavam impondo ritmos urbanos assentados em novos modelos espaciais de cidades com um *devoir* técnico em realidade última.

O centro da cidade, em uma dimensão analítica temporal, é anterior ao capitalismo, entre as quais, as cidades de funções portuárias e comerciais (SPÓSITO, 2008) e a respeito dele, também é possível aludir que ele coincide com o desenvolvimento das cidades capitalistas, como um atestado da sua originalidade, representado nas paisagens que mediam o processo espacial.

Numa tentativa de transcorrer na escala tempo-espacial, referindo-nos à América-Latina – por ter vivenciado um processo de colonização, cuja cidade era o pórtico do poder – vimos que neste ambiente, “até o século XVIII a população e as edificações eram circunscritas ao centro” (ROMERO, 2009, p. 95). O que significa ser o centro a instância laboral dos processos constituidores em sentido *lato* das cidades desta porção do planeta.

Em tese de doutoramento, Santos (2012c) versou sobre o centro urbano, cujo título era “O Centro da cidade *do* Salvador”. Sendo um dos estudos seminais brasileiros quanto à dimensão geográfica interpretativa do centro, visando entender o desenvolvimento do estado da Bahia e da sua região no ano de 1958, pois, por meio da paisagem urbana conseguia apreender os elementos que constituíram este espaço da cidade, num confronto entre o tempo passado e o presente. Para Santos (2012c, p. 28), “o centro constitui uma verdadeira síntese,

pois, reflete ao mesmo tempo, as formas atuais da vida da região e da cidade e o passado, seja pela evolução histórica”.

Para além de uma discussão entre um corte espacial empírico e seus conceitos norteadores, a tese mencionada tornou-se uma proposta metodológica para o estudo do centro.

Os centros urbanos guardam uma originalidade de arrumação que, no interior dos grandes quadros urbanos, pode-se distinguir pelos seguintes motivos: **1-** O sentido e o ritmo da evolução da região e da cidade; **2-** Os dados do sítio; **3-** As formas atuais da organização e da vida urbana, incluindo, de um lado, o dinamismo atual (força de transformação) e, de outro lado, as forças de inércia, representadas pela resistência, maior ou menor, que oferecem as estruturas provindas do passado. São esses os elementos que merecem ser estudados, no quadro geral dos tipos urbanos, se queremos fazer um esforço de reconhecimento das formas particulares de organização dos centros de cidade (SANTOS, 2012c, p. 29).

O autor se utilizou dos três motivos mencionados (**1-** evolução da região e da cidade; **2-** sítio urbano; **3-** mudanças e permanências) do quadro urbano, relacionando-os entre si para obter uma matriz descritiva do centro de Salvador, para então estabelecer um conjunto explicativo das funções urbanas nas escalas intraurbana e regional, porque as funções concernentes a um dado centro o caracterizam por meio de signos em escalas ultralocais. Tal intento do manuscrito foi considerado um salto qualitativo, uma vez que a Geografia mundial e a brasileira se encontravam no início da renovação, se divorciando de bases positivistas.

Numa conceituação mais recente, Spósito (2017, p. 28) afirma que “o centro constitui-se por meio de um processo de concentração de atividades de comercialização de bens e serviços, de gestão pública e privada, de lazer e de valores materiais e simbólicos em uma área da cidade”.

Em contexto de comparação entre o atual e o passado do centro, Alves (2010, p. 32) defende:

Esse lugar central integra e dispersa. Para ele convergem, até mesmo graças ao sistema de circulação que aí tem seu ponto nodal, pessoas, mercadorias, veículos, informações. É o lugar que reúne, integrando os fluxos vindos das mais diversas áreas da própria cidade, e até mesmo de outros mercados regionais e internacionais. Se, no passado, nesses fluxos, predominavam a circulação de bens materiais, hoje dispõe-se da circulação de informações e de capitais através de impulsos, sem que, necessariamente, a mercadoria materializada, enquanto um produto com presença física, precise circular na cidade.

Para a mesma autora, o centro é a melhor expressão da urbanidade da cidade no sentido de aglutinar, no mesmo lugar, “objetos, atos, situações”, pois, os três elementos devem entrar em convergência. O que caracteriza a condição de vanguarda dos ditames que a

cidade se inscreve, que em tempos atuais possibilita a disjunção entre a materialidade e virtualidade da mercadoria.

A perspectiva em empreender a análise da cidade pela ótica do centro é fortalecida pelos princípios: aglomeração urbana¹³ e concentração espacial¹⁴. Embora, os princípios referidos estejam imersos em conteúdos sociais e formas novas, os resíduos espaciais antigos não desaparecem completamente, com o centro sendo um representante socioespacial.

As cidades enquanto matéria e espírito, pensadas em seu processo constitutivo, representam aquilo que foram e não poderão jamais reproduzir autenticamente, de modo que aquilo que foram esboçar um elemento insubstituível do processo histórico, econômico e cultural (COSTA, 2011, p. 88).

A permanência da paisagem urbana é o revelador da temporalidade humana da cidade, isto é, o conteúdo social.

As paisagens humanizadas são, todavia, sucessivas em suas formas, e como menor intensidade em seu conteúdo, já que as paisagens revelam os interesses de uma dada sociedade em uma dada temporalidade, sendo assim, as paisagens ficam com poucas possibilidades de revelar fielmente as tramas sociais pretéritas, sobretudo, se ela for metamorfoseada em sua forma e conteúdo, tornando apenas (re) conhecida por um olhar geográfico mais minucioso, com dados do passado e certa experiência no espaço analisado (SILVA, 2011, p. 91).

Tal ideia é fortemente preconizada no centro tradicional, cujas paisagens circunscrevem seu espaço de signos que não serão atribuídos aos novos centros. Neste ponto, faz-se mister estabelecer balizes conceituais, visto que é parte do fazer epistêmico geográfico, o pesquisador e a corrente metodológica no qual se encontra filiado criarem os limites da circunscrição espacial ante as premissas do conceito. Neste caso, o centro é uma fração que carrega certa polissemia, especialmente, em tempos hodiernos de desconcentração espacial.

Assim, parte-se de uma distinção teórico-conceitual de Whitacker (2017) que considera que o “centro da cidade” abarca a escala intraurbana da cidade, enquanto o “centro urbano” se reporta à rede urbana. Contudo, se complementa a ideia aventando que, ao se tratar de cidades capitais de estados, a justaposição pode ocorrer sendo centro da cidade e urbano.

¹³ Para Miyazaki (2017), a junção ou concentração de pessoas, construção, serviços, comércio, indústria etc., em um centro urbano já caracterizaria uma aglomeração, ou seja, a cidade compreendida como um aglomerado urbano.

¹⁴ Em Marx (1996) o conceito de concentração está atrelado a acumulação e numa tentativa de inserir o capital social na discussão geográfica necessitou da dimensão espacial e, por conseguinte, o princípio de localização que, necessariamente, sobressai as distinções de áreas figurando o centro. Para um aprofundamento da discussão ver: Smith (1988) e Singer (1975).

O centro principal, comumente mas nem sempre atrelado ao mais antigo, também conhecido como centro histórico, é o *apêndice* do desenvolvimento capitalista da cidade pelas funções tempo-espaciais. No processo de globalização, o centro é a área imediata na recepção de novas lógicas econômicas e de consumo, forçando uma renovação das formas para refuncionalização de novos processos e práticas socioespaciais.

Quanto às adjetivações acerca do centro principal e tradicional, tornam-se necessários elucidar que,

No que diz respeito ao centro principal, e sempre lembrando tratar-se de duas possibilidades analíticas e não de dois centros, necessariamente, devemos compreender que suas funções e papéis não são os mesmos. O ‘tradicional’ e o ‘principal’ são, assim, e novamente, relacionais e relativos, e ambos dão significado ao velho centro e se apresentam como desafios sob a perspectiva de uma ‘nova vida’, uma vez que se devem dimensionar tais possibilidades analíticas para que fundem, ou não, ações de planejamento, mas também para que se considerem a apropriação e o uso da área central das cidades (WHITACKER, 2012a, p. 292).

No intuito de operacionalização de tais adjetivações, o centro tradicional remeteria a mesma fração do principal que, em alguns casos¹⁵, pode ser disjuntivo (como dito anteriormente); já o primeiro guarda as relações pretéritas da cidade, apreendido na coexistência de formas antigas e novas; enquanto o segundo, analiticamente, remete à presença de maior densidade de objetos espaciais novos e mesmo modernos, entre os quais imóveis arquitetados para lojas, prédios comerciais, estacionamento, pouca densidade de prédios residenciais, calçadas para uso exclusivo de pedestres, órgãos de gestão, praças para descanso e lazer, arruamentos próprios etc. – fatores que justificam o nó de aglomeração que articula os fluxos entre consumidores, moradores, estado, capital e trabalhador.

As exigências analíticas de digressão do centro são atinentes, sobretudo, as cidades de estrutura multicêntrica.

As estruturas multicêntricas, ou seja, com mais de uma área central, combinam-se com a perspectiva do centro principal, uma vez que esta denominação implica em que outros centros se observem na cidade. Deve-se compreender que não há dualidade entre principal e suplementar, pois, estes não se definem por oposição, mas complementarmente e referencialmente. O centro principal, assim definido, traz implícita a compreensão de que não é único, mas também que há relações entre este e outras áreas centrais na cidade (WHITACKER; FERREIRA, 2015, p. 45).

¹⁵ Pois depende da cidade, no caso de Marabá é coerente falar em “tradicional” e “principal” da mesma fração espacial.

Ainda que o centro principal compartilhe nodosidade de complementariedade com outras áreas centrais da cidade, em ambos há “relações objetivas e subjetivas” (SALGUEIRO, 2012). Assim sendo, existem nuances comuns entre os centros de uma mesma cidade e mesmo entre centros de cidades de níveis diferentes.

Sobre apropriação funcional e simbólica comum do (s) centro (s), como características próprias destes espaços, eis algumas noções duais e articuladas, a saber: aglomeração-dispersão (diário/noturno), capital-trabalho, aleatório-burocrático, negócio-lúdico, sociabilidade-individualidade, antigo-moderno, endogenia-exogenia, rapidez-lentidão, afetividade-algeriza, formal-informal, gestão-reivindicação, seguro-inseguro, encontro-desencontro, variável-invariável, organização-entropia, engodo-elucidação, razão-emoção, exibição-ocultação, vazio-cheio.

O centro é o espaço-tempo por excelência da fluidez complexa, corroborando com a assertiva de que o “o centro como lugar dos diferentes compromissos” (LEFEBVRE, 2013, p. 307). Além do fato de ser condizente ao nível hierárquico da cidade e a necessidade de circulação de capital. Em outros termos, o (s) centro (s) é diametralmente proporcional à dinâmica econômica da cidade, não excluindo as dimensões culturais, históricas e políticas.

No processo de permanências-mudanças de formas e funções do centro principal, são as atividades terciárias, após a função política, que lhe dão sustentação por meio da circulação – observado por Beaujeu-Ganier & Chabot (1963, p. 350): “la característica fundamental de esos centros urbanos cualquiera que sea su monumental apariencia exterior, es por una parte la acumulación de diversos elementos de la funcion terciaria y por outra, a intensidad de circulcion”.

Outra característica comum dos centros principais é o seu desenho concêntrico, conforme os mesmos autores (1963, p. 315): “matices de la concentración las densidades urbanas en el tipo clásico de ciudad se disponen en reolas concéntricas em torno a um núcleo más o menos amplio”. Ideia cunhada na Escola de Chicago e discorrida em linhas anteriores.

A expressão social de comunhão exercida nos centros é o reflexo condicionante do cidadão pela bidirecionalidade da relação oferta-demanda, o que desdobra para um isomorfismo de cunho global, em que a função comercial se encarrega de movimentar de acordo com o nível da cidade na rede urbana.

Na acepção de centro da cidade, este tem uma importância substancial e estratégica para a funcionalidade de relações diversas para com o restante da cidade (CORRÊA, 1989;

WHITACKER, 2010; SPÓSITO, 2013a), ao atribuir-lhe a seguinte importância para as demais frações da cidade.

As relações espaciais integram, ainda que diferentemente, as diversas partes da cidade, unindo-as em um conjunto articulado cujo núcleo da articulação tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade. [...] Aprende-se em um primeiro momento o espaço urbano: fragmentado e articulado (CORRÊA, 1989, p. 9).

Num plano geral, partindo do preposto quanto à relação, articulação e fragmentação, o centro consegue articular as relações econômicas e políticas na escala intraurbana, como fração de convergência em relação ao restante da cidade que, por sua vez, terá condições diferenciadas de contato ao centro, seja por dificuldades de acesso, seja pelo surgimento de eixos comerciais e serviços nas periferias como subcentros.

O processo de produção espacial em outras frações da cidade com características de centro tem seu surgimento associado ao crescimento da cidade, processo denominado de descentralização (brevemente comentado anteriormente) em forma de núcleos secundários, observado por Correa (1989, p. 7):

A descentralização verifica-se quando há ou são criadas atrações em áreas não centrais, como as seguintes: a) terras não ocupadas, a baixos preços e impostos; b) infraestrutura implantada; c) facilidade de transporte; d) qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem; e) possibilidades de controle do uso da terra; f) amenidades.

A descentralização com a criação de núcleos secundários, que no caso marabaense a perspectiva é de complementariedade, expressa uma complexificação do tecido urbano, uma vez em que revela outras possibilidades de reprodução do conteúdo do centro principal, que para além do extrato social a que se destine, há uma forma unívoca que se desenha na cidade que não apenas repercute na paisagem intraurbana como nas suas relações escalares horizontais e verticais.

A estética do centro e mesmo de áreas centrais secundárias têm uma importância estratégica para a valorização do espaço com vista à reprodução do capital em áreas específicas. Tais rearranjos espaciais incidem na mudança da prática espacial, processo, mais fortemente sentido nas periferias onde as alterações são maiores. Quanto à estética do centro, existem encontros temporais, como defende Salgueiro (2012):

A valorização estética dos imóveis tanto passa pela conservação que valoriza o passado visto como autêntico, em paisagens ditas de nostalgia e memória, como pela

introdução do desenho contemporâneo. Por isso, nos centros renovados combinam-se testemunhos do passado com ícones da nova arquitetura de autor e multiplicam-se os exemplos da arte pública (SALGUEIRO, 2012, p. 23).

Para a autora da citação anterior, os centros possuem três dimensões: a simbólica, a funcional e a geométrica. Acredita-se que este trinômio seja o pilar responsável pela manutenção do centro, com cada qual à sua maneira de instituir seus matizes, que reunidos conformam a individualidade de cada centro. Para as novas áreas, no geral, nas periferias, aplacam as dimensões funcional e geométrica, como as promotoras do lugar, com reduzida dimensão simbólica, já que é atrelado ao um processo histórico de fases sucessivas – processo ainda não assistido/vivenciado pelas novas áreas no curto tempo.

Em estudos mais recentes, Spósito (2013a) vem fazendo referência a uma possível superação da relação entre centro-periferia que tanto marcou as cidades brasileiras no século XX, não sendo (necessariamente) o fim da periferia, mas sua condição travestida em um “urbanismo comercial” (FERNANDES, 2012), planejamento convencionalmente instaurado na urbanização – esta perspectiva é atribuída pelas metamorfoses no tecido urbano por meio da dinâmica da centralidade.

Ademais, na atualidade, há mudanças estruturais na relação centro-periferia, uma oposição socioespacial contundente na paisagem urbana das cidades brasileiras, que, sem anular tal oposição, se assiste um processo novo de incorporação de propriedades fundiárias na periferia visando à construção de moradias de médio e alto padrão.

Nas franjas de crescimento urbano, há novas iniciativas de produção do espaço, além dos bairros tipicamente periféricos, erguidos, sobretudo, pela autoconstrução e dos conjuntos habitacionais edificados com recursos públicos, ambos marcados pela precariedade na oferta de meios de consumo coletivo. Estou me referindo, como sendo novo, o aumento de iniciativas incorporadoras que implantam loteamentos destinados aos segmentos de médio e alto poder aquisitivo, seja por meio de habitats residenciais horizontais fechados, seja pelas implantações de grande porte, compostas por várias torres de edifícios, compondo espaços de grande densidade ocupacional (SPÓSITO, 2013b, p. 15-16).

É necessário ressaltar que o processo espacial indicado na citação anterior trata-se de uma tendência urbana das cidades brasileiras que se distinguem tanto em níveis hierárquicos quanto pela região do país que está situada. O que significa particularidades no que tange às partições espaciais para a produção de moradias nessas áreas, consistindo ou não em transmutações da condição de periferia para não-periferia socioespacialmente, prováveis mudanças que podem ser explicadas através do processo de criação de centralidades.

2.2.2 Centralidade: reflexões geográficas

A centralidade é capaz de modificar a dinâmica intraurbana da cidade, especialmente, aquelas de significativo rearranjo socioespacial. Dessa maneira, Spósito (2012) diferencia o processo da centralidade em “multicentralidade e policentralidade”, podendo inclusive amalgamar os termos em “multi (poli) centralidade”, ainda que ambas se originem e se caracterizem por ampliações de áreas que exercem papéis de domínio comercial e de serviços, assentadas distinta e difusamente na cidade.

As duas modalidades de centralidades podem ser destoadas por dois principais motivos, a saber: a primeira está atrelada à diversificação de áreas com atributos de centralidade & alcance escalar local, predominantemente; enquanto a segunda opera com maior profundidade e intensidade nas mesmas transformações socioespaciais, alterando substancialmente a natureza e dinâmica do lugar & um alcance escalar regional, nacional e mesmo internacional. A policentralidade supera a lógica inicial da multicentralidade, que uma área central pode exercer. Processo efetuado da seguinte maneira:

Dinâmicas mais recente observadas, que se combinam, mas superando a lógica que orienta a sua formação. É atinente ao aparecimento de grandes superfícies comerciais e de serviços, que redefinem de modo profundo, a estrutura espacial que vinha se estabelecendo no decorrer do tempo, não são todas as áreas centrais, mas, especialmente, hipermercados modernos de grandes grupos do setor, *Shopping Centers*, centros especializados de grande porte (de negócios, de serviços médico-hospitalares, de feiras, de festas etc.) (SPÓSITO, 2013, p. 75).

Na estrutura espacial da cidade de Marabá, sob a luz do fenômeno multicentrismo, é possível tecer que as modificações intraurbanas instrumentalizadas através do referido processo permitem pensar em relações de concorrência, complementariedade e mesmo subordinação entre as áreas centrais dos núcleos, Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova.

Além do fato da percepção de um significativo rearranjo na modificação do espaço intraurbano da cidade, por meio da alteração da paisagem urbana, sejam pelo surgimento das superfícies de serviços e comércio, empreendimentos imobiliários com tendência de seleção social quanto ao uso do solo, no tocante às práticas espaciais de consumo evidenciando a efetuação dos processos de segmentação e fragmentação, sejam pela acentuação de atividades comerciais tradicionais ligadas às feiras livres, bares e hotéis de baixo padrão, intensificação do mercado informal, autoconstrução, precariedades de saneamento básico, etc., há um

processo de mudanças e permanências coexistentes, em que o processo de reestruturação se incube de evidenciar.

As atividades comerciais anteriormente mencionadas, se focalizadas, darão elementos contribuintes para o processo de reestruturação da cidade, tal como os empreendimentos imobiliários que incidem na mudança consistente da paisagem, pela tomada de espaço de antigos “vazios urbanos” que conferem outras centralidades. A pesquisa não pretende se aprofundar na temática imobiliária.

É recorrente e mesmo genérico que os centros tradicionais exerçam, desde sua formação, funções de gestão e troca. Sendo a habitação uma função que cerca as primeiras quando condição fundante da área, assim também é comum a redução desta condição pelo espraiamento da cidade por meio dos ditames do processo de urbanização, que tende a estabelecer novos estilos de moradia afastados do centro, principalmente, para as classes altas e médias.

Tal redução condicional não implica em sua perda total. No entanto, em certas cidades como em Marabá, especificamente, no núcleo da Marabá Pioneira há um processo de deterioração da vida urbana no que tange ao morar, premindo as classes baixas a conviver em áreas degradadas socioambientalmente.

Foto 3 – Marco inicial do povoamento de Marabá, situado no bairro Francisco Coelho, conhecido como “Cabelo seco” (área central da Marabá Pioneira)



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018.

A inequívoca degradação do centro tradicional é a gradiente que justifica suas debilidades socioespaciais. Assim, a Foto 3 é referente ao primeiro marco da organização do povoamento de Marabá (VELHO, 1981). Atualmente, a área é considerada uma periferia do centro em que se reproduzem as contradições espaciais, presentes na forma com rebatimentos no seio do conteúdo social.

A dinâmica da reestruturação urbana e, sobretudo, da cidade, na qual se busca as variáveis que possam consubstanciar a realidade de Marabá, eis aqui o objeto da pesquisa que denota a evidenciação de tais processos, o centro e a centralidade, cuja operacionalidade tem significativa importância na estruturação e no movimento de mudanças. Assim, os dois processos urbanos capitaneiam os discursos que defendem as aceleradas modificações na cidade atual, por ser a síntese das múltiplas determinações das demais frações espaciais.

Impõe-se que o tecido urbano de Marabá esteja caminhando para uma estruturação polinucleada, processo que Villaça (2001) admite ter origens nas metrópoles norte-americanas, com a reprodução dos centros urbanos em consonância com a necessidade de reprodução capitalista. Embora Marabá seja uma cidade média, alude-se que a condição do sítio urbano¹⁶ se combinou com a prevalência do dinamismo econômico, produzindo a polinucleação engendrada pelo binômio centro e centralidade. Condição que pode em parte ser justificada pelo patamar demográfico, sendo um dos maiores após a capital do estado, Belém.

Quadro 1 – População absoluta dos municípios do estado do Pará

Código do município	Nome do município	Total da população 2000	Total de homens	Total de mulheres	Total da população urbana	Total da população rural	Total da população 2010
1500107	Abaetetuba	119.152	71.612	69.442	82.950	58.104	141.054
1500131	Abel Figueiredo	5.957	3.542	3.250	6.046	746	6.792
1500206	Acará	52.126	28.139	25.466	12.625	40.980	53.605
1500305	Afuá	29.505	18.449	16.568	9.478	25.539	35.017
1500347	Água Azul do Norte	22.084	13.618	11.443	4.876	20.185	25.061
1500404	Alenquer	41.784	27.086	25.628	27.774	24.940	52.714
1500503	Almeirim	33.957	17.502	16.163	19.972	13.693	33.665
1500602	Altamira	77.439	52.814	52.216	90.068	14.962	105.030
1500701	Anajás	18.322	12.968	11.803	9.492	15.279	24.771
1500800	Ananindeua	393.569	226.537	245.207	470.590	1.154	471.744
1500859	Anapu	9.407	10.965	9.528	9.840	10.653	20.493
1500909	Augusto Corrêa	33.011	20.994	19.505	18.237	22.262	40.499
1500958	Aurora do Pará	19.728	13.630	12.949	8.174	18.405	26.579
1501006	Aveiro	15.518	8.319	7.448	3.182	12.585	15.767
1501105	Bagre	13.708	12.136	11.719	10.652	13.203	23.855
1501204	Baião	21.119	19.450	17.457	18.555	18.352	36.907
1501253	Bannach	3.780	1.849	1.585	1.284	2.150	3.434
1501303	Barcarena	63.268	50.379	49.421	36.357	63.443	99.800
1501402	Belém	1.280.614	658.188	733.843	1.380.836	11.195	1.392.031
1504208	Marabá	168.020	118.148	115.314	186.122	47.340	233.462

Fonte: IBGE (2010).

¹⁶ Ab'Saber (1957, p. 112) considera o sítio urbano como “um pequeno quadro de relevo que efetivamente aloja um organismo urbano”.

Os dois entes urbanos, centro e centralidade, ainda que possam se sobrepor, também podem ser disjuntivos e atender vertentes teóricas distintas. A centralidade não exige, necessariamente, do centro para se fundar, pois, a centralidade pode figurar-se em subcentros, e mesmo ser indutora na formação de novos centros em eixos estruturantes, desde que a polarização espacial em algum grau ocorra neste caso, por meio de eventos econômicos como uma condição imprescindível. Para tanto, a centralização do capital é um caminho para que a centralidade do espaço alce a polarização. A centralização é, essencialmente, uma trama entre os agentes capitalistas.

A centralização do capital ocorre quando dois ou mais capitais anteriormente independentes se combinem num único capital e isso geralmente ocorre diretamente através de uma incorporação ou encampação, ou indiretamente através do sistema de crédito (SMITH, 1988, p. 178).

Sendo a centralização do capital uma condição para a constituição da centralidade do espaço, torna-se necessária a imersão analítica da escala para que se possa “ler” a ação dos agentes produtores da centralidade, haja vista que estes agentes nem sempre são locais. Porém, a materialidade do capital é localizada e se expressa objetivamente com domínios pontuais na vida urbana.

A importância de incorporar a escala geográfica para o mote da pesquisa consiste em não apenas situar o objeto pesquisado, mas atribuir-lhe potencialidade. Com efeito, uma das dimensões responsáveis pelo processo de reestruturação urbana e da cidade é aquisição de novos papéis e funções na rede urbana¹⁷ que demanda reconfigurações intraurbanas, daí a relevância da compreensão escalar.

Concorda-se que o centro e a centralidade exercem um papel precípua na escala da cidade, no tocante à nodosidade das conexões “horizontais” e “verticais” (SANTOS, 2008a). Neste sentido, os fatores que produzem horizontalidade e verticalidade emolduram potenciais explicativos de relações entre dadas áreas, sobretudo, no que tange às questões econômicas.

As segmentações e partições presentes no espaço sugerem, pelo menos, que se admitam dois recortes. De um lado, há extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, como na definição tradicional de região. São as *horizontalidades*. De outro lado, há pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. São as *verticalidades*. O espaço se compõe de uns e de outros desses recortes,

¹⁷ Embora a rede urbana seja uma variável importante e por vezes consultada no entendimento das mudanças intraurbanas não terá aprofundamento na pesquisa.

inseparavelmente. É partir dessas novas subdivisões que devemos pensar novas categorias analíticas (SANTOS, 2008a, p. 284).

Assim, a identificação de seus potenciais de viabilização dos fluxos econômicos horizontais e verticais dimensiona e qualifica os eventos aí presentes como vetores de rearranjos socioespaciais.

Baseando-se na teoria geográfica das inserções de fenômenos espaciais como eventos sempre singulares nos diversos lugares, ainda que possam ser solidários, pressupõe que o evento é um “dado do tempo no espaço” (SANTOS, 2008a) e um “momento” (LEFEBVRE, 1991), ambos concordam que o evento é um fenômeno irreversível e muda a história do lugar.

A cidade como um espaço em constantes mudanças, sobretudo, as de urbanização recente, induzida e espontânea como em Marabá, o processo de reestruturação produtiva foi representado por eventos que direta e indiretamente alteraram o tecido urbano e suas relações socioespaciais, de tal modo que os eventos ampliaram a conexão escalar da cidade, em que até a década de 1970 sua dinâmica econômica destinava-se às demandas regionais, sobretudo, o extrativismo vegetal e mineral, após este período alçou de uma só vez a escala nacional e global, permitindo pensar em relações interescares multiderecionais e não apenas no intraurbano e regional.

Neste sentido, para os dois autores anteriormente mencionados, a escala não existe sem o evento. É uma condição que lhe garante expressão e contornos espaciais, podendo ser observável em frações da cidade, entre as quais o localizado centro (s) da cidade e a localizável centralidade (s), por assim dizer, os eventos não apenas ampliam o nível escalar da cidade como evidenciam os pontos que lhe abrigam.

A abrangência da escala da cidade por meio da centralidade é dimensionada de acordo com o grau de polarização e influência que um evento pode alcançar, cuja espacialização produz as “localidades centrais intraurbanas” (SOUZA, 2013). Isto é, o significativo do evento diferencia as cidades do mesmo nível escalar, em parte denunciado pela interação espacial.

A cidade como um “organismo vivo”¹⁸ é condicionada ao movimento ininterrupto de transformação espacial com influências no(s) centro(s) e de modo mais complexo na dinâmica da centralidade(s), por sua variabilidade e rapidez que instrumentalizam a operacionalização das polarizações tanto no nível intra quanto no interurbano.

¹⁸ Ainda sob a conceituação disseminada pela “Escola de Chicago”, em alusão a ecologia humana pautada na interação entre a espécie humana, os instrumentos criados por ela criados e o meio natural (CASTELLS, 1983, 187)

A centralidade urbana pode ser abordada em duas escalas territoriais: a intraurbana e a rede urbana. No primeiro nível é possível focar as diferentes formas de expressão dessa centralidade tomando como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros (SPÓSITO, 1997, p. 27).

Se por um lado a centralidade intraurbana pode ser expressa pelo (s) centro (s), por outro lado o processo da centralidade é, recorrentemente, abordado no nível interurbano com ênfase econômica, através do desempenho do espaço urbano na rede urbana regional, nacional e mesmo global. Para Lefebvre (1999), “a centralidade é o essencial do fenômeno urbano”. Tal ideia tem a seguinte complementação:

Toda cidade é, do ponto de vista geoeconômico, isto é, das atividades econômicas vistas a partir de uma perspectiva espacial, uma localidade central, de nível maior ou menor de acordo com a sua centralidade, ou seja, de acordo com a quantidade de bens e serviços que ela oferta, e que fazem com que ela atraia compradores apenas das redondezas, de uma região inteira ou, mesmo, de acordo com o nível de sofisticação do bem ou serviço, do país inteiro e até de outros países (CHRISTALLER apud SOUZA, 2003, p. 25).

No geral, a tônica da centralidade nos estudos com a temática urbana vinculada à economia circunda em torno da potencialidade das áreas da cidade que ofertam bens e serviços, que *a priori* se destinam ao nível interno, o que pode abarcar a rede urbana e mesmo entre redes. A identificação de abrangência da centralidade está atrelada à intensidade no uso do solo, com práticas espaciais envolvendo os agentes, a saber: proprietários do meio de produção, agentes públicos, consumidores, mercados informais, moradores e mesmo transeuntes.

No nível da cidade, a centralidade a partir de seu centro ou áreas centrais “é ativada pelas atividades de comércio e serviços” (SPÓSITO, 1997), a princípio de modo multivetorial, isto é, por meio da ação de vários agentes de segmentos diferentes. Na escala regional Marabá é composta por aparatos institucionais que de certa maneira contribuíram para estabelecer centralidade que garantem as demandas variadas fixas ou sazonais.

Marabá tem a sede do INCRA, Marabá tem a sede do IBAMA, Marabá é uma cidade regional dentro daquela estrutura urbana que nós tínhamos antigamente aquela estratificação urbana, então Marabá seria uma cidade regional. Então você tem uma cidade com praticamente trezentos mil habitantes, que consegue ter no dia uma população flutuante de cinquenta até cem mil pessoas por dia a mais. Então pense no que isso circula para comércio, serviços, festividade, seja o que for. [...] Então agora, com as questões das universidades e da ampliação da universidade, você tem também a questão de novos serviços sendo oferecida, com um leque de opções que faz com que esta cidade tenha uma população fixa significativa; mas que você também tenha uma população flutuante, muito significativa que faz com que polarize pra vim constantemente de outros Municípios vizinhos (Francilete,

professora de Geografia na rede municipal e estadual, residente em Marabá. Entrevista concedida no prédio da UEPA-Campus Marabá em 15/07/2015).

Os aparatos institucionais no que tange ao poder judiciário que contribuem para dinamizar as centralidades econômicas em Marabá são assim apresentados:

Quadro 2 – Organização do poder Judiciário Federal e Estadual (Justiça Federal, Trabalhista, Eleitoral e Estadual) no Estado do Pará

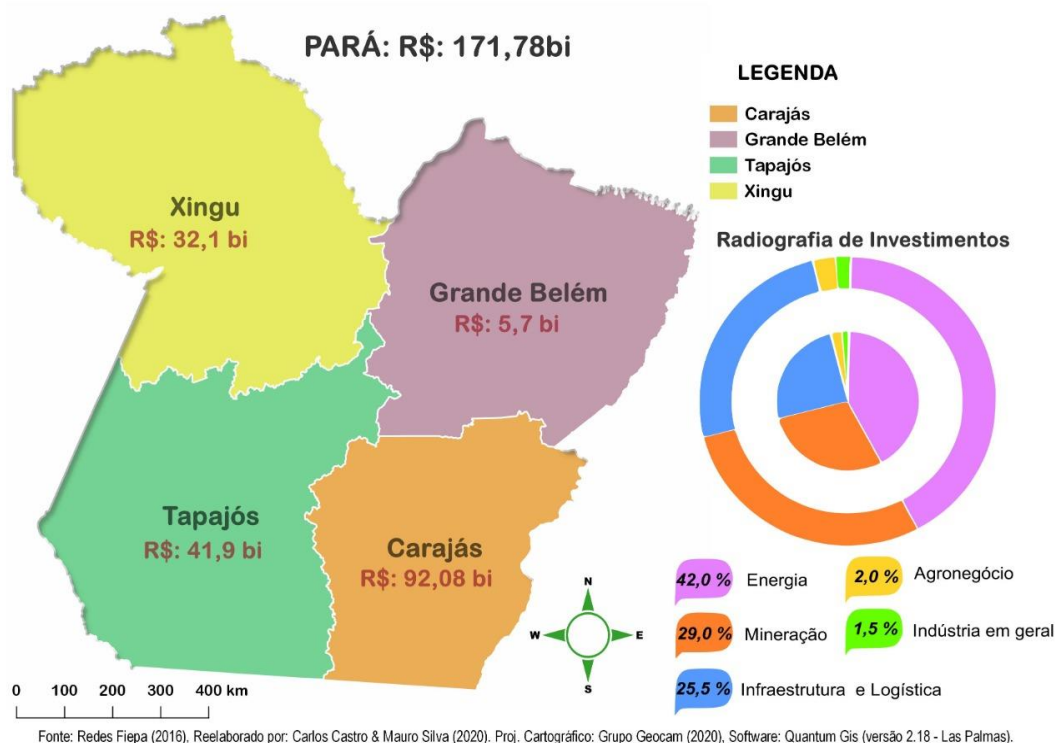
MUNICÍPIOS	REGIÃO	SEÇÃO	SUBSEÇÃO	VARAS
Abel Figueiredo	#	#	#	2
Altamira	#	#	Subseção Judiciária	4
Belém	TRF da 1ª Região, TRF da 8ª Região	Seção Judiciária	#	36
Bom Jesus do Tocantins	#	#	#	1
Brejo Grande do Araguaia	#	#	#	1
Castanhal	#	#	Subseção Judiciária	4
Eldorado dos Carajás	#	#	#	1
Goianésia do Pará	#	#	#	1
Itupiranga	#	#	#	1
Jacundá	#	#	#	0
Marabá	#	#	Subseção Judiciária	6
Nova Ipixuna	#	#	#	0
Palestina do Pará	#	#	#	0
Piçarra	#	#	#	0
Rondon do Pará	#	#	#	1
Santarém	#	#	Subseção Judiciária	7
São Domingo do Araguaia	#	#	#	1
São João do Araguaia	#	#	#	0

Fonte: Justiça Federal, Trabalhista, Eleitoral e Estadual do Estado do Pará (2009) e Rodrigues (2010).

Segundo os dados referidos no Quadro 2, Marabá aplaca como a terceira cidade do estado na recepção do aparelho institucional de ordem federal, sendo por assim dizer um espaço “federalizado de regulação e controle do território” (BECKER, 2006), com vista a criar um suporte público para legitimar os grandes investimentos com destaque para a VALE. Em Marabá emergiu uma tridimensionalidade dominante, a saber: centralidade-estado-capital.

Assim, a partir de 1970 a cidade ganha significativa envergadura política-institucional, produzindo uma “Centralidade da decisão jurídica” (RODRIGUES, 2015), posto que também por isso, criam-se condições por parte de grupos (VALE, fazendeiros, movimentos sociais etc.) pautadas no projeto de emancipação territorial, visando à criação do estado do Carajás. Pois, os argumentos de tais grupos se amparam em dados que projetam a viabilidade do futuro estado.

Mapa 1 – Investimento Privados Previsto para o estado do Pará por Região de 2015 a 2020



Fonte: FIEPA (2016).

A região de Carajás se destaca com a primazia dos investimentos privados prevista para todo o estado com 92,08 bilhões de reais, superando o total das demais regiões juntas, com o valor de 79,07 bilhões nas áreas da Energia, Mineração, Infraestrutura, Logística Agronegócio e Indústria em geral. Assim sendo, os argumentos de ordem cultural, política, sobretudo econômicos, não faltam a favor do pedido de emancipação, cuja capital seria inquestionavelmente a cidade de Marabá.

Via de regra, na escala intraurbana, as frações espaciais destinadas à centralidade econômica constituem-se, essencialmente, de dois fatores sequenciais: a modernização como “acréscimo de ciência e técnica no espaço” (SANTOS E SILVEIRA, 2014) e a acessibilidade.

Esses dois fatores (modernização e acessibilidade) são elementos reestruturadores do espaço que expressam a paisagem urbana funcional da cidade atual. Neste sentido, para Camagni (2005, p. 74), “accesibilidad significa superar la barrera impuesta por el espacio al movimiento de personas y cosas y al intercambio de bienes, servicios e informaciones”.

Para o autor supracitado, a acessibilidade vai para além de uma simples possibilidade de circulação, pois, é o segundo princípio da economia urbana após a aglomeração. Significa o rompimento das barreiras impostas pelo espaço com vista à circulação material e mesmo imaterial pelo aporte infraestrutural necessário.

No caso do corte espacial da pesquisa, a construção das pontes (a ser mencionada no segundo capítulo) interligando os três núcleos permitiu uma circulação mais rápida para viabilização dos fluxos socioeconômicos entre si, na perspectiva de integração da economia da cidade e região, com pulverizações de centralidades urbanas.

As áreas tidas na condição de centralidade, comumente, exercem o predomínio de modernização, agregado à superfície de serviços e comércio que se destinam à troca, reapresentado na paisagem urbana, inserido nas estratégias mercadológicas de massificação do produto e do lugar (ex. *Shopping Center* Pátio Marabá) (SILVA, 2020). Para tanto, a acessibilidade a essas áreas deve ser viabilizada de modo que ruas, avenidas, trilhos etc. a conectem com a maior parte possível da cidade.

Partindo do fato de que a tecnologia do produto comercializado é um trunfo para a produção da centralidade, a reprodução desta área é dependente da obsolescência programada do produto, pois a renovação é prioritária, sendo a força motriz da reprodução do lugar como enclave modernizador da/na cidade.

Quanto à acessibilidade, esta é atrelada ao processo de “seletividade e marginalização espacial” (CORRÊA, 1989). Os processos são formadores das formas urbanas. Em outros termos, uma dada fração do espaço que oferece possibilidades de reprodução do capital atendendo suas lógicas, sobretudo disponibilização de mão de obra e mercado consumidor solvável, sua condição valorativa é rapidamente confirmada.

Assim, as intervenções públicas em obras e projetos de reconfiguração da cidade para o acesso às áreas preferenciais são em geral viabilizadas. O tempo da duração (curto, médio ou longo) desta condição urbana privilegiada é dependente de um conjunto de fatores a ser examinado a cada caso. Porém, há uma generalidade, o *devoir* das lógicas econômicas no capitalismo é dinâmico no tempo-espaço, podendo alterar o lugar de investimento circunstancialmente.

Na perspectiva da centralidade no intraurbano, a partir do evento modernizador se estabelece uma visão multiangular sobre o fenômeno. Neste sentido, numa preocupação sob o enfoque social, Frúgoli Jr. (2000) versou sobre a centralidade na perspectiva da metrópole paulista, a partir dos *Shoppings Centers*, como um vetor prevalecente para tal processo, tendo como relação de causa e efeito, no que concerne à oferta de serviços oferecidos pelo empreendimento, a potencialização da atração da sociedade solvável de consumidores para a cidade – o que confirma a posição atual de São Paulo quanto à polarização na rede urbana nacional.

Ressalta-se que a condição de centralidade e mesmo de centro com o movimento inerente ao avanço, recuo, revigoramento, estanque e arrefecimento é constituinte da vida urbana de todas as cidades médias e grandes com suas reconfigurações específicas.

Pode, pois, falar-se em vários centros, no tempo e no espaço, e identificar um sistema de polaridades urbanas em praticamente todas as cidades de média ou grande dimensão, onde as condições de centralidade se combinam, em tempos diferentes, para pessoas diferentes, afirmando lugares especiais que estruturam os movimentos urbanos e marcam o ritmo de vida das cidades. Mas também é verdade que se pode, ainda, falar da evolução do centro, se considerarmos a perspectiva temporal e apreciarmos a forma como as condições de centralidade se vão reunindo mais neste do que naquele lugar ao longo da história, de acordo com alterações no sistema social e económico e em especial nas condições de acessibilidade, fazendo variar o modo e o lugar como se faz a fixação de “elementos fortes” de estruturação urbana (paços do concelho, comércio, finança, ...) e se alteram nós e linhas de acessibilidade, assim como a sua importância relativa (estação de comboio, aeroporto, pontes, estradas, linhas de eléctrico, autocarro e metro...) (FERNANDES, 2012, p. 34).

Refere-se que a cidade monocêntrica caracteriza a urbanização em seu momento inicial e ao processo de estruturação espacial, enquanto a cidade multicêntrica caracteriza a urbanização advinda do processo de reestruturação espacial, no tocante à expansão do tecido urbano.

As centralidades que demonstram superfície de modernidade, atribuindo ao espaço uma performance de relação interescalar, conectam e são conectadas aos fluxos em rede. Por assim dizer, ao processo de globalização, essencialmente, de ocorrência em rede representado na forma de centralidade. Nos termos de Ajonas (2008), “a centralidade se define hoje pela articulação dos espaços em redes”.

Neste caso, são redes geográficas em operação.

As redes na atualidade se tornam um fenômeno imprescindível nas análises geográficas que necessitam tratar de qualquer relação interespaçial, invariavelmente, pela articulação entre as escalas geográficas, local, regional, nacional e global de

movimentos que tanto emitem quanto recebem ordens, interações escalares que exigem dos povos habitantes da superfície terrestre conhecimentos de eventos fora de sua escala por meio do aporte das redes de diversas naturezas e intensidade (SILVA, 2015, p. 28).

A inserção e/ou intensificação de uma cidade numa dada rede geográfica decorre dos papéis atribuídos na divisão territorial e social do trabalho. Conforme defende Castells (1999, p. 503), “cada rede define seus locais de acordo com suas funções e hierarquia de cada local e segundo as características do produto ou serviço a ser processado na rede”.

As mudanças que as cidades sofrem com a divisão territorial e social do trabalho são dimensionadas pela intensidade da reconfiguração do tecido urbano e o modo como as práticas espaciais são inseridas e assimiladas na vida urbana, sob a pretensa produção da centralidade urbana.

2.3 CENTRALIDADE E MODERNIDADE: FACES DA GLOBALIZAÇÃO

No processo de reconfiguração da cidade para a criação e/ou renovação das formas para as “centralidades funcionais” (SALGUEIRO, 2012), sob o prisma econômico, por assim dizer, áreas standardizadas, exigentes de práticas socioespaciais cada vez mais “unívocas e em uníssono” (SANTOS, 2003), promovidas pelos agentes econômicos, induzidas aos cidadãos tidos como consumidores reais e virtuais, levam o urbano e a cidade. Isto é, o conteúdo e a forma a manifestar elementos da globalização.

Intencionando aproximar uma teoria consagrada com a construção teórica da tese, eis que, a representação do espaço (concebido) juntamente com as práticas espaciais (percebido), Lefebvre (2013), sob o prisma da modernidade, através dos representantes do grande capital que tem a sua reprodução e acumulação calcada em ambientes e produtos globais com a conquista de mercado consumidor, no que norteia economia-mundo, tutelado pela relação entre o estado e capital privado. São elementos que serão arrolados nesta seção a fim de criar um *constructo* teórico para substanciar o fenômeno da centralidade na cidade de Marabá em suas áreas centrais, já que é um fenômeno de caráter predominantemente moderno.

2.3.1. Modernidade e pós-modernidade no urbano

A razão que levou a inserir nesta seção a discussão sobre modernidade e pós-modernidade decorre do fato de o fenômeno policêntrico – no qual se atem como processo

que evidencia as substanciais modificações socioespaciais (como já discutido anteriormente) nas três áreas centrais marabaenses – ser de natureza moderna e ainda abastecer com pressupostos teóricos os processos econômico-temporais que prescindiram o surgimento do *Shopping Center* que tem presença no núcleo da Nova Marabá.

A modernidade é um termo amplo e possui derivações que podem “abrir várias portas” analíticas nas quais o conjunto das ciências parcelares podem abstrair acepções para fundamentar seu escopo epistemológico. No que tange à Geografia, Gomes (2003) deriva a modernidade em dois prismas conceituais: um, o modernismo calcado na cultura e arte; outro, a modernização pautada na economia e política.

A modernidade para o referido autor encampa uma grande parte das ideias e normativas que a sociedade tanto se insere quanto é inserida. Para o alcance do momento da modernidade foi necessário a sucessão e ruptura de correntes de pensamento e postulações teóricas com suas leis e métodos, sendo estas questionadas, reavaliadas e mesmo rompidas de tempos em tempos. A partir da segunda metade do século XX, a decadência da corrente positivista de Augusto Conte marca a emersão da modernidade por meio das correntes de fortes críticas ao pensamento lógico.

O processo sucessivo epistêmico de mudanças de pensamento e, por conseguinte, das correntes filosóficas, trata-se de uma reestruturação. Para Soja (1993, p. 193):

A reestruturação, em seu sentido mais amplo, transmite a noção de uma “freada”, senão de uma ruptura nas tendências seculares e de uma mudança em direção a uma nova ordem e configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos. A antiga ordem está suficientemente esgarçada para impedir os remendos adaptativos convencionais e exigir, em vez deles, uma expressiva mudança estrutural.

Na Geografia, as mudanças de pensamentos e paradigmas das correntes científicas de interpretação da sociedade e dos sistemas de valores são verificadas nas *práxis* espaciais por meio de conceitos e categorias que sustentam as acepções. Deste modo, a Geografia muda quando muda a sociedade, que por sua vez é tencionada por paradigmas que se sobrepõem. No caso da modernidade foi emplacada pelas técnicas e sua difusão territorial e neste caso, para o autor anteriormente mencionado, a luz interpretativa geográfica seria pela reafirmação do espaço pela teoria social crítica.

Neste sentido, houve a profusão teórica de que o período contemporâneo é tido como processo interregno de transformação social, política e econômica, levando alguns autores a

considerarem de pós-moderna¹⁹, pautada na construção de um movimento expresso na (re)criação de conformações socioespaciais, articuladas com novos atributos materiais e imateriais, que conduzem a comportamentos e valores mediados pelo tempo-efêmero.

A ordem de um dado período é observável no movimento da sociedade quando esta tece relações entre si, de modo distinto a momentos pretéritos, concomitante, as novas intencionalidades, com prioridades a certas frações espaciais que na cidade podem ser as mesmas ou novas, inseridas num processo de rearranjo por meio da instalação de “novos” objetos/equipamentos urbanos.

Sob a luz da acepção geográfica miltoniana, com atenção aos movimentos contraditórios que avançam, a sociedade de forma desigual, é interpretada por uma via dialética para a compreensão das relações sociais e dos processos, nos quais a sociedade, por estratégias sempre intencionais, constrói e transforma o espaço dicotomicamente entre o do “mandar” e o do “fazer”.

Assim, a globalização se realiza num cenário de modernidade ou pós-modernidade? Não há uma preocupação em responder tal querela epistemológica e, sim, trazer elementos para entender as dinâmicas sofisticadas responsáveis pelo conteúdo policêntrico de rearranjo espacial.

As mudanças do espaço, sobretudo, da cidade, são promovidas por vetores internos e externos, e sua repercussão é sentida para além de suas fronteiras, isto é, na integração econômica.

[...] os mecanismos do crescimento urbano são, em grande parte, determinados pelo jogo recíproco de diferentes atividades presentes na cidade e ligados por relações de interdependência global, de causa e efeito ou simples justaposição; o tipo de relação dominante fornece o grau de integração da economia urbana (SANTOS, 2012, p. 73).

Para as cidades inseridas no processo de integração econômica interestelar, a expressão do meio técnico-científico-informacional lhe designa o receptáculo das densidades técnicas que não apenas recriam formas ubíquas, como ativam tendências comportamentais da sociedade modelada pelo capitalismo que, apesar de ser um sistema único, se manifesta de maneira individual em cada área, paralela às suas determinações gerais.

Na medida em que se estreitam as relações entre o capital internacional e o Estado, o espaço nacional é substancialmente afetado. Como observa Ianni (2006, p. 58), “globalizam-

¹⁹ Para o aprofundamento do assunto, ver David Harvey (A condição pós-moderna, 2012) e Eduard Soja (Geografias pós-modernas, 1993).

se as instituições, os princípios jurídicos-políticos, os padrões socioculturais”. Envolvendo o país ao contexto global nas diversas dimensões.

O papel de intermediação dos fluxos, principalmente, econômicos diante do contexto da globalização delega papéis às cidades como em Marabá, em que o Estado organizou o espaço para fluir o capital privado (nacional e internacional), iniciado pelo setor da mineração e como suporte a este setor e outros, a expansão dos serviços e comércios. Sem, contudo, ao que parece, diminuir as distâncias entre as classes sociais.

A relação Estado e sociedade civil pela via marxiana é de que “não é o Estado que cria a sociedade civil, é esta que cria o Estado” (MARX, 1996, p. 59). Sendo assim, a sociedade civil se caracteriza pela divisão de classes e o aparelho estatal consiste em manter o *status quor* do sistema capitalista que privilegia a burguesia.

Marx se ateve a entender a gênese e desenvolvimento do capitalismo, com atenção para a criação de seus mecanismos de dominação: mais-valia, lucro, acumulação, transformação do dinheiro em capital, sua relação com a mercadoria etc. Atento às transformações que o mundo passava, anunciou a expansão do capitalismo no último capítulo de “O Capital”, no primeiro livro cujo título versa sobre a difusão do capitalismo para potenciais áreas de exploração, “Teoria Moderna da Colonização”.

A anunciação de Marx se materializou sob a égide da política econômica, denominado de “Liberalismo econômico” ²⁰. O capitalismo, ainda que com gangrenas como a crise da bolsa de valores de Nova York em 1929, consegue sua reinvenção, como a união entre o Estado e o capital privado, no que tange à incursão de novas fronteiras. A partir daí, estabelece-se uma nova divisão internacional do trabalho, mediado pelo vetor *técnico-transnacional*.

A nova divisão internacional do trabalho, agilizada pelos meios de comunicação e transporte, cada vez mais apoiados em técnicas eletrônicas, transformou o mundo em uma fábrica e, um *Shopping Center* global. São globalismos decisivamente baseados na organização e dinâmica das corporações transnacionais, que desenvolvem suas geoeconomias e suas geopolíticas em moldes mais ou menos independentes dos Estados nacionais (IANNI, 2006, p. 185).

Os globalismos representados pelas empresas transnacionais com seus empreendimentos de produção e circulação mundial, imanentes ao rigor da política econômica neoliberal disseminada no início dos anos de 1970, possuidora de regras comuns

²⁰ Ver outros autores da Escola Clássica da Economia que tratam de Liberalismo Econômico: Adam Smith, David Ricardo, John Stuart Mill.

de abertura econômica aos países que lhe adotam. Assim, a reestruturação é justificada sob o signo da “racionalidade espacial” (HARVEY, 2006), cuja atenção é desviada não só das necessidades sociais como das consequências regionais de projetos capitalistas.

Os projetos específicos a um determinado lugar também têm o hábito de se tornarem foco da atenção pública e política, desviando a atenção e até recursos aos problemas mais amplos, que talvez afetem a região ou o território como um todo (HARVEY, 2006, p. 174).

Assim, o padrão de racionalidade planificada nos rearranjos espaciais com densidade técnica tende a potencializar algumas atividades pontualmente no intraurbano e que terão ênfase na (re)produção da cidade.

Não é surpreendente encontrar, por isso que áreas de mais alta renda na cidade são valorizadas por atividades comerciais cuja produtividade não pode ser medida (escritórios do governo, bancos, companhias de seguro, agentes de câmbio, agentes de viagem e várias formas de entretenimento são bons exemplos) (HARVEY, 1973, p. 161).

Dessa maneira, sob a esfera da modernidade assentada na materialidade que aqui se denominou *técnico-transnacional* (ideia a ser explicada no capítulo quatro), a ativação é dada pelas atividades de serviços e comércio, tendo a policentralidade o corolário exitoso, numa base espacial cambiante na cidade.

Este capítulo consistiu em fundamentar o centro da cidade com teorias e correntes que postularam sua interpretação dentro e fora da Geografia, com a intenção de compreender sua importância na cidade, bem como o movimento de sua transformação imanente ao processo de urbanização que por sua dinâmica, principalmente econômica, evidenciou a centralidade – cujo prefixo “poli” foi emprestado para interpretar as frações do espaço que, sob a pretensa de uma modernidade ou pós-modernidade, se realiza, sem, contudo, deixar de representar a globalização em curso.

Pautado no conjunto de postulações que iluminaram os conceitos de centro, centralidade, modernidade, pós-modernidade e globalização, com vista à aproximação do corte empírico da pesquisa, se pretende sustentar as metodologias operacionais postas para compreender as complexidades que permeiam as dinâmicas do centro e centralidade referentes aos três núcleos marabaenses, por meio das ações dos sujeitos produtores do espaço, a saber: capital, estado, consumidor, morador e trabalhador que fazem e refazem a vida urbana.

3 URBANIZAÇÃO, REESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

Este capítulo versa sobre a compreensão do processo de produção e reestruturação espacial, teorias da urbanização brasileira e amazônica. Para tanto, serão utilizados dados do tempo pretérito por meio do uso de pesquisas e levantamento bibliográfico que produziram aportes empíricos e teóricos, permitindo obter elementos explicativos da gênese e os desdobramentos socioespaciais da cidade de Marabá, com sua redefinição atinente após os anos de 1970.

O intento decorre da necessidade de acionar as escalas espaciais e temporais como elementos influenciadores e mesmo estruturadores da cidade de Marabá, em que se assentaram espacialmente dinâmicas e processos determinantes em sua morfologia urbana, que se realiza pelas relações tanto inter quanto intraurbano, que neste caso, na escala da cidade, o centro e a centralidade urbana são o mote que permeia a tese.

Para uma compreensão do “espaço relacional” (HARVEY, 2015) sobre a cidade e o urbano de Marabá, como produto em certa medida do processo de urbanização brasileira, com suas características de inclusão e exclusão de acesso social aos equipamentos urbanos, seleção do uso do solo urbano entre outros, eis aqui algumas nuances comuns do processo capitalista, postulado pelo “desenvolvimento desigual” (SMITH, 1988).

A teoria anterior preconiza a igualdade dos espaços com o aprofundamento da instalação do capital fixo e extraindo os lucros da mais-valia relativa, produzindo a igualdade das contradições socioespaciais. Neste sentido, a cidade figura como condição, meio e produto para a reprodução ampliada do capital (CARLOS, 2005) e, por conseguinte, a afirmação da igualdade das contradições socioespaciais expressas nas paisagens urbanas.

3.1 APONTAMENTOS SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E AMAZÔNICA

3.1.1 Urbanização brasileira

Não intencionamos realizar aqui uma tautologia no que tange ao processo de urbanização brasileira e, sim, discutir como o processo se evidenciou e evoluiu no país que teve seu maior desenvolvimento no Centro-Sul e, posteriormente, sua expansão para o Nordeste e Amazônia, através da irradiação no que tange à reprodução das formas e funções com seus processos socioeconômicos, resultando tanto em semelhanças quanto em diferenças

entre as cidades brasileiras, a fim de desvelar elementos urbanos que se manifestam em Marabá como parte de um processo em escala nacional.

A conjuntura internacional de pactos coloniais (até 1822) sedimentou uma sociedade rural no país, conteúdo presente mesmo nas cidades, pois, estas tinham forte dependência econômica do campo, que influenciava as suas relações sociais. A cidade tinha por função viabilizar as leis e acordos políticos, por excelência, numa aproximação da “cidade política” (LEFEVBRE, 2008). Isto é, a cidade emanando as normas e leis para o campo, mesmo num país predominantemente rural.

A cidade não assumia o espaço principal da produção econômica do país, por conseguinte, o afluxo demográfico era diminuto para si e também não era compelida a se rearranjar espacialmente, mantendo muito mais um país do campo do que da cidade, ficando longe de propensões de urbanização em sentido *stricto* do capital até fins do século XIX, quando assim alguns fatores contribuíram para sua base – entre os quais, a Lei áurea (1888) abolindo a escravidão, tencionando mudanças na estrutura espacial rural-urbano a partir das novas relações de trabalho, uma vez que até então como dito, o campo comandava a economia do país pautada na escravidão; e mesmo com o assalariamento pouca coisa mudou. De acordo com Martins (2010, p. 100), “quando o homem não era cativo à terra, a terra era cativa ao homem”.

As travas para a urbanização do Brasil estão relacionadas à sua formação socioespacial²¹, com um país rural estruturado por meio da conjunção propriedade privada e trabalho escravo, na qual o campo desempenhava o principal papel econômico, o que definia um país rural e agroexportador por praticamente quatro séculos e meio. A inflexão é perceptível nos anos de 1940, quando se eleva as taxas de urbanização.

A partir de 1940, todas as regiões brasileiras apresentaram altas taxas de urbanização, ainda que regiões de fronteiras agrícolas e de recursos naturais apresentassem crescimento também da população rural. Em 1960, a região Sudeste já apresentou um decréscimo absoluto da população rural e em 1970 as demais regiões iniciaram sua perda de população rural, à exceção do Nordeste onde se inicia apenas a partir de 1980. No país, a população rural começou a decrescer em termos relativos em 1940 e, a partir de 1970, decresceu em termos absolutos. Estava feita a inflexão rural-urbana no Brasil (MONTE-MÓR, 2004, p. 113).

A citação anterior revela que o Brasil não experimentou um processo de urbanização homogêneo e simultâneo em seu território, porque tal processo iniciado no Sudeste se expandiu pelo território nacional por meio, principalmente, do sistema rodoviário, produzindo

²¹ Teoria a ser desenvolvida ainda neste capítulo.

mudanças espaciais no país ao quebrar o sistema de arquipélagos econômicos que proporcionava relativo isolamento entre as regiões. Desta feita, estabelecendo uma divisão territorial do trabalho através da premissa fundamental do capitalismo industrial para sua reprodução, “produção, circulação, distribuição e consumo” (MARX, 1996).

No que tange ao processo histórico de urbanização e industrialização do território brasileiro, destaca-se sinteticamente alguns desdobramentos regionais.

Quadro 3 – Evolução urbana no Brasil

O Brasil foi, até o século XIX, um grande arquipélago (<i>penínsulas da Europa</i>): formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior. Ex: Manaus, Belém e a borracha; Salvador e o cacau.
Ruptura relativa: Na segunda metade do séc. XIX, quando, a partir da produção do café, o Estado de São Paulo se torna o polo dinâmico de vasta área (estados do Sul, Rio e Minas) – implantação de estradas de ferro, melhoria dos portos, novos meios de comunicação, trabalho e consumo capitalistas: integração limitada, fornecendo as bases para a industrialização e urbanização (até anos de 1930).
Século XX (pós 1930): Após os anos 1940-1950: os nexos econômicos ganham enorme relevo e impõem-se as dinâmicas urbanas na totalidade do território. Até então, as funções administrativas eram predominantes (capitais). Inversão: 1940- Taxa de urbanização de 26,35% 1980- Taxa de urbanização de 68,86% 1990- Taxa de urbanização de 77%
Entre 1950 e 2005 – A população urbana cresceu 800%: É então que se estabelece uma rede urbana brasileira de cidades, com uma hierarquia nacional, diretamente relacionada à industrialização, ampliação da distribuição de energia elétrica, melhoria das condições sanitárias, hegemonia de São Paulo, crescimento global da população.

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em Santos (2009, p. 67-70).

Diante do exposto, o “tempo social” (LEFEBVRE, 2013) do movimento espacial industrializante redistribuiu e mesmo incluiu as regiões em circuitos para fluidez de pessoas, mercadorias e informações, produzindo integração nacional e disseminação dos valores e comportamentos urbanos para o desencadeamento do processo de urbanização propriamente dito.

A modificação no padrão econômico afetou diretamente o comportamento da população brasileira que passou a se concentrar nas áreas de produção, sobretudo, no eixo Rio-São Paulo, deixando para outras regiões o papel na divisão territorial do trabalho, o de ofertar matéria-prima e mão de obra barata. Conquanto, para todas as regiões brasileiras, a vitalidade das suas cidades por meio da urbanização foi o aporte espacial necessário para o desenvolvimento industrial, seja como produtora, seja como consumidora e por vezes as duas funções juntas e, em alguns casos, também como intermediadora.

A realização do processo de urbanização está imbricada com o aparelho de Estado como promotor das intervenções, projetos e planos urbanos, legitimando a superestrutura²² através das instâncias político-jurídica, econômica e ideológica. Esta, para Gramsci (1980, p. 3), é “algo que opera não apenas sobre a estrutura econômica e sobre a organização política da sociedade, mas também sobre o modo de pensar, sobre as orientações ideológicas e inclusive sobre o modo de conhecer”.

O fator ideológico é um elemento vital para compreender nos espaços urbanos as prerrogativas que garantem os interesses e autorizam aos agentes econômicos rearranjarem o espaço, interferindo no processo de urbanização, tornando a cidade um meio construído sob o rigor dos agentes político-econômicos atrelados.

3.1.2 Urbanização amazônica: o estado do Pará evidenciado

O motivo pelo qual se fez a opção de analisar o fenômeno urbano e o processo de urbanização na Amazônia correspondente ao território do estado do Pará é o fato de que as intervenções do Governo Federal para uma integração da região ao restante do país, e sua inserção na divisão territorial do trabalho, teve no espaço paraense a sede da maior parte das ações, com o apoio logístico de seus municípios, entre os quais o objeto espacial da pesquisa em tela, a cidade de Marabá.

A Amazônia paraense foi o cerne das ações e materializações da maior parte dos investimentos ditos “grandes projetos”, isto é, sob “ideários” de viabilizar a integração da região ao restante do país e organizar o espaço para os futuros investimentos públicos e privados. O Estado organizou um conjunto de programas e obras de grande porte visando melhorar a infraestrutura espacial, controle técnico e político, para também induzir a entrada de pessoas de outras regiões como abastecimento de mão de obra.

No quadro a seguir estão algumas das incursões do Governo Federal na Amazônia, sobretudo, na parte oriental – processo denominado “expansão da fronteira econômica” (BECKER, 2006).

²² Acepção de Karl Marx sobre a estrutura de controle pelo aparelho do Estado capitalista.

Quadro 4 – Intervenções estatais na Amazônia oriental

PROJETO	OBJETIVO	AÇÃO
Rede de Telecomunicações (infovias)	Facilitar a integração tecnológica do espaço amazônico aos grandes centros econômicos do país e do mundo e facilitar a implantação das grandes empresas privadas e estatais.	A construção de grandes redes de telecomunicações comandadas por satélites.
PIN (Plano de integração nacional)	Integração nacional.	A abertura de rodovias transversais como a Transamazônica e regionais como a Cuiabá-PortoVelho e a Cuiabá-Santarém.
SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia Legal)	Desenvolvimento regional, a política de incentivos fiscais gerida pela SUDAM consistia na redução ou isenção de impostos às empresas que implantassem projetos dentro das áreas priorizadas pelo Estado.	Essa nova instituição concentrou toda a política de subsídios fiscais (auxílio do Estado), aqueles setores capitalizados que tinham interesse em investir na Amazônia.
O INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária)	Instituição estatal responsável pelo assentamento de camponeses e distribuição de terras na região, através dos projetos de colonização.	Criação de vilas com estrutura de pequeno, médio e grande porte: Agrovila (pequeno) Agrópole (médio) Rurópole (grande).
GEBAM (Grupo de Terras do Baixo Amazonas) e o GETAT (Grupo de Terras do Araguaia-Tocantins)	Distribuição de terras sob o controle do exército para amenizar a tensão social criada com a guerrilha do Araguaia, além de impedir a “invasão” do território reservado ao Projeto Carajás. Esses dois órgãos já foram extintos.	Assentamentos dirigidos.
POLAMAZÔNIA (Polos de desenvolvimento regional)	Voltado à implantação de 15 áreas ligadas às atividades agrominerais dentro do território da Amazônia Legal. Obedecia à lógica da Teoria dos Polos de Desenvolvimento de François Perroux, segundo o qual o desenvolvimento se daria a partir de áreas preestabelecidas.	Este projeto refletiu o novo sentido da ocupação regional, foi implantado com base nas vantagens comparativas das regiões, isto é, o Estado alocou investimentos em áreas selecionadas que possuíam grande potencial de recursos naturais.
O PROGRAMA GRANDE CARAJÁS (Projeto Ferro-Carajás-Parauapebas-PA, Projeto Albrás-Alunorte-Barcarena-PA, Projeto Trombetas-Oriximiná-PA, Usina hidrelétrica de Tucuruí-Tucuruí-PA, etc.)	O governo justificava o projeto pela necessidade de adquirir divisas para o pagamento da dívida externa e ao mesmo tempo diminuir as desigualdades regionais do país.	Extração mineral, criação das <i>company tows</i> (cidades da companhia) enclaves urbanos, geração de energia, associação entre o capital estatal e privado nacional/estrangeiro (<i>joint venture</i>), construção de estradas de ferro etc.

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em Becker (2006).

Deste modo, estava montado o sistema de “controle da malha técnica e política” (BECKER, 2006) como uma estratégia para o desenvolvimento do potencial dos investimentos com menos riscos possíveis pelo suporte dado pelas cidades.

Foram várias as estratégias territoriais que complementaram a ocupação regional. Para tanto, impõe sobre o território uma malha de duplo controle técnico e político constituída de todos os tipos de conexões e redes, capaz de controlar fluxos e estoques, e tendo as cidades como base logística para a ação (BECKER, 2006, p. 26).

O apelo nacional acerca dos grandes empreendimentos na Amazônia durante os anos de 1970 e 1980 são reconhecíveis, bem como seus impactos socioambientais, principalmente para as populações ao entorno dos projetos. Contudo, os referidos investimentos trouxeram uma *reestruturação produtiva* para a região.

É importante ressaltar que o termo *reestruturação produtiva* é um processo de escala mundial. Segundo Mattos (1999), é possível através de três condições básicas: “economia de livre mercado; Estado neutro e subsidiário; ampla abertura externa”. A *reestruturação produtiva* é, por assim dizer, um processo subordinado à reestruturação econômica mais ampla que delega funções no circuito espacial, reconfigurando produtivamente regiões e cidades.

Neste sentido, ainda que alguns projetos já tenham sido extintos, suas consequências são prementes para o contexto urbano de alguns municípios, tal como Marabá.

Marabá foi vista dentro dos planos governamentais como ponto de apoio ao Projeto Ferro Carajás. A sua estrutura urbana seria fundamental no fornecimento de serviços, produtos e como base para a atividade a ser desenvolvida na mina de ferro. A cidade estava sendo disponibilizada para os novos interesses que se fixavam na região, seja do próprio Estado, seja do capital privado no que se referiam às terras oferecidas a um custo mínimo (ALMEIDA, 2008, p. 21).

É importante frisar que os eventos pretéritos e mesmo os atuais que cercam o cenário urbano e da cidade na Amazônia são dimensões da realidade, pois, tais eventos são ressaltados, principalmente os aspectos econômicos, exprimindo parcialidades da sociedade e do espaço. Desta maneira, os dados quantitativos traduzidos para qualificar o espaço podem falsear a realidade permitindo discrepâncias.

Para mensurar certas discrepâncias entre a realidade e o que é estabelecido como tal, utilizou-se referências dos estudos do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira (NEPECAB) que mostram uma tentativa de padronizar as cidades na

Amazônia, a partir de critérios nacionais que não compatibilizam plenamente com suas especificidades, mesmo sendo um exemplo concernente à Amazônia ocidental, é possível fazer certas analogias com a Amazônia oriental e as cidades paraenses.

A discussão deu-se início com a mudança, por parte do IBGE, em 2000, dos critérios de classificação das cidades – sendo que as cidades médias passam a ser aquelas que têm mais de 100 mil habitantes quando antes o critério era de 50 mil. Com esta mudança no estado do Amazonas desaparecem as cidades médias e todas passam a ser classificadas como pequenas (SCHOR et al., 2016, p. 13).

A inquietação da referida autora supracitada é reforçada em outro momento, “os arcabouços teóricos e os procedimentos metodológicos para o estudo das cidades no Brasil pouco se adequam à realidade da Amazônia”. [...] A primeira dificuldade está na adequação de escalas e conceitos (SCHOR; MARINHO, 2009, p. 77).

Os conceitos pouco conferem à dinâmica socioespacial e o liame cotidiano com a natureza, não apenas pela presença, mas também da retroalimentação da própria cidade pela imbricada relação com os elementos bióticos e abióticos, difícil de apreender com conceitos extralocais, recaindo na dificuldade em situar a escala dessas cidades.

No mesmo pensamento, utilizando-se das noções bastante arraigadas de “cidades da floresta” e “cidades na floresta”, sugere Trindade Jr. (2015a, p. 93): “a ‘cidade para a floresta’ como possibilidade de se pensar políticas territoriais para a Amazônia, espaço no qual o meio ambiente e as práticas culturais compõem importantes elementos da particularidade regional”.

O descompasso entre o dito (concebido) e o real (vivido e percebido) nas cidades amazônicas ocorre por “olhares” refratários de uma Amazônia presa no passado, com alguns nexos do presente e mesmo com narrativas edílicas entre homem e natureza. Quando muito mais se concorda em processos de continuidades e reestruturações entre os eventos e os ciclos econômicos com rebatimentos no espaço.

Tais processos têm início com a colonização, em que houve escolha de um ponto estratégico no litoral, de proteção para irradiar a interiorização. As áreas litorâneas passam a exercer um papel de fluir para o território ordens de todos os tipos, produzindo uma estrutura hierarquizante entre as cidades do litoral e do interior com poucas mudanças até a atualidade.

A criação de uma cidade destinada a desempenhar funções de proteção e de ponto de partida para a conquista de um território implica na escolha de uma posição e um sítio condizente com essas funções. No caso de Belém, sua localização nas proximidades da embocadura secundária e meridional do Amazonas, simultaneamente protegida do oceano e distante do estuário norte conhecido pela violência das águas e dos ventos que perturbam a navegação, confere-lhe uma excelente posição, garantindo-lhe o acesso e controle do litoral e do vale amazônico.

Esta posição de entrada e de saída da Amazônia seria incorporada à sua história, assegurando-lhe uma proeminência ímpar em toda a região (CORRÊA, 1987, p. 43).

Para um melhor entendimento acerca do processo de constituição das cidades amazônicas, o autor anterior tem sua acepção refutada por Machado (1989), defendendo a ideia de que nem todas as missões militares e mesmo as religiosas foram capazes de criar embriões urbanos na região. Fato atribuído, principalmente, pela efemeridade e rarefação destes povoamentos. Sem, contudo, discordar em outro momento da sua tese, a convergência entre os dois autores é que havia articulações entre os núcleos, podendo ser um ensaio de rede urbana. Nas palavras da mesma autora:

A localização dos assentamentos, em geral na confluência dos rios, podia permanecer a mesma durante mais de um século; mas com frequência, em cada lugar, aparecem e desaparecem aldeias, vilas e habitantes, num movimento claramente intermitente. Os núcleos de povoamento amazônicos têm ocasionado alguns mal-entendidos, ao confundir o povoamento de tipo nuclear com o fenômeno urbano. Essa afirmação deriva a afirmação, reiterada até hoje, de que as missões religiosas constituem a origem do fenômeno urbano no vale amazônico, ou outra afirmação frequente, de que a categoria de vila e sede conferia a um lugar, de maneira automática, as características de núcleo urbano (MACHADO, 1989, p. 110-111).

Numa contextualização histórica do urbano e da cidade no estado do Pará, notadamente, alguns desses pontos litorâneos referenciados tornaram-se cidades como no caso de Belém (PA) que, demandando a interiorização a partir de si, estabeleceu para além da geopolítica da época uma divisão territorial do trabalho na Porção Oriental da Região Amazônica, organizando os circuitos espaciais internos destinados para o exterior, conformando espacialidades presentes que projetam os processos de ordem, natureza e intensidades diferentes.

A importância em compreender o processo histórico de formação territorial amazônico, especialmente, paraense, se dá pelo fato de que a complexidade do que hoje se concebe como rede urbana tem uma forte relação com as tramas do passado, visto que no momento pretérito a configuração espacial sob a égide das águas engendrou o povoamento e ainda se apresenta como componente natural da paisagem em algumas cidades, a exemplo de Marabá.

Com base na concepção de Santos (2008c), de que a “paisagem é uma escrita sobre a outra”, identifica-se na Amazônia uma escrita inicial, ou seja, paisagens com preponderância de traços da morfologia natural da região. “Partindo-se da fundação de Belém em 1616, o delineamento do que é hoje a Amazônia se fez somente entre 1850 e 1899, sob a preocupação

imperial com a internacionalização da navegação do grande rio, e o ‘boom’ da borracha” (BECKER, 2006, p. 26).

Ao se tratar de paisagem urbana pretérita na Amazônia, é imprescindível mencionar um momento muito próspero economicamente na região, pois, sua riqueza materializou-se em configurações espaciais, edificadas nas paisagens que representavam aquele momento, denotando um ritmo de vida urbano particular no tempo-espço, datada entre os fins dos séculos XIX e início do XX, “a prosperidade e a riqueza ocasionadas pelos tempos áureos da borracha mudou o ritmo de vida da cidade, tornando-a mais agitada, então o comércio de Belém adquiriu ares de grande centro comercial” (PENTEADO, 1968, p. 73).

O período da borracha na Amazônia contribuiu decisivamente para a interiorização da região através do sistema de aviamento, no qual foram criados circuitos espaciais entre as áreas litorâneas, sobretudo, entre Belém e os rincões da floresta, mobilizando pessoas e produtos.

A descoberta de concentração de seringueiras, sobretudo, da *Hevea brasiliensis*, muito mais produtiva do que aquelas encontradas nos baixos cursos e nas ilhas, *Hevea guianensis benthamiana*, acabou deslocando o centro geográfico da produção da borracha para os altos cursos do Tapajós e Xingu e, sobretudo, para a Amazônia Ocidental, nos altos cursos do Purus e Juruá (PORTO-GONÇALVES, 2006, p. 13).

A atividade da borracha, cujo exemplo pode ser estendido para outros ciclos econômicos no país, produziu circuitos espaciais como herança material e, mesmo com a decadência de uma dada atividade econômica, as integrações espaciais por ela criadas perduram sob nova concepção técnica e operacional, permitindo continuidades de relações sociais e mesmo interações espaciais que, por tal condição facilitam a ação de novos agentes com novos projetos.

Do ponto de vista da urbanização no território amazônico, o processo intensificou-se a partir da segunda metade do século XX, com grande participação do Governo Federal (atravessado pelo regime ditatorial entre os anos de 1964 a 1984). O ente público (Estadual e Federal) lançou mão de estratégias para planejamento urbano para fins econômicos, a partir dos anos 1970, aproveitando-se de certa envergadura já existente na estrutura urbana de algumas cidades.

Este é um ponto importante na pesquisa, uma vez que versa sobre a dinâmica da estrutura urbana de Marabá por meio de variáveis. Assim, torna-se necessário a conceituação desta categoria: “o conjunto de uma estrutura urbana pode ser entendido como resultado da

interação entre quatro elementos fundamentais: a população (P), o ambiente, ou meio físico (A), a tecnologia (T) e a organização social (O), esta última remetendo ao conjunto de instituições e práticas sociais”²³ (DUNCAN Apud CASTELLS, 1983, p. 186).

Acredita-se que o entrelaçamento dos quatro elementos da estrutura urbana afere uma metodologia analítica proximal quanto à descoberta do conteúdo da cidade, pois, são entes que transferem para o espaço os resultados das intencionalidades, o enquadrando em racionalidades moldado entre o específico e o geral, repleto de contradições, mas também de acordos, ou seja, rica em convergências e divergências válidas em temporalidades. Por assim dizer, são as leis estruturais que reunidas conformam uma dada especificação social e espacial.

Retomando a discussão acerca das estratégias governamentais para o espaço urbano na Amazônia, para promover investimentos visando ampliar suas capacidades de serviços e comércio básicos e mesmo complexos para atender a população, tanto interna quanto aos recém-chegados, vejamos o que Pereira (2006, p. 44) diz:

Com relação à importância diante dos municípios menores, as cidades médias servem de referência para quase 170 municípios da região, pelo destaque que representam na micro e/ou mesorregião de sua respectiva unidade federativa. Inclusive, algumas dessas cidades contaram na década de 1970 entre as beneficiadas com grandes somas de investimentos do governo federal, através do Programa Nacional para as Cidades Médias e Capitais, que tinha por objetivo estruturar cidades de porte médio a fim de que servissem como alternativa para deter os fluxos migratórios que se destinavam às grandes cidades brasileiras; ou de sua versão regional denominada de Programa de Cidades Médias para a Amazônia (SUDAM). Nesse período, foram selecionadas aquelas cidades que cumpriram o papel de apoiar o desenvolvimento regional de acordo com as premissas estabelecidas pelo Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia): ‘promoção dos núcleos urbanos de ocupação estrategicamente selecionados ao longo das rodovias de integração amazônica, bem como em função das potencialidades sub-regionais para o desenvolvimento agropecuário, agroindustrial e agromineral’ [...] Dentre as cidades contempladas na Amazônia, **Marabá**, Castanhal, Santarém (PA), que receberam apoio do governo federal para ampliarem sua capacidade de oferta de bens e serviços para a população (grifos nossos).

A referida política pública em âmbito nacional, com a versão regional para as cidades médias como Marabá, trouxe possibilidades para o rearranjo da cidade como confirmação da sua estrutura urbana em potencial. No entanto, o projeto de equipação dessas cidades foi abandonado nos anos 1980.

No Brasil, a partir de meados da década de 1960, no âmbito do recém-criado sistema de planejamento que pretendia incluir a dimensão espacial nas políticas

²³ Tal conceito de estrutura urbana tem inspiração na Escola de Chicago.

governamentais, a exemplo dos polos de desenvolvimento e das regiões-programa, estabeleceu-se a noção de cidade de porte médio, barreiras receptoras contra as correntes migratórias em direção aos centros metropolitanos. Tratava-se de uma retórica de um sistema de planejamento que, na década de 1980, foi esvaziado. (CORREA, 2007, p. 27).

Mesmo com o abandono ao incentivo de crescimento das cidades do nível não metropolitano, contraditoriamente, houve avanços significativos para a urbanização regional, demonstrado pelos altos índices nas taxas de urbanização, superando inclusive a do país (IBGE, 2010). Além de contribuir para o estreitamento das interações espaciais entre as cidades, por meio (principalmente) de fluxos econômicos que contribuem para a produção de uma tipologia de “urbanização difusa” (TRINDADE JR, 2015b) – conceito defendido pelo autor quando demonstra que a modernidade do território e uma relativa densidade técnica transferem para as cidades suas intencionalidades em diferentes níveis de cidades, sem privilegiar uma continuidade espacial, isto é, pontilhões urbano-modernos no território amazônico.

A interação espacial de nível intra e interurbana entre as cidades amazônicas por meio da troca de bens, serviços, capitais, informações e pessoas como expressão da urbanização, acentuou-se a partir de 1970, em paralelo as mudanças políticas, econômicas, demográficas e sociais no Brasil da época, cuja necessidade de ampliar as interações espaciais era premente entre as escalas.

A intensificação do processo de globalização engendra novas práticas socioespaciais por meio de agentes capitalistas. Comumente, suas ações iniciam nas maiores cidades para em seguida atuar nas médias e interatuar entre as duas, consubstanciando atributos materiais e imateriais para a fluidez nas relações interestelares, com intensidades diferentes entre as cidades.

As relações interestelares que as cidades amazônicas desenvolvem combinam com um recente processo de urbanização que ainda se percebe “ilhas de ruralidades” (LEFEBVRE, 2008), porque mesmo que as cidades estejam vivenciando acelerados processos de urbanização, é notória a superposição entre elementos rural-urbano. Sejam nas práticas socioespaciais, sejam na paisagem, ambos tecidos com traços do campo, contribuindo para complexificar as cidades da região face ao movimento da urbanização e das relações escalares.

Torna-se importante frisar que em paralelo às dinâmicas econômicas na Amazônia, ocorrem uma alta taxa de população urbana, contudo, seus índices de taxa de urbanização ainda são baixos.

As taxas de crescimento da população urbana da Amazônia (Região Norte), na última década, foram superiores à média nacional. Todavia, o grau de urbanização é menor do Brasil, com 58,2%, sendo que este percentual está desigualmente distribuído, concentrando-se a maioria da população nas cidades capitais. Com exceção do Pará, nenhum dos demais Estados da Região apresentava, no Censo de 1991, outras cidades que não as capitais com mais de 100 mil habitantes (OLIVEIRA, 1999, p. 205).

Percebe-se que as cidades amazônicas, sobretudo as paraenses, atraíram um grande contingente populacional, sem uma estrutura urbana compatível, em termos quantitativo e qualitativo, revelando um descompasso entre sociedade e espaço. Sendo a urbanização um processo de adequação ao contexto extrarregional, como defendem Trindade Jr e Pereira (2007, p. 313), “o processo de urbanização é uma tentativa de padronizar as cidades da região amazônica”.

A urbanização amazônica é grafada no espaço entre os organismos estatais e o capital privado nacional/internacional – entre os quais, o exemplo das *Company towes* (cidades das companhias) que foram e ainda são enclaves urbanos criados pelas grandes empresas que se instalaram na região como suporte às atividades produtivas. Tal processo com incidência nas taxas de urbanização regional.

A urbanização na Amazônia a partir da década de 1960, invariavelmente, densificou a rede urbana.

[...] a partir de 1960, a rede urbana amazônica, em virtude das transformações a que foi submetida, passou a ter novos significados. Não se trata mais de uma rede urbana dendrítica, com uma funcionalidade monotônica, a de drenagem de produtos do extrativismo vegetal e excedentes sob a forma de lucros comerciais e juros [...]. Em segundo lugar, e correlatadamente, as transformações significaram maior complexidade dos fluxos. Complexidade porque se referem à intensificação dos fluxos em geral, mas, e, sobretudo, à existência de um número maior de tipos de fluxos, envolvendo a circulação da força de trabalho, matérias-primas diversas, produtos primários para o abastecimento urbano, produtos industrializados e excedentes sob a forma de lucros comerciais, juros e mais-valia. Complexidade ainda porque tais fluxos não covariam espacialmente, estando desigualmente espacializados, seguindo diferentes direções e reforçando a maior complexidade funcional dos centros da rede urbana (CORRÊA, 1987, p. 85).

A intensificação das relações interacionais na (s) rede (s) urbana amazônica é impulsionada também com a criação de Municípios, ajudada pelo intenso número de migrantes atraídos para a região nas décadas do *slogan* “terras sem homens para homens sem-terra”, incentivado pelo Governo Federal, juntamente com os migrantes que se deslocaram espontaneamente – o que contribuiu para pressionar processos de territorialização municipal.

De acordo com Rocha (2008, p. 56), “o estabelecimento de uma unidade municipal com suas prerrogativas, relegitima o estado na função de ordenamento territorial, prescindindo o atrelamento político; no Pará em 1970 havia 83 cidades e em 2009 são 143”.

O autor anteriormente supracitado concorda por um lado que a criação de municípios reforça o poder público na esfera estadual por meio do atrelamento político. Por outro, o conteúdo no qual estas cidades nascem é produto de lutas sociais, conflitos rurais e urbanos que tem a base territorial normativa, emancipatória para resolução dos problemas a que foram incumbidas.

A criação das cidades recentes na Amazônia quase sempre ocorreu a partir da aplicação da política de “desenvolvimento” que produziu espaços e tempos diferentes dos até então vividos pelas populações amazônicas, os quais passaram a ser vistos com novos valores e novas funções. Espaços e tempos que foram produzidos através da atuação do Estado e da expansão do capital na Amazônia (OLIVEIRA, 1999, p. 201).

A “reinvenção” do espaço é um termo significativo para designar a criação de Municípios e, em alguns casos, a passagem do ambiente natural para o construído, a cidade, com a ulterior urbanização. Alguns Municípios são produto de desmembramento territorial, tais como, Marabá surgido da dissolução do Município de Baião (a ser discutido posteriormente). São articulações entre múltiplos agentes que instrumentalizam suas ações no ideário de uma “nova” cidade, ainda que pretéritamente “reproduzindo as relações sociais” (LEFEBVRE, 1991). Sendo este um dos espectros sociais semelhantes no espaço urbano das cidades brasileiras que não se difere na Amazônia.

Também o espaço urbano que se produz num lugar qualquer da Amazônia, não é único. Ele está contido e contém uma totalidade que inclui tanto o processo de desenvolvimento recente para a região, como a forma de produção da sociedade nacional, refletindo a maneira da espacialização de outras cidades brasileiras assinalada pela contradição: de um lado, as ilhas de luxo, riqueza e bem estar e, de outro, os arquipélagos de extrema miséria (OLIVEIRA, 1999, p. 201).

Para além de fatores sociais qualitativos, quantitativamente existe um total de 144 Municípios no estado do Pará e, mesmo com este aumento verificado nas últimas décadas do século XX, a complexidade da cidade na região amazônica continua ganhando novos contornos com as dinâmicas econômicas operacionalizadas nas redes urbanas, em que novos e antigos Municípios tanto se aproximam como se distanciam sob ótica da interação espacial.

A distância geométrica, como um fator a ser considerado, indica a natureza e intensidade das interações espaciais entre as cidades e, entre as regiões no interior da

Amazônia, tal como se apresenta o caso do Sudeste paraense, face ao distanciamento entre Marabá-Belém da ordem de 552 km (IBGE, 2010) que *à priori* tem-se a mesma como um obstáculo para as relações de interações espaciais entre as duas cidades.

Embora haja estudos como o de Amaral (2010) que demonstram que o fator “métrico ou distância” é pouco significativo para explicar as relações de interações entre as cidades em referência empírica, ao concordar que a distância está ligada a uma abordagem piramidal e hierárquica, não sendo mais plenamente coerente em contexto das relações verticais e horizontais atuais, tais relações multidirecionais consubstanciaram a conceituação pelo autor de “Cidade média da fronteira”, a Marabá.

Para Ribeiro (2010), a cidade de Marabá exerce um papel essencial na rede urbana regional, face ao processo de reestruturação produtiva recente no Sudeste paraense pela disseminação de lógicas econômicas ligadas ao setor industrial, sem desconsiderar outras nuances, como a oferta de produtos, serviços, informações e etc. Assim, pela autora, o conceito atribuído a Marabá foi o de cidade de “Entroncamento”.

A urbanização no território amazônico, com destaque ao Estado do Pará está atrelada aos impulsos que as atividades econômicas produziram no geral, como base de reprodução ampliada no espaço da cidade ou suas imediações, logo, os arranjos produtivos são vetores de comando da reestruturação da cidade.

Nesta direção, o estudo de Souza (2015) demonstrou que o início das obras do projeto ALPA (Aços laminados do Pará) em 2010, paralisado em 2012, foi motivo de euforia em vários segmentos econômicos – inclusive com materialização da prática de “antecipação espacial” (CORRÊA, 1989). Tais como o setor imobiliário que passou por intensas transformações, tendo entre outros, um corolário socioespacial o aprofundamento do déficit habitacional denunciado na paisagem urbana marabaense.

E como realidade última, quanto ao resultante espacial produzido a partir da urbanização e a inserção social neste processo na Amazônia paraense, o estudo de Rodrigues (2015) mostrou que as transformações na estrutura do espaço das cidades de Santarém e Marabá, verificadas a partir dos anos de 1990, evidenciaram que a reestruturação urbana e da cidade intensificou as diferenciações socioespaciais e a reprodução das desigualdades socioespaciais.

O papel de Marabá exercido na região Sudeste paraense e de Santarém no Oeste se assemelha a outras realidades do estado, como o desempenhado por Castanhal no Nordeste. Face ao processo de “dispersão metropolitana de Belém” (TRINDADE JR., 2007), estas

cidades tiveram acréscimo em sua estrutura urbana por meio das novas dinâmicas econômicas e relações escalares.

A cidade de Castanhal como exemplificação de polarização no nordeste paraense teve sua importância regional ampliada por meio, entre outros vetores, da implantação de rodovias, permitindo a ampliação da mediação dos fluxos econômicos e sociais.

O processo histórico de Castanhal e a atual dinâmica econômica estão diretamente ligados aos sistemas de transportes instalados em seu espaço. Pois, mesmo antes da construção do sistema ferroviário a cidade já exercia nodosidade regional.

Castanhal, já antes da chegada da estrada de ferro, era um núcleo constituído, com o seu comércio tradicional estabelecido. Com o estacionamento da construção da estrada de ferro, Castanhal desempenhou durante vários anos a função de ponta de trilhos, o que veio reforçar mais ainda a sua posição de centro regional. Daí partia a estrada para Curuçá e outros caminhos rurais em diferentes direções. O conjunto de novas colônias, localizadas no trecho seguinte, até Jambu-Açu, evidentemente haveria de girar na esfera econômica deste centro já estabelecido (EGLER, 1961, p. 80).

A ferrovia citada anteriormente é denominada de Belém-Bragança, sua construção remonta ao século XIX, visava o abastecimento da capital de alimentos produzidos na região Nordeste do estado, contribuindo para o recrudescimento econômico de Castanhal por ser um entreposto comercial no período da borracha, promovendo um afluxo migratório. Segundo Egler (1961, p. 77):

A primeira tentativa de promover a construção de uma estrada de ferro de Belém a Bragança data de 1870, quando o governo da província se prontificou a financiar qualquer empresa interessada em instalar um serviço de "rodagem a vapor". [...] Após uma série de atrasos, a construção foi finalmente iniciada em junho de 1883. Além do compromisso da construção da via férrea, o contrato estabelecia ainda a obrigação da concessionária de introduzir 10.000 colonos, na base de 2.500 por ano.

É importante notar uma característica da espacialidade de Castanhal, o de polo comercial mantido na sucessão dos sistemas de transportes, realidade constatada por pesquisas concluídas sobre o tema.

Neste sentido, a produção comercializada pelos empreendimentos do setor de abastecimento, pela Feira da Ceasa-Castanhal, pelo Mercado Municipal Antônio Barros Maciel e pelo Mercado Central Abadias Bezerra, vêm, além do Nordeste paraense e da própria Ceasa de Belém, de diferentes regiões do Brasil, tais como: Bahia, Ceará e Pernambuco (Nordeste); Goiás (Centro-Oeste); e São Paulo (Sudeste), por meio da CEAGESP (Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo), que por sua vez articula os estados do Sul do Brasil. [...] Essa produção que chega das diferentes regiões do país até Castanhal é distribuída

também pelo interior da própria cidade, quanto pelas cidades da sua rede de proximidade territorial (AMARAL, 2012, p. 17-18).

A atividade comercial ligada à feira foi demonstrada no intuito de justificar uma dependência do uso de rodovias para sua manutenção e desenvolvimento. São nuances da urbanização de Castanhal que pode ser vinculada para a realidade de Marabá – por seu turno, também teve rebatimentos urbanos com a implementação de rodovias (como veremos adiante).

Esta seção teve primordialmente o objetivo de se aproximar do recorte espacial da pesquisa, o Município de Marabá, visando compreender *a posteriori* seu processo de reestruturação da cidade. Para tanto, a discussão da urbanização, produção do espaço e seu conteúdo e formas semelhantes e diferentes se fizeram necessários. Processo iniciado no Centro-sul como baliza para a Amazônia, sob a análise de um urbano e de uma cidade nunca isolada e sim, de modo sempre relacional.

3.2 A PRODUÇÃO DA CENTRALIDADE NO INTRAURBANO EM MARABÁ: ENTRE A TEORIA E O ESPAÇO

A teoria do “Meio Técnico-Científico-Informacional” (M.T.C.I.) (SANTOS, 2008c) é considerada uma exitosa tentativa de pensar sobre a artificialidade (relativa) do espaço, no qual as técnicas modernas residem; é o mundo da materialidade captado inicialmente pelo processo cognitivo da abstração.

A relação entre abstrato-concreto em meio às ciências das humanidades teve, por assim dizer, um marco histórico quando “o filósofo ‘espadachim’ René Descartes, por ser laborioso em suas palavras, tal como o movimento dos golpes de uma espada” (PIRES, 1960, p. 210), inaugurou a cisão escolástica entre a filosofia e a teologia permitindo que o mundo das ideias e do concreto pudessem ganhar teorizações estritamente científicas, abrindo a filosofia para o mundo moderno, estabelecendo desta maneira a escola cartesiana, isto é, a ciência pela ciência.

Descartes abre o pensamento do mundo moderno, tendo como principal obra o *Ser e o Nada*, nesta indica que todo o conhecimento inicia pela essência do objeto e se desdobra para os seus atributos. A Filosofia canalizada pela abstração que a consubstancia é considerada, por algumas searas disciplinares, incapaz de autenticar respostas científicas, no caso da Geografia e da presente pesquisa há um ponto de erudição com a ideia cartesiana anterior.

Se, ao conhecer a essência do objeto deriva para os seus outros atributos, logo, empreender a inteligibilidade de um centro significa imergir em seu conteúdo social e econômico exprimindo (entre outras) a vertente qualitativa que exige alcançar o sujeito (morador, trabalhador, capital, estado e consumidor) em suas relações subjetivas e objetivas com o meio e entre si.

Percorrendo para a corrente do Existencialismo a que Sartre é um dos expoentes, apregoa que a “subjetividade deve se expressar objetivamente” (PIRES, 1960), o que torna patente a ação do sujeito (morador, trabalhador, capital, estado e consumidor) como ente reprodutor do centro, sob a prerrogativa de serem agentes históricos com decisões que mutualmente se afetam, conduzindo a forma espacial singular, bem como o conteúdo social, isto é, a essência do lugar.

O fato de o sujeito elencado ser reprodutor do centro aponta que há uma tensão entre si, pela maneira de apropriação das condições gerais de produção, o que para Sartre (PIRES, 1960) significa o ensejo antitético das relações entre si, reforçado pela liberdade de cada um em vencer as contingências por meio da criatividade.

Os postulados filosóficos ora expostos inspiram o *labor* metodológico operacional da pesquisa, na medida em que apresenta as possibilidades de ações de cada sujeito/agente reprodutor do centro, auxiliando na busca de informações que motivam e justificam suas ações que afetam o outro, mas sobretudo o meio que nem sempre atesta na aparência os elementos e momentos das transformações.

A importância de incorporar a Filosofia na pesquisa geográfica é o potencial de abstração, ainda que seja um princípio preliminar que vai se reduzindo com o avanço da pesquisa, especialmente no pós-campo, quando a divagação gradativamente vai cedendo à concretude dos dados. No entanto, nunca desaparece, pois, os intervalos entre a análise e os dados são preenchidos pela abstração filosófica, que encaminhará a maneira em que será explicitada a tese.

A possibilidade de relacionar o abstrato-concreto nem sempre fez parte do mundo circundante do homem, porque mesmo Platão em o *Mito das cavernas* (PIRES, 1960) já demonstrava que há uma grande dificuldade em acreditar em algo apenas dito e não visto. Uma das grandes novidades do nosso tempo é acreditar em algo não somente não visto (presencialmente) como também não tocado. O reino das técnicas se encarrega de estabelecer a relação com o homem, seja com seu uso e acesso, seja sem nada disso, relação reificada entre homem-técnica na qual se fundamentou a teoria do M.T.C.I.

A razão que nos levou a trazer para a discussão a teoria do M.T.C.I. é o fato de que a atenção maior dada a Marabá na pesquisa atém-se ao pós-1970. Período em que a teoria é captada com a modernização dos espaços, sendo neste bojo que Marabá se insere no circuito econômico nacional e mundial que tendo redefinido seu papel, também teve seu espaço reestruturado por meio da técnica-ciência-informação.

As teorias são produzidas a partir de um campo objetual concreto, principiado por uma lógica formal do concreto, desencadeando-se para uma lógica dialética da relatividade que se complementa. Como assevera Lefebvre (1975, p. 24), “se aprofundada, a lógica formal não proíbe o pensamento dialético, ao contrário, mostra a possibilidade dele, abre-se para a sua exigência, sua espera, seu trajeto, funda a necessidade desse pensamento”.

Para Lefebvre (1975, p. 30), “a lógica é identidade pura, porém os problemas não têm logificação”. Assim sendo, a lógica não é algo dado, engessado ou conclusivo, pelo contrário, ela é reflexionante e passível de cognoscibilidade. Portanto, permeável à abstração, que é um componente essencial da dialética pautada na ontologia, isto é, na apreensão da totalidade social.

Com base nas ideias inspiradoras na elaboração das teorias correlatas com a realidade, entende-se que a emergência do período atual assentada na “aceleração contemporânea” (SANTOS, 2008a) representa as transformações que o capitalismo passou na segunda metade do século XX, em que a produção e o consumo renovaram continuamente suas características e as espacializações. Assim reconfigura o conteúdo urbano e as cidades que mais intensamente se inseriram neste processo que transporta circuitos produtivos. Conforme observa Spósito (2012, p. 6), “as deslocalizações para áreas mais periféricas acarreta menos gastos com os fatores de localização e, de maneira geral e somada às condições anteriores, forçam a uma reestruturação da cidade e uma reestruturação urbana”.

Nos termos da autora supracitada, como objeto da pesquisa, isto é, a reestruturação urbana e, sobretudo, da cidade por meio de centro e centralidade, no caso de Marabá, depreende-se dois pontos importantes para a análise. O primeiro tem a ver com as determinações econômicas sobre o espaço em seu rearranjo numa divisão interurbana do trabalho, redistribuindo funções/papéis para as cidades, debutando a reestruturação urbana por meio de um novo conteúdo exigente de mudanças. Mudanças essas que remetem ao segundo ponto, surgimento e/ou renovação das formas para atender as novas demandas de ordem, neste caso, as de caráter econômico, que incidem na reconfiguração no uso do solo urbano produzindo a reestruturação da cidade.

Quando Lefebvre (2008b) fala da “urbanização completa da sociedade”, deduz-se a incorporação das reconfigurações espaciais da cidade e do novo movimento da vida urbana, instaurado pela densidade técnica e valores (signos mercantilizados) modernos, como um processo abarcativo no tecido urbano e mesmo fora dele.

Assim sendo, a artificialização²⁴ espacial “Meio técnico-científico-informacional” (Ibidem), tornando e ampliando os espaços urbanos modernos, com destaque para as cidades metrópoles e médias. No caso de Marabá, o *processo produtivo* reestruturador recente, desencadeado por interesses de agentes articulados, teve os *lócus* da cidade como aporte pela necessidade de conexão com a economia nacional e internacional, isto é, ao contexto mais amplo de globalização.

A globalização pode ser assim definida como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa. Este é um processo dialético porque tais acontecimentos locais podem se deslocar numa direção anversa às relações muito distanciadas que os modelam. A transformação local é tanto uma parte da globalização quanto a extensão lateral das conexões sociais através do tempo e do espaço (GIDDENS, 1991, p. 69).

Os eventos e acontecimentos ocorridos em escala global, a mundialização, faceta concernente à distribuição do trabalho no espaço planetário, nas escalas intraurbana²⁵ da cidade e interurbana entre cidades, são traduzidos em lógicas que emergem na cidade forçando o centro²⁶ e áreas centrais à modernização das atividades de serviços e comércio para tal recepção.

Alguns fatores contribuíram para a realização dos eventos econômicos mundiais, com rebatimentos nos processos de reestruturação urbana e da cidade, que tem os anos de 1990 um momento de mudanças paradigmáticas no padrão de produção e consumo.

A partir dos anos 1990, houve a passagem para o novo regime de acumulação, acompanha-se de mudanças fundamentais multiformes nos modos de produção e consumo, nas transações e nos mecanismos institucionais de regulação das relações sociais. Eles induzem uma reestruturação espacial da sociedade inteira, redefinição do conteúdo ideológico dos espaços, estabelecimento de nova divisão social e espacial do trabalho, criação de novos espaços de produção e de consumo e etc. (BENKO, 1999, p. 118).

²⁴ A artificialização espacial deve ser relativizada, pois, as técnicas não conseguem impor um domínio completo sobre a natureza.

²⁵ A escala intraurbana nesta pesquisa concerne às frações espaciais no interior da cidade, especificamente os três centros de cidade.

²⁶ As conceituações sobre centro e centralidade serão discutidas em capítulo adiante.

Assim, a passagem dos anos 1990 permite uma gama de análises, porém, dar-se-á maior ênfase aqui àquelas responsáveis pela reestruturação da cidade, sob a ótica do centro e centralidade como corolário das mudanças, especialmente na produção e consumo que tem na artificialização do espaço o aporte material de reprodução.

Para uma relação entre a teoria “Meio técnico-científico-informacional” (Ibidem) e o espaço empírico intraurbano de Marabá com enfoque para os três núcleos (Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova), intencionou-se situar o tempo-espaço da cidade, desde sua formação, passando pelos anos de 1970 até o contexto atual (2020), sob a luz dos períodos técnicos que a teoria comporta como se segue.

3.2.1. Formação territorial e estruturação espacial de Marabá (pontuações dos séculos XIX, XX e XXI)

Ao tratar especificamente da formação territorial de Marabá, é coerente evidenciar uma categoria que para Santos (2014a) é também um recurso teórico-metodológico, o de Formação Econômico Social (FES). Tal categoria é reconhecidamente emprestada de Marx, no qual foi apropriada e adaptada pelo autor brasileiro quando adiciona o espaço na teoria geográfica como elemento analítico, sobreposição, com o econômico e o social, consagrando-se em Formação Sócio Espacial (FSE).

Para o autor alemão, embora o capitalismo como modo de produção único no planeta, ganha feições próprias em cada sociedade pelas características que engendrou cada formação, com destaque à tessitura da base econômica que influencia na modelagem da organização social.

A organização social se manifesta na produção do espaço, a tessitura espacial é intencionalmente estabelecida a partir de uma projeção predeterminada condicionando o espaço aos seus rigores, entre as intencionalidades se destaca Formação Sócio Espacial (FSE).

Assim sendo, como base na teoria da FES, a interpretação geográfica da FSE iluminando um caminho metodológico para a compreensão da especificidade do espaço urbano de Marabá, é mister conhecer tal aporte teórico.

O interesse dos estudos sobre FES está na possibilidade que tais estudos oferecem permitir o conhecimento de uma sociedade na sua totalidade e nas suas frações, mas sempre como um conhecimento específico, percebido num dado momento de sua evolução. O estudo genético permite reconhecer, a partir de sua filiação, as similaridades entre FES, mas isso não é suficiente. É preciso definir a especificidade de cada formação, o que a distingue das outras, e, no interior da FES, a apreensão do

particular como fração do todo, um momento do todo, assim como o todo reproduzido numa de suas frações. (SANTOS, 2014a, p. 25).

Assim, a teoria da FSE não apenas identifica a gênese do espaço, como também situa os fenômenos num dado marco temporal. Ademais, o reconhecimento de tais fenômenos em suas particularidades fracionais, com suas interatuações e intra-atuações, substancia a totalidade que se busca em última instância.

Os processos de povoamento e produção espacial partem de uma premissa, a apropriação da natureza, cuja reprodução mantém o grupo – sendo este o início de vastas formações territoriais. Conforme postula Santos (2008a, p. 133), “o meio natural era fase da história na qual o homem escolhia da natureza o que era fundamental no exercício da vida e valorizava diferentemente essas condições naturais”.

A natureza exerce a função de atração, fixação e participação na vida dos habitantes, influenciando as esferas da vida comum. No caso da região amazônica, revestida por uma extensa floresta equatorial densa e fechada, entrecortada por grandes rios como o Amazonas, Tocantins, Araguaia, Tapajós entre outros.

A região amazônica dispõe de uma ambiência que teve forte influência na gênese de suas cidades, comumente, as mais antigas se localizam às margens ou próximas dos rios. A cidade de Marabá possui sua morfologia natural, sob a condição direta da influência do curso dos rios Itacaiúnas e Tocantins.

Quando se analisa o padrão de organização espacial dendrítico “rio-várzea-floresta” (PORTO-GONÇALVES, 2006, p. 79), termo que expressa três ecossistemas, em que as cidades se relacionam em maior ou menor intensidade até os dias atuais (especialmente as cidades tradicionais), verifica-se que carregam consigo elementos da natureza hidrográfica, o que explica a denominação de cidades ribeirinhas. Tal conceituação prescinde da análise amiúde, pois, *a priori* apenas não basta se situar às margens do rio para ser considerada cidade beira-rio.

As cidades ribeirinhas, diferentemente das cidades beira-rio, têm fortes articulações socioeconômicas e culturais com a escala geográfica local e regional; articulações estas que traduzem estreita relação com o rio, não simplesmente pela localização absoluta daquelas em relação a este último, mas principalmente pelas relações econômicas e socioculturais que incluem o rio como um dos importantes elementos que referenciam espacialidades e territorialidade urbanas (TRINDADE JR, 2012, p. 11).

Para o autor supracitado, a localização às margens do rio é uma relativa condição, pois, não significa que toda cidade margeada por rio tenha a designação de cidade ribeirinha. Em suas palavras:

Estar à beira do rio constitui-se uma das principais condições para que uma cidade amazônica possa ser considerada ribeirinha. Não se aceita, todavia, que toda cidade que esteja situada às margens de um rio tenha automaticamente credenciais que a reconheçam como tal (TRINDADE JR, 2012, p. 37).

O rio utilizado como via de transporte através de embarcações diversas traça uma característica de cidade ribeirinha na Amazônia, haja vista que em suas margens as relações sociais, ou seja, a fluidez de pessoas e mercadorias é dirigida pela dinâmica do rio com seus meandros de ida e volta ditado pela natureza.

A importância em incorporar a dimensão da natureza, neste caso os rios, se deve ao fato de que o crescimento da estrutura urbana de Marabá, conformada em cinco núcleos (além dos três pesquisados somando-se com Morada Nova e São Félix) propiciado pela presença da água que dividiu a cidade em porções de terra descontínuas. Situação geográfica atenuada com a construção das pontes sobre os rios Itacaiunas e Tocantins, realizadas entre o fim do século XX e início do século XXI.

A construção das pontes ligando os núcleos esteve diretamente atrelada ao Projeto Ferro Carajás. De um lado, a ferrovia promoveu a construção de uma ponte sobre o rio Tocantins, que fez a ligação direta do núcleo Nova Marabá com São Félix; e, de outro lado, a construção de uma ponte sobre o rio Itacaiúnas, permitindo a integração viária do núcleo Cidade Nova com as demais cidades (TOURINHO, 1991).

Contudo, os rios ainda participam da dinâmica da vida urbana dos cidadãos marabaenses, de modo diferenciado de antes, confirmando a tipologia de Marabá tanto de cidade ribeirinha quanto de beira-rio, combinando tempo-espço diferentes, o de formação territorial e da expansão do tecido urbano, amálgama que partilha elementos das duas tipologias de cidades.

No que se refere ao processo de formação de Marabá, torna-se importante levar em conta que o município foi produto territorial do desmembramento entre os municípios de Baião e São João do Araguaia, ambos, atualmente, são territorialmente e economicamente inferiores a Marabá.

Figura 4 – A formação do território de Marabá



Fonte: Brandão (1998, p. 306).

Para um melhor entendimento acerca do município que deu origem a Marabá:

A cidade de Baião foi o município de onde se desmembrou Marabá. O sítio onde se encontrava a cidade de Baião foi ocupado pela primeira vez no ano de 1694 (...). Em 1833, o lugar foi elevado à categoria de vila, com o nome vila do Tocantins e em 1841 lhe foi restituído o nome de Baião, cujo município abrangia toda a vertente do rio Tocantins e Araguaia, até o rio Tapirapé e seguia por este acima até suas nascentes. (...) Depois da Proclamação da República, em 1891, Baião foi elevado à categoria de cidade (...) e seu território foi dividido em sete circunscrições: Marabá, Umarizal, Matororá, Alcobaça, Areião, Itacaiúnas e São João do Araguaia (BRANDÃO, 1998, p. 181).

Os fatores políticos, históricos e econômicos que conduziram Marabá a pedir sua emancipação política tem sua origem entre os anos de 1892 e 1894.

Quando lutas sangrentas entre facções políticas, partidários uns do Marechal Deodoro e outros de Floriano Peixoto, acontecendo em Boa Vista do Tocantins (antigo estado de Goiás) levaram diversas famílias a buscarem um dos locais mais pacíficos para viverem. Assim, um grupo de seguidores do Coronel Carlos Leitão

chegam às proximidades do rio Itacaiúnas onde se instala um “Burgo Agrícola” no ano de 1895. No ano seguinte uma expedição sai do Burgo em busca de campos naturais para a criação de gado e descobrem a presença de caucho na região. Esta foi a primeira riqueza natural a ser explorada na região e que impulsionaria o seu aumento populacional. Em 1898, vindo com a leva de nordestinos atraídos pela riqueza do caucho, chega Francisco Coelho da Silva, vindo de Grajaú – Maranhão. Em 1898, após um período no Burgo, deixa este e funda uma casa de comércio chamada Marabá, na junção dos rios Tocantins e Itacaiúnas para negociar com os extratores do caucho que subiam e desciam os rios. Em 1904 a sub-prefeitura do “Burgo do Itacaiúnas” é transferida para o povoado Pontal, na época com 1500 habitantes, com o nome de “Marabá”. Esta é a primeira vez que este nome aparecia em um documento oficial. Em 1908 políticos locais fazem representação ao governo do Estado do Goiás, pedindo a anexação de Marabá àquele estado. O governador do Pará, ao saber dessa notícia enviou tropas policiais ao local para impedir esse acontecimento. Somente em 1913, atendendo às reivindicações da população marabaense, o então governador do Pará, Dr. Enéas Martins, através da Lei nº 1.278, de 27 de fevereiro de 1913, criou o município de Marabá. Nesta época, o município conservou seus limites com o município do Araguaia, abrangendo toda a bacia do rio Itacaiúnas, a margem direita do Tocantins, até as águas vertentes com o rio Capim (BRANDÃO, 1998, p. 235).

No que tange ao aspecto econômico como propulsor do processo de formação territorial:

As primeiras atividades econômicas do vale dos rios Itacaiúnas e Parauapebas foi o extrativismo: da borracha do caucho (Castillôa elástica). O extrativismo do caucho é descrito por Henri Coudreau em 1897, quando este juntamente, com sua esposa percorre os rios Itacaiúnas e Parauapebas da sua foz nas proximidades do Burgo Agrícola do Itacaiúnas que ficava a 8 km do Pontal. Durante a sua excursão ele depara com uma fauna e flora rica em diversidade de plantas e animais. Observa a presença de uma árvore semelhante à seringueira. O caucho encontrado na região produzia látex de inferior qualidade, e pouco coagulável, em relação à borracha produzida pela seringueira, cientificamente, denominada de *Hevea brasiliensis* [...] É importante perceber que exploração do caucho foi a primeira atividade econômica predatória na região. A extração predatória da borracha do caucho é responsável pela extinção desta árvore que teve no início da colonização importância socioeconômica para a região (MONTEIRO, 2006, p. 56).

A disposição e extração do caucho das árvores nas margens do rio Itacaiúnas são consideradas em um momento fator de atração demográfica e, em outro, motivo de despovoamento.

O caucho veio assim contribuir para o despovoamento do Burgo, uma vez que a facilidade de comunicação levou os caucheiros a se localizarem na ponta de terra situada entre o Tocantins e o Itacaiúnas, e os comerciantes a armarem seus barracões que forneciam as mercadorias necessárias para o internamento na mata. (EMMI, 1999, p. 29).

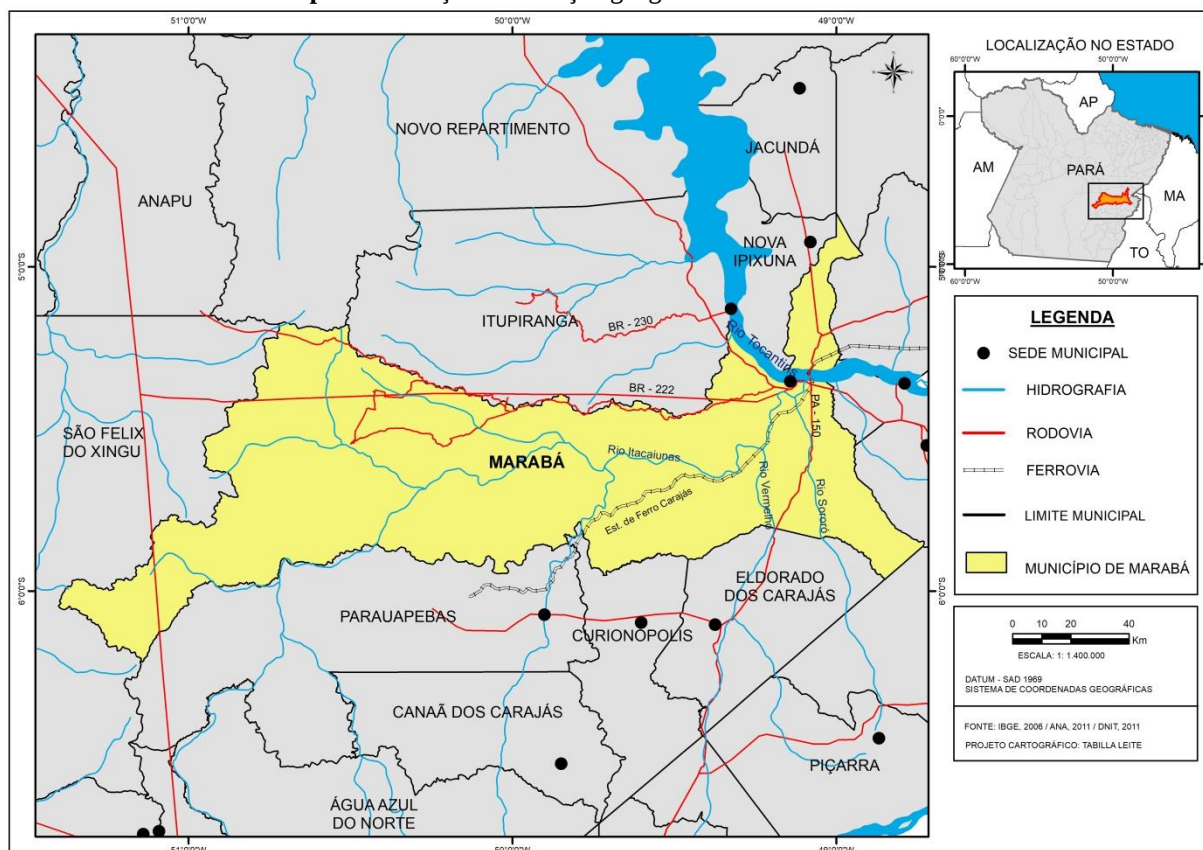
Com base nos fatos citados anteriormente que caracterizam o processo de formação do território de Marabá, percebe-se que a apropriação da natureza gerou disputas e apropriações

de terras por sujeitos não paraenses em sua maioria. E aliado à distância geométrica da capital, criou-se a tônica de uma formação socioespacial especificamente regional com características culturais particulares.

O Município de Marabá está situado na região Norte do Brasil pertencente à Amazônia, na mesorregião do Sudeste do estado do Pará, à margem esquerda do rio Tocantins. Com uma altitude média de 125m em relação ao nível do mar, possui uma área de 15.157,90 km², sua população é de 233.462 habitantes.

Os limites do Município são: ao Norte, os Municípios de Itupiranga, Nova Ipixuna e Rondon do Pará; ao Sul, os Municípios de Parauapebas, Eldorado dos Carajás e São Geraldo do Araguaia; a Leste, os Municípios de São Domingos do Araguaia, São João do Araguaia, São Félix do Xingu e Bom Jesus do Tocantins; a Oeste, o Município de Novo Repartimento (IBGE, 2010).

Mapa 2 – Situação/localização geográfica de Marabá no estado

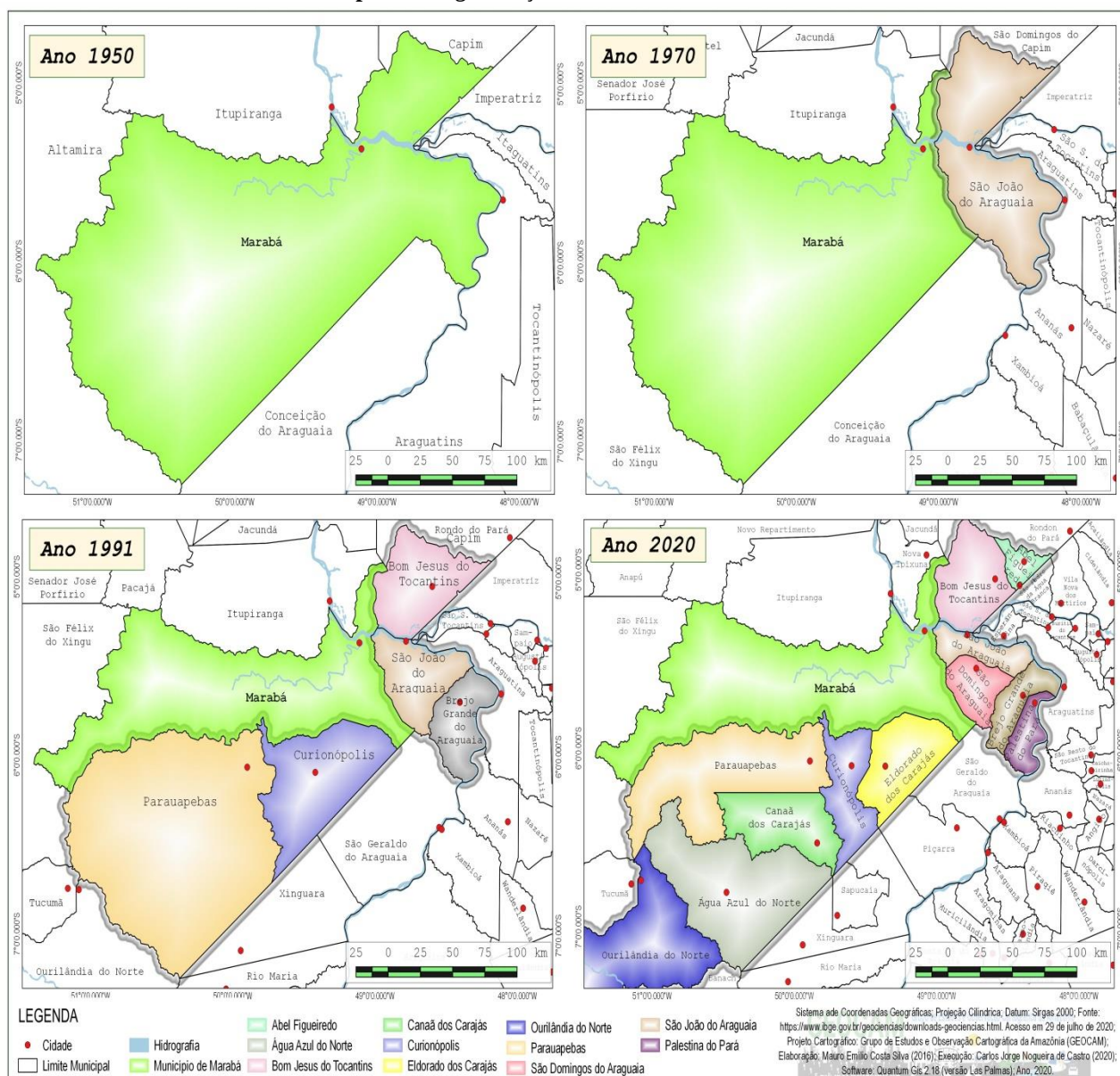


Nota: A maior parte dos Municípios que atualmente fazem limites com Marabá são oriundos de seu desmembramento.

Fonte: Elaborado pelo autor (2015), com base em IBGE (2010).

Neste sentido, eis o delineamento do processo de fragmentação territorial oriundo direta e indiretamente de Marabá através da criação de novos Municípios:

Mapa 3 – Fragmentação territorial de Marabá



Nota: Ourilândia do Norte se insere no processo de fragmentação, pois absorveu uma área antes pertencente a Parauapebas e que ao formar Água Azul do Norte absorveu uma área antes existente à Marabá.

Fonte: Elaborado pelo autor (2020) com base em IBGE (2020).

Segundo o (IBGE, 2020) em 1872 o atual limite municipal de Marabá pertencia ao município de Baião com área de 130.604,5 Km². Assim, para melhor expressar os sucessivos processos de desmembramento territorial que resultaram na atual malha municipal de Marabá, é importante compreender a fragmentação identificada em 1920, momento em que são desmembrados de Baião os territórios de Marabá com área de 60.858,7 km²; a leste São João do Araguaia com área de 8.849,6 km²; e ao sul Conceição do Araguaia, com área de 52.596,7 km².

A partir deste processo o município de Baião passa ter uma área de 8.849,6 km² (coincidentemente território equivalente a São João do Araguaia). Em 1933, a malha territorial de Marabá incorporou o município de São João do Araguaia com área de 8.849,6 km² que foi extinto naquele censo demográfico. Ainda assim, a malha do município de Marabá permaneceu inalterada no ano de 1940.

Em 1950, o município de Marabá foi desmembrado a norte para a criação do município de Itupiranga com área de 22.627,4 km². Assim, a malha de Marabá passou a ter 46.531,2 km², sob os quais a representação cartográfica na sequência passara a expressar os desmembramentos pós-1950. (IBGE, 2020).

Sendo o tempo um dado importante para o entendimento das futuras e prováveis relações de interações espaciais destes novos Municípios com Marabá, é coerente situar a data de emancipação dos quinze Municípios em tela:

Quadro 5 – Municípios e datas de fundação

01 – Abel Figueiredo.....	1991
02 – Água Azul do Norte.....	1991
03 – Bom Jesus do Tocantins.....	1988
04 – Brejo Grande do Araguaia.....	1988
05 – Canaã dos Carajás.....	1994
06 – Curionópolis.....	1988
07 – Eldorado dos Carajás.....	1991
08 – Itupiranga.....	1947
09 – Jacundá.....	1961
10 – Nova Ipixuna.....	1993
11– Novo Repartimento.....	1991
12 – Palestina do Pará.....	1991
13– Parauapebas.....	1988
14– São Domingos do Araguaia.....	1991
15- São João do Araguaia.....	1961

Fonte: Moraes (1998).

As determinações que levaram à criação destes Municípios foi uma combinação de fatores:

A ligação rodoviária de Marabá, com a construção da transamazônica e a Belém-Brasília provocaram grande afluxo populacional, além de outros fatores que

aconteceram em seguida: a colonização oficial, a distribuição de incentivos fiscais a projetos agropecuários, e o surgimento de grandes projetos como a Hidrelétrica de Tucuruí e o Projeto Carajás, isso sem falar na descoberta da Serra Pelada, o maior garimpo a céu aberto do mundo, que trouxe levas de pessoas de todas as partes do país. Tudo isso fez com que entre 1960 e 1970 a população aumentasse de forma assustadora, mas ainda dobrou de tamanho na década seguinte, em 1980, o que ocasionou e justificava a necessidade de outros desmembramentos e a criação de novos Municípios, foi entre outros fatores: ‘O aumento populacional no decênio de 1960 a 1970 só não foi maior porque houve o desmembramento dos distritos de São João do Araguaia e Santa Isabel, para criação do Município de São João do Araguaia’. (MATTOS, 2013, p. 104).

Segundo a autora citada anteriormente, a Serra Pelada foi o principal motivo de um grande crescimento populacional em Marabá, a partir de 1980, ocorrendo a uma taxa de 18,5% ao ano, mesmo se considerando que boa parte da população era temporária ou flutuante. Inicialmente isso ocasionou o surgimento de dois novos Municípios:

Serra Pelada provocou ainda a formação de novos aglomerados urbanos: Curionópolis, no km 30 da rodovia PA-275; Eldorado, no km 2 da mesma PA-275, no entroncamento desta com a PA-150. Esses dois núcleos, tendo surgido em função do garimpo, cresceram rapidamente, enfrentando enormes problemas de violência, altos índices de prostituição e precariedades infraestruturas de toda espécie (MATTOS, 2013, p. 120).

Novas divisões no Município de Marabá ocorreram em 1988, pois, neste ano foram desmembrados de seu território mais de 26 mil km², para a criação dos Municípios de Curionópolis e Parauapebas (que incluía a área de Eldorado de Carajás, emancipado em 1991, e Canaã dos Carajás, emancipado em 1994). Assim, a área do Município de Marabá passou a ser oficialmente de 15.128 km² (IBGE, 2010).

Devido a isso, deixou de receber a maior fatia do Imposto Único de Minerais (IUM) que a Vale passou a pagar a Parauapebas. A autora cita um trecho de uma reportagem do Jornal Correio do Tocantins de 29 de abril de 1998, comentando essa “mutilação” do território marabaense, sob a justificativa de uma ação necessária para o desenvolvimento do estado do Pará e mesmo do país:

O que torna um país, um estado ou um Município desenvolvido é a produção industrial, de bens, de serviços, de capital, enfim, produção. Aqui, nunca fomos produtivos. Sempre extraímos nossas riquezas, de maneira predatória, esgotando paulatinamente esses recursos naturais que nos alimentaram até agora. Se sairmos com inteligência desse estágio para tornarmo-nos uma unidade produtiva, então nem sentiremos a dor da mutilação desse espaço agora perdido (CORREIO DO TOCANTINS, 1998, p. 123).

Silva (2011), em seu artigo *A divisão territorial de Marabá na década de 1980: criação de novos Municípios, novas estruturas de poderes locais e novas territorialidades*, versa que a criação dos Municípios que surgiram a partir do desmembramento de Marabá resultou de um processo de modernização do capitalismo e em especial da política na esfera local.

Ao analisar o processo de criação dos Municípios de Parauapebas e Curionópolis, que por sua vez deram origem a Eldorado do Carajás, Água Azul do Norte e Canaã dos Carajás, o autor utiliza uma perspectiva desses territórios como um campo político, um espaço de dominação e disputa de certas lideranças.

Silva (2011) concorda que o processo de criação dos Municípios em questão resultou de um processo de modernização institucional da região e que, sobretudo, a criação desses Municípios atendeu aos interesses de lideranças políticas e econômicas, em nível municipal e estadual. O desmembramento e criação dos Municípios de Curionópolis, Eldorado dos Carajás, Parauapebas e Canaã dos Carajás, em relação a Marabá, não apagaram as marcas da desigualdade nesses locais, contudo representou um avanço no processo democrático representado nas disputas eleitorais, o que antes era comandado por grupos de elite.

Tais grupos ainda constituíam uma herança das relações sociais e econômicas baseadas no extrativismo vegetal, sobretudo a exploração e comercialização da castanha-do-pará que vigorou por décadas na região abrangida por quase todo o antigo território de Marabá.

O desmembramento territorial e surgimento de novos atores ou representantes políticos significaram também um enfraquecimento e descentralização do poder políticos dessas antigas oligarquias. Todavia, ao mesmo tempo em que essas relações de poder político e econômico são alteradas, surgem novos conflitos de interesses, desta vez entre os antigos grupos políticos e as novas lideranças.

Quanto às relações destes novos Municípios no âmbito da rede urbana, confirma Marabá como um centro sub-regional:

A partir das novas redes de circulação implantadas na Amazônia Oriental, a cidade média de Marabá assumiu um papel fundamental para que o processo de expansão da fronteira econômica tomasse forma no Sudeste paraense, ratificando sua condição de centro sub-regional (TRINDADE JR et al., 2012, p. 210).

O Município de Marabá tem significativa importância no estado, em decorrência da já exposta condição de entroncamento no Sudeste paraense, a função rodoferroviária, além do aeroviário.

Tabela 1 – Dados do fluxo do terminal ferroviário de Marabá

Número de pessoas Saída/Entrada	Dias da semana	Horário	Valores
150 a 200	terça-feira	12:00h 13:00h	70,00 econômico 125,00 executivo
150 a 200	sexta-feira	12:00h 13:00h	70,00 econômico 125,00 executivo
150 a 200	domingo	12:00h 13:00h	70,00 econômico 125,00 executivo

Fonte: Elaborado pelo autor (2018) com base nas informações da administração do terminal ferroviário.

De acordo com a Administração do terminal ferroviário, a função do trem que tem como origem-destino as cidades de Parauapebas (PA) e São Luiz (MA) é o transporte de minério de ferro, predominantemente, também transporta pessoas que nas três viagens por semana movimentam uma média de 600 pessoas que embarcam e desembarcam em Marabá. Quanto aos fluxos rodoviários e aeroviários considerados mais intensos, serão quantificados e qualificados no capítulo referente às interações espaciais.

Sobre o redimensionamento recente de Marabá quanto à capacidade de viabilizar os fluxos econômicos no estado do Pará e Amazônia oriental, deve-se a intensificação da nodosidade através das vias de circulação dos meios de transporte.

Hoje, além de sua importância econômica para o Sudeste paraense, é notável seu papel como entroncamento aeroviário e rodoferroviário para as cidades menores de sua sub-região. Ademais a articulação de Marabá com as regiões vizinhas, inclusive fora da Amazônia, por meio das novas vias de circulação, fez da mesma uma das principais cidades da Amazônia brasileira, após os maiores centros urbanos regionais. Assumem importância, nesse caso, a rodovia Transamazônica (BR-230), PA-150, BR-222 e a Estrada de Ferro Carajás, que articulam a diversos Municípios considerados espaços de novas oportunidades econômicas e de investimentos capitalistas (TRINDADE JR. 2011, p. 7).

A condição de “entroncamento” (RIBEIRO, 2010) em Marabá e os direcionamentos que as atividades extrativistas desencadearam facilitaram os fluxos migratórios para a cidade, processo delineado entre o fim do século XIX e início do século XX, contribuindo para crescimento da malha urbana.

Quadro 6 – Marabá-Crescimento físico-territorial da cidade

Períodos	Área Total em m2	Área Total em Km2
----------	------------------	-------------------

De 1898 a 1920	630.889,31	0,63
De 1921 a 1970	1.702.861,81	0,71
De 1971 a 1980	13.307.861,81	13,31
De 1981 a 2004	9.877.361,94	9,88
De 2005 a 2010	17.248.873,33	17,24
Total	42.767.466,81	42,77

Fonte: Elaborado por Rodrigues (2015) com base em IBGE (2010).

O período entre 1889 a 1920 é considerado um momento incipiente de crescimento da cidade, 0,63km² na área total, sendo muito mais voltado para a regulamentação e institucionalização municipal. O segundo período entre 1921 a 1970 coincide com os ciclos econômicos de extrativismo vegetal de grande importância, a saber: o caucho, a castanha e a borracha. Ainda que tenham sido atividades de atração considerável de divisas para Marabá, não resultaram expressivamente no crescimento da malha urbana da cidade, ficando na ordem de 0,71 Km². E a partir de 1970, o aumento é vertiginoso com certo arrefecimento entre 1981 a 2004.

Desta maneira, os três últimos períodos correspondentes de 1971 a 1980 (13,31) de 1981 a 2004 (9,88) e entre 2005 a 2010 (17,24) de área total em Km² são os de maiores expressões no crescimento físico-territorial da cidade, pois, coincide com os maiores impactos espaciais, a cidade e a acentuação do fenômeno urbano, em virtude dos grandes investimentos do capital público e privado.

Não totalmente coincidente, no período de 1889 a 1920 destaca-se o ciclo da borracha como a principal atividade extrativista vegetal na Amazônia, alcançando (especialmente) as cidades ligadas aos rios, seja como espaço de intermediação, seja como produção. Marabá inseriu-se neste processo econômico como espaço de extração destinado principalmente para Belém. Para Velho (1981, p. 90), “atração de migrantes em busca desse produto da floresta, durante o ‘ciclo da borracha’, causou um grande *‘boom’* na Amazônia”. Superando desta maneira as atividades econômicas anteriores.

Apesar da importância econômica do caucho e da borracha para Marabá, outra atividade trouxe substanciais inflexões econômicas, sociais e políticas para o Município, a atividade da castanha.

A castanha-do-pará proporcionou a cidade de Marabá, a ser segunda principal cidade do Pará, só perdendo para Belém, além de aumentar o volume populacional, este “ciclo” foi cenário de muitos conflitos violentos entre indígenas e fazendeiros, causando muitas mortes. Neste período (**início do século XX**) houve surgimento de oligarquias, pequenos grupos que formariam uma elite, que dominavam as terras de Marabá, formando os “polígonos dos castanhais”, processo que se deu na forma de

arrendatários através de uma política do Estado naquele momento (VELHO, 1981, p. 95, grifos nossos).

Paralelo à atividade da castanha, já com certo processo de declínio, houve a descoberta de cristal de rocha e diamantes que emergiu em Marabá no bojo da II guerra mundial.

Até 1940, à proporção que diminuía a safra da Castanha, a ausência de trabalho forçava os emigrantes a regressarem parceladamente às regiões de onde haviam partido. Marabá atravessava vida pacata contrastando com os dias buliçosos da safra. A descoberta do diamante e a exploração do cristal de rocha no Tocantins trouxeram uma nova função urbana: o abastecimento dos garimpos. Marabá constitui-se em ponto obrigatório de parada de embarcações, devido à praça comercial que possui. A cidade oferecia uma série de vantagens, e assim de regresso dos garimpos os indivíduos fixam residência em Marabá (DIAS, 1958, p. 395).

O território marabaense tem sua formação e expansão marcadas por processos econômicos oscilantes do binômio prosperidade-decadência de ciclos, especialmente, extrativistas, subjacente a conflitos de ordem política e econômica, além dos acordos políticos tácitos. Fatores reunidos definiram a apropriação de substâncias da natureza, redefinição de limites municipais etc., conformando sua atual morfologia socioespacial.

A compreensão da formação do território de Marabá remete ao modo em que se estabeleceu sua estrutura urbana ao longo dos anos, o princípio histórico com suas tramas sociais especifica a sociedade no espaço que se traduz pelo termo, estruturação. Para Castells (1983, p. 182), “o espaço urbano é estruturado, quer dizer, ele não está organizado ao acaso, e os processos sociais que se ligam a ele exprimem, ao especificá-lo, os determinismos de cada tipo e de cada período da organização social”.

Os eventos econômicos, os processos sociais e os fatores políticos produziram a especificação ou mesmo a projeção da sociedade no espaço urbano marabaense que, também por outras determinações (tais como, acessibilidade, inclusão em programas governamentais e, mesmo interesses internacionais), conformaram sua estruturação urbana de significativa importância entre outras realidades no estado e por isso há instabilidade, isto é, reestruturação.

Quanto à condição demográfica, ainda que seja um critério válido, porém insuficiente na determinação de uma cidade média, é um dado que aponta o vigor das atividades econômicas (SPÓSITO, 2010). Em Marabá, as atividades são variadas (agricultura, pecuária leiteira/corte, exploração/transformação mineral, comércio, serviços e etc.), praticadas por agentes capitalistas de pequeno, médio e grande porte. Conforme dados da seguinte pesquisa:

Marabá possui o quarto maior PIB (Produto Interno Bruto) do estado. Destaca-se na composição do PIB marabaense o setor de serviços, que corresponde a 64,5% do PIB, com evidência para as atividades de comércio, administração pública, aluguel e transporte. Segundo o IDESP (2010), o Município é o maior distribuidor comercial da região, com importância nos segmentos de combustíveis, automóveis, produtos de extração mineral, móveis, alimentos e bebidas. O setor industrial também é importante na economia municipal, representando 33% do PIB, onde se destacam as empresas ligadas ao beneficiamento e extração de produtos minerais. Além disso, o PIB per capita de Marabá é de R\$ 15.427,12, o sétimo maior do Pará (SOUZA, 2015, p. 94).

A dinâmica econômica é significativa na atribuição de cidade média. Ainda que não seja este o cerne da pesquisa, torna-se necessário contextualizar o referido nível de cidade conceitualmente.

[...] são aquelas que desempenham papéis de ligação, de intermediação entre as pequenas e as maiores cidades, sem desprezar o tamanho populacional como primeiro nível da análise, pois como já destacado, existe a estreita relação entre quantidade e qualidade das dinâmicas e processos (SPÓSITO, 2010, p. 6).

O período contemporâneo do espaço urbano capitalista tecnificado, no contexto da cidade média, considerada um fenômeno recente no Brasil e mais ainda na Amazônia, seu peso no conjunto das cidades vem aumentando pelo alcance em receber e emitir demandas para além da ordem econômica. São relações horizontais e verticais ampliadoras da centralidade.

Afora essas expressões de centralidade urbana, é possível reconhecer na Amazônia brasileira o que se poderia chamar de centralidades socioterritoriais, que respondem notadamente a uma demanda de fluxos relacionada à lógica de relativa proximidade e de contiguidade geográfica e, igualmente, de demandas e fluxos para além de necessidades econômicas e de interesses eminentemente políticos. Esta é a razão pela qual considerar as “horizontalidades” e as “solidariedades orgânicas”, de proximidade e de demandas endógenas, nos termos a que se refere Santos (1996), não deixou de ser importante para compreender as formações urbanas e as cidades médias, no atual período histórico (TRINDADE JR, 2015b, p. 325-326).

Assim sendo, as cidades médias amazônicas exercem centralidades outras voltadas para o suprimento de demandas sociais básicas e complexas, locais e regionais, caracterizando dimensões de centralidades que se realizam por intermédio das interações espaciais em múltiplas direções.

3.2.2. O processo de urbanização de Marabá (pontuações dos séculos XX e XXI)

O fato de incluir o século XX novamente neste subitem decorre por tratar de fatos transitórios entre tal século e o XXI. O período de 1970 a 2020 é um recorte temporal que se utilizou para relacionar a incorporação das técnicas modernas numa acepção espacial da urbanização, não abarcando a totalidade dos eventos influenciadores do rearranjo espacial e, sim, apenas os de aspectos econômicos mais importantes para a pesquisa. Tal intento é calcado em teses e pesquisas concluídas que defendem a modernização do território marabaense e as mudanças significativas no espaço urbano com rebatimentos sociais contraditórios.

Nos anos de 1970, a região amazônica, sobretudo na faixa oriental, sofreu grandes intervenções do Governo Federal (já discutido anteriormente) que elegeu algumas cidades, dentre as quais Marabá, considerada uma das principais cidades da região a entrar na agenda dos planos de desenvolvimento.

Compreender o processo evidenciado nas paisagens urbanas de Marabá pressupõe analisar o papel exercido pelas políticas desenvolvimentistas empreendidas para o território amazônico, principalmente a partir dos anos 1970. A incorporação definitiva da região Amazônica ao processo de planejamento nacional se consubstanciou no programa de desenvolvimento, no documento de metas e bases para ação do governo, o qual orientou a elaboração do I PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) 1972/74 (RODRIGUES, 2013, p. 120).

Dito de outra forma, a cidade de Marabá recebeu vultosos investimentos públicos e privados nos últimos quarenta anos, tendo por discurso a modernização do espaço local e regional. Podemos dizer que demarcaram-se cada agente sua característica no espaço, num movimento dialético no seio do urbano, tanto de modernização quanto de ampliação das contradições socioespaciais e reprodução da pobreza urbana.

Marabá possui em suas formas urbanas as marcas da articulação e coexistência da "cidade da temporalidade ribeirinha", dos modos de vida associados ao meio rural, convivendo com a "cidade das estradas", estas vinculadas a dinâmicas mais aceleradas inerentes à reprodução do capital no espaço. Por sua vez, a "cidade dos migrantes" convive com a "cidade dos vendedores ambulantes", com a "cidade dos subempregados e desempregados", conformando um mosaico de elementos que demonstram a produção desigual da cidade e do urbano em Marabá (RODRIGUES, 2015, p. 161).

No delineamento dos processos socioeconômicos e territoriais de Marabá, há de se mencionar o desmembramento de Parauapebas pela Lei nº 9.443/88, de 10 de maio de 1988 (PARAUAPEBAS, 2016). Município onde se encontra a maior província mineralógica do

planeta antes pertencente a Marabá, emancipação realizada no bojo das intervenções do Governo Federal na região.

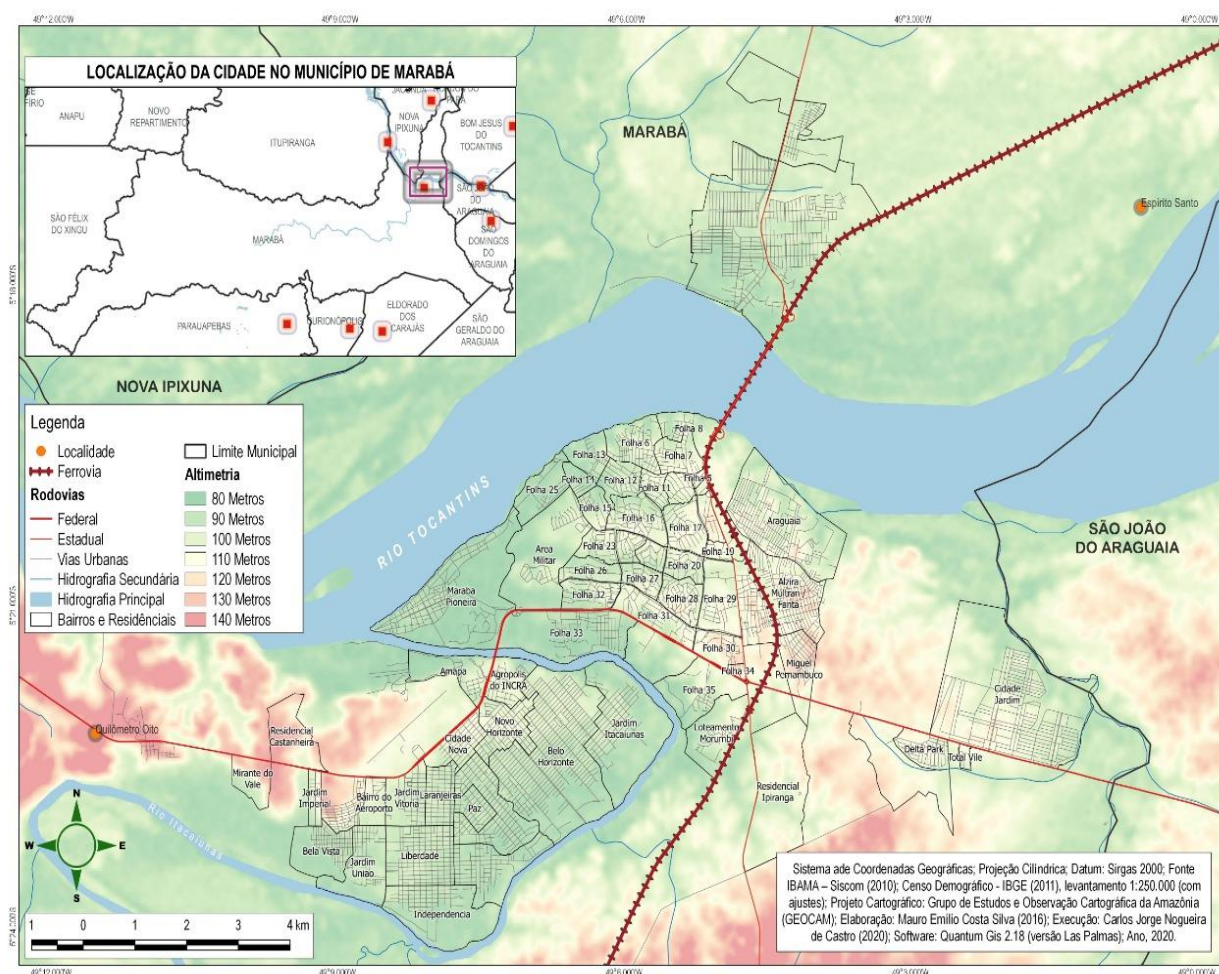
Pode-se afirmar que os processos de várias ordens se aglutinaram em Marabá que, no entanto, desdobrou-se em mudanças na escala local com efeito regional, dada sua condição.

O rio Tocantins foi fundamental na formação desta sub-região e da cidade de Marabá, mas teve seu papel econômico relativizado em face das novas estratégias de ordenamento territorial, ou seja, o transporte rodoviário assumiu um importante papel na reestruturação do território amazônico, em detrimento do hidroviário (TRINDADE JR; NUNES, 2012, p. 210).

A reestruturação do espaço regional fazia parte do programa em que o I Plano Nacional do Desenvolvimento (PND) apregoava de “Integração Nacional”, não obstante o fator econômico.

Tendo em vista este propósito criou-se, em 1960, a ligação rodoviária entre Belém e o Sudeste do país através de Brasília e, mais tarde, as rodovias para Porto Velho (BR-364) e Santarém (Cuiabá-Santarém). Deste modo, a produção industrial do Sudeste alcançou a Amazônia, ao mesmo tempo em que esta passou a enviar matérias-primas para o Sudeste, como é o caso da cassiterita (CORRÊA, 1987, p. 57).

O sistema rodoviário exerce um grande peso na redefinição da morfologia urbana. Para Spósito (2004, p. 65), “o termo morfologia é designativo daquilo que se refere à forma, mas o conceito de morfologia urbana vai muito além da análise das formas urbanas em si, embora as contenha”. A forma desemboca nas relações sociais, logo, o conteúdo da cidade é fissurado.

Mapa 4 – Traçado das Rodovias e Perfil altimétrico em Marabá

Nota: é importante que se compreenda o perfil altimétrico da cidade de Marabá para que se justifique o alinhamento posto nas Rodovias (Federal e Estadual), a Ferrovias, que se encontram na média de 90 metros ou mais, em contraste com a região do Núcleo da Marabá Pioneira que se encontra na média de 80 metros de altitude e alaga com frequência no regime das cheias. Outro ponto importante no Projeto Cartográfico compreende a redução altimétrica nos bairros as margens do Rio Itacaiunas (devem ter características de áreas periféricas).

Fonte: Elaborado pelo autor (2020) com base em IBGE (2011).

A implementação do sistema rodoviário se por um lado facilita a migração de mão de obra, por outro diversifica e intensifica a dinâmica de serviços e comércio pelos novos fluxos trazidos pelas conexões escalares. Dessa maneira, assentou-se o padrão de organização sociogeográfico “estrada-terra firme-subsolo” (PORTO-GONÇALVES, 2006).

Tal padrão, em referência, é constituinte de eventos que se evidenciaram na Amazônia e em Marabá ocorreu através da ligação terrestre com o uso do solo e subsolo. Porém, o padrão de organização espacial calcado na estrada não nulificou as relações da cidade com o rio. “Os padrões de acessibilidade rodoviária e fluvial se superpuseram” (CARDOSO; LIMA, 2009, p. 166), havendo sim, justaposição entre os dois padrões com potencialidades em aberto.

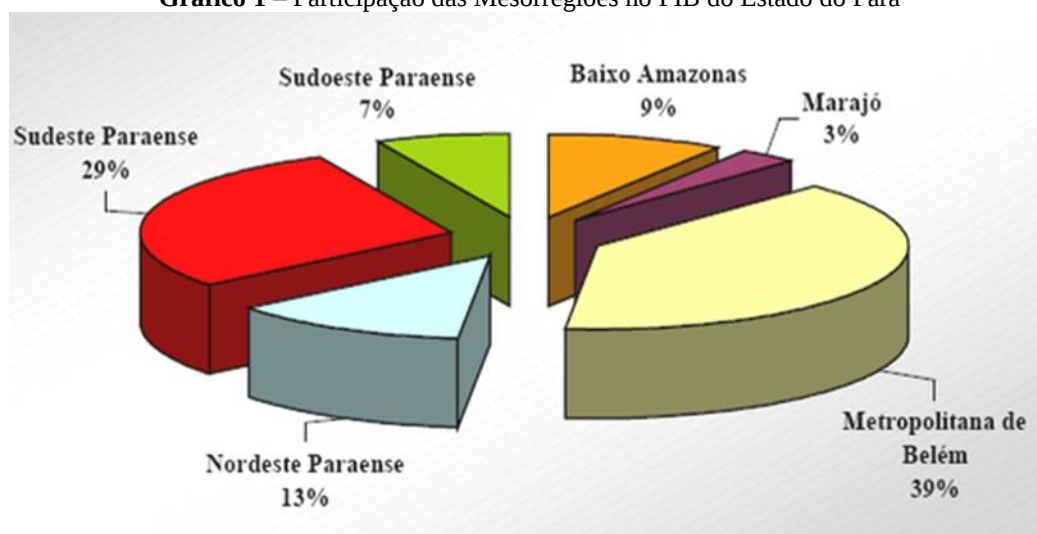
A cidade do rio também se anima pela estrada, o que nos faz vê-las não como resultados de um passado estático ou de um futuro avassalador, mas como um espaço-tempo presente, denso e vivo, cujos atributos maiores são a simultaneidade e a dinamicidade. (MALHEIRO; TRINDADE JR., 2009, p. 4).

A atividade da mineração exigiu a instalação do padrão espacial de organização “estrada-terra firme-subsolo” (Ibidem) para Marabá, como setor de extração, transformação da matéria-prima e escoamento para exportação, requerendo do espaço a capacidade de suporte à atividade, cuja justificativa decorre pelas receitas geradas para o Município.

A arrecadação de receita proveniente dos impostos coletados com a atividade minierometalúrgica é uma importante fonte de obtenção de recursos por parte dos governos municipais para o investimento em políticas públicas. Um dos pontos positivos para os Municípios que estão sob a influência direta dos projetos de mineração na Amazônia, especialmente o estado do Pará, é a arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração de Recurso Mineral (CFEM), um importante medidor financeiro da importância dos repasses de investimentos para os Municípios e estados com expectativa em termos de ganhos econômicos a partir dos projetos das companhias mineradoras (PALHETA et al., 2014, p. 368).

Um dos instrumentos para a compreensão do nível de arrecadação de receitas municipais é a observância na participação do PIB por região no estado, como no caso de Marabá inserida no Sudeste paraense, região geradora de 29%, capitaneando como segunda maior em contribuição para o estado, de acordo com o gráfico a seguir.

Gráfico 1 – Participação das Mesorregiões no PIB do Estado do Pará



Fonte: Pará (2002). Elaborado por Ribeiro (2010).

É importante ressaltar que o Município de Marabá vivenciou a perda de oito siderúrgicas nos dez últimos anos, permanecendo em operação apenas duas, a saber: Siderúrgica do Pará S/A (SIDEPAR) e Siderúrgica Norte Brasil S/A (SINOBRAS) (Trabalho de campo, 2017). Efeitos econômicos que inexoravelmente aprofundaram mazelas sociais por meio do aumento do desemprego.

Estudos demonstraram que as estratégias de reordenamento do território na Amazônia não conseguiram reduzir a pobreza social em sentido *lato*, mesmo nas cidades médias que tem por primado teórico oferecer melhores índices de qualidade de vida, em relação a outros níveis de cidades, sendo este um traço característico de cidades médias de outras regiões do país.

Por outro lado, em contraposição as demais cidades médias do país, em que as cidades deste porte apresentam uma melhor qualificação do trabalho e um nível mais elevado de qualidade de vida de sua população, no caso das cidades médias amazônicas, elas tendem a apresentar o empobrecimento de sua população e condições de vida urbanas precárias (RIBEIRO, 2010, p. 9).

Numa perspectiva de crise econômica vivenciada no país atualmente, o fechamento das siderúrgicas em Marabá suscita redução no ritmo de crescimento econômico e uma desaceleração no ritmo de urbanização, sobretudo, aumento das contradições sociais.

Uma das maneiras de mensurar a realidade social de Marabá com seus indicadores é a constatação da tabela a seguir.

Tabela 2 – Indicadores Básicos do Município de Marabá-PA

INDICADORES	
Área (em km 2)	15.128,416
Densidade Demográfica (Hab/km 2)	15,45
População Total (estimada em 2014)	257.062
IDHM-2010	0,668
PIB per capita-2011 (Em reais/ano)	15.678,02
PIB Agropecuária (valor adicionado) em mil	93.503
PIB Indústria (valor adicionado) em mil	906.757
PIB Serviços (valor adicionado) em mil	2.150,151
Pessoal ocupado total	46.789
Rendimento médio, por domicílio urbano (em R\$)	2.299,24
Rendimento médio, por domicílio rural (em R\$)	1.185,34

Fonte: IBGE (2015).

De acordo com os dados da tabela dois, pode-se constatar que a renda gerada pelos serviços (2.150,151 em mil) supera a da agropecuária (93.503 em mil) e da indústria (906.757 em mil), denotando que tal setor produtivo se densificou na cidade, a equipando de técnicas

correlatas ao seu funcionamento, apontando um aprimoramento do fenômeno urbano, isto é, “a relação indissociável entre o sistema de ações e sistema de objetos” (SANTOS, 2008a, p. 100), relação possível pela presença de objetos espaciais.

Tabela 3 – Municípios líderes no PIB e nos setores econômicos, Estado do Pará (2013)

Ranking	Valor Adicionado			PIB
	<u>Agropecuária</u>	<u>Indústria</u>	<u>Serviços</u>	
1º	Ulianópolis	Parauapebas	Belém	Belém
2º	Acará	Belém	Parauapebas	Parauapebas
3º	Santarém	Canaã dos Carajás	Ananindeua	Ananindeua
4º	São Félix do Xingu	Tucuruí	Marabá	Marabá
5º	Juruti	Altamira	Santarém	Canaã dos Carajás
6º	Bragança	Marabá	Castanhal	Tucuruí
7º	Oriximiná	Barcarena	Altamira	Santarém
8º	Bujaru	Ananindeua	Barcarena	Altamira
9º	Limoeiro do Ajuru	Paragominas	Paragominas	Barcarena
10º	Alenquer	Oriximiná	Marituba	Castanhal

Fonte: IBGE (2015) e FAPESPA (2015). Elaborado por FAPESPA (2015).

A capacidade de instalação e funcionamento de serviços e comércio fornece a cidade uma perspectiva de centralidade na totalidade espacial, por meio da aquisição de um conteúdo condizente à condição urbana atual.

Descobrimos o essencial do fenômeno urbano na centralidade. Mas na centralidade considerada com o movimento dialético que a constitui e a destrói, que a cria ou estilhaça. Não importa qual ponto possa tornar-se central, esse é o sentido do espaço-tempo urbano. A centralidade não é indiferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo (LEFEBVRE, 1999, p. 110).

Embora a ideia anterior aponte a centralidade como a essencialidade do urbano, produzindo uma perspectiva de circunscrição macro do espaço, essa não é a tônica desta pesquisa, tendo como mote principal a centralidade na escala intraurbana de Marabá.

Um aspecto do processo de reestruturação da cidade em questão é o surgimento localizável de possíveis frações com conteúdo de centralidades econômicas e alguns casos com técnicas modernas em áreas consideradas e/ou potencialmente centros e/ou áreas centrais, entre os quais Nova Marabá e Cidade Nova, que se uniram ao centro da Marabá Pioneira, produzindo a multinuclealidade do tecido urbano.

A emergência de possíveis duas novas áreas centrais em dois núcleos apontam para um processo espacial marcado pela combinação e articulação de agentes e setores distintos que

criam mecanismos de acumulação, que rebate na reconfiguração do espaço urbano através de um jogo recíproco de diferentes atividades ligadas por relações concernentes à economia-mundo “interdependência global” (SANTOS, 2012, p. 73).

No caso marabaense, os três núcleos expressam um crescimento urbano espraiado multivetorial, isto é, ação de agentes e setores variados em cada núcleo, porém com possíveis relações de complementariedades entre si quanto a serviços e comércio, que possivelmente apenas um centro urbano não teria condições de cumprir.

Aqui faz-se necessário a identificação amiúde das especificidades das formas e funções que cada núcleo exerce para uma compreensão da ausência-presença de superfícies de serviços e comércio que resultam em tais complementariedades.

A tendência de tecnificação do espaço no contexto hodierno no âmbito das cidades não ocorre sem redefinições urbanas e da cidade e por esta razão as transformações que a cidade vivencia por meio das formas refuncionalizadas ou criadas, sob o primado da técnica, ciência e informação, realiza-se numa perspectiva de autonomia do espaço.

Em outros termos, as cidades em processos de reestruturação espacial apontam um *devoir*, a incorporação da tecnificação espacial e a sua ausência revelam uma cidade inacabada, cuja via das técnicas deve ser buscada a fim de esposar com as cidades que transitam para a modernidade.

A literatura sobre os estudos urbanos brasileiros revela que até a primeira metade do século XX, as cidades vivenciavam modestas transformações (com exceção de capitais como São Paulo) estruturantes em seu tecido urbano, com período de longa duração entre os eventos. No entanto, com a acentuação do fenômeno urbano na segunda metade do século XX, algumas cidades, num processo expansivo das formas e vida urbana, encamparam as franjas rurais, numa tendência de ampliação do tecido urbano, comumente, na curta e média duração.

A duração (curta, média e longa) não é relacionada somente à dimensão temporal, condiz também com horizontes traçados pelo governo nas diferentes esferas com fins políticos, econômicos e sociais.

O horizonte de longo prazo dá conta das grandes opções nacionais, os chamados grandes desígnios, que partem de uma visão prospectiva do lugar a alcançar ou manter dentro da comunidade internacional e do jogo de forças internamente desejável, para que sejam atingidos os ideais proclamados de liberdade, justiça e bem-estar para a população. [...] Quanto ao horizonte de curto prazo, é o da adaptação cotidiana da dialética exposta acima, de modo a encontrar soluções para os inúmeros conflitos que aparecem, no domínio da economia, da sociedade, da

cultura e da política, e eliminar os desajustes que a implementação dos desígnios de longo prazo costumam acarretar (SANTOS, 2014b, p. 135-136).

O autor em referência alerta que as escalas temporais não coincidem com as escalas geográficas, argumenta que a estrutura tecnocrática amesquinha o cotidiano impondo seu ritmo num movimento único. Neste caso, emerge a dialética com seus pares, a saber: o espaço concebido representado pelo capital e estado com suas ações articuladas, o espaço percebido representado pela sociedade em movimento na cotidianidade e, por último, o espaço vivido também representado pela sociedade, porém em manifesto de reação, reivindicação e valorização.

As transformações urbanas e da cidade de grande importância são as que têm por indutor atividade de cunho capitalista de alto investimento. Desta maneira, a atividade mineradora desempenhou esse papel na região do Sudeste do Pará, elegendo a cidade de Marabá como suporte espacial do capital e do próprio estado, incluindo a presença dos migrantes.

A inserção de atividades econômicas extralocais reconfigura as localizações intraurbanas dos objetos espaciais. No caso de Marabá, numa perspectiva de surgimento de áreas centrais e centralidades representadas pelos núcleos, cuja configuração em três porções distintas na cidade já se observava na década de 1980.

Desde a década de 1980 já apresentava uma estrutura intra-urbana tripartite e bem diferenciada, a saber: a) a Cidade Velha, também chamada de Marabá Pioneira, sede da fração regional em declínio e do comércio mais tradicional; b) a Nova Marabá, planejada pela antiga Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia, que abriga órgãos do governo municipal, instituições estatais, bancos e com uma ocupação do solo que é um misto entre o planejado e o espontâneo; c) a Cidade Nova, resultado da ocupação mais espontânea, com forte crescimento horizontal ao longo da rodovia Transamazônica e onde desponta comércio e serviços mais dinâmicos e modernos (BECKER, 1990, p. 56).

A percepção verificada pela autora citada anteriormente ganha uma valia essencial para a compreensão do surgimento e caracterização espacial dos três núcleos, contudo, a celeridade do movimento urbano e econômico tende a distanciar-se de seus processos precursores de formação não com rupturas abruptas, mas com o movimento dialético de mudanças-permanências mais ou menos intensas em cada núcleo, cuja expressão espacial de análise se desdobra em seus centros e centralidades na presente pesquisa.

Nos três núcleos, Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova, com seus centros e centralidades, entende-se que os processos econômicos são mais intensos com a proposição e

instauração dos conteúdos supraescalares engendrados e de considerável impacto na estrutura urbana. Tanto os processos como os conteúdos têm como “imagens sociais” (CASTELLS, 1983), ou melhor, em termos geográficos, as formas identificadas por paisagens como elementos cognoscíveis para compreender o objeto analítico.

O espaço sendo o *lócus* da acumulação capitalista criou na cidade subáreas para a diferenciação socioespacial e, no caso de Marabá, a análise se deterá no próximo capítulo para as dinâmicas das centralidades econômicas da/nas áreas centrais dos núcleos, Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova.

4 CENTRO, ÁREA CENTRAL E CENTRALIDADE DOS/NOS NÚCLEOS MARABÁ PIONEIRA, NOVA MARABÁ E CIDADE NOVA

Este capítulo tem por interesse primordial elencar o centro, ente urbano com uma localização definida e estabelecida por uma geometria em relação ao restante da cidade e um sítio urbano apropriado para o desenvolvimento de atividades comerciais terciárias. A área central, ente urbano incluindo e superando a circunscrição do centro abarcando o setor residencial, periferia do centro e, quando houver, o centro tradicional/histórico e a centralidade, ente urbano com uma condição variante impulsionadora de reconfiguração urbana em lugares inéditos ou em outros que já exercem tal polaridade espacial a intensificando.

Com efeito, exaltar as principais atividades de serviços e comércio que num primeiro momento têm por princípio individualizar estas áreas, para então justificar dialeticamente suas relações de interação espacial, com vista à leitura das horizontalidades e verticalidades, relações multidirecionais que dão a tônica da condição fixa de centro e a mobilidade da centralidade, que neste caso serão erigidas aquelas de caráter moderno e tradicional.

A interlocução com os sujeitos, capital, consumidores, trabalhadores, agentes públicos, moradores e brevemente os transeuntes, se fez necessária com vista à compreensão das práticas espaciais arraigadas no plano do vivido e que a dinâmica da centralidade se incube de modificar além da apreensão dos motivos que justifiquem os deslocamentos entre os centros, obedecendo ao escopo da pesquisa.

A situação geográfica dos três núcleos no sítio urbano marabaense, expresso pela descontinuidade espacial entre si, permite vislumbrar na composição de cada núcleo relativa dependência, amparada numa relação de solidariedade organizacional intraurbana através das atividades de serviços e comércio, incutindo uma característica particular da produção espacial marabaense. Sendo também uma possível racionalidade específica entre os agentes econômicos alocados nos três núcleos.

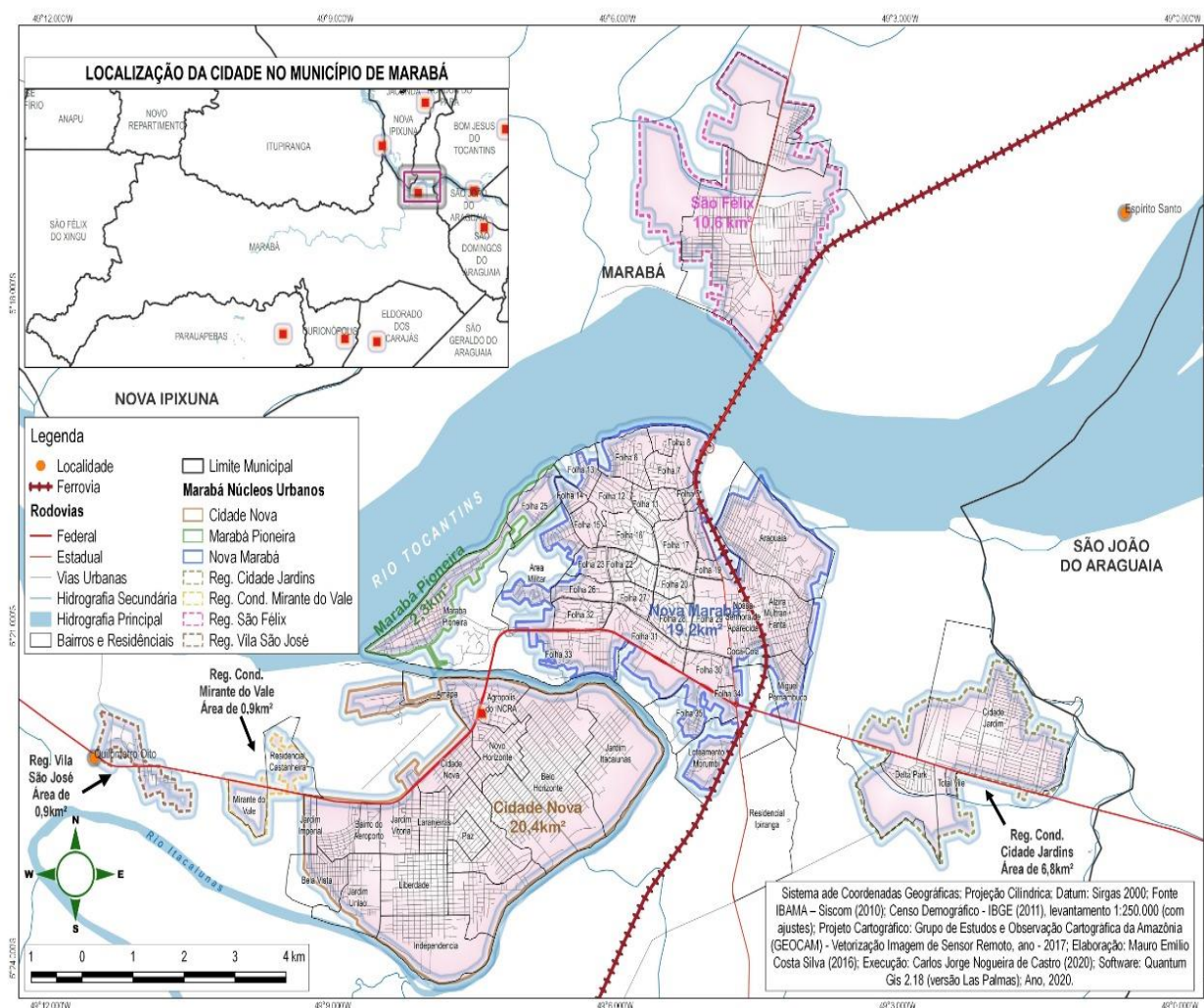
O surgimento dos núcleos com suas áreas centrais se traduzem pela expressão territorial dos fluxos, não obstante, imanente à constituição do fenômeno da centralidade.

Para se compreender a constituição da centralidade os fluxos são os elementos determinantes. Fluxos que são incrementados pelas comunicações e telecomunicações que são traduzidas em trocas, decisões, gestão, controle e irradiação de valores. A dinâmica de concentração e dispersão cria e recria centralidades que irão ocupar e valorar diferentemente e diferencialmente territórios no tecido urbano e se traduzem em segregação socioespacial e na fragmentação urbana. Por isso, compreendemos o caráter processual da centralidade, em complementação ao centro, expressão territorial. A centralidade é expressão da

dinâmica de definição/redefinição das áreas centrais e dos fluxos no interior da cidade (WHITACKER, 2010, p. 2).

De acordo com o autor citado, a centralidade é cambiante no tecido urbano e é determinada pelos fluxos das trocas, pautados no movimento de concentração-dispersão, tendo como corolário espacial o ritmo de ascensão e decadência das áreas centrais. Assim sendo, há mediação dos fluxos entre centro e centralidade, pela expressão da paisagem urbana exaltando áreas centrais novas e mesmo as antigas.

Mapa 5 – Localização dos Núcleos urbanos da cidade de Marabá



Fonte: Elaborado pelo autor (2020) com base em IBGE (2011).

Na representação, a vetorização retrata a área urbanizada em 2017, no qual surgiram “Novas áreas urbanas” (identificadas como Regiões), entre as quais: Região Cidade Jardins - 6,8 km²; Região São Félix - 10,6 km²; Região Condomínio Mirante do Vale - 0,9 km²; Região Vila São José - 0,9 km². A importância em mencionar tais áreas de centralidades de cunho imobiliário se deve ao fato de apontar perspectivas de expansão urbana dos três núcleos o que

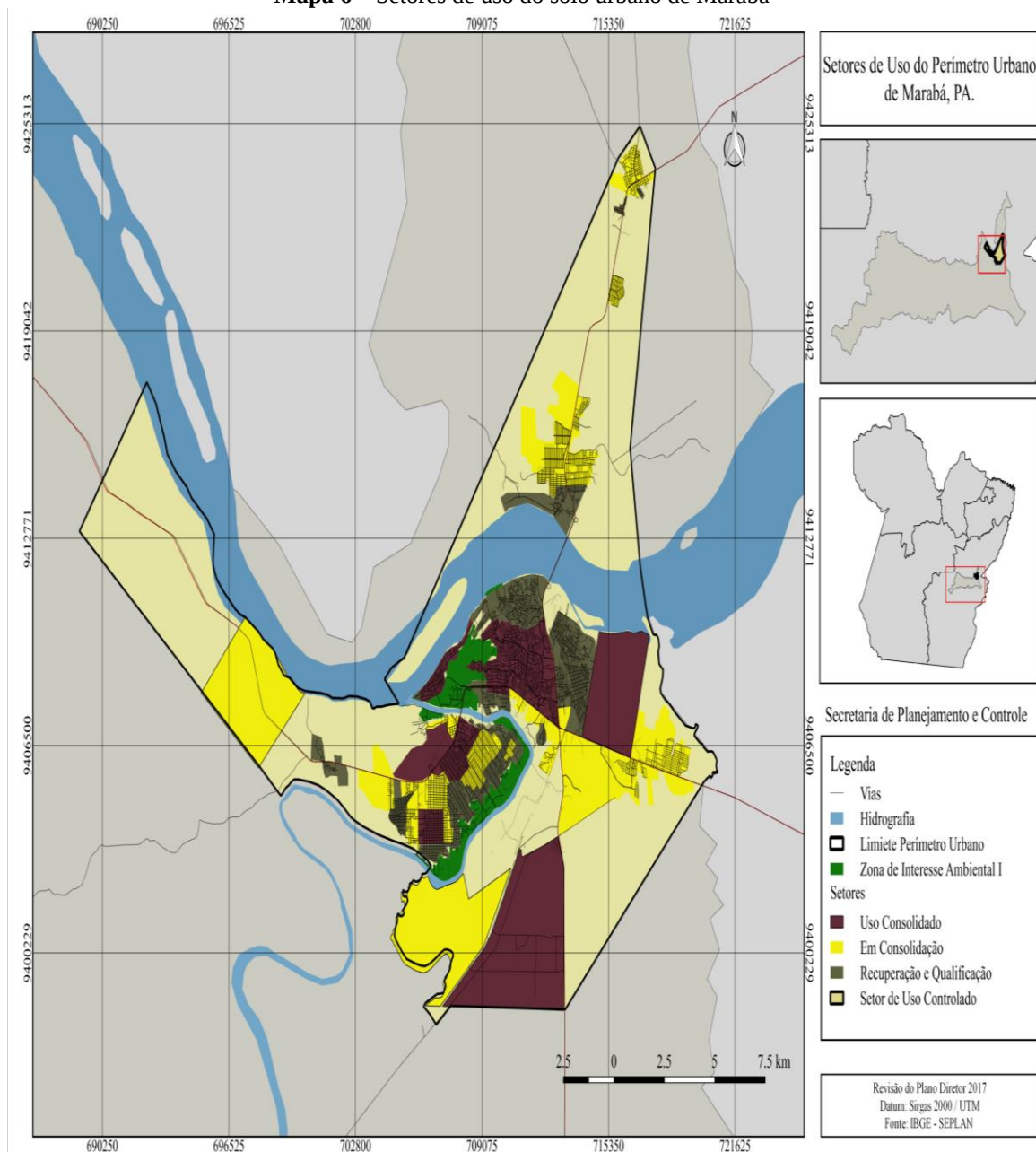
acarretará em impactos aos centros e áreas centrais pela demanda de serviços e comércios simples e complexos.

Embora, por vezes se denomine núcleo, para designar as três frações espaciais em Marabá, não será analisada a totalidade de suas circunscrições territoriais com seus aspectos geográficos gerais, ainda que alguns pontos apareçam no decorrer do texto. Pois, o foco de análise se debruça no centro, área central e situações de centralidades presente em cada núcleo.

Estudos anteriores já demonstravam a importância de três centros na cidade.

As atividades comerciais e de serviços existentes em Marabá organizam-se em torno de três centros principais (Velha Marabá, Nova Marabá e Cidade Nova) e dois secundários (São Félix e Morada Nova), o que reforça, de maneira precisa, sua natureza de cidade média multinucleada, um tema ainda pouco debatido na literatura especializada (TRINDADE JR. et al., 2016, p. 138-139).

O uso do solo urbano de Marabá há tempos vem sofrendo um processo de instalação de atividades econômicas, cujos serviços e comércio ganham destaque por representarem considerável parte deste uso, associado à expansão urbana da cidade, principalmente, após 1970. A apreciação de tal processo pode ser verificada no Mapa 6 a seguir.

Mapa 6 – Setores de uso do solo urbano de Marabá

Fonte: IBGE-SEPLAN (2017).

Com a visualização geral dos três núcleos fornecida pelo mapa 5 e com o georreferenciamento dos setores quanto ao uso do solo atribuído ao mapa 6, é possível perceber que as áreas de uso consolidado e em consolidação estão situadas nas subáreas, não apenas, mas, em grande parte das áreas centrais e situações de centralidades concernentes aos três núcleos, possibilitando aludir as atividades de serviços e comércio como um dos vetores deste processo de solidificação de uso do solo.

Para uma classificação e levantamento sobre o diagnóstico da socioeconomia do Sudeste paraense, segundo a Coordenadora da “Revisão do Plano Diretor” (2018), Secretaria de Planejamento, Coordenadora Mayanne Micaelli:

A VALE contratou a empresa de consultoria “Diagonal Urbana”, que inventariou uma descrição do uso e da ocupação do solo da cidade de Marabá com base nas atividades do comércio e serviços em 2011, com expectativa do projeto ALPA (Alumínios do Pará), pois havia muita expectativa na cidade, principalmente, quanto à geração de empregos, no entanto o projeto ainda não saiu do papel.

O levantamento se utilizou de quatro graus de estruturação das atividades comerciais e de serviços como critérios básicos, a saber: 1) serviços especializados e intenso comércio de caráter regional, localizados nos eixos das rodovias PA-150 e BR-230 (Transamazônica), sobretudo no núcleo denominado Nova Marabá; 2) serviços especializados e comércio de caráter regional, encontrado nas ruas principais da Velha Marabá, com destaque para a Avenida Antônio Maia, e também no núcleo Nova Marabá, especialmente na VP-8, e na Cidade Nova, no eixo da Transamazônica e nas duas primeiras ruas paralelas (Rua Transamazônica e Rua Sol Poente); 3) serviços e comércios de grande porte instalados na Antônio Maia (Velha Marabá), VP-8 (Nova Marabá) e BR-230, assim como nas duas primeiras ruas paralelas da Cidade Nova; 4) serviços e comércios de médio porte disseminados ao longo de todos os núcleos: na Velha Marabá, localizado no eixo da orla fluvial do Tocantins, na Nova Marabá, na VE-2, na VP-3 e na VE-1 e, na Cidade Nova, ao longo das Avenidas, Tiradentes, Antônio Vilhena, Boa Esperança, Manaus e Tocantins (VALE, 2011).

O estudo anterior é um exercício de apreensão da distribuição e características de atividades de serviços e comércios dos núcleos, porém, a dinâmica ininterrupta de transformações na cidade alcança tais atividades e as mudanças no espaço. Dessa forma, não apenas um estudo detido sobre as atividades de serviços e comércio se torna necessário, como também a elucidação de complementariedades e competitividades entre essas áreas, através das horizontalidades efetuadas pelo processo de interação espacial intraurbana. É o que se propõe a seguir.

4.1 ESPAÇO MARABÁ PIONEIRA

Atualmente, o núcleo da Marabá Pioneira está distribuído entre cinco bairros. Porém, torna-se coerente teorizar acerca da unidade categorial, bairro, pois, sua dimensão analítica na

pesquisa se desdobra em duas vertentes. Sendo principal, a dinâmica econômica por parte das atividades de serviços e comércio; a outra, sendo secundária, a dinâmica da moradia.

O bairro corresponde a uma escala territorial que é definida também por um módulo social, ou melhor, é onde há maior convergência entre o espaço geométrico e o espaço social, entre o quantificado e o qualificado. Para Lefebvre (1971, p. 197), “o bairro seria a ‘diferença mínima’ entre os espaços sociais múltiplos e diversificados, ordenados pelas instituições e pelos centros ativos”. O que permite atribuir o centro como um dos espaços sociais ordenados com funções diversificadas.

No que tange ao aspecto da moradia que envolve o bairro, defende Carlos (2001, p. 244), “trata-se do lugar da casa e de tudo que o ato de habitar implica à vizinhança, em contatos contínuos; a rua, com seus encontros, intercâmbios, troca de informações e sua dimensão lúdica”. O bairro, no tocante à moradia exerce uma condição de sociabilidade do ser, em existir com relação ao outro pela necessidade do uso comum do espaço, relação esta concernente também ao bairro de centro.

O que se ambiciona é apreender do sujeito morador do bairro central a sua visão de mundo, para interpretar suas manifestações no seu ambiente de viver, trabalho e lazer para vislumbrar perspectivas analíticas mais próximas possível do real, através de instrumentais teóricos, técnicos, sobretudo, ao empirismo do *labor* em campo.

Quadro 7 – Bairros do Núcleo da Marabá Pioneira

Nº	Nome do bairro	População (IBGE 2010)	Nome alternativo
1	Centro	1.486	<i>Bairro do Comércio</i>
2	Francisco Coelho	2.646	<i>Cabelo Seco</i>
3	Santa Rita	733	-
4	Santa Rosa	6.831	-
5	Vila Canaã	1.823	<i>Vila-do-Rato</i>

Fonte: Plano Diretor Participativo de Marabá (2018).

Este núcleo tem um contexto geo-histórico que coincide com a formação territorial de Marabá, ao ser o espaço de povoamento e expansão, cujas tramas sociais e políticas influenciaram a atração demográfica e a produção espacial com seus desenhos e traçados sob a qual instituiu sua fundação como marco normativo para a formação social, econômica, política e cultural.

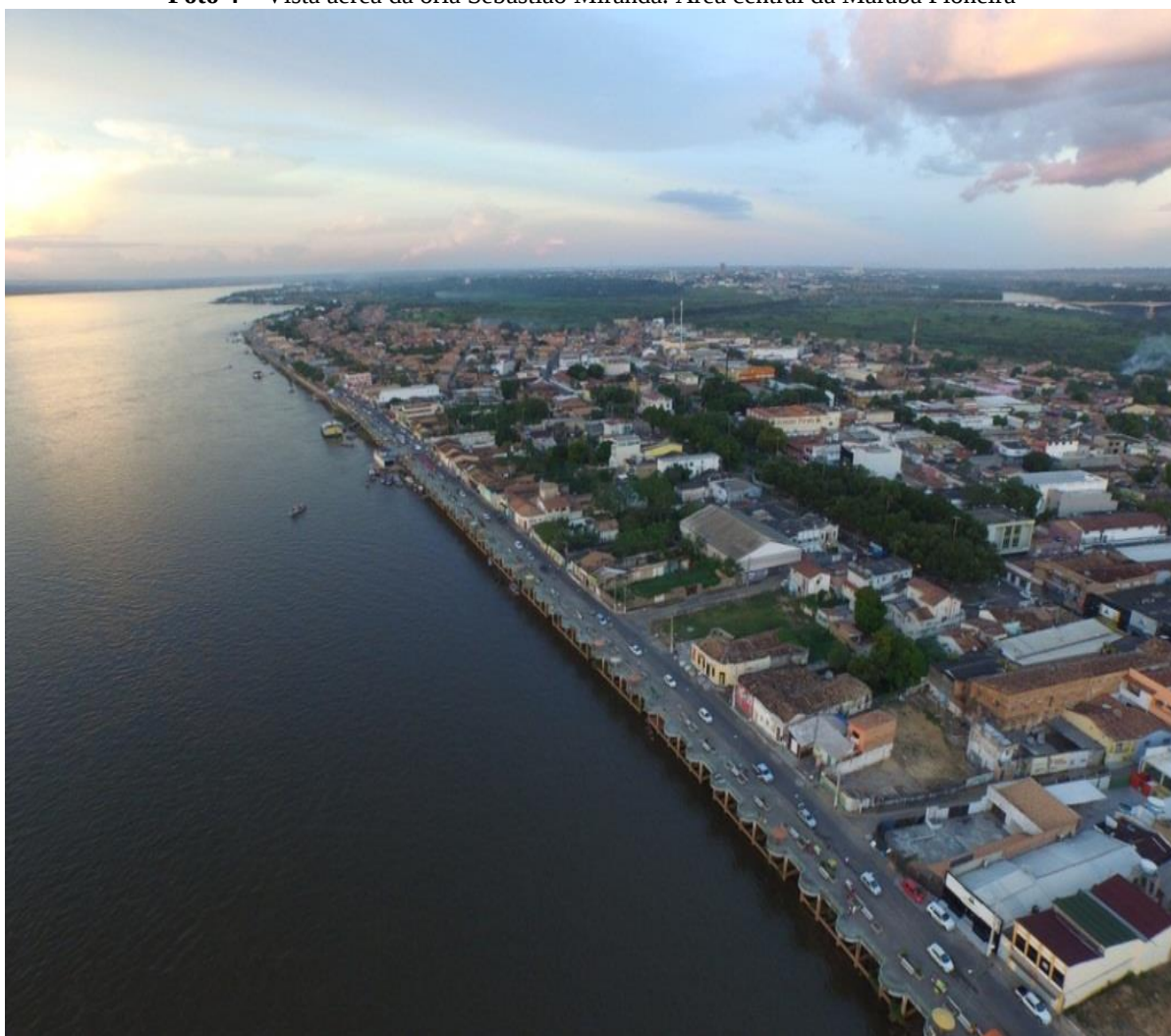
Sua gênese espacial se vincula pelos *descaminhos da natureza* em que um ponto se fixou, isto é, a escolha de um melhor *habitat* entre os rios Tocantins e Itacaiúnas tinha por

necessidade, além de moradia, fluir as relações de subsistência pautadas na caça, pesca e extrativismo vegetal, conformando a sociogeograficidade marabaense.

Emmi (1999, p. 88) destaca a importância do ainda incipiente núcleo urbano de Marabá no final do século XIX e início do XX, devido à sua localização privilegiada no encontro de dois rios (Tocantins e Itacaiúnas) que serviam como via de comunicação, principalmente, com Belém para onde eram exportadas as produções de caucho e, posteriormente, de castanha-do-pará.

A referida fração espacial de ocupação inicial da cidade é atualmente uma parte do centro tradicional da Marabá Pioneira voltada para o turismo e lazer, como elemento integrante da sua vida urbana, sobretudo, no período noturno tendo a beira-rio como principal paisagem de contemplação.

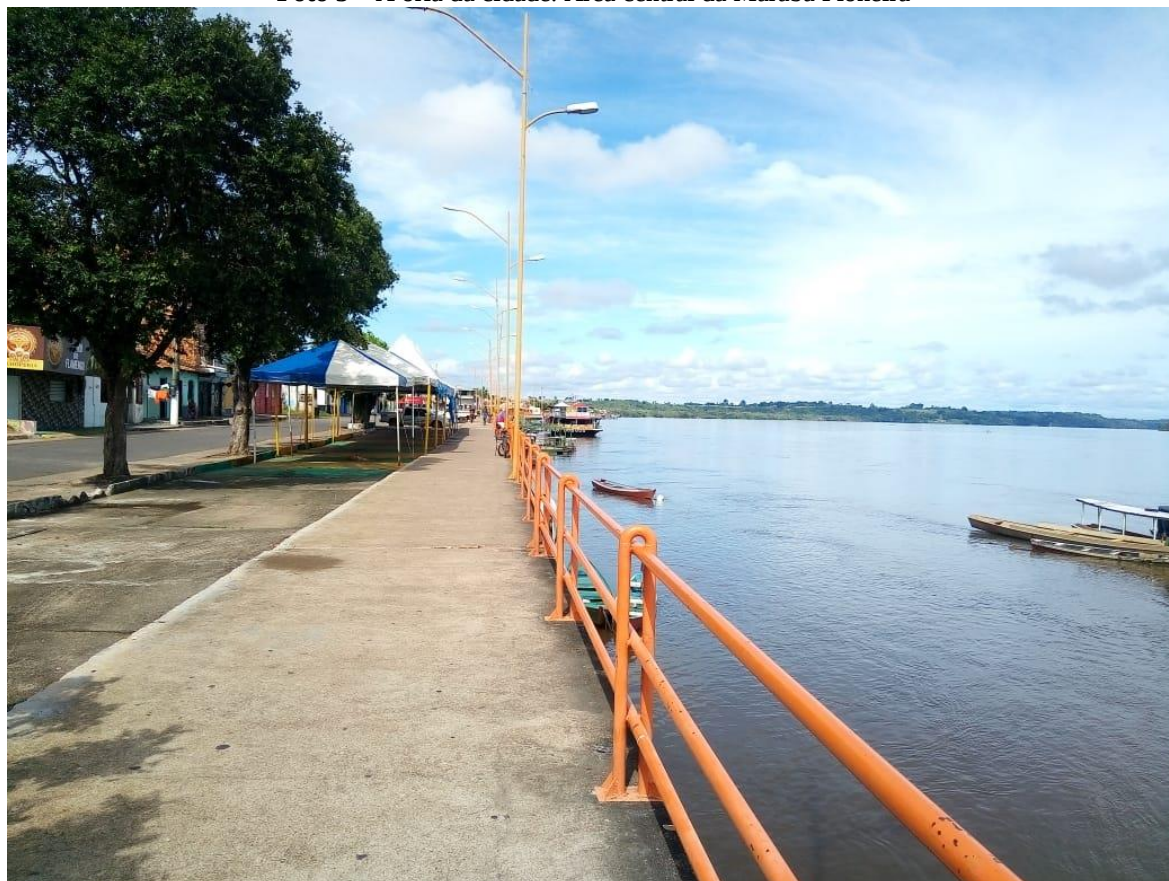
Foto 4 – Vista aérea da orla Sebastião Miranda. Área central da Marabá Pioneira



Fonte: Marabá (2015).

A relação terra e água confere (discutido no segundo capítulo) a condição de cidade ribeirinha, mesclada com a cidade à beira-rio que se caracteriza pela aglomeração de atividades (restaurantes, boates, bares, hotéis, garagens de carros, motos aquáticas etc.). Havendo um misto entre os “resíduos” socioespaciais de conteúdos tradicionais e modernos na paisagem da orla (Trabalho de campo, 2018).

Foto 5 – A orla da cidade. Área central da Marabá Pioneira



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018.

Na Amazônia urbana paraense, cujas cidades são margeadas por rio, é recorrente a designação “orla”.

O que se tem convencionado chamar de orla diz respeito basicamente às faixas de contato imediato da cidade com os cursos fluviais principais que banham as cidades, provavelmente devido a maior importância que esses cursos possuem para a cidade, do ponto de vista da circulação (TRINDADE JR., 2012, p. 139).

O ambiente construído da orla são intervenções que têm também por objetivo reativar a cidade com o rio. No caso marabaense, as práticas espaciais mercantis vêm dificultando a apropriação de outras relações.

Nesses casos, o potencial dos espaços de vivências ribeirinhas é apenas parcialmente aproveitado na concepção desses projetos urbanísticos, ou quando não é pensado, acaba sendo reapropriado, mesmo que furtivamente pela população local, contribuindo para a definição de espaços fluídos no interior da cidade [...] Como síntese para a orla de Marabá: Fluida e estandardizada, quanto às intervenções urbanísticas vem ocorrendo em grande número de impactos, relativa estandardização para além do governo local (TRINDADE JR., 2013, p. 70-74).

A inserção de atividades econômicas locais e extralocais nas imediações da orla, estabelecendo justaposição entre os elementos endógenos e exógenos, reproduz uma cidade menos ribeirinha e mais beira-rio, com predomínio da “mercantilização da natureza” (BECKER, 2006). Neste caso, a água como fator de atração para a fluidez da troca.

A área central da Marabá Pioneira se caracteriza pela acepção analítica, tradicional e principal, clarificadas nas suas formas, verificado em suas paisagens determinantes de relações sociais e políticas pretéritas.

Foto 6 – Antigo prédio do Poder Legislativo (centro da Marabá Pioneira)



Fonte: Trabalho de campo, novembro de 2015.

Como demonstrado na foto seis, a área expressa formas que marcaram relações sociais pretéritas decisórias de cunho político num dado momento, que assim denotam a historicidade da cidade. São resíduos componentes dos objetos espaciais interpretados como “rugosidades” (SANTOS, 2008b). A percepção de desencontro temporal é denunciante mesmo que se implementem revitalizações de prédios antigos para novas funcionalizações.

A inequívoca degradação do centro tradicional é a gradiente necessária à apropriação capitalista travestida de nuances pretéritas, que simbolizam processos de formação dependentes das atuais funcionalidades de reprodução do espaço como mercadoria. Os desajustes a esta relação dada como “atraso”, são os corolários característicos a estas áreas, ou seja, a deterioração é justificada pela antiguidade.

O centro tradicional e também o principal exerce um domínio quanto à função, o de se caracterizar pela manutenção de heranças de resíduos socioespaciais de tempos definidores da cidade. Entre os legados, a habitação, não apenas a estética pretérita dos imóveis, mas também na hierarquização social imanente ao local que, em certos casos, diminui ou mesmo desaparece.

Foto 7 – Avenida Antônio Maia (residência no centro da Marabá Pioneira)



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018.

Vinculado à moradia, o aspecto funcional dos serviços e comércio do centro tradicional e principal emerge. O fator geometria como ponto de referência de medida/métrica em relação ao restante da cidade não se perdeu, podendo inclusive ter aumentado em tempos atuais.

No mundo das mercadorias, o consumidor não compra apenas um espaço mais ou menos povoado com signos de prestígio e hierarquia social, ele também adquire uma distância, a que se vincula sua habitação aos lugares: os centros (de comércio, lazers, de cultura, de trabalho, de decisão) compra-se um emprego do tempo (LEFEBVRE, 2008, p. 41).

As relações econômicas tramadas em cidades que abrigam eventos como fenômenos reestruturadores utilizam-se de referenciais locacionais, de pontos estratégicos da cidade, entre os quais, o centro tradicional e principal, como critério de avaliação para novos investimentos fora dessas áreas, uma vez que a acessibilidade é uma vantagem tributária dos centros.

A dimensão analítica de centro principal com as características espaciais concatenadas para tanto, são ilustradas da seguinte maneira:

Foto 8 – Avenida Antônio Maia (centro da Marabá Pioneira)



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018.

Como descrição inicial, suas vias de acesso e circulação de pessoas e veículos, lojas (vestuário, bijuterias, eletrodomésticos, eletrônicos) farmácias, óticas etc., configuram um centro comercial consolidado. As trocas permitem pensar numa relação interescolar (local, regional, nacional e global), por meio da ação de agentes econômicos de pequeno, médio e grande porte, que conseguem capturar para este espaço lógica extralocal, produzindo verticalidades na medida em que se aprofundam novos comportamentos e consumo.

Quanto à centralidade de cunho tradicional, a Marabá Pioneira se destaca pela atividade formal e informal com destaque para a transferência da feira Getúlio Vargas para uma área coberta, recentemente inaugurada em 5 de abril de 2018 (Trabalho de campo).

Foto 9 – Nova Feira Getúlio Vargas (centro da Marabá Pioneira)



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018.

A transferência para o novo espaço regulamentou os quiosques por tipologia de atividades entre vendas de eletroeletrônicos, roupas, calçados, mídias sonoras e a parte destinada à alimentação com barracas padronizadas. Desta maneira, emerge neste ponto da área central uma perspectiva de centralidade econômica informal, por assim dizer, tradicional

não apenas pela ausência de um ambiente moderno, como também pelos resíduos de conteúdo social de tempos pretéritos de Marabá.

4.2 ESPAÇO NOVA MARABÁ

O núcleo da Nova Marabá está distribuído em quarenta e cinco bairros e folhas:

Quadro 8 – Folhas e Bairros do núcleo Nova Marabá

Nº	Nome do bairro	População (IBGE 2010)	Nome alternativo
1	Alzira Mutran	8.805	<i>Km 07/Araguaia/Fanta</i>
2	Beira-Rio	406	<i>Folha 01/Porto Cosipar</i>
3	Cidade Jardim	-	-
4	Vila Perseverança	160	<i>Vila da Polícia Rodoviária Federal</i>
5	Folha 05	997	-
6	Folha 06	3.502	-
7	Folha 07	1.952	-
8	Folha 08	3.791	-
9	Folha 09	705	-
10	Folha 10	1.817	-
11	Folha 11	1.859	-
12	Folha 12	3.963	-
13	Folha 13	1.564	-
14	Folha 14	1.001	-
15	Folha 15	2.464	-
16	Folha 16	3.779	-
17	Folha 17	2.670	-
18	Folha 18	725	-
19	Folha 19	513	-
20	Folha 20	2.787	-
21	Folha 21	1.372	-
22	Folha 22	2.467	-
23	Folha 23	2.140	-
24	Maria Cruz	-	<i>Km 06</i>
25	Folha 25	1.286	-
26	Folha 26	834	-
27	Folha 27	2.071	-
28	Folha 28	5.626	-

29	Folha 29	3.733	-
30	Folha 30	823	-
31	Folha 31	1.231	-
(continuação)			
32	Folha 32	854	-
33	Folha 33	6.008	-
34	Folha 34	1.002	-
35	Folha 35	1.802	-
36	Folha Industrial	339	-
37	Bandeira	3.537	<i>Nossa Senhora Aparecida/Coca-Cola</i>
38	Vila Militar Presidente Castelo Branco	405	<i>VMPCB</i>
39	Vila Militar Presidente Costa e Silva	384	<i>VMPCS</i>
40	Vila Militar Presidente Médici	197	<i>VMPM</i>
41	Varjão	237	-
42	Morumbi	-	-
43	Delta Park	-	-
44	Ipiranga	-	<i>Ecovila Ipiranga</i>
45	Total Ville	-	-

Fonte: Plano Diretor Participativo de Marabá (2018).

Para a presente pesquisa este núcleo se vincula ao processo de “descentralização espacial” (CORREIA, 1989). Tal processo implica na perspectiva de que estas novas áreas terão o seu desenvolvimento, cuja tendência apontará uma complementariedade ou concorrência em relação ao centro principal? Indagação como esta e outras gerais que permeiam esta dinâmica espacial das cidades brasileiras que vêm sofrendo redefinições no tecido urbano decorrentes da intensidade das intervenções econômicas como fio condutor das remodelagens urbanísticas intraurbanas.

Estudos realizados neste núcleo como o de Yoshioka (1986) apontam que a produção espacial do núcleo da Nova Marabá foi produto direto da intervenção pública para a redefinição do papel exercido por Marabá no cenário político-econômico brasileiro nas décadas 1970/80, em que a mineração despontou no Sudeste do Pará.

Nova Marabá, núcleo urbano que compõe a cidade foi implementado pelo planejamento governamental. Este território, concebido como “núcleo de

equilíbrio”, tinha como função estratégica abrigar contingentes populacionais advindos de Marabá Pioneira (núcleo inicial da cidade), bem como para servir de espaço de contenção para fluxos migratórios que se deslocavam para a sub-região Sudeste do estado do Pará (TOURINHO, 2011, p. 123).

Para Becker (2006), o processo de transformações que a Amazônia passou na segunda metade do século XX foi induzido. O núcleo da Nova Marabá é um exemplo, sua criação às margens da rodovia Transamazônica, numa área de expansão e distante das enchentes, seria favorável para receber os refugiados do fenômeno natural e também se tornar um núcleo com um plano moderno e preparado para receber as novas lógicas demandadas pelo circuito produtivo da mineração.

Na implementação da atividade da mineração, cujos capitais eram nacionais e estrangeiros, a base espacial deveria ser estruturada com vista a atender às exigências extralocais.

A principal evidência em Marabá dessa mudança foi a concepção, elaboração, e implementação do novo núcleo de Nova Marabá por escritórios e agências do Centro-Sul do país. Os planos de criação do novo núcleo urbano tinham uma concepção de urbanismo completamente diferente e estranha aos padrões amazônicos. A principal ideia era que essa dinâmica social fosse substituída por uma nova, mais ‘atual e moderna’ (MONTEIRO; EMMI, 2014, p. 32).

O núcleo Nova Marabá foi planejado como uma árvore de castanheira, cujas folhas seriam como as quadras e os galhos as vias principais que cortam de ponta a ponta o núcleo. Com destaque a VP-8 (Via Principal 8), onde circula grande parte da vida urbana do núcleo. Acredita-se que há uma densidade técnica e científica pelos objetos espaciais instalados, permitindo a fluidez de pessoas, informações e trocas.

Mapa 7 – Planta Urbana do Projeto da SUDAM do Núcleo Nova Marabá



Fonte: Fundação Casa da Cultura de Marabá (2014).

As avenidas ligam os setores residenciais aos comerciais, com maior destaque à referida VP-8, margeada pelas principais atividades econômicas deste núcleo. Porém, o projeto referente ao plano em alusão a uma “castanheira” não se concretizou plenamente, devido os redesenhos atribuídos à autoconstrução e residenciais planejados em que o núcleo sofreu. Quanto à temática:

Uma lógica de estímulo à valorização e à competição, pelo uso do solo urbano, parece estar se manifestando nas paisagens urbanas da cidade, quando se leva em consideração a expansão do setor imobiliário na cidade de Marabá e a territorialização de assentamentos residenciais (RODRIGUES, 2010, p. 126).

Algumas características são marcantes neste núcleo, ao abrigar objetos espaciais de significativa importância para a cidade, entre as quais: administração municipal, as duas rodoviárias, hospital regional, Universidades (Ex. UNIFESSPA – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará– Faculdade Metropolitana, Faculdade Carajás etc.). Fatores que ajudam a entender a centralidade neste núcleo.

A área central da Nova Marabá é multifacetada onde se expressa áreas com poucas e médias concentrações de atividades comerciais de setores primários e terciários. Na área denominada Folha 28 se destaca a maior concentração de serviços e comércio com traços concernentes a centro comercial.

Foto 10 – Centro comercial, Folha 28, esquina com a VP-8 (Nova Marabá)



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018.

A ilustração anterior é resultante do projeto não concluído para o núcleo da Nova Marabá, em que a espontaneidade do crescimento espacial produziu pouco a pouco uma necessidade de serviços e comércio comprometido a atender a população residente do núcleo, os trabalhadores, estudantes e consumidores, já que é onde se encontra a maior parte das instituições de ensino e administrativas do governo.

Entretanto, o principal equipamento urbano com rigor de centralidade econômica interescalar (horizontal e vertical) quanto à superfície de serviços e comércio do/no núcleo da

Nova Marabá é a presença do *Shopping Center* Pátio Marabá, com sua criação em 2013. O referido empreendimento denota a perspectiva do fenômeno, policentralidade.

A presença de um equipamento urbano de serviços e comércio, com traço capitalista moderno na escala da cidade, *Shopping Center*, *per si* cria um mosaico de perspectivas na vida urbana, cuja natureza será tecida na seção a seguir.

4.2.1 A centralidade urbana do *Shopping Center* Pátio Marabá e as franquias *fast food*

O *Shopping Center* (SC) é um empreendimento com empresas organizadas em padrões estandardizados, logo, representantes imediatos de lógicas econômicas nacionais e globais. Assim, sua análise se torna mister para entender a dinâmica da centralidade.

Os SC fazem parte de um circuito econômico articulado em rede (conglomerados que funcionam em redes, tais como Iguatemi, Pátio entre outros) pela sua organização, sobretudo, a arquitetura interna e externa, marketing etc. Sua recepção nas cidades será sempre particular, o que suscita estudos específicos.

O SC é parte da reestruturação urbana e da cidade e ao ser indutora de novas relações de práticas espaciais configura para o lugar de recepção uma possibilidade de centralidade, visto que no geral, a partir de sua instalação, há difícil reversão, isto é, muda profundamente e permanentemente a estrutura socioespacial da área e entorno.

Na perspectiva da “cidade-região” (LENCIONE, 2017, p. 57), isto é, a importância garantida por uma cidade não apenas para si, mas também para um entorno regional no qual está inserida, com polarização transcendente às suas fronteiras, temos que se relaciona à posição que Marabá ocupa na rede urbana sub-regional do Sudeste paraense. Tal perspectiva enseja a “cidade neoliberal” (MASSEY, 2008), aquela em que o capital privado nacional e internacional, com permissividade, produz formas e suscitam reestruturação urbana e da cidade.

Quanto à instalação do *Shopping Center* Pátio Marabá, segundo Rodrigues (2015, p. 163-164):

[...] localizado à margem da BR-222, no núcleo Nova Marabá, folha 30, quadra 15, um dos eixos estruturantes mais valorizados do perímetro urbano da cidade. Este empreendimento corporativo foi construído a partir de associação entre o Grupo Leolar, o grupo AD Shopping, de capital nacional, o grupo Parkway, conglomerado norte americano que atua em diversos países. Tal empreendimento contou ainda como "braço" financiador o Banco Bradesco. O respectivo Shopping já em sua inauguração abriu com mais de 60 lojas, dentre as quais se destacam as lojas C & A,

Renner, Marisa, Riachuelo, Polishop, Boticário, além de salas de cinema Movie-com.

Na perspectiva do capital financeiro, o referido empreendimento se insere na estratégia de *Joint venture*, ou seja, associação entre empresas nacionais e internacionais, o que tende a ampliar por um lado o papel de Marabá na rede urbana e de outro a centralidade intraurbana concernente ao núcleo da Nova Marabá diante da cidade, conquanto, os dois processos de certo modo cooperam entre si.

Foto 11 – *Shopping Center Pátio Marabá*, situado na rodovia Transamazônica (Nova Marabá)



Fonte: Trabalho de campo, março de 2016.

O empreendimento em tela, com sua inserção no espaço urbano, interfere significativamente na dinâmica econômica ao reorganizar e mesmo desestruturar circuitos pré-existentes. Para tanto, o capitalismo quebra paradigmas, como a mudança do ser “produtor para o homem consumidor na sociedade líquida moderna” (BAUMAN, 2008, p. 77), denotando nesta acepção que o homem é mais consumidor do que produtor nos tempos atuais.

Para o autor citado, a diferença entre a sociedade dos produtores “sólido moderna”, onde o desfrute do consumo do produto era na longa duração, e a sociedade “líquido moderna”, em que o consumo é constante e cosmopolita pelo *status* da renovação com a depreciação rápida dos produtos, decorre pelas mudanças paradigmáticas entre sociedade-tempo-comportamento.

A sociedade imersa numa relação de consumo voraz (SANTOS, 2003) estimula a compra de produtos renovados constantemente e produz um oco social (LEFEBVRE, 1991), a cada inovação, encaminha o corolário da alienação pelo fetichismo da mercadoria (MARX, 1996).

Para que esta “nova” relação entre a sociedade e mercadoria via consumo fosse disseminada – “sociedade de consumo dirigido” – (LEFEBVRE, 1999, p. 108), o *Shopping Center* tornou-se um vetor essencial, encetado nos Estados Unidos, com a expansão mundial ocorrida a partir da crise do petróleo nos anos de 1970, quando o fordismo entra em crise e emerge uma “sociedade de acumulação flexível” (BENKO, 1999, p. 45).

Na linha de análise da Geografia do consumo²⁷, destaca-se o estudo de Ortigoza (2010), “Paisagens do consumo”, enfatizando que a paisagem para além das informações que emite, também propõe imagens para um consumo alimentar localizado e formatado. A cidade promove a fusão dos costumes alimentares. Segundo Moreira (2008):

A cidade se torna o espelho do mundo com seus hábitos e costumes. E o vetor desse domínio é a sua fusão e a fusão dos povos do mundo na sociedade de consumo. Assim, na medida em que o consumo urbano dá um sentido cosmopolita ao regime alimentar, os complexos alimentares se aproximam e tendem dissolver num mesmo padrão (MOREIRA, 2008, p. 61).

Neste sentido, o emaranhamento entre Consumo & *Shopping Center* elaborou a construção teórica sobre “O templo do consumo” erigida e discutida por Pintaudi (1989).

Numa noção quanto às regulamentações internas, o SC detém um conjunto de princípios organizativos que devem ser obrigatoriamente cumpridos pelos locatários tidos como lojistas.

Presentes no *shopping*, os lojistas têm sobre si uma racionalidade que transcende as iniciativas capitalistas particulares e que se sobrepõe a elas, envolvendo um estrito controle de padronização comercial, que vai do projeto de instalação até as normas de funcionamento. O contrato de locação, as normas gerais e complementares e o regimento interno garantem ao empreendedor, através da administração, uma organização estritamente controlada sobre os lojistas, sobre o SC. (...) desde o

²⁷ A análise do consumo, embora atrelado ao *Shopping Center* não será aprofundado na pesquisa.

projeto de instalação da loja, o lojista deve submetê-lo à aprovação da administração, incluindo letreiros e decoração. Todas as especificações devem ser previamente enumeradas e a administração tem o direito de fiscalizar as obras, podendo inclusive exigir a substituição das empreiteiras que considerar inidôneas ou tecnicamente inconvenientes. Quando a loja já está instalada, o regimento interno, anexo ao contrato de locação, determina uma série de proibições e compromissos, tal como a obrigatoriedade de mencionar em qualquer publicidade o nome do SC, de não ultrapassar a capacidade de carga de luz e força prevista para a loja, de não vender artigos de segunda classe sem autorização expressa, de não realizar leilões ou vendas similares sem autorização expressa, de não vender enfim mercadorias não incluídas no contrato (GAETA, 1992, p. 51-52).

Ainda que o estudo anterior tenha mais de 20 anos de publicação, não se percebe grandes alterações na relação SC e lojistas, especificamente, no caso dos franqueados das *fast food*, que são agentes que além de seguir os rigores da administração do SC, devem ainda se enquadrar nas regulamentações dos órgãos públicos da cidade, logo, passível de fiscalizações e taxas municipais conhecidas pelos lojistas desde o contrato inicial e outras tarifas criadas, posteriormente, pela inserção de órgãos novos de fiscalização, como demonstrado:

Entrevistador: Hoje, como está como está a relação com a prefeitura, você paga os impostos, você considera justo?

Entrevistado: Porque eu soube que são quatro impostos: o habite-se, vigilância sanitária, da polícia civil e ainda tem mais um que é o da Sema. Tem a Sema, o habite-se (certidão expedida pela prefeitura atestando que o imóvel-casa ou prédio comercial ou residência- se está pronto para ser habitado), o da vigilância sanitária e o da polícia civil eu nem sabia, apareceu aqui notificando todo mundo aqui, foi uma surpresa pra mim, foi uma surpresa, as coisas assim que você não acredita. O da polícia civil pra mim foi estranho, porque eu já sabia da vigilância que é alimentação, o do bombeiro (habite-se), é a Sema também eu não sei pra quê Sema, acho que é pra onde destina a gordura, tal, tá, pertinente, aí depois apareceu o da polícia que pra mim, sinceramente. (Sr. A. A. S. Franqueado da loja Jin Jin. Entrevista concedida no Shopping Center Pátio Marabá em 03/03/2016).

Segundo o franqueado entrevistado, ele abriu sua loja um mês depois da inauguração do SC, conhecendo todas as tarifas, tanto internas quanto externas ao *Shopping*, deste modo, apesar das lojas estarem sediadas no interior do SC são passíveis às fiscalizações municipais. O que se pode inferir é que existe uma relação de cooperação entre as lojas e o SC, mas não as eximem das normas municipais e o sucesso do empreendimento incorporador depende das marcas/símbolos das lojas que sedia.

Quanto ao fator “localização” ante a centralidade intraurbana na cidade:

Os SC não são implantados em locais tradicionalmente comerciais, a não ser eventualmente, quando as condições o permitem, e essa localização não é condição necessária. Isso nos coloca, também, diante do problema da centralidade (PINTAUDI, 1992, p. 42).

O *Shopping Center* Pátio Marabá foi instalado na área central do núcleo da Nova Marabá, o que significa haver uma anterior especulação imobiliária na área com tendência a sua ampliação.

Os *shoppings centers*, por mais que sejam fundamentais na perspectiva de distribuição de bens e serviços, são grandes empreendimentos imobiliários capazes, por si só, de alterar a lógica locacional dos entornos; por transformar radicalmente a situação geográfica das áreas onde se instalam. Seus empreendedores buscam áreas de grande acessibilidade e de baixa taxa ocupacional - mormente em expansão, portanto, com preços baixos - e alavancam a atratividade da área; passando a produzir de maneira rápida uma centralidade de alcance regional (SILVA, 2015, p. 5).

O *Shopping Center* Pátio Marabá é situado em frente à Faculdade Metropolitana, considerada a maior particular da cidade com Cursos de graduação em Administração, Ciências contábeis, Educação física, Enfermagem, Engenharias Civil, Produção, Elétrica e Mecânica, Fisioterapia e Sistema de informação e Cursos de pós-graduação em Ciências do esporte (Fonte: www.faculdademetropolitana.com.br). A faculdade em referência já se encontrava antes de 2013, isto é, preexistia ao SC (Trabalho de campo, 2016) sendo, portanto, um objeto espacial que influenciava na centralidade urbana da Nova Marabá no conjunto da cidade.

Na presente análise, torna-se coerente frisar que o consumo em SC se caracteriza por um estilo de vida, prática espacial em que se evidenciou com o poder de consumo da sociedade brasileira distinguida por classes sociais não plenamente estratificadas em que (SOUZA, 2012) não concorda com uma “nova” classe média e, sim “batalhadora”, não caracterizada pela renda ou lugar das atividades produtivas e, sim, pelo estilo de vida que se molda e se aproxima das elites e se afasta das classes populares.

Em Marabá o PIB-per capta no valor de 15.678,02 reais/ano (IBGE-2011) demonstra uma renda considerada relativamente baixa, reforçado pelo resultado do questionário aplicado a quarenta (40) consumidores de *fast food* na praça de alimentação do *Shopping Center* Pátio Marabá em dias de fim e durante a semana:

Tabela 4 – Renda dos consumidores fast food no Shopping Center Pátio Marabá

RENDA	DIAS DA SEMANA	FINAL DE SEMANA
Um salário mínimo	50%	45%
De um a dois salários	40%	35%

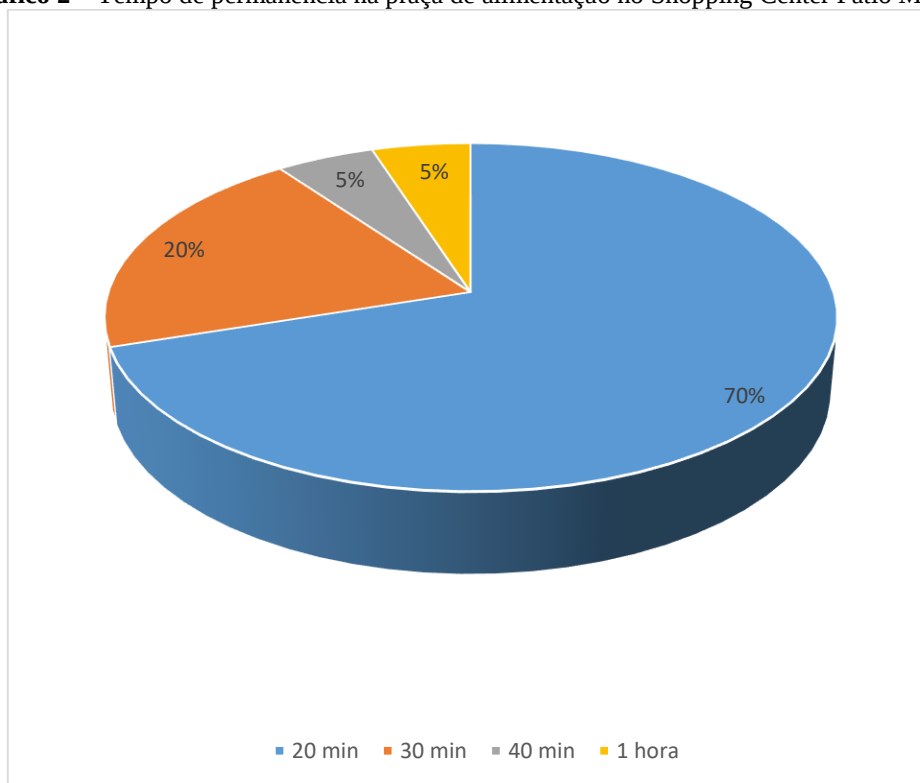
Acima de três salários	10%	20%
------------------------	-----	-----

Fonte: Trabalho de campo (2017; 2018). Elaborado pelo autor (2018).

Os dados obtidos expressam que tanto os consumidores consultados em dia de semana quanto os do final de semana são, predominantemente, trabalhadores com renda de um salário mínimo, o que denota uma assimetria social considerável entre as outras classes consumidoras que usam o mesmo espaço.

O poder de consumo pode estar atrelado ao tempo de permanência na praça de alimentação por parte dos sujeitos consumidores, sendo por isso uma aproximação que se fez necessário elucidar.

Gráfico 2 – Tempo de permanência na praça de alimentação no Shopping Center Pátio Marabá



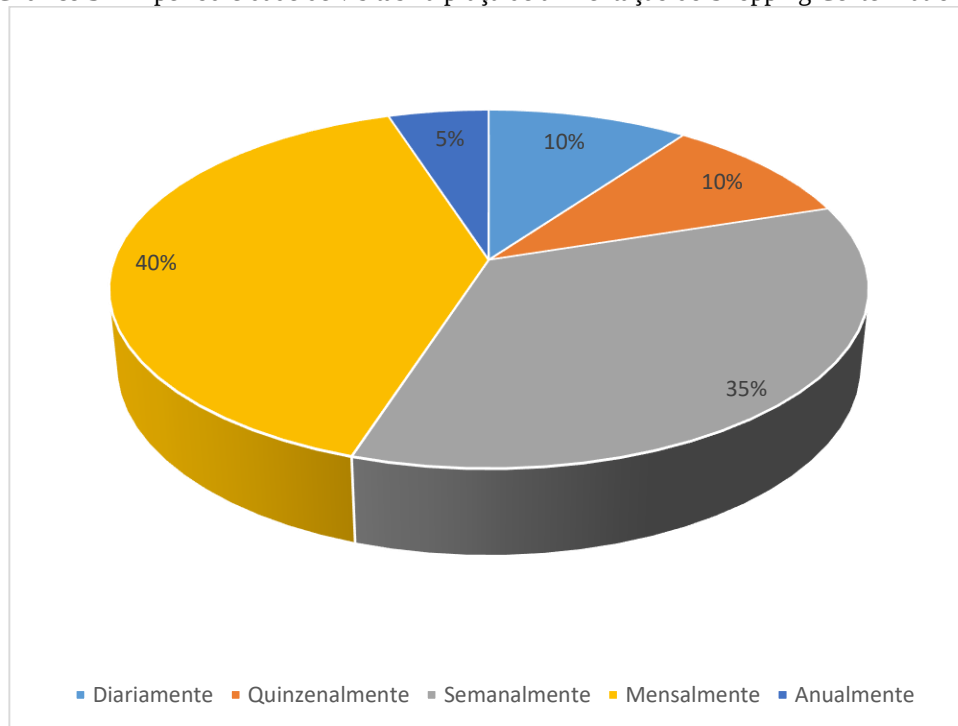
Fonte: Trabalho de campo, julho e novembro de 2018. Elaborado pelo autor (2018).

A prevalência do tempo mínimo de 20 minutos (70%) na praça de alimentação apontou um baixo índice de consumo de produto estandardizado, considerado um indicador de interescalaridade pela dimensão da potência qualitativa e quantitativa de consumo (CATELAN, 2014). Ademais, existem esforços teóricos que afirmam que as cidades médias têm dificuldade de incorporar a diversidade (CASTELO-BRANCO, 2007), podendo ser

referido pela conformação de uma argamassa cultural (MOREIRA, 2008), nesse caso, presente em Marabá e no sudeste paraense.

Com vista a se aproximar do fator cultural como um componente que implica nas práticas espaciais através do índice de visitas ao referido empreendimento:

Gráfico 3 – A periodicidade de visitas na praça de alimentação do Shopping Center Pátio Marabá



Fonte: Trabalho de campo, julho e novembro de 2018. Elaborado pelo autor (2018).

De acordo com o gráfico três, se percebe a predominância das visitas mensais (40%), seguidas pelas semanais (35%), o que denota a possibilidade de um baixo consumo por meio de poucas visitas. Sendo por isso, um contato rarefeito com pessoas que não mantêm uma intensa periodicidade interacional com o SC no que concerne a tal tipologia de consumo, não sendo por isso suficiente para anular a centralidade do SC, haja vista que existem outros serviços e comércios oferecidos pelo empreendimento.

A sociedade permeada em seu cotidiano pelas franquias *fast food* foi teorizada, *mc donaldilizacion*, (RITZER, 2006) não somente, mas, principalmente, pelas atividades expansivas da empresa *Mc Donald's*, atuando com sucesso no setor da comida rápida no mundo por meio de quatro características de seu funcionamento: 1- Eficiência, 2- Calculabilidad, 3- Predecibilidad (segurança), 4- El control através de la tecnologia no humana (Ibidem).

As quatro características primadas pelas empresas *fast food* como fatores produtivos estão diretamente relacionadas ao ritmo das cidades com intensa dinâmica capitalista na vida urbana do tempo rápido (SANTOS, 2003), no qual a celeridade tempo-espço interfere no consumo que se reinventa constantemente moldado pelo isomorfismo da cidade moderna.

No hay característica de la racionalización más adversa al encantamiento que la predecibilidad. Las experiencias mágicas, fantásticas, oníricas, son casi por definición impredecibles. Nada destruiría una experiencia de encantamiento más fácilmente que cuando se hace predecible o cuando se repite una y otra vez de la misma manera (RITZER, 2006, p. 218).

De acordo com a citação anterior, as franquias *fast food* se renovam visando ativar a emoção da imprevisibilidade para atender uma sociedade marcada pela “instantaneidade”, de relações socioespaciais pautadas por incrementadores reais e virtuais de consumo, fluido e intensificado pelo processo de globalização.

A difusión mundial de prácticas, la expansión de relaciones por todos os continentes, la organización a uma escala global de la vida social, y el crecimiento de una consciencia global compartida (RITZER, 2006, p. 240).

O conceito supracitado é operacionalizado pelas franquias *fast food*, no entanto, com alguns critérios de inserção nas cidades, que segundo Sales (2014) afirma se tratar inicialmente de um critério utilizado no mundo do marketing: o target, que significa avaliar um mercado consumidor por quatro aspectos: 1) faixa etária, 2) classe de renda, 3) ocupação profissional e 4) estilo de vida.

Outro fator a considerar entre as estratégias utilizadas de conquista a mercado consumidor são os arquétipos que as empresas criam para ativar no consumidor sentimentos de satisfação e alegria, ou seja, são as irradiações neurotransmissoras direcionadas no imaginário social.

Arquétipos são energias vivas, conscientes, que se expressam no nosso mundo. Pelo efeito, pode se conhecer a causa. São símbolos que determinam o que sentimos quando os vemos, ouvimos ou percebemos, não importa se de forma consciente ou inconsciente. Existem inúmeras definições para os arquétipos e cada uma mostra um aspecto da verdade (COUTO, 2004, p. 30).

O autor anterior defende como “uma das principais características dos arquétipos é a de induzirem os seres vivos a sentirem emoções de uma forma ou de outra” (COUTO, 2004, p. 31). Neste sentido, as empresas *fast food* e de outros ramos conseguem despertar a emoção

dos consumidores por meio de seus símbolos arquetípicos particulares visando uma aceitação geral e sutil.

O papel do sistema de franquia no cotidiano atual, pois esse sistema tem demonstrado ser capaz de introduzir novos hábitos de consumo, fazendo o indivíduo sonhar, imaginar e agir concretamente, sem que ele perceba que vai sendo conquistado, programado com sutileza (ORTIGOZA, 1997, p. 3).

A “convenção” dos consumidores por meio dos símbolos e signos de cada arquétipo empresarial leva consigo um padrão de comércio e serviços estandardizados que reifica o ato de consumir numa perspectiva de conexão interescolar com espaços de modernidade e, por assim dizer, sintonia com o processo de globalização.

Intencionando estabelecer relações escalares em Marabá, especificamente, na área central da Nova Marabá por meio do levantamento de campo no *Shopping Center Pátio Marabá* representado pelas franquias *fast food*.

Quadro 9 – Franquias Matrizes de *fast food* instaladas no Shopping Center Pátio Marabá (Nova Marabá)

N.	FRANQUIA	ESCALA
1	Bebelu	Nacional
2	Jin Jin	Nacional
3	Bob's	Nacional
4	Pop Pastel	Local
5	Todde's	Local
6	Camarão & Cia	Nacional
7	Subway	Global
8	Parmeggio	Nacional
9	Haru Oriental <i>food</i>	Nacional
10	Patroni-Pizza	Nacional
11	Giraffa's	Nacional
12	Spoletto	Nacional
13	Lug's	Nacional
14	Ice Bode	Regional
15	Big x picanha	Nacional

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018. Elaborado pelo autor (2018).

Entre as quinze (15) franquias inseridas no SC, duas (2) são de origem local, uma (1) regional, com onze (11) nacional e apenas uma (1) global. A dimensão de atuação escalar

demonstra articulações que a cidade de Marabá passa a exercer com a chegada do SC, por meio do comércio realizado pelas franquias. Além, da cristalização do fenômeno da policentralidade no conteúdo da área central do núcleo da Nova Marabá.

A relevância em empreender a discussão sobre o *Shopping Center* Pátio Marabá e o atrativo das franquias de *fast food* decorreu do fato de ser um objeto de vanguarda, quanto ao equipamento moderno nas cidades em processo de reestruturação urbana, condicionando a centralidade, que no intraurbano o conteúdo se modifica intensamente, seja pela ampliação dos fluxos de interações espaciais multidirecionais, seja pela alteração de práticas espaciais.

Para Lefebvre (2013), existem vários códigos do espaço. O SC é uma prática espacial forjada de codificação e o consumo sua descodificação. A centralidade está subordinada, não unicamente, as práticas espaciais de consumo.

Havendo neste caso, pelos dados apresentados uma gradual e sensível mudança no comportamento dos sujeitos entrevistados tanto pela baixa frequência de visitas ao SC quanto pelo reduzido tempo de permanência na praça de alimentação, cuja interpretação é de um capital social frágil na cidade para este tipo de segmento econômico.

4.3 ESPAÇO CIDADE NOVA

O núcleo da Cidade Nova está distribuído entre os bairros da seguinte maneira:

Quadro 10 – Bairros do núcleo da Cidade Nova

Nº	Nome do bairro	População (IBGE 2010)	Nome alternativo
1	Quindangues	184	<i>Vale do Aeroporto</i>
2	Agrópolis INCRA	448	-
3	Amapá	2.364	-
4	Bairro da Paz	2.951	<i>Bairro da Lucinha</i>
5	Belo Horizonte	9.604	<i>BH</i>
6	Bom Planalto	2.858	-
7	Carajás II	-	-
8	Carajás I	-	-
9	Jardim Imperial	-	-
10	Cidade Nova	3.962	<i>Centro da Cidade Nova</i>
11	Filadélfia	-	-
12	Independência	2.899	-
13	Fronteira	509	<i>Itamaraty/Barreira da</i>

			<i>PM/São José II</i>
14	Jardim Bela Vista	2.107	-
15	Jardim São João	945	<i>Km 02</i>
16	Jardim União	4.543	-
17	Jardim Vitória	536	-
18	Parque das Laranjeiras	8.107	<i>Laranjeira</i>
19	Liberdade	14.472	-
20	Novo Horizonte	4.849	-
21	Novo Planalto	3.647	-

(continuação)

22	São Miguel da Conquista	1.034	<i>Invasão do Aurélio</i>
23	Vila São José	881	<i>Km 08/São José I</i>
24	Vale do Itacaiúnas	4.432	-
25	Newton Miranda	891	<i>Infraero</i>
26	Castanheira II	-	<i>Castanheira Residence</i>
27	Castanheira I	-	-
28	CAT	-	<i>CAT-FATA/Invasão do CAT</i>
29	Jardim Alvorada	568	-

Fonte: Plano Diretor Participativo de Marabá (2018).

O surgimento do núcleo Cidade Nova, considerado produto da expansão urbana desordenada e ordenada de Marabá, tem suas origens atreladas também as constantes enchentes que assolavam a Marabá Pioneira, se tornando um “abrigo” para as vítimas das enchentes juntamente com migrantes atraídos para a região por várias frentes de trabalho. Quanto ao surgimento deste núcleo.

[...] está relacionada, inicialmente, ao processo de expansão espontânea da cidade de Marabá, devido ao intenso fluxo migratório que se estabeleceu dos núcleos urbanos planejados (agrovilas e agrópolis) em direção a Marabá, diante do fracasso da política de colonização oficial empreendida pelo governo federal via INCRA, ao longo da Rodovia Transamazônica, na sub-região sudeste paraense (TOURINHO, 2011, p. 123)

A produção social do espaço cria ambivalência entre áreas consideradas de “funcionalidades e disfuncionalidades para o capitalismo” (GOTTDINER, 2010), as últimas, com poucas funções de troca do solo, áreas que se destinam, especialmente, para habitação

das classes trabalhadoras. Tal pressuposto teórico se aproxima do processo geo-histórico do núcleo da Cidade Nova.

Numa relação de diferenciação entre as áreas, Nova Marabá (planejado), Marabá Pioneira (histórico), e a Cidade Nova, com a produção espacial a cargo da ação de múltiplos agentes, privilegiando seus interesses particulares, lhe rendeu um espaço com perspectivas socioespaciais entre endogenia e exogenia articulados.

A produção do espaço, seja o da rede urbana, seja o intraurbano, não é o resultado da 'mão invisível do mercado', nem de um Estado hegeliano, visto como entidade supra-orgânica, ou de um capital abstrato que emerge fora das relações sociais. É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade (CORRÊA, 2012, p. 43).

Tem-se a perspectiva de que a Cidade Nova como parte da cidade esteja imerso numa grande participação da iniciativa privada no que se concerne à produção do espaço, sobretudo, na área central, onde sofre uma intervenção maior do capital privado, na ideia de cidade tornada da condição do administrativismo para o empreendedorismo (HARVEY, 2006).

De acordo com a Foto 12, há uma descrição do centro da Cidade Nova, com a aglomeração de atividades de comércio e serviços atribuindo-lhe a possibilidade de qualificar como centro de cidade, o que permite ampliar a ideia de multinuclealidade, apenas pela disposição de núcleos urbanos subordinados a um centro para multinuclealidade com três centros polimorfos na cidade de Marabá.

Foto 12 – Centro da Cidade Nova, esquina entre a Avenida Nagib Mutran com a Rua Frei Raimundo



Fonte: Trabalho de campo, março de 2016.

A produção do centro da Cidade Nova por ter uma diferença basilar entre os dois primeiros centros – com o primeiro calçado no processo histórico da cidade e o segundo de caráter planejado não concluído – sendo o mais recente, é o desdobramento ativo das ações dos dois espaços anteriores. Assim, tornou-se vital a interlocução com um sujeito, morador antigo, que por meio de uma entrevista aberta delineou o desenvolvimento da área.

Entrevistador: você mora nesta residência desde quando?

Entrevistado: há mais de 30 anos.

Entrevistador: você lembra o que havia neste lugar antes do comércio?

Entrevistado: havia alguns bancos e pequenos comércios.

Entrevistador: Quais as vantagens e desvantagens que você considera trazidas pelas lojas?

Entrevistado: as vantagens (valorização do ambiente e ao entorno), as desvantagens (acesso só para as classes médias).

Entrevistador: deseja se mudar? As lojas têm alguma influência nesta decisão?

Entrevistado: não.

Entrevistador: gostaria que viessem mais comércios e serviços? Por quê?

Entrevistado: não, pois não é um bom momento, apesar de Marabá ser rica.

Entrevistador: você se sente identificado ou estranho com estas paisagens modernas? Por quê?

Entrevistado: sou indiferente. (Antônio Carlos da Silva, aviador aposentado, residente no bairro centro da Cidade Nova. Entrevista concedida em sua residência em 15/11/2017).

O sujeito entrevistado estabelece uma narrativa de que a produção espacial da área foi ocorrendo à revelia de seus moradores antigos, não de modo abrupto e, sim, paulatinamente, com as lojas de serviços e comércio instalando com vista a atender às classes baixas, médias e altas, o que leva a apreender que as atividades neste centro alçaram a tônica também de modernidade.

Foto 13 – Centro da Cidade Nova, Avenida Nagib Mutran com a Rua Frei Raimundo



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018.

A natureza da constituição do centro do núcleo da Cidade Nova, ainda que reúna características de múltiplas determinações na aglomeração espacial, não deixou de adquirir características semelhantes a outros centros, tais como a criação de atividades ao seu entorno imediato, conhecidos como “Zona periférica do centro” (CORRÊA, 1989).

À medida que se afasta da aglomeração do centro, percebe-se as atividades econômicas menos complexas, como por exemplo: borracharias, oficinas, academias, restaurantes populares, hotéis de médio e baixo padrão e etc., atividades teorizadas de “circuito inferior da economia urbana”. Para Santos (2004, p. 197):

As condições de evolução da economia moderna e o enorme peso de uma população urbana com baixo nível de vida, que não para de aumentar com a chegada maciça de

migrantes vindos do campo, acarretam a existência, ao lado do circuito moderno, de um circuito econômico não moderno, que compreende a pequena produção manufatureira, frequentemente artesanal, o pequeno comércio de uma multiplicidade de serviços de toda espécie.

Para além do circuito inferior no entorno imediato do centro, existe uma duplicidade no uso do solo urbano central, a saber: durante o dia, atividades comerciais e financeiras dinâmicas e durante a noite, entretenimento infantil, bares e restaurantes de baixo, médio e alto padrão. Tal como ocorre na orla da cidade na Marabá Pioneira a seus moldes.

A presente condição espacial dos equipamentos urbanos reforça o ponto de vista do sujeito morador anteriormente entrevistado (Trabalho de campo, 2017, 2018), ou seja, a presença de uma relativa segregação socioespacial.

Sabe-se que “a produção cria os objetos correspondentes às necessidades” (MARX, 2011), o que implica no perfil socioeconômico de apropriação do espaço.

A produção cria os objetos correspondentes às necessidades, a distribuição os reparte segundo as leis sociais, a troca o provê dos produtos particulares nos quais deixam converter a cota que lhe coube pela distribuição no consumo, finalmente os produtos devêm objeto do desfrute da apropriação individual (MARX, 2011, p. 44).

O produto, ao entrar na esfera do mercado por meio da troca e distribuição, produz a divisão territorial do trabalho, que repassa para o espaço as demandas capitalistas traduzidas em formas, já nascidas com funções que marcam uma área funcionalmente, com o apêndice social no seu uso.

É importante ressaltar que a expansão do consumo é também uma necessidade da produção, sendo dois processos, produção-consumo que se eclipsam.

A produção é também imediatamente consumo. Duplo consumo, subjetivo e objetivo: o indivíduo que ao produzir está desenvolvendo suas capacidades, está também dispendendo as, isto é, as consome no ato da produção, tal como na procriação natural se consomem forças vitais. Em segundo lugar: consumo dos meios de produção utilizados, os quais se desgastam e se dissolvem em parte (como na combustão, por exemplo) nos seus elementos naturais; do mesmo modo, as matérias-primas utilizadas perdem a sua forma e as suas constituições naturais: são consumidas. Portanto, em todos os seus momentos, o próprio ato da produção é também um ato de consumo (MARX, 1859, p. 108).

Desta feita, a conjunção produção-consumo sendo dois processos simultâneos e simbióticos, observados pelo autor alemão, tornou-se vital para a manutenção do capitalismo, com a necessidade de seu aprofundamento por meio de estratégias de modernização na estrutura espacial, cuja paisagem é o aspecto indicador.

Assim sendo, a área central do núcleo da Cidade Nova apresenta um mosaico socioespacial de profundas contradições, pois, mesmo as formas modernas não conseguem estabelecer unidimensionalidade social no uso do solo, haja vista que o processo de produção espacial e urbanização deste núcleo possuem determinações da urbanização do território amazônico e mesmo do país (conforme se discutiu no segundo capítulo), em outros termos, enclaves modernos entranhados em processos de sobrevivência na cidade.

Foto 14 – Loja de departamentos Havan, situado na rodovia Transamazônica (Cidade Nova)



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018.

A loja Havan é um dos objetos espaciais presente no núcleo da Cidade Nova, numa via de prolongamento, na rodovia Transamazônica, situado próximo ao aeroporto da cidade. Outro atributo espacial a este núcleo é o fato de que todas as pessoas que se destinam ao aeroporto devem, necessariamente, transitar por este eixo de prolongamento da área central da Cidade Nova.

1ª Síntese dos três centros (Interescalaridade)

As ideias alinhavadas até aqui acerca da área central dos três núcleos de Marabá intencionavam descrever suas características destacadamente alocadas em seus espaços, bem como nuances de suas *geo-historicidades* que têm grande significado quando se identifica os processos que as produziram com vista a explicar suas atuais funcionalidades intraurbanas de serviços e comércio. Para uma melhor compreensão sobre as funcionalidades de suas áreas centrais, torna-se necessário ilustrar seus usos e problemas de modo geral.

Quadro 11 – Marabá: principais usos e problemas segundo a subdivisão por núcleo

Núcleos	Principais Usos	Principais Problemas
VELHA MARABÁ	Residencial, institucional, serviços e concentração de usos (principalmente na orla), ligados ao lazer, à alimentação (casas noturnas, bares e lanchonete) e ao comércio varejista.	Área vulnerável a enchentes por conta de sua localização (desembocadura de dois rios, Tocantins e Itacaiúnas); carência de saneamento básico (esgotos e dejetos despejados no rio); infraestrutura precária de moradias da população de menor poder aquisitivo; intensificação da exclusão social devido à valorização da orla; substituição dos equipamentos urbanos por outros voltados ao turismo; aumento da concentração de casas de prostituição; especulação imobiliária.
NOVA MARABÁ	Residencial, institucional, serviços e comercial (comércio de grande porte: concessionária de veículos, postos de gasolina, oficinas mecânicas para veículos pesados) e de serviços.	Sistema viário de trânsito rápido e dispendioso devido à largura das vias de ligação entre as folhas e a urbanização lenta pela qual o interior de cada folha passou; descontinuidade de infraestrutura do núcleo; desenho urbano que privilegia os veículos em detrimento dos pedestres.
CIDADE NOVA	Residencial e Comercial (centros comerciais localizados ao longo da Rodovia Transamazônica).	Presença de extensos vazios urbanos; precariedade de infraestrutura de saneamento básico (elevados índices de hanseníase); altos padrões de segregação expressos nos lotes (os melhores e mais próximos da Rodovia Transamazônica são controlados pelo setor privado).

Fonte: Marabá (2015).

Com vista a elencar uma atividade comum, entre os centros que tanto promovem relações interescalares quanto a interação espacial intraurbana, eis as atividades bancárias:

Quadro 12 – Lista de Bancos e Agências Financeiras em Marabá-PA

	BANCOS/AGÊNCIAS FINANCEIRAS	ENDEREÇO	NÚCLEO
01	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Agência: 00051 - MARABÁ CIDADE NOVA Tel: (94) 21012353	Endereço: AV NAGIB MUTRAN Cep: 68501-570 Bairro: CIDADE NOVA MARABA-PA	Cidade Nova
02	BANCO TOPÁZIO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE-09400017-BANCO DO ESTADO DO PARA S A 0051	Endereço: AV NAGIB MUTRAN 382 Cep: 68501-570 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
03	COOPERATIVA DE CRÉDITO, POUPANÇA E INVESTIMENTO DO SUDOESTE MT/PA - SICREDI SUDOESTE MT/PA Posto de Atendimento Cooperativo - PAC Nome da Instalação: 40 - PAC MARABÁ CIDADE NOVA	Endereço: AV SÃO FRANCISCO 2233 Cep: 68501-690 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
04	ITAÚ UNIBANCO S.A. Agência: 00946 - MARABA-PA Tel: (11) 30034828	Endereço: AV. ANTONIO MAIA, 1088 Cep: 68501-535 Bairro: CENTRO MARABA -PA	Marabá Pioneira
05	BANCO BRADESCO S.A. Agência: 00546 - MARABA, CENTRO, PA Tel: (94) 33212470	Endereço: AV. ANTONIO MAIA, 1089 Cep: 68500-000 Bairro: CENTRO MARABA -PA	Marabá Pioneira
06	CAIXA ECONOMICA FEDERAL Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: SAA AG. ITACAIUNAS	Endereço: AV. FREI RAIMUNDO LAMBEZART 2084 Cep: 68501-680 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
07	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE SAQUE E PAGUE - BIG BEN CIDADE NOVA MARABÁ	Endereço: AV. NAGIB MUTRAN 66 Cep: 68501-570 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
08	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE SAQUE E PAGUE - SHOPPING BIG BEN NOVA MARABÁ	Endereço: AV. VP. OITO 559 Cep: 68509-020 Bairro: VILAR MILITAR PRES. CASTELO BR MARABA -PA	Nova Marabá
09	BANCO BRADESCO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Entidade Assistida: AGENCIA MARABA Nome da Instalação: AGENCIA MARABA	Endereço: AV.ANTONIO MAIA, 1089 Cep: 0 - Bairro: MARABA -PA	Marabá Pioneira
10	BANCO DO BRASIL S.A. Agência: 04450 - PRACA SAO FRANCISCO Tel: (94) 33243200	Endereço: AV.SAO FRANCISCO,2266 Cep: 68501-690 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
11	BANCO DO BRASIL S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: SAA-PCA.S.FRANCISCO	Endereço: AV.SAO FRANCISCO,2266 Cep: 68501-690 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
12	CAIXA ECONOMICA FEDERAL Agência: 04398 - ITACAIUNAS, PA Tel: (94) 33126350	Endereço: AVENIDA FREI RAIMUNDO LAMBEZART, N 2084 Cep: 68501-680 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
13	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Agência: 00123 - MARABÁ SÃO FELIX Tel: (94) 33214073	Endereço: AVENIDA MAGALHÃES BARATA Cep: 68513-744 Bairro: SÃO FELIX MARABA -PA	São Félix
14	ASSOCIACAO DE POUPANCA E EMPRESTIMO - POUPEX Agência: - AGÊNCIA POUPEX Tel: (94) 33221160	Endereço: AVENIDA MONTESE Cep: 68508-265 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	Nova Marabá
15	BANCO DA AMAZONIA S.A. Agência: 00185 - MARABA CIDADE NOVA Tel: (91) 40082626	Endereço: AVENIDA TRANSAMAZONICA Cep: 68501-660 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
16	ITAÚ UNIBANCO S.A. Agência: 07834 - MARABÁ-NOVA MARABÁ	Endereço: FOLHA - CSI 32 QD 04 LT 50- B	Nova Marabá

	Tel: (11) 30034828	Cep: 68508-040 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	
17	BANCO DO BRASIL S.A. Agência: 08623 - EMPRESA MARABA Tel: (94) 40033001	Endereço: FOLHA 26, QD.7, LOTE 4-B Cep: 68509-060 Bairro: N MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
18	BANCO DO BRASIL S.A. Agência: 05568 - AVENIDA VP 8 Tel: (94) 33211048	Endereço: FOLHA 26,QD.7,LOTE 4-B Cep: 68509-060 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
19	BANCO DO BRASIL S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: SAA-AVENIDA VP 8	Endereço: FOLHA 26,QD.7,LOTE 4-B Cep: 68509-060 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
20	COOPERATIVA DE CRÉDITO SICOOB TRANSAMAZÔNICA Posto de Atendimento Cooperativo - PAC Nome da Instalação: SICOOB PA - MARABA	Endereço: FOLHA 27, QUADRA ESPECIAL, LOTE ESPECIAL 07 Cep: 68509-100 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
21	COOPERATIVA DE CRÉDITO SICOOB TRANSAMAZÔNICA Posto de Atendimento Cooperativo - PAC Nome da Instalação: SICOOB PA - FOMENTO Tel: (94) 33223619	Endereço: FOLHA 27, QUADRA ESPECIAL, LOTE ESPECIAL 07 Cep: 68509-100 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	Nova Marabá
22	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE SAQUE E PAGUE - POSTO MONTANA NOVA MARABÁ	Endereço: FOLHA 29, QUADRA 01, LOTE ESPECIAL S/N Cep: 68508-970 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	Nova Marabá
23	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Posto de Atendimento Bancário - PAB Entidade Assistida: BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Nome da Instalação: PA ESTAÇÃO CIDADANIA PÁTIO MARABÁ Tel: (94) 21013588	Endereço: FOLHA 30, QUADRA 15 Cep: 68507-560 Bairro: NOVA MARAMBAIA MARABA -PA	Nova Marabá
24	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE SHOPPING PÁTIO MARABÁ	Endereço: FOLHA 30, QUADRA 15, LOTE 10 Cep: 68508-970 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	Nova Marabá
25	BANCO DO BRASIL S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: POL.FED.MARABA	Endereço: FOLHA 31, QUADRA ESPECIAL,S/N Cep: 68507-670 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
26	CAIXA ECONOMICA FEDERAL Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: SAA AG. NOVA MARABA	Endereço: FOLHA 32, QUADRA 01 Cep: 68508-010 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
27	BANCO DA AMAZONIA S.A. Agência: 00034 - MARABA Tel: (94) 33221643	Endereço: FOLHA CSI Cep: 68508-970 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
28	BANCO TOPÁZIO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE-09400016-BANCO DO ESTADO DO PARA SA 0013	Endereço: FOLHA CSI 31 04 Cep: 68507-560 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	Nova Marabá
29	BANCO TOPÁZIO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE-09400014-BANCO DO ESTADO DO PARA SA 0013	Endereço: FOLHA CSI 31 04 Cep: 68507-560 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	Nova Marabá
30	BANCO DO BRASIL S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Entidade Assistida: SAA-MARABA Nome da Instalação: SAA-MARABA	Endereço: FOLHA TRINTA E DOIS,S/N Cep: 68508-060 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
31	BANCO DO BRASIL S.A. Agência: 00565 - MARABA Tel: (94) 40033001	Endereço: FOLHA TRINTA E DOIS,S/N Cep: 68508-060 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
32	CAIXA ECONOMICA FEDERAL Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: SAA AG. MARABA	Endereço: PC. DUQUE DE CAXIAS 934 Cep: 68500-450 Bairro: VELHA MARABA	Marabá Pioneira

		MARABA -PA	
33	BANCO DO BRASIL S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: SAA-PIONEIRA	Endereço: PCA.DUQUE DE CAXIAS,966 Cep: 68500-450 Bairro: PIONEIRA MARABA -PA	Marabá Pioneira
34	BANCO DO BRASIL S.A. Agência: 04222 - PIONEIRA Tel: (94) 33211075	Endereço: PCA.DUQUE DE CAXIAS,966 Cep: 68500-450 Bairro: PIONEIRA MARABA -PA	Marabá Pioneira
35	BANCO DO BRASIL S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: MATEUS SUPERMERCADO	Endereço: Q.TRINTA E UM,FOLHA 33, Cep: 68507-300 Bairro: N MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
36	BANCO BRADESCO S.A. Agência: 02178 - NOVA MARABA,URB.MARABA, PA Tel: (94) 33222733	Endereço: QUADRA 1, CS-1, FOLHA 31 Cep: 68508-970 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
37	BANCO BRADESCO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Entidade Assistida: AGENCIA NOVA MARABA Nome da Instalação: AGENCIA NOVA MARABA	Endereço: QUADRA 1, CSA, FOLHA 31 Cep: 0 - Bairro: MARABA -PA	Nova Marabá
(continuação)			
38	CAIXA ECONOMICA FEDERAL Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: SNC SHOPPING PATIO MARABA	Endereço: QUADRA 15,FOLHA CSI 30 Cep: 68507-445 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
39	COOPERATIVA DE CRÉDITO, POUPANÇA E INVESTIMENTO DO SUDOESTE MT/PA - SICREDI SUDOESTE MT/PA Posto de Atendimento Cooperativo - PAC Nome da Instalação: 32 - PAC NOVA MARABA	Endereço: QUADRA 19 S/N Cep: 68508-180 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
40	BANCO BRADESCO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: TERMINAL RODOVIARIO DE MARABA	Endereço: QUADRA 5, FOLHA, 32 S/N. Cep: 68508-050 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
41	BANCO BRADESCO S.A. Agência: 05598 - QUADRA ESPECIAL URB MARABA PA	Endereço: QUADRA UM Cep: 68509-100 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	Nova Marabá
42	BANCO BRADESCO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: QUADRA ESPECIAL URB MARABA PA	Endereço: QUADRA UM (FL.27 Cep: 68509-100 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
43	CAIXA ECONOMICA FEDERAL Agência: 03591 - NOVA MARABA, PA Tel: (91) 32132000	Endereço: QUADRA UM, LOTE 43 - FOLHA 32 Cep: 68508-010 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
44	BANCO DO BRASIL S.A. Agência: 08566 - AVENIDA TOCANTINS-PA Tel: (94) 33121600	Endereço: ROD BR-230 TRANSAMAZONICA Cep: 68502-700 Bairro: AMAPA MARABA -PA	Cidade Nova
45	BANCO DO BRASIL S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: SAA-AV.TOCANTINS-PA	Endereço: ROD BR-230 TRANSAMAZONICA Cep: 68502-700 Bairro: AMAPA MARABA -PA	Cidade Nova
46	BANCO TOPÁZIO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE-09400040-POSTO GOL LTDA	Endereço: ROD TRANSAMAZONICA, KM 4/5 Cep: 68501-660 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá
47	BANCO BRADESCO S.A. Posto Avançado de Atendimento - PAA Nome da Instalação: UN SHOP. P. MARABA - MARABA - PA Tel: (94) 33234750	Endereço: ROD. BR 230 QD15 LT10 LJ231 Cep: 68507-765 Bairro: CENTRO MARABA -PA	Nova Marabá

48	ITAÚ UNIBANCO S.A. Posto de Câmbio Permanente - PCP Nome da Instalação: MARABA PB SINOBRA Tel: (11) 40044828	Endereço: RODOVIA PA 150, S/N - KM 425 Cep: 68508-970 Bairro: DISTRITO INDUSTRIAL MARABA -PA	Distrito industrial
49	BANCO BRADESCO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Entidade Assistida: CIA VALE DO RIO DOCE, SERRA DOS CARAJAS Nome da Instalação: CIA VALE DO RIO DOCE, SERRA DOS CARAJAS	Endereço: RODOVIA RAIMUNDO MASCARENHAS S N Cep: 0 - Bairro: MARABA -PA	Carajás
50	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE POLICIA MILITAR MARABA - 4º BATALHÃO	Endereço: RODOVIA TRANSAMAZONICA KM 4 S N Cep: 68508-260 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	Nova Marabá
51	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: PAE SAQUE E PAGUE - POSTO MONTANA NOVO HORIZONTE	Endereço: RUA CARAJÁS 100A Cep: 68502-540 Bairro: NOVO HORIZONTE MARABA -PA	Cidade Nova
52	BANCO BRADESCO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Entidade Assistida: AGENCIA SERRA DOS CARAJAS Nome da Instalação: AGENCIA SERRA DOS CARAJAS	Endereço: RUA GUAMA, S/N Cep: 0 - Bairro: MARABA -PA	Carajás
53	BANCO BRADESCO S.A. Agência: 01514 - PRACA SAO FRANCISCO,URB.MARABA, PA Tel: (94) 33243339	Endereço: RUA NAGIB MUTRAN, 343 Cep: 68501-570 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
54	BANCO BRADESCO S.A. Posto de Atendimento Bancário Eletrônico - PAE Nome da Instalação: AGENCIA PRACA SAO FRANCISCO,URB.MARABA, PA	Endereço: RUA NAGIB MUTRAN, 343 Cep: 68501-570 Bairro: CIDADE NOVA MARABA -PA	Cidade Nova
55	BANCO DO ESTADO DO PARÁ S.A. Agência: 00013 - MARABÁ Tel: (94) 21013588	Endereço: RUA VE-3, FOLHA CSI-31,QUADRA 4, LOTE 16 Cep: 68507-560 Bairro: NOVA MARABÁ MARABA -PA	Nova Marabá
56	CAIXA ECONOMICA FEDERAL Agência: 00683 - MARABA, PA Tel: (91) 3211743	Endereço: TRAVESSA SETE DE JUNHO, NUM 1117 Cep: 68500-300 Bairro: VELHA MARABA MARABA -PA	Marabá Pioneira
57	BANCO SANTANDER (BRASIL) S.A. Agência: 01922 - 001 1922 NOVA-MARABA-PA Tel: (94) 33120300	Endereço: VP-008, S/N Cep: 68508-020 Bairro: NOVA MARABA MARABA -PA	Nova Marabá

Fonte: Elaborado pelo autor (2020) com base FEBRABAN (Federação Brasileira de Bancos), 2020.

Dessa maneira, as atividades financeiras em contexto urbano atual denotam não apenas densidade técnica como indicativo de relação interescolar, assim, as áreas se destacam por sediar tais atividades de cunho financeiro.

Uma importância considerável dos três centros e em suas áreas centrais quanto à articulação ao capital financeiro, ao abrigar aproximadamente 90% dos serviços bancários da cidade entre si, pois, é uma atividade que não apenas se expressa pela densidade técnica-científica como estabelece o movimento circular do capital em rede, o que significa relações interescolares, cujo centro é travestido em nodosidade do urbano na esfera financeira.

Os três centros possuem objetos espaciais e funções urbanas de usos comuns, a saber: residenciais, financeiros e comerciais exigentes de equipamentos urbanos semelhantes, além dos serviços variados (simples e complexos demonstrados em momentos anteriores). Quanto as suas particularidades, a interlocução com sujeitos consumidores de tais áreas tornou-se essencial na pesquisa. Como demonstra a tabela a seguir:

Tabela 5 – Perfil socioeconômico dos consumidores dos centros

NÚCLEOS/ CENTROS	CENTRO NOVA MARABÁ (%)	CENTRO CIDADE NOVA (%)	CENTRO MARABÁ PIONEIRA (%)
TIPO DE TRANSPORTE UTILIZADO	35,7% MOTOCICLETA 7,1% CARRO 17,8% BICICLETA 7,1% COLETIVO 3,5% TAXI-LOTAÇÃO 28,5% NENHUM (PÉ) 100% TOTAL	50% MOTOCICLETA 25% CARRO 0% BICICLETA 12,5% COLETIVO 12,5% TAXI-LOTAÇÃO 0% NENHUM (PÉ) 100% TOTAL	8% MOTOCICLETA 5% CARRO 2% BICICLETA 80% COLETIVO 5% TAXI-LOTAÇÃO 0% NENHUM (PÉ) 100% TOTAL
SETOR DA ECONOMIA QUE TRABALHA	70,3% SERVIÇOS 7,4% AGROPECUÁRIA 7,4% INDÚSTRIA 14,8% NÃO TRABALHAM 100% TOTAL	75% SERVIÇOS 0% AGROPECUÁRIA 0% INDÚSTRIA 25% NÃO TRABALHAM 100% TOTAL	62,5% SERVIÇOS 3,3% AGROPECUÁRIA 6,6% INDÚSTRIA 30% NÃO TRABALHAM 100% TOTAL
RENDA MENSAL	11,5% ATÉ UM SALÁRIO 61,5% UM SALÁRIO 23,07% DOIS SALÁRIOS 3,8% TRÊS SALÁRIOS 0% ACIMA DE TRÊS SAL. 100% TOTAL	12,5% ATÉ UM SALÁRIO 50% UM SALÁRIO 12,5% DOIS SALÁRIOS 25% TRÊS SALÁRIOS 0% ACIMA DE TRÊS SAL. 100% TOTAL	30% ATÉ UM SALÁRIO 40% UM SALÁRIO 26,6% DOIS SALÁRIOS 3,3% TRÊS SALÁRIOS 0% ACIMA DE TRÊS SAL. 100% TOTAL

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018. Elaborado pelo autor (2019).

O questionário foi aplicado a trinta (30) pessoas em cada centro, perfazendo um total de noventa (90) pessoas consultadas. Vale uma ressalva, poderia receber a denominação de frequentadores, porém, como sujeito da pesquisa, optou-se pelo termo consumidor, ao entender que podem ter relações de consumo tanto com os produtos quanto com o espaço.

Os dados coletados e tratados puderam fornecer as seguintes apreensões socioeconômicas. Nos centros da Nova Marabá (35,7%) e Cidade Nova (50%), a motocicleta predominou como principal transporte utilizado, enquanto na Marabá Pioneira (80%) foi o ônibus coletivo, associado ao fato de ser o centro mais antigo onde as conexões rodoviárias lhe privilegiaram, permanecendo até aos dias atuais.

Tal constatação denota que o centro da Marabá Pioneira é caracterizado por consumidores de renda mais baixa, confirmado pela predominância em relação aos outros dois centros no que tange à renda de até um salário mínimo (30%), seguido da Cidade Nova (12,5%) e Nova Marabá (11,5%), sendo, portanto, o centro mais popular da cidade.

O centro da Cidade Nova figura como o mais elitizado quanto ao meio de transporte realizado por seus consumidores através de carro particular, com (25%) de usuários, seguido da Nova Marabá (7,1%) e com o baixíssimo índice para a Marabá Pioneira (5%), reforçando a inferência anterior para este último centro (mais popular). (SILVA, 2020).

Outra constatação que veio corroborar com a literatura sobre mercado de trabalho em Marabá foi a prevalência dos empregos formais no setor terciário de serviços, com índices muito elevados em relação aos outros setores, na Cidade Nova (75%), Nova Marabá (70,3%) e Marabá Pioneira (62,5%). Dessa forma, aponta uma perspectiva para os três centros, o de nodosidade interesalar por meio de atividades de serviços e comércio, incluindo a centralidade atribuída ao *Shopping Center* Pátio Marabá, discutido anteriormente.

Os resultados também afirmam a fragilidade do setor industrial quanto à geração de empregos formais, o que se associa com o fechamento das siderúrgicas, ficando com os seguintes índices: Nova Marabá (7,4%), Velha Marabá (6,6%) e Cidade Nova (0%). Situação que pode ser alterada, caso a VALE implemente o projeto ALPA (Alumínios do Pará) na cidade.

A entrevista veio ao encontro de uma perspectiva recorrente ao se tratar do mercado de trabalho em face dos dados anteriores. A questão se complexifica quando se atém aos salários dos trabalhadores com emprego formal. O fato de que em todos os três centros nenhum (0%) dos entrevistados afirmou que recebe acima de três salários mínimos aponta a característica de cidade média com alto índice de pobreza.

A reestruturação urbana em Marabá adquirida pelo aumento e criação de papéis e funções trouxe para a escala da cidade uma perspectiva de renovação do tecido urbano, cuja variável escolhida nesta tese, centro e centralidade, tiveram redefinições profundas ao corresponder a demandas em que foram chamadas a responder, tornando-os “condição, meio e produto” (CARLOS, 2005) para as ações capitalistas, o que implicou numa requalificação das três áreas centrais e centros com *dever* constante as demandas capitalistas interescales.

2ª Síntese dos três centros (Interação espacial)

A interação espacial é um processo e ao mesmo tempo uma metodologia para entender os fluxos de várias ordens entre dois ou mais lugares. Hipoteticamente, dois lugares com

funções parecidas quantitativas e qualitativas não justificam grandes interações entre si, logo, a diferença é princípio basilar para as relações espaciais, isto é, diferenciar para articular.

O princípio clássico da diferenciação de áreas (HARTSHORNE, 1978) levanta sugestão para os estudos sobre interação espacial, sistematizados por fatores que impulsionam o movimento interespacial. O movimento interacional aliado aos princípios de localização e intensidade ante os “fluxos que correm entre os espaços localizados e uma área de atração que os polariza” (CAMAGNI, 2005, p. 88), ideia, aproximativa para o movimento marabaense exercido pelos três centros na cidade.

Neste sentido, a interação espacial promove polarização de áreas cuja interpretação aqui se atribui a nodosidades, móveis tempo-espaciais da cidade na dimensão econômica, com característica de centralidades alocadas no interior ou não no centro de cidade, que desta maneira contribui para intensificar a polarização destas áreas.

Ressaltando que a pesquisa não se desdobra no escopo centro-periferia, pois, o movimento interacional é uma variável conceitual que contribui para diferenciar as três áreas centrais marabaenses, por meio dos fluxos que justificam suas relações intraurbanas de deslocamento de pessoas, mercadorias e capital.

As interações espaciais atendem certas perspectivas analíticas, segundo indica Corrêa (2016, p. 130), “natureza, velocidade, intensidade, frequência e direção”. Sendo que, as interações espaciais significam mais do que deslocamentos:

As interações espaciais devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço. No que se refere à existência e reprodução social, as interações espaciais refletem as diferenças de lugares face às necessidades historicamente identificadas. No que concerne às transformações, as interações espaciais caracterizam-se, predominantemente, por uma assimetria, isto é, transformando lugares (CORRÊA, 2010, p. 280).

A ideia supracitada tem grande relevância para a presente pesquisa no sentido de identificar que a interação espacial faz parte integrante da existência, ou seja, é uma realidade elementar do espaço e que no caso marabaense a questão não se trata de identificar apenas as interações espaciais entre os três centros e, sim, desvelar a natureza, intensidade e frequência destas interações.

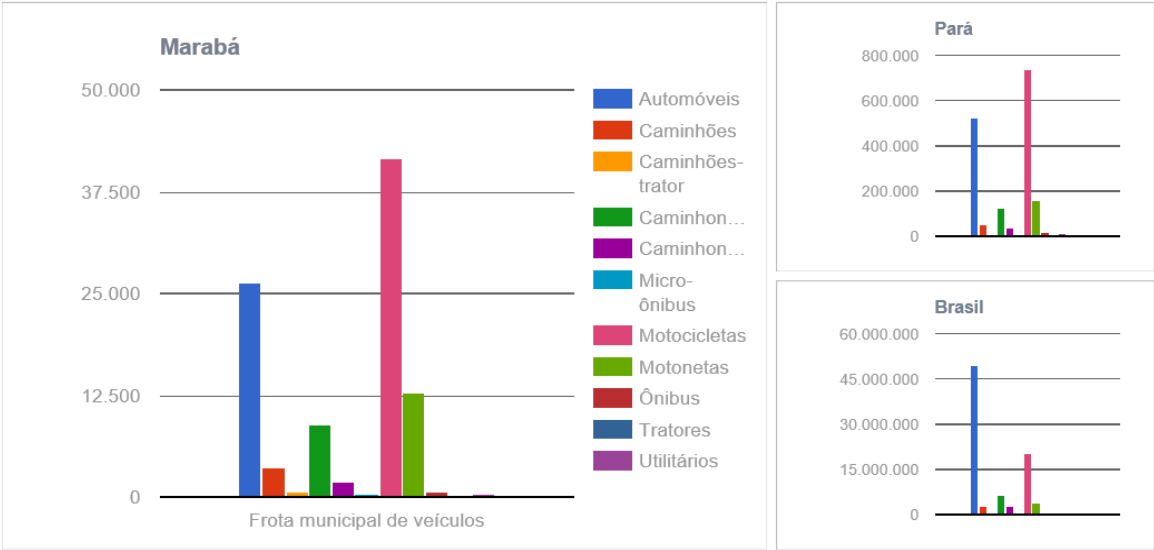
Outro ponto que a citação anterior subsidia a pesquisa é o fato de que as interações espaciais explicitam as necessidades históricas dos lugares, no caso dos três centros, suas

gêneses já demonstravam necessidades de relações de interações, o que aqui se preocupa com as transformações decorrentes destas interações no período de 2000 a 2020.

Os três centros como fragmentos que comandam a vida urbana da cidade em atividades de serviços e comércio tecem relação dialética de interação espacial intraurbana, como partes de um subsistema urbano da cidade. Em que pese, suas condições espaciais de centro não poderiam deixar de se conectar, porque seus limites eclipsam em necessidades interacionais, cuja identificação dos fluxos dos meios de transporte é um ponto de partida para a análise do processo.

Assim sendo, torna-se relevante ilustrar as várias modalidades de transportes terrestres com vista a alcançar as interações espaciais:

Gráfico 4 – Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito (2015)
Frota municipal de veículos



Variável	Marabá	Pará	Brasil
Automóveis	26.337	523.936	49.822.708
Caminhões	3.704	56.671	2.645.992
Caminhões-trator	622	7.080	593.892
Caminhonetas	9.024	123.038	6.588.813
Caminhonetes	1.927	35.618	2.908.233
Micro-ônibus	323	6.404	375.274
Motocicletas	41.588	739.193	20.216.193
Motonetas	12.923	163.724	3.833.159
Ônibus	712	16.980	590.657
Tratores	11	113	30.371
Utilitários	415	11.450	637.211

Fonte: Elaborado pelo autor.

A motocicleta (41.588) predomina como meio de transporte, seguido pelo carro (26.337) como meio de transporte dos marabaenses o que permite pensar em fortes relações de interação espacial entre os três centros. No entanto, para anteceder a análise intraurbana, julgou-se necessário apreender o movimento interurbano nos dois terminais rodoviários da cidade.

Antes, porém, no que se refere à escala interurbana, torna-se premente ilustrar a posição de Marabá no quadro hierárquico das Regiões de influência das cidades (REGIC-2007) (IBGE, 2008) quanto à acessibilidade:

Quadro 13 – Meios de acessibilidade interurbana das cidades médias amazônicas

NÍVEL REGIC - 2007	CIDADE	ACESSIBILIDADE INTERURBANA		
		RIOS	ESTRADAS	AÉREA ²
CAPITAL REGIONAL C	Marabá – PA	SIM	SIM	SIM
	Santarém – PA	SIM	SIM	SIM
CENTRO SUB-REGIONAL A	Castanhal – PA	–	SIM	SIM
	Redenção – PA	–	SIM	SIM
	Ji-Paraná – RO	–	SIM	SIM
CENTRO SUB-REGIONAL B	Cruzeiro do Sul – AC	SIM	SIM	SIM
	Parintins – AM	SIM	–	SIM
	Tefé – AM	SIM	–	SIM
	Abaetetuba – PA	SIM	SIM	–
	Altamira – PA	SIM	SIM	SIM
	Bragança – PA	SIM	SIM	SIM
	Breves – PA	SIM	–	SIM
	Cametá – PA	SIM	SIM	SIM
	Capanema – PA	–	SIM	SIM
	Itaituba – PA	SIM	SIM	SIM
	Paragominas – PA	–	SIM	SIM
	Tucuruí – PA	SIM	SIM	SIM
	Ariquemes – RO	–	SIM	SIM
	Cacoal – RO	–	SIM	SIM
	Vilhena – RO	–	SIM	SIM
CENTRO DE ZONA A	Parauapebas – PA	–	SIM	SIM
	Itacoatiara – AM	SIM	SIM	SIM
	Rolim de Moura – RO	–	SIM	–

Fonte: IBGE (2008).

A qualificação de Marabá como Capital Regional /C REGIC-2007 (IBGE, 2008), uma vez que na última versão/ REGIC-2018 (IBGE, 2020) a cidade permaneceu na mesma condição, Capital Regional C de forte para médio, tendo nas vias aéreas, terrestres e hidrográficas três possibilidades de acesso ao município que depende do interesse de agente externo, arremata-se uma vantagem locacional, tendo esta mesma vantagem disponível para o agente interno, posto que os fluxos materiais possam ser acionados.

O debruço analítico sobre a escala interurbana, com foco hierárquico descarrilha para a compressão das redes urbanas, demarcadas por períodos que nem sempre são acompanhadas no tempo estatístico oficial, especialmente na Amazônia que tem como forte vetor de transformação espacial as investidas do capital, outrora observado por Corrêa (1987, p. 65):

O processo de integração é ainda incompleto e a rede urbana encontra-se em fase de elaboração de novo padrão de articulação interna. A integração assim como a transformação da rede urbana, ainda processar-se-ão até que a ‘fronteira do capital’ seja esgotada. Então, é provável que novo período seja iniciado.

Ainda que a pesquisa esteja assentada, prioritariamente, no movimento de interação espacial intraurbana através das relações entre os três centros, a análise necessita de incursões extralocais do movimento de interação, visto que a ideia que se propõe para entendimento do

contexto urbano de aceleradas transformações, pautado na perspectiva *técnico-transnacional*, ideia que busca explicar que não há mais o espaço do domínio técnico exclusivo e, sim, todo lugar *pode* ter tal domínio pela transferência, seja na produção, seja no consumo, neste último caso, a tecnologia é parcialmente repassada, pois, já foi transformada no produto para o consumo final, necessita invariavelmente do movimento interacional.

Entende-se, que a interação espacial em todos os níveis escalares articula pessoas e produtos que incidem na densidade técnica do lugar.

O avanço da divisão técnica e territorial do trabalho e as transformações decorrentes das novas formas de comunicação ampliaram a organização em redes de produção e distribuição, de prestação de serviços, de gestão política e econômica, cujos nós são constituídos pelas cidades (IBGE, 2008).

A postura funcional de uma cidade numa dada rede urbana indica relação hierarquizante com as demais na perspectiva escalonada tradicional, com forças privadas e públicas atuantes em sua constante afirmação. Ademais, numa perspectiva simétrica de rede urbana que complementa a anterior, Camagne e Salone (1993) propõem um sistema de horizontalização não hierárquica, calcado em complementariedade e cooperação.

Na condição de Capital Regional/ C de forte para médio REGIC-2018 (IBGE, 2020), suas interações espaciais são tanto no entorno imediato quanto nas escalas superiores. E intencionando atualizar os movimentos de deslocamentos terrestres utilizou-se de dados primários coletados em campo.

Foto 15 – Terminal rodoviário de Marabá, na Nova Marabá



Fonte: Trabalho de campo, março de 2016.

O terminal rodoviário referente à Foto 15, juntamente com o outro, Miguel Pernambuco (discutido no segundo capítulo), possuem uma função precípua tanto ao fluxo de pessoas que os utilizam para a entrada e saída em Marabá quanto para ampliar a nodosidade do núcleo da Nova Marabá, haja vista que ambos se encontram no interior deste núcleo.

Quadro 14 – Questionário aos passageiros transeuntes da Rodoviária de Marabá em 26/08/2016 (sexta-feira) às 10h (Nova Marabá)

Nº	IDADE	GÊNERO	ORIGEM	DESTINO	MOTIVO
01	57	F	CANÃA DOS CARAJÁS-PA	MARABÁ-PA	VISITA
02	61	M	MARABÁ-PA	TEREZINA-TO	MORADIA
03	32	M	MARABÁ-PA	ANAPU-PA	PESQUISA DE CAMPO
04	21	F	PALMAS-TO	MARABÁ-PA	ESTUDO
05	36	F	ITUPIRANGA-PA	XINGUARA-PA	VISITA
06	34	F	ABEL FIGUEIREDO-PA	BELÉM-PA	SAÚDE
07	65	F	ITUPIRANGA-PA	SÃO GERALDO-PA	NEGÓCIOS
08	37	M	LUIZ DOMINGUES-MA	ELDORADO DOS CARAJÁS-PA	VISITA
09	23	M	BELÉM-PA	MARABÁ-PA	CONCURSO
10	26	M	PALMAS-TO	PACAJÁ-PA	LAZER
11	35	F	XINGUARA-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO
12	20	M	MARABÁ-PA	IMPERATRIZ-MA	TRABALHO
13	35	M	TOMÉ-AÇU-PA	ALTAMIRA-PA	TRABALHO
14	20	M	SÃO PEDRO DA ÁGUA BRANCA-MA	MARABÁ-PA	VISITA
15	20	F	SÃO FRANCISCO GRAÇA ARANHA-MA	ITUPIRANGA-PA	VISITA
16	49	M	ALTAMIRA-PA	AÇAILANDIA-PA	TRABALHO
17	25	F	MARABÁ-PA	MARABÁ-PA (ZONA RURAL)	COMPRAS
18	20	F	MARABÁ-PA	MARABÁ-PA (ZONA RURAL)	TRABALHO
19	26	M	CANÃA DOS CARAJÁS-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO
20	29	M	NOVO REPARTIMENTO-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO
21	20	F	MARABÁ-PA	BELÉM-PA	LAZER
22	64	F	MARABÁ-PA	XINGUARA-PA	LAZER
23	34	F	MARABÁ-PA	SÃO LUIZ-MA	LAZER
24	26	M	MARABÁ-PA	PARAUPEBAS-PA	LAZER
25	19	M	MARABÁ-PA	PARAUPEBAS-PA	VISITA
26	37	F	MARABÁ-PA	GOIANIA-GO	CONCURSO
27	36	F	ALTAMIRA-PA	SÃO LUIZ-MA	MORADIA
28	37	F	ARAGUAINA-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO
29	30	F	MARABÁ-PA	ALTAMIRA-PA	LAZER
30	40	M	TOMÉ-AÇU-PA	ALTAMIRA-PA	TRABALHO
31	33	F	MARABÁ-PA	BELÉM-PA	VISITA
32	42	F	MARABÁ-PA	TUCURUÍ-PA	TRABALHO
33	27	F	GOIANÉSIA-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO
34	61	M	MARABÁ-PA	IMPERATRIZ-MA	TRABALHO
35	32	M	CASTANHAL-PA	PALMAS-TO	LAZER
36	35	M	MARABÁ-PA	ANÁPOLIS-GO	LAZER
37	39	F	NOVO REPARTIMENTO-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO

Fonte: Elaborado pelo autor (2016).

Intencionando coletar as mesmas informações do Quadro 13, foi realizada a intervenção no terminal rodoviário Miguel Pernambuco:

Quadro 15 – Questionário aos passageiros transeuntes do Terminal Miguel Pernambuco em 27/08/2016 (sábado) às 11h (Nova Marabá)

Nº	IDADE	GÊNERO	ORIGEM	DESTINO	MOTIVO
01	70	M	ARAGUATINS-TO	MARABÁ-PA	VISITA
02	18	M	SANTA LUZIA DO PARÁ-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO
03	33	F	MANAUS-AM	XINGUARA-PA	VISITA
04	42	F	ARAGUAIANA-TO	NOVO REPARTIMENTO-PA	SAÚDE
05	49	M	TEREZINA-PI	PARAUAPEBAS-PA	SAÚDE
06	22	F	ARAÍSES-MA	ALTAMIRA-PA	SAÚDE
07	32	F	CANÃA DOS CARAJÁS-PA	PINHEIRO-MA	VISITA
08	41	F	NOVO REPARTIMENTO-PA	MARABÁ-PA	SAÚDE
09	24	F	SÃO J. DO ARAGUAIA-PA	MARABÁ-PA	MORADIA
10	18	F	NOVO REPARTIMENTO-PA	CANÃA DOS CARAJAS-PA	VISITA
11	16	F	BOM J. TOCANTINS-PA	SÃO GERALDO-PA	VISITA
12	29	M	IMPERATRIZ-MA	NOVO REPARTIMENTO-PA	VISITA
13	35	F	ARAGUAÍNA-TO	MARABÁ-PA	VISITA
14	54	M	ELDORADO D. CARAJAS-PA	BELÉM-PA	TRABALHO
15	34	M	PIRIPIRI-PI	CURIONÓPOLIS-PA	TRABALHO
16	56	F	JACUNDÁ-PA	SANTARÉM-PA	LAZER
17	45	M	MANAUS-AM	ARAGUATINS-TO	SAÚDE
18	36	F	PARAUAPEBAS-PA	MARABÁ-PA	VISITA
19	58	M	BREJO GRANDE DO ARAGUAIA-PA	MARABÁ-PA	VISITA
20	34	M	BELÉM-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO
21	21	F	CURIONOPOLIS-PA	BOM JESUS DO TOCANTINS-PA	VISITA
22	47	F	PARAUAPEBAS-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO
23	36	M	MARABÁ	MARABÁ-PA (ZONA RURAL)	MORADIA
24	33	M	PARAUAPEBAS-PA	MARABÁ	VISITA
25	50	F	ALTAMIRA-PA	ARAPIRACA-PB	SAÚDE
26	38	F	AMARANTE-MA	ANAPU-PA	MORADIA
27	31	F	PALMAS-TO	MARABÁ-PA	VISITA
28	32	M	BELÉM-PA	MARABÁ-PA	TRABALHO
29	32	F	PALMAS-TO	TUCURUI-PA	VISITA
30	25	M	PALMAS-TO	MARABÁ-PA	VISITA
31	20	F	MARABÁ-PA	IMPERATRIZ-PA	VISITA
32	33	M	JOÃO ALFREDO-PE	ANAPU-PA	TRABALHO
33	21	F	MARABÁ-PA	ESTREITO-MA	VISITA
34	23	F	TOCANTINOPOLIS-PA	CANÃA DOS CARAJÁS-PA	VISITA
35	18	F	MARABÁ-PA	ELDORADO DOS CARAJÁS-PA	LAZER
36	23	F	MARABÁ-PA	SÃO JOÃO DO ARAGUAIA-PA	VISITA
37	41	F	PARAUAPEBAS-PA	TUCURUI-PA	SAÚDE
38	31	M	MARABÁ-PA	MARABÁ (ZONA RURAL)-PA	LAZER
39	43	M	CANÃA DOS CARAJAS-PA	MARABÁ-PA	SAÚDE

40	59	F	MARABÁ-PA	TERESINA-PI	SAÚDE
(continuação)					
41	34	F	MARABÁ-PA	TAILÂNDIA-PA	TRABALHO
42	37	F	XAMBIOARA-TO	MARABÁ-PA	VISITA
43	21	F	JACUNDÁ-PA	CANÃA DOS CARAJAS-PA	TRABALHO
44	30	M	MARABÁ-PA	CURIONÓPOLIS-PA	SAÚDE
45	31	F	ITUPIRANGA	SÃO D. ARAGUAIA-PA	LAZER
46	50	F	SÃO D. ARAGUAIA-PA	CANÃA DOS CARAJAS-PA	LAZER
47	28	F	CURIONÓPOLIS-PA	MARABÁ-PA	LAZER
48	28	F	BRASILIA-DF	TUCURUI-PA	VISITA

Fonte: Elaborado por Emilio (2016).

De acordo com os dados obtidos por meio do questionário aplicado a oitenta e cinco (85) passageiros, nos dois terminais rodoviários, constatou-se que a relação de interação espacial interurbana com destino a Marabá, destacado nos quadros 12 e 13 em cor azul foi de trinta (30) passageiros, sendo os motivos dos deslocamentos: o trabalho que figurou com onze (11), visita dez (10), saúde duas (2), moradia duas (2), lazer duas (2), estudo (1), concurso (1) e compras um (1). Houve entre os entrevistados na cor verde três (3) que realizavam o movimento cidade-campo.

No movimento inverso, foram vinte e três (23) passageiros que tinham como origem Marabá, destinando-se a outras cidades com destaques em cor amarelo nos quadros, cujo deslocamento ocorreu pelos motivos: trabalho, quatro (4); visita, quatro (4); saúde, duas (2); moradia, um (1); lazer, sete (7); estudo, um (1) e concurso, um (1). Ressaltando os três (3) em cor verde que realizavam o movimento cidade-campo.

Os outros trinta e cinco (35) passageiros utilizaram os terminais rodoviários como conexão para outras cidades, não tendo Marabá como origem e destino. As reflexões que se podem tecer deste procedimento metodológico operacional, é o fato de Marabá exercer uma polarização no Sudeste paraense, com uma atração maior de entrada (30 pessoas) do que de saída (23 pessoas). Destas entradas em Marabá, onze (11) pessoas alegaram o motivo trabalho, o que permite pensar nas atividades de serviços e comércio nas três áreas centrais previstos na análise da tabela quatro, sobre os consumidores dos centros.

Ainda que a pesquisa tenha com o objeto, a relação espacial intra-urbana entre os três centros torna-se necessário tangenciar a dinâmica do fluxo rodoviário para se aproximar da dinâmica interacional interna, haja vista que não pode ser confundido o fluxo da cidade com o externo e de uma centralidade da Nova Marabá com as duas outras frações pesquisadas.

Sendo assim, o núcleo da Nova Marabá tem como característica espacial interurbana a nodosidade de articulação para os fluxos multidirecionais, por meio dos dois terminais

rodoviários intermediando a fluidez de pessoas da cidade para outras escalas espaciais e mesmo para o campo, bem como o movimento inverso.

A inserção espacial do empreendimento *Shopping Center Pátio Marabá* na Nova Marabá, para além da dinâmica de sua natureza (discutido anteriormente), aponta uma tendência ao acréscimo tanto da interação espacial intraurbana na cidade quanto interurbana. Com vista a mensurar tais interações, realizou-se a catalogação das placas dos veículos no estacionamento em dias e horários distintos, ainda que, ciente das prováveis imprecisões decorrentes desta metodologia no se refere à origem da cidade da placa e a residência atual do proprietário veículo.

Quadro 16 – Origem dos veículos, por placa, dos consumidores do *Shopping Center Pátio Marabá* (dia de semana, fim de semana)

Nº	DIA: 26/08/2018 (SEXTA-FEIRA) HORA: 21:20	Nº	DIA: 27/08/2018 (SÁBADO) HORA: 16:00
01	MARABÁ-PA	01	MARABÁ-PA
02	MARABÁ-PA	02	RIALMA-GO
03	MARABÁ-PA	03	MARABÁ-PA
04	MARABÁ-PA	04	MARABÁ-PA
05	BELÉM-PA	05	BELÉM-PA
06	IMPERATRIZ-MA	06	MARABÁ-PA
07	IMPERATRIZ-MA	07	RUBIATABA-GO
08	MARABÁ-PA	08	AÇAILÂNDIA-MA
09	ITUPIRANGA-PA	09	BELO HORIZONTE-MG
10	ARAGUAINA-TO	10	MARABÁ-PA
11	MARABÁ-PA	11	MARABÁ-PA
12	IBIRITÉ-MG	12	MARABÁ-PA
13	PONTO FRANCO-MA	13	TUCURUÍ-PA
14	MARABÁ-PA	14	ARAGUAINA- TO
15	MARABÁ-PA	15	MARABÁ-PA
16	MARABÁ-PA	16	MARABÁ-PA
17	MARABÁ-PA	17	MARABÁ-PA
18	MARABÁ-PA	18	MARABÁ-PA
19	OSASCO-SP	19	MARABÁ-PA
20	BELO HORIZONTE-MG	20	MARABÁ-PA
21	ALTAMIRA-PA	21	SÃO PAULO-SP
22	MARABÁ-PA	22	ARAGUAINA-TO
23	MARABÁ-PA	23	MARABÁ-PA
24	MARABÁ-PA	24	BELO HORIZONTE-MG
25	TUCURUÍ-PA	25	ITUPIRANGA-PA
26	BRASILIA-DF	26	MARABÁ-PA
27	PARAUPEBAS-PA	27	PARAUPEBAS-PA
28	ISUI-RS	28	MARABÁ-PA
29	MARABÁ-PA	29	MARABÁ-PA
30	SANTA MARIA-RS	30	BELÉM-PA
31	MARABÁ-PA	31	MARABÁ-PA
32	RONDON DO PARÁ-PA	32	MARABÁ-PA

33	JOÃO PESSOA-PB	33	MARABÁ-PA
34	QUEIMADOS-RJ	34	RIO DE JANEIRO-RJ
35	BELÉM-PA	35	MARABÁ-PA
36	MARABÁ-PA	36	MARABÁ-PA
37	MARABÁ-PA	37	MARABÁ-PA
38	SÃO BERNARDO DO CAMPO-SP	38	MARABÁ-PA
39	SÃO BERNARDO DO CAMPO-SP	39	MARABÁ-PA
40	BELO HORIZONTE-MG	40	MARABÁ-PA
41	BELO HORIZONTE-MG	41	MARABÁ-PA
42	MARABÁ-PA	42	MARABÁ-PA

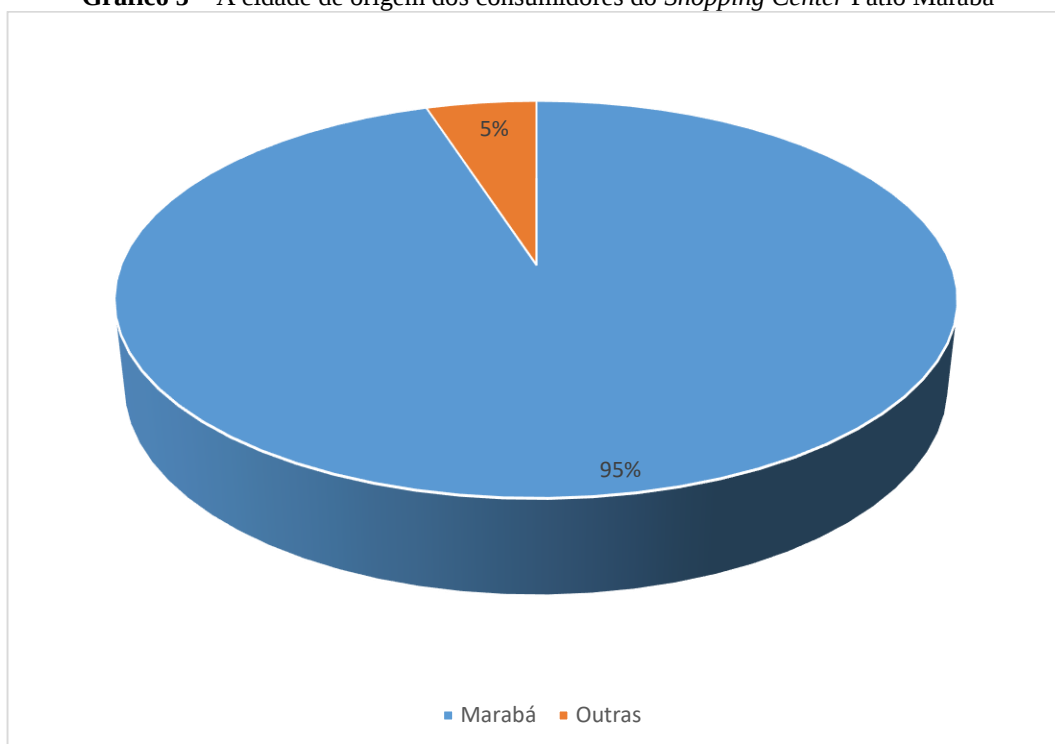
Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Para uma equiparação na técnica de pesquisa aplicada em dias distintos, definiu-se coletar o mesmo número de placas, quarenta e dois (42) veículos. Assim, verificou-se que, destacado com a cor azul, no primeiro dia dezenove (19) veículos eram de origem marabaense e vinte e três (23) de outras cidades na escala regional e nacional.

No primeiro dia (sexta-feira, durante a semana) houve a prevalência de veículos extralocais, o que denota a perspectiva de interação espacial intraurbana como secundária em relação à interurbana, dada como primária.

No segundo dia (sábado, fim de semana) da pesquisa, verificou-se em cor azul vinte e oito (28) veículos oriundos de Marabá e quatorze (14) de outras cidades. Dessa maneira, a interação espacial inverteu em relação ao primeiro caso (dia de semana), o intraurbano supera o interurbano, acentuadamente.

Para finalizar a pesquisa sobre a importância do *Shopping Center* Pátio Marabá, enquanto objeto espacial gerador de deslocamentos na escala da cidade, aplicou-se um questionário a quarenta (40) consumidores no interior do referido empreendimento sobre a sua cidade de origem.

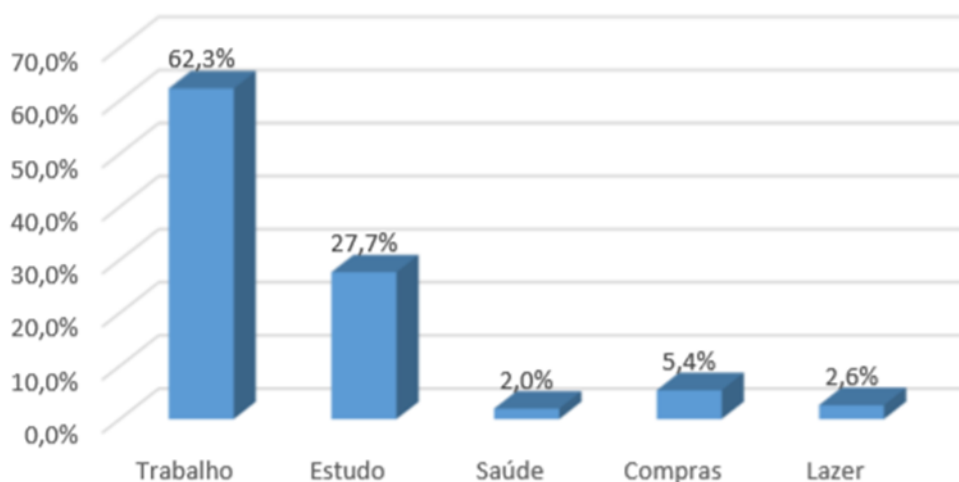
Gráfico 5 – A cidade de origem dos consumidores do *Shopping Center Pátio Marabá*

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2018. Elaborado pelo autor (2018).

De acordo com o gráfico anterior, há uma confirmação de maior frequência de marabaenses, demonstrando um reduzido alcance de habitantes de Municípios da região. Fato que pode aludir que o SC é um vetor de aumento de interação espacial intraurbana na direção da Nova Marabá, embora o índice de consumo seja reduzido de acordo com os dados expostos em linhas anteriores.

As interações espaciais intraurbanas entre os três centros, cujo interesse é desvelar sua natureza, direção, intensidade e frequência, fenômeno como parte do processo de reestruturação da cidade de Marabá, têm a princípio um dado geral do deslocamento da população em movimento, como se segue:

Gráfico 6 – Motivo dos deslocamentos na cidade de Marabá
Qual o principal motivo para os seus deslocamentos?



Fonte: SEPLAN (2018).

De acordo com o Gráfico 6, o fator trabalho desponta como o principal motivo dos deslocamentos, o que significa substancial dinâmica das suas atividades econômicas e que não estão concentradas num único lugar. O espaço urbano visto como “sistema de ações relacionadas ao sistema de objetos” (SANTOS, 2008b) carece da dimensão geométrica para realização, emergindo a dinâmica das interações espaciais.

O recorte espacial da pesquisa se desdobra nos três centros marabaenses por esse motivo tornou-se necessária a aplicação da técnica operacional metodológica da observação participante, por meio da utilização de um táxi-lotação que circula entre os núcleos com percurso pelos centros.

Visou-se apreender de modo dialógico informações com os passageiros e o taxista sobre os motivos dos deslocamentos (SILVA; NASCIMENTO, 2020), assim como a utilização dos serviços e equipamentos dos três centros, com intuito de criar uma base empírica que explique a interação espacial intraurbana.

O ponto de partida ocorreu na viagem entre o percurso do centro do núcleo da Cidade Nova a Marabá Pioneira:

Entrevistador: Motorista, quanto custa a passagem entre os três centros?

Taxista: 3.75 reais.

Entrevistador: O que você pretende fazer na Marabá Pioneira?

Passageiro Mulher 1: Vou visitar a minha mãe, já morei na Nova Marabá e Velha e estou aqui.

Entrevistador: Por que mudou para a Cidade Nova?

Passageiro Mulher 1: Por causa das enchentes na Velha Marabá.

Entrevistador: Como é o movimento de passageiros ao longo do mês?

Taxista: É bom entre os dias 01 a 16 do mês, depois é só pinga pinga. (Trabalho de campo, agosto de 2018).

Os referenciais teóricos utilizados para compreender a estruturação do subsistema urbano da cidade de Marabá, na porção da área central da Marabá Pioneira, foram confirmados com a narrativa anterior no tocante às enchentes como fator natural para a migração sazonal e permanente de seus habitantes para outras áreas da cidade, sobretudo, para o núcleo da Cidade Nova.

Outra observação é a dinâmica da circulação intraurbana mais intensa na primeira quinzena do mês, denotando a necessidade da utilização dos equipamentos urbanos de serviços, simples e complexos, juntamente com a dinâmica do comércio de outros centros até o período mencionado do que nos últimos quinze dias do mês.

Entrevista durante o percurso do centro do núcleo da Marabá Pioneira a Nova Marabá:

Entrevistador: Quantos quilômetros daqui até a Nova Marabá?

Taxista: Qual dos terminais você vai ficar?

Entrevistador: O novo né? Que tem mais jeito de antigo!

Entrevistador: Dá uns seis km?

Taxista: é.

Entrevistador: eu queria perguntar o motivo que faz vocês irem de um centro ao outro.

Passageiro Mulher 1: Resolver negócio. Eu e meu pai é pra resolver negócio.

Passageiro Mulher 2: Marabá é uma ilha e todo inverno a água sobe e invade as casas e o pessoal começou a expandir, a mudar pros outros centros, tem muita gente que continua lá. Todo ano quando enche eles saem, mas voltam. E o que me fez sair de Marabá Velha (Pioneira) foi tudo isso: a enchente.

Entrevistador: Mas essa enchente hoje em dia está menor?

Passageiro Mulher 2: Bem Menor.

Entrevistador: Mas ainda enche algumas casas?

Passageiro Mulher 2: algumas casas.

Passageiro Homem 1: Esse ano não encheu.

Passageiro Mulher 2: Ano passado também não encheu.

Entrevistador: Você mora onde?

Passageiro Mulher 2: Na cidade Nova.

Passageiro Homem 1: Eu moro na Cidade Nova, tava pra velha, agora eu tô indo pra Cidade Nova.

Passageiro Mulher 2: é porque fica dividido assim, o comércio, alguns setores da saúde. Eu por exemplo tô vindo do Hospital Regional.

Entrevistador: Mas você mora onde?

Passageiro Mulher 1: Na Morada Nova.

Entrevistador: Eu conheço.

Entrevistador: Aí veio pra Velha e da Velha tá indo...?

Passageiro Mulher 1: Vou pra Nova e de lá que eu vou embora.

Entrevistador: Mas vocês conseguiram resolver tudo o que queriam?

Passageiro Mulher 1: Aqui já! Aí eu vou pro mercado. Porque na Morada Nova só tem um correio. Não tem lotérica, não tem nada, então não resolve. Tudo é aqui ou na Nova Marabá. (Trabalho de campo, agosto de 2018).

As narrativas clarificam a importância do núcleo da Nova Marabá quanto objetos espaciais de serviços atrativos, isto é, centralidades no que tange à interação espacial intraurbana. É recorrente a justificativa das enchentes para a repulsão dos habitantes da Marabá Pioneira, porém, a dinâmica hidrográfica dos rios Itacaiúnas e Tocantins vêm reduzindo o volume das cheias a cada ano, reduzindo a problemática de abandono das habitações.

A condição espacial centrípeta²⁸ no que concerne a serviços de várias naturezas dada à fração espacial da Nova Marabá tem raízes na sua formação. Ao ter sido o único núcleo planejado da cidade, não obstante o insucesso do projeto em forma de “árvore de castanheira”, não houve impedimento para a produção do espaço para atividades complexas, entre os quais, o Hospital regional do Sul e Sudeste do Pará.

Foto 166 – Hospital Regional Dr. Geraldo Veloso situado em Nova Marabá



Fonte: Trabalho de campo, agosto de 2017.

²⁸ Aqui entendido como uma força de atração que o centro exerce.

A importância do referido Hospital inaugurado em 2006 para o contexto da interação espacial é substancial, sendo um vetor que promove fluxo inter-regional verificado por meio de municípios compactuados com Marabá.

Quadro 17 – Municípios compactuados com o Hospital Regional de Marabá (2018)

	MUNICÍPIOS
01	Abel Figueiredo
02	Bom Jesus do Tocantins
03	Brejo Grande do Araguaia
04	Breu Branco
05	Canaã dos Carajás
06	Curionópolis
07	Dom Eliseu
08	Eldorado dos Carajás
(continuação)	
09	Goianésia do Pará
10	Itupiranga
11	Jacundá
12	Marabá
13	Nova Ipixuna
14	Novo Repartimento
15	Palestina do Pará
16	Parauapebas
17	Piçarra
18	Rondon do Pará
19	São Domingos do Araguaia
20	São João do Araguaia
21	São Geraldo do Araguaia
22	Tucuruí

Fonte: Hospital Regional do Sudeste do Pará Dr. Geraldo Veloso (2018). Disponível em: <http://hrsp.org.br/quem-somos>.

No que se refere ao fluxo intraurbano, o objeto espacial intensifica a nodosidade do núcleo da Nova Marabá. Seguindo o percurso, entre o centro do núcleo da Nova Marabá a Cidade Nova²⁹ para a entrevista:

Entrevistador: Por que aqui em Marabá tem três centros?

Passageiro homem 1: É, a Nova, a Velha e a Cidade Nova.

Entrevistador: O que faz a pessoa, por exemplo, sair de um centro para outro principalmente?

Passageiro Homem 1: O que tem num centro não tem noutro, um melhor do que o outro.

Entrevistador: O senhor, por exemplo, veio daqui e vai para a Cidade Nova fazer o quê?

²⁹ A cada centro dos núcleos, descia-se do táxi-lotação e apanhava-se outro para fazer a circulação entre os três centros, neste finalizou a triangulação. O nível de interação entre o entrevistador e entrevistados variava a cada viagem, resultando na quantidade e qualidade das respostas.

Passageiro Homem 1: Não, eu vou pra 28. Na folha vinte e oito tem banana. Mas tem lugar que não tem! Tem uva, na Cidade Nova não tem! Não tem uva. Mas aqui na 28 tem, tem muita fruta!

Passageiro Homem 2: O preço aqui é mais acessível.

Entrevistador: E também parece que a Nova Marabá, ela é mais completa.

Entrevistador: O senhor é daqui de Marabá mesmo?

Passageiro Homem 1: Fui criado aqui, mas nasci na Bahia.

Entrevistador: E você é de onde?

Passageiro Homem 2: Nasci e me criei aqui, Marabazão! 40 anos de Marabá.

Passageiro Homem 1: Eu fui só criado aqui, em Marabá.

Entrevistador: E aqui em Marabá o sistema de taxi-lotação é muito bom, né? Por quê?

Passageiro Homem 1: Porque deu emprego pro pessoal, né! É rápido, o ônibus demora mais! O ônibus se tu for lá pra Cidade Nova no ônibus, ele vai lá na Velha primeiro, demora mais. O táxi aqui é mais rápido.

Entrevistador: E o valor da passagem é o mesmo?

Passageiro Homem 1: Não, aqui é mais caro um pouquinho, um e vinte a mais.

Passageiro Homem 2: Um e vinte e cinco.

Entrevistador: Tá certo! E também o povo que anda de um centro a outro nem é só de Marabá, tem muita gente de fora.

Passageiro Homem 1: É, tem da colônia, da Cosampa.

Entrevistador: E também das cidades vizinhas aí, né?

Passageiro Homem 1: É.

Entrevistador: E dia de sexta feira é mais movimentado? E acho que hoje já não está muito por causa do período do mês.

Passageiro Homem 1: É.

Entrevistador: Qual a diferença de folha pra rua?

Passageiro Homem 03: Aqui é folha, quadra e lote. Folha 28, quadra 2 e vai mudando de lote. O Lote 2,3.

Entrevistador: Você é marabaense mesmo?

Passageiro Homem 03: Sou.

Entrevistador: Você mora onde? Em qual núcleo?

Passageiro Homem 03: Na Velha.

Entrevistador: E o senhor, o que veio fazer aqui na Nova?

Passageiro Homem 03: Eu, trabalho. Eu vim resolver uns negócios, uns processos.

Entrevistador: Secretaria da Fazenda, prefeitura, fica tudo aqui, né?

Passageiro Homem 03: É, eu vou mais tarde, mas depois eu venho.

Entrevistador: Vai circular os três núcleos só hoje?

Passageiro Homem 03: Vou, quase todos os dias.

Entrevistador: Mas por quê?

Passageiro Homem 03: Eu trabalho num escritório de contabilidade, e tem uns anos que mudou pra Cidade nova.

Entrevistador: Mas, o mais completo de órgãos públicos é na Nova Marabá?

Passageiro Homem 03: É, em termo de secretaria são pra cá, a prefeitura é aqui.

Entrevistador: Certo! É impressão minha ou hoje o movimento na cidade não está tão grande, tá fraco! Eu acho que também tem a haver com o período do mês, já é final do mês. Aí o povo não vem fazer muitas coisas?

Passageiro Homem 03: Tem uma onda de prefeitura aí e ninguém sabe como é isso aí, mas hoje está estilo feriado!

Entrevistador: Você é marabaense?

Passageiro Mulher 1: Não, sou não!

Entrevistador: Você estava aqui na Nova Marabá?

Passageiro Mulher 1: Sim.

Entrevistador: E Você vai para onde?

Passageiro Mulher 1: Cidade Nova.

Entrevistador: O que você vai fazer lá?

Passageiro Mulher 1: Não, é que eu trabalho aqui, e vou pra casa.

Entrevistador: Você mora na Cidade Nova e trabalha na Nova Marabá. Aí vai em casa, almoça e volta?

Passageiro Mulher 1: Não, só 4 horas trabalhadas.

Entrevistador: Já foi hoje, então?

Passageiro Mulher 1: Já!

Entrevistador: Agora só segunda-feira?

Passageiro Mulher 1: Não, até amanhã. (Sábado).

Entrevistador: Qual dos núcleos você prefere? Gosta mais de morar?

Passageiro Mulher 1: Olha, desde que eu cheguei aqui, eu moro pra lá (Cidade Nova). Nunca morei pra cá (Nova Marabá). Então, não sei te falar.

Entrevistador: Não é paraense?

Passageiro Mulher 1: Não, sou maranhense. Eu moro aqui faz quatro anos. Mas eu sempre morei pra lá, nunca morei pra cá e sempre trabalhei pra cá. Eu não sei dizer a diferença, se é melhor lá ou pra cá. Eu sempre morei pra lá.

Entrevistador: Marabá é bom para trabalho?

Passageiro Mulher 1: É, desde que eu cheguei aqui eu nunca fiquei desempregada. Sempre trabalhei.

Entrevistador: Sai de um lugar tem outro?

Passageiro Mulher 1: É, na minha área tem!

Entrevistador: Qual sua área?

Passageiro Mulher 1: Técnica em radiologia.

Entrevistador: Ah aqui, na Nova Marabá parece assim que tem mais atividade médica, né?

Passageiro Mulher 1: É, porque pra cá tem o Hospital regional!

Entrevistador: Você vai muito ao Shopping?

Passageiro Mulher 1: Não, não vou!

Entrevistador: Tem algum nome aqui nessa ponte?

Passageiro Mulher 1: Nome? Não...Não sei te falar! Tem moço (Taxista)?

Taxista: Rio Itacaiúnas.

Entrevistador: É o nome da ponte?

Taxista: Não, a ponte está sobre o Rio Itacaiúnas. Agora, o nome dela eu não sei não! Nunca ouvi falar (Trabalho de campo, agosto de 2018).

Ao circular entre os três centros por meio de táxi-lotação se utilizando da técnica de observação participante, mesmo que as durações das falas encerrassem quando as viagens chegavam ao fim, constatou-se complementariedade entre os centros, havendo certas especializações que estão ligadas tanto ao processo geo-histórico de formação de cada núcleo quanto de processos atuais, tal como o *Shopping Center* Pátio Marabá e os serviços de saúde e feiras na Nova Marabá, a orla na Marabá Pioneira e as atividades modernas na Cidade Nova, garantido a cristalização de conteúdo policêntrico em frações intraurbanas promovendo as interações espaciais.

Após empreender o procedimento metodológico anterior, explorou-se outra metodologia operacional, entrevistas aos domicílios calcados na intenção de aprofundar no plano do vivido, a relação dos moradores com o espaço produzido, bem como identificar suas práticas espaciais denunciando processos que estabelecem a dinâmica de permanências-mudanças da forma e função das áreas pesquisadas, no que implica também nos fatores das interações espaciais, a partir dos seus pontos de vista.

Assim, aplicou-se seis (6) entrevistas semiestruturadas com dois (2) moradores de cada área³⁰, com agendamento prévio em suas próprias residências.

Principiou-se na área central da Marabá Pioneira com duas entrevistas. Segue a primeira:

Entrevistador: Nome?

Entrevistado: Marinho Falcão Júnior.

Entrevistador: Idade?

Entrevistado: 36.

Entrevistador: Profissão? Autônomo.

Entrevistador: Há quanto tempo o senhor mora na sua residência?

Entrevistado: Praticamente nasci e me criei. Faz 36 anos que eu moro aqui.

Entrevistador: O senhor sempre morou aqui?

Entrevistado: Isso, sempre morei na Velha Marabá.

Entrevistador: O senhor gosta de morar aqui? Por quê?

Entrevistado: Eu gosto, é um lugar tranquilo, perto.

Entrevistador: Quantas pessoas moram com o senhor?

Entrevistado: Eu e mais três.

Entrevistador: E quem são?

Entrevistado: Eu, meus dois irmãos e minha mãe.

Entrevistador: Você e os demais moradores necessitam ir aos demais centros de outros núcleos?

Entrevistado: Não.

Entrevistador: Como o senhor considera os serviços daqui, como saúde, escola? Tem tudo aqui?

Entrevistado: Ter tem, só que no momento está tudo precariozinho. Não tá bom não!

Entrevistador: Na sua opinião, quais as atividades mais importantes nesse centro? O que você acha que tem aqui que não tem nos outros centros?

Entrevistado: Assim, em termos de comemoração, tipo assim, carnaval e essas coisas.

Entrevistador: E o que o senhor fala sobre o comércio daqui?

Entrevistado: Tem de tudo, tem tudo, loja de materiais de construção, supermercado, quitanda, farmácias, isso e outros.

Entrevistador: Em sua opinião o que está faltando neste centro para ele ser completo?

Entrevistado: Posto de saúde mais equipado. Assim, no geral, mais assim não só com equipamento, mas no geral com mamógrafos. Pois, você chega num posto de saúde ruim e eles pegam e chamam a ambulância e tem que se desdobrar pra o outro núcleo. Tipo assim, equipar um pouquinho mais pra não ter que ir para os outros núcleos.

Entrevistador: Na sua opinião o que mudou nos últimos anos em termos de comportamento das pessoas no espaço deste centro?

Entrevistado: Mudou quase tudo, há um certo tempo atrás nós não tínhamos orla, trouxe um certo lazer pra gente. Mudou, porque as pessoas estão mais conscientizadas do que antes, em termos gerais.

Entrevistador: O que o senhor acha do shopping Center?

Entrevistado: Tipo assim é um tipo de espaço que trouxe muitas vantagens pra gente, no geral. Porque antes a gente se limitava a comprar nas lojas aqui. Hoje não, você tem uma opção a mais. Se a gente quiser uma roupa vai lá no shopping, se quiser ir ao cinema, também tem lá. Então foi um espaço que veio fortalecer em termos gerais o comércio de Marabá.

³⁰ É importante ressaltar que as entrevistas tentaram obedecer a circunscrição espacial da área central, incluindo a periferia do centro.

Entrevistador: Então o senhor acha que ele não prejudicou o comércio aqui da Velha Marabá?

Entrevistado: Não.

Entrevistador: Com qual frequência o senhor vai lá Shopping?

Entrevistado: Vou com uma frequência regular, não vou todos os dias! Vou mais ou menos uma vez por semana. (Entrevista realizada na residência em 22/09/2017 às 11:00 hs. Marabá Pioneira, Rua Norberto de Melo, n. 1361).

De acordo com a entrevista anterior, notou-se que há uma relação afetiva com o lugar, mas que não impede o morador de tecer suas debilidades, como as de saúde, sendo um condicionante a interação espacial intraurbana. Constatou-se que há um aproveitamento da especificidade quanto ao lazer, turismo e entretenimento na orla da cidade. Em relação ao *Shopping Center* Pátio Marabá, favoreceu a interação espacial intraurbana (já exposto em momento anterior) visto que o referido empreendimento não prejudicou o comércio do centro considerado principal e tradicional.

Na sequência da intervenção na Marabá Pioneira, a segunda entrevista:

Entrevistador: Nome?

Entrevistada: Maria Tereza da Silva.

Entrevistador: Idade?

Entrevistada: 56.

Entrevistador: Profissão?

Entrevistada: Técnica em Enfermagem.

Entrevistador: Há quanto tempo a senhora mora na sua residência?

Entrevistada: Vichi Maria! Tem uns trinta e pouco anos. Eu nem me lembro.

Entrevistador: A senhora gosta de morar neste centro? Por quê?

Entrevistada: Gosto, porque desde noventa que eu cheguei aqui no Pará e foi a primeira residência até hoje.

Entrevistador: Quantas pessoas moram aqui com a senhora?

Entrevistada: Quatro.

Entrevistador: A senhora e os demais moradores necessitam ir aos centros de outros núcleos para realizar alguma atividade?

Entrevistada: Meus filhos, meu filho trabalha na Cidade Nova e meu genro na Nova Marabá.

Entrevistador: Então eles vão todos os dias? Qual o meio de transporte que eles mais utilizam?

Entrevistada: Segunda a sexta. O carro deles.

Entrevistador: Como você considera os serviços de escola, saúde?

Entrevistada: Tudo péssimo!

Entrevistador: Quais as atividades mais importantes neste centro? O que a senhora acha que têm aqui que não tem nos outros centros?

Entrevistada: Eu não sei. Aliás, o banco.

Entrevistador: O que está faltando para melhorar a qualidade de vida?

Entrevistada: Tanta coisa. Saúde, educação.

Entrevistador: Na sua opinião o que mudou nos últimos anos em termos de comportamento das pessoas no espaço deste centro?

Entrevistada: mudou muito.

Entrevistador: Melhorou a estrutura daqui? As lojas, a Orla?

Entrevistada: Melhorou.

Entrevistador: E a chegada do shopping?

Entrevistada: Gosto, acho uma maravilha! Foi a melhor coisa que aconteceu em Marabá.

Entrevistador: Na sua opinião ele atrapalhou ou ajudou o comércio aqui?

Entrevistada: Atrapalhou um pouco né! Como atrapalhou!

Entrevistador: Com qual frequência a senhora vai ao shopping?

Entrevistada: Sempre eu vou. (Entrevista realizada na residência em 22/09/2017 às 11:50 h, Marabá Pioneira, Avenida Marechal Teodoro, n. 2310).

A segunda entrevista veio corroborar com a primeira em vários pontos, entre os quais, as debilidades nas áreas de educação e saúde, além da necessidade de interação espacial ao centro da Nova Marabá para questões de emprego. No entanto, houve discrepância no tange a relação do *Shopping Center* com o comércio local, trazendo-lhe prejuízo, segundo a moradora.

A entrevista com as mesmas perguntas foi replicada na área central da Cidade Nova.

Entrevistador: Nome?

Entrevistada: Raimunda Pereira Alencar.

Entrevistador: Idade?

Entrevistada: 31.

Entrevistador: Profissão?

Entrevistada: Ambulante.

Entrevistador: Há quanto tempo a senhora mora na sua residência?

Entrevistada: Sete ou oito anos.

Entrevistador: Já morou antes em outro lugar?

Entrevistada: Já e muito, morei na Goianésia, São Domingo do Araguaia, São Geraldo e aí vai [...]

Entrevistador: E por que a senhora resolveu vir morar aqui?

Entrevistada: Minha irmã, eu vim pra cá por causa desse emprego que eu trabalhava aqui no “Rei da Batata”, aqui na Cidade Nova, e depois eu saí dele. E aí eu continuei por aqui também com meu carrinho de lanche que eu vendo mais ali na frente.

Entrevistador: A senhora gosta deste lugar?

Entrevistada: Até agora tá bom! Não está bom, bom, bom que nem era antes.

Entrevistador: Quantas pessoas moram na sua residência?

Entrevistada: Quatro.

Entrevistador: A senhora e os outros moradores da sua casa necessitam ir aos outros centros?

Entrevistada: Às vezes sim.

Entrevistador: Para realizar quais tipos de atividades?

Entrevistada: Quando nós precisamos mesmo mexer com os negócios de pagar o plano de saúde, a energia [...] não tô lembrada o nome.

Entrevistador: A senhora costuma ir mais na Nova Marabá ou na Velha Marabá?

Entrevistada: Na velha mesmo.

Entrevistador: Com que frequência vocês vão pra lá?

Entrevistada: Ultimamente, não estamos nem saindo de casa, é do serviço pra casa, tem uns três meses que eu fui na Velha, para comprar umas roupas, fazer umas comprinhas.

Entrevistador: Quais os meios de transportes que vocês mais utilizam pra chegar lá?

Entrevistada: Táxi de lotação e ônibus.

Entrevistador: Como a senhora considera os serviços existentes oferecidos neste núcleo? Saúde educação?

Entrevistada: [sem resposta]. (Entrevista realizada na residência em 10/10/2017 as 16:00 h, Cidade Nova, Avenida Cruzeiro do Sul, n. 36).

A narrativa anterior expressa informações relevantes para o entendimento do morador com o espaço. Neste caso, o passado parece ser “*melhor*” do que o presente no que se refere ao comércio, haja vista que o setor de trabalho da entrevistada é o informal. A sociedade busca em seu território os recursos necessários à satisfação de seus desejos (RAFFESTIN *apud* DEMATTEIS, 2008).

A territorialidade como um ‘conjunto de relações que nascem em um sistema tridimensional sociedade-espaço-tempo, com vistas a maior conquista possível de autonomia, compatível com os recursos de um sistema’. E ainda ‘conjunto de relações que uma sociedade, e por isso os indivíduos, têm com a exterioridade e com a alteridade para satisfazer os próprios desejos com a ajuda de mediadores, na perspectiva de obter a maior autonomia possível, tendo em conta os recursos de um sistema’ (RAFFESTIN *apud* DEMATTEIS, 2008, p. 340).

O que se pretende com a entrevista, por ora, é exprimir as diferenciações entre os centros por processos socioeconômicos e culturais responsáveis pela tessitura da cidade. Outro ponto importante da entrevista é a ida para o centro da Marabá Pioneira para comprar roupa, demonstrando uma característica deste centro quanto ao perfil socioeconômico dos consumidores que são moradores de outros centros.

Sabe-se que a pesquisa qualitativa depende do nível de profundidade e qualidade das respostas. O nível de interação entre o entrevistador e entrevistado com parcialidade das informações, desvio padrão, subjetividades e mesmo o sentimento do entrevistado interfere na interlocução (GOLDENBERG, 2004; LINDÓN, 2008; TURRA NETO, 2012). Exigindo perceber essas nuances, tal como se registrou na entrevista anterior quando houve interrupção total da fala nas respostas sobre os serviços de saúde e educação.

Seguindo a busca pela obtenção das informações inerentes ao centro do núcleo da Cidade Nova, foi realizada a quarta entrevista:

Entrevistador: Nome?

Entrevistado: José Edvaldo.

Entrevistador: Idade?

Entrevistado: 46.

Entrevistador: Profissão?

Entrevistado: Ambulante.

Entrevistador: Há quanto tempo você mora na sua residência?

Entrevistado: dezoito anos.

Entrevistador: Já morou antes em outro lugar?

Entrevistado: Já, em Belém do Pará.

Entrevistador: E por que você veio morar aqui no centro do núcleo da Cidade Nova?

Entrevistado: Trabalho, me dei bem aqui em Marabá, procurei família aqui e estou aqui até hoje.

Entrevistador: O senhor gosta de morar nesse lugar? Por quê?

Entrevistado: Com certeza, porque é um lugar perto de tudo. Não vejo dificuldade de comprar nada.

Entrevistador: Quantas pessoas moram na sua residência?

Entrevistado: Eu, minha esposa e mais seis filhos (risos).

Entrevistador: O senhor e os outros moradores da sua casa necessitam ir aos outros centros?

Entrevistado: Não, não!

Entrevistador: Como você considera os serviços de educação e saúde oferecidos neste centro?

Entrevistado: Péssimo.

Entrevistador: Na sua opinião, quais as atividades mais importantes nesse centro?

Entrevistado: Atividade mais importante é o banco, que é tudo perto, pra fazer e resolver as coisas.

Entrevistador: Na sua opinião o que mudou nos últimos anos em termos de comportamentos e espaços oferecidos neste centro?

Entrevistado: Não mudou nada, fez foi piorar! (Entrevista realizada na residência em 10/10/2017 às 16:50 h, Cidade Nova, Avenida Pedro Marinho, n. 1528).

Algumas informações da entrevista são relevantes para a pesquisa, o que corrobora com a primeira fala, ambos moram e trabalham na área central da Cidade Nova e na mesma atividade, setor informal, o que também expõe a relação dialética entre o moderno-tradicional e formal-informal interpretado pela contradição socioespacial.

Houve um desvio narrativo de ideia não apenas em relação à primeira entrevista mas de todas as anteriores, o fato de o morador e sua família não precisarem ir em outro centro, contradição entendida quando o mesmo afirma que o espaço “*fez foi piorar*”, logo, seria um estímulo à interação espacial a outros centros. O cidadão reconhece em que medida as transformações espaciais lhe trouxeram melhoras em sua qualidade de vida, pois sua vivência na cidade é mediada pelos objetos espaciais e como ele se desloca.

Para concluir o ciclo de entrevistas nas áreas centrais, realizou-se a primeira das duas últimas entrevistas na Nova Marabá:

Entrevistador: Nome?

Entrevistada: Andreia Moraes.

Entrevistador: Idade?

Entrevistada: 30.

Entrevistador: Profissão?

Entrevistada: Cuidadora do lar.

Entrevistador: Há quanto tempo a senhora mora na sua residência?

Entrevistada: Um ano e sete meses.

Entrevistador: Já morou antes em outro lugar? E por que a senhora resolveu vir morar aqui no centro do núcleo da Nova Marabá?

Entrevistada: Morava na folha 35 e eu vim pra cá porque eu casei.

Entrevistador: A senhora gosta de morar neste lugar? Por quê?

Entrevistada: Gosto. Porque é mais perto do supermercado, do shopping, das paradas de ônibus.

Entrevistador: Quantas pessoas moram na sua residência?

Entrevistada: Três.

Entrevistador: A senhora e os outros moradores da sua casa necessitam ir aos outros centros?

Entrevistada: Sim.

Entrevistador: Para realizar quais tipos de atividades?

Entrevistada: Consultar na Cidade Nova, pagar conta de água e energia, coisas pessoais, essas coisas.

Entrevistador: Quais os meios de transportes que vocês mais utilizam pra chegar lá?

Entrevistada: Táxi de lotação e ônibus.

Entrevistador: Como a senhora considera os serviços existentes oferecidos neste centro? Saúde, educação?

Entrevistada: mais ou menos.

Entrevistador: Na sua opinião, quais as atividades mais importantes nesse centro?

Entrevistada: Eu acho mais ou menos, porque está faltando muita coisa.

Entrevistador: Na sua opinião, o que falta neste centro?

Entrevistada: Tá faltando asfalto nas ruas, supermercados mais próximos, melhorar as paradas de ônibus que estão muito perigosas, tantos assaltos.

Entrevistador: Na sua opinião, o que mudou nos últimos anos em termos de comportamentos e espaços oferecidos neste centro?

Entrevistada: Está tudo igual.

Entrevistador: E sobre o Shopping?

Entrevistada: Eu acho bom, porque às vezes nós precisa comprar as coisas e não precisar ir tão longe pra ir comprar.

Entrevistador: Com que frequência vocês vão ao Shopping? Diariamente, semanalmente, de quinze em quinze dias, de mês em mês, de ano em ano?

Entrevistada: Quinzenalmente.

Entrevistador: Na sua opinião com a chegada do Shopping piorou ou melhorou o comércio popular?

Entrevistada: Pra falar a verdade, eu acho que continua a mesma coisa. Porque a maioria das coisas nós compra na Velha Marabá ou na Cidade Nova. (Entrevista na residência realizada em 10/10/2017 às 13:00 h. Nova Marabá, Folha 34, Quadra 06, Lote 13).

Para a área central do núcleo da Nova Marabá foi necessário estabelecer adendos no roteiro de entrevista, pelo fato de se tratar do núcleo que abriga o *Shopping Center* Pátio Marabá, considerado o objeto espacial de maior conteúdo policêntrico da cidade, o que implica em sua inserção no *rol* de perguntas, haja vista que sua presença pode interferir na direção, intensidade e frequência das interações espaciais intraurbanas entre as três frações espaciais.

A entrevista sobre a interação espacial intraurbana demonstrou que o *Shopping Center* não impede o sujeito, morador do próprio núcleo, a transitar para outros centros. Neste caso, figurou o centro da Cidade Nova como destino da fluidez para realizar serviços de caráter simples como pagar água e luz. Os meios de transporte utilizados são, recorrentemente, os mesmos indicados nas entrevistas anteriores, o táxi-lotação e ônibus.

A frequência no SC quinzenalmente denota uma prática espacial em consonância com os resultados anteriores, isto é, a baixa intensidade de visitas ao empreendimento, mesmo por moradores da Nova Marabá, não podendo afirmar que este centro tenha uma superioridade abissal em relação aos dois outros centros, tanto no que tange aos serviços e comércio quanto na polarização dos fluxos intraurbanos de interação espacial.

Segue a segunda entrevista no centro da Nova Marabá.

Entrevistador: Nome?
Entrevistado: Marcos Pessoa Matos.
Entrevistador: Idade?
Entrevistado: 31.
Entrevistador: Profissão?
Entrevistado: Eletricista.
Entrevistador: Há quanto tempo você mora na sua residência?
Entrevistado: Dezesete anos.
Entrevistador: Já morou antes em outro lugar? E por que resolveu vir morar aqui no centro do núcleo da Nova Marabá?
Entrevistado: Morava no bairro Laranjeiras e vim pra cá com a minha mãe quando eu era criança.
Entrevistador: Você gosta de morar neste lugar? Por quê?
Entrevistado: Sim, porque é mais próximo das coisas e tem mais acessibilidade... Shoppings, hospitais.
Entrevistador: Quantas pessoas moram na sua residência?
Entrevistado: Seis.
Entrevistador: Você e os outros moradores da sua casa necessitam ir aos outros centros?
Entrevistado: Sim.
Entrevistador: Para realizar quais tipos de atividades?
Entrevistado: De vez em quando, na Cidade Nova e na Velha Marabá. Fazer compras na Velha Marabá e Cidade Nova, resolver coisas no banco e os outros órgãos.
Entrevistador: Quais os meios de transportes que vocês mais utilizam pra chegar lá?
Entrevistado: Táxi- lotação e ônibus.
Entrevistador: Como você considera os serviços existentes oferecidos neste centro? Saúde e educação?
Entrevistado: Bom.
Entrevistador: Na sua opinião, quais as atividades mais importantes nesse centro?
Entrevistado: Shopping, hospitais.
Entrevistador: Na sua opinião, o que falta neste centro?
Entrevistado: Segurança.
Entrevistador: Na sua opinião o que mudou nos últimos anos em termos de comportamentos e espaços oferecidos neste centro?
Entrevistado: [sem resposta]. (Entrevista realizada na residência em 10/10/2017 às 13:50 h, Nova Marabá, Folha 34, Quadra 05, Lote 20).

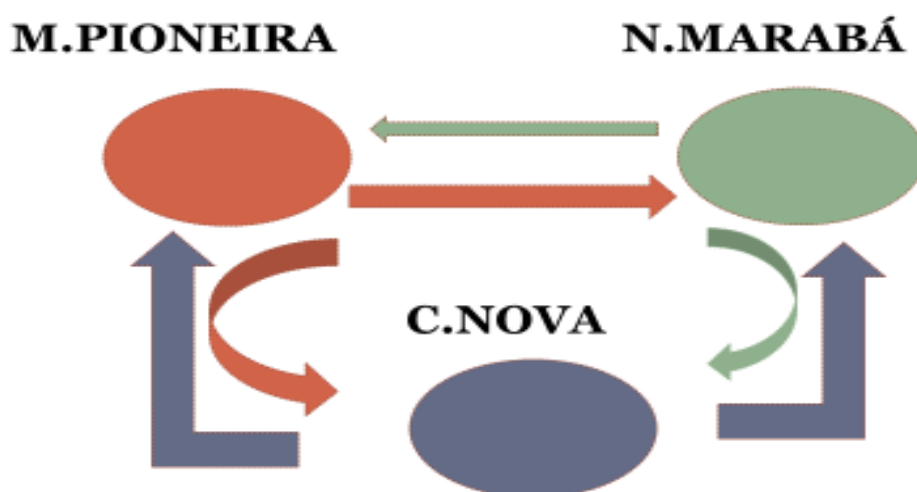
Na segunda entrevista apreendeu-se informações que vêm ao encontro da anterior sobre este centro, o que permite dizer que, mesmo sendo o centro parte do único núcleo planejado de Marabá, com a presença de atividades de serviços e comércio modernos, o morador ainda transita pelos dois outros centros, o que põe em relevo as interações espaciais intraurbanas, sendo os fatores, serviços e comércio modernos e tradicionais os principais vetores.

Outra constatação das duas entrevistas sobre este centro que não foi narrada nas outras entrevistas na Marabá Pioneira e Cidade Nova é o fator segurança, sendo reclamado pelos dois entrevistados como algo que esteja “faltando” na área. Ao passo que, no que diz respeito

ao serviço de saúde, em face da presença do hospital regional, a primeira entrevistada considerou “*mais ou menos*” e o segundo “*bom*”. Este último encerrou a entrevista sem que todas as perguntas fossem feitas.

Em suma, a interação espacial intraurbana entre as três áreas centrais pode ser ilustrada da seguinte maneira:

Figura 5 – Fluxograma de direção e intensidade dos fluxos de interação espacial entre os centros



Fonte: Trabalho de gabinete, maio de 2019. Elaborado pelo autor (2019).

A natureza dos fluxos de interação espacial entre os três centros pôde ser ilustrada no fluxograma da Figura 5, através dos fatores socioeconômicos que foram analisados por meio de dados primários e secundários, que ao mesmo tempo possibilitaram a caracterização espacial e produtiva de cada centro.

A interação espacial é, antes de um movimento, uma cooperação entre grupos, que para Durkheim (2004, p. 16), “tal afirmação só é cientificamente legítima se primeiramente passarmos em revista as manifestações da existência coletiva e se mostrarmos que todas são formas diversas de cooperação”. Assim, as interações espaciais são resultantes de diversas modalidades de cooperação social que incide espacialmente e suscita a investigação das direções, intensidade e natureza do movimento interacional.

As direções e a intensidade das interações espaciais intraurbanas foram possíveis de ilustrar através dos dados primários com seu tratamento e análise. As direções do movimento ocorrem, frequentemente, no subsistema urbano como parte integrante da cidade na dinâmica dos fluxos.

A intensidade do movimento reforça a direção, que neste caso, os fluxos socioeconômicos proporcionados pelos dados primários obtidos até aqui apontam, conforme a figura 5 que entre o centro da Marabá Pioneira em direção a Nova Marabá foi considerada alta; e o contrário de intensidade média, da Nova Marabá para a Cidade Nova, foi considerada baixa e o contrário alta. E entre a Cidade Nova e Marabá Pioneira foi alta e o contrário considerada média.

5 OS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA E OS CENTROS E CENTRALIDADES EM MARABÁ

Este capítulo versa sobre o entrelaçamento entre a teoria dos circuitos da economia urbana e os centros e centralidades em estudo na cidade de Marabá. A ideia parte do princípio de que tanto a condição fixa do centro quanto a condição de variação da centralidade econômica são alimentadas pelos circuitos econômicos – o que permite trazer a temática à tona.

A presença e a manutenção dos circuitos da economia urbana, com destaque ao circuito inferior nas áreas pesquisadas, são oriundas de processos extracentral e mesmo extraurbano que se reproduzem no centro e nos eixos estruturantes da cidade, pois, alude-se que tanto as pessoas como os produtos têm vínculos com o campo, especialmente, os ligados à comercialização de alimentos. Assim sendo, a questão campo-cidade em Marabá torna-se relevante para substanciar a relação dos circuitos com os centros e centralidades nas três frações espaciais analisadas.

5.1 A RELAÇÃO CAMPO-CIDADE EM MARABÁ

A relação campo-cidade é uma temática cara à Geografia ao se tratar dos espaços em que as ações humanas são mais sentidas e apreendidas pelas pesquisas cuja bifurcação epistêmica se desdobrou entre as subáreas de abordagem agrária e urbana como conteúdos captados pelos dois entes espaciais.

A relação campo-cidade é por efeito evidenciada em momentos de eventos excepcionais em um dos dois espaços, de alcance em outro pela inerente relação entre si. Recorrentemente, atribui-se à modernização industrializante do século XVIII como um vetor de intensificação e, mesmo em certos casos, de início da relação de interação espacial, dadas as necessidades das condições gerais de produção de troca e de consumo.

O marco histórico e econômico de modernização industrial, invariavelmente, alcançou fortemente a cidade com rebatimento no campo, encetou mudanças no padrão de produção por meio de inovações agrárias. Tal convicção é refutada por Suzuki (2007, p. 85):

A modernização da agricultura vem acontecendo a partir do momento em que o homem começou a lidar com a prática do cultivo e dos sistemas criatórios. Modernização entendida, em sua dimensão produtiva, como introdução de ingredientes técnicos, bem como alterações nas relações de submissão do trabalho.

Para o autor supracitado, o cultivo e os sistemas criatórios sofreram modernização desde a sua gênese com práticas manuais nas técnicas de produção, independentemente da mecanização, e por meio também das etapas evolutivas das relações de trabalho, desde aquelas voltadas para a subsistência até o assalariamento, técnica & trabalho interagindo no desenvolvimento da agricultura.

As relações de trabalho e relações produtivas do campo em Marabá não foram geradas unicamente por determinações específicas, pois, há um processo anterior de distribuição de terras gerado em escala nacional e subcontinental com os domínios hispânicos e lusitanos, delineado por Romero (2009): “domínios feudo-burgueses”, discussão feita a partir da cidade, porém com serventia ao campo, o que preconiza relações produtivas e de trabalho pautadas em classes e grupos sociais desejosos de afirmação no ‘Novo Continente’.

Numa perspectiva brasileira, é coerente retomar a ideia da “Formação socioespacial” (SANTOS, 2014a) discutida no segundo capítulo. Porém, com foco no campo em que Martins (2010) defende que o Brasil viveu seu sistema capitalista próprio, onde o “capital se emancipou e não o homem”. Isto é, o cativo da terra e do homem subjaz as relações socioespaciais agrárias do país.

Para Martins (2010) não apenas o acesso à terra foi dificultado pelas leis que permearam as relações no campo brasileiro, como o aviltamento da condição de *ser e existir* do homem pobre que, mesmo com o fim do trabalho escravo, o trabalhador endividado poderia ser vendido. O fenômeno social de imobilidade no campo foi escamoteado pelas leis governamentais de distribuição de terras.

A cidade de Marabá é historicamente marcada por fortes relações com o campo no tocante às atividades agroflorestais e pecuárias, em que pesem seus produtos fizeram e ainda fazem parte da vida urbana, seja como circulação, seja como consumo.

Entrevistador: Como é a produção de gado em sua fazenda?

Entrevistado: Como prática principal, é criar bovinos (boi de corte). Compro quando são bezerros ou nasce das vacas parideiras.

Entrevistador: Como se dá a engorda do gado?

Entrevistado: Como chove bastante na região tem capim pro ano todo, não precisa de ração, exceto de setembro a dezembro quando as chuvas já estão mais escassas, reforçamos a alimentação com ração, nessa época o capim tá mais seco. Mas sal não pode faltar na coqueira. De 6 em 6 meses tem vacina de campanha nacional. Esse ciclo dura mais ou menos 2 anos. De resto é manter os pastos limpinhos e cercas de arame bem cuidadas.

Entrevistador: Qual é o seu mercado consumidor?

Entrevistado: Não tem comprador fixo, algumas vezes vai pro frigorífico, acredito que exporta e às vezes pra compradores que mandam pra frigorífico do Nordeste que acredito que seja só regional. O primeiro frigorífico, falo da JBS em Marabá.

Entrevistador: Quantos trabalhadores têm na fazenda e onde moram?

Entrevistado: São dois fixos e os outros por empreitada, varia, todos moram na zona rural. (Entrevista realizada em 15/07/2020 às 06:58 h, zona rural de Marabá, Fazenda e proprietário não-identificados).

De acordo com a entrevista anterior, apreende-se que a oferta de emprego no campo é diminuta, gerando trabalhos temporários numa atividade constante, a pecuária, que representa a quinta colocação por cabeça/bovina para o estado do Pará na Federação.

Tabela 6 – Efetivo bovino (em cabeças) do Brasil e das dez unidades federativas de maior rebanho

Brasil e Unidade da Federação	Ano		Var.(%)	Part.(%)
	2012	2013	2013/2012	2013
Brasil	211.279.082	211.764.292	0,23	100,00
1º Mato Grosso	28.740.802	28.395.205	-1,20	13,41
2º Minas Gerais	23.965.914	24.201.256	0,98	11,43
3º Goiás	22.045.776	21.580.398	-2,11	10,19
4º Mato Grosso do Sul	21.498.382	21.047.274	-2,10	9,94
5º Pará	18.605.051	19.165.028	3,01	9,05
6º Rio Grande do Sul	14.140.654	14.037.367	-0,73	6,63
7º Rondônia	12.218.437	12.329.971	0,91	5,82
8º São Paulo	10.757.383	10.486.750	-2,52	4,95
9º Bahia	10.250.975	10.828.409	5,63	5,11
10º Paraná	9.413.937	9.395.313	-0,20	4,44

Fonte: IBGE/SIDRA/PPM (2015). Elaborado por FAPESPA/SEDAP (2015).

De acordo com a referência empírica da entrevista anterior do sujeito, fazendeiro (capital), se considera uma expressão quantificada na tabela seis que propicia ao estado do Pará um destaque através de vantagens tributárias da ambiência de seu espaço rural.

A evolução da pecuária bovina do estado está relacionada a alguns fatores de competitividade, dentre os quais destacam-se: a disponibilidade de terras a preços mais baixos do que em outras regiões do país; o clima favorável às pastagens, ideal para o desenvolvimento de capim e de forrageiras; o melhoramento genético e sanitário dos animais; a qualidade da carne produzida, fruto da alimentação exclusivamente a pasto dos animais (boi verde), o que lhe confere características organolépticas (**cor, brilho, odor, sabor e textura**) peculiares. Além disso, a conquista do status de Certificação Internacional de Área Livre de Aftosa com vacinação vem propiciando ao estado o acesso a novos mercados, tanto nacional como internacional. (FAPESPA/SEDAP, 2015, p. 11, grifos nossos).

O município de Marabá engendrou em sua formação econômica a produção pecuária (discutido no segundo capítulo) como atividade transplantada dos estados do Maranhão e

Goiás por meio dos grupos desbravadores, permanecendo como uma atividade importante, elevando o município à quinta (5ª) colocação no estado:

Tabela 7 – Efetivo bovino (em cabeças) do Pará e os dez municípios de maior rebanho

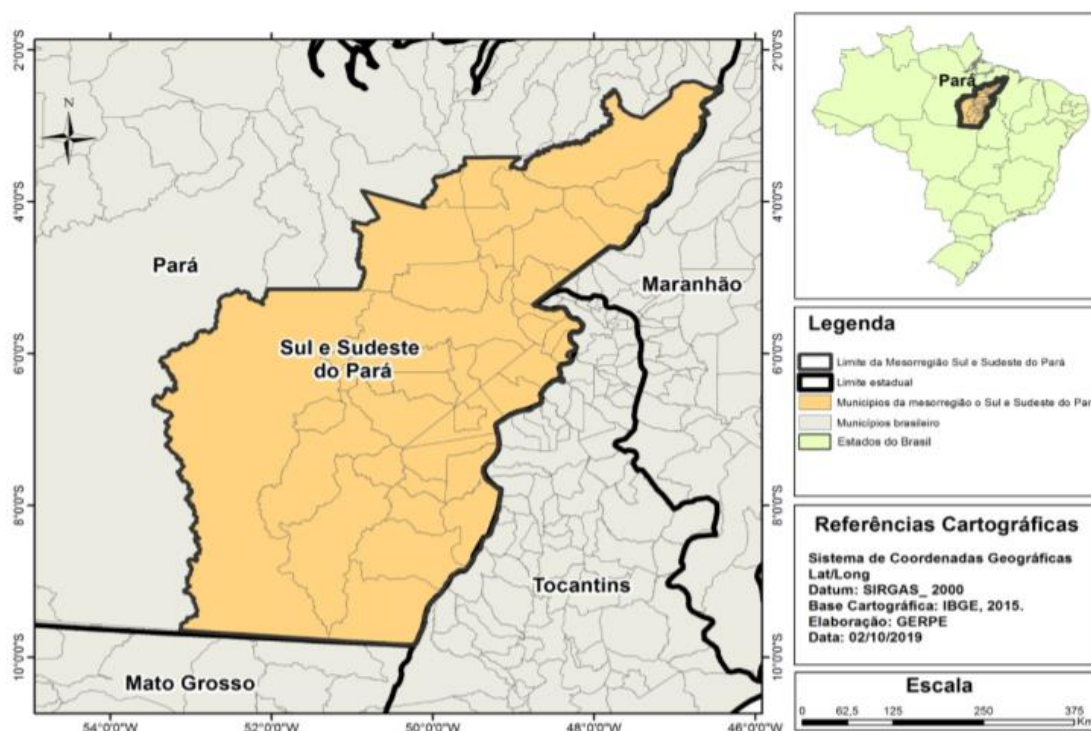
Municípios		Cabeças		Var. (%) 13/12	Part. (%) 2013
		2012	2013		
Pará		18.605.051	19.165.028	3,01	100
1º	São Félix do Xingu	2.143.760	2.282.445	6,47	11,91
2º	Novo Repartimento	791.795	855.319	8,02	4,46
3º	Cumaru do Norte	749.278	821.185	9,60	4,28
4º	Altamira	668.541	711.028	6,36	3,71
5º	Marabá	660.000	705.000	6,82	3,68
6º	Santana do Araguaia	613.152	663.655	8,24	3,46
7º	Novo Progresso	687.142	632.521	-7,95	3,30
8º	Água Azul do Norte	556.735	564.582	1,41	2,95
9º	Santa Maria das Barreiras	478.639	498.664	4,18	2,60
10º	Pacajá	432.578	492.442	13,84	2,57

Fonte: IBGE/SIDRA/PPM (2015). Elaborado por FAPESPA/SEDAP (2015).

Percebe-se que entre os dez municípios apenas Altamira e Pacajá se encontram fora do Sul e Sudeste do estado, o que significa que a região concentra a maior parte da atividade de produção bovina, tendo Marabá na quinta colocação como um dos principais produtores.

Para além dos dados tecnocráticos da atividade pecuária, outra dimensão de análise do campo em Marabá que se estende para a região do Sul e Sudeste paraense é a disputa pela posse da terra, cujo principal episódio foi o massacre de dezenove pessoas sem-terra. Além de 212 mortes de trabalhadores rurais entre 1985 a 2015, segundo a Comissão Pastoral da Terra (FAPESPA/SEDAP, 2015).

Mapa 8 – A região do Sul e Sudeste do Pará



Fonte: Leopoldo (2020).

Umas das chaves explicativas para o “Nó” da questão agrária na Amazônia, sobretudo no Sul e Sudeste do Pará, foi o ideário do *slogan* “Terra sem homem para homem sem terra” que resultou na manutenção apenas do “Homem sem terra”, pois a “Terra já tinha homem”, que perdeu ou vendeu para o grande capital e/ou outros sujeitos.

Partindo do princípio de que as mazelas socioeconômicas do campo são fatores irremissíveis para a transferência de trabalhadores para a cidade, o que pode acarretar em aumento das atividades dos circuitos da economia urbana, sobretudo o inferior, e, por conseguinte na centralidade intraurbana, é o que se pretende desvelar no caso marabaense com o sujeito trabalhador do circuito inferior, alocado nas três áreas centrais: Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova.

5.2 OS TRÊS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA

Esta subseção objetiva levantar uma discussão teórica a respeito dos circuitos da economia urbana de Santos (2008c), em que o autor trata dos circuitos superior e inferior da economia urbana, ambos responsáveis não só pelo processo econômico, mas também pela organização do espaço.

E também será direcionada a análise para outro circuito, intitulado por Santos (2004) “circuito superior marginal”, que surge devido algumas formas de organização menos modernas, que não se encaixam completamente no circuito superior, mas também não fazem parte do circuito inferior.

Salvaguardando-se as especificidades, sobretudo para o corte espacial da presente pesquisa, em relação a três áreas centrais marabaenses, Silva e Costa (2019, p. 131) pontuam:

A teoria dos circuitos da economia urbana objetiva desvelar as particularidades da urbanização nos países subdesenvolvidos e apontar caminhos analíticos sobre o desenvolvimento das cidades. Os circuitos se distinguem, principalmente, pelas diferenças no uso dos capitais, da tecnologia e da organização das atividades.

A caracterização dos circuitos da economia urbana não deve ser feita de maneira isolada e, sim, de forma integrada, pois, as suas atividades estão interligadas, conforme Santos (2004):

A primeira coisa que deve ser feita, portanto, é definir bem cada circuito da economia urbana, suas relações recíprocas e suas relações com a sociedade, assim como com o espaço circundante. A vida urbana é condicionada pelas dimensões qualitativas e quantitativas de cada circuito. Cada circuito mantém, com o espaço de relações da cidade, um tipo particular de relações: cada cidade tem, portanto, duas zonas de influência (SANTOS, 2004, p. 22).

O circuito superior decorre diretamente da modernização tecnológica exterior e de alto nível, daí sua maior capacidade de articulação escalar global utiliza um capital intensivo, os seus elementos mais relevantes, que hoje são os monopólios e dispõem de crédito bancário. Além disso, as empresas desse circuito podem criar e controlar os bancos e, conseqüentemente, obter mais poder de mercado, sob anuência do Estado.

Uma das formas de apoio do Estado ao surgimento e ao desenvolvimento do circuito superior consiste na proteção ofertada à concentração e aos monopólios, financiamento direto ou indireto das grandes empresas através da construção de infraestruturas com alto valor aquisitivo, a formação profissional, a promoção das indústrias de base, os subsídios à produção e a exportação etc.

Por fim, Santos (2008c, p. 162) referencia:

Mas o preço que o Estado paga protegendo o setor moderno da economia não é só financeiro, é também político. O Estado vê assim seu poder de decisão reduzir-se e, por isso mesmo, seu próprio papel de Estado, porque tem que conceder cada vez mais recursos para responder a uma modernização cumulativa. Por esse motivo torna-se cada vez menos independente.

É a partir dessa interpretação do autor que se compreende o papel do Estado em meio ao desenvolvimento econômico nos países subdesenvolvidos. O apoio que ele oferece aos diferentes modelos de modernização tecnológica assumindo as mais variadas consequências, principalmente em detrimento das necessidades básicas da população mais pobre. Uma das consequências desse financiamento e da parceria pública-privada com a concentração e os monopólios, levando assim cada vez mais a dependência externa.

As atividades do circuito superior possuem grandes quantidades de mercadorias na fabricação e também no comércio, “[...] contudo, no circuito superior as quantidades também podem ser reduzidas: é o caso das lojas especializadas, onde os preços são muito altos em virtude da qualidade do produto oferecido” (SANTOS, 2004, p. 45). E a acumulação é o mais importante para essas empresas, ou seja, o estágio máximo do capitalismo.

No circuito superior os preços das mercadorias são fixos, mesmo se houver concorrência, uma vez que os custos não podem estar abaixo do mercado, estes possuem uma margem de lucro por longo tempo. A questão do rendimento é diferente em cada um dos circuitos, no superior, como dito em outras palavras, o objetivo é acumular capital para a continuação da produção.

É a partir dessa lógica que o autor chega à seguinte conclusão:

[...] No circuito superior, as manipulações dos preços supõem uma margem de lucro contabilizável por longos prazos. No circuito inferior, é prazo curto que prevalece. A noção de lucro é diferente em cada um dos dois circuitos. No circuito superior, trata-se de acumular capitais indispensáveis à continuidade das atividades e à sua renovação em função dos progressos técnicos (SANTOS, 2004, p. 46).

Desse modo, fica expressa a diferença entre estes dois circuitos em relação ao fator lucrativo, o que remete à compreensão de outras características, tais como a do circuito inferior da economia urbana. Basicamente, o circuito inferior é formado de atividades de pequena dimensão. Endereçado principalmente às populações pobres, esse circuito compreende as atividades de cunho tradicional, sendo por assim dizer, de domínio escalar local.

Em estudos sobre o circuito inferior, Silva (2011, p. 82) diz:

O circuito inferior é uma atividade não moderna para uma sociedade pouco moderna, ou melhor, uma sociedade que tem pouco acesso aos equipamentos modernos, que se reconhecem e se cooperam mutuamente, através das relações pautadas no valor de troca, e como pano de fundo, um valor de uso nas interatividades socioeconômicas.

O circuito inferior é constituído por atividades formais e informais. Segundo Yázigi (2000), a classificação utilizada para as categorias vinculadas às atividades econômicas do comércio informal foi agrupada de acordo com os produtos comercializados nas barracas, bancas e tabuleiros:

a) Comércio varejista:

- Alimentação: refeições, lanche, comida regional e churrasco;
- Bebidas: água mineral, refrigerante, cerveja e batidas;
- Frutas e legumes e verduras;
- Produtos alimentícios;
- Produtos naturais;
- Cigarros;
- Vestuário: masculino, feminino, infantil, roupa íntima;
- Calçados: adulto e infantil;
- Acessórios para vestuário e calçados: bijuteria, boné, carteira, cinto, bolsa, brincos, anéis, guarda-chuvas, fivela, cadarço, espelho;
- Cama, mesa e banho;
- Redes;
- Relógios;
- Presentes;
- Cd's e Fit's;
- Brinquedos;
- Produtos importados;
- Cosméticos e perfumes;
- Artesanato;
- Artigos para o lar e utilidades domésticas;
- Peças para eletrodomésticos;
- Ferramentas;
- Material elétrico e hidráulico;
- Material de higiene: escova de dente, mamadeira, bico, papel higiênico, pasta dental;
- Material escolar: cadernos, canetas, lápis, borracha, dentre outros;
- Cartão telefônico;
- Balas, chicletes e miudezas.

b) Serviços:

- Limpeza: engraxates e lavadores de carro;
- Reparadores: painéis, guarda-chuvas; facas, alicates, tesouras;
- Conserto: confecções, calçados, relógios e semijoias;
- Chaveiro;
- Fotografia: “lambe-lambe” e foto instantânea;
- Publicidade: distribuidores de folhetos e os “cavaletes humanos”;
- Guardadores de carro;
- Banca de jogo de bicho.

Ao se tratar do setor ou mercado informal, torna-se importante frisar que é um conceito de base técnica de padrão internacional. O setor informal atrelado ao “trabalho direto” ganhou expressão e escopo de pesquisa na África na década de 1970. O tema foi discutido por Silva (2011, p. 80):

O uso da expressão trabalho informal tem suas origens nos estudos realizados pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) no âmbito do Programa Mundial de Emprego de 1972. Ela aparece, de forma particular, nos relatórios a respeito das condições de trabalho em Gana e Quênia, na África (Fonte: www.onu.org.br/onu-no-brasil/oit/).

O mote que circunda as relações do trabalho informal é basicamente a precariedade, como defende o autor anterior:

A OIT (Organização Internacional do Trabalho) não se limita à observação da relação capital-trabalho concernente à empresa ou ao empreendimento formal. Desse modo, o trabalho informal é interpretado no âmbito de relações sociais onde vigoram os baixos salários, as longas jornadas de trabalho e, sobretudo, a completa falta de direitos sociais por parte dos trabalhadores (SILVA, 2011, p. 80).

A OIT considera outros atributos concernentes ao setor informal, entre os quais: facilidade de acesso à atividade, utilização de recursos locais, propriedade familiar da empresa, escala de trabalho reduzida, o uso de técnicas que privilegiam o uso da mão de obra, qualificações adquiridas fora do sistema oficial de formação e a presença de mercados concorrenciais e sem regulamentação.

As atividades do trabalho informal inseridas no circuito inferior utilizam o crédito e o dinheiro em espécie para as suas atividades e este crédito não é vinculado aos bancos e, sim, em crédito pessoal. E os transportes tradicionais, as prestações de serviços, o comércio não moderno, ambos não possuem o “capital intensivo” como no circuito superior.

A literatura acerca da classificação do mercado, setor ou trabalho informal, diz que o termo é atrelado à condição de imprecisão da atividade, o que também se pode considerar o caráter de instabilidade com oscilações entre a decadência e ascensão da atividade, já que o amadorismo prevalece sobre o profissionalismo, bem como as condições gerais de trabalho.

Para a presente pesquisa, um critério útil como aporte teórico é o pesquisado por Montenegro (2006) que distingue o número de trabalhadores no setor informal, aquele que emprega até dez pessoas numa dada atividade, sendo uma condição que aponta a demanda de serviços de baixa envergadura justificada pelo labor humano.

Montenegro (2006) distingue o número de trabalhadores do setor informal, aquele que emprega até dez pessoas, sendo uma condição coerente que aponta a demanda de serviços justificada pela quantidade de pessoas envolvidas na atividade.

Sem, contudo, desconsiderar um componente essencial para a presença do setor informal, o índice de ocupação:

Figura 6 – Índice de pessoas ocupadas em Marabá



Fonte: IBGE (2018).

A título de levantamento de dados, o IBGE realizou uma pesquisa concernente ao setor informal em algumas cidades brasileiras, denominada “Economia Informal Urbana” (ECINF), em 1997, que mostrou que 25% dos trabalhadores das cidades brasileiras desempenhavam atividades imanentes ao setor informal. Mesmo que a pesquisa já tenha mais de vinte anos, é uma constatação útil para os dias atuais em face do aumento tanto da população quanto do desemprego.

O circuito inferior engloba a população pobre da cidade sem qualificação. Os empregos, comumente, são informais, e não há direitos trabalhistas aos empregados, pois, neste caso, geralmente, ocorre um acordo entre o empregador e o empregado. Tal circuito é recorrente à participação de membros da família no negócio:

Entrevistador: Há quanto tempo funciona seu restaurante?

Entrevistada: 22 anos.

Entrevistador: Lembra o que era aqui antes do restaurante?

Entrevistada: Nada, foi uma articulação com a prefeitura, já que está dentro da praça.

Entrevistador: Como é a relação com a prefeitura e demais órgãos públicos?

Entrevistada: Boa, pago todos os impostos e recebo as visitas da vigilância sanitária.

Entrevistador: O fato de estar aqui há 22 anos significa que o negócio vem dando certo?

Entrevistada: Sim, em Marabá o churrasquinho é muito forte.

Entrevistador: Quantos empregos seu restaurante gera?

Entrevistada: trabalham 5 pessoas, 1 não é da família.

Entrevistador: Quanto a senhora paga pra eles?

Entrevistada: Pros de fora é diária, o resto me ajuda e eu também ajudo eles.

Entrevistador: Usa máquina de cartão?

Entrevistada: Sim, pouco, é mais em dinheiro. (Sra. Marta, proprietária de um restaurante popular situado na Praça São Francisco, no centro da Cidade Nova. Entrevista concedida em seu estabelecimento em 16/11/2015 às 19:30h).

A empiria da entrevista corrobora com a teoria quanto às relações de trabalho que são instáveis: “o emprego, no circuito inferior, raramente é permanente e sua remuneração situa-se com frequência no limite ou abaixo do mínimo vital” (SANTOS, 2004, p. 45). Apesar de existir tantas disparidades encontra-se um número considerável de pessoas ocupadas no mercado informal, o que suscita mencionar o número de pessoas cadastradas com registro de Micro Empreendedor Individual (MEI).

Segundo Irenovan Rodrigues, supervisor fazendário da Secretaria de Gestão Fazendária (SEGFAZ), “com a última atualização da base CNPJ em 22/03/2020, o número de MEI ATIVOS no município de Marabá: 7.906 (sete mil, novecentos e seis CNPJ MEI ativos)”. São dados que revelam um quantitativo considerável de pessoas com negócios próprios, em geral, de baixa envergadura, por assim dizer, são pertencentes ao circuito inferior.

O número de quase 8.000 (oito mil pessoas) registradas com MEI ATIVOS é um dado que não apenas expressa o significativo circuito inferior como também a possibilidade de tais pessoas, seus ajudantes, familiares e empregados disporem de lugar para exercerem as atividades, que em grande parte estão instalados nas áreas centrais, lhes trazendo centralidade de caráter tradicional.

Diante das informações obtidas com a entrevista, a proprietária do restaurante popular, em linhas anteriores, cotejando com os dados da Secretaria de Gestão Fazendária (SEGFAZ), afere-se que o controle dos custos e dos lucros é escasso neste circuito; o sistema de negócios é repetidamente antigo, com equipamentos de baixa qualidade, por falta de dinheiro para investir, tornando comum a venda direta, ou seja, as trocas são feitas em dinheiro.

Neste sentido, afirma Santos (2004, p. 23), “no circuito inferior as operações são feitas com dinheiro em espécie”. O que também não exclui a possibilidade de acesso ao setor financeiro, por vezes, recorre-se ao crédito bancário para sustentar as atividades comerciais e

de fabricação. De acordo com Santos (2004, p. 232), “o dinheiro em espécie é crucial para pagar as dívidas e conservar o crédito”.

Cada circuito, apesar de ter suas características próprias, também pode apresentar algumas do outro, o que pode significar certa celeuma conceitual. Neste caso, insere-se outro circuito de acepção miltoniana, “superior marginal”.

Desse modo, o consumo e o trabalho, não exclusivo de um circuito, são fatores que indicam o diferencial entre os circuitos. Para Santos (2004, p. 42):

[...] Todas as camadas da população podem consumir fora do circuito ao qual pertencem: trata-se de um consumo parcial ou ocasional das categorias sociais ligadas ao outro circuito. O consumo das classes médias se dirige frequentemente tanto às categorias das classes abastadas quanto as das classes menos favorecidas. Por outro lado, os indivíduos mais diretamente ligados ao circuito inferior não são uma força de trabalho exclusiva desse circuito. Eles vendem temporariamente ou ocasionalmente sua força de trabalho no circuito superior.

Desse modo, fica inteligível a ideia do autor quanto à ligação entre os circuitos, figurando um intermediário que possui características proporcionais aos circuitos superior e inferior, “esse circuito superior marginal tem, portanto, ao mesmo tempo um caráter residual e um caráter emergente” (SANTOS, 2004, p. 103).

Diante do exposto, Silveira (2013, p. 67) explica:

Essa é natureza ora residual, ora emergente do circuito superior marginal. É residual quando a oligopolização cerca a atividade não raro pela via da modernização tecnológica. É emergente quando o domínio dos objetos técnicos modernos ou de formas organizacionais contemporâneas lhe assegura a procura do circuito superior.

Assim sendo, o circuito superior marginal da economia não apenas é o liame entre o superior e inferior, como demonstra a dinamicidade dos processos econômicos em que na cidade seus fragmentos espaciais como no centro lhe evidenciam que (por sua vez) se requalificam em reestruturações em nível de cidade, cujo limite é o surgimento de áreas-aptos capazes de atender os entes e as formas urbanas dos dois circuitos.

No caso marabaense, a presença dos três circuitos com seus entes e formas urbanas distribuídas nas três áreas centrais em estudo são indícios de que há em curso processos econômicos na cidade com capacidade de leitura por meio do levantamento e análise dos dados obtidos nas entrevistas realizadas ao sujeito (capital e trabalhador) de atividades modernas e tradicionais.

Diante do exposto, Santos (2004, p. 103) afirma que:

O circuito superior marginal pode ser o resultado da sobrevivência de formas menos modernas de organização ou a resposta a uma demanda incapaz de suscitar atividades totalmente modernas. Essa demanda pode vir tanto de atividades modernas como do circuito inferior.

Desta maneira, o circuito superior marginal é uma condição para as cidades médias amazônicas que assistiram o irromper de processos de urbanização diante de sociedades com altos índices de pobreza, logo, a coexistência dos circuitos é uma consequência indelével.

Uma das maneiras de apreensão de identificação dos circuitos é a obtenção dos lucros auferidos pelas empresas.

Exercendo um papel essencial na cooperação, essa porção marginal do circuito superior obtém, todavia, lucros modestos em função do poder que os atores hegemônicos detêm para impor as condições e o valor do trabalho ao resto dos agentes. Entretanto, o poder público não é alheio a essa desigualdade no valor do trabalho. A existência de tal porção marginal na economia superior permite diminuir custos sem por isso abater os preços finais dos bens e serviços. Assim, a situação de oligopólio se fortalece por esse caminho, embora não se complete graças à própria existência de tais pequenas e médias empresas (SILVEIRA, 2013, p. 66).

Com isso, a existência desse circuito em questão proporciona a diminuição dos custos, no entanto, não diminui no valor final dos bens e serviços, assim, fortalecendo os oligopólios na economia, o que leva as empresas a permanecerem pequenas – o que é justificado por outras razões, como os salários pagos aos trabalhadores inferiores aos das grandes firmas que, geralmente, pagam uma parte de seus salários na forma de benefícios sociais, como alojamentos, planos de saúde, educação, alimentação, etc. (SILVA; COSTA, 2019).

As despesas dessas empresas com publicidades são muito baixas. Elas se asseguram no mercado beneficiando-se da propaganda das empresas de produtividades mais elevadas, que têm produtos similares, porém de custo maior.

Nesse aspecto, Santos (2008c, p. 105), revela que:

As despesas em publicidade são igualmente menores ou mesmo nulas: os produtos, frequentemente de qualidade inferior, beneficiam-se indiretamente com a propaganda feita pelos produtos similares de nível mais elevado. Graças a essas vantagens, as firmas industriais do circuito superior marginal garantem sua permanência no mercado.

As empresas do circuito superior marginal criam vantagens e garantem sua permanência no mercado, isto é, não são agressivas no mercado, no entanto, formam

mercados consumidores de várias classes sociais que têm no consumo de bens não duráveis uma necessidade e não *status*.

Segundo Santos (2004), as atividades inseridas nesse circuito são as de serviços atacadistas e dos transportadores, por exercerem relações com os dois circuitos, superior e inferior da economia urbana e regional. O ramo atacadista tem relação direta com os feirantes e os vendedores ambulantes, todos incluídos no circuito inferior. “Elemento integrante do circuito superior, o atacadista é também o cume do circuito inferior” (SANTOS, 2004, p. 41).

Desse modo, o autor referido afirma que:

O atacadista está no topo de uma cadeia decrescente de intermediários, que chega frequentemente ao nível do “feirante” ou do simples vendedor ambulante. Através desses intermediários e pelo crédito, o atacadista leva um grande número de produtos aos níveis inferiores da atividade comercial e fabril e, assim, a uma gama extensa de consumidores. (SANTOS, 2004, p. 41).

A caracterização do autor supracitado sobre as atividades inseridas no circuito superior marginal frisa a importância do mesmo para os níveis inferiores da atividade comercial, pois é através destes intermediários que a economia se desenvolve, o que implica no emaranhamento entre os circuitos.

5.3 OS CIRCUITOS SUPERIOR E SUPERIOR MARGINAL NOS TRÊS CENTROS

Nesta subseção se analisou a presença e a dinâmica dos circuitos superior e superior marginal nas três áreas centrais marabaenses, visando elucidar suas importâncias quanto à centralidade urbana por meio da dinâmica comercial das empresas consultadas³¹, bem como compreender suas escalas de atuação em suas respectivas porções espaciais.

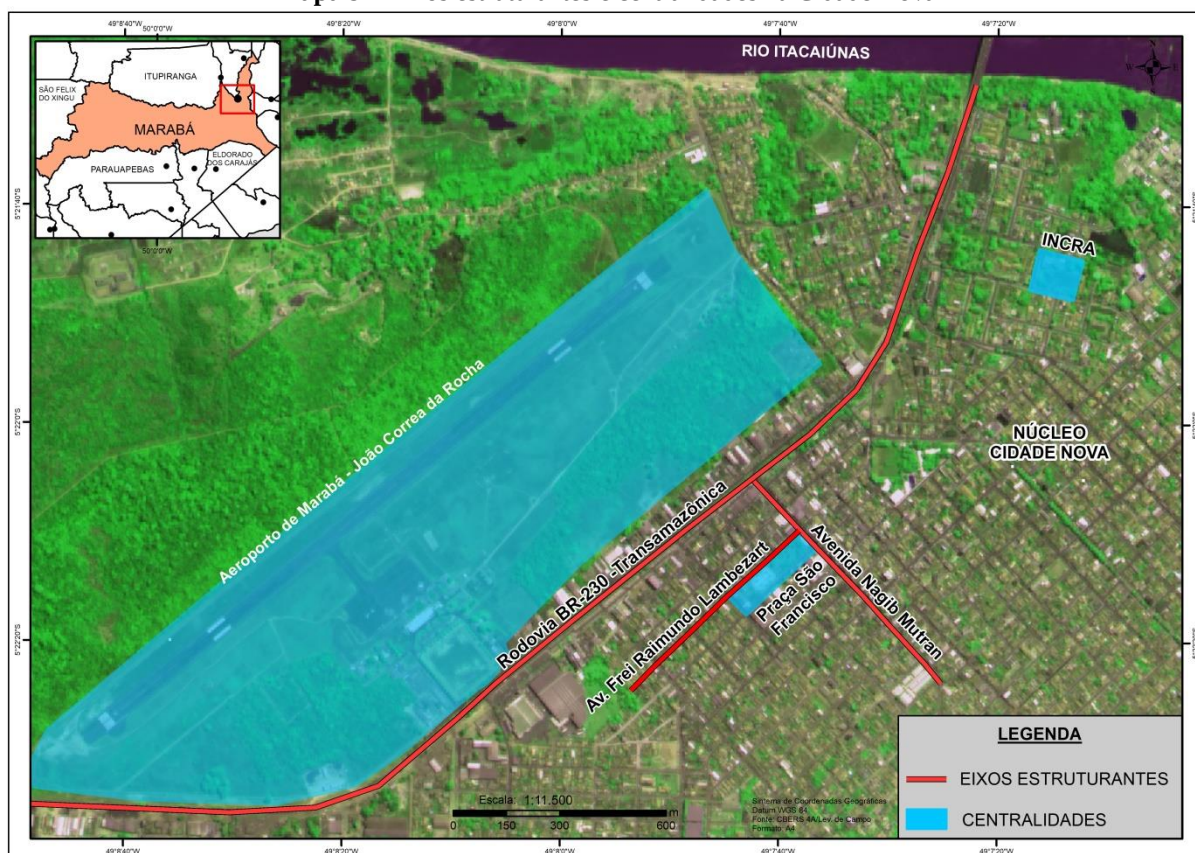
O empreendimento metodológico operacional ocorreu por meio da aplicação de entrevista semiestruturada a cinco (5) empresas dos referidos circuitos, previamente selecionadas em cada centro, em que se elegeu como entrevistados (as) proprietários ou gerentes, totalizando quinze (15) intervenções, vislumbrando apreender o ponto de vista do sujeito, capital.

³¹ Há de se registrar que o referido trabalho de campo ocorreu no final do mês de julho/2020 com a liberação das atividades comerciais nas áreas centrais por parte da prefeitura municipal de Marabá diante da pandemia do Covid-19.

5.3.1 Cidade Nova

O levantamento de campo na referida área central com destaque as centralidades no mapa 9 na cor azul nas imediações dos eixos estruturantes da malha urbana, revela e retoma a discussão da forma em que o espaço exprime as disposições locais dos objetos e equipamentos urbanos. Assim, justifica-se o polimorfismo defendido que, no caso, da área central da Cidade Nova a rodovia Transamazônica foi o aporte de acessibilidade física para sua criação de caráter espacial ordenado e desordenado.

Mapa 9 – Eixos estruturantes e centralidades na Cidade Nova



Fonte: Elaborado pelo autor (2020) com base em dados do INPE (2020).

Sob a luz da teoria dos circuitos trouxe à pesquisa *in lócus* constatações, refutações e mesmo novidades, daí o valor da empiria bem como do recurso cartográfico para mensurar o recorte espacial. Como parte do trabalho de campo com levantamento de dados primários, realizou-se a entrevista semiestruturada com as seguintes empresas ilustradas na tabela 8, houve constatações de outros resultados obtidos de técnicas operacionais anteriores aplicadas.

Tabela 8 – Características econômicas das empresas entrevistadas no centro da Cidade Nova

Empresa	Circuito	Nº de funcionários/diretos
Pneus Vitória	Superior/ Marginal	04
Roupas Marabá	Superior/ Marginal	15
Center Papelaria	Superior/ Marginal	20
Lojas Centro	Superior/ Marginal	30
U. L. Papelaria	Superior/ Marginal	12

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

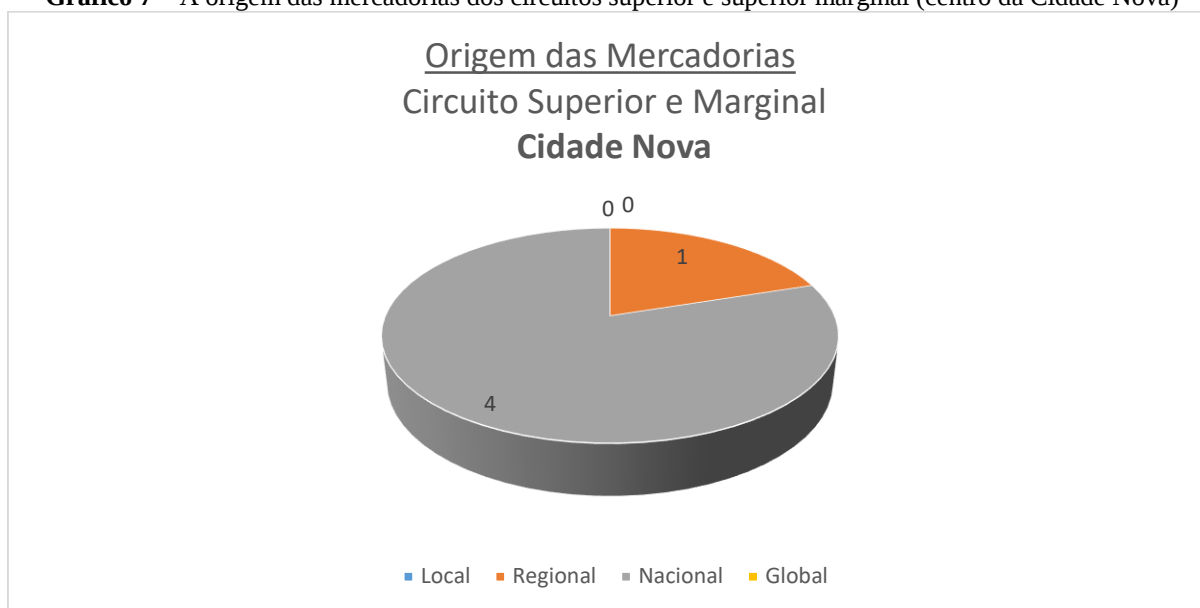
O centro do núcleo da Cidade Nova, embora sendo o mais recente entre os três, vem passando por um processo de modernização, o que aparentemente seria um centro menor ou sub-centro de retaguarda aos demais, se consolidou com a ação dos agentes produtores do espaço articulados, que neste caso porá em relevo o sujeito capital representado pelos circuitos em tela.

Quadro 18 – Perspectivas comerciais das empresas do circuito superior e superior marginal (centro da Cidade Nova)

Empresa	Nível de satisfação de lucro	Pretensão de expansão
Pneus Vitória	Excelente	Não
Roupas Marabá	Excelente	Sim
Center Papelaria	Bom	Sim
Lojas Centro	Excelente	Sim
U.L. Papelaria	Excelente	Sim

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

Com base na reconhecida dinâmica deste centro e apoiado no quadro 18, somente a loja Center Papelaria considerou “Bom”, quanto aos rendimentos quando perguntados sobre o lucro, enquanto as demais consideraram “Excelente”. Afere-se que o referido espaço exerce uma potencialidade em ascensão quanto à função comercial de centro.

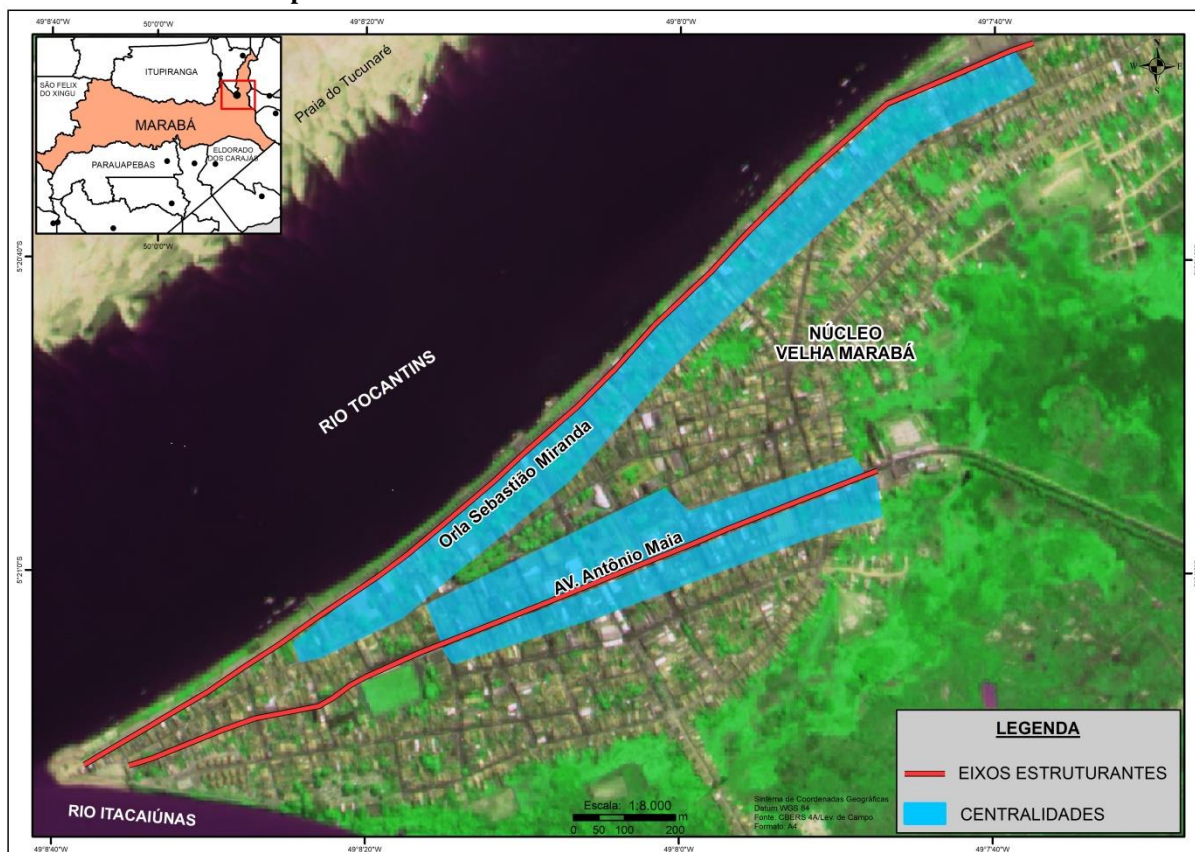
Gráfico 7 – A origem das mercadorias dos circuitos superior e superior marginal (centro da Cidade Nova)

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

Como realidade última, no que diz respeito às relações interescares desenvolvidas pelas cinco empresas, lançou-se mão da inquirição acerca da “origem das mercadorias” comercializadas, tendo como resultado o predomínio de fornecedores nacionais e certa margem para os regionais, o que atribui um considerável tangenciamento na escala nacional para o centro da Cidade Nova.

5.3.2 Marabá Pioneira

A referida área central tem sua forma historicamente produzida para a função residencial, sobretudo, para a função comercial, o que se diversificou entre atividades tradicionais e modernas, pontualmente, levando à atração de consumidores e frequentadores de todas as classes sociais, tendo como objetos espaciais pertencentes a esta área, a Associação Comercial e Industrial de Marabá-ACIM, o Estádio de futebol Zinho Oliveira e a orla da cidade (já discutido em capítulos anteriores). São fortes objetos de atração de pessoas com diversos fins.

Mapa 10 – Eixos estruturantes e centralidades na Marabá Pioneira

Fonte: Elaborado pelo autor (2020) com base em dados do INPE (2020).

Tendo em vista que o centro da Marabá Pioneira é ao mesmo tempo principal e tradicional e, de acordo com o pré-campo, observação e mesmo conversas informais, levou-se à dedução que este centro poderia estar em declínio com a emergência dos centros, Cidade Nova e Nova Marabá. Contudo, os resultados gerados pelo tratamento dos dados primários e secundários revelaram exatamente o contrário, que tal centro permanece ativo pela manutenção de atividades com características centrais. Em estudo acerca dos centros marabaenses, se elaborou a tipologia comercial concernente a estas áreas atribuídas de “Atividades Centrais” (SOUZA et al, 2011).

Para a presente pesquisa, representado no mapa 10 com destaques na cor azul nas imediações dos eixos estruturantes para as centralidades em que foi realizado o trabalho de campo, neste caso, com as empresas do circuito superior e superior marginal da economia.

Tabela 9 – Características econômicas das empresas entrevistadas no centro da Marabá Pioneira

Empresa	Circuito	Nº de funcionários/diretos
Armazém Paraíba	Superior/ Marginal	200

Novo Tok	Superior/ Marginal	45
Magazine Luiza	Superior/ Marginal	38
Eletro Mateus	Superior/ Marginal	400
Chic's presentes	Superior/ Marginal	12

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020)

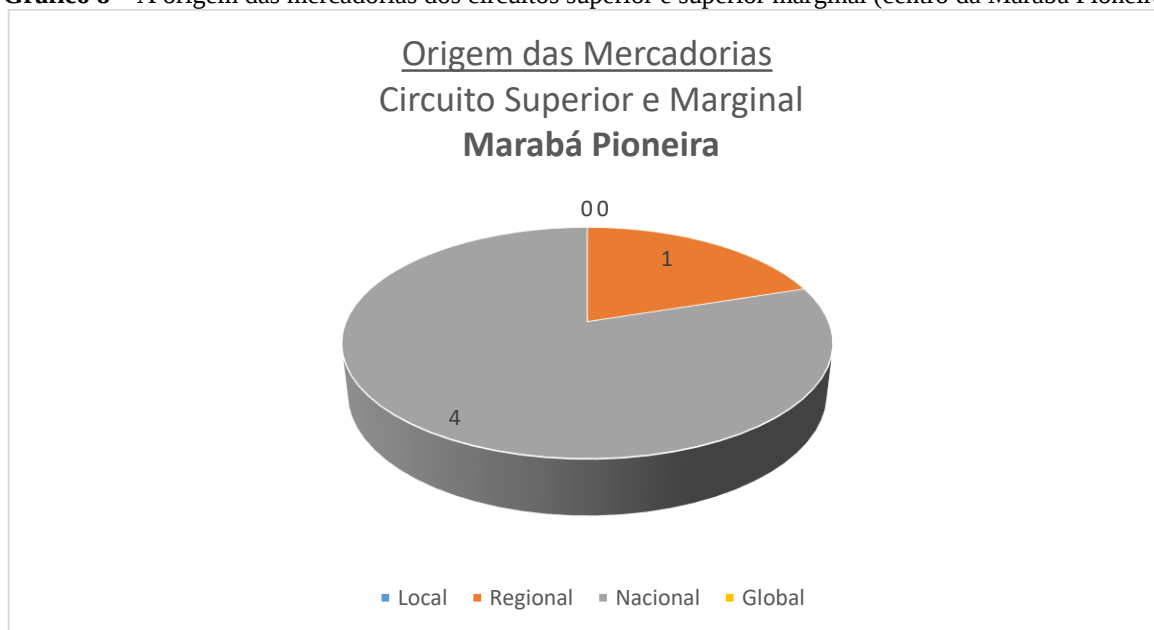
A tabela 9 é parte do *rol* de perguntas que foram feitas a tais empresas junto aos seus gerentes/proprietários, cuja escolha se pautou numa relação proximal entre a empiria do possível enquadramento da empresa e o circuito a qual pertence, sendo o número de funcionários um dado primordial para tanto. A investigação foi aprofundada com as intervenções do quadro 19 apresentado a seguir:

Quadro 19 – Perspectivas comerciais das empresas do circuito superior e superior marginal (centro da Marabá Pioneira)

Empresa	Nível de satisfação de lucro	Pretensão de expansão
Armazém Paraíba	Excelente	Sim
Novo Tok	Bom	Sim
Magazine Luiza	Excelente	Não
Eletro Mateus	Excelente	Sim
Chic's presentes	Excelente	Sim

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

A pujança econômica deste centro pode ser expressa pelas respostas dos entrevistados quando apresentado no quadro dezenove, no que se refere ao “Nível de satisfação de lucro”, em que com exceção da loja “Novo Tok”, todos os demais consideraram “Excelente” suas lucratividades e, que mesmo a loja mencionada deseja se expandir juntamente com a maioria, exceto, “Magazine Luiza”, o que também pode ser factível de entender, pelo fato de a empresa ter recentemente ingressado em alguns municípios do estado do Pará.

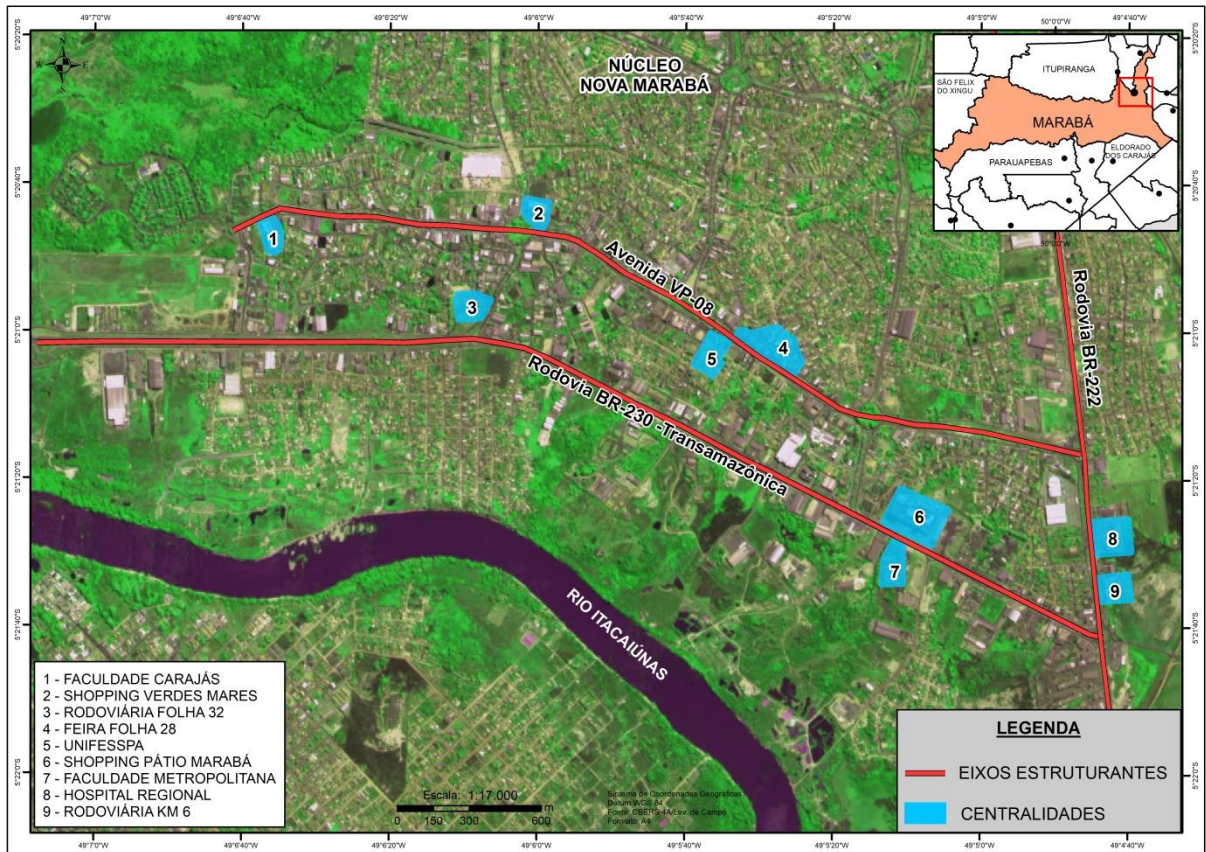
Gráfico 8 – A origem das mercadorias dos circuitos superior e superior marginal (centro da Marabá Pioneira)

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

Quanto à origem das mercadorias para o comércio local, de acordo com as entrevistas, se tornou um padrão a compra de fornecedores do Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste do país, isto é, há uma prevalência das verticalidades nesta relação econômica sobre as horizontalidades em termos miltonianos, sendo, portanto, a realidade que paira sobre este ponto para o centro da Marabá Pioneira.

5.3.3 Nova Marabá

O centro da Nova Marabá presenciou um processo de produção forma singular, por ter sido a área planejada para atender os interesses do grande capital do Projeto Grande Carajás (já discutido anteriormente), como tal projeto urbano ficou inacabado, tal disposição foi a condição espacial para a instalação das atividades de serviços e comércio, além de margear a rodovia Transamazônica no ponto que atravessa a cidade, dando-lhe a tônica de uma área central com pontuações de centralidade, tendo a Folha 28 na Avenida VP-8 como um nó importante para as atividades pesquisadas. Conforme destaca tais áreas no mapa a seguir.

Mapa 11 – Eixos estruturantes e centralidades na Nova Marabá

Fonte: Elaborado pelo autor (2020) com base em dados do INPE (2020).

Tais centralidades em destaque na cor azul no mapa 11, expressa uma característica singular da forma, o fato de ser uma área central condicionada por dois eixos estruturantes, que ao longo de suas margens ganha maior ou menor densidade de atividades condizentes com o escopo da presente pesquisa, as centralidades de caráter econômico, sem desconsiderar as outras dimensões como a política e universitária fortemente presente as margens de tais eixos de estruturação urbana.

Sendo assim, com vista a tornar cognoscíveis os dados da investigação, aplicou-se a mesma entrevista nos três centros com empresas pertencentes ao mesmo circuito para aferir tanto o potencial comercial destas e, por conseguinte do espaço em que estão alocadas.

Tabela 10 – Características econômicas das empresas entrevistadas no centro da Nova Marabá

Empresa	Circuito	Nº de funcionários/diretos
Comercial Carvalho	Superior/ Marginal	4
Feirão dos Móveis Magazine	Superior/ Marginal	42
Novo Tok	Superior/ Marginal	30
Casa São João	Superior/ Marginal	32

Cristo Rei	Superior/ Marginal	20
------------	--------------------	----

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

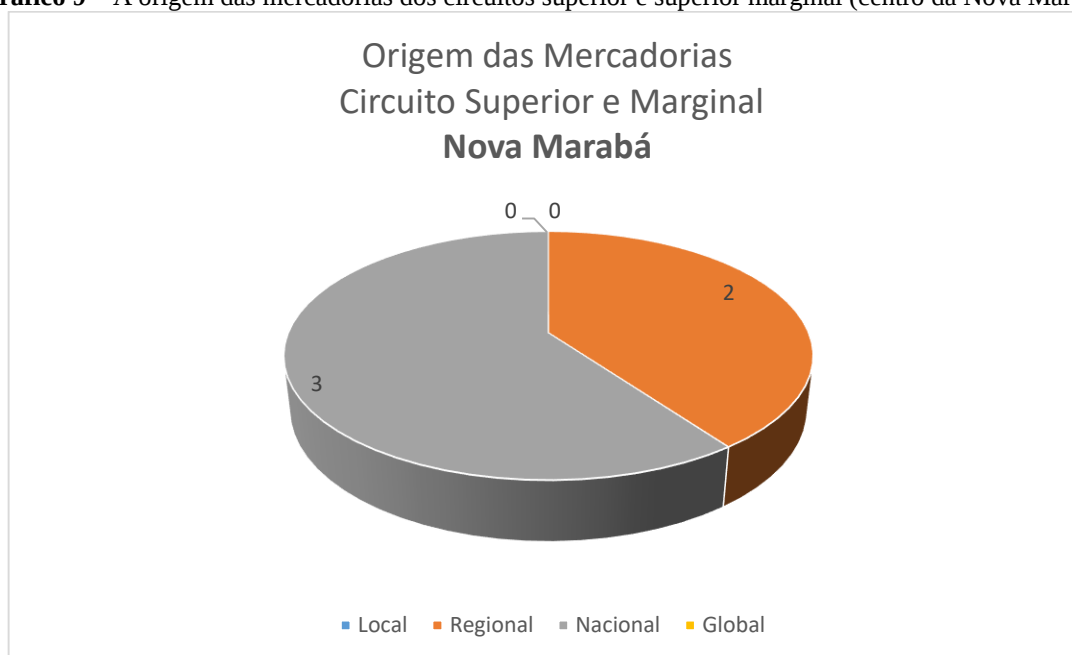
A área central da Folha 28 e o núcleo como um todo são relativamente recentes, remontam da década de 1970. Muitas empresas dos circuitos em referência datam no máximo da mesma época. Ademais, não se notou a mesma envergadura econômica em relação às empresas dos mesmos circuitos, ressaltando que é o núcleo com centralidades econômicas espalhadas ao longo da Rodovia Transamazônica e da Avenida VP-8 a exemplo do *Shopping Center Pátio Marabá*, serviços tal como Centro de Convenção, administração pública e educação e de outras naturezas, além, dos dois terminais rodoviários etc.

Quadro 20 – Perspectivas comerciais das empresas do circuito superior e superior marginal (centro da Nova Marabá)

Empresa	Nível de satisfação de lucro	Pretensão de expansão
Comercial Carvalho	Excelente	Não
Feirão dos Móveis Magazine	Excelente	Sim
Novo Tok	Excelente	Sim
Casa São João	Excelente	Não
Cristo Rei	Excelente	Não

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

O referido centro exerce uma dinâmica comercial suficiente para a manutenção das empresas, segundo as respostas das entrevistas realizadas, no qual todas acusaram positivamente quanto ao “Nível de satisfação de lucro”. E em relação à indagação sobre a possibilidade de expansão, as três lojas (Casa São João, Cristo Rei e Comercial Carvalho) afirmaram não desejar ampliação de suas atividades.

Gráfico 9 – A origem das mercadorias dos circuitos superior e superior marginal (centro da Nova Marabá)

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

E quanto à técnica utilizada para entender o nível de abrangência escalar por meio da origem das mercadorias, houve a predominância de fornecedores nacionais, com uma pequena diferença em relação aos dois outros centros. O fato de a escala regional figurar numa considerável participação, ou seja, há uma horizontalização articuladora, o que pode ser em parte justificado tanto pela variedade de serviços anteriormente mencionados quanto pela presença da rodovia Transamazônica que margeia grande parte deste núcleo e área central e também a ligação com a BR-222 e a PA-150, facilitando o escoamento das mercadorias.

5.4 O CIRCUITO INFERIOR NOS TRÊS CENTROS

Esta subseção consiste em tangenciar uma parte da realidade de um sujeito da pesquisa, o trabalhador sob a interpretação da teoria dos circuitos da economia urbana miltoniana e de outros autores que versam sobre o tema, além dos pressupostos técnicos da OIT (Organização Internacional do Trabalho).

Com vistas a mensurar a realidade do circuito inferior para ajudar a aferir o desempenho econômico e também social, já que é praticada como alternativa de renda e trabalho, se optou por aplicar a mesma quantidade de entrevista semiestruturada ao sujeito em relação aos outros circuitos anteriores, ou seja, foram cinco (5) consultas em cada centro perfazendo um total de quinze (15) intervenções.

5.4.1 Cidade Nova

A reprodução dos centros é atribuída em parte pelas atividades informais, principalmente, em áreas que cresceram de modo conjuntivo entre o espontâneo e o planejado, tal como o núcleo da Cidade Nova (já discutido), desta maneira tornou-se vital a interlocução com o sujeito, circuito inferior, representado pelos trabalhadores em que, neste centro se apreendeu uma aproximação da realidade socioeconômica por meio de seu ponto de vista.

Quadro 21 – Condições socioeconômicas dos trabalhadores do circuito inferior (centro da Cidade Nova)

Circuito Inferior	Tempo de trabalho no centro	MEI Microempreendedor Individual	Nível de satisfação de lucro	Deseja emprego Formal
Trabalhador 1	2 anos	Não	Regular	Não
Trabalhador 2	3 anos	Não	Bom	Não
Trabalhador 3	1 ano	Não	Não soube	Não
Trabalhador 4	Acima de 3 anos	Não	Regular	Não
Trabalhador 5	2 anos	Não	Bom	Não

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

Mediante o tratamento dos dados coletados em campo com cinco (5) trabalhadores atuantes diretamente no circuito inferior, se constatou que apenas o T.3 tem um ano no local e os demais de dois anos em diante, o que significa possuírem um considerável arcabouço de informações sobre a dinâmica do centro através de sua própria atividade.

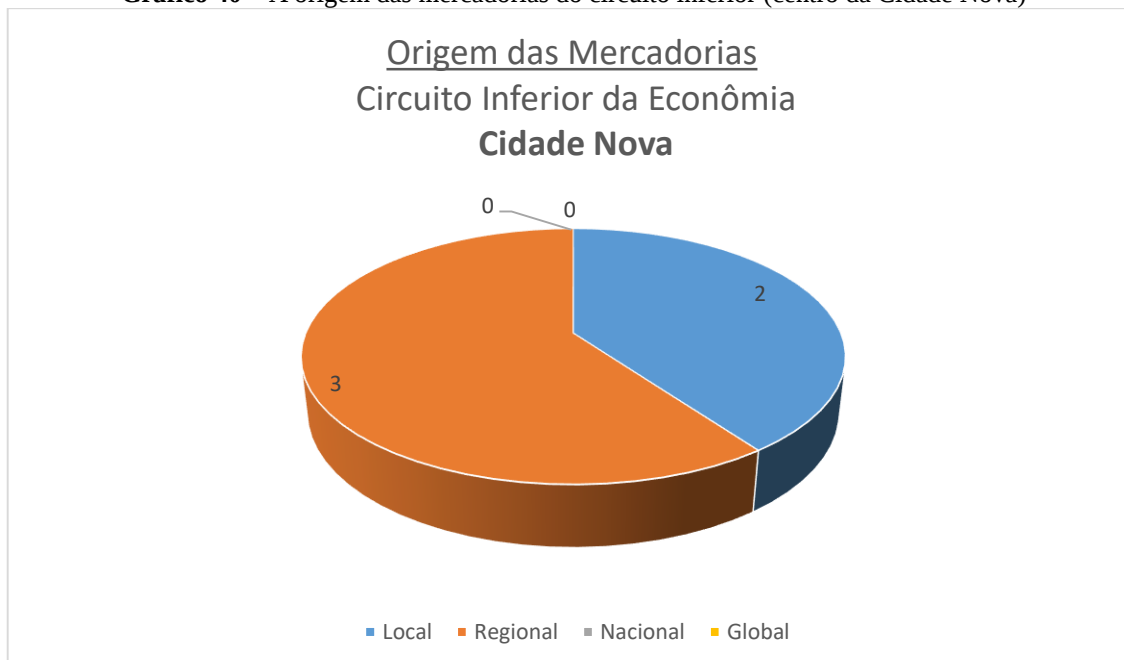
No Quadro 21 foram ilustradas algumas perguntas da entrevista (ver Apêndice) consideradas coerentes para o propósito de desvendar as realidades das entranhas do centro, prevalecendo o não registro de MEI em todos os cinco trabalhadores, corroborando com a teoria que assegura o caráter de desorganização da atividade.

Quanto ao nível de satisfação de lucro, houve certa contradição, pois, apenas o T. 2 e T. 5 acenaram com o “Bom” para os rendimentos e os demais indicaram “Regular” ou “Não soube”, e isso não os motivou a sair da atividade quando todos afirmaram que não pretendem trabalhar com carteira assinada no mercado formal.

Uma metodologia utilizada tanto no circuito superior e marginal quanto no inferior é a busca pela origem das mercadorias comercializadas nos centros, porque com base nesta

informação é possível mensurar seu nível de escalaridade, desta feita, mais consistente com dados de todos os circuitos.

Gráfico 40 – A origem das mercadorias do circuito inferior (centro da Cidade Nova)



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

O tratamento dos dados obtidos em campo levou grande diferença em relação aos outros circuitos quando a escala nacional prevaleceu na origem das mercadorias; já nas atividades do circuito inferior há domínio da escala regional seguido da local, os produtos agropecuários oriundos do campo local e regional e mesmo fornecedores da cidade e região.

5.4.2 Marabá Pioneira

O estudo do circuito inferior no centro da Marabá Pioneira é altamente sugestivo pelo fato de que em sua área central abriga a feira recém-transferida para um novo espaço (já ilustrada anteriormente), o que denota ser o centro mais “popular” da cidade, logo, a intervenção ao sujeito, trabalhador se realizou sem dificuldades.

Quadro 22 – Condições socioeconômicas dos trabalhadores do circuito inferior (centro da Marabá Pioneira)

Circuito Inferior	Tempo de trabalho no centro	MEI Microempreendedor Individual	Nível de satisfação de lucro	Deseja emprego Formal
Trabalhador 1	Não soube	Não	Regular	Sim

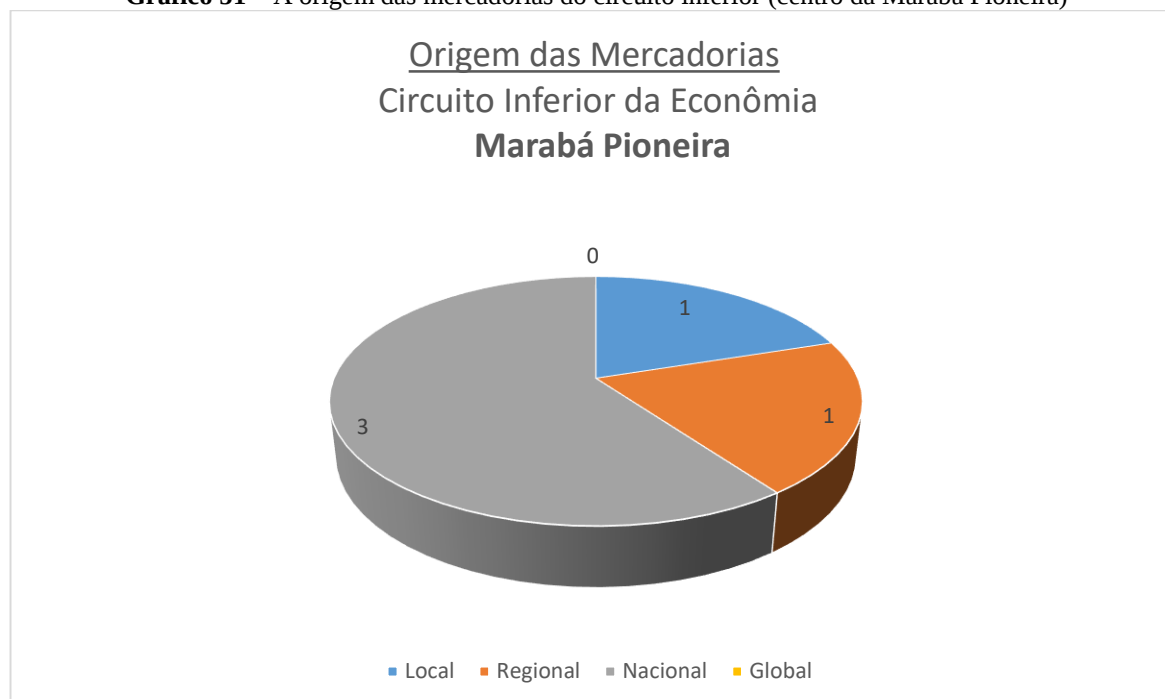
Trabalhador 2	Acima de 3 anos	Não	Regular	Sim
Trabalhador 3	Acima de 3 anos	Sim	Bom	Não
Trabalhador 4	3 anos	Não	Bom	Não
Trabalhador 5	Acima de 3 anos	Não	Não soube	Não

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

Segundo dados fornecidos pelo Quadro 22, com exceção do T. 1, todos os demais estão no local há mais de três anos o que garante considerável margem de fidelidade nas respostas. Assim, o não cadastro no MEI é recorrente, com o nível de satisfação de lucro relativamente baixa, por isso justifica-se o anseio de inserção no mercado formal por parte dos T.1 e T. 2.

Quanto à dimensão escalar captada ao referido centro através da origem da escolha e compra das mercadorias por parte dos trabalhadores do circuito inferior:

Gráfico 51 – A origem das mercadorias do circuito inferior (centro da Marabá Pioneira)



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

No que tange à origem das mercadorias, houve uma inflexão em relação ao centro da Cidade Nova, isto é, para o centro da Marabá Pioneira houve um domínio para a escala nacional sobre as outras, o que pode ser explicado pelo processo histórico de relações

comerciais entre Marabá com outras partes do país, já que é o centro tradicional e o ponto de referência mais relacional da cidade, sendo considerado na entrevista pelo T. 2 e T. 5: “aqui é o coração da cidade”, empiricamente, expressando a nodosidade deste centro.

5.4.3 Nova Marabá

As centralidades no núcleo da Nova Marabá são espreiadas com algumas concentrações numa difusão concentrada (CAMAGNI, 2005), sendo considerada para o presente estudo a área denominada de “Folha 28”, onde há uma perspectiva de centro nas condições dos outros dois, isto é, atividades tradicionais ao lado de atividade pontualmente modernas.

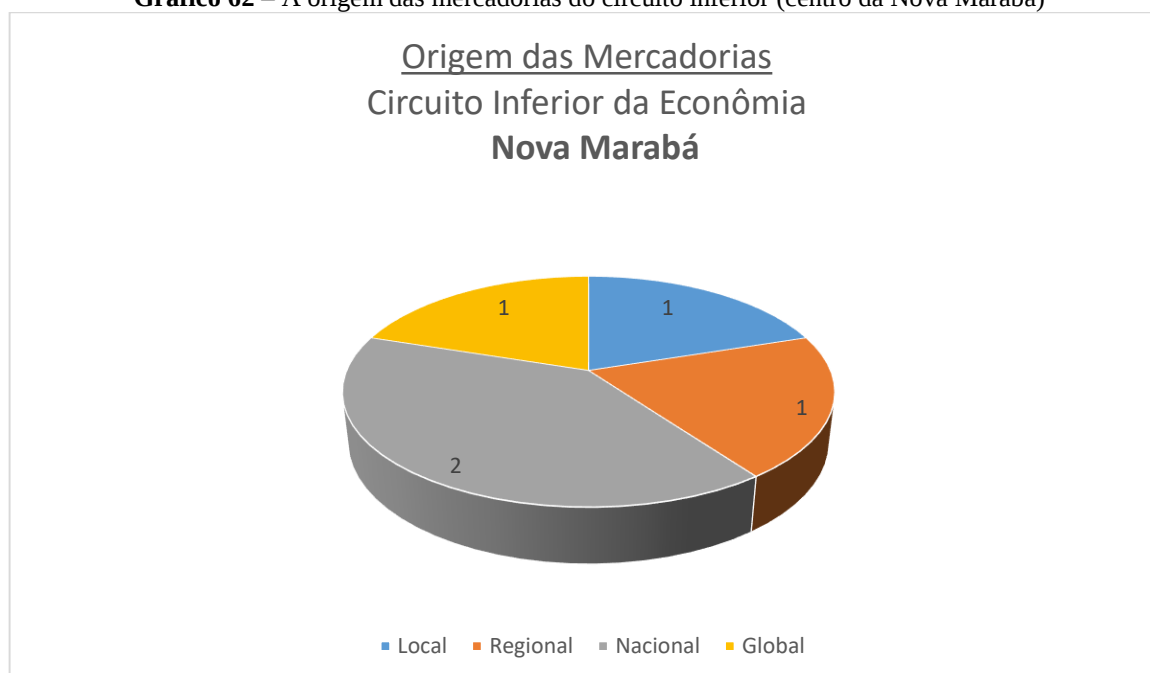
Quadro 23 – Condições socioeconômicas dos trabalhadores do circuito inferior (centro da Nova Marabá)

Circuito Inferior	Tempo de trabalho no centro	MEI Microempreendedor Individual	Nível de satisfação de lucro	Deseja emprego Formal
Trabalhador 1	1 ano	Não	Bom	Não
Trabalhador 2	Acima de 3 anos	Não	Bom	Não
Trabalhador 3	Acima de 3 anos	Não	Insuficiente	Não
Trabalhador 4	Acima de 3 anos	Sim	Bom	Sim
Trabalhador 5	Acima de 3 anos	Não	Não soube	Sim

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

A consulta aos trabalhadores do circuito inferior no referido centro mostrou-se ambivalente quanto ao “Nível de satisfação de lucro” em que os T. 1, T.2 e T. 4 acusaram ser “Bom” e o T. 3 “Insuficiente”, com o T. 5 “Não soube”. Indica que não há uma unanimidade de concordância quanto à vitalidade comercial deste centro. Assertiva, que pode ser compreendida com os T. 4 e T. 5 que afirmaram “Deseja Emprego Formal”, havendo desta maneira uma tensão entre o sujeito trabalhador e as condições gerais do espaço.

Intencionando entender o potencial de escalaridade por meio das fontes de compras das mercadorias nas quais o circuito inferior capta para este centro, se buscou por meio da entrevista semiestruturada responder tal questão.

Gráfico 62 – A origem das mercadorias do circuito inferior (centro da Nova Marabá)

Fonte: Trabalho de campo, julho de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

Neste caso, assim como na Marabá Pioneira, prevaleceu a escala nacional, porém houve uma melhor distribuição entre as outras escalas, com o inédito surgimento da escala global, ainda que se saiba que os três centros exerçam conexão a escala global, especialmente, pela comercialização de produtos chineses por exemplo.

3ª Síntese dos três centros (Isomorfismo e Polimorfismo)

O *isomorfismo*³² foi um termo empregado para designar que as atividades comerciais surgidas podem ser substituídas ou acrescentadas por diferentes seguimentos, porém a cristalização do centro permanece com formas individuais entre as três áreas pesquisadas. No âmbito da cidade, a confirmação de um há um *polimorfismo* entre as três áreas centrais marabaenses.

Com certo retorno ao tema da modernidade, porém de modo complementar a este capítulo, ciente de que o centro exerce uma nodosidade que converge e dispersa os fluxos de várias ordens. Para tanto, a manutenção do exercício de centro é intrinsecamente atrelada ao movimento temporal modernizante, como um espectro de “progresso” no atual capitalismo planetário, do contrário o centro é apenas tradicional com seus ritos históricos.

A modernidade como um fio condutor do “progresso” cristalizada no centro tornou-se um anátema do atraso. No ponto de vista linear europeucêntrico o urbanismo mundial é tratado como um processo linear, “lugares diferentes eram interpretados como estágios diferentes em um único desenvolvimento temporal” (MASSEY, 2008, p. 107). Para a autora, a história de progresso é unilinear, sob o pretenso comando da Europa Ocidental quanto o urbanismo modernizante, isto é, não há diferença e, sim, lugares atrasados.

A própria autora é discordante da postulação unilinear quanto à modernidade considerando,

A conceituação de espaço moderna, territorial, compreende a diferença geográfica como sendo constituída, primariamente, através de isolamento e separação. A variação geográfica é pré-constitutiva. Primeiro as diferenças entre lugares existem, e então esses diferentes lugares entram em contato (MASSEY, 2008, p. 106).

³² Segundo Rios (2006, p. 336) Isomorfismo é um fenômeno apresentado por substâncias diferentes em sua constituição, mas que tem a propriedade de substituir-se mutuamente na formação de um mesmo cristal.

Sendo a “diferença” um constituinte original e clássico do espaço geográfico, ao se remeter para os três centros marabaenses para além da bidirecionalidade da compra-venda, há especificidades endógenas e generalidades como superfícies isomórficas, que ao passo que vivem dinâmicas singulares assimilam lógicas exógenas que se entranham nas relações socioeconômicas e nas estéticas das paisagens urbanas edificadas.

Assim sendo, para estabelecer diferenças e semelhanças entre as três áreas centrais, com vista à reiteração do *polimorfismo* na cidade, haja vista que a pesquisa abrange os três centros. Desta feita, com base no cruzamento de dados qualitativos e quantitativos, seja primário, seja secundário que foram pesquisados para atender ao escopo da pesquisa, o quadro a seguir ilustra certos aspectos comparativos da realidade intraurbana entre si:

Quadro 244 – Semelhanças e diferenças entre as três áreas centrais

Áreas Centrais	Institucional/política	Conexão/escalar	Estética/moderna	Estética/tradicional	Cultural	Perspectivas/expansão
M. Pioneira	Fraco	Médio	Fraco	Forte	Forte	Fraco
N. Marabá	Forte	Forte	Forte	Médio	Fraco	Médio
C. Nova	Médio	Forte	Forte	Fraco	Médio	Forte

Fonte: Trabalho de gabinete, setembro de 2020. Elaborado pelo autor (2020).

De acordo com a ilustração comparativa, se percebe que as diferenças são muito maiores do que as semelhanças reafirmando um isomorfismo pautado em três domínios de centro guardado as características díspares entre si. Para o sistema urbano, há uma harmonia no que tange a fluidez das áreas centrais, enquanto para as três porções é significativo o movimento que oscila entre a competição e complementariedade.

A inferência anteriormente apresentada revela que o isomorfismo, isto é, os fatores que promoveram a formação e manutenção de cada área central são particulares, porém coadunam em um interesse comum, a saber: a conformação da área central é subordinada aos rigores capitalistas que se incumbem de reproduzi-la com acuidade aos fatores endógenos como elemento imaterial, contudo, presente no processo de reestruturação da cidade, seja na tradição da paisagem, seja nas manifestações e práticas culturais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este é um momento da tese que consiste em reafirmar, relembrar o que já foi tratado e inferido. Ao mesmo tempo, em última instância, é uma tentativa de levar o leitor ao enredo que pautou o pensamento e ideias do autor no processo conclusivo da pesquisa. Tal tentativa é tributária de uma margem de bagagem de conceitos e visão de mundo individual que por vezes coincide com os resultados apresentados ou em qualquer ponto do texto. Assim sendo, esta seção é uma síntese da tese onde tem pontos já apurados e outros inescusáveis, isto é, presentes nas entrelinhas da interpretação.

O fato de Marabá ter vivido transformações socioespaciais modestas até a década de 1950, de certa forma facilitou a instalação dos objetos espaciais modernos, pois, não foi necessário realizar intensamente o binômio processual desconstrução-construção, haja vista que existiam áreas expostas para futura expansão, logo, estas, já nasceram sob o comando técnico moderno.

A cidade de Marabá é um exemplo clássico da complexa urbanização na Amazônia, nos últimos quarenta anos, isto é, uma cidade que reúne elementos do “novo” e do “tradicional” que coexistem dialeticamente. Entre eles, uma cidade que ainda mantém laços simbólicos com o rio ao mesmo tempo em que abriga técnicas modernas, seja para a viabilidade da indústria mineradora, seja para a centralidade urbana de serviços e comércio que se manifestam espacialmente como expressões da globalização.

O tempo da Castanha, borracha, diamante, ouro e ferro etc. produziu palimpsesto de objetos e fatores sociais que o espaço por si se explica, pelas formas que contêm paisagens de várias temporalidades de Marabá. E o tempo que a pesquisa se propôs a elucidar foi o período entre 2000 a 2020. Neste corte temporal se buscou compreender como o processo de reestruturação da cidade vem ocorrendo na escala dos três centros com suas dinâmicas socioeconômicas.

O enfoque intraurbano se debruçou nas três áreas centrais, frações em que as técnicas que atendem às atividades de serviços e comércio são mais densas e modernas, sendo, portanto, áreas em que se dá a conjunção de múltiplas determinações. A cidade de Marabá que, em tempos foi monocêntrica, com a expansão urbana ordenada e desordenada sob um sítio urbano cortado por dois rios, complexificou o tecido urbano ao surgir e/ou ampliar as dinâmicas espaciais de centro (s) e centralidade (s).

As três áreas pesquisadas, em que pese características que se constatou, a Marabá Pioneira com aspecto de centro tradicional e principal com forte tendência a um comércio popular e também com nexos de modernidade, além do aditivo capitalista com revitalização na orla com seus fins turísticos e a recém inauguração da nova feira coberta além do *ethos* que dispensa por ser o núcleo de formação do território marabaense, permanece como um centro tenaz.

A Nova Marabá por exercer uma perspectiva de planejamento nos moldes supralocais não completado, mas de importância significativa para a instalação do aparelho governamental com sua função política, além de abrigar os dois terminais rodoviários, Centro de Convenção, Hospital regional, Hotéis de vários padrões, a convergência de fluxos inerentes às instituições universitárias e o seu objeto de maior intercambialidade escalar, o *Shopping Center* Pátio Marabá, tem a condição de área de intensa interesalaridade.

E a Cidade Nova, com sua constituição como parte de desdobramentos de processos socioeconômicos das duas primeiras, se tornando um mosaico de contradições socioespaciais, e um cerne central com vida comercial consolidada, ao mesmo tempo em que também se caracteriza como suporte institucional e interesalar da cidade ao abrigar instituições federais como o INCRA e o aeroporto, revela-se um centro em potencial de crescimento de serviços e comércio às margens urbanas como eixo estruturante da rodovia Transamazônica.

Torna-se mister relembrar os sujeitos aferidos na pesquisa para o alcance das constatações mencionadas acerca dos três centros, a saber: morador, consumidor, capital, estado e trabalhador. Tais sujeitos em certa medida tecem relações com os referidos espaços, entoando cada qual à sua maneira com o centro as seguintes dimensões: 1º espaço orgânico (natureza), 2º espaço perceptível (experiência), 3º espaço simbólico (abstrato) (HARVEY, 1980, p. 155).

Assim sendo, as três áreas centrais possuem elementos estruturadores de significativa importância na cidade que necessariamente produzem interesalaridade e interações espaciais intraurbanas, cujas mensurações quantitativas e qualitativas cristalizaram suas condições na cidade. Desta maneira, pode-se extrair pelo trabalho de campo que existe não plenamente estabelecida uma divisão territorial do trabalho urbana concebida entre os três centros com demandas socioeconômicas para todos, havendo no âmbito da Geografia Urbana uma complementariedade superior à competitividade.

No momento de elaboração e mesmo até os primeiros trabalhos de campo, se pensou na perspectiva de emulação comercial entre os três centros, no entanto, no decorrer da

pesquisa tal ideia foi sendo deserdada por outra perspectiva, a complementariedade, pois, ainda que, haja atividades semelhantes se percebe que os arranjos espaciais são previamente verificados em outros centros, de modo a suprir certas demandas não totalmente atendidas nas outras áreas e mesmo ineditismo de atividades e serviços, o que reforça a condição polimorfa e interdependência dos três centros.

Os elementos estruturadores nas três áreas afirmados em linhas anteriores são as centralidades econômicas que foram privilegiadas na pesquisa, as atividades comerciais, cujas investigações se lançaram mão de diferentes metodologias operacionais tanto na condição interna das referidas atividades quanto nas causas das interações espaciais, o que levou a constatação de uma relação, predominantemente, de complementariedade entre si, reforçado pelo sítio marabaense que compartimentou o espaço em áreas com vidas urbanas relativamente independentes.

As questões levantadas, discutidas e inferidas foram possibilitadas pela elaboração e efetuação do conjunto de técnicas metodológicas analíticas e operacionais, que ao serem aplicadas e cruzadas permitiram constatar que o processo de reestruturação da cidade pode ser evidenciado pela tese de que *Marabá é uma cidade (multi)policêntrica com três centros interescares, interdependentes e polimorfos*, isto é, com suas formas particulares sob o aporte *técnico-transnacional* e de base tradicional na relação de produção e consumo, cuja expressão espacial se verifica na paisagem urbana de cada centro e as centralidades com seus respectivos conteúdos gerais e específicos e ainda que a condição do centro é síntese da dinâmica econômica da cidade. Neste caso, Marabá é representada por três áreas.

A contribuição da tese decorre pelo conjunto dos elementos empíricos levantados e aferidos como dinâmica espacial, cujos resultados apreendidos sustentam que os conceitos, centro e centralidade urbana exercem significativa importância quando se vislumbra reconhecer o processo de reestruturação da cidade.

Na perspectiva da Geografia Urbana Crítica, com efeito, o processo de reestruturação da cidade em Marabá verificada por meio da dinâmica de acentuação das atividades de serviços e comércio, impulsionando o centro e a centralidade, põe em evidência o “espaço-mercadoria” (CARLOS, 2001) que tende a solapar as relações do movimento do uso sob o signo do capital, com predomínio da troca que aliena o homem na esfera do consumo e do arranjo espacial, conferindo ao centro a antitética relação do trinômio homem-capital-meio.

Por fim, a pesquisa demonstrou que é possível entender o espaço geográfico por meio do liame entre a Geografia humana e física tornando uma só, na medida em que se lança para

o entendimento dos processos socioespaciais, tendo como mediador e mesmo direcionador de tais processos, o elemento natural, que no caso marabaense a dinâmica da água dos rios Tocantins e Itacaiúnas, que tanto influenciaram na disposição da malha urbana atual como engendrou a sua fundação e expansão da cidade. Logo, a terra (geo) de Marabá tem o homem (grafia) se (re) produzindo continuamente com a perspectiva totalizante.

A heteroendogenia intraurbana na qual perpassa a pesquisa, inerente aos três centros marabaenses, se justifica pelo imbricamento da diversidade e da unidade como dois fatores evidenciados pelo exógeno e endógeno, respectivamente, verificado pelo trinômio, a saber: 1) as relações socioeconômicas singulares e plurais; 2) a origem do produto e a maneira de conceber e consumir localmente; 3) a estética da paisagem transitando entre o moderno e o tradicional.

São três questões que não foram totalmente desveladas no trabalho, tornando-se muito mais perguntas do que respostas, o que suscita futuras pesquisas sobre o tema, num movimento socrático do *deleite do pensar* numa cidade em que o urbano, sobretudo, os centros, que se diversificam na unidade do conteúdo socioespacial no ritmo de reestruturação em *devir*.

REFERÊNCIAS

- AB'SABER, A. N. Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo. **Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP**, São Paulo, n. 219, 1957.
- AJONAS, A. de C. da S. Reestruturação urbana, centro e centralidade em Itu - SP. **Geografia em Atos**, Presidente Prudente, n. 8, v. 2, 2008.
- ALMEIDA, J. J. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- ALVES, G. da A. **O uso do centro da cidade de São Paulo e sua possibilidade de apropriação**. São Paulo: ed. FFLCH, 2010, 268 p.
- AMARAL, M. D. B. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a Metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP)**. 2010. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- AMARAL, M. D. B. **As feiras em cidades médias da Amazônia: as relações desenhadas a partir das experiências das cidades de Marabá (PA), Macapá (AP) e Castanhal (PA)**. Belém: PRODOUTOR, 2012.
- ANDRADE, A. A.; LODDER, C. A. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979. 159 p.
- ASCHER, F. **Los nuevos principios del urbanismo**. Tradução de Maria Hernández Díaz. Madrid: Alianza Editorial. 2004.
- BAUMAN, Z. **Vida para o consumo: a transformação das pessoas em mercadorias**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.
- BECKER, B. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.
- BECKER, B. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. 2. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2006. 172 p.
- BEAUJEU-GANIER, J.; CHABOT, G. **O tratado de Geografia Urbana**. Barcelona: Editorial Vicens Vives, 1970.
- BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.
- BRANDÃO, J. da S. **As origens de Marabá**. Vol. 1: 1590-1913. São Sebastião do Paraíso: Chromo arte editora, 1998.
- CAMAGNI, R. **Economia urbana**. Barcelona: Antônio Bosch S/A. 2005.

CARDOSO, A. C. D.; LIMA, J. J. F. A influência do governo federal sobre as cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia. **Novos Cadernos NAEA**, v. 12, n. 1, jun. 2009.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-tempo na metrópole**: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 2005.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v. 1.

CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C., da C.; CORRÊA, R. L. **Geografia**: conceitos e temas. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CATELAN, M. **Heterarquia Urbana**: interações espaciais interescares e cidades médias. 2012. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Presidente Prudente, 2012.

CLAVAL, P. **A geografia cultural**. Tradução de Luíz Fugazozzola Pimenta e Margareth de Castro Afeche Pimenta. 3. ed. Florianópolis: UFSC, 2007.

CASTELO BRANCO, M. I. Cidades Médias no Brasil. In: SPOSITO, M. E. B. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

COUTO, H. **Marketing e Arquétipo**: símbolos, poder e persuasão. Santo André: Editora Hélio Couto Ltda. 2004.

CORRÊA, R. L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática. 1986.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2006. p. 181-253.

CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidade média. In: SPÓSITO, M. E. B. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. et al. **Explorações geográficas**: percursos no fim do Século. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 368 p.

CORRÊA, R. L. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2011.

CORREIA, R. L. Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A. **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2012.

COSTA, E. B. da. Intervenções em centros urbanos no período da globalização. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 86-117, 2011.

DEMATTEIS, G. Sistema Local Territorial (SLOT): um instrumento para representar, ler e transformar o território. In: ALVES, F. A. et al. **Desenvolvimento territorial e agroecologia**. São Paulo: Expressão Popular. 2008. 256 p.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. et al. **Geografia: Conceitos e Temas**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 352 p.

DIAS, C. V. Marabá: centro comercial da Castanha. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, a. 20, n. 4, p. 383-425, 1958.

DURKHEIM, E. **As regras do método sociológico**. Tradução de Eduardo Lúcio Nogueira. 9. ed. Lisboa: Editora Presença, 2004.

ÉGLER, E. G. A Zona Bragantina no Estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v 23, n. 3, p. 75-103, jul./set. 1961.

EMMI, M. **A oligarquia do Tocantins e o domínio dos Castanhais**. 2. ed. Belém: UFPA/NAEA, 1999. 174 p.

EMMI, M. Migração na Fronteira: Um encontro de Trajetórias sociais em Marabá-Pará. In: LOBATO, M. M. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 15, n. 51, p. 20-36, set. 2014.

FERNANDES, J. A. V.R. Muitas vidas têm o centro e vários centros têm a vida de uma cidade. In: FERNANDES, J. A. V. R.; SPÓSITO, M. E. B. (Org.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto; CEGOT, 2012.

FREHSE, F. Potencialidades do método regressivo-progressivo: pensar a cidade, pensar a história. **Tempo Social, Rev. Sociol. USP**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 169-184, nov. 2001.

FRÚGOLI JR, H. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: Cortez: EDUSP, 2000.

FURTADO, C. Estado e empresas transnacionais na industrialização periférica. **Revista de economia política**, v. 1, n. 1, jan./mar. 1981. Disponível em: www.revistadeeconomiapolitica.com.br. Acesso em: 18 set. 2009.

GAETA, A. C. Notas introdutórias sobre a comercialização de alimentos e concentração de capital. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, v. 54, p. 133-148, 1988.

GAETA, A. C. Gerenciamento dos *Shopping Centers* e transformação do espaço urbano. In: PINTAUDI, S. M.; FRUGOLI JR., H. (Org.). **Shopping-Centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: EDUNESP, 1992. p. 45-59.

GEORGE, P. **Geografia Urbana**. São Paulo: Difel, 1983.

GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker São Paulo: Unesp, 1991.

GOES, E. *Shopping Center: consumo, simulação e controle social*. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, ENANPUR, 16. **Anais [...]**. Belo Horizonte, 2015.

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em ciências sociais**. 8. ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

GOMES, P. C. da C. **Geografia e Modernidade**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

GOTTDIENER, M. **A Produção Social do Espaço Urbano**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2010.

GRAMSCI, A. **Conceito de hegemonia em Gramsci**. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. 2. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1980.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

HARVEY, D. **Justiça social e a cidade**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 2. ed. São Paulo: Annablume, 1973.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 23. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

HARVEY, D. O espaço como palavra-chave. **Revista em pauta**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 35, p. 126-152, 2015.

HARTSHORNE, R. **Propósitos e natureza da Geografia**. São Paulo: Hucitec, 1978.

IANNI, O. **A sociedade global**. 8. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

IANNI, O. **Teorias da globalização**. 13. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

JAPIASSU, H.; MARCONDES, D. **Dicionário básico de Filosofia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

JORNAL CORREIO DO TOCANTINS. Caderno 1. 7 e 8 de maio de 2013.

LA BLACHE, V. de. **Princípios da geografia humana**. Tradução de Fernandes Martins. 2. ed. Lisboa: Edições Cosmos, 1946. v. 1. (Coleção A marcha da humanidade).

LEFEBVRE, H. **Metafilosofia**. Tradução de Roland Corbisier. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967.

LEFEBVRE, H. **“Barrio y vida de barrio”**. De lo rural a lo urbano. Barcelona: Ediciones Península, 1971. p. 195-200.

LEFEBVRE, H. **Lógica formal/lógica dialética**. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Tradução de Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Tradução de Sergio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. **Espaço e Política**. Tradução Margarida Maria de Andrade e Sergio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008.

LEFEBVRE, H. **La producción del espacio**. Madri: Capitán Swing, 2013.

LENCIONE, S. Cidade-região. In: SPÓSITO, E. S. **Glossário de Geografia Humana e Econômica**. São Paulo: Editora Unesp, 2017.

LEMONS, A. I. G. Metropolização e modernidade. As metrópoles da América Latina. In: SCARLATO, F. C. **Novo mapa do mundo: Globalização e espaço Latino-Americano**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

LEOPOLDO, E. A teoria regional na atualização da Geografia Crítica contemporânea: a urbanização da fronteira na Amazônia, a região do Sul e Sudeste do Pará. **Confins**, Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasileira de geografia. Número 44|2020.

LINDÓN, A. De las Geografías Constructivistas a las Narrativas de vida Espaciales como Metodologías Geográficas Cualitativas. **Revista da ANPEGE**, v. 4, 2008.

MACHADO, L. **Mitos e Realidades da Amazônia Brasileira no Contexto Geopolítico Internacional (1540-1912)**. 1989. Tese (Doutorado em Geografia) - Universitat de Barcelona: Facultat de Geografia i Història, Barcelona, 1989.

MARAFON, G. J. O Espaço Urbano: A abordagem da Escola de Chicago e da Escola Marxista. **Ciência e Natura**, Santa Maria, n. 18, p. 149 -181, 1996.

MARTINS, J. de S. **O cativo da terra**. 9. ed. São Paulo: Contexto, 2010.

MARX, K. **Uma contribuição para a Crítica da Economia Política**. Inglaterra: The Marxists Archive, 1859.

MARX, K. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. Tradução de Mario Duayer e Nélio Schneider. São Paulo/Rio de Janeiro: Boitempo; Ed. UFRJ, 2011.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo. Editora Nova Cultural, 1996. v. 1.

MATTOS, C. A. Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. **EURE Revista Latino-americana de Estudios Urbano Regionales**, Santiago, v. 25, n. 76, p. 29-56, 1999. Disponível em: www.scielo.cl/scielo.php?script=sciarttext&pid=S0250-1611999007600003&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 15 set. 2018.

MALHEIRO, B. C. P.; TRINDADE JR., S. C. Entre rios, rodovias e grandes projetos: mudanças e permanências em realidades urbanas do Baixo Tocantins (Pará). In: TRINDADE JR., S. C.; CARVALHO, G. **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: UFPA, 2009.

MASSEY, D. **Pelo espaço**: uma nova política da espacialidade. Tradução de Rogério Haesbaert da Costa. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MATTOS, M. V. B. de. **História de Marabá**: centenário: 1913-2013. 2. ed. rev. e aum. Marabá: Fundação Casa da Cultura, 2013.

MIYAZAKI, V. K. Aglomeração urbana. In: SPÓSITO, E. S. **Glossário de Geografia Humana e Econômica**. São Paulo: Editora Unesp, 2017.

MONBEIG, P. A. **Os pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MONBEIG, P. A. A Paisagem, Espelho de uma Civilização. **Revista GEOgraphia**, Niterói, a. 6, n. 11, 2004.

MONTEIRO, M. de A.; COELHO, M. C. N.; S. Regiane P. da. Alterações entre natureza e sociedade em Áreas do Sudeste do Pará – Brasil. In: Encontro da Anppas, 3, 23-26 de maio de 2006. **Anais [...]**. Brasília, 2006.

MONTE-MÓR, R. L. Urbanização e modernidade na Amazônia contemporânea. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (Ed.). **Brasil Século XXI**: por uma nova regionalização? São Paulo: M. Limonad, 2004. p.112-122.

MONTENEGRO, M. R. **O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização**. 2006. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

MORAES, A. C. R. de. **Geografia**: uma pequena história crítica. 21. ed. São Paulo: Annablume, 2007. 152 p.

MOREIRA, R. **Da região à rede e ao lugar**. Niterói: Edições AGB, 2004.

MOREIRA, R. **O pensamento geográfico brasileiro**: as matrizes clássicas originárias. São Paulo: Contexto, 2008. v. 1.

MOREIRA, R. **O pensamento geográfico brasileiro**: as matrizes da renovação. São Paulo: Contexto, 2009. v. 2.

MOREIRA, R. **Pensar e ser em Geografia**: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2013.

MORIN, E. **Os sete saberes necessários à educação do futuro**. Tradução de Catarina Eleonora F. da Silva e Jeane Sawaya. 12. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

OLIVEIRA, J. A. As pequenas cidades da Amazônia: Espaços perdidos e reencontrados. In: DAMIANI, A. L. et al. **Espaço no fim do século**: a nova raridade. São Paulo: Contexto. 1999.

ORTIGOZA, S. A. G. O *fast food* e a mundialização do gosto. **Cadernos de Debates**, v. 5, p. 21-45, 1997.

ORTIGOZA, S. A. G. **Geografia e Consumo**: dinâmicas sociais e a produção do espaço urbano. 2009. Tese (Livre Docência) - Universidade do Estado de São Paulo, São Paulo, 2009.

ORTIGOZA, S. A. G. **Paisagens do consumo**: São Paulo, Lisboa, Dubai e Seul. Cultura Acadêmica, 2010.

PALHETA, S. M. et al. Geografia do espaço paraense: análises do espaço geográfico. In: PALHETA, S. M. **Geografia econômica e mineração no Pará**: (des)ordenamento territorial em Carajás. Belém: GAPTA/UFGA, 2014. 392 p.

PENTEADO, A. R. **Belém do Pará**: Estudo da geografia urbana. Belém: UFGA, 1968. v. 1; 2.

PEREIRA, J. C. M. A urbanização da Amazônia e o papel das Cidades Médias na Rede Urbana Regional. In: CARDOSO, A. C. D. **O Rural e o Urbano na Amazônia**: Diferentes olhares em Perspectivas. Belém: EDUFGA, 2006.

PINTAUDI, S. M. **O templo da mercadoria**: estudo sobre os Shoppings Centers do Estado de São Paulo. 1989. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.

PINTAUDI, S. M. Os Shopping centers brasileiros. In: PINTAUDI, S. M.; FRUGOLI JR., H. (Org.). **Shopping-Centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: EDUNESP, 1992. p. 61-74.

PIRES, H. **Os filósofos**. 4. ed. São Paulo: Cultrix, 1960.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2006.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993. 269 p.

RECLUS, E. **Geografia**. Organizado por Manuel Correa de Andrade. São Paulo: Ática, 1985.

RIBEIRO, R. **As cidades médias e a reestruturação da rede urbana amazônica: a experiência de Marabá no Sudeste paraense.** 2010. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

RIOS, D. R. **Minidicionário escolar da língua portuguesa.** São Paulo: DCL, 2006.

RITZER, G. **La McDonaldización da la Sociedad.** Madri: Editorial Popular, 2006.

ROCHA, G. de M. **Todos Convergem para o Lago! Hidrelétrica de Tucuruí. Municípios e Territórios na Amazônia.** Belém: NUMA/UFPA, 2008.

RODRIGUES, J. C. **Marabá: centralidade de uma cidade média.** 2010. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

RODRIGUES, J. C. Políticas territoriais e urbanização na Amazônia oriental: estudo de Marabá. *In:* SILVA, C. N. da. **Sociedade, Espaço e Políticas Territoriais na Amazônia Paraense.** Belém: Açai, 2013.

RODRIGUES, J. C. Centro e Centralidade Urbana em Uma Cidade Média Paraense: reflexões a partir de Marabá, Pará. *In:* SILVA, C. N. da. **Geografia na Amazônia Paraense: Territórios e Paisagens.** Belém: GAPTA/UFPA, 2015.

RODRIGUES, J. C. **Produção das desigualdades socioespaciais em cidades médias amazônicas: análise de Santarém e Marabá, Pará.** 2015. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2015.

ROMERO, J. L. **América Latina: as cidades e as ideias.** 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2009.

ROSENDHAL, Z.; CORRÊA, R. L.; (Orgs). **Paisagem, Imaginário e Espaço.** Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2007. (Série Geografia Cultural n. 8).

SALES, A. L. P. **A Situação Espacial de Franquias na América do Sul: morfologia e centralidades urbanas em cidades médias da Argentina, Brasil e Chile.** 2014. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2014.

SALGUEIRO, T. B. Do centro às centralidades múltiplas. *In:* FERNANDES, J. A. V. R.; SPÓSITO, M. E. B. **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto; CEGOT, 2012.

SANTOS, M. **Comunicação apresentada ao 5º Encontro Nacional de Geógrafos.** Porto Alegre, 1982.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** 10. ed. São Paulo/Rio de Janeiro: Record, 2003.

SANTOS, M. **O espaço dividido.** 6. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008a.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008b.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2008c.

SANTOS, M. **Urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2012a.

SANTOS, M. **Manual de Geografia Urbana**. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2012b.

SANTOS, M. **O Centro da cidade do Salvador: Estudo de Geografia Urbana**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2012c.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2014a.

SANTOS, M. **Espaço do Cidadão**. 7. ed. São Paulo: Edusp, 2014b.

SILVEIRA, M. L. Da pobreza estrutural à resistência: pensando os circuitos da economia urbana. **Ciência Geográfica**, v. 5, n. 17, p. 63-70, 2013.

SCHOR, T. et al. Apontamentos metodológicos sobre o estudo de cidades e de rede urbana no Estado do Amazonas, Brasil. Macapá: **PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, v. 9, n. 1, p. 09-35, jan./jun. 2016.

SCHOR, T.; MARINHO, P. T. Segregação Socioespacial, Dinâmica Populacional e Rede Urbana na Cidade de Parintins/AM. **Revista GEOGRAFARES**, Vitória, n. 7, p. 77-91, 2009.

SMITH, N. **Desenvolvimento Desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil S.A., 1988.

SILVA, M. E. C. **Paisagem e lugar na Amazônia produzidos pela globalização: uma análise a partir das empresas de fast food nos bairros de Nazaré e Umarizal, Belém-PA**. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

SILVA, M. E. C. A rede pelo Espaço. In: SILVA, C. N. da. **Geografia na Amazônia Paraense: Territórios e Paisagens**. Belém: GAPTA/UFPA, 2015.

SILVA, M. E.C.; COSTA, J. F. Os Circuitos Superior e Misto ou Marginal da Economia Urbana: o papel do Comércio na (re)produção do Centro da Cidade de Castanhal-PA. **Revista Geoamazônia**, Belém, v. 7, n. 13, p. 122-141, 2019.

SILVA, M. E. C.; NASCIMENTO, N. N. do. Triplicidades e Interações Espaciais: A Centralidade dos Três Núcleos em Marabá-PA. **Revista Caminhos de Geografia**. Uberlândia-MG. v. 21, n. 74, abr/2020, p. 21-36.

SILVA, M. E. C. Uma cidade e três centros: o caso de Marabá (PA). **Revista GEOUSP-Espaço e Tempo** (On line). São Paulo. v. 24, n. 2, p. 262-278, maio/ago. 2020.

SILVA, W. R. da. *Shopping centers* e espaços públicos. Lógicas e contradições. In: **Workshop do Projeto Temático: Lógicas Econômicas e Práticas Espaciais Contemporâneas: cidades médias e consumo**, 11. 11 a 13 de outubro de 2015. Projeto Temático, FAPESP, 2015.

SILVA, M. A. da. A divisão territorial de Marabá na década de 1980. Criação de novos municípios, novas estruturas de poderes locais e novas territorialidades. **Web artigos**, 2011. Disponível em: www.webartigos.com/artigos/a-divisao-territorial-de-maraba-na-decada-de-1980-criacao-de-novos-municipios-novas-estruturas-de-poderes-locais-e-novas-territorialidades/65359/#ixzz3PrwLfJVi. Acesso em: 25 jan. 2015.

SOJA, E. **Geografias pós-modernas**. Tradução de Vera Ribeiro. 2. ed. Rio de Janeiro. Zahar. 1993.

SORRE, M. **Geografia**. Organizada por Januário F. Megale, Maria Cecília França e Moacyr Marques. São Paulo: Ática, 1984.

SOUZA, J. Os **batalhadores brasileiros**: nova classe média ou nova classe trabalhadora? 2. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2012.

SOUZA, M. L. A expulsão do paraíso. “O paradigma da complexidade” e o desenvolvimento socioespacial. In: CASTRO, I. E. et al. **Explorações geográficas: percursos no fim do Século**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 368 p.

SOUZA, M. L. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Socioespacial**. Rio de Janeiro: Bertrand. 2013.

SOUZA, M. L. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, M. V. M. de. et al. “Centro, centralidade e descentralização em cidades médias: avaliação da dinâmica das atividades de comércio e serviços em Ituiutaba (MG) e Marabá (PA)”. Projeto de Pesquisa Edital MCT/CNPq n. 14/2011.

SOUZA, M. V. M. de. **O Projeto ALPA e a Produção do Espaço urbano em Marabá (PA)**: a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais. 2015. Tese (Doutorado em Geografia e Gestão do Território) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015.

SPÓSITO, E. S. **Geografia e filosofia**: contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

SPÓSITO, M. E. B. A Gestão do Território e as diferentes escalas da centralidade urbana. In: Encontro Nacional da ANPEGE, 2. **Anais [...]**. Rio de Janeiro, 1997.

SPÓSITO, M. E. B. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo**. 2004. Tese (Livre Docência) - Universidade Estadual Paulista, 2004.

SPÓSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. 15. ed. São Paulo: Contexto, 2008.

SPÓSITO, M. E. B. Desafios para o estudo das cidades médias *In: Seminário Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Anais [...]*. Mendoza: Universidad de Cuyo, 2010. p. 01-18.

SPÓSITO, M. E. B. Reestruturação Econômica, Reestruturação urbana e Cidades Médias *In: Seminário Internacional RII – Red Iberoamericana De Investigadores Sobre Globalização E Territorio*, 12. **Anais [...]**. Belo Horizonte, 2012.

SPÓSITO, M. E. B. Centro da cidade e novas áreas centrais. Uma discussão a partir de São José do Rio Preto, Brasil. *In: FERNANDES, J. A. V. R.; SPÓSITO, M. E. B. A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto; CEGOT, 2012.

SPÓSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e Centralidade urbana. *In: VASCONCELOS, P. A. A Cidade Contemporânea: Segregação espacial*. São Paulo: Contexto, 2013.

SPÓSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: Editora Unesp, 2013a.

SPÓSITO, M. E. B. O Papel das Políticas Públicas na Produção do Espaço Urbano Brasileiro: o que temos e o que não temos. *In: Encontro Nacional de Pós-Graduação em Geografia (ENANPEGE). E-book*. Campinas, 2013b.

SPÓSITO, M. E. B. Configurações espaciais urbanas. *In: SPÓSITO, E. S. Glossário de Geografia Humana e Econômica*. São Paulo: Editora Unesp, 2017.

SUZUKI, J. C. Modernização, Território e Relação Campo-Cidade: uma outra leitura da modernização da agricultura. **Agrária**, São Paulo, n. 6, p. 83-95, 2007.

TEODÓSIO, A. dos S. de S. Escola de Chicago: heranças para o pensamento social contemporâneo sobre as cidades. *In: Congresso Brasileiro de Sociologia*, 11. 1 a 5 de setembro de 2003. **Anais [...]**. Campinas: UNICAMP, 2003.

TOURINHO, H. L. Z. **Planejamento urbano em área de fronteira econômica: o caso de Marabá**. 1991. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Belém, 1991.

TOURINHO, H. L. Z. **Estrutura Urbana de Cidades Médias Amazônicas: Análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana**. 2011. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, 2011.

TRINDADE, G. O. A ver navios, barcos e canoas... vivências urbanas e relação cidade-rio na Amazônia Ribeirinha. **Geografia Ensino & Pesquisa**, v. 16, n. 1, p. 35-54, jan./jun. 2012.

TRINDADE JR., S. C. da. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia Oriental. *In: PEREIRA, J. C. M.; SPÓSITO, M. E. B. Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

TRINDADE JR., S. C. da. Cidades médias na Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território. *In: Encontro Nacional da ANPUR, 14. Anais [...]*. Rio de Janeiro, 2011.

TRINDADE JR., S. C. da.; NUNES. D. A. (Sobre) vivências ribeirinhas na orla fluvial de Marabá-Pará: agentes, processos e espacialidades. **Novos Cadernos NAEA**, v. 15, n. 1, jun. 2012.

TRINDADE JR., S. C. da. Políticas Públicas, Dinâmicas Sub-regionais e Particularidades Urbanas na Amazônia: Entre Horizontalidades e Verticalidades. *In: Encontro Nacional de Pós-Graduação em Geografia (ENANPEGE). E-book*. Campinas, 2013.

TRINDADE JR., S. C. da. Pensando a Modernização do Território e a Urbanização Difusa na Amazônia. **Revista Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. 4, Número Especial, p. 93-106, dez. 2015.

TRINDADE JR., S. C. da. Cidades e Centralidades na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. **Revista Cidades**, v. 12, n. 21, p. 305- 334, 2015.

TRINDADE JR., S. C. da. Uma cidade média na Amazônia Oriental: a centralidade urbano-regional de Marabá no Sudeste Paraense. *In: SPÓSITO, M. E. B. et al. Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Marabá e Los Angeles*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016.

TURRA NETO, N. Vivendo entre jovens: a observação participante como metodologia de pesquisa de campo. **Revista Terr@Plural**, Ponta Grossa, v. 6, n. 2, p. 241-255, jul./dez. 2012.

VASCONCELOS, P. A. **A cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

VELHO, O. G. **Frentes de Expansão e Estrutura Agrária: Estudo de penetração numa Área da Transamazônica**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editora 1981.

VILLAÇA, F. **Espaço intraurbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: FAPESP, 2001.

WHITACKER, A. M. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades médias. *In: Colóquio Internacional de Geocrítica: Los problemas del mundo actual - soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales*, 9. **Anais [...]**. Porto Alegre: UFRGS, 2007.

WHITACKER, A. M. Centralidade intraurbana e morfologia em cidades médias: transformações e permanências. *In: Seminário Internacional RU (Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio)*, 11; Taller Rier (Red Iberoamericana de Editores de revistas), 4. **Anais [...]**. Mendoza, 2010.

WHITACKER, A. M. Centro da cidade e novas áreas centrais. Uma discussão a partir de São José do Rio Preto, Brasil. *In: FERNANDES, J. A. V. R.; SPÓSITO, M. E. B. A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto; CEGOT, 2012.

WHITACKER, A. M. O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana. Apontamentos metodológicos. In: MIYAZAKI, V. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, n. 2, p. 307-327, 2012.

WHITACKER, A. M. **Forma Urbana e Estrutura Urbana**. 2014. Tese (Doutorado interinstitucional em Geografia) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”; Universidade Federal do Pará, Presidente Prudente/Belém, 2014.

WHITACKER, A. M.; FERREIRA, H. M. O centro Principal nas Cidades Policêntricas: uma discussão conceitual a partir da análise de Presidente Prudente - SP. **Encontro Nacional de Pós-Graduação em Geografia (ENANPEGE)**, 11. Anais [...]. ENANPEGE, 2015.

WHITACKER, A. Centro da cidade: consolidação e expansão. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. (orgs.). **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Unesp – Cultura Acadêmica, 2017. p. 179-198.

YÁZIGI, E. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

YOSCHIOKA, H. **Avaliação de implantação de um núcleo urbano em área na Amazônia: o exemplo de Nova Marabá, Pará**. 1986. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1986.

Instrumentos técnicos

DIÁRIO Oficial do Estado do Pará. **Caderno** 2, 28 de dezembro de 2011, p. 8. Belém: IOEPA.

FEDERAÇÃO Brasileira de Bancos-FEBRABAN. Disponível em: <https://portal.febraban.org.br/>. Acesso em 29 dez. 2020.

FUNDAÇÃO Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas do Pará - FAPESPA. **Boletim Agropecuário do Estado do Pará**. Belém, 2013.

FUNDAÇÃO Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas do Pará - FAPESPA. **Boletim Agropecuário do Estado do Pará**. Belém, 2015

FACULDADE Metropolitana. Disponível em: www.faculdademetropolitana.com.br/pt_br/index.php. Acesso em: 12 out. 2016.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **REGIC-2007**. IBGE, 2008. Disponível em: www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=o-que-e.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE. **Censo 2010**. IBGE, 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br>.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE. **Censo 2014**. IBGE, 2014.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **REGIC-2018**. IBGE, 2020. Disponível em: www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=o-que-e.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Cidades**. IBGE, 2010. Disponível em: www.cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=15&search=para.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. Geociências. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html>. Acesso em 29 de julho de 2020.

INSTITUTO de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará. Belém: IDESP, 2012.

IGUATEMI, *Shopping Center*. Disponível em: www.iguatemi.com.br Acesso em: 12 out. 2016.

MARABÁ. **Plano Diretor Participativo de Marabá, Pará: 2006**. Relatório de leitura técnica. Marabá: PMM/Diagonal, Revisão: 2011. 2018. <http://www.maraba.pa.gov.br/>

MARABÁ. **Fundação Casa da Cultura de Marabá**, 2014.

PARAUPEBAS. Disponível em: www.prefeituramunicipaldeparauapebas.com.br. Acesso em: 20 set. 2016.

PARÁ. Secretária De Estado De Integração Regional (SEIR), 2011.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Roteiro de entrevista aos consumidores dos Centros e do Shopping Center Pátio Marabá

ROTEIRO DA ENTREVISTA: AOS CONSUMIDORES DOS CENTROS E DO SHOPPING CENTER PÁTIO MARABÁ			
Dia:	Hora:	Local:	
Entrevistador(a):	Entrevistado(a):		
Cidade:			
Cidade onde mora. Se em Marabá qual bairro?			
Idade?			
Que tipo de Transporte usa para chegar aqui:			
Carro:	Bicicleta:		
Moto:	Nenhum(a pé):		
Escolaridade: Superior () Médio () Fundamental () Nenhum ():			
Superior:			
Médio:			
Fundamental:			
Nenhum:			
Trabalha? Onde:			
Sim:	Serviços:		
Não:	Agropecuária:		
	Indústria:		
Estuda?		Onde?	
Sim:	Faculdade: Privada:		
	Pública:		
Não:	Escola: Privada:		
	Pública:		
	Curso profissionalizante:		
Renda:			
() Até um salário mínimo			
() Um salário mínimo			
() Dois salários mínimos			
() três salários mínimos			
() acima de cinco salários mínimos			
Qual a frequência que vem no comércio? (diariamente, quinzenalmente, semanalmente, mensalmente ou anualmente):			

Semanalmente:

Mensalmente:

Diariamente:

Quinzenalmente:

Anualmente:

Por que vem aqui?

Comida-Ambiente:

Pelos filhos:

Compras:

Lugar:

Costuma vir sozinho ou acompanhado?

Sozinho:

Acompanhado:

Tem preferência por alguma loja? (Qual?)

Não:

Sim:

Quanto tempo em média você fica aqui:

20 min:

30 min:

40 min:

1 hora:

Mais de 1 hora:

Desde quando frequenta esse centro?

Até 3 meses:

3 meses:

6 meses:

1 ano ou mais:

Frequenta outra(s)centros?(Qual?)

Sim:

Não:

APÊNDICE B - Roteiro de entrevista para as empresas matrizes/franqueadas/filiais do Circuito Superior e Superior Marginal (Capital)

ROTEIRO DA ENTREVISTA: AO CIRCUITO SUPERIOR E SUPERIOR MARGINAL (CAPITAL)		
N.		
Dia:	Hora:	Local:
Entrevistador(a):	Entrevistado(a):	Cidade:
A) Sobre a empresa: 1. DE QUEM FOI A INICIATIVA DE MONTAR A LOJA NA CIDADE? (empresário local ou de fora, que já atuava no ramo ou não... estimular a falar sobre a iniciativa). 2. QUAL (QUAIS) ATIVIDADE A EMPRESA DESENVOLVE? 3. QUANDO INICIOU A ATIVIDADE? 4. QUAIS OS CRITÉRIOS PARA ESCOLHA DA LOCALIZAÇÃO EM MARABÁ E NESTE CENTRO? 5. EM QUAIS REGIÕES DO BRASIL SÃO COMPRADAS AS MERCADORIAS? 6. EM SUA OPINIÃO EXISTE UMA ESPECIFICIDADE NESTE CENTRO QUE O DIFERENCIE DOS OUTROS DOIS? 7. CONSTRUÍRAM A EDIFICAÇÃO OU ADAPTARAM UMA JÁ EXISTENTE? 8. QUAL É O RAMO DA EMPRESA? 9. CONSIDERA ESTA ATIVIDADE IMPORTANTE PARA ESTA ÁREA? 10. TEM SIDO UM BOM NEGÓCIO? (expectativas, ganhos, vantagens e desvantagens). 11. A EMPRESA PRETENDE SE EXPANDIR PARA OUTRO CENTRO OU CIDADE? TÊM FILIAIS? 12. HOUVE ALGUMA MUDANÇA DESDE QUE FOI INSTALADA? (sobre o perfil dos consumidores na conquista ou perda de seguimentos sociais, aumento ou redução de consumo de produtos). – A ideia é fazer a pergunta mais aberta e mencionar esses itens caso eles não sejam mencionados espontaneamente.		

13. EXISTE ALGUMA ESTRATÉGIA DE ADEQUAÇÃO À CULTURA/COSTUMES DA REGIÃO?

B) Sobre a clientela:

14. EM QUE HORÁRIO ABRE E FECHA, DIARIAMENTE?

15. QUAL É O PERFIL, FAIXA ETÁRIA CLASSE SOCIAL DO SEU CONSUMIDOR?

16. TAMBÉM RECEBE CONSUMIDORES DE FORA DA CIDADE? (DE ONDE?) (placa dos veículos).

17. QUAIS OS DIAS DA SEMANA DE MAIOR FLUXO DE CONSUMIDORES E POR QUÊ? HÁ ALGUMA PROMOÇÃO?

18. QUAIS OS HORÁRIOS DE MAIOR FLUXO DE CONSUMIDORES E POR QUÊ?

19. HÁ VARIAÇÃO NO MOVIMENTO AO LONGO DO MÊS?

20. QUANTOS E QUAIS EMPREGOS DIRETOS A EMPRESA GERA?

APÊNDICE C - Roteiro de entrevista aos moradores dos Centros

ENTREVISTA AOS MORADORES DOS CENTROS		
Sujeitos: 1-Morador (Masculino) 2-Morador (Feminino)		
Obs: A entrevista pode ser gravada, desde que o entrevistado concorde.		
Dia:	Hora:	Local:
Entrevistador(a):	Entrevistado(a):	
Cidade:		
1 HÁ QUANTO TEMPO MORA NESTA RESIDÊNCIA? R: 2 MORAVA ANTES ONDE? POR QUE VEIO PARA ESTE CENTRO? R: 3 GOSTA DE MORAR NESTE CENTRO? POR QUÊ? R: 4 QUANTAS PESSOAS MORAM NA RESIDÊNCIA? R: 5 VOCÊ E OS DEMAIS MORADORES NECESSITAM IR AOS OUTOS CENTROS DA CIDADE PARA REALIZAR ALGUMA (S) ATIVIDADE (S)? (CASO SIM) QUAIS? ATIVIDADES? R: 6 QUAIS MEIOS DE TRANSPORTE UTILIZADO: - Moto: - Bicicleta: - Carro próprio: - Táxi (lotação ou comum): - Ônibus: - Nenhum (a pé) 7 COMO VOCE CONSIDERA OS SERVIÇOS EXISTENTES OFERECIDOS NESTE CENTRO? R: 8 NA SUA OPINIÃO, QUAIS AS ATIVIDADES/SERVIÇOS MAIS IMPORTANTES NESTE CENTRO? R: 9 NA SUA OPINIÃO, O QUE ESTÁ FALTANDO NESTE CENTRO? R:		

NA SUA OPINIÃO, O QUE MUDOU NOS ÚLTIMOS ANOS EM TERMOS DE COMPORTAMENTO DAS PESSOAS E NO ESPAÇO DESTE CENTRO?

R:

APÊNDICE D - Roteiro de entrevista ao Circuito Inferior (Trabalhador)

ROTEIRO DA ENTREVISTA: AO CIRCUITO INFERIOR (TRABALHADOR)		
N.		
Dia: Entrevistador(a):	Hora: Entrevistado(a):	Local: Cidade:
HÁ QUANTO TEMPO VOCÊ TRABALHA NESTA ATIVIDADE? de 0 a 6 meses() b) de 6 meses a 1 ano() c) de 1 ano a 2 anos() d) de 2 anos a 3 anos() e) acima de 3 anos() EM QUE VOCÊ TRABALHAVA ANTES DESTA ATIVIDADE? POR QUE VOCÊ SAIU DO TRABALHO ANTERIOR? QUAL A SUA ESCOLARIDADE? QUAL A SUA FORMAÇÃO PROFISSIONAL? VOCÊ MORA NA CIDADE OU NO CAMPO? HÁ QUANTO TEMPO? HÁ QUANTO TEMPO VOCÊ TRABALHA NESTE LOCAL? de 0 a 6 meses() b) de 6 meses a 1 ano() c) de 1 ano a 2 anos() d) de 2 anos a 3 anos() e) acima de 3 anos() COMO VOCÊ FAZ A SUA JORNADA DE TRABALHO? TRABALHA NO FIM DE SEMANA? VOCÊ PAGA ALGUMA TAXA PARA A PREFEITURA? CASO SIM, VALOR? VOCÊ TEM O CADASTRO DE MEI (Microempreendedor Individual)? QUAIS OS DIAS DA SEMANA E DO MÊS DE MAIOR MOVIMENTO DE VENDA? POR QUE VOCÊ ESCOLHEU ESTE CENTRO PARA TRABALHAR? DE ONDE SÃO COMPRADAS AS MERCADORIAS QUE VOCÊ VENDE?		

TEM SIDO UM BOM NEGÓCIO? EM MÉDIA, QUANTO É O FATURAMENTO?

É SUFICIENTE PARA MANTER A SUA FAMÍLIA?

QUANTAS PESSOAS TRABALHAM COM VOCÊ? QUANTAS SÃO DA FAMÍLIA E QUANTOS DE FORA?

COMO SÃO OS PAGAMENTOS DAS PESSOAS QUE TRABALHAM COM VOCÊ?

EM SUA OPINIÃO EXISTE UMA ESPECIFICIDADE NESTE CENTRO QUE O DIFERENCIE DOS OUTROS DOIS?

VOCÊ USA MÁQUINA DE CARTÃO?

VOCÊ TEM UMA CLIENTELA FIXA?

O QUE ACHA DA INFRAESTRUTURA DO LOCAL?

Excelente () b) Bom () c) Razoável () d) Ruim () e) Péssimo ()

ALÉM DO SEU SUSTENTO, EXISTE OUTRO MOTIVO DE VOCÊ TRABALHAR AQUI?

VOCÊ PREFERE UM EMPREGO COM CARTEIRA ASSINADA OU CONTINUAR AQUI?

FINALIZAR. NUMA ESCALA DE 0 A 5, QUAL O NÚMERO QUE VOCÊ DARIA AO SUCESSO DE SEU NEGÓCIO AQUI?

ANEXOS

ANEXO 1 - Taxa municipal da propriedade fundiária (Secretaria Municipal de Gestão Fazendária)



PREFEITURA
MUNICIPAL
DE MARABÁ

LEI Nº 17.513, DE 18 DE ABRIL DE 2012.

CERTIDÃO
Certifico que a Lei nº 17513/2012
Pela qual se altera dispositivos da Lei
Complementar nº 004/2010, de 30 de
dezembro de 2010 e expede outras
providências, foi aprovada em sessão
pública, no dia 16/04/12, a
sancionada pelo Prefeito Municipal
Marcelo Souto da Silva, em 18/04/12.
Marcelo Souto da Silva
Secretário Municipal de Gestão Fazendária
2517/2011-GP

Altera Dispositivos da Lei
Complementar nº 004/2010, de 30 de
dezembro de 2010 e expede outras
providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE MARABÁ, Estado do Pará, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal de Marabá, aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

"Art. 58 - Os créditos tributários vencidos, inscritos ou não em dívida ativa, poderão ser parcelados em até 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas mediante comprovante de índice de liquidez do solicitante, por intermédio de autorização do Secretário Municipal de Gestão Fazendária ou autoridade a quem for delegada esta atribuição, observado o regular processo administrativo, vedado o parcelamento total ou parcial, salvo autorização expressa do titular da Secretaria Municipal de Gestão Fazendária."

Art. 2º - O artigo 151 da Lei Complementar nº 004/2010, de 30 de dezembro de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação.

"Art. 151 – A base de cálculo do imposto é o valor pactuado no negócio jurídico ou o valor venal dos bens ou direitos transmitidos, assim considerado o valor pelo qual o bem ou direito seria negociado à vista, em condições normais de mercado, periodicamente atualizado pelo Município, se este for maior."

§ 1º - Na arrematação ou leilão e na adjudicação de bens imóveis a base de cálculo será o valor estabelecido pela avaliação judicial ou administrativa, ou o preço pago se este for maior;

§ 2º - Nas tornas ou reposições a base de cálculo será o valor da fração ideal;

§ 3º - Na instituição do fideicomisso a base de cálculo será o valor do negócio jurídico ou 70% (setenta por cento) do valor venal do bem imóvel ou do direito transmitido, se maior;