



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
FACULDADE DE GEOGRAFIA**

CAMILA GARCIA NASCIMENTO DE SOUZA

**CENTRALIDADE INTRAURBANA: UMA DISCUSSÃO A PARTIR DO NÚCLEO
MARABÁ PIONEIRA EM MARABÁ (PA)**

**MARABÁ – PA
Outubro/2014**

CAMILA GARCIA NASCIMENTO DE SOUZA

**CENTRALIDADE INTRAURBANA: UMA DISCUSSÃO A PARTIR DO NÚCLEO
MARABÁ PIONEIRA EM MARABÁ (PA)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará como requisito à obtenção do título de Licenciatura e Bacharelado em Geografia.

Orientador: Prof. Me. Marcus Vinícius Mariano de Souza (Unifesspa)

MARABÁ – PA
Outubro/2014

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Josineide Tavares, Marabá-PA)

Souza, Camila Garcia Nascimento de.

Centralidade intraurbana: uma discussão a partir do Núcleo Marabá Pioneira em Marabá (PA). / Camila Garcia Nascimento de Souza; Orientador, Marcus Vinícius Mariano de Souza. – 2014.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Faculdade de Geografia, 2014.

1. Espaço urbano – Marabá, (PA). 2. Organização espacial – Marabá, (PA). 3. Urbanização – Marabá, (PA). 4. Espaço (reestruturação) – Aspectos sociais, econômicos, culturais. I. Título.

CDD – 22. ed.: 307.76098115

CAMILA GARCIA NASCIMENTO DE SOUZA

**CENTRALIDADE INTRAURBANA: UMA DISCUSSÃO A PARTIR DO NÚCLEO
MARABÁ PIONEIRA EM MARABÁ (PA)**

Prof. Me. Marcus Vinícius Mariano de Souza (Orientador)

Prof. Me. Marcos Mascarenhas Barbosa Rodrigues - FG/Unifesspa

Prof. Me. Michel de Melo Lima - FG/Unifesspa

Resultado: Aprovado

Conceito: Excelente

Data: 09/10/2014

À Deus, a minha mãe (Vanuza), a minha irmã (Bianca) e aos meus
avós (Sebastião Martins e Davina Garcia)

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ser o mantenedor da minha vida e providenciar cada segundo da minha existência. Por me proporcionar momentos especiais com familiares e amigos.

À minha querida e amada mãe Vanuza, que sempre sonhou os meus sonhos e que sempre dedicou amor incondicional a minha existência, possibilitando-me chegar aonde cheguei. Mãe sem você seria muito difícil continuar. Obrigada por todos os sacrifícios realizados para que eu obtivesse uma boa educação e alcançasse o ensino superior. Obrigada pelas orações e súplicas ao Deus do céu para que me protegesse e me livrasse do mal. Te amo!

Aos meus queridos avós Sebastião Martins e Davina Garcia, pela dedicação em todos os momentos da minha vida. Por sempre torcerem pela realização dos meus sonhos e por sempre estarem presentes na minha vida. Obrigada por tudo o que fizeram para que eu pudesse alcançar os meus objetivos. Serei eternamente grata a vocês.

À minha irmã Bianca Nascimento, por ser o meu maior presente de Deus. Obrigada por ser a minha melhor amiga e por acreditar na realização dos meus sonhos. Obrigada pela dedicação e amor incondicional. Te amo!

Ao meu pai Luiz Carlos por torcer pelo meu sucesso.

À família Faria (Francivaldo, Anízia, Késya e Kelly) por terem me ajudado muito durante três anos da faculdade, me proporcionando um ambiente familiar e me fazendo sentir e ser parte dessa linda família. A vocês os meus sinceros agradecimentos e gratidão.

Aos meus tios Valber, Vanda, Vanilda e Valter, por estarem presentes na minha vida desde a minha meninice. Se hoje consegui realizar este sonho, eu devo muito a vocês.

À minha tia Cista ao meu tio José Pereira (in memoriam) e as minhas primas Maricélia e Mônica, pelo carinho e por serem tão especiais, com quem partilhei muitos momentos maravilhosos.

A minha tia Ray (Raimunda Bonfim) por sempre está disposta a ajudar. Obrigada por todos os auxílios.

Aos meus professores da educação básica que sempre me incentivaram e acreditam nesse momento.

Nessa vida encontramos pessoas que se tornam mais chegados que um irmão e nos ajudam a compreender a necessidade de ajudarmos uns aos outros. Aos amigos que conheci durante a caminhada universitária os meus sinceros agradecimentos: Bruno Arthur, Suely Melo, Fernanda Carneiro, Flaviana Borges, Deiane Macedo, Mayra Barbosa, Enylton Guimarães e aos demais que sempre estimaram votos de sucesso.

Aos professores da Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, pela minha formação acadêmica e por serem cautelosos em tantas situações em que precisei.

Ao meu orientador, professor Marcus Vinícius Mariano de Souza, por ter aceitado o convite para me orientar nessa pesquisa e por não medir esforços para me ajudar na elaboração desse trabalho. Obrigada pelas ideias e contribuições científicas, pelas correções e sugestões, pela atenção dedicada ao percurso metodológico dessa pesquisa e por sempre se fazer presente no desenvolvimento desse trabalho. A você o meu muito obrigada pela liberdade para escrever cada capítulo desse TCC.

Aos meus amigos de coração Bárbara Yanara, Sandra Santos, Thiago Felipe, Marcos Lima e Maila Janaina, por me aturarem por tanto tempo. Saibam que vocês também fazem parte dessa vitória e sem vocês os 400 formulários dessa pesquisa seriam mais penosos e não seriam realizados em tão pouco tempo, muito obrigada pela colaboração no trabalho de campo.

À turma de Geografia 2009 da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, por me proporcionarem vivenciar tantas experiências maravilhosas, principalmente nos trabalhos de campo. Obrigada Bruno Arthur, Fernanda Carneiro, Flaviana Borges, Deiane Macedo, Dayana Pereira, Diana Oneide, Diego Costa, Luciano Cardoso, Gerson Oliveira, Leila Maria, Natalie Barroso, João Batista, Cleiton Sodré, Mayra Barbosa, e a todos os demais que não conseguiram conosco finalizar essa etapa, saibam que vocês também contribuíram para a minha formação superior.

Ao meu querido amigo Bruno Arthur, por todas as experiências vividas, por estar presente em todos os momentos, sejam bons ou ruins, e por ter me livrado de muitos sufocos. Muito obrigada por sua amizade.

E a todas as pessoas que torceram, oraram, e contribuíram direta ou indiretamente para a realização desse sonho. Muito Obrigada!

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 a estilhaça. Não importa qual ponto possa tornar-se central, esse é o sentido do espaço-tempo urbano. A centralidade não é diferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo. E, no entanto, não importa qual seja esse conteúdo. Amontoamento de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças de mercado, multidões, pessoas caminhando, pilhas de objetos variados, justapostos, superpostos, acumulados, eis o que constitui o urbano (LEFEBVRE, 1999, p. 108, grifos do autor).

RESUMO

A análise das diferentes expressões da centralidade urbana é de fundamental importância para compreender as dinâmicas de reestruturação espacial da cidade. Desde a sua origem a cidade de Marabá (PA) tem orientado diferentes configurações espaciais, direcionadas pelas dinâmicas econômicas, sociais, culturais e demográficas materializadas em seu espaço urbano ao longo do tempo. A atual configuração espacial do espaço urbano de Marabá (PA) é uma condição da apropriação do capital e da atuação do Estado engendradas em seu território nas últimas décadas. Nesse sentido, a cidade apresenta diferentes expressões da centralidade urbana, com particularidades bastante distintas. Assim, o objetivo desse trabalho é analisar o processo de formação da centralidade urbana no Núcleo Marabá Pioneira, em Marabá (PA), identificando a centralidade a partir da reestruturação da cidade, na perspectiva intraurbana, buscando compreender quais as particularidades da centralidade urbana da Marabá Pioneira diante da atual organização espacial da cidade. Para isto, foram realizadas revisões bibliográficas de autores que discutem o tema em estudo; trabalho de campo para a captura de imagens e identificação do fenômeno da centralidade intraurbana nesse Núcleo; e, a aplicação de formulários com os frequentadores do Núcleo, com o objetivo de perceber o motivo que tais sujeitos preferem adquirir bens e utilizar os serviços do Núcleo pioneiro, chegando à conclusão de que a centralidade desse Núcleo está diretamente ligada ao setor comercial, destacando-se o setor de confecções e calçados concentrados ao longo da Av. Antônio Maia, e também ao setor de lazer, destacando-se a concentração de bares e restaurantes ao longo da Orla Sebastião Miranda.

ABSTRACT

The analysis of the different expressions of urban centrality is of fundamental importance for understanding the dynamics of spatial restructuring of the city. Since their origin, the city of Marabá (PA) has oriented different spatial configurations, directed by the economic dynamics, social, cultural and demographic materialized over time. The current spatial configuration of the urban space of Marabá (PA) is a condition of the appropriation of capital and the action of the state engendered in their territory in the last decades. In this sense, the city shows different expressions of the urban centrality, with particularities rather different. So, the objective of this paper is to analyze the process of the formation of the urban centrality in the Marabá Pioneira district, in Marabá (PA), identifying the centrality from the restructuring of the city, from an intra-urban perspective, seeking to understand what are the particularities of the urban centrality of the Marabá Pioneira in view of the current spatial organization of the city. For this, bibliographic revisions of authors who discuss the theme were carried out; field work was carried out to capture photographs and identify the phenomenon of centrality in the center; and, the application of questionnaires to people who commonly frequent this center, with the objective of knowing why people prefer to buy goods and use the services of the pioneer nucleus, concluding that the centrality of this nucleus is directly connected to the commercial department, contrasting the sector of clothing and footwear nested through Antonio Maia Avenue, and also the leisure sector, contrasting the sectors of bars and restaurants nested through the Orla Sebastião Miranda.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Crescimento urbano da cidade de Marabá até a década de 1950.	54
FIGURA 2: Planta Urbana do Projeto da SUDAM do Núcleo Nova Marabá.	58
FIGURA 3: Enchente da década de 1980 em Marabá (PA), imagem registrada da Câmara Municipal, no Núcleo Marabá Pioneira.	59
FIGURA 4: Representação dos Núcleos Marabá Pioneira, Cidade Nova e Nova Marabá com seus respectivos bairros.	62
FIGURA 5: características do bairro Cabelo Seco. Ruas estreitas, casas simples, aspectos que perduram há décadas.	63
FIGURA 6: Orla Sebastião Miranda, localizada as margens do rio Tocantins, Marabá/PA. ..	64
FIGURA 7: Avenida Antônio Maia, localizada no Núcleo Marabá Pioneira, Marabá/PA.	65
FIGURA 8: dados referentes aos deslocamentos 24h da Marabá Pioneira para as demais regiões.	70
FIGURA 9: Informações sobre a atratividade de viagens do Núcleo pioneiro para as demais regiões do Sistema de Transporte Coletivo de Marabá – PA.	71
FIGURA 10: Praia do Tucunaré, Marabá/PA	79
FIGURA 11: Praça Duque de Caxias, importante local de lazer no Núcleo Marabá Pioneira, Marabá – PA.	82
FIGURA 12: Praça São Félix de Valois, importante local de lazer e apresentações culturais no Núcleo Marabá Pioneira.	82
FIGURA 13: Estádio Municipal Zinho Oliveira.	83
FIGURA 14: Biblioteca Municipal, Marabá (PA).	83
FIGURA 15: Cine Marrocos, Marabá (PA).	84

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Organização dos Núcleos urbanos da cidade de Marabá.	60
MAPA 2: Núcleo Marabá Pioneira, com destaque para a Avenida Antônio Maia e para a Orla Sebastião Miranda.	81
MAPA 3: Marabá – PA: concentração das atividades de comércio e serviços no Núcleo Marabá Pioneira (2012)	85

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Dados referentes às linhas de circulação do transporte coletivo do município de Marabá/ PA.....	68
QUADRO 2: Resumo referente a movimentação diária de passageiros do transporte coletivo de Marabá – PA.	69

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – BRASIL: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA, RURAL E TOTAL (1940-2010)	23
TABELA 2: Crescimento Demográfico do Município de Marabá entre 1940 e 1970.....	55
TABELA 3: Crescimento Demográfico do Município de Marabá entre 1980 e 2010.....	57
TABELA 4: Marabá – PA: Distribuição dos Tipos de Atividades no Núcleo Marabá Pioneira (2012)	86

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Dados referentes ao local de residência dos entrevistados.	72
GRÁFICO 2: Dados referentes a utilização de agências e correspondentes bancários nos Núcleos da cidade de Marabá - PA	74
GRÁFICO 3: utilização de serviços médicos nos diferentes Núcleos da cidade de Marabá – PA.	75
GRÁFICO 4: Dados referentes ao uso de clínicas odontológicas nos diferentes Núcleos da cidade de Marabá – PA.....	75
GRÁFICO 5: Informações referentes ao uso de supermercados nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.	76
GRÁFICO 6: Informações sobre a aquisição de eletrodomésticos nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.	77
GRÁFICO 7: Dados referentes a compra de confecções e calçados nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.	78
GRÁFICO 8: Informações sobre a utilização das atividades de lazer nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.	79
GRÁFICO 9: dados referentes ao uso de bares e restaurantes nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.	80

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DIT – Divisão Internacional do Trabalho

DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano

HMM – Hospital Municipal de Marabá

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPEA – Instituto de Pesquisas Econômica e Aplicada

PDMU – Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá

PGC – Programa Grande Carajás

PIC – Programa Integrado de Colonização

PIN – Programa de Integração Nacional

SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
1) A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: urbanização brasileira, o fenômeno da centralidade e a reestruturação do espaço intraurbano.	19
1.1) Considerações acerca do processo de urbanização do Brasil	19
1.2) Processos e agentes organizadores e modeladores do espaço intraurbano.	25
1.3) Centralização: o fenômeno da centralidade urbana e a reestruturação do espaço urbano.	32
2) A CIDADE DE MARABÁ: considerações acerca da centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira.	45
2.1) A produção do espaço urbano de Marabá (PA) no contexto de colonização da Amazônia	45
2.2) A formação socioespacial do município de Marabá: do Burgo do Itacaiúnas à cidade.	47
2.3) Iniciando a discussão sobre a centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira....	61
3) A CENTRALIDADE INTRAURBANA DO NÚCLEO MARABÁ PIONEIRA	67
CONSIDERAÇÕES FINAIS	88
REFERÊNCIAS	91
APÊNDICE	95

INTRODUÇÃO

A urbanização brasileira é um fenômeno bastante recente e esteve fortemente vinculada ao processo de industrialização do país, especialmente após a década de 1950. Nesse período, as cidades brasileiras passaram a observar um intenso fluxo populacional ocasionado a partir da instalação das indústrias, demandando novas oportunidades de empregos e a migração do campo para a cidade ocasionada pela busca de melhores condições de vida.

Nesse cenário, a partir da década de 1960, a região amazônica passou a presenciar um grande aumento populacional, orientado principalmente pelos projetos do Governo Federal de integração econômica dessa região ao mercado nacional, visando proporcionar o avanço da fronteira amazônica com a construção de um conjunto de infraestruturas materializados em rodovias, ferrovias, hidrovias, projetos de mineração e de expansão agrícola e pecuária, que passaram a orientar a apropriação do capital monopolista nessa região.

Diante das novas frentes de expansão da fronteira amazônica, especialmente nas décadas de 1970 e 1980, o sudeste do Pará foi palco de um intenso fluxo migratório e de novas dinâmicas socioespaciais orientadas pelas políticas do Governo Federal de inserção econômica dessa região em plano nacional e internacional.

A urbanização da cidade de Marabá (PA) esteve intimamente ligada aos grandes projetos de expansão da fronteira amazônica, principalmente com a construção da Transamazônica, a descoberta do ouro em Serra Pelada e o Programa Grande Carajás (PGC), tornando-se um centro urbano com grande influência política, econômica e social diante dos demais espaços urbanos do seu entorno.

Nessa perspectiva, a presente pesquisa tem como objetivo geral analisar o processo de formação da centralidade urbana no Núcleo Marabá Pioneira, em Marabá (PA), identificando a partir das transformações do espaço urbano as características atuais dessa centralidade. Além disso, também existem os objetivos específicos em analisar a produção do espaço urbano e do conceito de centralidade intraurbana; apresentar o processo de formação e organização do espaço intraurbano de Marabá (PA); identificar quais elementos são característicos da centralidade urbana do Núcleo Marabá Pioneira.

Realizar trabalhos acerca da centralidade intraurbana na cidade de Marabá (PA) deve-se levar em consideração estudos teóricos-conceituais que possibilitem compreender a

realidade socioespacial das cidades médias brasileiras, especialmente da região amazônica, como adotados para a concretização dessa pesquisa.

Nessa perspectiva, a centralidade intraurbana foi trabalhada como um processo socioespacial, relacionando-se com os fluxos de pessoas, mercadorias e capital, demandados pela concentração de comércios e serviços em uma determinada área, estando diretamente ligada a facilidade de acesso do consumidor aos produtos e serviços desta localidade no espaço urbano.

Dessa forma, a centralidade é redefinida a partir da inserção de novas dinâmicas de concentração de atividades terciárias na cidade, gerando novos fluxos e articulações entre as diferentes áreas centrais e entre as cidades de uma rede urbana. Assim, a centralidade é orientada pelos diferentes sujeitos produtores do espaço urbano.

A problematização dessa pesquisa consistiu em responder o seguinte questionamento: qual a característica da centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira? No senso comum é possível observar que o Núcleo pioneiro tem uma centralidade. Entretanto, o que caracteriza essa centralidade? É por causa da questão histórica, por ser o local onde materializou a origem da cidade? É por causa do lazer, pela proximidade dos rios Tocantins e Itacaiúnas, especialmente pela praia do Tucunaré formada com a baixa das águas do rio Tocantins, e dos serviços ligados ao lazer na Orla Sebastião Miranda? É por causa das atividades de comércios e serviços existentes nesse Núcleo? Ou é o conjunto de todos esses fatores?

Em se tratando de questões teórico-metodológicas, foi realizada primeiramente uma revisão bibliográfica sobre os temas abordados na pesquisa: urbanização do Brasil; o espaço urbano; centralidade urbana; a produção do espaço urbano amazônico; os grandes projetos de integração da Amazônia; a formação socioespacial da cidade de Marabá (PA), com base em renomados autores, dentre eles: Henry Lefebvre, Milton Santos, Roberto Lobato Corrêa, Maria da Encarnação Beltrão Sposito, Marcelo Lopes de Souza, Saint Clair C. da Trindade Junior, Flávio Villaça, William Ribeiro da Silva, Haidine da Silva Barros Duarte, entre outros.

Foram utilizados dados secundários a partir do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, do Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada (IPEA), da Prefeitura Municipal de Marabá (PA), do Departamento Municipal de Transporte Urbano, da Superintendência de Desenvolvimento Urbano, bem como o levantamento de dados e informações em sites de instituições públicas, assim como dados digitalizados e fontes documentais. Tais dados foram necessários para entender as dinâmicas socioespaciais ocorridas na cidade, sendo importante

para compreender a formação e as características da centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira, principal objeto desse trabalho.

Posteriormente foram realizados trabalhos de campo no Núcleo Marabá Pioneira a fim realizar observações qualitativas através do registro fotográfico verificando os principais pontos de exercício da centralidade intraurbana, atentando para as articulações desse Núcleo com os demais Núcleos urbanos da cidade. Em seguida, houve a explicação de formulários semiestruturados com os frequentadores do Núcleo pioneiro, com o objetivo de perceber o motivo pelo qual os entrevistados preferem adquirir bens e serviços nesse Núcleo, o meio de transporte que utilizam para chegar ao Núcleo, a frequência com que vão ao Núcleo, em qual Núcleo mais utilizam os serviços bancários, médicos, odontológicos, supermercados, eletrodomésticos, roupas e calçados, lazer e bares e restaurante, bem a opinião de cada uma sobre onde se localiza o centro de Marabá (PA) e porque consideram tal lugar como o centro da cidade.

O formulário foi pensado na perspectiva de angariar informações plausíveis acerca da utilização dos comércios e serviços do Núcleo pioneiro por moradores de outros Núcleos, na tentativa de verificar quais as principais atividades terciárias promovem a atração de pessoas para consumir tais serviços nesse Núcleo. Nesse sentido, foram realizadas 400 entrevistas¹, tendo por base a População Economicamente Ativa de Marabá, que é de aproximadamente 103 mil habitantes. Para definir a amostra foi utilizada a Tabela proposta por Krajcie e Morgan (1970 *apud* SIEGLER, s.n.t.).

Os formulários foram aplicados apenas no Núcleo Marabá Pioneira, uma vez que, o principal objetivo deste consistiu em verificar quais as principais atividades de comércios e serviços são utilizados pelos entrevistados, bem como o principal motivo do consumo ser nesse Núcleo, percebendo a expressão da centralidade a partir do fluxo de pessoas de outras localidades que usufruem de tais serviços no Núcleo pioneiro. O público entrevistado foi bastante diversificado, entre jovens, adultos e idosos. A abordagem dos entrevistados foi realizada em pontos focais onde o fluxo de pessoas é mais evidente, principalmente ao longo da avenida Antônio Maia e na Orla Sebastião Miranda.

Os dados e informações adquiridas com a realização dos formulários foram analisados, catalogados e sistematizados em tabelas e gráficos, considerando os objetivos dessa pesquisa, como materializados ao longo desse estudo.

¹ A determinação do tamanho da amostra a partir do tamanho da população foi adaptada da tabela proposta por Krajcie e Morgan (1970 *apud* SIEGLER, s.n.t.), onde uma população entre 75.000 a 1.000.000 considera-se uma amostra de 382, entretanto, neste trabalho considerou-se o número exato de 400 pessoas.

Também foram utilizados dados do projeto de pesquisa “Centro, centralidade e descentralização em cidades médias: avaliação da dinâmica das atividades de comércio e serviços em Ituiutaba (MG) e Marabá (PA)”, principalmente o mapeamento das quadras ao longo da Avenida Antônio Maia e as quadras do seu entorno, bem como as quadras ao longo da Orla Sebastião Miranda, cujo principal objetivo de utilização de tais informações esteve em especializar as atividades de comércio, serviços e lazer no Núcleo pioneiro.

Este trabalho está estruturado em três capítulos. O primeiro capítulo aborda o fenômeno da centralidade intraurbana a partir do processo de urbanização e industrialização da sociedade, nessa perspectiva, apresentando uma análise teórica do conceito de centralidade, observando como esse fenômeno se produz no espaço urbano, bem como quais as características dão centralidade a um local.

No segundo capítulo apresenta o processo de formação da centralidade intraurbana no Núcleo Marabá Pioneira, a partir da dinâmica atual do espaço urbano da cidade de Marabá, no contexto de expansão das atividades econômicas na Amazônia Oriental, a partir da década de 70.

O terceiro capítulo apresenta uma abordagem dos elementos que revelam as características da centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira. Para tanto, houve uma análise quantitativa das informações adquiridas com a realização dos formulários, como possibilidade de compreensão da centralidade intraurbana desse Núcleo, principal foco de estudo dessa pesquisa.

1) A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: urbanização brasileira, o fenômeno da centralidade e a reestruturação do espaço intraurbano.

1.1) Considerações acerca do processo de urbanização do Brasil

As primeiras cidades surgiram associadas aos centros cerimoniais (CLAVAL, 2004), onde as sociedades reuniam-se com o objetivo de construir uma identidade coletiva em torno das suas crenças e de seus símbolos. Com o passar do tempo, juntou-se a esta função a atividade mercantil, havendo a transformação dos povoamentos rurais, que por meio da intervenção humana modificaram-se e se tornaram espaços organizados complexos, principalmente pela troca de excedentes do campo, caracterizando a cidade como o ponto principal na organização da economia e o lugar do poder evidenciado no papel político.

Nesse contexto, a cidade passou por novas configurações socioespaciais, principalmente pela especialização do trabalho e pelo sistema de troca de mercadoria, permitindo a realização da oferta de produtos a serem comercializados e a procura destes pelos consumidores, alcançando a diferenciação das atividades de produção, dos meios de distribuição e de consumo no espaço urbano, focalizando a divisão do trabalho (BERRY, 1967).

Segundo Sposito (2010), a organização da cidade está associada à divisão social do trabalho, onde o comércio foi se modelando e transformando cada vez mais o espaço urbano. Ao longo da história, as cidades passaram a exercer diferentes funções, constituindo uma totalidade de relações sociais, políticas, culturais e econômicas, que são cada vez mais importantes para a organização espacial intra e interurbana, principalmente a partir da Revolução Industrial ocorrida nos séculos XVIII e XIX, onde as modificações engendradas no território por meio da introdução das novas técnicas de produção contribuíram para o crescimento acentuado da população e o surgimento de diferentes formas de organização espacial nas cidades.

Sendo uma representação das expressões da produção da sociedade, a cidade passa por transformações fortemente pautadas nos modos de produção. Observa-se em algumas cidades da Antiguidade e da Baixa Idade Média que o comércio possibilitou a consolidação de novos circuitos comerciais e a solidificação do acúmulo de riquezas por uma burguesia comercial que representava a classe hegemônica na época, direcionando a sociedade para um novo processo social conhecido como industrialização.

Para Lefebvre (1999) a sociedade urbana é a sociedade que nasce da industrialização, que encontra-se constituída por esse processo e que domina e absorve a produção agrícola, consolidando a inversão da sociedade agrária em direção a uma sociedade urbana.

A cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela *centraliza* as criações. E, no entanto, ela cria tudo. Na existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é, sem *relações* (LEFEBVRE, 1999, p. 119, grifos do autor)

A partir da Revolução Industrial, a expressão da urbanização da sociedade passou a agregar novos valores em detrimento do processo de industrialização, onde não se deve considerar como importante apenas o crescimento populacional, mas as transformações que o avanço do capitalismo provocou nas cidades, remodelando o papel e a estrutura das formas espaciais e sociais desses espaços.

Com o processo de industrialização, as cidades passaram a ter grande importância para o desenvolvimento e a concretização das forças produtivas do modelo capitalista, por apresentarem condições necessárias à reprodução e a continuação do ciclo de acumulação de capital, permitindo a produção e o consumo mais rapidamente dos produtos fabricados, como afirma Silva (2006, p. 18):

A cidade, como resultado das dinâmicas de produção, circulação e consumo, portanto, inserida na lógica capitalista, suscita a necessidade de concentrar equipamentos, atividades e serviços de modo que as relações econômicas e sociais possam conquistar maior dinamicidade e maximização da possibilidade da reprodução capitalista.

Diante do contexto de industrialização do mundo, é evidente a imposição do sistema capitalista de produção, introduzindo mudanças bastante significativas no espaço urbano, delineando-o como produto e condição das articulações inseridas por este sistema no arranjo espacial e social da cidade. Nessa totalidade, “a cidade nunca fora um espaço tão importante, e nem a urbanização um processo tão expressivo e extenso a nível mundial, como a partir do capitalismo” (SPOSITO, 2010, p. 30). Dessa forma, o modelo de produção capitalista estabeleceu grandes mudanças na organização interna das cidades. Essas mudanças podem ser entendidas como os impactos do processo de industrialização e a materialização do capitalismo sobre a urbanização da sociedade.

O processo de urbanização deve ser pensado a partir das expressões da industrialização no mundo, principalmente pela fase do capitalismo industrial que se desenvolveu primeiramente na Inglaterra no século XVIII e deu respaldo para a manifestação

do trabalho assalariado. Dessa forma, o processo de industrialização provocou uma intensa ampliação da economia de mercado, devido à produção em massa designada por essa etapa do capitalismo, fortalecendo uma rápida articulação entre os lugares fundamentada em uma Divisão Internacional do Trabalho (DIT), em escala global, reforçando a Divisão Territorial do Trabalho (DTT), em escala nacional ou regional, o que permitiu maior integração entre os países (SPOSITO, 2010).

Posteriormente à 2ª Guerra Mundial, houve maior concentração de capital nas cidades, uma vez que, o desenvolvimento das indústrias permitiu a concretização da reprodução concorrencial do capitalismo, materializando a segunda fase desse processo, o capitalismo monopolista. Depois da Revolução Industrial, novas condições foram desenvolvidas para a expansão do capitalismo em outros territórios, admitindo uma integração maior entre o mundo, num processo chamado de “internacionalização do capital” (SPOSITO, 2010).

A cidade é, particularmente, o lugar onde se reúnem as melhores condições para o desenvolvimento do capitalismo. O seu caráter de concentração, de densidade, viabiliza a realização com maior rapidez do ciclo do capital, ou seja, diminui o tempo entre o primeiro investimento necessário à realização de uma determinada produção e o consumo do produto. A cidade reúne qualitativa e quantitativamente as condições necessárias ao desenvolvimento do capitalismo, e por isso ocupa o papel de comando na divisão social do trabalho (SPOSITO, 2010, p. 64).

Segundo Sposito (2010), a multinacionalização das empresas proporcionou maior articulação entre os lugares a nível regional, nacional e internacional. Nesse sentido, o processo de expansão do capitalismo promoveu um desenvolvimento desigual entre os países, entendido a partir de uma lógica “centro-periferia”, onde a industrialização, comandada pelos países “centrais”, foi ampliada até aos países periféricos, entre eles o Brasil, designando uma nova roupagem na urbanização do território brasileiro.

Para a autora supracitada o desenvolvimento dos meios de transportes e comunicações no século XIX foi de grande importância para a consolidação do modelo capitalista de produção e permitiu uma interdependência entre os lugares e a formação das redes urbanas, dessa forma, a circulação de pessoas, mercadorias e informação comportou a articulação entre as cidades, dinamizando os espaços e estabelecendo um grau de importância de uma cidade em relação às outras.

Com o desenvolvimento do capitalismo industrial, a cidade adquiriu um crescimento populacional e territorial em ritmos muito acentuados. Houve uma inversão no local de moradia dos indivíduos, do campo para a cidade, pois a cidade passou a designar um novo ritmo de produção demandado pelo processo de industrialização. Dessa forma, o “inchaço”

populacional, associado à mão-de-obra em excesso, e, a procura de novas áreas para a instalação de novas indústrias possibilitou a expansão das fronteiras territoriais dos centros urbanos (SPOSITO, 2010).

A cidade é o lugar onde se concentra a força de trabalho e os meios necessários à produção em larga escala – a indústria -, e, portanto, é o lugar da gestão, das decisões que orientam o desenvolvimento do próprio modo de produção, comandando a divisão territorial do trabalho e articula a ligação entre as cidades da rede urbana e entre as cidades e o campo. Determina o papel do campo neste processo, e estimula a contribuição da rede urbana (SPOSITO, 2010, p. 64).

Nessa perspectiva, o processo de industrialização, na sua inteireza, contribuiu para a expansão territorial, bem como para o adensamento populacional urbano, sendo este condicionado pelo excesso da força de trabalho no bojo da acumulação de capital por meio das indústrias (SPOSITO, 2010). Em decorrência desse processo, a produção e a estruturação do espaço urbano passaram por rupturas e continuidades que direcionaram novas articulações entre as cidades, sendo materializadas em âmbito local, regional, nacional e mundial.

No contexto de industrialização do país, Santos (2009) aborda que a urbanização brasileira teve dois períodos de maior expressividade. O primeiro, referente aos anos anteriores à década de 1940, quando ocorrem as formações das primeiras cidades. O segundo ocorre após a década de 1950, onde os investimentos econômicos passaram a dinamizar a industrialização e conseqüentemente a urbanização do território.

A partir dos anos 1940-1950, é essa lógica da industrialização que prevalece: o termo industrialização não pode ser tomado, aqui, em seu sentido estrito, isto é, como criação de atividades industriais nos lugares, mas em sua ampla significação, como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torna-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações (leia-se terceirização) e ativa o próprio processo de urbanização. Essa nova base econômica ultrapassa o nível regional, para situar-se na escala do País; por isso a partir daí uma urbanização cada vez mais envolvente e mais presente no território dá-se com o crescimento demográfico sustentado das cidades médias e maiores, incluídas, naturalmente, as capitais dos estados (SANTOS, 2009, p. 30).

Dessa forma, é notável que a urbanização brasileira é um fenômeno bastante recente, sendo mais nitidamente observado a partir dos anos 1940, onde a população ainda estava organizada em sua maioria no meio rural. Nos períodos das décadas de 1950-1980, ocorreu uma rápida inversão quanto ao lugar de moradia da população brasileira, o meio rural deixou de ser o espaço de maior concentração de pessoas e a cidade ganhou essa nova característica.

Esse crescimento acentuado da população revela características mais particulares das cidades, materializadas na concentração de infraestrutura, na concentração econômica,

cultural, informacional, e a centralização de conflitos gerados pelas formas agressivas de apropriação do capital, onde a segregação socioespacial e a degradação ambiental são nitidamente observadas nesse processo.

Segundo Santos (2009) por dois séculos o Brasil foi considerado um país “essencialmente agrícola”, ou seja, o meio rural detinha a maior parte da população brasileira e de suas atividades econômicas. Entretanto, a partir do século XX, o Brasil passa a vivenciar um processo de urbanização com características fundamentais de industrialização da produção e do território, trazendo maior impulso para a expansão da urbanização do país.

Conforme o censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2000, a população total chegou a 81,2%, havendo um crescimento significativo desse número desde a década de 1970, quando a população passou a se localizar mais rapidamente na zona urbana. Atualmente, a população urbana corresponde a 84,9% da população total do país, segundo os dados do último censo demográfico realizado pelo IBGE (2010) (ver TABELA 1).

TABELA 1 – BRASIL: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA, RURAL E TOTAL (1940-2010).

Censo	População Urbana		População Rural		População Total (habitantes)
	Nº	%	Nº	%	
1940	12.880.182	31,2	28.356.133	68,8	41.236.315
1950	18.782.891	36,2	33.161.506	63,8	51.944.397
1960	32.004.817	45,1	38.987.526	54,9	70.992.343
1970	52.904.744	56,0	41.603.839	44,0	94.508.583
1980	82.013.375	67,7	39.137.198	32,3	121.150.573
1991	110.875.826	75,5	36.041.633	24,5	146.917.459
1996	123.082.167	78,4	33.997.406	21,6	157.079.573
2000	137.755.550	81,2	31.835.145	18,8	169.590.693
2010	169.156.850	84,9	30.085.611	15,1	199.242.462

Fonte: IBGE, 2010.

Org: SOUZA, C. G. N (2013).

Para Santos (2009), a urbanização brasileira foi desenvolvida em dois momentos distintos. O primeiro foi vivenciado até meados do século XIX, onde o território do país estava basicamente estruturado em “ilhas”, formando um grande arquipélago, uma vez que, as cidades que existiam na época eram praticamente independentes umas das outras, mantendo articulações econômicas, sobretudo com o exterior, inexistindo relações de produção ou consumo com os Núcleos urbanos do país, por produzirem produtos específicos e comercializarem diretamente com o mercado externo.

O segundo período ocorreu a partir do século XX, onde a urbanização do Brasil passou a ser mais intensa, especialmente por causa da articulação econômica e das dinâmicas urbanas estabelecidas no conjunto do território, uma vez que, a produção de café no estado de São Paulo permitiu uma articulação econômica entre boa parte do território nacional, sobretudo devido à implantação de infraestrutura adequada para atender os fluxos de mercadorias no país (SANTOS, 2009).

Com a industrialização concentrada em alguns estados brasileiros (São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais), a urbanização do país passou a integrar o território em sua totalidade, deixando de se constituir apenas um “arquipélago”. Dessa forma, o território brasileiro passou por uma nova configuração espacial direcionada pelo Estado, onde a acumulação do capital industrial tornou-se a principal referência para a integração do país.

Nessa perspectiva, Santos (2009) acredita que a urbanização brasileira está diretamente ligada à materialização do meio técnico-científico, tornando maior a conexão do território, principalmente pela fluidez do comércio e da construção de ferrovias e rodovias que permitem maior integração das regiões do país que oferecem condições para a viabilização da expansão do capital industrial.

Esse meio técnico-científico (melhor será chama-lo de meio técnico-científico-informacional) é marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para a sua realização. A informação, em todas as suas formas, é o motor fundamental do processo social e o território é, também, equipado para facilitar a sua circulação (SANTOS, 2009, p. 38)

Diante de todo o processo de industrialização brasileira, houve um grande crescimento das taxas demográficas urbanas no país. As cidades como novos espaços de atração populacional, devido à implantação das técnicas, passam a remodelar o território e a expandir o seu espaço geográfico, configurando uma nova dinâmica espacial pautada na lógica global do capitalismo.

Nesse cenário, as novas dinâmicas socioespaciais inseridas no espaço urbano são modeladas pelos diferentes sujeitos sociais que configuram e reconfiguram a produção da cidade. Assim, o espaço intraurbano é concretizado por uma diversidade de expressões sociais, econômicas, políticas e culturais, estabelecidas a partir de processos, formas e atores sociais que organizam e reestruturam esse espaço.

1.2) Processos e agentes organizadores e modeladores do espaço intraurbano.

A cidade é o local onde se concentra as decisões políticas da sociedade. O centro de gestão do território. O lugar que reúne as articulações sociais, culturais e econômicas dos indivíduos acumuladas ao longo do tempo. Segundo Corrêa (1989) e Carlos (2001), o espaço urbano, materializado na cidade, é um reflexo histórico e social das comunidades. Nesse sentido, Souza (2008, p. 28) afirma que:

A cidade é um centro de gestão do território não apenas enquanto sede de empresas (privadas e estatais), mas também enquanto sede do poder religioso e político. Além do mais, uma cidade não é apenas um local em que se produzem bens e onde esses bens são comercializados e consumidos, e onde pessoas trabalham; uma cidade é um local onde as pessoas se organizam e interagem com base em interesses e valores os mais diversos, formando grupos de afinidade e de interesse, menos ou mais bem definidos territorialmente com base na identificação entre certos recursos cobiçados e o espaço, ou base de identidades territoriais que os indivíduos buscam manter e preservar.

Na ciência geográfica, por muitos anos o espaço foi concebido apenas partir de sua morfologia estrutural e aspectos físicos. Entretanto, essa concepção simplista não conseguiu abarcar as dimensões intrínsecas do espaço urbano, o que permitiu a formulação de novos conceitos para abranger a totalidade de realizações concretizadas nesse espaço.

Dessa forma, a Geografia presenciou uma grande evolução conceitual, a superação simplista de espaço como a “localização dos fenômenos”, para aquele considerado como a “produção social”, descobrindo que além dos grupos de indivíduos se organizarem espacialmente, “a sociedade produz o seu próprio espaço”. Nessa perspectiva, para compreender o espaço urbano é necessário “concebê-lo como condição, meio e produto da reprodução da sociedade, definindo-o como processo/movimento em constituição, como o da própria sociedade” (CARLOS, 2011, p. 62-63).

A inserção da lógica capitalista de produção no mundo permitiu novas configurações e complexidades na organização do espaço urbano. Segundo Corrêa (1989), o espaço urbano pode ser apreendido a partir de diferentes fragmentos, sendo estes articulados por fluxos diversos, de informação, pessoas, mercadorias, culturas, etc., constituindo-se como um reflexo social a partir dos condicionantes sociais, representando um campo simbólico de lutas e interesses.

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou

processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem. A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade (CORRÊA, 1989, p. 11).

A produção do espaço urbano é realizada por diferentes sujeitos sociais que de acordo com seus interesses se apropriam do espaço, modelando-o e remodelando-o conforme suas ações materializadas ao longo do tempo. Segundo Corrêa (1989) cinco grupos de sujeitos sociais produzem e consomem o espaço urbano: os proprietários dos meios de produção, formados pelas grandes indústrias e empresas comerciais, possuem uma forte aliança com o Estado, onde o mesmo desapropria, cria condições e infraestrutura para atender aos grandes empreendimentos, promovendo uma grande alteração na dinâmica do espaço urbano; os proprietários fundiários, constituído por indivíduos que buscam maior renda fundiária, principalmente pela conversão de terra rural em terra urbana, tornando-se muitas vezes promotores imobiliários; os promotores imobiliários, composto por agentes envolvidos na edificação, incorporação e comercialização de imóveis; o Estado, sendo o organismo de maior intervenção na produção do espaço urbano, podendo assumir a forma dos outros agentes; os grupos sociais excluídos, organizado pelos sujeitos que possuem baixas ou nenhuma condição financeira de adquirir uma moradia digna na cidade, vivendo em cortiços, conjuntos habitacionais promovidos pelo Estado e favelas.

A produção do espaço urbano está intimamente ligada aos conflitos de interesse dos agentes sociais que organizam e (re)organizam esse espaço. As relações e dinâmicas estabelecidas pelo capitalismo revelam múltiplos conflitos na sociedade, implicando na formação de classes, na diferenciação social ao acesso de bens e serviços, constituindo um reflexo da própria reprodução do capital.

De acordo com as dinâmicas estabelecidas pelos próprios agentes modeladores do espaço urbano, a cidade passa por grandes transformações e reestruturações. A apropriação do espaço é direcionada de forma bastante desigual, principalmente pela contradição da lógica capitalista de produção, e a cidade por ser um reflexo dessas contradições está sujeita a diferentes e desiguais formas de (re)organização do seu espaço.

Segundo Castells (1983), a estruturação do espaço urbano deve ser compreendida a partir das determinações e conflitos de interesses concretizados pelos diferentes sujeitos sociais e pelas diferentes escalas de organização da sociedade, seja ela econômica, social,

política, cultural. Nesse sentido, a articulação entre os espaços fragmentados revelam a essência para a reprodução do espaço urbano, pautado, sobretudo nas relações e dinâmicas dos interesses dos conflitos demandados pelos agentes sociais.

O espaço urbano não pode ser apreendido apenas a partir de seus limites físicos, da sua forma, da sua morfologia. As racionalidades da lógica capitalista de produção engendram no espaço dinâmicas e contradições que permitem novas possibilidades de arranjos do espaço urbano. As relações sociais estabelecidas nesse espaço são conteúdos essenciais para a afirmação de novas expressões da reprodução do espaço urbano. Desse modo, Sposito (2004) afirma que:

O conceito de morfologia urbana, não se referiria [apenas] a uma dada forma urbana (extensão e volume), tal como ela se apresenta configurada espacialmente, mas ao processo de sua gênese e desenvolvimento, segundo os quais podemos explicar essa morfologia e não apenas descrevê-la ou representa-la gráfica ou cartograficamente. Aceitando-se essa perspectiva, a morfologia urbana refere-se não apenas à forma, mas também aos conteúdos que orientam essa forma e são por ela redefinidos continuamente (SPOSITO, 2004, p. 66).

Nessa perspectiva, compreender o espaço urbano não é apenas uma mera localização física ou delimitação de uma representação social. O espaço urbano vai muito além dos limites da cidade, revela as expressões do urbano no desenvolvimento da organização sócioespacial dos diferentes conflitos e interesses dos grupos sociais. Tais sujeitos sociais realizam dinâmicas que personificam as formas espaciais, criando e recriando novos conteúdos em diferentes escalas temporais. Assim para Santos (2005, p. 31):

Cada combinação de formas espaciais e de técnicas correspondentes constitui o atributo produtivo de um espaço, sua virtualidade e sua limitação. A função da forma espacial depende da redistribuição – a cada momento histórico sobre o espaço total – da totalidade das funções que uma forma social é chamada a realizar. Esta redistribuição-relocalização, deve tanto às heranças, notadamente o espaço organizado, como ao atual, ao presente, representado pela ação do modo de produção ou de um dos seus momentos. O movimento do espaço, isto é, sua evolução, e ao mesmo tempo um efeito e uma condição do movimento de uma sociedade global. Se não podem criar formas novas ou renovar as antigas, as determinações sociais têm de se adaptar. São as formas que atribuem ao conteúdo novo provável, ainda abstrato, a possibilidade de tornar-se conteúdo novo e real.

Segundo Harvey *apud* Corrêa (2001) a cidade é a materialização das expressões dos fenômenos sociais dentro de uma morfologia física construída sobre o espaço geográfico. É o lugar onde o processo de industrialização manifesta-se direta ou indiretamente, criando condições favoráveis para a reprodução e acumulação de capital. Para Corrêa (2001, p. 121) “os processos sociais produzem forma, movimento e conteúdo sobre o espaço urbano”. Tais processos são postos em ação pelos sujeitos modeladores do espaço.

O autor supracitado propõe cinco processos espaciais que realizados pelos sujeitos sociais organizam, modelam, e reestruturam o espaço urbano. Tais processos e suas formas são: centralização e área central, descentralização e os Núcleos secundários, coesão e as áreas especializadas, segregação e áreas sociais, inércia e as áreas cristalizadas. É importante reiterar que tais fenômenos não ocorrem de forma isolada nos lugares, uma vez que são processos complementares, podendo ocorrer concomitantemente em uma mesma urbe ou até mesmo em um bairro.

O processo de centralização é a formação de uma Área Central, caracterizada por concentrar atividades do comércio varejista, serviços bancários, hospitalares, jurídicos, estabelecimentos de gestão do Estado, terminais de transportes interurbanos e intraurbanos. É o lugar de maior influência do sistema de produção capitalista, dinamizando as relações econômicas da cidade em diferentes escalas.

Diante do processo de industrialização, ocorrido a partir da Revolução Industrial, a área central foi mais precisamente percebida, principalmente pela relação comercial estabelecida entre as cidades e destas com o mercado externo. Com a necessidade da circulação de mercadorias entre os lugares foi criada uma malha ferroviária, portuária e rodoviária para atender a demanda comercial. No entorno das estações, dos portos e dos terminais surgiram aglomerados comerciais como uma forma estratégica dos comerciantes em estarem mais próximos dos consumidores, atendendo ao grande fluxo de pessoas nesses espaços, demarcando-o como uma área central da cidade.

Aos arredores desses espaços surgem novas formas de uso do solo urbano, principalmente pela acessibilidade e localização de empreendimentos de diversas naturezas, possibilitando maior facilidade para as pessoas adquirirem os produtos e serviços que necessitam. Tais características permitem a área central exercer grande influência no espaço urbano e/ou até mesmo na hinterlândia da cidade.

Segundo Corrêa (2001), a área central acaba por apresentar uma grande centralidade, e em decorrência desse processo a valorização dos terrenos, dos aluguéis, dos impostos, além de atrair enormes congestionamentos e não haver espaços para a expansão de novas áreas comerciais e de serviços, ou até mesmo a ampliação de um determinado empreendimento. A partir disso, há a formação do processo conhecido como descentralização espacial.

“Pensar a descentralização é pensar no surgimento de novas estruturas comerciais fora da área central” (SOUZA, 2009, p. 61). A descentralização é um processo urbano ocasionado pela formação de Núcleos secundários de comércios e serviços em outras áreas da cidade. A presença de terrenos não ocupados baratos, com facilidade de transporte e com infraestrutura

adequada para atender os empreendimentos são focos de atração para os empresários investirem, sobretudo por haver uma grande demanda populacional para atender. Segundo Corrêa (2001), entre os fatores de atração de mercados para novas áreas estão:

- a) Terras não-ocupadas, a baixo preço e impostos
- b) Infraestrutura implantada
- c) Facilidades de transportes
- d) Qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem
- e) Amenidades físicas e sociais
- f) “threshold” ou mercado mínimo capaz de suportar a localização de uma atividade descentralizada. (CORRÊA, 2001, p. 126)

Nesse sentido, o processo de descentralização ocorre a partir do próprio crescimento demográfico e espacial da cidade, permitindo a formação de novas centralidades no interior do espaço urbano. Apesar de o processo descentralizador favorecer ao consumidor pela diminuição de gastos com transporte e com o tempo, e à reprodução do capitalismo industrial pela aquisição de novas áreas de mercados, muitas empresas pequenas não sobreviverão a este processo, uma vez que, não apresentam estrutura financeira para acompanhar o processo de descentralização espacial (CORRÊA, 2001).

Dessa forma, a partir do processo de descentralização há a emergência de Núcleos secundários no espaço urbano, apresentando novas centralidades. Tais Núcleos podem ser denominados como um subcentro ou eixo comercial. O primeiro, quando apresentar características intrínsecas ao centro principal, no que diz respeito à presença de atividades terciárias e a prestação de serviços que atendam a demanda de algum bairro. O segundo pode ser identificado pela aglomeração de comércios e serviços em determinadas ruas de bairros, sendo importantes vias de circulação e de atração populacional (CORRÊA, 2001).

O processo de coesão é assim denominado por apresentar um agrupamento de lojas do mesmo setor em uma determinada área da cidade, apesar de não negociarem entre si. Dessa forma, para Hurd *apud* Corrêa (2001) a coesão espacial revela às empresas garantia de consumo, pois sempre haverá fluxo de pessoas em direção a esses espaços, uma vez que, os consumidores são atraídos para se beneficiarem de um produto ou serviço e, pela oferta podem ser induzidos a levarem outros.

O processo de segregação espacial está intrinsecamente ligado à questão residencial. Segundo Corrêa (2001, p. 131), “a segregação é um processo que origina a tendência de uma organização espacial em áreas de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade social entre elas”. Nessa perspectiva, a segregação espacial é a demonstração da reprodução de classes sociais a partir do sistema capitalista de produção. Assim, no espaço geográfico há localidades direcionadas para atender a uma determinada classe social, com poder aquisitivo

mais elevado, e lugares destinados a atender indivíduos baixa renda, uma vez que, cada grupo social ocupa suas áreas a partir da sua disponibilidade financeira.

O processo espacial denominado inércia atua na organização intraurbana a partir de certos usos e certos locais apresentarem-se permanentes mesmo sustando as causas que no passado relevaram a sua localização. Nesse processo há a manifestação da cultura, do simbolismo, do pertencimento e do sentimento por tais usos e locais, que no espaço urbano materializa-se no tombamento, como uma forma de conservação da forma e do conteúdo de determinados locais. Assim, a alusão de tal processo é a cristalização de áreas não-rationais, ou seja, áreas que não possibilitam a reprodução do capital (CORRÊA, 2001).

Os processos e as formas espaciais de organização do espaço urbano apresentam características fundamentadas nas dinâmicas estabelecidas pelos sujeitos produtores da cidade. As relações estabelecidas pelos agentes sociais revelam novos conteúdos para a organização e reestruturação do espaço intraurbano. Os conflitos, as lutas de interesses, a reprodução do capital, proporcionam uma rápida expansão dos limites físicos da cidade, orientando maior complexidade na organização espacial.

Diante das especificidades desse trabalho, os processos de centralização e descentralização espacial são os que mais trazem contribuições para a problemática proposta. Segundo Lefebvre (1999) a própria cidade se apresenta como uma centralidade, pois é nesse espaço que ocorrem as trocas, que convergem os capitais, que reúnem signos e símbolos intrínsecos ao fenômeno urbano.

Nessa perspectiva entender o arranjo espacial interno da cidade é compreender como o capitalismo atua e dinamiza as relações sociais ali existentes. Dessa forma, a centralidade estabelece novas formas e conteúdos que direcionam a estrutura urbana, principalmente pela centralização, dispersão e até mesmo a propagação desse processo no interior do espaço urbano.

Esse espaço urbano é contradição concreta. O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições. O centro urbano é preenchido até a saturação; ele apodrece ou explode. Às vezes, invertendo seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio, a raridade. Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de *tudo* o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra, produtos da indústria, obras humanas, objetos e instrumentos, atos e situações, signos e símbolos. Em que ponto? Qualquer ponto *pode* tornar-se o foco, a convergência, o lugar privilegiado. De sorte que todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação. De sorte, que todo o espaço urbano foi, é, e será, *concentrado* e *poli(multi)cêntrico*. A forma do espaço urbano evoca e provoca essa concentração e dispersão. (LEFEBVRE, 1999, p. 44, grifos do autor).

De acordo com Lefebvre (1999), a centralidade não é fixa, pelo contrário, se apresenta de forma dinâmica reestruturando o espaço interno da cidade. Nesse sentido, um dos fatores determinantes do fenômeno da centralidade é a acessibilidade do consumidor às atividades de comércio e serviços da área central. Ressalta-se ainda que a centralidade não é apenas a concentração de atividades terciárias em um determinado local, mas também se estrutura a partir dos fluxos e das articulações entre as localizações do espaço urbano. Dentro dessa perspectiva, Villaça (2001, p. 20) afirma que:

A estruturação do espaço regional é denominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital e das mercadorias em geral – eventualmente até a mercadoria força de trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho-, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa lazer, escola, etc.

À medida que a cidade adquire um grande contingente demográfico e passa a ser dinamizada pelas relações sociais estabelecidas pelos sujeitos produtores do espaço urbano, a centralidade também acompanha as movimentações de organização do espaço ao longo do tempo, e dessa forma materializa o centro como o principal foco de identificação da centralidade interna da cidade.

Segundo Lefebvre (1999), o centro urbano depois de preenchido e saturado por atividades ligadas ao comércio e à prestação de serviços, ele ‘explode’, e expande seus limites para além da área central, para outras localidades do espaço urbano, para áreas que ofereçam suporte técnico e estrutural para atender a demanda da reprodução do capital.

As relações vivenciadas pela sociedade a partir da lógica de produção capitalista apresentam novas articulações entre os lugares da cidade. Devido à saturação da área central, muitas empresas e muitas atividades de serviços tendem a se deslocarem para outras áreas da cidade, uma vez que proporcionam a melhor sobrevivência desses empreendimentos, no que diz respeito ao preço da terra, dos aluguéis, dos impostos, entre outros fatores.

Nesse sentido, ocorre o processo que Corrêa (2001) denomina de descentralização espacial, caracterizado pela existência de novas áreas urbanas que oferecem vantagens para a instalação de empreendimentos e serviços para atender a demanda do capital. Diante do processo de descentralização das atividades da área central, novas dinâmicas espaciais são organizadas no território, e as articulações de mercado são dispersas no espaço urbano por meio da reprodução do sistema de produção capitalista. Nesse sentido, a cidade passa por uma

reestruturação intraurbana, principalmente pela formação e organização de novas centralidades.

No entanto, há centralidades que permanecem e sobrevivem mesmo quando a cidade orienta novas dinâmicas espaciais e organiza novas centralidades. Devido às particularidades dessa pesquisa, preferiu-se propor uma discussão sobre a centralização de comércios, serviços, informações, ideias, instituições governamentais em um determinado lugar, conferindo a este maior circulação de pessoas, mercadorias e capital em relação às outras áreas da cidade.

1.3) Centralização: o fenômeno da centralidade urbana e a reestruturação do espaço urbano.

O processo de urbanização desenvolvido a partir do século XX no Brasil revelou rupturas e permanências na forma de organização e reestruturação urbana do território em diferentes escalas. A principal característica desse momento foi à concentração exacerbada da população nas cidades, em decorrência da centralização cultural, econômica, informacional, infraestrutural, bem como de lutas e conflitos demandados pela reprodução do sistema capitalista.

A cidade é o centro de produção do capital. Nesse sentido, a cidade é o espaço das contradições, o espaço fragmentado, que devido às subjugações do capitalismo hierarquiza-o, materializando conflitos pela apropriação desigual do uso do solo, pela segregação espacial, pela diferenciação e restrição na apropriação do solo urbano.

No decorrer do desenvolvimento do sistema capitalista, a cidade também abrigou um arranjo desigual de acomodação dos fenômenos sociais e econômicos em sua malha urbana. A fragmentação dos fenômenos permitiu maior articulação interna entre os diferentes segmentos do espaço urbano. Nesse sentido, dentro da cidade houve a formação de espaços com maior poder de atração populacional, simplesmente por concentrarem um número maior de atividades de comércios e serviços. Dessa forma, esses lugares apresentam uma dinâmica intraurbana mais articulada, centralizando os fluxos de pessoas e mercadorias, bem como as demais parcelas do tecido urbano, constituindo-se em uma centralidade urbana.

Segundo Lefebvre (1999) a cidade por si mesma é uma centralidade. O espaço urbano é estruturado a partir de processos e funções espaciais que dinamizam e articulam o tecido

urbano por meio da lógica de produção capitalista. Apresenta especificidades que permite criar novas condições para a reestruturação e a reelaboração de novos fenômenos no espaço intraurbano.

Nessa perspectiva é relevante a afirmação de Lefebvre (1999) quando caracteriza a centralidade não de forma estática, mas dinâmica:

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 a estilhaça. Não importa qual ponto possa tornar-se central, esse é o sentido do espaço-tempo urbano. A centralidade não é diferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo. E, no entanto, não importa qual seja esse conteúdo. Amontoamento de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças de mercado, multidões, pessoas caminhando, pilhas de objetos variados, justapostos, superpostos, acumulados, eis o que constitui o urbano (LEFEBVRE, 1999, p. 108, grifos do autor).

Diante das dinâmicas socioespaciais estabelecidas pelos diferentes sujeito no espaço urbano, o fenômeno da centralidade pode ser compreendido a partir das funções e dos fluxos de comércio e serviços que uma localidade dispõe. A concentração de pessoas, conhecimentos, produtos, veículos, consumidores, operários, e opiniões, desempenham particularidades a determinados locais no espaço urbano. De acordo com Carlos (2001, p. 177) “a questão da centralidade diz respeito à constituição de lugares como ponto de acumulação e atração de fluxos, centro mental e social que se define pela reunião e pelo encontro”.

Segundo Berry (1967, p. 3) “as cidades são os pontos focais nos quais uma economia é organizada”. Nessa perspectiva os pontos focais representam as áreas onde há maior concentração de comércios e serviços, permitindo a atração de pessoas devido à localização e disposição das atividades terciárias em uma área vantajosa, onde a população não precisa realizar grandes esforços para adquirirem os bens que necessitam e a acessibilidade conduz os indivíduos na realização de seus negócios.

“A centralidade é a essência do ponto focal” (Berry, 1967, p. 3). Nesse sentido, a centralização de comércios, serviços, informações, pessoas, ideias, força de trabalho, instituições administrativas do Estado, em uma área da cidade é a essência do espaço urbano. É o local de convergência e divergência do capital. É o espaço mais apropriado para a produção e reprodução do sistema capitalista.

Segundo Sposito (1998), o fenômeno da centralidade urbana pode ser compreendido a partir de duas escalas territoriais: a intraurbana, tendo como referência o território da cidade, por meio de seu centro ou centros para expressar as variadas formas da centralidade urbana; e

a rede urbana, tomando como referência as articulações da cidade principal com relação ao agrupamento de cidades de uma rede. Assim, em virtude à especificidade dessa pesquisa, a escala de análise territorial a ser considerada é a intraurbana, por entender que esse processo é de extrema relevância para compreender a temática proposta.

O fenômeno da centralidade urbana, bem como questões relacionadas à área central urbana, tem sido objeto de investigação científica de diferentes áreas da ciência, economia, geografia, ciências sociais, filosofia, arquitetura, direito. As pesquisas apresentam diferentes correntes teórico-metodológicas e muitas divergências entre si, entretanto, verifica-se uma proximidade quanto ao objeto de estudo: entender as diferenças na consolidação dos fenômenos na cidade, verificadas a partir das localidades que possuem diferentes condições de centralização de comércios, pessoas, serviços, equipamentos, conhecimentos, atividades especializadas, destacando-se no espaço urbano.

Diante das explicações sobre a centralidade urbana, muitos grupos de teóricos revelam possibilidades de estudar e analisar esse fenômeno, dentre eles encontram-se os pesquisadores da Escola de Chicago. Os estudos relatados por essa Escola estão pautados nas seguintes teorias: a teoria do crescimento axial (Hurd), onde a cidade passa a crescer da área central para a zona periférica por meio das vias de circulação. A teoria das zonas concêntricas (Burgess), explica a formação da cidade a partir de Núcleos que se destacam pela concentração de atividades especializadas. A teoria setorial (Hoyt), em que a cidade cresce a partir de centros funcionais que são concretizados ao longo dos eixos de circulação. E por fim a teoria dos múltiplos Núcleos (Harris e Ullman), entendendo a cidade como polinucleada, onde a distribuição das atividades terciárias é propagada pelos Núcleos, intensificando a mobilidade entre os centros (LIMA FILHO, 1975 *apud* SOUZA, 2009).

Para compreender o fenômeno da centralidade, um dos estudos mais conhecidos na ciência geográfica é a Teoria dos Lugares Centrais de Walter Christaller. Esta teoria foi proposta em 1933 e caracteriza os lugares centrais a partir da disponibilidade de bens e serviços a uma população externa ao espaço intraurbano. Segundo Souza (2009), as contribuições de Christaller davam enfoque espacial para a escala interurbana, avaliando a importância das cidades em nível regional, por meio das funções centrais que ela poderia exercer, e a disponibilidade de bens centrais que ela poderia oferecer ao seu entorno.

Segundo Maia (2009) no decorrer da história da sociedade, os centros das cidades foram instituídos com diferentes nomeações: “centro de mercado”, “centro político”, “centro principal”, ou simplesmente “centro”. Essa área sempre foi caracterizada pela grande dinamicidade de pessoas, automóveis, mercadorias, e pela presença dos serviços populares e

especializados, dos estabelecimentos financeiros, das instituições administrativas, escolares, hospitalares e também religiosas. Esse agrupamento de diferentes tipos de atividades em uma determinada área da cidade produziu o que se denomina de centralidade intraurbana.

De acordo com Murphy e Vance (1967), o local de concentração de comércios, serviços, dos fluxos de pessoas e mercadorias, refletindo o mais elevado valor do solo urbano, sendo um ponto principal do tráfego de automóveis e pedestres, é apontado como o coração da cidade norte-americana e conhecido como Central Business District (CBD). Nesse sentido, o CBD, tornou-se o lugar de maior importância para o espaço urbano, principalmente devido à acessibilidade e a localização das atividades terciárias na área central.

Estudos sobre o espaço intraurbano identificam o centro como o local da cidade em que convergem os fluxos, os negócios, os serviços, as atuações particulares, conferindo-lhe a qualificação de lugar das trocas comerciais e de centro de mercado. Apesar de o CBD ser reconhecido como a localidade de concretização das atividades varejistas e financeiras em qualquer cidade, deve-se lembrar de que esta aplicação atende mais exatamente às áreas centrais das grandes cidades ou das metrópoles (MAIA, 2009).

O processo de concentração de atividades terciárias e as próprias instituições administrativas do Estado em uma determinada área constitui o que tradicionalmente denominamos de centro (SOUZA, 2009). Segundo Villaça (2001, p. 237) “o centro é centro porque ali estão o grande comércio e as sedes das grandes instituições”. Nesse sentido, o deslocamento de pessoas nessa área tende a ser maior devido ao agrupamento de comércios e serviços especializados e populares necessários à cidade. Para Maia (2009, p. 183):

[...] o centro é simultaneamente o lugar do encontro e da reunião a um só tempo, é também um lugar onde se estabelecem relações de trabalho, moradia, passagem, e lazer, por isto, íntegra e dispersa. O centro é centro por expressar, de forma mais contundente a dinâmica da cidade, ou seja, não existe cidade, nem realidade urbana, sem um centro. A sua importância é inquestionável para a manutenção da vida urbana (MAIA, 2009, p. 183).

O centro é o espaço de reprodução do sistema capitalista, sendo o local onde se realiza compras, vendas, e trocas de mercadorias, informações e cultura. É o lugar que atrai grandes parcelas da população que tendem a usufruírem das funções dos serviços, comércios e até mesmo da mão-de-obra encontrada nesta área, conforme afirma Maia (2009, p. 183):

Dessa forma, além de considerarmos as atividades econômicas, não podemos deixar de conceber o centro urbano como sendo também o grande espaço público da cidade, o lugar do encontro, da moradia, das trocas, portanto, da vida urbana.

Segundo Sposito (1991, p. 6):

O centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo.

A centralidade é um processo espacial que está diretamente relacionado com a acessibilidade do consumidor aos produtos e aos serviços concentrados em uma determinada área do espaço urbano. Nesse sentido, a centralidade não será expressa apenas em estruturas e localizações fixas, mas também por meio das interações e articulações entre as localizações da cidade e as dinâmicas estabelecidas pelos fluxos (SOUZA, 2009). Villaça (2001, p. 242) acrescenta:

Concluindo: os centros não são centros porque neles se localizam os palácios, as catedrais ou os bancos. Vimos que o oposto também é verdadeiro. Não é verdade que os palácios, as catedrais ou os bancos se localizam nos centros porque eles são centros. E por que eles são centros? Fica claro o círculo vicioso. Qual a origem ou a fonte da centralidade? Está na possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos.

Segundo Mello (1997) o lugar central é identificado por ser um ponto de centralização, “receptor e/ou emissor” de movimentos comerciais, econômicos, culturais, sociais, administrativos, e dessa forma, a centralidade é avaliada como resultado das relações entre as localidades centrais existentes no espaço urbano.

Nessa perspectiva, a centralidade urbana é um fenômeno espacial, que segundo Lefebvre (1999) deve ser entendido como um processo, podendo surgir em qualquer localidade do espaço urbano. Nesse sentido, a centralidade está diretamente relacionada aos fluxos e às articulações entre as localizações do espaço urbano e não apenas à localização.

Assim, Sposito (2001, p. 238), afirma que as centralidades não podem:

[...] ser analisadas apenas no plano das localizações das atividades comerciais e de serviços, como já tem sido destacado por diferentes autores, mas deve ser estudada a partir das relações entre essa localização e os fluxos que ela gera e a sustentam. Os fluxos permitem a apreensão da centralidade, porque é através dos nódulos de articulação da circulação intra e interurbana que ela se revela. (...) Se o centro se revela pelo que se localiza no território, a centralidade é desvelada pelo que se movimenta no território, relacionando a compreensão da centralidade, no plano conceitual, prevalentemente à dimensão temporal da realidade.

O processo de centralização de atividades terciárias na área central agrega um alto valor do solo urbano, dos alugueis, dos impostos, o congestionamento e as altas tarifas dos transportes, a ausência de espaço para a expansão do centro, a fiscalização de órgãos legais e a perda de amenidades, permitindo a criação de novas áreas de concentração de comércios e

serviços na cidade onde apresentam terrenos disponíveis, baixos impostos, infraestrutura adequada, acesso aos transportes, qualidade do terreno e amenidades. A este processo de expansão das atividades da área central sobre as áreas não centrais denomina-se: descentralização espacial (CORRÊA, 2001).

A descentralização aparece como um processo espacial associado às deseconomias de aglomeração da Área Central, ao crescimento demográfico e espacial da cidade, inserindo-se no processo de acumulação de capital. De certa forma repete o fenômeno de centralização tornando a organização espacial da cidade mais complexa, com o aparecimento de subcentros e áreas industriais não-centrais (CORRÊA, 2001, p 129).

Perante do crescimento populacional exacerbado na cidade, acompanhado pela construção de novas estruturas espaciais, ocorre uma série de transformações no espaço urbano. Há a multiplicação dos aglomerados periféricos, o surgimento de diferentes tipos de mobilidade da comunidade, e a criação de novos padrões de localização e consumo das atividades terciárias (DUARTE, 1974).

No processo de expansão do espaço urbano, a população em crescimento tende a localizar-se cada vez mais distante da Área Central da cidade. a população assim distribuída em uma área bastante extensa tem a necessidade de uma série de serviços, o que resulta numa redistribuição do equipamento terciário (DUARTE, 1974, p. 55).

Assim, as áreas de concentração de comércios e serviços formadas na cidade, produzem novas expressões da centralidade urbana, possibilitando novos fluxos sociais, econômicos, culturais, informacionais, e a redistribuição das atividades terciárias com as demais áreas descentralizadas (SOUZA, 2009).

Segundo Souza (2009), o processo de descentralização espacial leva a disseminação da centralidade pelo espaço urbano e cria novas formas de comércios e serviços atrelados às necessidades de consumo da população. Dessa forma, o espaço intraurbano é remodelado pelas novas estruturas materializadas na cidade, e a centralidade é redefinida em função de quatro dinâmicas que correspondem às mudanças em curso, conforme Sposito (1998, p. 28):

1. As novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços concentrados e de grande porte determinam mudanças de impacto no papel e na estrutura do centro principal ou tradicional, o que provoca uma redefinição de centro, de periferia e da relação centro-periferia.
2. A rapidez das transformações econômicas que se expressam, inclusive, através das formas flexíveis de produção impõem mudanças na estruturação interna das cidades e na relação entre as cidades de uma rede.
3. A redefinição da centralidade urbana não é um processo novo, mas ganha novas dimensões, considerando-se o impacto das transformações atuais e a sua ocorrência não apenas nas metrópoles e cidades grandes, mas também em cidades de porte médio.

4. A difusão do uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do tempo destinado ao consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços.

É importante considerar que de acordo com Sposito (1998), a centralidade no interior do espaço urbano é redefinida a partir das novas dinâmicas inseridas na cidade pela concentração de atividades terciárias em localidades fora do centro principal, impondo mudanças significativas nas articulações entre as áreas centrais e entre as cidades de uma rede urbana.

Nesse sentido, a redefinição da centralidade urbana não é um fenômeno recente e ocorre em diferentes escalas territoriais, nas metrópoles, nas cidades grandes, e também nas cidades médias, ganhando novas extensões a partir das dinâmicas atuais estabelecidas pelos diferentes agentes produtores do espaço urbano (SPOSITO, 1998).

Segundo Pintaudi (1992), nos dias atuais a concentração e a centralização de capital pelas empresas e pelas grandes redes de comércios monopolizam a repartição de mercadorias em diferentes escalas, ditando “ordens” aos produtores. A inserção do capital financeiro no comércio permitiu a instalação de grandes redes de lojas, supermercados, hipermercados e shopping centers. Toda essa dinâmica estabelecida no setor do comércio somente foi possível devido à produção em massa, a concentração acentuada da população no espaço urbano, ao aumento significativo do consumo e ao uso generalizado do automóvel.

Tais transformações na cidade modificou também o cotidiano de seus moradores, onde a especialização dos espaços, agora aproximados pelo automóvel, permitiu aos habitantes do espaço urbano selecionar o lugar a frequentar conforme os seus costumes, possibilidades e vontades, demonstrando que as relações estabelecidas no cotidiano também prevalecem sobre as articulações comerciais (PINTAUDI, 1992).

Os shoppings centers também passam a configurar as novas expressões da centralidade intraurbana. Assim, a partir da década de 1970, o espaço urbano brasileiro passa a materializar a construção e a expansão de maneira significativa dos Shoppings Centers, resultando na dinamização dos fluxos de pessoas, mercadorias e a própria reprodução do capital (PINTAUDI, 1992).

Shopping Center significa um empreendimento imobiliário de iniciativa privada que reúne, em um ou mais edifícios contíguos, lojas alugadas para comércio varejista ou serviços. Distinguem-se umas das outras não somente pelo tipo de mercadoria que vendem, como também por sua natureza distinta. A estrutura e funcionamento do empreendimento são controlados por um setor administrativo, necessário para o funcionamento eficaz do Shopping Center, o que significa dizer que é o setor cuja responsabilidade é zelar pela reprodução do capital da empresa. Além disso, está a presença de um parque de estacionamento, cujo tamanho depende do porte do

empreendimento e da sua localização. Historicamente, esse é um fenômeno característico das sociedades capitalistas monopolistas (PINTAUDI, 1992, p. 15-16).

Nessa perspectiva, o espaço intraurbano adquire novas áreas de expansão do capital e a própria articulação econômica entre as centralidades da cidade, tornando o espaço ainda mais fragmentado em suas variadas parcelas territoriais, configurando áreas com maior atração populacional devido à concentração de atividades e serviços que no seu conjunto atendem as necessidades dos indivíduos e possibilita um maior poder de articulação do capital, e em contrapartida, outros espaços da cidade que apresentam menor poder de articulação do capital, pois não oferecem uma centralização comercial, lugares de lazer, serviços especializados e populares, que possam significar o deslocamento dos moradores para estas localidades.

O shopping center, assim como os grandes empreendimentos comerciais, exigem uma localização estratégica no espaço urbano, onde possam lograr êxito e fazer fluir o capital investido nos estabelecimentos. Dessa forma, as grandes lojas, os supermercados, os shoppings centers, quando construídos distantes da malha urbana tendem a incorporar novas áreas ao espaço urbano, principalmente pela dispersão comercial e a valorização dessas áreas, onde novos centros são estabelecidos para atender uma demanda populacional e a própria reprodução do capital. Assim, Carlos (2001, p. 178) afirma que:

A centralidade liga-se hoje, portanto, a uma nova capacidade de concentração. No quadro produzido, o espaço fragmenta-se; é raro em torno dos centros onde é literalmente pulverizado, vendido lotes, podendo mesmo assumir as funções de reserva de valor, meio de segregação, elemento e dispersão da sociedade nas periferias e subúrbios. Isto porque a cidade explodiu e concretizou-se a partir de novas formas, estruturas, funções, onde áreas imensas ganham novo valor de uso e, conseqüentemente, valor de troca, pois o espaço, mercantilizado, insere-se no mundo da mercadoria.

Segundo Mello (1997) a centralidade pode ser entendida a partir de diferentes nuances e escalas de percepção. Um cinema, uma cabine telefônica, um templo religioso ou o endereço residencial, manifesta um lugar central, uma vez que, atraem e aproximam pessoas, proliferam opiniões e significados. Em contrapartida, o município, o estado, o país ou até mesmo o Planeta Terra, podem compreender simbolicamente a expressão de lugares centrais. Segundo o autor, a centralidade pode se apresentar de modo singular ou ainda simbolicamente perpetuada na memória, estando dividida em dois eixos. O primeiro denominado de “Explosões de Centralidades”, grupo do qual são componentes os sub-eixos: No coração do mundo; Centralidades Tradicionais; “Desagrega-se tudo; o centro não segura”; Centralidades permanentemente rotativas; Centralidades constantes. O segundo é chamado de “Estilhaços de Centralidade”, contendo os sub-eixos: Centralidades embrionárias; Centralidades esporádicas;

Centralidades erradicadas; Centralidades culturais; Centralidades esportivas; Centralidades religiosas; Centralidades imortalizadas na memória.

O grupo Explosões de Centralidades refere-se à organização das centralidades fundamentadas no sentimento, nas emoções, nos anseios. Já o grupo Estilhaços de Centralidades faz referência às centralidades nascentes, que rapidamente são modificadas, reinventadas, reelaboradas, ou evidentemente extintas. Dessa forma, apresentam-se aqui as concepções de alguns sub-eixos desses grupos de centralidades de acordo com Mello (1997):

1) **Explosões de Centralidades**

- a. **No Coração do Mundo:** o centro é percebido a partir do espaço vivido, do lugar de moradia, do local onde desenrolam as atividades cotidianas, o trabalho, o lazer, e a busca por pontos desejados. A identidade, a afinidade e os significados permitem que o espaço vivido seja considerado como o centro do mundo.
- b. **Centralidades Tradicionais:** a Área Central do espaço urbano é privilegiada pela concentração das principais atividades de comércio e serviços, bem como a localização dos prédios públicos e privados, e dos terminais de transportes intra e interurbanos. Diante do crescimento da população e da expansão de novas áreas urbanas ocorre o processo de descentralização das atividades do centro para áreas próximas aos locais de moradia dos sujeitos, uma vez que, a Área central torna o uso do solo urbano, dos aluguéis, mais dispendiosos e as novas localidades apresentam condições favoráveis a reprodução do capital, como infraestrutura, terrenos grandes, facilidade de circulação, mercado consumidor.
- c. **“Desagrega-se Tudo; O Centro Não Segura”:** mediante o crescimento populacional e o espraiamento da cidade, o centro não consegue sustentar todo o aglomerado de comércio e serviços, e tende a se descentralizar, levando a criação de áreas pela cidade que ofereçam os bens e serviços necessários à população do seu entorno.

- d. **Centralidades Marginais:** é o estudo das territorialidades dos fenômenos do trabalho informal como a prostituição de rua e o narcotráfico, que modificam o seu espaço de atuação em pontos centrais de convergência e divergência de capital, e do fluxo de consumidores dos mais diversos locais do espaço urbano e das mais diferentes classes sociais.
- e. **Centralidades Metamorfosadas:** no decorrer do tempo há uma série de circunstâncias que são engendradas no espaço urbano e que permitem a reelaboração e a reinvenção substancial dos eixos e das áreas centrais, ou seja, em um determinado período a centralidade se mostra com todo o fulgor, entretanto, à medida que é substituída adquire novas funções centrais expondo as marcas promissoras de outros tempos.
- f. **Centralidades Eternas:** são as expressões da centralidade que permanecem perpetuamente como um símbolo central do espaço urbano, onde mesmo diante das devastações impostas pela expansão do capital, essas centralidades conservam-se como ponto de concentração simbólica e monumental da cidade. Como exemplo temos os centros religiosos, as praças, que eternizam suas funções diante das resistências impostas pela modernização da urbe.

2) **Os Estilhaços de Centralidades**

- a. **Centralidades Embrionárias:** a dispersão espacial da população leva a formação de tímidos estabelecimentos comerciais para atender aos moradores do bairro. Com o passar do tempo, o bairro evolui e a concentração de comércios e serviços passam para a condição incipiente de sub-centros, agregando o fluxo de pessoas do próprio bairro e das circunvizinhanças.
- b. **Centralidades Culturais:** devido à expansão da cidade, os agentes produtores do espaço urbano criam os centros culturais, proporcionando aos seus frequentadores uma variedade de atrações, tais como: shows, palestras, teatros, danças, entre outros eventos, atendendo os mais variados públicos.

- c. **Centralidades Esportivas:** é o tipo de centralidade que atrai uma grande massa populacional para os centros desportivos, como os campos de futebol, os ginásios, estádios e complexos poliesportivos, formalizando o encontro de pessoas e também de capital.
- d. **Centralidades Religiosas:** nas cidades sempre estiveram presentes os centros religiosos, consolidados nas igrejas, templos e terreiros destinados aos cultos religiosos, diferindo nos dogmas, profissão de fé, e até mesmo na estética dos seus prédios. Entretanto, tais produções religiosas determinam no espaço urbano um “Estilhaço de Centralidade” por apresentar a concentração e a circulação de pessoas de quando em quando, e de diferentes classes sociais.

As atividades de lazer também proporcionam características centrais a um determinado lugar, por ser um local de reunião e de encontro entre pessoas de diferentes lugares e classes sociais. A centralização de bares, botecos, casas de show, restaurantes, atribuem ao local, características pautadas em apropriações temporais e espaciais, onde as mudanças em seus conteúdos são percebidas nas transformações ocorridas no espaço urbano, principalmente na paisagem da área em quem estão concentradas tais atividades (CARLOS, 2001).

As organizações dos centros comerciais das cidades estão pautadas em um processo histórico de alocação das atividades varejistas e dos serviços no interior delas. É um processo dinâmico determinado por diversas naturezas: acentuado crescimento econômico e populacional da cidade; as formas de expansão da malha urbana; a implantação de novas infraestruturas para melhor mobilidade urbana; a valorização do solo intraurbano; investimentos do capital privado e público para materializar o consumo em massa; diferenciação sócioespacial na utilização do solo urbano, etc. (SPOSITO, 2001).

Nessa perspectiva, em cada cidade haverá a formação de arranjos territoriais e funcionais de acordo com o ajuste de cada determinante, possibilitando a multiplicação das áreas centrais com distintos papéis funcionais, sendo estas notadas por meio da disposição das atividades comerciais e de serviços. Entretanto, verifica-se a necessidade de análise dessas áreas para além das composições fixas dos comércios e dos serviços, sobretudo a partir das articulações entre essas localidades e os fluxos que elas provocam e que as sustentam. São os fluxos que determinam a apreensão da centralidade, uma vez que, é através dos nós de articulação da circulação intra e interurbana que ela se desponta (SPOSITO, 2001).

Se o centro se revela pelo que se localiza no território, a centralidade é desvelada pelo que se movimenta no território, relacionando a compreensão da centralidade, no plano conceitual, prevalentemente à dimensão temporal da realidade.

O que é central é redefinido em escalas temporais de médio e longo prazo pela mudança na localização territorial de atividades. A centralidade é redefinida continuamente, inclusive em escalas temporais de curto prazo, pelos fluxos que se desenham através da circulação das pessoas, das mercadorias, das informações, das ideias e dos valores.

A relação entre centro e centralidade é inexorável, como a distinção entre esses conceitos faz-se necessária. Ambos se definem através das dinâmicas propulsionadas por determinantes objetivas, como possibilidades de mercado dadas por uma localização qualquer, mas, por outro lado, resultam também de determinantes subjetivas, definidas através dos conteúdos produzidos historicamente ou de signos forjados pelas lógicas de mercado (SPOSITO, 2001, p. 238).

Segundo Sposito (2001) a centralização de atividades varejistas e de serviços especializados e populares em um determinado lugar traduz o que se avalia como centro, entretanto o que se movimenta, o que flui, estabelece o que se manifesta como centralidade. Esses dois fenômenos do espaço urbano articulam diferentes dimensões espaciais e temporais da cidade.

De acordo com Silva (2009) os centros urbanos são o ponto de origem das cidades, as conexões, as convergências e divergências, os nós e as articulações, os locais da administração e do comando, os pontos de encontros, ou seja, a essência das cidades. Nesse sentido, o espaço urbano adquiriu novos fluxos, devido à manifestação do automóvel, das tecnologias, das informações, redefinindo e reestruturando esse espaço, traduzindo-se na dinamização econômica e na proliferação de novas formas de apropriação do capital, como os shoppings centers, consentindo maior fluxo de pessoas e mercadorias, e possibilitando novas estratégias de circulação econômica intra e interurbana.

Mediante o crescimento demográfico e a expansão das atividades econômicas, o espaço urbano revela novas áreas de alocação de comércios e serviços que concretizam os fixos e os fluxos, e permitem a dinamização intraurbana. Assim, o processo de descentralização espacial cria novas extensões da área central fora do centro tradicional e revela novas expressões da centralidade urbana, pautada, sobretudo nas dinâmicas e articulações estabelecidas entre as localidades centrais.

Segundo Silva (2009, p. 139) “a redefinição da centralidade é acompanhada por processos de descentralização e de recentralização, que movimentam fixos e fluxos e atribuem novas dinâmicas ao espaço urbano”. Dessa forma, o conjunto de estruturas comerciais e de serviços materializadas no interior das cidades manifestam transformações significativas nesse espaço, onde novas áreas são incorporadas ao espaço urbano por abrigarem grandes

empreendimentos que rapidamente valorizam os solos das suas proximidades, e como consequência desponta com maior intensidade o processo de segregação espacial.

Conforme a especificidade desse trabalho optou-se em trabalhar o processo de centralização de atividades comerciais e de serviços em um determinado lugar, conferindo a este a convergência e a divergência de pessoas, bem como a circulação de mercadorias e capital. Dessa forma, entender que mesmo diante da expansão do espaço urbano e a partir disso a consequente criação de novas áreas de concentração de atividades terciárias e de serviços, há centralidades que permanecem e se reinventam no decorrer do tempo, mas não perdem as características de ser um lugar de atração populacional e de circulação do capital, seja por atributos históricos, econômicos, culturais, ou até mesmo pela localização de determinado lugar no espaço urbano.

Ao longo do processo de formação socioespacial da cidade de Marabá (PA), houve o desenvolvimento de diferentes centralidades, orientada pela particularidade de organização do seu espaço urbano em Núcleos urbanos, a saber: Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova, São Félix e Morada Nova. Cada Núcleo urbano apresenta uma determinada área que concentra atividades de bens e serviços, entretanto não podem ser apreendidos de forma independente, uma vez que, a articulação entre os Núcleos é direcionada pela dinamicidade espacial orientada por seus moradores. Nesse sentido, o enfoque principal dessa pesquisa está em analisar a mais antiga dessas centralidades, que está localizada no Núcleo Marabá Pioneira, o Núcleo que deu origem a cidade e que desenvolveu uma área de centralização de comércio e serviços, atraindo pessoas dos diferentes Núcleos da cidade e até mesmo de outros municípios.

2) A CIDADE DE MARABÁ: considerações acerca da centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira.

2.1) A produção do espaço urbano de Marabá (PA) no contexto de colonização da Amazônia

O processo de urbanização da cidade de Marabá (PA) se estabelece no contexto de urbanização da região amazônica. As particularidades espaciais, sociais, políticas e econômicas de inserção dessa cidade na divisão social e territorial do trabalho, impõem diferentes dinâmicas de apropriação do capital em diferentes períodos do desenvolvimento do modo de produção capitalista na Amazônia.

A ocupação da região amazônica pelos colonizadores portugueses foi estabelecida por vários interesses políticos, a fim de constituir pontos de domínio estratégico em alguns lugares, principalmente com construção dos fortes, visando à delimitação do seu território nas imensas terras da região Norte. Nesse sentido, a organização do espaço amazônico esteve pautada na disposição do arranjo extrativista, do transporte de produtos e mercadorias, bem como da catequização e da dominação indígena para o trabalho servil, regulada, sobretudo pela diversidade dos interesses políticos e econômicos instituídos pelos grupos dominantes (CASTRO, 2008).

Segundo Castro (2008), com a expansão da economia da borracha, houve a abertura de novas áreas de povoamento na Amazônia, permitindo maior influência da malha de produção e da troca de mercadorias no território, levando a criação de cidades com importância bastante significativas para a circulação do capital externo.

Conforme a autora supracitada, o processo de urbanização do Brasil não ocorreu de forma acelerada, sendo um processo bastante recente, percebido mais exatamente a partir da década de 1960. Nesse período, a região amazônica passou a observar um amplo crescimento populacional, sustentado principalmente pelos grandes projetos implantados pelo governo federal para direcionar o avanço da fronteira amazônica, com a construção de rodovias, ferrovias, hidrovias, projetos de mineração e a expansão agrícola e pecuarista na região, concretizando a apropriação do capitalismo monopolista nessas áreas.

É notório então que a expansão da fronteira amazônica procede da presença do Estado, organismo encarregado de elaborar projetos de ampliação de novas frentes de expansão da fronteira, resultando no incentivo dos fluxos de migrantes para as regiões do Mato Grosso, de Rondônia e do sudeste do Pará, nas décadas de 1970 e 1980 (CASTRO, 2008).

É importante ressaltar que a urbanização da Amazônia não esteve pautada no avanço da fronteira a partir da década de 1960, pois as cidades mais antigas integravam uma hinterlândia comercial onde os Núcleos urbanos, notadamente pequenos possuíam uma expressiva influência regional, seja política, econômica ou até mesmo induzida pelos planos governamentais (CASTRO, 2008).

Diante dos incentivos estatais aos grandes empreendimentos na região, houve maior direcionamento para o desenvolvimento da fronteira agrícola, estimulando a migração acelerada para essas áreas. Todos os planos de intervenção estatal foram tidos como estratégias de ocupação da região, produzindo uma série de modificações na urbanização amazônica, principalmente a partir dos anos de 1970 e 1980 (TRINDADE JÚNIOR E PEREIRA, 2007).

Nesse cenário, algumas cidades da Amazônia Oriental passaram a compor um quadro bastante expressivo referente ao crescimento populacional, consolidando o porte de cidades médias. Segundo Santos (2009), nas décadas de 1940/1950 uma cidade média agregava uma população de 20 mil habitantes, entretanto esse número não poderia ter o mesmo significado nos anos de 1970/1980, uma vez que, cada momento apresenta um significado diferente e peculiar, sendo os números apenas uma forma de classificação demográfica, que muitos autores procuram superar e alcançar novos elementos para o entendimento de cidades médias.

Dessa forma, a partir das décadas de 1970 e 1980 uma cidade pode ser considerada como uma cidade média se possuir um aglomerado populacional entre 100 a 500 mil habitantes (SANTOS, 2009). No entanto, a importância dessas cidades não será percebida pelo componente populacional quantitativo que a mesma apresenta, mas pela produção e distribuição de bens e serviços a um conjunto de cidades menores do seu entorno, sendo caracterizadas por serem espaços de mediação política, econômica e social entre as cidades menores da sua mesorregião (TRINDADE JÚNIOR E PEREIRA, 2007).

Nessa perspectiva, o Estado do Pará passa por uma dinamização no seu espaço regional devido aos projetos de mineração, siderúrgicos, madeireiro, agropecuarista e ligados a construção civil, implantados a partir da década de 1960, como políticas regionais do Governo Federal, buscando a inserção dos estados amazônicos de maneira determinante na divisão territorial do trabalho que se estabelecia em plano nacional e internacional (TRINDADE JÚNIOR; PEREIRA, 2007).

Segundo Trindade Jr. e Pereira (2007), com a construção da Transamazônica a cidade de Marabá passou por uma nova dinâmica espacial, tornando-se um importante polo regional para atender as necessidades da população residente no seu espaço urbano ou ao seu entorno,

reafirmando a sua influência política, econômica e social diante dos centros urbanos do Sudeste Paraense.

Nesse sentido, Marabá tornou-se o ponto de apoio para a materialização dos projetos estabelecidos pelo Estado no sudeste paraense, principalmente por concentrar em seu espaço urbano comércios e serviços necessários para abastecer a população e as atividades a serem implantadas na região. Assim, além dos recursos governamentais houve também a abertura dos investimentos e interesses privados direcionados para essa localidade.

A construção da rodovia Transamazônica na década de 1970, e posteriormente a descoberta do ouro em Serra Pelada e o anúncio do Programa Grande Carajás (PGC), na década de 1980, possibilitaram novas configurações espaciais na cidade de Marabá (PA), sendo palco da implantação de indústrias e siderúrgicas, acolhendo uma grande massa de migrantes em busca de emprego e melhores condições de vida.

Diante do contexto de implantação dos projetos governamentais no sul e sudeste do Pará foi bastante significativa a importância da cidade de Marabá (PA) na dinâmica regional estabelecida pela apropriação do capital nessa região. Entretanto, diante das particularidades desse trabalho, busca-se analisar o espaço intraurbano de Marabá (PA), com ênfase na centralidade apresentada no Núcleo Marabá Pioneira.

2.2) A formação socioespacial do município de Marabá: do Burgo do Itacaiúnas à cidade.

Diante das circunstâncias de formação histórico-geográfica da cidade de Marabá, é importante retratar uma periodização do desenvolvimento do espaço urbano em dois momentos: o primeiro referente aos anos de 1895 a 1913, por ser o período inicial da constituição do primeiro centro populacional que se tem notícia, o Burgo de Itacaiúnas, 18 quilômetros a jusante da foz do rio Itacaiúnas. O segundo referente aos anos de 1960, quando a cidade passa a ser inserida na lógica nacional e internacional de produção do capital, com o desenvolvimento dos projetos de colonização orientados pelo Governo Federal, consolidando a influência dessa cidade em âmbito regional, pela concentração de comércios e serviços para abastecer as atividades a serem desenvolvidas no seu território e ao seu entorno.

No final do século XIX, a economia brasileira estava pautada, sobretudo na produção de matérias-primas e gêneros tropicais direcionados à exportação. Na Amazônia, o principal

produto destinado ao mercado internacional era a borracha, período em que alcançou os preços mais altos no mercado (EMMI, 1987).

De acordo com a autora citada, a Guerra Civil ocorrida na região de Boa Vista – GO (atual Tocantinópolis - TO), no período de 1892-1894, entre representantes religiosos e o governo central, possibilitou a migração de uma grande leva de pessoas para as regiões próximas ao Rio Tocantins e ao Rio Xingu.

Nesse cenário, houve a criação do Burgo de Itacaiúnas², pelo coronel Carlos Gomes Leitão e o grupo de pessoas que o seguiam, sendo o primeiro centro urbano da região, cuja população daria origem, mais tarde a cidade de Marabá. No primeiro momento, os moradores do Burgo agrícola, se dedicavam à agricultura, ao extrativismo da castanha e a criação de gado (EMMI, 1987).

Com a descoberta do caucho, por uma expedição chefiada pelos irmãos Pimentel, houve a atração de uma levada de migrantes de diferentes estados brasileiros, sobretudo do Maranhão, do Ceará e de Goiás para a região. Nesse sentido, a extração do mais novo produto nativo produziria intensas modificações espaciais no Burgo e nas suas proximidades, principalmente pelo deslocamento dos caucheiros para uma área situada na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas, por facilitar o escoamento das mercadorias e as trocas a serem efetivadas (EMMI, 1987).

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, 1987, p. 29).

Nesse período, Francisco Coelho, originário de Grajaú - MA, já havia instalado uma casa comercial na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas. O comércio de Francisco Coelho teve uma localização bastante estratégica, pois por essa confluência passavam os caucheiros, pescadores, canoeiros e caçadores. Posteriormente, os moradores do Burgo foram transferidos para a mesma localidade da casa comercial de Francisco Coelho, consagrando o

² Segundo Emmi (1987) a criação do Burgo do Itacaiúnas esteve intimamente ligada aos conflitos políticos e religiosos que envolviam a região de Boa Vista do Tocantins, em 1892. Esses conflitos estavam relacionados a disputa de poder entre os coronéis Francisco Maciel Perna (chefe político e intendente local) e Carlos Gomes Leitão (deputado Estadual florianista e chefe emergente em luta para exercer o controle local). De acordo com Velho (1972) os florianistas tiveram seus interesses fracassados com o final do conflito de Boa Vista do Tocantins, levando os seus grupos a deixarem esta localidade e a avançarem para as terras ao Leste e ao Norte. Para o Norte seguiram grupos de comerciantes comandados por Carlos Gomes Leitão que desceram o rio Tocantins em direção ao rio Itacaiúnas, onde estabeleceram uma colônia agrícola, o Burgo do Itacaiúnas.

fim do Burgo de Itacaiúnas e o iminente povoado de Marabá (EMMI, 1987). Nesse sentido, contextualiza Dias (1958, p. 55):

Francisco Coelho, maranhense do Grajaú, comerciante que viera estabelecer-se no povoado, verificou a importância, para o comércio do caucho, que teria o pontal formado pela junção do Itacaiúnas com o Tocantins. Para lá mudou sua casa de comércio, instalando-se em uma barraca, a que deu o nome de Marabá. Isto a 07 de julho de 1898. Deste modo pode facilmente comerciar com os caucheiros; a estes era mais interessante vender logo o produto a ter que remar contra correnteza do Tocantins.

Dessa forma, o surgimento da cidade de Marabá, esteve fundamentado, principalmente nas atividades comerciais estabelecidas na região, primeiro em função do extrativismo da borracha, em seguida com o extrativismo da castanha, possibilitando novos arranjos espaciais na organização da cidade.

É importante salientar, que a exploração do caucho na região permitiu a geração de riqueza apenas para uma classe de indivíduos, a saber, os coronéis e os comerciantes, deixando a maior parte da população em situações bastante desfavoráveis e com condições de vida deploráveis. Além desse cenário, a intensa exploração da planta nativa, permitiu uma grande deterioração ambiental na região, uma vez que, ao se retirar o seu látex a árvore fenece. Dessa forma, cada vez mais, os exploradores adentravam as matas intensificando os conflitos com os nativos (EMMI, 1987).

Nesse período Marabá exercia uma forte centralidade comercial, caracterizada como um centro comercial estrategicamente situado, em relação os demais Núcleos populacionais, uma vez que possuía infraestrutura adequada de transporte conectada diretamente à cidade de Belém, que comercializava toda a produção com o mercado exterior (RODRIGUES, 2010).

A produção do caucho em Marabá passou a soerguer uma série de vilarejos que anteriormente eram apenas pequenos Núcleos populacionais em decadência. Entretanto, a partir do século XX, em função da lógica de organização espacial da região sudeste paraense, Marabá tornou-se o centro comercial dessa região, por apresentar diferentes atividades comerciais e de serviços, sendo o *locus* de articulação com os pequenos povoados ao seu entorno, tais como: Alcobaça (atual Tucuruí), Lago Vermelho (atual Itupiranga), São João do Araguaia, Aragatins (no rio Araguaia, limite entre os Estados do Pará, Maranhão e Goiás), Imperatriz e Carolina, no Maranhão (RODRIGUES, 2010).

Nesse panorama, em 27 de fevereiro de 1913 foi sancionada a Lei Estadual nº 1278 que elevou Marabá a categoria de Município. Nesta decisão, participaram comerciantes e a população local que reivindicavam a emancipação de Marabá, primeiramente da comarca de

Baião, em seguida da comarca de São João do Araguaia, e posteriormente das questões limítrofes com o Estado de Goiás. Toda essa agitação levou ao governo do Estado do Pará a emancipar o Município de Marabá, com instalação da referida lei em 05 de abril de 1913 (EMMI, 1987). Assim, Velho (1972, p. 44) afirma que:

Os comerciantes de Marabá ganham importância extra-local. Sentindo-se abandonados pelo governo do Pará, criaram uma comissão, vão até Belém, manipulam, inclusive, as antigas questões de limites entre os Estados, e alegando estarem por origem mais ligada a Goiás, bem como as dificuldades de comunicação com o Pará, representam a Goiás no sentido de serem incorporados a esse Estado. O movimento surte o efeito de despertar o governo do Pará.

No período da elevação de Marabá à categoria de Município, a exploração do caucho³ estava em declínio, isso devido à baixa produção desse produto na região e a concorrência com a borracha asiática, desfavorecendo o valor de compra e venda da borracha de procedência brasileira.

A exploração do caucho não teve longos períodos de progresso em Marabá, pois a sua descoberta esteve bem próxima da decadência da borracha na Amazônia. Nesses momentos de crise, a região passou por grandes problemas econômicos aliados a sérios conflitos políticos. Assim, os caucheiros foram orientados a coleta de outros produtos extrativistas, tais como a madeira, o cacau, a sorva e no caso das regiões próximas ao rio Tocantins, a castanha, sendo produtos bastante aceitos no mercado externo em desenvolvimento. Nessa perspectiva, a economia de Marabá prosseguia girando em torno de produtos de origem extrativista, onde a maior parte desses produtos (arroz, feijão, milho, entre outros) eram destinados ao consumo local e apenas uma pequena parcela direcionada a comercialização (EMMI, 1987).

Segundo a autora citada, a partir das primeiras décadas do século XX, a exploração da castanha teve maior êxito na região do Tocantins. A exploração da castanha na região sudeste paraense passou a atrair um grande fluxo de pessoas e capital para esta área, principalmente porque esse produto estava sendo comercializado no mercado internacional. Assim, diferentemente do caucho, a castanheira trouxe consigo um forte exercício de poder na região, pois aqueles indivíduos que possuíam maiores lotes de terras dispunham de maior produção e logo maior representatividade do poder.

³ O Caucho ou “*Castilloa ulei*” era a variedade local da seringueira da Amazônia e da qual era extraído o látex, matéria-prima da borracha. A peculiaridade na exploração dessa árvore era a necessidade de ter que abatê-la para a extração da matéria-prima, causando a perda definitiva da mesma. Atribui-se aos antigos moradores do Burgo Agrícola a descoberta do caucho na bacia do rio Itacaiúnas, quando faziam um reconhecimento da área a procura dos campos naturais para a prática da pecuária (ALMEID, 2010, p. 35).

Em 1923, conforme estabelecido pela Lei nº 2.207, Marabá alçou a categoria de cidade, com uma população de 2.000 pessoas, composta por índios, colonos, comerciantes estrangeiros, agricultores, pecuaristas, especialmente maranhenses e goianos (EMMI, 1987).

A exploração da castanha esteve pautada, sobretudo no sistema de aviamento, não diferente da época da extração do caucho. Esse sistema permitia maior controle da produção, bem como a relação de dependência do trabalhador com os comerciantes. Nesse sistema, o trabalhador se via dependente antes e depois do seu serviço, uma vez que o patrão administrava os seus instrumentos de trabalho e os produtos alimentícios, sem os quais o trabalhador não poderia realizar as suas tarefas. As dívidas contraídas pelo trabalhador seriam quitadas posteriormente com a produção, porém sempre os preços dos utensílios e dos alimentos eram muito elevados, o que possibilitava uma dependência eterna entre o castanheiro e o seu patrão.

Sendo assim, a gestão do território dos castanhais era evidenciada no domínio de grupo de comerciantes e políticos da região, por serem os maiores detentores dos meios de produção, monopolizando a exploração da castanha nessa localidade.

Alguns desses grupos locais que não eram apenas comerciantes-financiadores e que passaram também a “donos” ou “arrendatários” de castanhais, detinham também o controle das comunicações através dos rios. Eram na maioria dos casos, proprietários dos barcos usados no transporte da castanha; controlavam não só o comércio da castanha, como grande parte do comércio de gêneros alimentícios. Através da apropriação da terra, passaram a controlar a atividade produtiva desde a extração da castanha lá na mata, o transporte para Marabá, até a entrega para o exportador, estavam dadas as condições iniciais para que alguns desses grupos exercessem a dominação política local (EMMI, 1987, p. 76-77).

O escoamento de toda a produção da castanha em Marabá era realizado pelos rios até a cidade de Belém. Nesse percurso, os comerciantes encontravam bastante dificuldades para o escoamento da produção, principalmente no período chuvoso, pois o rio Tocantins apresentava um trecho com pequenas cachoeiras entre Marabá e Alcobaça (atual cidade de Tucuruí), conhecido como Itaboca. Nessa localidade houve o naufrágio de muitas embarcações, levando a perda de toda a carga. Isso possibilitava também um alto preço nas mercadorias que chegavam aos comércios de Marabá.

Para livrar os exportadores do trecho de Itaboca, foi construída a Estrada de Ferro do Tocantins entre Jatobal e Tucuruí, contornando pela margem esquerda do rio. O projeto original da linha férrea visava atingir o norte goiano, no entanto foram construídos apenas 117 quilômetros e 200 metros (de 1905 a 1944) com via de um metro. Esse percurso acompanhava

o rio Tocantins até o km 14, adentrando 10 quilômetros para o interior, e depois de atingir a localidade de Jatobal, aproximava-se das margens atingindo o rio (DIAS, 1958).

Marabá era totalmente dependente dos rios que cortavam o seu território para a circulação de mercadorias e pessoas. As possibilidades de transportes que perduravam na região eram realizadas por meio das vias fluviais, onde a cidade se comunicava com Belém e com os demais povoados do seu entorno (DIAS, 1958).

As oligarquias locais, sempre procuravam o domínio dos meios de produção e de transporte das mercadorias, exercendo maior autoridade local. A concessão da política de legalização dos castanhais, apenas possibilitou uma maior concentração da estrutura fundiária na região do sudeste do Pará, estabelecendo os grandes latifúndios imprescindíveis para a sustentação do domínio e controle territorial exercido pelas oligarquias locais (EMMI, 1987).

Segundo Almeida (2008), no período da 2ª Guerra Mundial, houve, pela primeira vez, uma descontinuidade na produção da castanha em Marabá, devido à baixa comercialização no mercado internacional. Entretanto, nesse mesmo período, outra atividade econômica tornou-se importante e teve grande expressividade na região, a mineração. A descoberta de minério nas proximidades do rio Tocantins remonta aos anos de 1938, quando começaram a explorar diamante na área das cachoeiras do Itaboca. Outros minerais também foram encontrados, como o cristal de rocha, o quartzo, ametistas, entre outros. Dessa forma, Dias (1958, p. 57) afirma que:

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 das embarcações, devido à praça comercial que possui. A cidade oferecia uma série de vantagens, e assim muitas vezes de regresso dos garimpos os indivíduos fixavam residência em Marabá. É o que se tem verificado com muita frequência nestes últimos anos.

É importante ressaltar que a mineração foi uma atividade efetivada paralelamente à exploração da castanha, o que permitia maior lucro para os comerciantes, uma vez que, as atividades no garimpo eram iniciadas nos períodos das entressafras da castanha sendo exercidas pelos mesmos trabalhadores dos castanhais, mantendo as mesmas relações de trabalho baseadas no sistema de aviamento.

O extrativismo da castanha e a mineração foram importantes atividades econômicas para uma maior expressividade do arranjo espacial de Marabá, proporcionando uma expansão

territorial para além da confluência dos rios e dos limites municipais, através das articulações políticas e econômicas estabelecidas com as demais cidades do sudeste paraense.

A origem da ocupação do solo urbano de Marabá se desenvolveu de maneira estratégica, na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas, onde os comerciantes realizavam suas trocas, escoavam a produção e articulavam com os demais povoados da região. Nessa localidade foram sendo estabelecidas as residências das oligarquias, dos políticos, dos trabalhadores, dos comerciantes, dos nativos e dos migrantes, bem como os comércios e toda a infraestrutura física da cidade.

Convém destacar que toda a ocupação do Núcleo inicial do espaço urbano de Marabá deve ser compreendida a partir dos fenômenos naturais que ocorrem na cidade, principalmente as cheias periódicas dos rios Tocantins e Itacaiúnas, uma vez que, as mesmas orientam novos arranjos espaciais no espaço intraurbano de Marabá.

A primeira cheia mais avassaladora em Marabá ocorreu nos anos de 1926, onde grande parte da estrutura física da cidade ficou destruída, obrigando os moradores a se retirarem do local para outras áreas ao seu entorno. Posteriormente, os moradores retornaram aquele local com o intuito de reconstruírem o que foi devastado pela água. Nesse período, novas atividades econômicas foram desenvolvidas no espaço urbano permitindo maior fixação da população na cidade.

Segundo Dias (1958), o regime das cheias em Marabá permitiu a organização de novas estruturas espaciais na cidade ao longo das margens do rio Tocantins, e paralelas a principal avenida de circulação da cidade, a Antônio Maia. A partir desse período a cidade recebe novas conotações em seu arranjo urbano, com novos materiais para a construção das casas, como madeira, tijolos, substituindo as casas de palha, que por um longo tempo existiram.

A expansão urbana da cidade denotava uma ocupação estratégica em áreas mais altas do que as do pontal. Dessa forma, houve a transferência das repartições públicas para o entorno da Praça Duque de Caxias, consolidando maior importância econômica e política para essa área da cidade (DIAS, 1958) (Figura 1).



Figura 1: Crescimento urbano da cidade de Marabá até a década de 1950.
Fonte: DIAS (1958).

Até a década de 1940, Marabá estava fortemente ligada à atividade econômica do extrativismo, no entanto, a partir da década de 1950 outras atividades foram sendo organizadas na cidade permitindo uma ocupação mais permanente do solo urbano, uma vez que, muitas melhorias de infraestruturas foram também implantadas, tais como a abertura de estradas, a construção de barracões e o aumento das atividades pecuaristas, sobretudo com a criação do gado bovino (ALMEIDA, 2008).

Nesse período, a expansão urbana direcionada pelas margens do rio Tocantins atingiu as áreas da fazenda Santa Rosa, que até então representava uma área rural do município, que, no entanto, passou a se constituída como um novo bairro da cidade, permanecendo o nome da antiga fazenda, onde atualmente compõe uma área periférica de Marabá. Posteriormente, as áreas de ocupação ocorreram no sentido sudeste do rio Tocantins, onde os moradores foram atraídos pela oferta de trabalho nos castanhais e, nas entressafras da castanha, no garimpo, o mesmo que ocorreu em relação à fazenda Santa Rosa. A ocupação teve grande êxito devido ao baixo valor dos terrenos, pois havia muita dificuldade para o abastecimento de alimentos e água, em detrimento da distância do centro comercial e do rio (DIAS, 1958).

Em 1954, houve a instauração da Lei Estadual nº 913 de 02 de dezembro que instituía um aforamento perpétuo, no qual os maiores beneficiados foram os integrantes das oligarquias locais, intensificando a concentração de terras e de riquezas por uma elite regional, uma vez que, o Estado do Pará favoreceu o controle privado das terras por meio dos títulos de aforamento, transformando os donos dos castanhais em grandes proprietários de terras e das riquezas nelas contidas (ALMEIDA, 2008).

Segundo Velho (1972), no período da década de 1950 há um expressivo crescimento populacional na região (ver Tabela 2), principalmente devido à abertura dos primeiros trechos da rodovia Belém-Brasília, favorecendo a migração para as localidades próximas ao rio Tocantins, devido aos grandes rumores dos trabalhos nos castanhais, nos garimpos, e a abundância de terras no sul e sudeste do Pará. Além das migrações, também favoreceu o abastecimento comercial da região, com produtos vindos do Centro-Sul, possibilitando barateamento das mercadorias e enfraquecendo a dependência com Belém.

Tabela 2: Crescimento Demográfico do Município de Marabá entre 1940 e 1970.

Ano	População Urbana	População Rural	População Total
	Nº	Nº	Nº
1940	4.027	8.526	12.553
1950	4.920	6.210	11.130
1960	8.772	11.317	20.098
1970	14.776	10.022	24.798

Fonte: IPEADATA (2014).

Org: SOUZA. C. G. N (2014).

A partir da década de 1960, o governo militar empreendeu uma diversidade de políticas de integração da Amazônia com as demais regiões do país. Dessa forma, novas configurações espaciais foram organizadas na cidade de Marabá, orientadas por mudanças estabelecidas em nível nacional, principalmente com a construção da rodovia Belém-Brasília, que proporcionou à cidade novos fluxos comerciais e a intensificação da ocupação do município.

[...] a economia centrada no extrativismo vegetal vai se diversificar. A mineração industrial, a pequena produção agrícola de proprietários autônomos (os colonos), a pecuária, a construção civil vem quebrar o quase exclusivismo da atividade castanheira; o comércio se amplia, os bancos aparecem e um setor terciário emerge independente da castanha (EMMI, 1987, p. 116).

Em 1969 houve a construção da PA-70 (atual BR-222), possibilitando a ligação direta do município de Marabá com a Belém-Brasília, permitindo o estabelecimento de novas dinâmicas no espaço urbano da cidade, uma vez que, a grande levada de migrantes não poderiam se instalar no pontal (Núcleo originário de Marabá), pois o mesmo já caminhava para um processo de esgotamento. Esse cenário levou a ocupação de outras áreas na cidade, expandindo assim o seu Núcleo urbano (ALMEIDA, 2008). De acordo com Emmi (1987, p. 117):

[...] a abertura da Transamazônica e a conclusão da rodovia estadual PA-70 (hoje BR-222) abrem Marabá para o tráfego rodoviário e permitem a entrada de ônibus

interurbanos. A introdução da colonização oficial em lotes de 100 hectares provoca uma enxurrada de imigrantes e inova um campesinato precário, mas independente da oligarquia local que fica à margem de sua constituição. A população do município que havia crescido aceleradamente chega a dobrar entre 1960 e 1970, quando somava 24.474 habitantes, chega a dobrar nesta última década, perfazendo um total de 59.745 em 1980.

A população da cidade cresce cada vez mais em decorrência das atividades econômicas que surgiam na região, possibilitando a expansão urbana de Marabá pela chegada de uma grande massa de pessoas em busca de melhores condições de vida. Nesse sentido, novas formas de trabalho são reinventadas pela população local, que antes se dedicavam apenas ao extrativismo da castanha e a agricultura de subsistência.

Assim convêm que as elites locais e a oligarquia dos castanhais criem novas condições para reafirmarem o seu poderio, uma vez que, a disposição da mão-de-obra já não se encontra subordinada como no sistema de aviação, mas se consolida na força de trabalho orientada pelo modelo de produção capitalista.

O Governo Federal direcionou uma série de projetos para as regiões próximas do rio Tocantins, dentre eles estão à abertura de estradas, a construção da hidrelétrica de Tucuruí, o Projeto Carajás, a ferrovia Carajás-Itaqui, permitindo o deslocamento de uma levada de mão-de-obra que antes trabalhavam nos castanhais para ocuparem as vagas na implantação das obras governamentais, descentralizando o poder das oligarquias locais (EMMI, 1987).

As terras próximas a Transamazônica foram destinadas pelo INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) para propriedades de pequenos produtores. No entanto, a SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia), nessa mesma época, concedeu incentivos fiscais para a formação de grandes propriedades pecuárias. A abertura de rodovias possibilitou o conhecimento de novas terras. E nesse período de transformações houve, cada vez mais, a expansão urbana de Marabá, onde áreas antes de pastagem ou de mata foram modificadas para construção de casas residenciais, ampliando a comercialização e o valor do solo urbano (EMMI, 1987).

O processo de reestruturação urbana da Amazônia Oriental nos anos 1970, também revelou uma diversidade de configurações no espaço urbano da cidade de Marabá, principalmente pelas novas formas de inserção e de integração da Amazônia ao Centro-Sul do país. Nesse período houve a ruptura no sistema de circulação por vias fluviais, que perdurou desde a época da colonização, passando a serem construídas as primeiras malhas rodoviárias, permitindo uma lógica de articulação econômica e política maior e em diferentes escalas: local, regional, nacional e internacional.

Nesse período o município de Marabá continuava sendo alvo de interesse do Governo Federal, especialmente por estar localizado no limite da fronteira amazônica. Interesses expressos pela implantação do Plano de Integração Nacional (PIN), voltado para a região nordestina, mas, sobretudo para a Amazônia, com o objetivo de promover a ligação destes territórios à economia nacional.

Ainda na década de 1970, Marabá passou a ser considerada Área de Segurança Nacional, perdendo parte da autonomia do seu território para a União, uma vez que, 100 quilômetros de cada eixo das margens das rodovias construídas ou em construção passaram a ser da União. O INCRA foi o órgão responsável para gerenciar tais áreas, e esteve à frente de vários projetos de ocupação da região, como o Projeto Integrado de Colonização (PIC) e o Projeto Fundiário, cujo objetivo maior deste último esteve pautado na regulação das terras localizadas após a faixa de 100 quilômetros das rodovias.

Nessa perspectiva, as políticas do Governo Federal direcionadas para a Amazônia possibilitaram sucessivas migrações para Marabá. A cidade já passava por um grande transtorno sócioespacial no Núcleo original, pois o mesmo mostrava-se incapaz de suportar o grande contingente populacional advindo com a implantação dos projetos governamentais, além de apresentar o problema das enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas (ALMEIDA, 2008).

Dessa forma, a expansão urbana de Marabá tornou-se mais expressiva (ver Tabela 3). Houve o surgimento de novos bairros como o Amapá, próximo ao rio Itacaiúnas; o São Félix, próximo à rodovia PA-70; e alguns loteamentos próximos ao bairro Amapá que foram os embriões do Núcleo Cidade Nova (ALMEIDA, 2008).

Tabela 3: Crescimento Demográfico do Município de Marabá entre 1980 e 2010.

Ano	População Urbana	População Rural	População Total
	Nº	Nº	Nº
1980	41.752	18.129	59.881
1991	102.435	21.233	123.668
2000	134.373	33.647	168.020
2010	186.270	47.399	233.669

Fonte: IBGE – Censos Demográficos de 1981, 1991, 2000 e 2010; adaptado pela autora (2014).

Com a criação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), em 1964 houve a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDMU), a partir do qual nasceu a área urbanizada de Nova Marabá. Com a passagem do Governo Médici para o

Governo Ernesto Geisel, foi extinto o SERFHAU, e quem passou a atuar na implantação do referido projeto foi a SUDAM (ALMEIDA, 2008).

A criação da Nova Marabá (figura 2) surgiu com o intuito de substituir o Núcleo pioneiro em função das cheias dos rios, pois estava implantada acima da cota de 88 metros. No entanto, tornou-se apenas um novo Núcleo urbano da cidade e a Marabá Pioneira não foi desativada, pois a Nova Marabá não mantinha estrutura urbana o suficiente para abrigar os moradores do pontal e a grande levada de migrantes advindos para a cidade. Pretendia-se esvaziar as áreas do Núcleo pioneiro que apresentassem cota altimétrica inferior a 84,00 metros e a permanência na parte acima da cota de 84 e 85 metros, por serem as áreas menos afetadas pelas enchentes, correspondendo ao eixo formado pela Avenida Antônio Maia e suas proximidades. Conforme o PDUM (Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá), o bairro Cabelo Seco também deveria ser preservado, devido a sua importância histórica (ALMEIDA, 2008).



Figura 2: Planta Urbana do Projeto da SUDAM do Núcleo Nova Marabá.
Fonte: Fundação Casa da Cultura de Marabá, 2014.

Algumas enchentes marcaram a história de Marabá, como as de 1926, 1947, 1957, 1968, 1978 e 1980 (figura 3), sendo esta última a mais agravante, pois o rio Tocantins atingiu a cota altimétrica de 89,30 metros, ultrapassando a cota altimétrica de 82,00 metros, que é considerada a cota de segurança para a construção na cidade, correspondendo a 12,12 metros acima do nível normal do rio Tocantins, onde todas as áreas abaixo desta cota são consideradas áreas não edificáveis (Plano Diretor Participativo, Marabá, 2006).

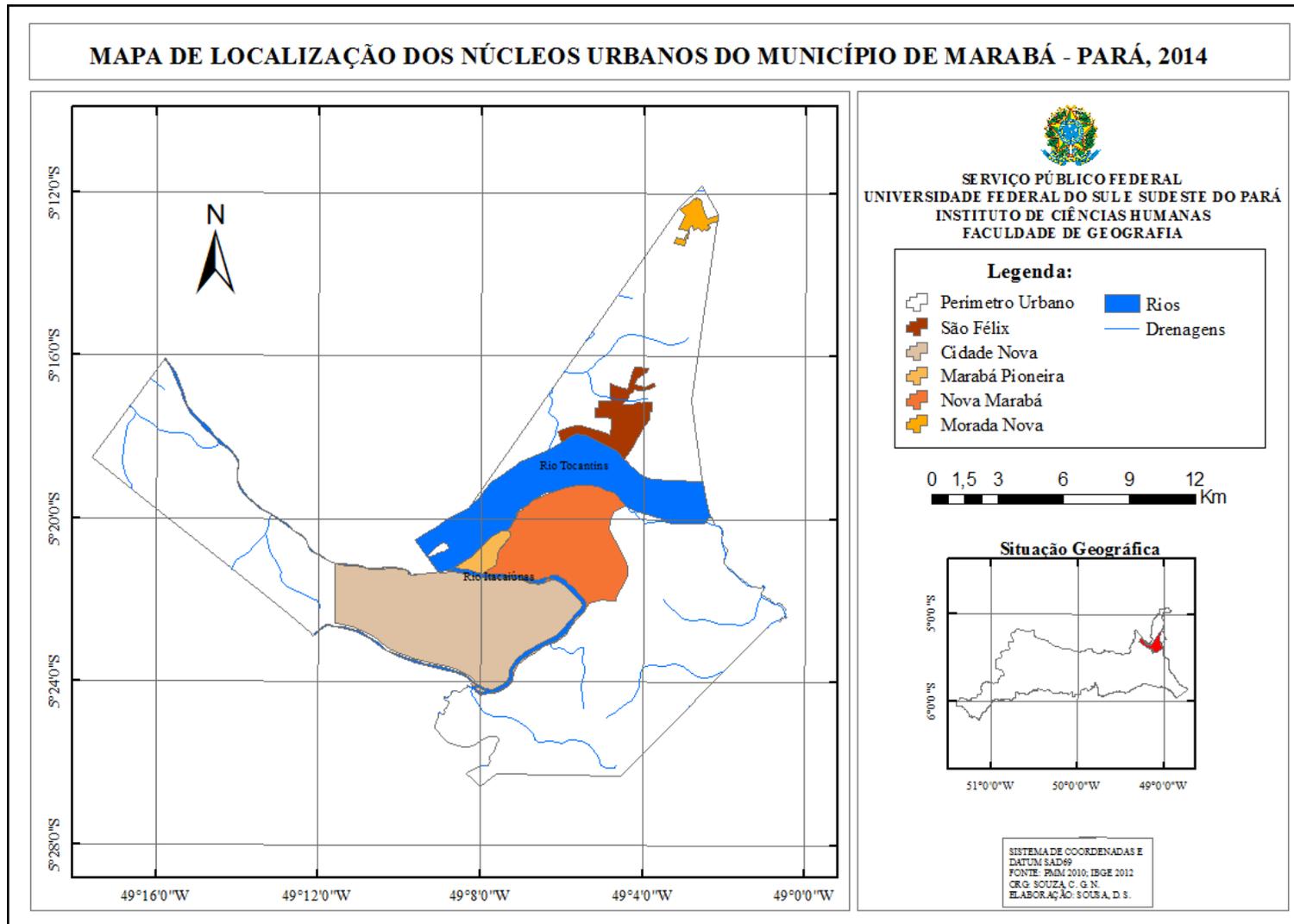


Figura 3: Enchente da década de 1980 em Marabá (PA), imagem registrada da Câmara Municipal, no Núcleo Marabá Pioneira.

Fonte: Fundação Casa da Cultura de Marabá, 2014.

Por ocasião das decorrentes enchentes dos rios Tocantins e Itacaiúnas, o Governo Federal por meio da SUDAM implantou o Núcleo urbano da Nova Marabá, como um local de abrigo para os atingidos pelas cheias periódicas, bem como para a transferência das sedes administrativas do governo. A Nova Marabá teve sua proposta urbanística elaborada a partir do desenho de uma folha de castanheira, com o intuito de homenagear o período histórico da produção e comercialização da castanha que trouxe grandes transformações socioeconômicas para a cidade.

Atualmente a cidade está organizada em cinco Núcleos urbanos estabelecidos em tempos espaciais diferenciados e com características bastante distintas: Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova, São Félix e Morada Nova (mapa 1). O sítio urbano de Marabá foi constituído entorno dos rios Tocantins e Itacaiúnas, nos primeiros momentos da formação espacial da cidade a ligação entre os Núcleos eram por meio da travessia dos rios por balsas ou canoas. Somente a partir da década de 1980, com investimentos do Governo Federal foi construída a ponte sobre o rio Itacaiúnas, permitindo o acesso direto ao Núcleo Cidade Nova e posteriormente houve a construção da ponte rodoferroviária sobre o rio Tocantins, possibilitando o escoamento do minério de ferro de Carajás e o acesso direto aos Núcleos São Félix e Morada Nova.



Mapa 1: Organização dos Núcleos urbanos da cidade de Marabá.

Elaboração: SOUSA, D. S., 2014.

Diante do contexto espacial da cidade de Marabá (PA) e da sua formação socioeconômica, a cidade materializou diferentes tipos de centralidades ao longo do tempo. Nesse sentido, o enfoque principal desse trabalho está em compreender a mais antiga dessas centralidades, que está localizada no Núcleo pioneiro.

É importante salientar que as dinâmicas econômicas e socioespaciais desenvolvidas no espaço urbano marabaense ao longo do tempo, possibilitaram novos arranjos espaciais na cidade, contudo, mesmo diante da expansão urbana de Marabá (PA), com a criação do Núcleo Nova Marabá e a estruturação do Núcleo Cidade Nova, o Núcleo Marabá Pioneira permanece, desempenhando um forte papel de centro econômico na cidade.

2.3) Iniciando a discussão sobre a centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira

O Núcleo Marabá Pioneira foi o lugar que deu origem a ocupação da cidade de Marabá, tornando-se palco de conflitos e confrontos entre diversos agentes formadores do espaço urbano que ao longo do tempo estiveram modelando as formas espaciais da cidade.

Desde a sua formação inicial, o Núcleo pioneiro traz consigo as características de um lugar central. Primeiro pela sua localização estratégica, que favoreceu o desenvolvimento da atividade comercial pela facilidade do escoamento e da circulação de mercadorias e pessoas, devido à proximidade com os rios Tocantins e Itacaiúnas. Como foi o espaço de colonização da cidade, foi o Núcleo que abrigou as primeiras sedes administrativas do município, bem como as primeiras casas comerciais. Segundo, por tornar-se ao longo dos anos um eixo fundamental de circulação de pessoas, mercadorias, informação, capital e ideias, centralizando o comércio varejista, as atividades de lazer, a população tradicional e todo o arcabouço histórico da cidade.

Segundo Almeida (2008), as duas principais vias de circulação do Núcleo eram a Avenida Antônio Maia e a Getúlio Vargas, situadas nos pontos mais altos do Núcleo, onde localizavam as principais instituições públicas, o comércio em geral e as casas dos moradores com poder aquisitivo mais elevado. No ano de 1974 houve a abertura de uma via de circulação para ligar a Avenida Antônio Maia com a Transamazônica, possibilitando a ligação direta da Marabá Pioneira com as demais localidades da cidade e permitindo à Avenida Antônio Maia tornar-se um grande centro comercial em Marabá.

O Núcleo pioneiro está formado pelos bairros Francisco Coelho, mais conhecido como Cabelo Seco, Santa Rosa, Santa Rita e o Centro (ver figura 4). O bairro Francisco

Coelho foi o bairro que deu origem a cidade, localizado no Pontal, ou seja, na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas. Abrigava uma população de poder aquisitivo baixo e as habitações eram rústicas e bem simples, características que predominam até os dias atuais (ver figura 5). Em geral as famílias que viviam nesse bairro sobreviviam do pequeno comércio informal, da pesca, da lavagem de roupa, estas duas últimas eram atividades desenvolvidas principalmente pela proximidade das residências com os rios (ALMEIDA, 2008), como afirma Tourinho (1991, p. 103):

Iniciada no extremo do pontal de terras na interseção dos rios Tocantins e Itacaiúnas, a malha urbana se desenvolveu em forma de “V”, ocupando principalmente as margens não alagadas, com edificações de uso comercial e residencial e pequenas oficinas para o conserto de barcos.



Figura 4: Representação dos Núcleos Marabá Pioneira, Cidade Nova e Nova Marabá com seus respectivos bairros.

Fonte: Raiol, 2010.



Figura 5: características do bairro Cabelo Seco. Ruas estreitas, casas simples, aspectos que perduram há décadas.

Fonte: Trabalho de Campo (2014)

Se por um lado a localização do bairro Cabelo Seco favoreceu a rápida expansão urbana, especialmente pelo desenvolvimento da atividade comercial pela facilidade do escoamento da produção, por outro lado, o bairro tornou-se vulnerável a fenômenos naturais que alteram todo o sistema de organização do lugar, como é o caso das enchentes que permeiam a cidade nos períodos mais chuvosos da região, afetando todas as localidades que apresentam baixa topografia, sobretudo o Cabelo Seco (ALMEIDA, 2008).

O bairro Santa Rosa foi criado como consequência das enchentes que assolavam a Marabá Pioneira. Diante desse cenário houve a expansão urbana para localidades que apresentavam topografia mais elevada. Nessa perspectiva, o bairro originou-se a partir da necessidade dos moradores em adquirir novos locais de residência. Ao longo do tempo foram constituindo-se pequenas casas comerciais e a utilização da orla Sebastião Miranda (figura 6), as margens do rio Tocantins na Avenida Marechal Deodoro como atividade de lazer, principalmente o lazer noturno, caracterizado pela presença de casas de show, restaurantes, bares, sorveterias, praças, entre outros estabelecimentos.



Figura 6: Orla Sebastião Miranda, localizada as margens do rio Tocantins, Marabá/PA.

Fonte: Trabalho de Campo (2014).

A Orla Sebastião Miranda desempenha um papel muito importante para a cidade, principalmente no que se refere ao lazer e ao turismo, sendo um importante lugar de atração populacional, pelo desenvolvimento de atividades cuja finalidade é proporcionar um ambiente saudável para o encontro com os amigos e a família.

O bairro Santa Rita é o espaço de ocupação mais recente da Marabá Pioneira, principalmente para o uso residencial. A sua organização espacial, bem como a falta de saneamento básico e a carência de infraestrutura básica, apontam a precariedade das condições de vida dos moradores desse lugar. A maioria dos moradores apresenta forte relação com o rio, principalmente para desenvolvimento de atividades que ajudam na sua subsistência, como a pesca e a lavagem de roupa (RODRIGUES, 2010).

Segundo Tourinho (1991), o bairro considerado como Centro, desde o início da cidade materializou a centralização das atividades terciárias, bem como os primeiros prédios administrativos do município, abrigando também a população com maior poder aquisitivo do bairro. Nesse sentido, verificou-se que a Avenida Antônio Maia desenvolveu-se ao longo do tempo como o principal eixo de circulação e concentração de comércios e serviços, perdurando até os dias atuais.

O bairro Central continuava a ser a área mais dinâmica de toda a cidade, encontrando-se nele: as edificações de melhor padrão construtivo; os estabelecimentos mais sofisticados de comércio e serviços; alta densidade populacional; baixo percentual de lotes vazios; e, grande número de vias pavimentadas, inclusive com revestimento asfáltico (TOURINHO, 1991, p. 394).

Segundo Rodrigues (2010), a ocupação do solo urbano da Marabá Pioneira ao longo da Avenida Antônio Maia (figura 7) apresenta uma grande concentração de atividades terciárias ligadas ao comércio varejista, serviços bancários, serviços especializados, lojas de vendas de equipamentos eletroeletrônicos, entre outras. Entretanto, quando se considera o espaço urbano de lazer, a orla Sebastião Miranda, é o espaço relacionado às atividades recreativas, caracterizadas pelos bares, restaurantes, e principalmente pelo lazer noturno, evidenciado nas casas de show. A Praça Duque de Caxias também é caracterizada como um lugar de lazer, oferecendo espaços direcionados para o encontro com a família e com os amigos.



Figura 7: Avenida Antônio Maia, localizada no Núcleo Marabá Pioneira, Marabá/PA.

Fonte: Trabalho de Campo (2014)

A Avenida Antônio Maia é a via de maior centralização de atividades comerciais no Núcleo pioneiro. Assim existe uma variedade comercial (lojas de confecções, departamento, sapataria, eletroeletrônicos, eletrodomésticos, entre outras) disposta em toda a Avenida que atrai os moradores de outros Núcleos da cidade e até mesmo de outros municípios.

Além da concentração das atividades terciárias ao longo da Avenida Antônio Maia, as ruas paralelas a essa Avenida também apresentam forte centralização de atividade comercial ligada, sobretudo, ao setor ambulante, que comercializam artigos diversos, bijouterias, roupas, calçados, eletroeletrônicos, entre outros objetos do comércio informal. Dessa forma, todo o entorno da Avenida Antônio Maia acomoda uma forte circulação de pessoas, mercadorias e capital, caracterizando-se em um espaço que desenvolve ao longo do tempo um alto nível de centralidade quando comparado com os demais Núcleos da cidade (RODRIGUES, 2010).

Atualmente a Marabá Pioneira expressa características da formação inicial da cidade, voltadas, sobretudo, para as atividades de comércio e serviços, organizando o comércio formal e informal. A localização desse Núcleo as margens do rio Tocantins, possibilita o desenvolvimento do setor de turismo, principalmente na orla Sebastião Miranda, que expressa todo o ludismo voltado para a história de colonização da cidade (RIBEIRO, 2010).

No período menos chuvoso na região, quando as águas do rio Tocantins baixam, há a formação de bancos de areia no rio (conhecidos como praia) permitindo o desenvolvimento de uma forte atividade recreativa. A praia mais frequentada na cidade tem principal via de acesso o Núcleo pioneiro, pela orla da cidade, onde existem as rabetas (pequenas canoas) que possibilitam o deslocamento até a praia do Tucunaré, que por um determinado tempo torna-se uma fonte de renda para os moradores e comerciantes da cidade.

Nessa perspectiva, o capítulo seguinte traz uma análise espacial da cidade de Marabá, buscando mostrar a centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira, com a finalidade de compreender quais os fenômenos são responsáveis pela formação da área central, bem como as características atuais da centralidade urbana desse Núcleo.

3) A CENTRALIDADE INTRAURBANA DO NÚCLEO MARABÁ PIONEIRA

Como mencionado no capítulo anterior, o Núcleo pioneiro apresenta uma organização espacial materializada em quatro bairros, a saber: o bairro Francisco Coelho, mais conhecido como Cabelo Seco, o bairro Santa Rosa, o bairro Santa Rita e o Centro, correspondendo à área localizada nas proximidades da Avenida Antônio Maia, local de maior concentração comercial do Núcleo.

Desde o surgimento de Marabá, a centralidade intraurbana é percebida no Núcleo Marabá Pioneira, principalmente por ter sido o Núcleo que originou a cidade, concentrando as primeiras casas comerciais, as primeiras sedes administrativas, as primeiras atividades de lazer e todo o conteúdo histórico materializado ao longo do tempo, sendo estas características observadas até os dias atuais.

É importante reiterar que mesmo diante da expansão urbana da cidade, o que permitiu o surgimento de novas expressões da centralidade intraurbana em Marabá, o Núcleo pioneiro, atualmente, ainda consegue apresentar um grande fluxo de pessoas, de mercadorias e de capital, caracterizando forte expressão da centralidade intraurbana na cidade.

A Avenida Antônio Maia é o principal eixo de ligação do Núcleo pioneiro aos demais Núcleos da cidade, dando acesso à Nova Marabá e a Cidade Nova por um Trevo localizado na Área de Varjão, sendo este o acesso principal do Núcleo à rodovia Transamazônica. O Núcleo é interligado facilmente por ônibus pelo sistema de transporte coletivo urbano do município de Marabá, além de outras modalidades de transportes como carros, motos, táxi de lotação, táxi, moto táxi, entre outros.

O transporte coletivo por ônibus na cidade de Marabá é operado por duas empresas privadas, a saber: a Nasson Tur. e a Rede de Transporte Coletivo de Marabá (RTCM). Segundo o Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU) de Marabá, o sistema de Transporte Coletivo é formado por um total de onze linhas, como pode ser observado no quadro 1.

Quadro 1: Dados referentes às linhas de circulação do transporte coletivo do município de Marabá/ PA.

Nº	Linha	Característica	Frota
1	Marabá / Morada Nova	Distrital	7
2	Liberdade / km 06 Direto	Diametral	4
3	Liberdade / Folhas 15,16,17	Diametral	9
4	Liberdade / Folhas 10,11,12,13	Diametral	9
5	Liberdade / São Félix I,II,III	Distrital	3
6	Jardim União / km 06 Direto	Diametral	1
7	Jardim União / Marabá / Vila São José	Radial	1
8	Novo Horizonte / km 06 Direto	Diametral	2
9	Novo Horizonte / São Félix I,II,III	Distrital	3
10	Novo Horizonte / Folhas 14,15,16,17	Diametral	5
11	Novo Horizonte / Folhas 10,11,12,13	Diametral	5
Total			49

Fonte: Estudo do Sistema de Transporte Coletivo do município de Marabá – PA: diagnóstico do sistema atual. Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU). Prefeitura Municipal de Marabá (2008).

Ao observarmos a quadro 1, podemos verificar que das onze linhas de transporte coletivo do município de Marabá apenas três no seu percurso completo não realizam viagem ao Núcleo Pioneiro, sendo estas, as linhas km 06 Direto: Liberdade / km 06 Direto, Jardim União / km 06 Direto e Novo Horizonte / km 06 Direto. Entretanto, todas as demais oito linhas no seu percurso total realizam viagem à Marabá Pioneira, sendo uma forte característica da centralidade intraurbana desse Núcleo.

Conforme estudo elaborado pelo DMTU (2008) foram estabelecidas 37 Regiões de Tráfego no município, observando as Matrizes de Origem/Destino diário de cada viagem realizada nessas Regiões, pode-se verificar que a Região de maior movimentação de passageiros com origem e destino é o Núcleo Marabá Pioneira. Esse Núcleo estabelece uma grande influência sobre as demais Regiões de Marabá, consequência das fortes atividades de bens e serviços materializadas nesse Núcleo (ver quadro 2).

Quadro 2: Resumo referente a movimentação diária de passageiros do transporte coletivo de Marabá – PA.

Região	Nome	Origem	Destino
1	Marabá Pioneira	5.060	7.142
2	Vila Militar	65	38
3	Folhas 14 e 15	529	252
4	Folha 23	163	93
5	Folhas 26 e 32	990	1.646
6	Folha 33	303	691
7	Belo Horizonte	1.612	1.076
8	Amapá	614	1.054
9	Aeroporto	18	0
10	Folha 13	826	318
11	Folhas 21 e 22	494	184
12	Folhas 27 e 28	1.665	2.153
13	Jardim Bom Planalto	292	415
14	Novo Horizonte	1.883	1.549
15	Cidade Nova	3.237	3.669
16	Jardim Vitória	71	36
17	Folha 6	296	306
18	Folhas 11 e 12	1.468	458
19	Folha 16	816	609
20	Folha 17	497	424
21	Folha 20	550	296
22	Folha Industrial	440	121
23	Liberdade	2.805	2.468
24	Folhas 7 e 8	488	505
25	Folhas 5, 9 e 10	741	642
26	Folhas 18 e 19	424	258
27	Folha 29	346	271
28	Folhas 30 e 34	1.659	1.395
29	Independência	800	559
30	Jardim União	399	132
31	São Félix	1.076	1.508
32	Morada Nova	1.645	1.144
33	Km - 7	610	796
34	Folha 31	557	1.174
35	Parque das Laranjeiras	709	876
36	Bela Vista	242	123
37	Outras Localidades	53	60
Total		34.442	34.442

Fonte: Estudo do Sistema de Transporte Coletivo do município de Marabá – PA: diagnóstico do sistema atual. Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU). Prefeitura Municipal de Marabá (2008).

Conforme exposto no quadro 2, a Região com maior movimentação de passageiros diários é a Marabá Pioneira, sendo 5.060 pessoas que embarcam no transporte coletivo nesse Núcleo com destino aos demais Núcleos da cidade, enquanto 7.142 pessoas embarcam no transporte coletivo em outros Núcleos com destino ao Núcleo pioneiro (ver figura 8).

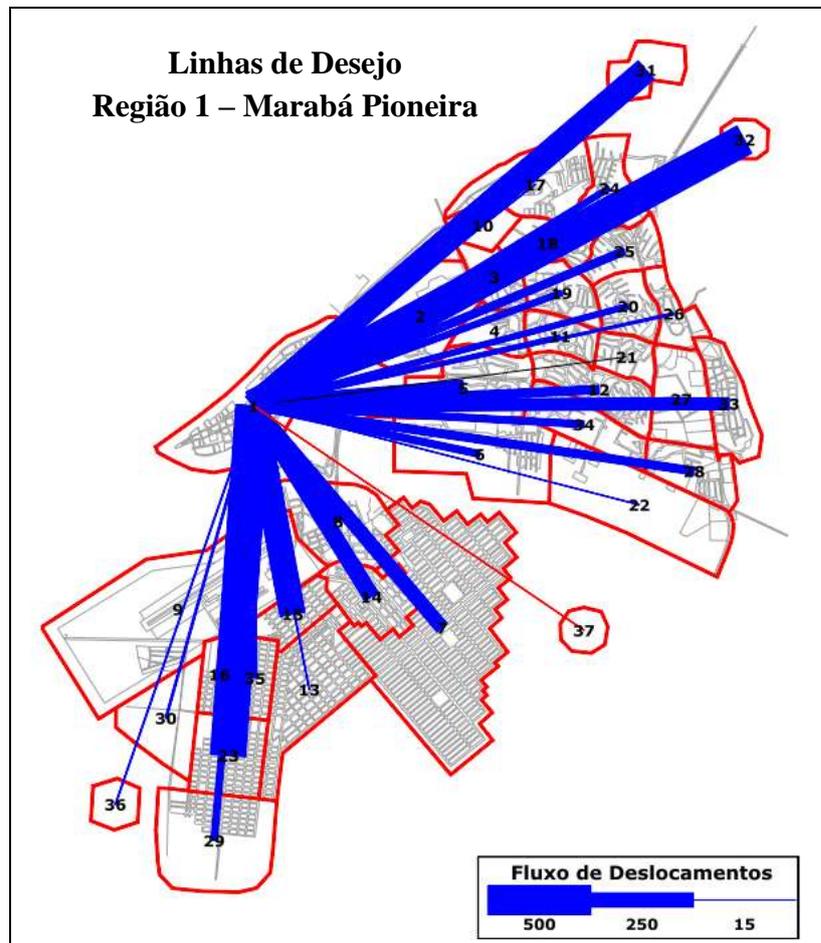


Figura 8: dados referentes aos deslocamentos 24h da Marabá Pioneira para as demais regiões.

Fonte: Estudo do Sistema de Transporte Coletivo do município de Marabá – PA: diagnóstico do sistema atual. Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU). Prefeitura Municipal de Marabá (2008).

A figura 8 demonstra a intensidade de movimentação de passageiros que são estabelecidas na Região da Marabá Pioneira, mostrando os principais deslocamentos na matriz de origem/destino desse Núcleo para as demais localidades do município. Nesse sentido é importante reiterar que a espessura das linhas indica a amplitude dos deslocamentos, ou seja, o fluxo de passageiros produzidos na região pioneira (Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano, 2008) (ver figura 9).

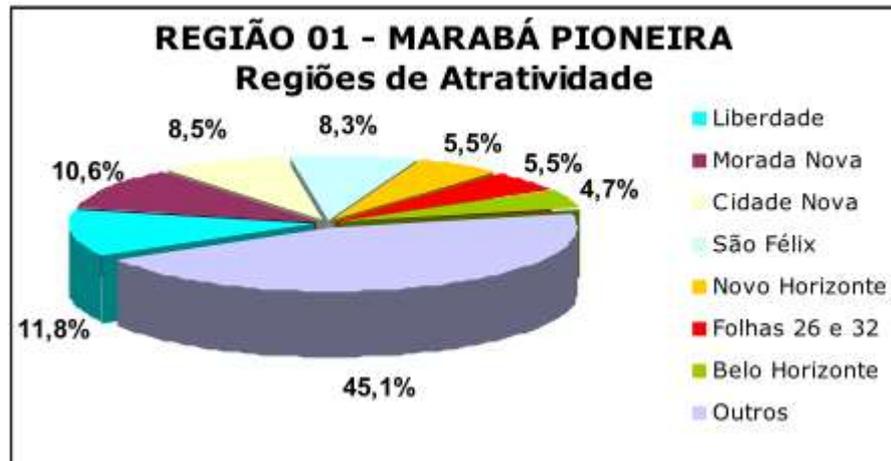


Figura 9: Informações sobre a atratividade de viagens do Núcleo pioneiro para as demais regiões do Sistema de Transporte Coletivo de Marabá – PA.

Fonte: Estudo do Sistema de Transporte Coletivo do município de Marabá – PA: diagnóstico do sistema atual. Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU). Prefeitura Municipal de Marabá (2008).

Segundo o DMTU (2008), o Núcleo pioneiro é responsável por 14,7% do total dos deslocamentos originados no Sistema de Transporte Coletivo do município de Marabá. A movimentação de passageiros a partir da matriz origem/destino é uma característica de atratividade do Núcleo pioneiro sobre os demais Núcleos da cidade, uma vez que, representa o lugar onde o transporte coletivo mais realiza viagem, seja entre os Núcleos próximos como a Nova Marabá e a Cidade Nova ou os mais distantes, tais como o São Félix e a Morada Nova. Assim, é possível observar que o Núcleo pioneiro tem uma particularidade intrínseca de atração comercial, fluxo de capital e pessoas, desde a fundação da cidade.

Como discutido no capítulo 1 desse trabalho, a concentração de atividades de bens e serviços, populares ou especializados em uma determinada área, é o que se avalia como centro, no entanto, a articulação do centro com as demais áreas do espaço urbano é o que denominamos de centralidade (SPOSITO, 2001). Nesse sentido, podemos verificar a particularidade de centro e centralidade na Marabá Pioneira, uma vez que, ao mesmo tempo em que concentra lojas, supermercados, bares, restaurantes, clínicas especializadas, serviços bancários, serviços médicos, serviços odontológicos, entre outros, consegue atrair um grande fluxo populacional de diferentes Núcleos da cidade, além da articulação comercial estabelecida com os outros centros localizados na malha urbana de Marabá.

Ao longo da elaboração desse trabalho foi realizada uma pesquisa de campo com os frequentadores do Núcleo pioneiro, com o intuito de observar quais os bens e serviços são mais característicos da centralidade intraurbana desse Núcleo. Dessa forma, o questionário foi repassado a 400 pessoas, contendo questionamentos referentes ao local de residência; a

frequência de utilização de bens e serviços no Núcleo; a preferência em adquirir bens e serviços nessa área; a forma de deslocamento até o Núcleo; os bens e serviços mais utilizados pelos mesmos no Núcleo pioneiro; e, por fim, a opinião de cada sobre onde se localiza o centro de Marabá.

Dos 400 entrevistados, 224 era do sexo feminino e 156 do sexo masculino. Quanto ao local de residência 10% dos entrevistados moram na Marabá Pioneira, 9% na Morada Nova, 9% no São Félix, 28% na Nova Marabá e 44% Cidade Nova. Nesse sentido, observamos que o Núcleo pioneiro tem uma forte atração populacional sobre todos os Núcleos da cidade, tanto os que são mais próximos como a Nova Marabá e a Cidade Nova quanto os que ficam distantes da sede municipal como o São Félix e a Morada Nova (gráfico 1).

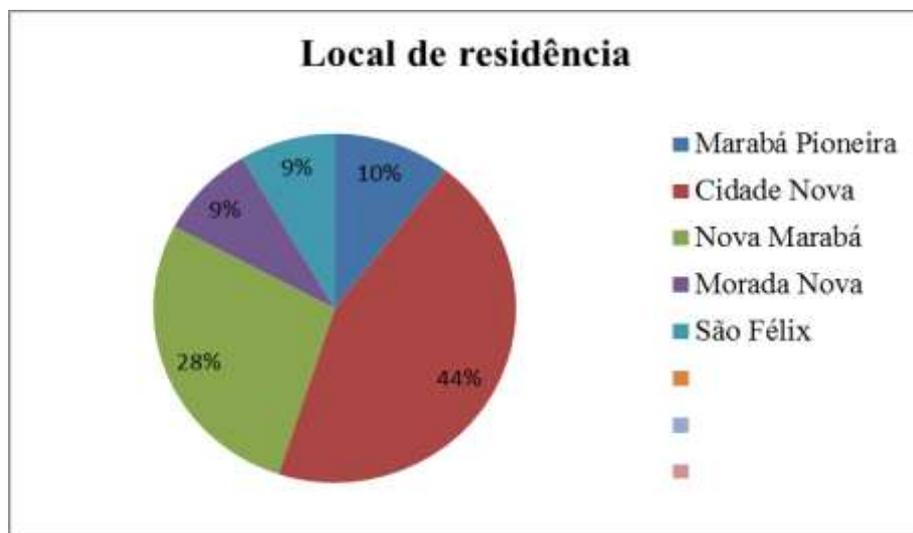


Gráfico 1: Dados referentes ao local de residência dos entrevistados.

Fonte: SOUZA, C. G. N; 2014.

A pesquisa de campo também mostrou que a frequência dos entrevistados ao Núcleo pioneiro se faz bastante expressiva, onde 13% diariamente utilizam os bens e serviços do Núcleo pioneiro, sendo estes, na sua maioria os moradores do Núcleo e as pessoas que residem em outros Núcleos da cidade, mas trabalham ou estudam na Marabá Pioneira. 14% dos entrevistados mensalmente fazem uso de algum serviço na Marabá Pioneira, principalmente para a compra de confecções e calçados. 16% utilizam os serviços do Núcleo pioneiro mais de uma vez por semana, sendo importante salientar que nesse grupo estão as pessoas que trabalham com comércios e compram mercadorias no atacado para abastecer suas lojas. 25% dos entrevistados frequentam o Núcleo mais de uma vez por semana, estes em sua maioria são os que utilizam serviços bancários, hospitalares, lojas de confecções e calçados, cursos preparatórios para o vestibular/concursos públicos, serviços de lazer encontrados no Núcleo como bares, restaurantes, casas de shows, igrejas, e a Orla Sebastião Miranda, um

grande símbolo do turismo na cidade, sendo localizada em frente ao rio Tocantins e agraciada com a famosa praia do Tucunaré, formada por bancos de areias ao longo do rio no período menos chuvoso na região. 32% dos entrevistados utilizam os serviços da Marabá Pioneira quinzenalmente, nesse grupo os serviços de lazer são os mais procurados, principalmente pela concentração de serviços gastronômicos e casas noturnas na Orla Sebastião Miranda.

O trabalho de campo também revelou os motivos pelos quais os entrevistados preferem utilizar os bens e serviços no Núcleo pioneiro. Assim, 2% dos entrevistados utilizam os bens e serviços do Núcleo por trabalharem no local e os comércios ficarem mais próximos do seu local de trabalho. 3% dos entrevistados residem no Núcleo pioneiro e utilizam os serviços encontrados no Núcleo pela proximidade com suas residências. 8% dos entrevistados alegaram que preferem utilizar bens e serviços na Marabá Pioneira devido à facilidade de acesso a esse local, principalmente pelo número de linhas do sistema de transporte coletivo do município que atendem esse Núcleo, além dos táxis de lotação e dos moto-taxistas. 11% dos entrevistados preferem utilizar bens e serviços na Marabá Pioneira por considerarem esse Núcleo como o centro da cidade, por ser o Núcleo mais antigo e concentrar muitos comércios e serviços próximos. 15% frequentam o Núcleo pioneiro devido a sua grande centralização de atividades de lazer, principalmente na Orla Sebastião Miranda, onde estão concentrados bares, restaurantes, casas de shows, entre outros entretenimentos. 17% dos entrevistados adquirem bens e utilizam serviços no Núcleo pioneiro devido à proximidade dos comércios e dos serviços encontrados no Núcleo, onde estão concentrados ao longo da Avenida Antônio Maia, principal Avenida do Núcleo e ao seu entorno, dessa forma facilitando as atividades a serem realizadas pelo indivíduo. 28% dos entrevistados preferem adquirir bens e serviços no Núcleo pioneiro devido à variedade de preços e produtos demandados nesse local, isso devido a grande diversidade de lojas e artigos múltiplos ofertados pelos estabelecimentos concentrados nesse Núcleo. 16% dos entrevistados alegaram mais de um motivo que os levam a adquirir bens e serviços na Marabá Pioneira, sendo a facilidade de acesso, a proximidade dos comércios, a variedade de preços e produtos, o lazer e por considerarem o Núcleo como o centro da cidade.

Quanto à forma de deslocamento dos entrevistados até a Marabá Pioneira, 38% utilizam o transporte coletivo; 21% vão de carro próprio; 23% utilizam moto própria; 12% utilizam o sistema de transporte denominado de táxi de lotação; 4% vão a pé, sendo estes os que residem no Núcleo, e 2% utilizam outros tipos de transporte.

Na pesquisa de campo também foram listadas atividades de comércios e serviços com o objetivo de perceber em qual Núcleo da cidade os entrevistados utilizam as mesmas com

mais frequência. Assim, foram destacados: serviços bancários, serviços médicos, serviços odontológicos, supermercados, eletrodomésticos, roupas e calçados, lazer e bares e restaurantes. Nessa perspectiva, observando quais as atividades dão características a centralidade intraurbana do Núcleo pioneiro.

No gráfico 2 encontramos informações acerca dos serviços bancários utilizados pelos entrevistados nos diferentes Núcleos da cidade. Assim, observamos que os Núcleos Cidade Nova, Nova Marabá e Marabá Pioneira são os locais mais frequentados para o uso de agências e correspondentes bancários, uma vez que são localidades que mais oferecem tal serviço. Dessa forma, o gráfico 2 demonstra o equilíbrio entre os três Núcleos citados por concentrarem as agências bancárias, levando em consideração a não presença desse instrumento nos Núcleos São Félix e Morada Nova. No Núcleo Marabá Pioneira, há a presença de quatro agências bancárias de quatro bancos diferentes.

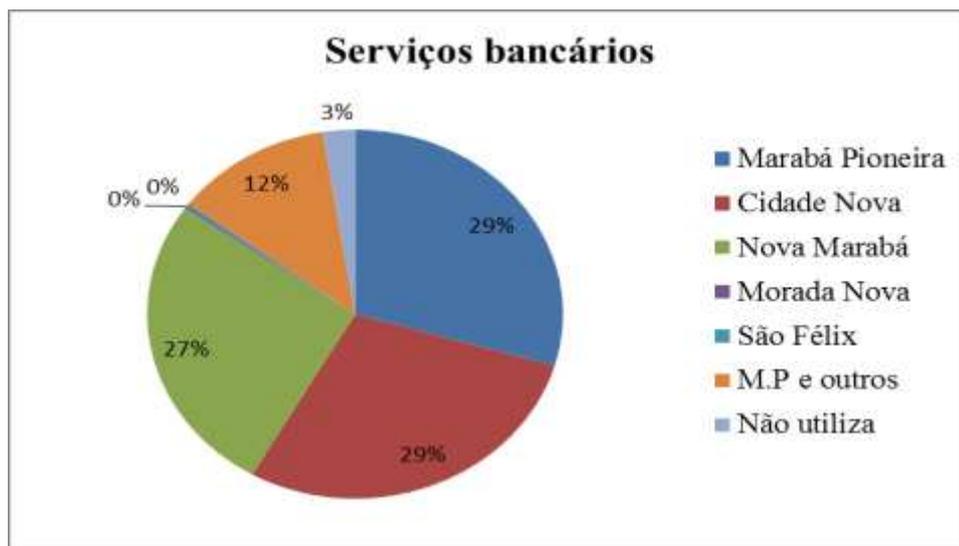


Gráfico 2: Dados referentes a utilização de agências e correspondentes bancários nos Núcleos da cidade de Marabá - PA

Fonte: SOUZA, C. G. N; 2014.

Os dados agrupados no gráfico 3 fazem menção aos serviços médicos, dessa forma há um destaque maior para o Núcleo Nova Marabá, sendo o local onde se localiza o Hospital Municipal de Marabá (HMM) e o Hospital Regional do Sul e Sudeste do Pará, estabelecimentos públicos de maior porte na cidade, realizando atendimentos clínicos, cirúrgicos e especializados. Outro lugar de maior uso dos serviços médicos é o Núcleo Cidade Nova, onde está localizada a Climec e a Unimed, hospitais particulares com atendimento de urgência e emergência.

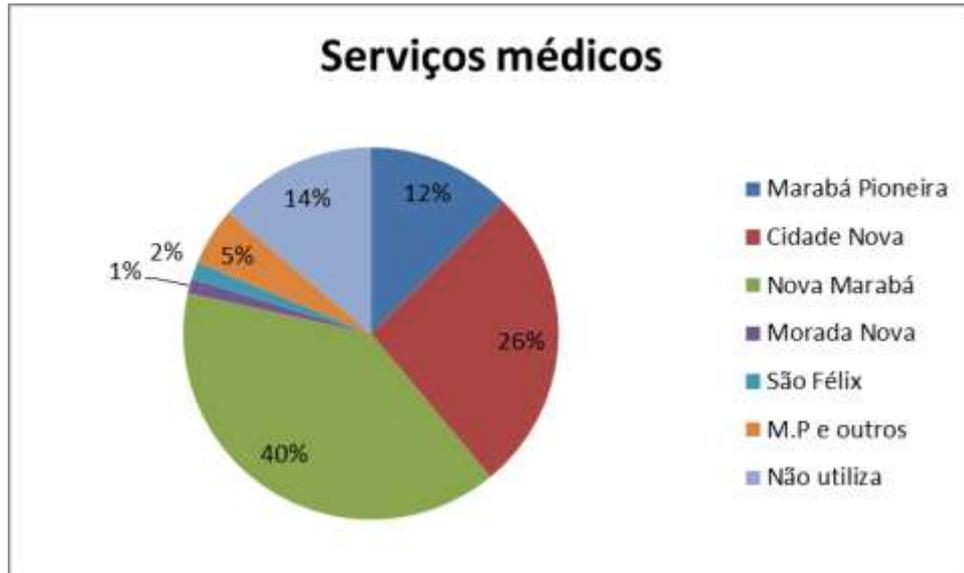


Gráfico 3: utilização de serviços médicos nos diferentes Núcleos da cidade de Marabá – PA.

Fonte: SOUZA. C. G. N, 2014.

Em se tratando de serviços odontológicos, os Núcleos mais destacados são: Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova, como mostra o gráfico 4. Dessa forma, observa-se que o Núcleo pioneiro é o local onde as clínicas odontológicas são mais procuradas, principalmente devido à proximidade destas com outros serviços utilizados pelos indivíduos. Vale ressaltar ainda a facilidade de acesso ao Núcleo, seja por meio do transporte coletivo ou dos táxis de lotação, permitindo aos sujeitos que usufruem de tal serviço o deslocamento mais fácil até o local desejado.

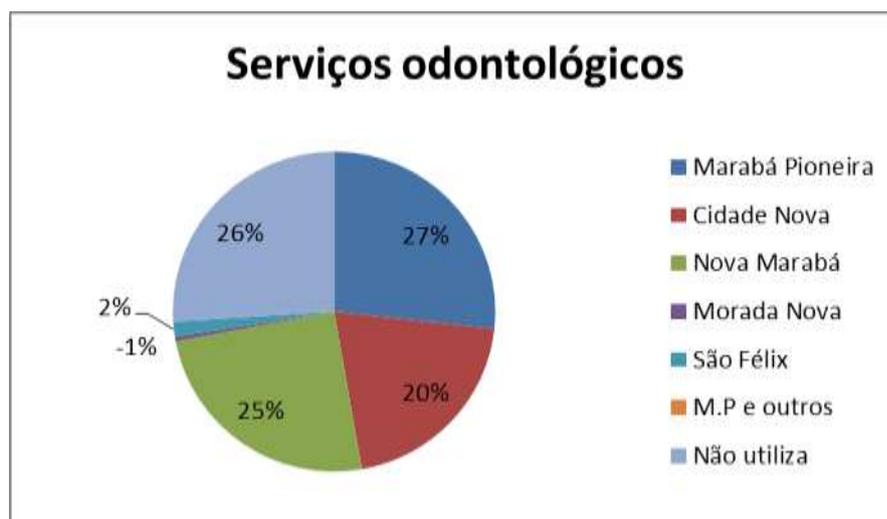


Gráfico 4: Dados referentes ao uso de clínicas odontológicas nos diferentes Núcleos da cidade de Marabá – PA.

Fonte: SOUZA, C. G. N; 2014.

No gráfico 5, observa-se informações referentes ao uso de supermercados na cidade. Assim, os estabelecimentos de supermercados mais procurados pelos entrevistados estão nos Núcleos Cidade Nova e Nova Marabá. Vale destacar que esse resultado é característica dos novos empreendimentos de supermercados e hipermercados instalados em ambos os Núcleos. São infraestruturas comerciais próprias para atender a uma grande demanda populacional, apresentando variedades de produtos e de ofertas de preços.



Gráfico 5: Informações referentes ao uso de supermercados nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.

Fonte: SOUZA, C. G. N; 2014.

Os dados apresentados no gráfico 6 diz respeito a aquisição de eletrodomésticos nos diferentes Núcleos da cidade. Nessa perspectiva, observamos o maior uso das lojas e comércios que vendem tais produtos no Núcleo pioneiro, destacando a proximidade dos comércios e a variedade de preços e produtos, facilitando assim a realização das compras e de outras atividades a desenvolvidas pelos indivíduos. Os Núcleos Cidade Nova e Nova Marabá também são expressivamente utilizados, uma vez que, apresentam uma variedade de lojas de produtos eletrodomésticos e muitas vezes do mesmo representante encontrado na Marabá Pioneira, levando ao consumidor adquirir seus produtos em ambos os Núcleos.

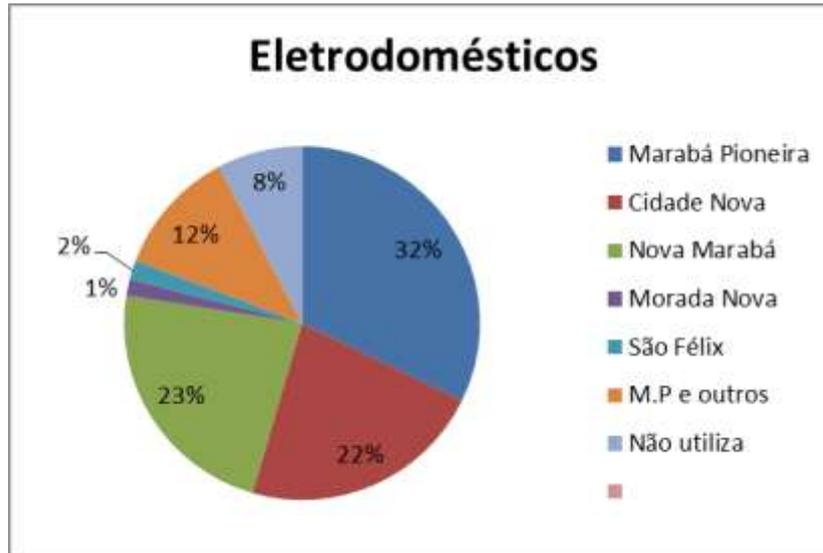


Gráfico 6: Informações sobre a aquisição de eletrodomésticos nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.

Fonte: SOUZA, C. G. N; 2014.

Ao observarmos os gráficos trabalhados, percebemos que na utilização dos serviços bancários, médicos, odontológicos e no uso de lojas de eletrodomésticos, o Núcleo pioneiro, assim como os Núcleos Cidade Nova e Nova Marabá, apresenta-se como um Núcleo bastante procurado pelos entrevistados para usufruírem de tais atividades de comércio e serviços. No entanto é possível verificar que no uso de supermercados a Marabá Pioneira não apresenta tanta expressividade quanto os Núcleos Cidade Nova e Nova Marabá, isso devido à baixa presença dessa atividade no Núcleo, sendo observados apenas supermercados de pequeno porte onde os entrevistados que os utilizam em sua maioria residem no próprio Núcleo, ainda assim, muitos se dirigem para realizar suas compras onde a infraestrutura de supermercados é maior, como nos Núcleos Cidade Nova e Nova Marabá.

Nesse sentido, é importante ressaltar que mesmo as atividades de comércio e serviços apresentados acima não serem o principal foco de atração de pessoas para o Núcleo pioneiro, os serviços bancários e odontológicos, bem como o consumo de eletrodomésticos, são atividades cujo uso se faz bastante expressivo nesse Núcleo. Assim, observamos que apenas os serviços hospitalares e de supermercados não são utilizados de forma significativa na Marabá Pioneira, mas nos Núcleos Cidade Nova e Nova Marabá. Entretanto, veremos abaixo que as atividades de comércio e serviços ligados ao setor de confecções e calçados, assim como de lazer, são em sua inteireza o foco principal que levam as pessoas dos diferentes Núcleos da cidade a frequentarem a Marabá Pioneira.

No gráfico 7 encontramos informações acerca do uso no setor de confecções e calçados na cidade. Assim, podemos visualizar que o Núcleo onde mais se destina pessoas a

efetivar compras de roupas e calçados é o Núcleo pioneiro, onde 63% dos entrevistados afirmaram utilizar com mais frequência esse Núcleo para usufruir de tais atividades. É importante salientar que tal preferência está pautada numa série de características estruturais adquiridas pelo comércio desse Núcleo ao longo do tempo. A pesquisa de campo mostrou que essas características estão relacionadas à concentração dos comércios na Avenida Antônio Maia e ao seu entorno, facilitando a realização das compras; a variedade de preços e produtos pela quantidade de lojas do mesmo setor; a facilidade de acesso ao Núcleo; a proximidade dos comércios e dos serviços bancários, entre outros fatores.

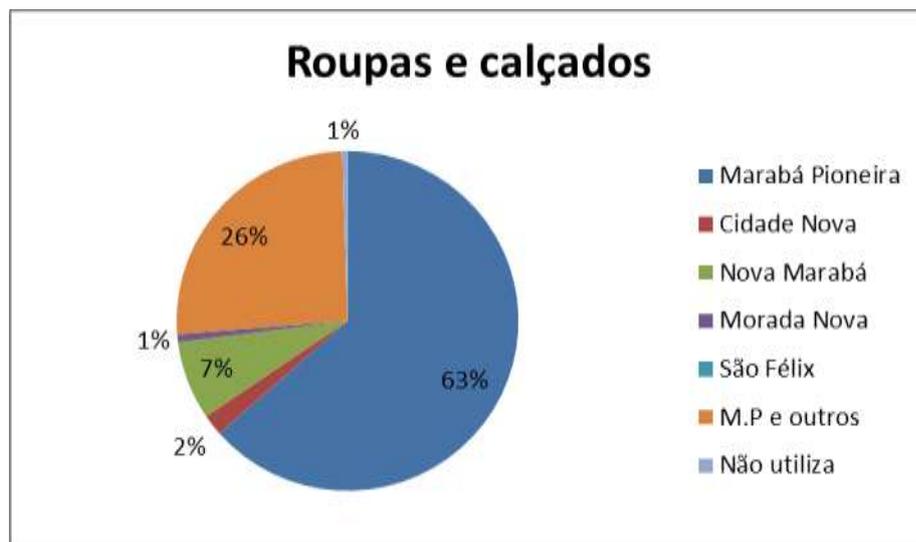


Gráfico 7: Dados referentes a compra de confecções e calçados nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.

Fonte: SOUZA, C. G. N; 2014.

Nos gráficos 8 e 9 podemos verificar os Núcleos onde os entrevistados mais utilizam serviços de lazer. Nessa perspectiva, observamos que o Núcleo pioneiro é o mais visitado, principalmente pela concentração de bares, restaurantes e casas de shows na Orla Sebastião Miranda, uma referência no turismo da cidade. No período de veraneio a praia do Tucunaré, formada pelos bancos de areias do rio Tocantins (ver figura 10), é um grande atrativo de pessoas de diferentes Núcleos da cidade e até mesmo das cidades vizinhas.



Figura 10: Praia do Tucunaré, Marabá/PA
Fonte: Trabalho de Campo (2014).

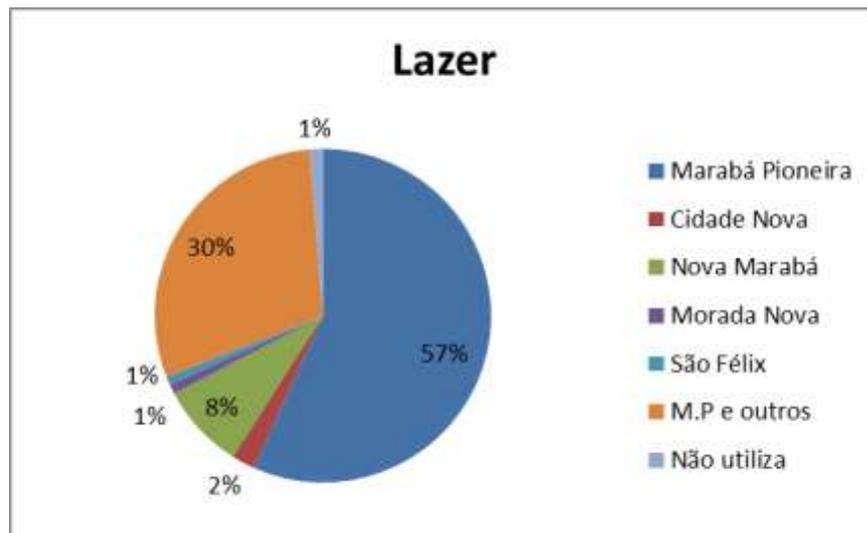


Gráfico 8: Informações sobre a utilização das atividades de lazer nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.
Fonte: SOUZA, C. G. N; 2014.

Em se tratando de lazer, 57% dos entrevistados utilizam com mais frequência a Marabá Pioneira como ponto de diversão, isso devido ao grande atrativo turístico da Orla Sebastião Miranda, proporcionando momentos de entretenimento, descanso, distração, recreação e divertimento aos frequentadores do Núcleo. Ainda no gráfico 7, observamos que 30% dos entrevistados preferem utilizar as atividades de lazer na Nova Marabá, esse número está relacionado ao novo empreendimento de lazer localizado neste Núcleo, o Shopping Pátio Marabá, que desde o ano de 2013 passou a funcionar na cidade de Marabá como um dos principais pontos de lazer na cidade.

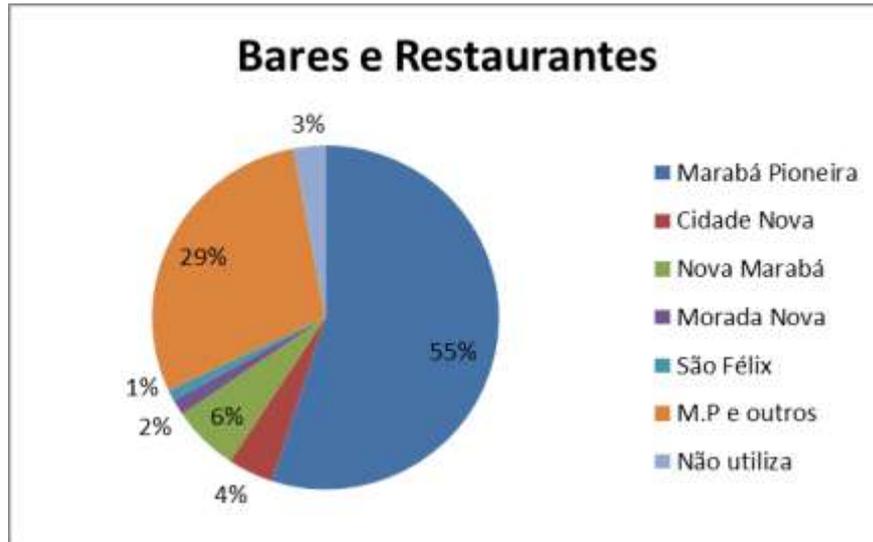
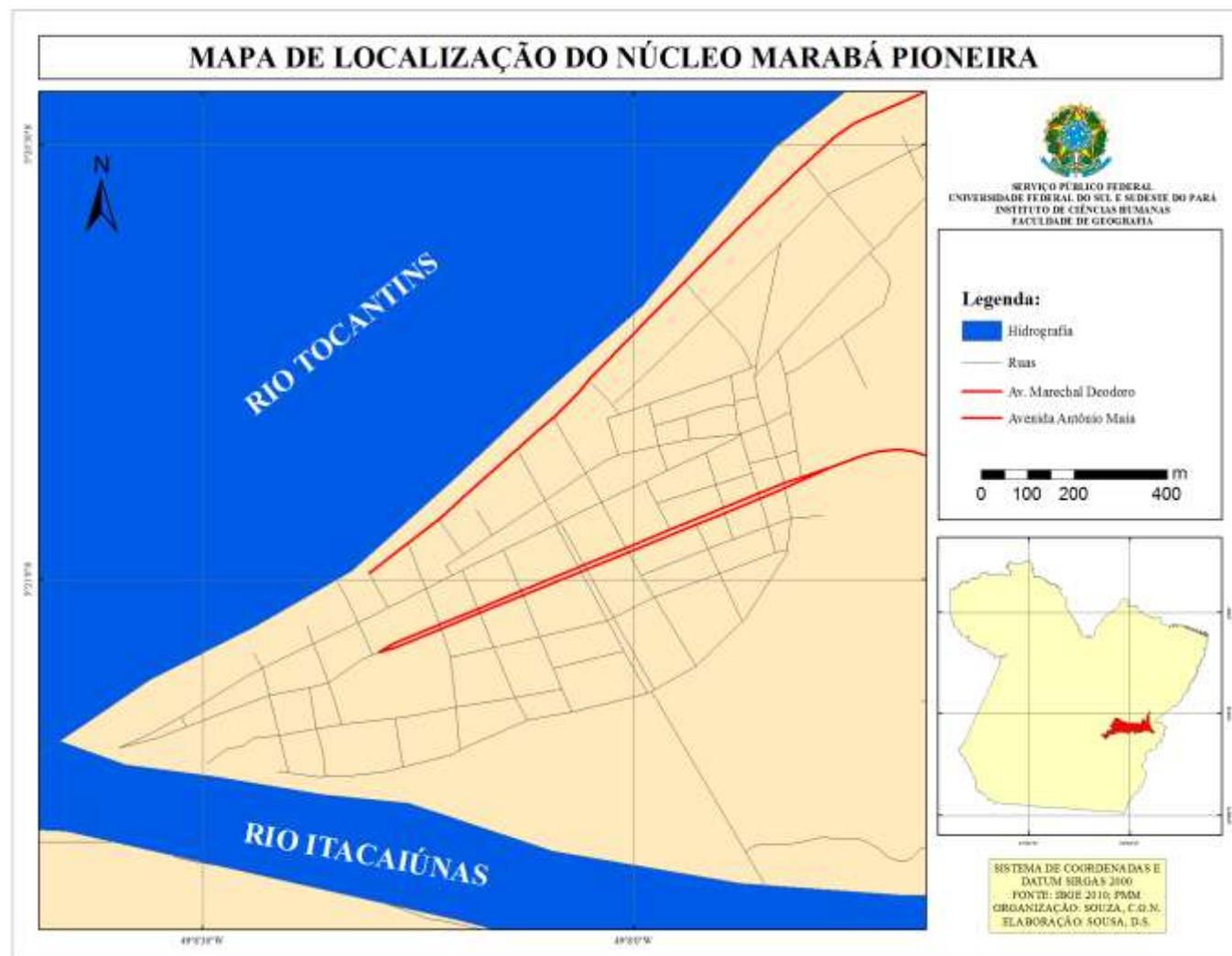


Gráfico 9: dados referentes ao uso de bares e restaurantes nos diferentes Núcleos de Marabá – PA.

Fonte: SOUZA, C. G. N; 2014.

Observa-se no gráfico 9 que 55% dos entrevistados utilizam serviços de bares e restaurantes no Núcleo pioneiro. Essa preferência se dá pela concentração desses serviços na Orla Sebastião Miranda, um lugar que apresenta o ludismo da formação espacial de Marabá e um pouco da beleza natural dos rios que cortam a cidade, Tocantins e Itacaiúnas.

Nesse sentido, observa-se que as atividades de comércios, principalmente ligados ao setor de confecções e calçados, concentrados ao longo da Av. Antônio Maia, bem como as atividades de lazer materializadas ao longo da Orla Sebastião Miranda, na Av. Marechal Deodoro, constituem elementos importantes na caracterização da centralidade intraurbana da Marabá Pioneira. (ver mapa 2).



Mapa 2: Núcleo Marabá Pioneira, com destaque para a Avenida Antônio Maia e para a Orla Sebastião Miranda.

As praças localizadas no Núcleo pioneiro, como a Duque de Caxias (ver figuras 11 e 12) e a São Félix de Valois, são locais que proporcionam entretenimento e lazer, onde constantemente ocorrem apresentações e shows culturais, atraindo muitas pessoas para o Núcleo pioneiro.



Figura 11: Praça Duque de Caxias, importante local de lazer no Núcleo Marabá Pioneira, Marabá – PA.
Fonte: SOUZA, C. G. N, 2014.



Figura 12: Praça São Félix de Valois, importante local de lazer e apresentações culturais no Núcleo Marabá Pioneira.
Fonte: SOUZA, C. G. N, 2014.

O Estádio Municipal Zinho Oliveira (ver figura 13) também representa uma opção de lazer no Núcleo, realizando os jogos dos campeonatos municipais e intermunicipais de diferentes times de futebol da região.



Figura 13: Estádio Municipal Zinho Oliveira.
Fonte: Trabalho de Campo (2014).

A biblioteca municipal (ver figura 14) é outra opção de lazer no Núcleo e recebe visita de alunos de diferentes escolas da cidade. O Cine Marrocos (ver figura 15) também caracteriza o lazer no Núcleo pioneiro onde realiza oficinas musicais, teatrais e de dança, recebendo apresentações de variados grupos culturais.



Figura 14: Biblioteca Municipal, Marabá (PA).
Fonte: Trabalho de Campo (2014).

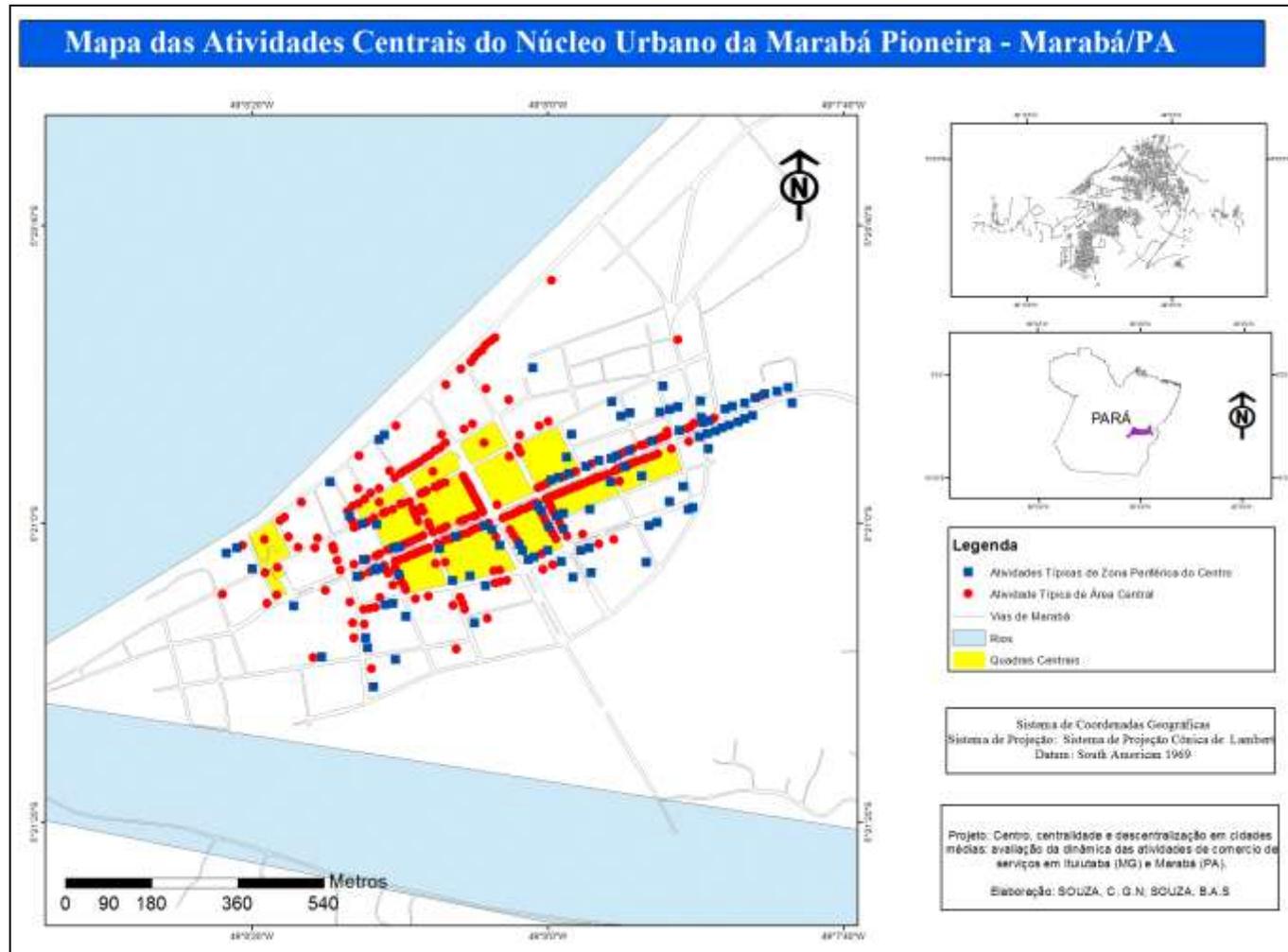


Figura 15: Cine Marrocos, Marabá (PA).
Fonte: Trabalho de Campo (2014).

A centralidade intraurbana é uma característica particular da Marabá Pioneira desde organização do primeiro Núcleo populacional que se tem notícia na cidade, o Burgo do Itacaiúnas, tornando-se o local das primeiras residências, das primeiras casas comerciais e dos primeiros órgãos administrativos. Dessa forma, mesmo diante da expansão urbana de Marabá ao longo de todas essas décadas o Núcleo pioneiro ainda agrega valores culturais que atrai uma grande leva da população marabaense a utilizar as atividades de comércio e serviços nesse Núcleo.

A centralização comercial e de serviços bancários, médicos, odontológicos, ao longo da Avenida Antônio Maia e nas suas proximidades, bem como as atividades de lazer concentradas ao longo da Orla Sebastião Miranda (mapa 03), são as principais características da centralidade intraurbana do Núcleo pioneiro.

Quanto à centralização de comércio e serviços no Núcleo pioneiro, o mapa 3 espacializa tais informações, mostrando como essas atividades estão concentradas ao longo da Avenida Antônio e ao seu entorno. As margens do rio Tocantins, na Orla Sebastião Miranda estão às atividades de lazer e os serviços de bares, restaurantes, casas de shows, entre outros meios de diversão.



Mapa 3: Marabá – PA: concentração das atividades de comércio e serviços no Núcleo Marabá Pioneira (2012)

Elaboração: SOUZA, C. G.N; SOUZA, B. A. S.

Em pesquisa realizada no ano de 2012 para o projeto “Centro, centralidade e descentralização em cidades médias: avaliação da dinâmica das atividades de comércio e serviços em Ituiutaba (MG) e Marabá (PA)”, foram mapeadas as quadras ao longo da Avenida Antônio Maia e as quadras ao seu entorno, bem como as quadras ao longo da Orla Sebastião Miranda, para espacializar as atividades de comércio e serviços organizadas nesse Núcleo.

Nesse percurso foram detectados 2.301 unidades de usos do solo, sendo estas classificadas em atividades típicas de área central, atividades não centrais e atividades de zona periférica do centro, de acordo com a metodologia de Souza (2009). Em se tratando de atividades comerciais e de serviços, foram encontradas 592 unidades de usos do solo mapeados nesse Núcleo. Entre os estabelecimentos comerciais 305 são de atividades características de área central, ou seja, 51,52% do total e 187 são de atividades características de zona não central, ou seja, 31,58% do total. Em relação às atividades características de Zona Periférica do Centro, foram encontradas 100 unidades, ou seja, 16,89%, sendo estas, lojas de matérias de construção, oficinas mecânicas, concertos de máquinas, entre outras. (Ver Tabela 4)

Tabela 4: Marabá – PA: Distribuição dos Tipos de Atividades no Núcleo Marabá Pioneira (2012)

Tipo de Atividade	Nº de Unidades	% do Uso Terciário
Atividades Centrais	305	51,52
Atividades Não-Centrais	187	31,58
Atividades Típicas de ZPC	100	16,89
Total	592	100

Fonte: Levantamento de campo (2012)

Org.: NASCIMENTO, C. G; SOUZA, B. A. S.

As atividades comerciais no Núcleo Marabá Pioneira, destacam-se pela concentração de lojas de roupas e calçados, sendo um dos fenômenos que mais atraem pessoas para esse Núcleo. Também é possível verificar agências bancárias, clínicas especializadas, consultórios odontológicos, e uma grande concentração de serviços ligados ao lazer noturno, que possibilitam o deslocamento da população de vários Núcleos da cidade para usufruírem de tais serviços.

A pesquisa de campo mostrou que as atividades que mais atraem pessoas para utilizar os serviços da Marabá Pioneira estão relacionados ao setor de confecções e calçados e as atividades de lazer, bares e restaurantes. Nessa perspectiva, observa-se que essas atividades são o ponto principal da expressão da centralidade intraurbana no Núcleo pioneiro.

Assim, foi possível observar diante do trabalho de campo e da realização das entrevistas que o que caracteriza a centralidade intraurbana da Marabá Pioneira é a sua importância comercial, com destaque para as atividades de confecções e calçados, bem como as atividades relacionadas ao lazer, como mencionado no decorrer dessa pesquisa, demonstrando a importância desse Núcleo perante todo o espaço urbano marabaense, comprovado não apenas pela centralização dessas atividades, mas pela atratividade populacional que as mesmas geram, o que foi possível perceber nas entrevistas realizadas com os frequentadores do Núcleo pioneiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Realizar considerações acerca do espaço urbano de Marabá – PA constitui-se um grande desafio no contexto de urbanização da região amazônica, uma vez que, as políticas públicas de integração econômica da Amazônia promoveram diferentes dinâmicas de apropriação do modo de produção capitalista na região.

A análise da centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira foi conduzida durante esta pesquisa no contexto das dinâmicas socioespaciais engendradas no espaço urbano da cidade de Marabá (PA) ao longo de sua formação espacial. Nesse sentido, as características da centralidade do Núcleo pioneiro foram evidenciadas a partir das relações estabelecidas pelos diferentes agentes produtores do espaço urbano no contexto atual de organização da cidade.

Dentro dessa perspectiva, o fenômeno da centralidade foi observado a partir da concentração e dos fluxos de atividades de comércio e serviços que um determinado local dispõe, além das articulações socioespaciais estabelecidas entre este e as localidades centrais da cidade, bem como com as cidades de sua rede urbana.

Nesse cenário, observou-se que o Núcleo Marabá Pioneira, estabelece expressões da centralidade intraurbana desde a colonização do espaço urbano de Marabá. Nesse contexto, por ter sido o marco inicial de constituição da cidade marabaense, onde se estabeleceram as primeiras moradias, as primeiras casas comerciais e as primeiras sedes administrativas do município, principalmente pela localização estratégica desse Núcleo as margens dos rios Tocantins e Itacaiúnas, o que permitia o escoamento e a comercialização de toda a produção advinda da cidade e de seus arredores com a cidade de Belém, que na época articulava as ações comerciais com o exterior.

Atualmente o Núcleo pioneiro está organizado espacialmente pelos bairros Francisco Coelho, local inicial de origem da cidade, mais conhecido também como Cabelo Seco; Santa Rosa; Santa Rita e o Centro comercial, constituído ao longo da Avenida Antônio Maia e ao seu entorno, principalmente pela concentração de atividades ligadas ao setor de comércio varejistas, serviços bancários, lojas de equipamentos eletroeletrônicos, entre outras.

Diante da expansão urbana da cidade de Marabá, houve o desenvolvimento de diferentes tipos de centralidade, no entanto, conforme as particularidades dessa pesquisa foi dado enfoque apenas a centralidade intraurbana do Núcleo Marabá Pioneira, observando que mesmo com o passar do tempo o foco dessa centralidade revela a importância comercial, econômica e social do Núcleo pioneiro no espaço urbano marabaense.

Através dos formulários aplicados com os frequentadores do Núcleo pioneiro, foi possível perceber a atratividade populacional que as atividades de comércio e serviços geram nesse Núcleo, uma vez que, todos os quatrocentos entrevistados usufruem alguma atividade de bens e serviços na Marabá Pioneira e são advindos dos diferentes Núcleos urbanos da cidade.

Essa atratividade populacional foi verificada por diferentes motivos, principalmente ligada ao setor comercial, como a variedade de preços e produtos e a proximidade de comércio e serviços, especialmente pela concentração das atividades do comércio varejista, serviços bancários e serviços especializados ao longo da Avenida Antônio Maia, permitindo aos usuários a realização de diferentes tipos de atividades em um mesmo local, despendendo menor tempo.

A facilidade de acesso ao Núcleo também é um motivo bastante expressivo da preferência dos entrevistados em utilizarem os comércio e serviços do Núcleo pioneiro, uma vez que, das onze linhas de ônibus coletivos que circulam na cidade, apenas três delas não realizam viagens a esse Núcleo, entretanto, as oito demais passam diariamente nesse Núcleo, possibilitando a população que não possui transporte privado ter acesso aos serviços da Marabá Pioneira.

As atividades relacionadas ao lazer são importantes focos de atração populacional para esse Núcleo, principalmente por causa da Orla Sebastião Miranda, as margens do rio Tocantins, onde há a concentração de bares, restaurantes, sorveterias, casas de shows, e a praia do Tucunaré, que no período menos chuvoso na região é formada pelos bancos de areias no rio Tocantins, devido à baixa das águas desse rio.

As praças, o Estádio Municipal Zinho Oliveira, a Biblioteca Municipal, o Cine Marrocos, entre outros locais, também representam outras opções de lazer no Núcleo pioneiro, atraindo pessoas de diferentes Núcleos da cidade.

Assim, foi possível constatar que o que caracteriza a centralidade intraurbana da Marabá Pioneira está diretamente ligado ao setor comercial, principalmente pela centralização das atividades varejistas ao longo da Avenida Antônio Maia e nas suas proximidades, destacando o setor de confecções e calçados, como foi observado ao longo dos resultados dos formulários.

É importante reiterar que nos resultados das entrevistas 90% dos entrevistados consideram o Núcleo pioneiro como o centro de Marabá, principalmente por ter sido o Núcleo que deu origem a cidade e concentrar comércio e serviços em uma mesma Avenida,

constituindo-se o centro comercial do Núcleo, e exercendo grande importância econômica, social e cultural diante do espaço urbano marabaense.

Mesmo diante das novas configurações socioespaciais estabelecidas no espaço urbano de Marabá, promovidas pelos diferentes agentes econômicos que organizam e reorganizam a cidade, o Núcleo pioneiro ainda permanece como a centralidade intraurbana mais antiga da cidade, sendo verificada pela atratividade gerada pelos comércios e serviços ligados ao setor de confecções e calçados, bares e restaurantes e associadas ao lazer, principalmente ao lazer noturno.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, José Jonas. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. 2008. f. 273. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- BERRY. B. J. L. **Geography oh Market Centers and Retail Distribution**. Englewood Cliffs. Prentice Hall, Inc., 1967.
- CARLOS. A. F. A. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS. A. F. A; SOUZA. M. L; SPOSITO. M. E. B (Orgs). **A produção do espaço urbano**. São Paulo : Contexto, 2011.
- CARLOS. A. F. A. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. Trad. Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: CASTRO, Edna (Org). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annabume, 2008.
- CLAVAL, P. **Les interpretations fonctionalistes et les interpretations symboliques de la ville**. Revista Cidades, GEU. Presidente Prudente. Brasil, 2004, p. 31-63.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. 5ª ed. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 2001, p. 121 -143.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.
- DIAS, Catarina Vergolino. Marabá: Centro Comercial da Castanha. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 20, n. 4, out/dez, 1958.
- DUARTE. Haidine da Silva Duarte. A cidade do Rio de Janeiro: descentralizaçã das atividades terciárias. Os centros funcionais, In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 36 (1), p.53-98, jan/,mar,1974.
- EMMI, Marília Ferreira, **A Oligarquia do Tocantins e o Domínio dos Castanhais**. Belém: Gráfica e Editora Universitária, UFPA, 1988.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico**, 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso em outubro, 2013.
- INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Relatório de pesquisa econômica**, 2014. Disponível em <<http://www.ipea.gov.br>> . Acesso em junho de 2014.

MAIA, D. S. De cidades tradicionais a centros históricos: o Núcleo original e o centro histórico das cidades brasileiras. In: **Las Ciudades medias o intermedias em um mundo globalizado** – As Cidades médias o intermediárias num mundo globalizado / Carmen Beller Sanfeliu, Maria Encarnação Beltrão Sposito (editoras). – Lleida : Edicions de la Universitat de Lleida, 2009. (p. 179-199).

MELLO, João Baptista Ferreira. Explosões e Estilhaços de Centralidades no Rio de Janeiro. **Revista do Departamento de Geografia** (Geo Uerj). nº 2 – Dezembro de 1997. Issn 1415-7543.

MURPHY, R.E e VANCE Jr., J.E (1954) – Delimiting the CBD. **Economic Geography**, n.30, 1954, p. 189-222.

PINTAUDI, Silvana Maria. O shopping center no Brasil. Condições de surgimento e estratégias de localização. In: PINTAUDI, Silvana Maria; FRÚGOLI JR., Heitor (Org). **Shopping Center: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: UNESP, 1992. p. 15-43.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano. **Estudo do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Marabá: diagnóstico da situação atual**, 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. **Plano Diretor Participativo**, 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano. **Caracterização do Sistema de Transporte Coletivo Proposto: RCTM – Rede de Transporte coletivo de Marabá diagnóstico da situação atual**, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. **Fundação Casa da Cultura de Marabá**, 2014.

RAIOL, José de Andrade (coord). **Perspectivas para o meio ambiente urbano: GEO Marabá**. / coordenado por José de Andrade Raiol. – PA, Belém: [s.n.], 2010.

RIBEIRO, Rovaiane. **As cidades médias e a reestruturação da rede urbana amazônica: a experiência de Marabá no Sudeste paraense**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-29092010-140705/>. Acesso em: 2013-08-05.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso. **Centralidade urbana de uma cidade média paraense**. 2010. f. 188. Dissertação (Mestrado) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-graduação em desenvolvimento sustentável do Trópico Úmido. Universidade Federal do Pará. Belém. 2010.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5ª ed., 2ª reimpressão. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

_____. **Da Totalidade ao lugar**. São Paulo: EDUSP, 2005.

SILVA, W. R. **Cidades Médias, redefinição da centralidade e os dois circuitos da economia urbana**. In: Las Ciudades medias o intermedias em um mundo globalizado – As Cidades médias o intermediárias num mundo globalizado / Carmen Beller Sanfeliu, Maria Encarnação Beltrão Sposito (editoras). – Lleida : Edicions de la Universitat de Lleida, 2009. (p. 125-145).

SILVA, W. R. **Para além das cidades**. Centralidades e Estruturação urbana: Londrina e Maringá. 2006. f. 280 . Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente – SP.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: GAsPERR, 2001.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e urbanização**. 15 ed. 2ª reimpressão - São Paulo: Contexto, 2010. (Repensando a Geografia).

_____. **O chão em pedaços: urbanização economia e cidades no Estado de São Paulo**. Presidente Prudente, 2004. f. 508. Tese (Doutorado) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2004.

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, ano III, nº 4, jan/jun. 1998.

_____. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 10, p. 1-18. 1991.

SOUZA, Marcelo Lopes de. O que faz de cidade uma cidade? In: **ABC do desenvolvimento urbano**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. p. 23-40.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano. **Cidades Médias e novas centralidades: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia**, 2009. 235f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009. p. 33-53.

SOUZA, M.V.M. et al. **Centro, centralidade e descentralização em cidades médias: avaliação da dinâmica das atividades de comércio e serviços em Ituiutaba (MG) e Marabá (PA)**. Marabá, 2012. 29 p. Relatório parcial.

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. **Planejamento urbano em área de fronteira econômica: o caso de Marabá**. 1991. 482 f. Dissertação (Mestrado em planejamento do desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 1991.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; PEREIRA, José Carlos Matos. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia Oriental. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.

VELHO, Otávio Guilherme. **Frente de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica**. 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.
(Capítulos 10 e 11).

APÊNDICE



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
CAMPUS DE MARABÁ
FACULDADE DE GEOGRAFIA**

I- IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

- 1 - Nome: _____
 2 - Idade: _____
 3 - Profissão _____
 4 - Local de residência _____

II- VOCÊ UTILIZA OS ESTABELECIMENTOS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS DA MARABÁ PIONEIRA?

() SIM () NÃO

III- SE SIM, COM QUAL FREQUÊNCIA?

- () DIARIAMENTE
 () UMA VEZ POR SEMANA
 () MAIS DE UMA VEZ POR SEMANA
 () QUINZENALMENTE
 () MENSALMENTE

IV- POR QUE VOCÊ PREFERE ADQUIRIR BENS E SERVIÇOS NESSE NÚCLEO?

V – QUAL A FORMA DE DESLOCAMENTO ATÉ A MARABÁ PIONEIRA?

- () ÔNIBUS (Transporte Público)
 () CARRO
 () MOTO
 () TÁXI DE LOTAÇÃO
 () A PÉ
 () OUTROS

VI- IREI APRESENTAR ALGUNS TIPOS DE ATIVIDADES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS PARA QUE VOCÊ APONTE EM QUAL LOCAL DA CIDADE UTILIZA:

Atividade	Local em que utiliza	Não Utiliza
SERVIÇOS BANCÁRIOS		()
SERVIÇOS MÉDICOS		()
SERVIÇOS ODONTOLÓGICOS		()
SUPERMERCADOS		()
ELETRODOMÉSTICOS		()
ROUPAS E CALÇADOS		()
LAZER		()
BARES E RESTAURANTES		()

VII – EM SUA OPINIÃO, ONDE SE LOCALIZA O CENTRO DE MARABÁ?

VIII – POR QUÊ?
