

O Estado e as (re)configurações nas centralidades em cidades médias: contribuição a partir de Marabá - Amazônia - Brasil

The State and the (re)configurations of centralities in medium-sized cities: a contribution from Marabá- Amazon- Brazil

El Estado y las (re)configuraciones de centralidades en ciudades intermedias: una contribución desde Marabá – Amazonia - Brasil

Magno Ricardo Silva de Carvalho¹  <https://orcid.org/0000-0001-6705-8512>

1 Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP)  Presidente Prudente (SP), Brasil

Autor de correspondência: mrs.carvalho@unesp.br

Recebido: 08 Ago. 2024. Aceito: 22 set. 2024

Editor de seção: Hugo Rogério Hage Serra  <https://orcid.org/0000-0002-4026-8437>

Resumo

Após a virada do século, muitas cidades médias no Brasil têm experienciado reconfigurações em suas centralidades na escala intraurbana. Estas mudanças estão atreladas à instalação de grandes espaços privados de consumo, conforme aponta a literatura. Este artigo objetiva discutir a influência do poder público nesses processos. Para tanto, elegemos as escalas nacional e local para análise. Nossa aproximação empírica é Marabá-PA. Tal escolha, nos possibilitou visualizar as interferências dos agentes públicos tanto no âmbito geral, com reverberações na urbanização brasileira e particularmente nas cidades médias, quanto em um caso específico. Além de referencial teórico sobre os temas de interesse, recorremos a: entrevistas com agentes bem-informados, ao plano diretor participativo do município, informações da mídia como matérias de jornais, blogs de notícias e magazines. Utilizamos recursos imagéticos como mapas, figuras e fotografias. Destacamos as políticas que levaram ao aumento da capacidade de consumo dos brasileiros e à criação de uma economia favorável à expansão das empresas, além de volumosos empréstimos do BNDES para construção de shopping centers e super/hipermercados. Em Marabá, algumas ingerências estatais se entrelaçam, estando a maioria relacionadas a uma completa reforma e duplicação da rodovia Transamazônica que possibilitou a instalação dos empreendimentos e efetivação dessa via na escala da cidade enquanto importante centralidade.

Palavras-chave: Cidade e comércio. Poder público. Supermercados. Shopping centers. Marabá-PA.

Abstract

Since the turn of the century, many medium-sized cities in Brazil have experienced reconfigurations in their intra-urban centralities. These changes are linked to the installation of large private consumer spaces, as the literature points out. This article aims to discuss the influence of public authorities on these processes. To this end, we have chosen the national and local scales for analysis. Our empirical approach is Marabá-PA. This choice allowed us to visualize the interference of public agents both at a general level, with reverberations in Brazilian urbanization and particularly in medium-sized cities, and in a specific case. As well as theoretical references on the topics of interest, we used interviews with well-informed agents, the municipality's participatory master plan, information from the media such as newspaper articles, news blogs and magazines. We used imagery such as maps, figures and photographs. We highlighted the policies that led to an increase in Brazilians' consumption capacity and the creation of an economy favorable to business expansion, as well as large loans from the BNDES to build shopping malls and super/hypermarkets. In Marabá, a number of state interventions are intertwined, most of them related to the complete renovation and duplication of the Transamazônica highway, which made it possible to set up the enterprises and make this road an important centrality on the scale of the city.

Keywords: City and commerce. Public government. Supermarkets. Shopping centers. Marabá-PA.

Resumen

Desde el cambio de siglo, muchas ciudades intermedias de Brasil han experimentado reconfiguraciones en sus centralidades a escala intraurbana. Estos cambios están vinculados a la instalación de grandes espacios privados de consumo, como señala la literatura. Este artículo pretende discutir la influencia de los poderes públicos en estos procesos. Para ello, hemos optado por analizar las escalas nacional y local. Nuestro enfoque empírico es Marabá-PA. Esta elección nos permitió ver la interferencia de los agentes públicos tanto en general, con reverberaciones en la urbanización brasileña y particularmente en las ciudades de tamaño medio, como en un caso específico. Además de las referencias teóricas sobre los temas de interés, utilizamos entrevistas con agentes bien informados, el plan director participativo del municipio e información procedente de los medios de comunicación, como artículos de periódicos, blogs de noticias y revistas. Utilizamos imágenes como mapas, figuras y fotografías. Destacamos las políticas que condujeron a un aumento de la capacidad de consumo de los brasileños y a la creación de una economía favorable a la expansión empresarial, así como los grandes préstamos del BNDES para construir shopping centers y super/hipermercados. En Marabá, se entrelazan varias intervenciones estatales, la mayoría de ellas relacionadas con la renovación completa y la duplicación de la autopista Transamazônica, que permitió la instalación de empresas y convirtió esta carretera en una importante centralidad a escala de la ciudad.

Palabras-clave: Ciudad y comercio. Poderes públicos. Supermercados. Shopping Centers. Marabá-PA.

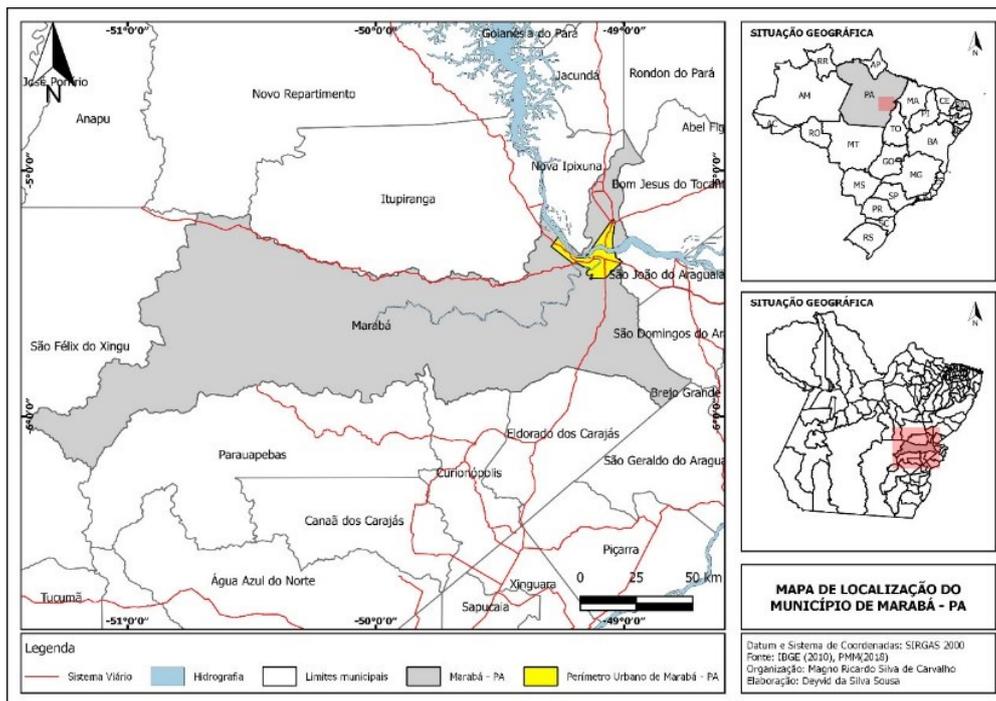
Introdução

Muitas cidades médias no Brasil têm experienciado rearranjos em suas centralidades nas últimas décadas. A literatura mostra que tais processos se relacionam fortemente com a chegada de grandes espaços privados de consumo, como *shopping centers* e supermercados (Sposito, 2009; Sposito, 2013; Couto, 2015; Silva, 2017; Carvalho; Gomes, 2022; Miyazaki, 2022; entre outros). Além das práticas espaciais das empresas, as pesquisas, geralmente, prezam pelas dos cidadãos, apontadas como importantes nesse contexto. No entanto, um aspecto muitas vezes negligenciado, ou apontado ligeiramente, é como o poder público se vincula a tais reconfigurações. O presente texto visa agregar uma contribuição neste sentido.

Fernandes (2013, p.35), ao refletir justamente acerca de centros e centralidades, escreve que “a cultura e o ambiente de cada cidade, a política e o pensamento dos líderes da administração pública e o planejamento [...], assim como o projeto e a intervenção pública têm um papel muito relevante” quando se trata de desenvolvimento e transformações no espaço. Partindo dessa compreensão objetivamos, de maneira geral, evidenciar como ações do Estado e políticas governamentais, direta ou indiretamente, por meio da União, estados e municípios, podem se relacionar e/ou colaborar com os processos de reconfigurações nas centralidades em cidades médias brasileiras.

Para além da escala nacional apresentamos, enquanto aproximação empírica, a cidade de Marabá, importante cidade média da Amazônia Brasileira (Trindade Jr et al, 2010; Ribeiro, 2010; Rodrigues, 2010; Sposito, 2013, Souza, 2017; Trindade Jr, 2024) situada no Sudeste do Pará (Figura 1). À guisa de contextualização, esta cidade vivenciou na década de 2010 consideráveis mudanças no intraurbano no que concerne à configuração de suas centralidades (Carvalho; Gomes, 2022). Carvalho (2019) e Carvalho e Gomes (2022) lançam luz sobre essas transformações e evidenciam como as corporações – proprietárias dos grandes espaços privados de consumo – com elas se relacionam. Aqui, interessa-nos mostrar como o Estado também contribuiu com tais rearranjos.

Figura 1. Mapa da situação geográfica do município de Marabá



Fonte: Carvalho e Gomes (2022).

Faz-se necessário apresentar o percurso e escolhas metodológicas. A primeira etapa refere-se a leituras que nos permitisse compreender noções e conceitos basilares para nossa discussão. Como mencionado, nossa pesquisa privilegia duas escalas de análise, a nacional e a local, sendo esta segunda, mais especificamente, a escala da cidade. Importantes etapas para o entendimento de ambas foram os levantamentos bibliográficos realizados, em que prezamos por pesquisas que nos permitissem desvelar a contribuição estatal para as mudanças nas centralidades tanto no âmbito geral e no particular – a urbanização brasileira e as cidades médias, respectivamente – quanto no singular, o caso de Marabá-PA.

As etapas subsequentes foram: análise documental, em que recorremos ao plano diretor participativo da cidade de Marabá, mais especificamente sua revisão de 2011; utilização de entrevistas com agentes bem-informados, tanto realizadas por nós, quanto disponibilizadas em outras fontes do tipo revistas, magazines e publicações como matérias e reportagens de jornais, *blogs* e portais de notícias. Quanto às entrevistas cedidas a nós, tratam-se do tipo semiestruturadas, realizadas com gerentes de estabelecimentos supermercadistas em Marabá e com o então secretário de indústria e comércio deste município, realizadas¹ conforme preconizam Boni e Quaresma (2005). As demais entrevistas, de fontes secundárias, são com políticos e representantes do ramo supermercadista. Fizemos, ainda, uso de fotografias, figuras e mapas que, em conjunto com o texto, nos auxiliam nas análises e nas demonstrações dos processos.

¹ Entrevistas concedidas em agosto de 2019 para a pesquisa de mestrado “As centralidades em Marabá-PA” da qual este artigo é, em parte, derivado. Optamos por não citar os nomes dos entrevistados.

O artigo se subdivide em quatro partes: a primeira apresenta o entendimento de autores acerca de temas importantes para nosso esforço de pesquisa; a segunda expõe as relações entre o Estado Brasileiro e as mudanças nas centralidades em cidades não-metropolitanas, mormente cidades médias; a terceira traz uma contextualização acerca da estrutura e da estruturação da cidade de Marabá – especialmente no que tange à configuração prévia das centralidades antes da chegada dos grandes espaços privados de consumo; o último tópico é dedicado a deslindar as relações das mudanças nas centralidades nesta cidade amazônica e o poder público; além desta introdução e considerações finais.

Observações, noções e definições

É necessário, de antemão, esclarecer o que entendemos por “cidade média”. Sposito, geógrafa estudiosa do tema, afirma que não se trata de um conceito, “chegaria, no máximo, ao patamar de uma noção científica” (Sposito, 2014, p. 27). Ela sustenta que são aquelas cidades, além das metrópoles, que exercem funções de relevância regional e de intermediação em dada rede urbana (Sposito, 2004; 2007; 2010; 2013; 2014; 2017), “sendo, portanto, tributárias das metrópoles e polarizadoras das cidades pequenas que estão em sua área de influência direta” (Sposito, 2013, p. 51). São espaços que, por sua centralidade na rede urbana, recebem intervenções em suas respectivas estruturas, por parte tanto de empresas privadas, quanto do Estado, com vistas a alcançar, para além da própria cidade, a região.

Apesar desses processos envolverem a centralidade da cidade média na rede, aqui nosso foco é a escala da cidade. Lembrando que existem dois tipos de centralidade urbana, sendo uma questão escalar: a intraurbana e a da rede. A primeira trata do “território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros. No segundo nível, a análise toma como referência a cidade ou aglomeração urbana principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede” (Sposito, 1998, p.27). Semelhantemente escreve Barata-Salgueiro (2013, p. 14) que a centralidade “pode ser analisada a duas escalas interligadas, uma, mais geral, a que se pode chamar do sistema urbano, em que a cidade é um ponto, e outra, dada pela ampliação da maior escala, em que a cidade é uma área com extensão”.

Centralidade é a capacidade de atração que determinado espaço exerce sobre outros. Vale lembrar que “centro” a antecede e muito nos textos científicos. Nas contribuições de Fernandes (2013), enquanto centro é um “lugar”, centralidade é uma “condição”. Para Maia, Silva e Whitacker (2017) “centro” é uma forma espacial, enquanto “centralidade” é a propriedade de uma área de ser central. Prezamos pela centralidade, seguindo “a evolução semântica que se registrou na literatura de caráter geográfico de ‘centro’ ou ‘lugar central’ para ‘centralidade’” (Barata-Salgueiro, 2013, p. 14), visando “corresponder à vontade ou necessidade em sublinhar outras dimensões que não apenas a da geometria” (ibidem). Ou

seja, ao usarmos “centralidade”, nos referimos ao poder de determinado espaço de atrair mercadorias, informações, capitais e, sobretudo, pessoas a partir dos seus atributos.

Muitas cidades médias brasileiras têm lidado, nestas primeiras décadas do século XXI, com rearranjos em suas centralidades devido à chegada de novos espaços privados de consumo. São *shopping centers*, supermercados, hipermercados e lojas de departamento, que expandem suas operações, cada vez mais, para cidades não-metropolitanas que exerçam centralidade nas redes urbanas. É o que aponta a literatura produzida a respeito nos últimos anos (Sposito, 2009; Sposito, 2013; Sposito; Góes, 2015; Couto, 2015; Silva, 2017; Miyazaki, 2022; Gomes, 2022 entre outros). Por serem mais atrativos (por fatores como preço, conforto, acessibilidade, tecnologia etc.) e por, em muitos casos, se localizarem fora do velho centro e/ou das antigas áreas centrais, atraindo fluxos (de capitais, mercadorias e pessoas) para locais que antes não atraíam, estes artefatos se estabelecem enquanto novas e importantes expressões de centralidade na urbe (Sposito, 2013; Silva, 2017).

A localização destes espaços de consumo é sempre em grandes eixos de circulação (Silva, 2003; Sposito; Góes, 2015), tendo nas cidades médias a particularidade de estarem, na maioria dos casos, em rodovias (Sposito; Góes, 2015; Sposito; Sposito, 2017; Carvalho, 2022), transformando-as ou reforçando-as (por completo ou em certos trechos no intraurbano) em espaços de centralidade. Assim, atribuem importância às estradas na escala da cidade para além da relevância interurbana, com estas passando a atrair, cotidianamente, trabalhadores e consumidores.

Essas mudanças nas centralidades, além de complexificar a estrutura, promovem mudanças na estruturação dos espaços urbanos, chegando, em vários casos, a serem importantes agentes de reestruturação das cidades (Sposito, 2013, 2015). A expressão “estrutura urbana” é utilizada historicamente para se referir aos distintos usos do solo na cidade. Já “estruturação” é o processo de modificação contínua das estruturas urbanas. Quanto à reestruturação, seria um conjunto de intensas mudanças na estruturação, com uma ruptura abrupta com relação à estrutura anterior, passando o espaço a se reproduzir de acordo com as mudanças (Soja, 1993; Sposito, 2004).

Castells (1983, p.182) é enfático ao afirmar que “o espaço urbano é estruturado, quer dizer, ele não está organizado ao acaso”. Sendo o Estado um importante produtor do espaço urbano e o grande agente regulador (Corrêa, 1989), nos cabe fazer questionamentos: as ações das corporações ocorrem dissociadas das ações do poder público? O Estado poderia, de alguma maneira, usar esses espaços privados para o ordenamento regional e urbano? E as empresas, recorrem ao Estado ou dele dependem para a implantação de seus empreendimentos?

Corrêa (1989) nos explica que a cidade capitalista é um produto social proveniente de diversas ações sobrepostas, planejadas por distintos agentes que não apenas produzem,

mas consomem o espaço produzido. Tais agentes possuem interesses, práticas e estratégias que lhes são convenientes. Esses agentes são os responsáveis não só pela produção, como pela reprodução e transformações no espaço das cidades. Portanto, a produção e as dinâmicas espaciais nas cidades decorrem das atuações de diferentes grupos e interesses, que se utilizam de distintas formas de exercer forças sobre o espaço urbano.

Nesse âmbito, tanto agentes privados quanto públicos são importantes. No entanto, como lembra Fernandes (2013), parte considerável da dinâmica da cidade, inclusive as mudanças nas condições de centralidade, estão, de forma imediata, atreladas à política, principalmente à política urbana. Ou seja, relacionam-se ao planejamento e ações do Poder Público para com as cidades.

O Estado e a desconcentração espacial dos grandes espaços privados de consumo

A “interiorização” de grandes espaços de consumo ocorre de maneira mais intensa desde os anos 2000, sob forte influência de uma conjuntura econômica bastante favorável para o setor terciário, especialmente para o comércio, em que houve grande aumento do acesso ao consumo por parte dos brasileiros, tanto de bens duráveis como não duráveis. Esse crescimento do consumo é resultado direto e indireto, principalmente, de uma série de ações e políticas adotadas pelo Governo Federal a partir de 2003, portanto nas gestões do Partido dos Trabalhadores (PT). Podemos citar: o processo de distribuição de renda com base em investimentos sociais (Singer, 2009); aumento do acesso ao crédito (Barone; Sader, 2008); aumento do emprego formal e a política de valorização real do salário-mínimo (Gomes, 2022).

Para Singer (2009), as políticas de distribuição de renda adotadas nos anos 2000, com destaque para o programa Bolsa Família, foram tão importantes – econômica, política e socialmente – que ele chega a considerar, ao final da década, que este é um dos pilares do Lulismo, ao lado da manutenção da estabilidade.

Barone e Sader (2008) estudaram o aumento no acesso ao crédito no país nesse período e concluem que este se deve, principalmente, a atuação do Governo Federal por meio da instituição de legislações e normatizações específicas do setor bancário, e que tais ações estavam assentadas na perspectiva de fomentar o consumo, estimulando, por consequência, o aumento da renda e do emprego. Um bom exemplo é o fato de que “no ramo supermercadista [...] praticamente todos os grandes agentes contam com cartões de crédito próprios, gerenciados em conjunto com algumas das maiores operadoras, como Mastercard, Visa e Cooper Cred” (Gomes, 2022, p. 68).

Quanto ao crescimento do emprego formal, para além do aumento do consumo que o estimulou, atribui-se, em grande medida, às negociações entre o Governo Federal e as centrais sindicais. Também foi adotada, em 2008, uma política de reajuste do salário-mínimo com base na inflação acumulada desde o reajuste anterior, juntamente com a variação do PIB

de dois anos antes. Tal política foi mantida até 2011 via medidas provisórias, quando a lei federal nº 12.382/2011 (Brasil, 2011) teve aprovação, sendo consolidada até 2015 (Gomes, 2022).

Todas essas mudanças econômicas fizeram com que milhares de famílias aumentassem seu poder de consumo, estimulando o crescimento do setor terciário, atraindo grandes lojistas para cidades onde ainda não atuavam ou para ampliação de suas operações naquelas em que já possuíam lojas.

Vejamos o caso do ramo supermercadista. É com entusiasmo que em 2013, o presidente da Associação Brasileira de Supermercados (Abras), Fernando Teruó Yamada, fala em entrevista: “o Brasil evolui permanentemente. Nossa economia evoluiu muito nos últimos dez anos, assim como as condições de toda a população” (Revista Super Ilha, 2013, p. 18). Em outra ocasião ele declara:

Nosso setor ainda colhe os frutos da inserção de milhões de pessoas no mercado de consumo, do aumento da massa salarial, do crescimento no número de brasileiros empregados e da expansão do consumo de itens com maior valor agregado. A gente sabe que esse período não durará para sempre, mas ainda há demanda reprimida no Brasil [...] (Revista SuperHiper, 2014, p. 46).

Gomes (2022) estuda o crescimento desse ramo no país e mostra que entre 2003 e 2014 houve, no Brasil, um incremento superior a dez mil estabelecimentos, indo de menos de 22.000 para 32.000. Essa conjuntura favorável e todas as consequências

[...] condições positivas no período após 2004 proporcionaram [também] uma paulatina complexificação da prática consuntiva de parte da população brasileira, ampliando a adesão à busca por novos itens, notadamente os importados, artesanais, naturais, de preparo rápido, semiprontos ou com apelo saudável, além de mudarem o foco do preço para a qualidade naqueles anteriormente incorporados, com a adoção de novas marcas/variantes. Isto indica, consigo, que a nova base econômica permitiu uma ampliação da dimensão diferenciadora do consumo realizado a partir dos supermercados (Gomes, 2022, p. 58).

A construção da conjuntura economicamente favorável não é a única ingerência do Estado, em âmbito federal e com alcance em escala nacional, a contribuir para que empresas produtoras de grandes espaços privados de consumo expandissem suas operações. Há uma outra muito importante e ainda mais explícita. Gomes explica que

É possível apontar duas estratégias traçadas pelas empresas que, juntamente com as dinâmicas socioculturais, demográficas e de renda e crédito, auxiliam na explicação do crescimento do número de lojas, são elas: 1) ações de desmobilização de ativos imobiliários e 2) obtenção de financiamentos junto a bancos públicos (2022, p. 76, grifo nosso).

Esta pesquisa mostra que são os bancos estatais os principais financiadores do avanço supermercadista no país, sendo exceções os financiamentos de bancos privados. Verifica-se investimentos provenientes de bancos públicos regionais, mas é a partir da esfera federal, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que redes supermercadistas – tanto nacionais, quanto internacionais – conseguiram vultuosos empréstimos para financiarem seus processos de desconcentração espacial. O autor destaca que entre as de atuação internacional, as que mais receberam empréstimos do BNDES no

período estudado (2004-2014) foram: Pão de Açúcar, Makro e Carrefour. Este último com loja, sob a bandeira “Atacadão”, na cidade amazônica de nosso caso de estudo.

A Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade (InvestSP) publicou em 2009 uma matéria sob a manchete “BNDES aumenta empréstimos para varejo”. O texto traz situações de desembolsos do banco público para redes de lojas de departamentos e supermercadistas e toma o grupo francês de exemplo. Segundo a publicação, na ocasião, a corporação tomou de empréstimo R\$ 300 milhões para capital de giro e outros R\$ 300 milhões para abertura de novas lojas Carrefour e Atacadão (InvestSP, 2009, online²).

O ramo supermercadista não foi o único a expandir operações no território do país atraído pela complexificação do consumo e aumento do poder de compra do brasileiro. Construtoras e administradoras de shopping centers se lançaram “Brasil adentro”, para além das regiões metropolitanas. E, do mesmo modo, contando com financiamento do Estado. De acordo com Primon e Monetti (2010), por conta dos altos custos para a construção e implantação, estes empreendimentos, geralmente, recorrem a um conjunto de financiamentos para a efetivação de uma mesma unidade. Trata-se de recursos próprios, investimentos estrangeiros, fundos de investimento imobiliário, fundos de pensão e, claro, financiamentos bancários.

Entre estes últimos, destacam-se os empréstimos do BNDES, pois este “tem se consolidado no país como um relevante agente FINANCIADOR de expressiva parte dos empreendimentos em Shopping Centers” (Primon; Monetti, 2010, p.11, grifo dos autores). Os financiamentos do BNDES para a implantação de shopping centers têm início ainda nos anos 1990, quando na segunda metade dessa década, se constatou o sucesso do Plano Real, que trouxe junto certa expectativa de aumento do consumo (Primon; Monetti, 2010). O BNDES,

Apresenta a particularidade de investir em Shopping Centers visando, além de empreender a edificação em si, desenvolver e valorizar a região no entorno do futuro SC (BNDES 2007 e MONETTI, 2008), justamente por tratar-se de um banco federal de desenvolvimento [...]. As atratividades para financiar o segmento também incluíam a possibilidade de praticar juros mais elevados que a média dos praticados pelo BNDES, dado o alto retorno dos SCs [...], e, pelo viés do desenvolvimento regional, havia também a perspectiva de criação de empregos, numa relação financiamento (em reais)/emprego gerado vantajosa na comparação com o financiamento de outros setores (BNDES, 2003; BNDES, 2007; apud Primon; Monetti, 2010, p. 11).

Percebe-se a intencionalidade do governo nos desembolsos do BNDES no que tange ao ordenamento do espaço, objetivando, com a efetivação dos shopping centers, utilizar o consumo como ferramenta de desenvolvimento econômico e regional para além das cidades que abrigam os empreendimentos. Muitas são as reverberações espaciais desses processos. A nível de ratificação, a relevância de apresentarmos tais informações, referentes ao financiamento estatal dos grandes espaços privados de consumo, se dá porque é a partir, principalmente, desse período, que

o consumo aparece como um importante vetor de reestruturação, acarretando mudanças não apenas de caráter econômico ou na composição dos gastos individuais

² <https://www.investe.sp.gov.br/noticia/bndes-aumenta-emprestimos-para-varejo/>

e familiares, mas também, que podem ser observadas na dimensão espacial, através de processos que a literatura tem denominado como reestruturação urbana e reestruturação das cidades (Couto, 2015, p. 3).

O que foi mostrado até aqui é referente a escala nacional. Daremos agora atenção para o caso de Marabá, com o olhar direcionado para a escala intraurbana, mais especificamente para mudanças nas centralidades. Veremos que, para além das já apontadas, há outras relações entre políticas e ações do Governo Federal e os rearranjos espaciais nesta cidade, bem como interligações com outras esferas do poder público.

De cidade monocêntrica à centralidade *una* e múltipla da Transamazônica: a produção das centralidades em Marabá

Diferente de muitas cidades, Marabá desenvolveu a multicentralidade bem antes da chegada dos grandes espaços privados de consumo. A cidade manteve sua vida urbana regida por três expressões de centralidade dos anos 1980, quando estas se consolidaram, até os anos 2010, momento em que novos grandes espaços privados de consumo passaram a se fazer presentes (Souza et al, 2013; Carvalho; Gomes, 2022). A existência de três espaços centrais é consequência de ações governamentais. Para compreendermos essa afirmação, é necessário, primeiramente, termos em perspectiva que Marabá é uma cidade com história e geografia fortemente marcadas por intervenções estatais (Almeida, 2008; Carvalho; Souza, 2021).

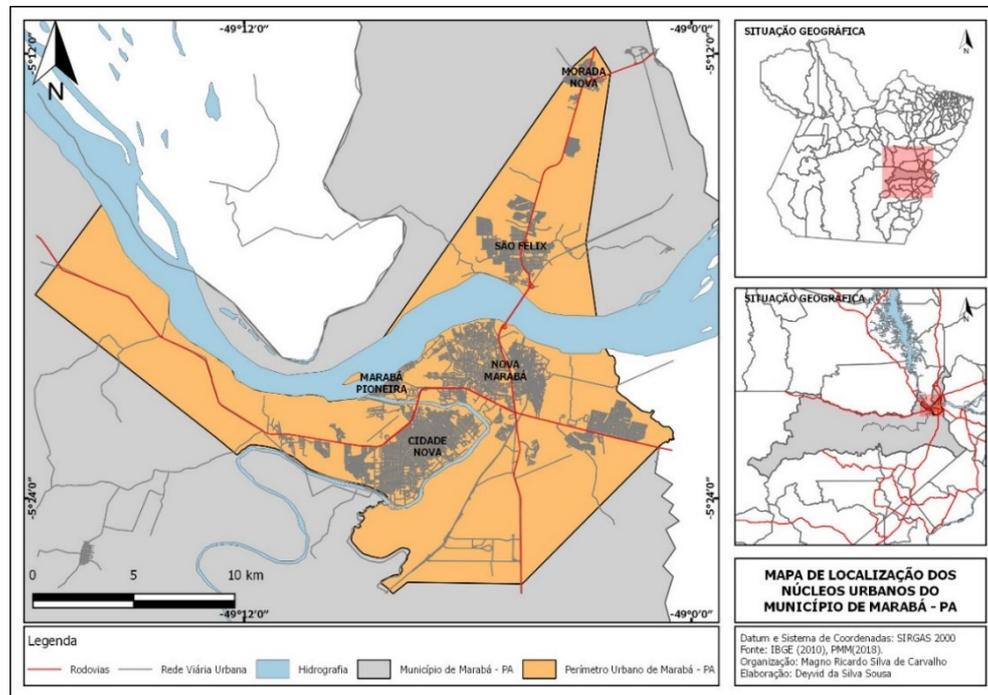
A partir da década de 1970, o Governo Brasileiro, por meio de suas políticas de desenvolvimento e integração da Amazônia, fez grandes investimentos na porção oriental, que juntos com o Projeto Grande Carajás (PGC) e a chegada de outras frentes econômicas, resultou em intensos processos de – nos termos propostos por Sposito (2004, 2007) – reestruturação urbana e da cidade. Quanto a este último, a principal marca foi a expansão do tecido urbano com a criação de dois núcleos habitacionais (Almeida, 2008; Trindade Júnior et al, 2010; Carvalho; Souza, 2021).

Estes núcleos são “Cidade Nova” e “Nova Marabá”. O primeiro é, em grande medida, proveniente das políticas de “ocupação” do espaço amazônico empreendidas pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra). O segundo planejado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfha) sob encomenda da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), cujo objetivo era ser base logística para as grandes obras que o Estado estava realizando (como uma ponte rodoferroviária para atender ao PGC e outra na Transamazônica/BR 230 ligando os dois novos núcleos), além de espaço de habitação para o grande contingente populacional que chegava à cidade (Almeida, 2008; Carvalho; Souza, 2021).

“Configurava-se, assim, a cidade tripartite de que nos fala Becker (1990a), com três núcleos bem definidos e descontínuos, ainda que compondo uma só unidade urbana” (Trindade Júnior et al, 2010, p. 20). Além dos três citados, Marabá é, atualmente, formada

por mais dois núcleos urbanos, o São Félix, na margem direita do Rio Tocantins e Morada Nova, a doze quilômetros da Nova Marabá, como se pode ver adiante (Figura 2).

Figura 2. Mapa de localização dos núcleos urbanos de Marabá-PA³



Fonte: Carvalho; Gomes (2022).

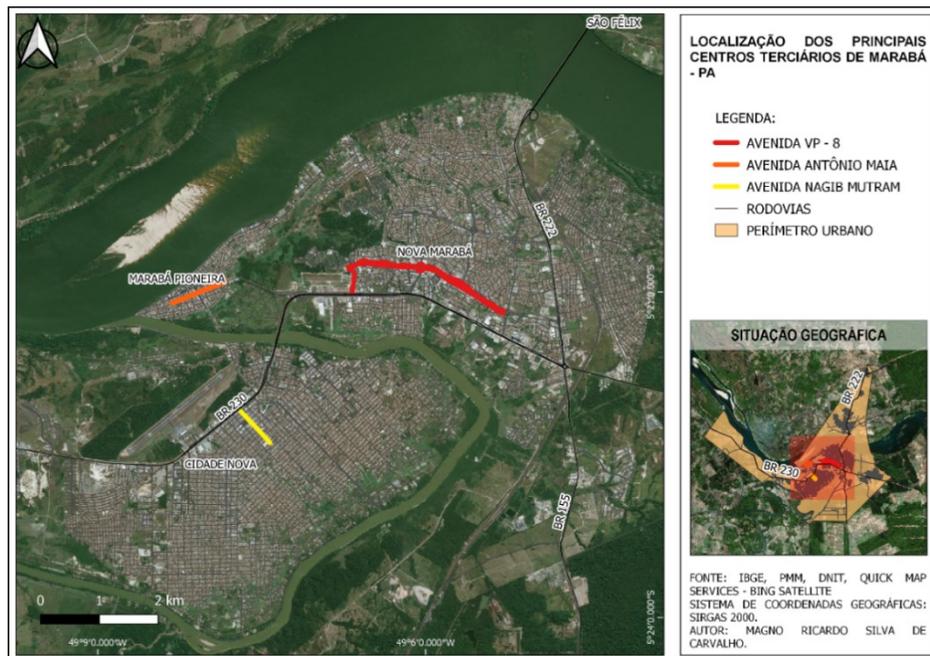
A cidade ter passado a ser polinucleada, a partir de ações e políticas governamentais, é o que a leva a ser multicêntrica⁴ (Souza, et al., 2013), haja vista que a expansão aumentou a distância entre o centro único, na Marabá Pioneira, e a população que residia nos novos núcleos, o que elevou os gastos com transporte e o tempo para acessar a área comercial. Isto motivou a descentralização do comércio e dos serviços, que deixaram de se concentrar, exclusivamente, na Velha Marabá e começaram a se reunir também nos núcleos Nova Marabá e Cidade Nova (Souza et al., 2013). “Conseqüentemente, Marabá desenvolveu diferentes e importantes centralidades no intraurbano, que coexistem e se complementam desde que se consolidaram na década de 1980” (Carvalho; Gomes, 2022, p. 60).

Essa estrutura se manteve vigente até o início dos anos 2010, com a cidade possuindo três expressões de centralidade e cada uma concentrando a maioria de seus equipamentos terciários em uma avenida (Carvalho; Gomes, 2022), como é possível visualizar no mapa a seguir.

³ Uma mancha urbana mais a Leste no mapa, desconectada das demais e sem identificação como as outras, é a Zona de Expansão do núcleo Nova Marabá, e trata-se, majoritariamente, de loteamentos e residenciais privados. Outra entre São Félix e Morada Nova, é um residencial do Programa Minha Casa Minha Vida e integra, oficialmente, o núcleo São Félix.

⁴ A respeito da(s) diferença(s) entre multicentricidade e policentricidade, ler Sposito, 2013.

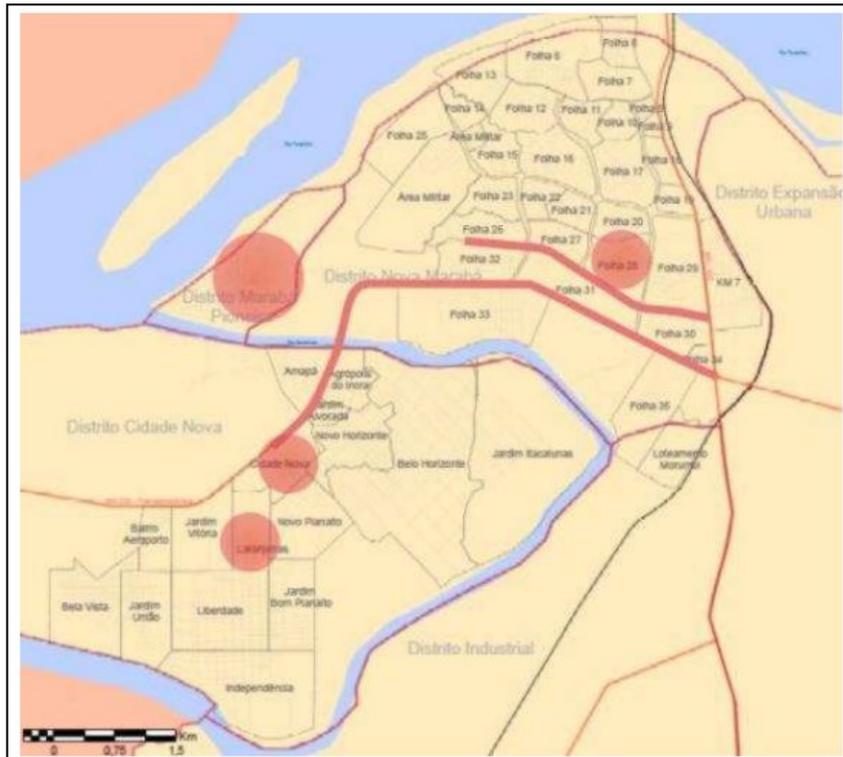
Figura 3. Principais centros terciários de Marabá (PA)



Fonte: Carvalho; Gomes, 2022.

Vejamos a perspectiva do ente municipal, no início dos anos 2010, sobre as centralidades, inclusive porque essa leitura do espaço, via plano diretor, de certa forma pauta as análises de Souza et al. (2013), Carvalho (2019) e Carvalho e Gomes (2022).

O plano diretor participativo, mais especificamente sua revisão de 2011, discrimina as centralidades em lineares e polares (Figura 4). As primeiras “se organizam ao longo de vias com fluxos de mobilidade intensos e conectadas a áreas residenciais” (PMM; Diagonal, 2011, p. 199), enquanto as segundas concentram “serviços e comércio em uma área razoavelmente delimitada, que inclui um conjunto de vias integradas e articuladas ao restante do tecido urbano” (ibidem). Para Carvalho e Gomes (2022, p. 62), nas centralidades lineares “difícilmente o cidadão conseguirá transitar de um extremo ao outro a pé para suas compras; já nas áreas centrais polares tal situação é possível”.

Figura 4. Centralidades polares e lineares em Marabá conforme Revisão do Plano Diretor (2011)

Fonte: PMM, Diagonal (2011).

Para o plano diretor as polares seriam: Avenida Nagib Mutran junto com a Praça São Francisco e entorno (no bairro Cidade Nova, núcleo urbano homônimo); parte considerável do núcleo pioneiro, somando a centralidade diurna da Avenida Antônio Maia e adjacências com a noturna da orla; a Feira da Folha 28⁵ na Nova Marabá; e a área comercial do bairro Laranjeiras, no Núcleo Cidade Nova, somando a centralidade exercida por uma feira com a concentração de estabelecimentos terciários do entorno. Já as lineares seriam a Avenida VP-8, na Nova Marabá; e a Rodovia Transamazônica, que perpassa os núcleos Nova Marabá e Cidade Nova (PMM; Diagonal, 2011).

Souza et al. (2013) pesquisaram as centralidades em Marabá no início da década e apresentam duas discordâncias para com a classificação de PMM e Diagonal (2011). Quanto à área comercial do bairro Laranjeiras, que para eles tratava, naquele momento, de uma estrutura terciária de baixa complexidade, atendendo apenas seu entorno imediato. A segunda é referente à rodovia Transamazônica, pois naquele momento ainda não havia se estabelecido enquanto uma centralidade intraurbana. Escreveram: “no caso da Transamazônica, a sua consolidação enquanto centralidade ainda está em curso, com alguns empreendimentos importantes se instalando neste local durante o processo de realização da pesquisa” (Souza et al., 2013, p. 12).

⁵ A maioria dos bairros do núcleo urbano Nova Marabá foram nomeados de “folha” sucedidos de número, herança do planejamento realizado pela SERFHAU.

O ano base da investigação de Carvalho e Gomes (2022) é 2019, e nesse momento suas análises e pesquisas de campo os levaram a concordar com Souza et al (2013) com relação à concentração terciária do bairro Laranjeiras, que se manteve restrita ao atendimento do entorno. Quanto à Transamazônica, Carvalho e Gomes (2022) reforçam o que foi escrito por Souza et al (2013) de que até o início da década esta via ainda não era uma centralidade consolidada.

[...] era ínfima a atração exercida por essa via sobre o cidadão até 2012 [...]. Isso porque o comércio nos espaços rodoviários na cidade, para além das funções rodoviárias, era voltado, quase exclusivamente, para o espaço regional, especialmente, para o espaço agrário, ou seja, para Marabá na condição de centro regional, tendo distribuidoras, concessionárias de veículos, rodoviárias, aeroporto e uma concentração de estabelecimentos voltados para a agricultura e pecuária (Carvalho; Gomes, 2022, p. 62).

Carvalho e Gomes (2022) citam o ano de 2012 por ter sido neste o marco do início de uma mudança significativa no comércio e nas centralidades na cidade: a inauguração do primeiro supermercado na rodovia, seguida da instalação de outros artefatos terciários, marcaram a mudança de uma via dedicada, quase que exclusivamente, ao “consumo produtivo”, para um novo momento que apresenta, também, os principais espaços da cidade voltados para o “consumo consuntivo” – no sentido atribuído por Santos (1993, 2002) a estes termos.

[...] a constituição da centralidade linear da BR-230 iniciou-se nesse momento. Desde então, vários estabelecimentos terciários foram inaugurados no eixo rodoviário, em especial, na Transamazônica. Eles são de variados tipos, ramos comerciais e tamanhos. Destacam-se, porém, as seguintes grandes plataformas: no núcleo Cidade Nova, uma loja de departamentos, a Havan, e o *cash and carry* Mix Mateus, e na Nova Marabá, quatro do setor supermercadista e um *shopping center*. No mesmo período já se notava significativa diminuição no número de grandes estabelecimentos supermercadistas de empresas de capital local, os quais, em sua maioria, localizavam-se nas áreas centrais ou próximas a estas (Carvalho; Gomes, 2022, p. 63).

Os autores supracitados apontam a desaparecimento dos antigos supermercados, que se localizavam nas antigas centralidades ou próximos, somada ao simultâneo “aparecimento” dos novos nas rodovias, como testemunho de uma mudança nas centralidades, cujo principal resultado é a consolidação do trecho da Transamazônica na cidade enquanto importante via central, uma, agora sim de fato, centralidade linear. Corroborando essa asseveração, Carvalho e Gomes (2022) apresentam ainda todos os muitos artefatos terciários que passaram a se localizar na BR – 230, com destaque para o shopping center, e afirmam que

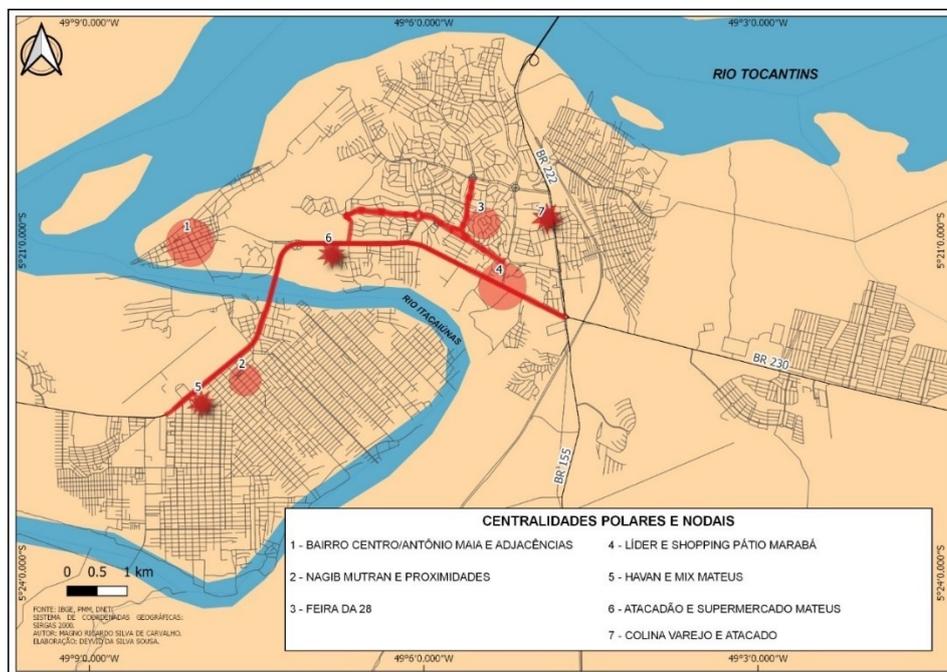
Essa via agora exerce importante papel tanto como caminho para ir até o trabalho em um mesmo núcleo ou de um núcleo a outro da cidade, mas também, como o destino diário de centenas de trabalhadores (incomparavelmente maior que antes da instalação dos grandes empreendimentos). Ademais, deixou de ser apenas caminho para ir consumir e passou a ser um dos principais, senão o principal destino, aonde o cidadão vai para realizar compras, além das possibilidades de lazer e alimentação (Carvalho; Gomes, 2022, p. 79).

Fica claro nos trechos acima que a rodovia BR-230, a partir desse momento, passa a ser, em Marabá, mais que uma via de importância nas escalas regional e nacional, mas

também na escala da cidade, passando a ser uma “avenida” exercendo grande centralidade. Carvalho e Gomes (2022) afirmam que a centralidade da Transamazônica é “*una e múltipla*”, pois cada grande estabelecimento vem a ser uma expressão de centralidade na urbe (Silva, 2017), enquanto a soma destes com muitos outros estabelecimentos terciários de pequeno e médio porte que passaram a existir a partir de 2012, constroem a Transamazônica urbana e central na cidade de Marabá.

A partir da classificação do plano diretor e de seus resultados de pesquisa, Carvalho e Gomes (2022) apresentam um “novo mapa das centralidades em Marabá”. Neste mapa, além das nomenclaturas usadas por PMM e Diagonal (2011), adicionam as “centralidades nodais” para referirem-se aos espaços privados de consumo. A exceção foi o avizinhamiento do Shopping com o hipermercado Lider, que, segundo os autores, formam uma centralidade polar.

Figura 5. Novo mapa das centralidades em Marabá – PA, 2019



Fonte: Carvalho; Gomes (2022).

A seguir, veremos como diferentes instâncias do poder público, por intermédio de práticas espaciais e políticas de ordenamento implementadas em/para distintas escalas, influenciaram as mudanças nas centralidades nessa cidade média amazônica.

O poder público e as (re)configurações nas centralidades em Marabá-PA no século XXI

Precisamos, impreterivelmente, iniciar esta etapa explicando o contexto econômico local que levou Marabá – no e em adição ao âmbito geral da desconcentração dos grandes

espaços privados de consumo no país – a atrair as empresas, além da relação desse momento com políticas e ações do Estado.

Trata-se de um contexto de “euforia” causado pelo anúncio de um grande empreendimento da Vale S/A em Marabá, a Aços Laminados do Pará (Alpa). Este anúncio prometeu gerar mais de 17 mil empregos e provocou, além de acelerados fluxos migratórios, uma corrida por investimentos e mudanças na estrutura e estruturação da cidade (Souza, 2015). É importante dar atenção às ações do Estado nesse processo. É significativo o fato de que na ocasião da divulgação oficial do empreendimento estavam presentes várias autoridades no exercício de cargos políticos, com destaque para o então presidente da república Luíz Inácio Lula da Silva e a governadora do Pará, Ana Júlia Carepa (Figura 6).

Figura 6. Anúncio da chegada da ALPA no Jornal Correio do Tocantins (2008)



Fonte: Souza (2015).

O governo estadual, para além dos benefícios fiscais, desapropriou um imóvel de 1.318,6 hectares, para a implantação da Alpa, removendo e indenizando a população (Diagonal; PMM, 2011; Souza, 2015). Já o Governo Federal se comprometeu a,

[...] dar condições logísticas aos empreendimentos relacionados ao polo industrial de Marabá, concluindo as obras das eclusas de Tucuruí e da hidrovia que liga a cidade de Marabá à Barcarena, de forma a garantir a plena navegabilidade durante todo o ano, além de realizar o desvio do trecho da BR-230 (Transamazônica) dentro do distrito industrial do município para atender às demandas e, ampliar o porto de Vila do Conde no município de Barcarena/PA para recebimento de insumos e embarque de produtos siderúrgicos (DIAGONAL; PMM, p. 163).

Empresas do ramo imobiliário foram fortemente atraídas (Souza, 2015). Consta na revisão do plano diretor (PMM, Diagonal, 2011) que só em 2009 e 2010, foram aprovados 23 projetos para implantação de residenciais e condomínios. Entre 2008 e 2013 – ano de anúncio da não efetivação da Alpa – houve intenso crescimento do tecido urbano a partir de ocupações, por conta do grande contingente populacional atraído (Rodrigues, 2015; Souza, 2015; Carvalho; Souza, 2018, 2021). Marabá ainda recebeu, nesse momento, três conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) (Souza, 2016). O rápido crescimento da mancha urbana, materializado na criação e expansão de espaços de habitação

distintos (residenciais, condomínios, ocupações, bairros do MCMV), é o que, levou Souza (2015) a afirmar que tal anúncio provocou mudanças na estrutura e estruturação da cidade.

Essa expectativa econômica na cidade atraiu não apenas empreendimentos habitacionais, mas também shopping centers, super e hipermercados, que anunciaram nesse período que iriam operar em Marabá. Além de ter atraído esses investimentos terciários, outra influência desse contexto sobre os atuais grandes espaços de consumo se deu, relacionada às escolhas locacionais das empresas na cidade, na rodovia Transamazônica.

Carvalho (2022) investigou as estratégias espaciais do ramo supermercadista na região, e explica o motivo da localização, em Marabá, destes empreendimentos na BR-230. Segundo o autor, as empresas fincam seus espaços de consumo na Transamazônica buscando atender: a) a zona rural e as cidades do entorno; b) a logística de transportes (chegada e saída de caminhões); c) fácil acesso dos cidadãos dos distintos núcleos urbanos, tanto dos antigos bairros, quanto de todos os bairros provenientes do “Pós-Alpa”, especialmente os condomínios e residenciais privados, habitados por pessoas de diferentes estratos de classe média e alta.

Em 2011, ao passo que a iniciativa privada anunciava intenções de inaugurar hipermercados e shopping centers⁶, estando um deles em construção margeando a Transamazônica, o Estado reestruturava completamente essa via. A obra foi uma parceria entre o Município e a União e consistiu, principalmente, na duplicação do trecho da rodovia na Nova Marabá e da ponte sobre o Rio Itacaiúnas, que liga os dois maiores núcleos.

A frota da cidade, que dependia da Transamazônica (e da ponte) para ir de um núcleo a outro, somada ao fluxo rodoviário (intenso tráfego de veículos pesados), fizeram da rodovia em Marabá, sobretudo próximo ao “trevo” (entroncamento que liga os três núcleos) uma via de trânsito intenso e problemático. Vejamos como era o trevo até o início das obras⁷:

Figura 7. Trevo entre os núcleos Nova Marabá, Cidade Nova e Marabá Pioneira (2001)



Fonte: Acervo Casa da Cultura de Marabá, disponível em <https://www.facebook.com/casadaculturademaraba>. Acesso em 21/07/2020.

⁶ Dois anúncios não se concretizaram: um hipermercado do Grupo Yamada e o Empreendimento Unique Shopping.

⁷ A imagem conseguida é de 2001, mas só houve mudanças nas vias com as obras de duplicação, em 2012.

Os interesses na melhoria desta via não tinham como preocupação apenas o trânsito urbano. A duplicação de trechos da BR-230 fazia parte de uma série de obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, objetivando melhor viabilização das atividades da mineração. Como havia interesse por parte do município, firmou-se parceria entre as esferas nacional e local de governo. A primeira etapa da obra consistiu na duplicação da ponte sobre o Rio Itacaiúnas (Figura 8), que liga Nova Marabá e Cidade Nova.

Figura 8. Obra de duplicação da ponte sobre o rio Itacaiúnas.



Fonte: <https://www.folhadobico.com.br/para-transito-de-maraba-causa-transtornos/>. Acesso em 19/07/2020.

Na inauguração da duplicação da ponte, em outubro de 2010, o então deputado federal Zé Geraldo (PT/PA) relatou em entrevista⁸ que

Somente a duplicação da Transamazônica, no perímetro urbano de Marabá, e a construção da ponte sobre o Rio Itacaiúnas, recebeu investimentos de aproximadamente 100 milhões do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e uma contrapartida de 5% do município marabaense.

A duplicação da ponte é parte importante dessa mudança, mas não a totalidade. De meados de 2010 a meados de 2012, a cidade lidou com os transtornos e com a expectativa gerados pelas grandes obras. As figuras 9 e 10 a seguir revelam, em parte, esse momento.

⁸ Entrevista ao Blog de notícias Zé Dudu: <https://www.zedudu.com.br/marab-ministro-inaugura-ponte-na-segunda-feira-25/>

Figura 9. Obras da duplicação da rodovia Transamazônica em Marabá (2011)

Fonte: (Jordão Nunes).

<https://www.facebook.com/photo?fbid=2080128721790&set=a.1572595433775>.

Acesso em 14/07/2020.

Figura 10. Obras da duplicação da rodovia Transamazônica em Marabá (2011)

Fonte: <http://patrickroberto.blogspot.com/2010/11/duplicacao-da-transamazonica.html/>.

Acervo Marcus Souza / Jordão Nunes. <https://www.facebook.com/photo?fbid=4170889309498&set=a.4170888589480>.

Acesso em 14/07/2020.

A obra da rodovia foi finalizada e entregue no primeiro semestre de 2012, como noticiou o Jornal Correio do Tocantins na edição de 5 e 6 de junho daquele ano (Figura 11).

Figura 11. Notícia da conclusão das obras de duplicação da BR-230 em Marabá-PA



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Marabá - Fundação Casa da Cultura de Marabá. Acesso em 16/08/2019.

Além da duplicação da ponte e da rodovia, as obras contaram com a construção de vias marginais e a completa transformação do trevo. O mostrado na figura 6 foi substituído por um bem mais eficiente no âmbito da engenharia de tráfego, com viaduto combinado com rotatórias ligando estas à via principal e aos três principais núcleos urbanos (Figura 12).

Figura 12. Entroncamento entre os núcleos após a duplicação da Transamazônica



Fonte: <https://metroq.blogspot.com/2011/12/maraba-duplicacao-causara-mudanca-no.html>. Acesso em 16/07/2020.

Com a duplicação da rodovia, da ponte, e todas estas melhorias, estava garantida uma melhor fluidez entre os núcleos, seja para o cidadão, seja para o transeunte rodoviário. Após as obras estruturais, houve também investimento em arborização, paisagismo e iluminação pública que, ao menos na parte da Nova Marabá, não havia (Figura 13).

Figura 13. Entroncamento entre os núcleos após a duplicação da Transamazônica



Fonte: Jordão Nunes (a, c e d); Prefeitura de Marabá (b). Acesso em 14/07/2020.

No segundo semestre do mesmo ano em que foram finalizadas as obras, foi inaugurado o primeiro grande espaço privado de consumo na Transamazônica, um supermercado pertencente ao Grupo Mateus. Em entrevista com o gerente dessa loja, indagamos acerca dessa relação entre inauguração da loja e a “reestruturação” da rodovia. Perguntamos se o grupo teria instalado o empreendimento naquele local se a rodovia não tivesse sido completamente modificada, se ainda apresentasse as condições de tráfego anteriores a reforma. Ele respondeu:

[...] não justamente por isso [falávamos de acessibilidade], eu digo já pelo ponto estratégico. Quando se tem um livre acesso, uma maior facilidade de tráfego, obviamente que você vai ter mais facilidade do cliente chegar até você, então é complicado você colocar uma loja em um local em que o cliente vai ter dificuldade de chegar até você.

Quando perguntado acerca da localização da loja, na Transamazônica e próxima ao entroncamento, o gerente do Atacadão, respondeu que

[...] é em um lugar estratégico... Como Marabá é dividida em três polos...Velha, Nova e Cidade Nova, a gente tentou posicionar onde desse para atender as três [...]. E a própria circulação de grandes veículos que traz nossas mercadorias hoje, que em alguns centros são proibidos em horário comercial. [São] Grandes carretas...

As obras partiram de interesses em/e escalas maiores, mas as empresas aproveitaram muito bem essa melhoria nos acessos (de pessoas, veículos, mercadorias...). Todo o processo de intensa reforma da BR-230 no espaço urbano, foi muito importante para a instalação desses grandes espaços de consumo. Carvalho e Gomes (2022, p. 65) concordam que as grandes superfícies comerciais se instalaram no espaço rodoviário em grande medida “em função das melhorias pelas quais passou a Transamazônica no início dos anos 2010”. Como

escreveu Santos (2002, p. 219), ao explicar e exemplificar acerca do funcionamento dos sistemas de objetos, “um grande supermercado ou *shopping center* seriam incapazes de existir se não fossem servidos por vias rápidas, estacionamentos adequados e acessíveis, sistemas de transportes públicos [...]”.

Mais que apenas usufruir das melhorias na rodovia Transamazônica, o ramo supermercadista interferiu nas obras. Nos referimos, mais especificamente, ao Grupo Yamada. Esta empresa havia adquirido um terreno margeando a BR -230 e interveio, por meio de influência política, no planejamento original da duplicação em prol de beneficiar o empreendimento que planejavam inaugurar. Em entrevista, o então secretário de indústria e comércio do município conta que

[...] a rodovia hoje tem alguns defeitos construtivos causados principalmente por uma força política que tinha na época o [Grupo] Yamada. Porque ele tinha aquela área do semáforo da rodovia, que era dele e ele não permitiu a construção de um viaduto. Porque ali teria um viaduto, que entraria direto para a Nova Marabá, e o viaduto precisaria ficar naquela região, e a construção passaria na [frente da] fachada [do hipermercado]. É uma construção [do empreendimento] que você só vê as bases ali [...]. Prejudicou o projeto, intercedeu junto... [a autoridades] e foi colocado um semáforo [em substituição ao viaduto], aquele negócio horroroso. Ali tinha [no projeto original] um viaduto, e tiveram que colocar um retorno ali no outro lugar por causa do Yamada, ou seja, fez uma bagunça danada.

O proprietário do Grupo Yamada naquele período era presidente da Associação Brasileira de Supermercados (Abras), como, inclusive, vimos em entrevistas da época citadas em tópico anterior. A fala do secretário expõe que só é possível ver as bases da construção porque o grupo Yamada acabou não dando continuidade ao projeto de instalação do hipermercado, deixando no terreno as bases da obra, e na rodovia a ausência de um viaduto que conectaria com muito mais qualidade um bairro (Folha 33) com o restante do Núcleo Nova Marabá, e deixaria o trânsito mais fluido, eficiente e seguro.

Na ocasião da escrita desse texto, catorze anos após a finalização das obras, a Prefeitura de Marabá está construindo um túnel por baixo da rodovia para amenizar os prejuízos causados pela ausência do viaduto (o que inclui a perda de vidas humanas). Esse episódio mostra como as empresas exercem influência sobre o poder público a favor dos interesses privados, interferindo no planejamento e, conseqüentemente, no espaço. Mostra também que é o Estado quem arca com os possíveis prejuízos destas ingerências. “O poder público acaba aceitando uma ordem de prioridades que privilegia alguns poucos atores, relegando a um segundo plano todo o resto (Santos, 2002, p. 308)”.

As informações aqui apresentadas reafirmam a contribuição de Corrêa (1989) de que a cidade, no modo capitalista de produção, é um produto resultante do planejamento de distintos agentes, com suas várias práticas sobrepostas a partir de diferentes interesses, sendo estes não apenas produtores, mas também consumidores do espaço urbano. Reforçam também a afirmação de Fernandes (2013, p.35) que aludimos no início, de que “o ambiente de cada cidade, a política e o pensamento dos líderes da administração pública e o

planeamento [...], assim como o projeto e a intervenção pública têm um papel muito relevante” no que tange ao desenvolvimento e transformações espaciais.

Para concluir, elencaremos os principais resultados alcançados em nossa busca por compreender esse aspecto da urbanização brasileira: as relações existentes entre mudanças nas centralidades em cidades médias e o poder público, e, a partir de nossa aproximação empírica – a cidade média amazônica de Marabá – como podem os entes do Estado, por meio de políticas públicas e do planejamento em/para vários níveis e escalas geográficas, contribuir de maneira específica para um caso singular.

Considerações Finais

As mudanças e rearranjos nas centralidades na escala intraurbana, em cidades médias, acontecem intensamente relacionadas ao ordenamento espacial e econômico realizado pelo Estado. Notoriamente, o poder público age em conformidade com os interesses dos grupos – produtores e controladores de grandes espaços privados de consumo – sobretudo, com os esforços empresariais no sentido das operações alcançarem, cada vez mais, maiores porções do território brasileiro.

Estes processos de desconcentração espacial passaram a ocorrer, nomeadamente, a partir de 2003. Os governos do Partido dos Trabalhadores, por meio de uma série de políticas adotadas, aumentaram, consideravelmente, a capacidade de consumo dos brasileiros, criando, assim, um ambiente economicamente favorável para que as corporações se lançassem para além das metrópoles. Uma vez que as grandes superfícies comerciais passam a operar nas cidades médias, se firmam enquanto importantes expressões de centralidade.

Ademais, o Estado Brasileiro contribuiu imensamente com o aporte financeiro. Trata-se do subsídio aos processos de desconcentração espacial a partir de bancos públicos, tanto regionais quanto nacionais. Destaque para a pujante atuação do BNDES, como grande financiador da expansão de shopping centers, super e hipermercados, além de outros artefatos comerciais como lojas de departamentos.

Ingerências do poder público também foram observadas na escala local analisada, a cidade de Marabá. É imperioso lembrar que muito antes da instalação de grandes espaços privados de consumo nos anos 2010, a configuração das centralidades nessa cidade já se relacionava com o Estado Brasileiro, quando da criação de dois novos núcleos urbanos, nos anos 1970, que demandaram a criação de novos espaços de concentração terciária que, juntamente com o velho centro, passaram a reger a vida urbana.

O momento em que os grandes empreendimentos comerciais são impelidos a atuarem na cidade, é sob forte expectativa econômica gerada pelo anúncio de uma empresa da Vale S/A, a Alpa, que possuía o Estado, em âmbito federal e estadual, dando diversos incentivos, auxílios e subvenções. Esse cenário de expectativas economicamente positivas mexeu ainda mais com o setor imobiliário, levando à criação de muitos loteamentos e condomínios

privados, bem como ao surgimento e crescimento de assentamentos informais. A localização dos artefatos comerciais na rodovia também é consequência dessa produção espacial, já que fincaram ali seus estabelecimentos de forma estratégica, para alcançar mais facilmente os moradores dos novos bairros, que majoritariamente estão margeando a Transamazônica ou com fácil acesso a ela.

Faz-se mister lembrar que a Transamazônica não apresentava, no espaço urbano de Marabá, condições para a instalação de grandes espaços de consumo antes da duplicação e intensa reforma realizada pelo Estado, em uma parceria do governo federal com o municipal, sendo a instância federal responsável por grande parte dos investimentos, haja vista as obras estarem no âmbito do PAC, e serem do interesse governamental em nível regional e nacional.

Referências

- ALMEIDA, J. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. 2008. 273 f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- BARATA-SALGUEIRO, T.. Do centro às centralidades múltiplas. In: FERNANDES, J.; SPOSITO, M. (Orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Lisboa: Cegot, 2013. p. 13-30.
- BARONE, F.; SADER, E.. Acesso ao crédito no Brasil: evolução e perspectivas. **Revista de Administração Pública** (FAE/FGV), Rio de Janeiro, v.42, n.6, p. 1249-1267, nov-dez. 2008.
- BONI, V.; QUARESMA, S. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC** [s.l.], v. 2, n 1, jan./jul. 2005, p. 68-80.
- BRASIL. Lei nº 12.382, de 25 de fevereiro de 2011. Dispõe sobre o valor do salário-mínimo em 2011 e a sua política de valorização de longo prazo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2011.
- CARVALHO, M. As centralidades e os novos espaços de consumo em uma cidade média amazônica: hipermercado e supermercados em Marabá-PA. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 5, n. 17, p. 1-17, 2019.
- CARVALHO, M. Estratégias espaciais de empresas: articulações interescares do setor supermercadista no sudeste paraense. **Sociedade e Território**, [s. l.], v. 34, n. 3, p. 113-137, 2022.
- CARVALHO, M.; GOMES, I. Reconfiguração nas centralidades em cidades médias brasileiras: reverberação do setor supermercadista em Marabá (PA). **Revista Cerrados**, [s. l.], v. 20, n. 2, p. 52-83, 2022.
- CARVALHO, M.; SOUZA, M. A produção do espaço urbano em Marabá-PA e sua relação com as ocupações urbanas: o caso do bairro Nossa senhora Aparecida. **Revista Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 19, n. 66, p. 116-132, jun. 2018.
- CARVALHO, M.; SOUZA, M. A produção do espaço urbano em Marabá – PA: do caucho à Alpa. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 7, e202110, 2021.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1983.
- CORRÊA, R. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.
- COUTO, E. A expansão do consumo e a produção de novas configurações espaciais nas cidades médias brasileiras. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 14., 2015, Fortaleza. **Anais** [...]. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2015.
- DIAGONAL CONSULTORIA; PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. **Revisão do Plano Diretor Participativo de Marabá, Pará**: relatório de leitura técnica. Município de Marabá, Marabá, PA, jun. 2011.
- FERNANDES, J. Muitas vidas tem o centro e vários centros tem a vida de uma cidade. In: FERNANDES, J.; SPOSITO, M. (Orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Lisboa: Cegot, 2013. p. 13-30.

- GOMES, V. O ramo supermercadista brasileiro no período recente. In: MIYAZAKI, V.; GOMES, V.; SPOSITO, M.; SOUSA, G. (Orgs.). **As lógicas econômicas e espaciais do ramo supermercadista**. 1ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, v. 1, p. 53-138.
- MAIA, D.; SILVA, W.; WHITACKER, A. Apresentação – Centro e centralidade nas cidades médias: os caminhos de uma pesquisa. In: MAIA, D.; SILVA, W.; WHITACKER, A. (Orgs.). **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 9-26.
- MIYAZAKI, V. O ramo supermercadista nas cidades médias. In: MIYAZAKI, V.; GOMES, V.; SPOSITO, M.; SOUSA, G. (Orgs.). **As lógicas econômicas e espaciais do ramo supermercadista**. 1ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, v., p. 207-301.
- PRIMON, H.; MONETTI, E. Implantação e expansão de shopping centers no Brasil: um estudo da evolução recente das fontes de investimentos. In: 10ª Conferência Internacional da Lares - Latin American Real Estate Society, 2010, São Paulo. **Anais: 10ª Conferência Internacional da Lares - Latin American Real Estate Society**. São Paulo: Ponto.COMM, 2010.
- RIBEIRO, R. **As cidades médias e a reestruturação da rede urbana amazônica**: a experiência de Marabá no Sudeste Paraense. 2010. 136 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- RODRIGUES, J. **Marabá**: centralidade urbana de uma cidade média paraense. 2010. 188 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.
- RODRIGUES, J. **Produção das desigualdades socioespaciais nas cidades médias Amazônicas**: análise de Santarém e Marabá. 2015. 270 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2015.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. Ed. Hucitec: São Paulo. 1993.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2002.
- SILVA, C. As grandes superfícies comerciais: os hipermercados Carrefour no Brasil. **GEOUSP - espaço e tempo**, São Paulo, n. 14, p. 89-106, 2003.
- SILVA, W. Centralidade, shopping centers e reestruturação das cidades médias. In: MAIA, D.; SILVA, W.; WHITACKER, A. (Orgs.). **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 199-226.
- SINGER, A. Raízes sociais e ideológicas do lulismo. **Novos Estudos**, São Paulo, v.10, n. 1 p. 85-102, 2009.
- SOJA, E. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.
- SOUZA, M; NUNES NETO, J.; SOUZA, C.; SOUZA, B. “**Centro, centralidade e descentralização em cidades médias**”: avaliação da dinâmica das atividades de comércio e serviços em Ituiutaba (MG) e Marabá (PA)”. ReCiME, Projeto de Pesquisa Edital MCT/CNPq n. 14/2011, Relatório de Pesquisa, 2013.
- SOUZA, M. **O Projeto Alpa e a produção do espaço urbano em Marabá (PA)**: a cidade mercadoria e as desigualdades socioespaciais. 2015. 297 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós – Graduação em Geografia, Uberlândia, 2015.
- SOUZA, M. A produção do espaço urbano a partir do Programa Minha Casa Minha Vida: inserção urbana e/ou desigualdades socioespaciais em Marabá - PA. **Revista Cerrados**, [s. l.], v. 14, n. 2, p. 30–51, 2016.
- SOUZA, M. Grandes projetos e transformações urbano-regionais na Amazônia Oriental: consolidação de uma cidade média e reestruturações contemporâneas a partir de Marabá/PA. In: OLIVEIRA, H.; CALIXTO, M.; SOARES, B. (Orgs.). **Cidades médias e região**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 245-280.
- SPOSITO, M. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 4, p. 27-37. 1998.
- SPOSITO, M. **O Chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 2004. 508 f. Tese (Livre Docência em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.
- SPOSITO, M. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana In: SPOSITO, M. (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.
- SPOSITO, M. Globalização, consumo e papéis intermediários de cidades médias no Brasil. In: SANFELIU, C.; SPOSITO, M. (Orgs.). **Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado**. 1ª.ed. Lleída: Ediciones de la Universitat de Lleída, 2009, v. , p. 41-69.

- SPOSITO, M. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. **Geografia**, Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 51-62, jan./abr. 2010.
- SPOSITO, M. Centros e centralidades no Brasil. In: FERNANDES, J.; SPOSITO, M. (Orgs.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Porto: Cegot, 2013. p. 45- 59.
- SPOSITO, M. Cidades médias e pequenas: as particularidades da urbanização brasileira. In: DIAS, P.; LOPES, D. (Orgs.). **Cidades médias e pequenas: desafios e possibilidades do planejamento e gestão**. 1ª ed. Salvador: Secretaria de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2014, v. 1, p. 23-35.
- SPOSITO, M. Metropolização do espaço: cidades médias, lógicas econômicas e consumo. In: FERREIRA, Á., RUA, J.; MATTOS, R. (Orgs.). **Desafios da metropolização do espaço**. 1ª.ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2015, v. 1, p. 125-154.
- SPOSITO, M. Cidade média (verbetes). In: SPOSITO, E. (Org.). **Glossário de geografia humana e econômica**. 1ed. São Paulo: Editora da Unesp, 2017, v. 1, p. 39-47.
- SPOSITO, M.; GÓES, E. Grandes grupos econômicos, consumo e redefinição de centralidade urbana, em cidades médias. in: BELLET, C.; MELAZZO, E.; SPOSITO, M.; LLOP, J. (Orgs.). **Urbanización, producción y consumo em ciudades medias/intermedias = Urbanização, produção e consumo em cidades médias/intermediárias**. Presidente Prudente: Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, 2015. p.107 – 132.
- SPOSITO, M.; SPOSITO, E. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. **Geosp** – espaço e tempo, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 462-479, 2017.
- TRINDADE JÚNIOR, S.; RIBEIRO, R.; AMARAL, M.; MALHEIRO, B.; RODRIGUES, J. **Uma cidade média na Amazônia Oriental: a centralidade urbano-regional de Marabá no Sudeste Paraense**. ReCiMe, Relatório de pesquisa, 2010.

Contribuição dos autores

Conceitualização: CARVALHO, M. R. S. **Curadoria de dados:** Não aplicável. **Análise formal:** CARVALHO, M. R. S. **Aquisição de financiamento:** Não aplicável. **Investigação:** CARVALHO, M. R. S. **Metodologia:** CARVALHO, M. R. S. **Administração do projeto:** Não aplicável. **Recursos:** Não aplicável. **Software:** Não aplicável. **Supervisão:** Não aplicável. **Validação:** CARVALHO, M. R. S. **Visualização:** CARVALHO, M. R. S. **Escrita – rascunho original:** CARVALHO, M. R. S. **Escrita – revisão & edição:** CARVALHO, M. R. S.

Base de dados

Não se aplica.

Financiamento

Parte das reflexões constantes neste artigo são provenientes da pesquisa de mestrado do autor, financiada pela CAPES.

Conflito de interesse

O autor declara não haver conflitos de interesse.

Aprovação do conselho de ética

Não se aplica.

Agradecimentos

Não se aplica.
