XXI Encontro Nacional da ANPUR
Curitiba
19 a 23 de Maio de 2025
ideias, políticas e práticas em territorialidades do Sul Global

MARABÁ, DE PERTO E DE DENTRO: UMA ABORDAGEM ANTROPOLÓGICA SOBRE A CIDADE DO SUDESTE DO PARÁ (CIDADE, HISTÓRIA E CULTURA EM DISPUTA)

Camila de Fátima Simão de Moura Alcântara
UNIFESSPA | E-mail: camilafsmoura@gmail.com
José Júlio Ferreira Lima
UFPA| E-mail: jjlimaufpa@gmail.com

Sessão Temática 9: Cidade, história e cultura em disputa

Resumo: Por uma abordagem antropológica sobre a periferia urbana da cidade de Marabá, o presente artigo identifica e descreve as experiências vividas por famílias impactadas diretamente pela construção de pontes sobre o Rio Itacaiúnas e o Rio Tocantins, que confluem a cidade do sudeste do estado do Pará. Dedica-se a observar a cidade como forma cultural, em que se reconhece a sua heterogeneidade e fluidez, diante dos recortes memoráveis de moradores que habitam as beiras dos rios processo estado com moradores que habitam as beiras dos rios fazem recortes memoráveis do que imaginam e vivenciam nos espaços urbanos. Sabe-se que a instalação das pontes atende um projeto de desenvolvimento econômico marcado pelas mudanças de mundo rural e urbano na Amazônia para atender expectativas de uma vida em escala global. Portanto, ao compreender os arranjos sociais e políticos que esses moradores fazem para garantia de suas práticas cotidianas amplia a discussão do processo progressivo de diferenciação e transformação da vida urbana no território amazônico.

Palavras-chave: Antropologia Urbana; Cidade de Marabá; Infraestrutura; Periferia.

MARABÁ, CLOSE UP AND FROM WITHIN: AN ANTHROPOLOGICAL APPROACH ON THE CITY IN SOUTHEAST PARÁ (CITY, HISTORY AND CULTURE IN DISPUTE)

Abstract: *Using an anthropological approach to the urban periphery of the city of Marabá, this article identifies and describes the experiences lived by families directly impacted by the construction of bridges over the Itacaiúnas River and the Tocantins River, which converge in the city in the southeast of the state of Pará. It is dedicated to observing the city as a cultural form, in which its heterogeneity and fluidity is recognized, in view of the memorable clippings of residents who inhabit the banks of rivers, the state process with residents who inhabit the banks of rivers. rivers create memorable snapshots of what they imagine and experience in urban spaces. It is known that the installation of the bridges serves an economic development project marked by changes in the rural and urban world in the Amazon to meet expectations of life on a global scale. Therefore, by understanding the social and political arrangements that these residents make to guarantee their daily practices, it expands the discussion of the progressive process of differentiation and transformation of urban life in the Amazon territory.*

Keywords: *Urban Anthropology; City of Marabá; Infrastructure; Periphery.*

MARABÁ, DE CERCA Y DESDE DENTRO: UNA APROXIMACIÓN ANTROPOLÓGICA SOBRE LA CIUDAD DEL SURESTE DE PARÁ (CIUDAD, HISTORIA Y CULTURA EN DISPUTA)

Resumen: *A partir de una aproximación antropológica a la periferia urbana de la ciudad de Marabá, este artículo identifica y describe las experiencias vividas por familias directamente impactadas por la construcción de puentes sobre el río Itacaiúnas y el río Tocantins, que convergen en la ciudad del sureste del país. estado de Pará Se dedica a observar la ciudad como forma cultural, en la que se reconoce su heterogeneidad y fluidez, en vista de los memorables recortes de los habitantes que habitan las orillas de los ríos, el proceso estatal con los habitantes que habitan las orillas de los ríos. ríos. Los ríos crean instantáneas memorables de lo que imaginan y experimentan en los espacios urbanos. Se sabe que la instalación de los puentes responde a un proyecto de desarrollo económico marcado por cambios en el mundo rural y urbano de la Amazonia para satisfacer las expectativas de vida a escala global. Por lo tanto, al comprender los arreglos sociales y políticos que estos residentes realizan para garantizar sus prácticas cotidianas, amplía la discusión sobre el proceso progresivo de diferenciación y transformación de la vida urbana en el territorio amazónico.*

Palabras clave: *Antropología Urbana; Ciudad de Marabá; Infraestructura; Periferia.*

INTRODUÇÃO

A Marabá de perto e de dentro que se revela nesse artigo acontece na experiência do vivido, ao se deparar com o cotidiano das famílias impactadas diretamente pela construção da ponte rodoviária sobre o Rio Itacaiúnas, obra em construção pela prefeitura de Marabá e pelo Governo do Estado do Pará; e das duas pontes sobre o Rio Tocantins em construção pela Mineradora Vale. Os aspectos da vida urbana de famílias residentes nas cabeceiras das pontes são observados por meio de uma pesquisa etnográfica em curso pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Desenvolvimento Regional e Urbano na Amazônia (PPGPAM) da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA). Olhar a cidade de perto e de dentro, como tem sugerido José Magnani (2009, 2002) em trabalhos publicados dentro do campo da Antropologia Urbana, trata-se de realizar uma pesquisa **da** cidade, e não somente **na** cidade.

Partindo do entendimento de que a vida urbana acontece na complexa rede de interação, troca e conflitos dos diferentes atores (poder público, corporações privadas, associações, grupos de pressão, moradores, visitantes em meio a equipamentos, rede viária, mobiliário urbano, eventos etc.) que transcorrem pela ação social (Magnani, 2014). Esta pesquisa da cidade leva em consideração o perfil, as histórias e as trajetórias de vida das famílias que residem nas beiras dos rios cujas pontes estão sendo construídas acima de suas casas, poluindo a água dos seus rios e o ar que circula em seus bairros. Que aos olhos dessas famílias, não se ver necessidade de novas pontes.

As abordagens da Antropologia Urbana, pelo qual nos debruçamos a observar Marabá, traz para o cerne dos estudos urbanos a cidade como forma cultural, em que se reconhece a heterogeneidade e fluidez, onde os sujeitos, habitantes da cidade fazem recortes memoráveis do que imaginam e vivenciam nos espaços urbanos (Magnani, 2016; Agier, 2011; Frugóli, 2003). Portanto, é sobre os aspectos da vida urbana que perpassam pelas escolhas e arranjos dos diferentes domínios da vida nos interessa, como trabalho, lazer e práticas associativas. E quando nos deparamos com eles nas experiências do vivido, as infraestruturas são significativas, importantes e interessantes para compreender a complexidade da vida urbana.

As pontes como infraestruturas integram as redes construídas para facilitar o fluxo de bens, pessoas e ideias, permitindo o intercâmbio dos mesmos no espaço (Larkin, 2020). Sabendo disso, nesse primeiro momento da pesquisa, em que se vê de forma acelerada a construção de três pontes na cidade de Marabá, não estamos preocupados com a coisa em si, a sua materialidade. A atenção recai para a relação entre essas infraestruturas e as práticas organizacionais das famílias que estão nas cabeceiras das estruturas em construção.

Essas famílias ocupam um território periférico da cidade que se formou com a expansão do tecido urbano, na lógica da irregularidade fundiária e da transformação do meio ambiente, decorrentes das novas realidades socioeconômicas do sudeste paraense: o agronegócio e a mineração. Ainda como vestígios da estratégia do Estado de urbanização da Amazônia que

integrasse a região ao resto do país, remontando do desenvolvimentismo dos anos 60 e 70 da ditadura militar.

Assim, o texto segue refletindo sobre as pontes em Marabá como forma física que moldam a natureza desses territórios, movimentando a vida entre o mundo rural e o mundo urbano, em direção a uma escala global, que ora assimila a diversidade cultural da cidade outrora a rejeita.

CIDADE POLINUCLEAR

A complexidade da formação e consolidação da cidade de Marabá deve-se aos processos de modernização da Amazônia, iniciados na segunda metade do século XX, de incentivo à indústria da pecuária, madeireira e de exploração mineral. Esses incentivos ocasionaram formas de apropriação, controle e uso do solo rural e urbano na região conhecida como Carajás (Rédon et. al, 2022). Inserida na Região Carajás, localizada no sul e sudeste do Pará, Marabá possui um papel de centralidade, em que a racionalidade do mercado coloca como modelo os sentidos mercantis que usa, intercambia e discute politicamente esse território (Silva, 2023).

Desde o ano de 1960, tem-se se acompanhado a criação de infraestruturas na região de Carajás voltadas para intensificar a incorporação da Amazônia à economia nacional e global, sob um modelo de desenvolvimento econômico baseado na exploração dos recursos naturais (Lima, 2020; Cardoso e Lima, 2009). A construção da ponte rodoferroviária sobre o Rio Tocantins, na década de 1980, é um exemplo dessas infraestruturas. A primeira ponte rodoferroviária de Marabá é decisiva para a superação de barreiras espaciais à circulação de mercadorias, especialmente o mineiro de ferro explorados na Serra dos Carajás, localizada a 190 quilômetros de Marabá e que serve de conexão ao Porto de Itaqui na costa maranhense.

As infraestruturas associadas aos grandes projetos para a Amazônia, como por exemplo a abertura da Rodovia Transamazônica e a instalação do Projeto Grande Carajás, no sul e sudeste do Pará atraíram trabalhadores de outras localidades brasileiras para atender as novas demandas de mão de obra e ocupar terras disponíveis na região. Segundo Cardoso e Lima (2009), o aumento populacional na área urbana promoveu uma mudança no padrão de ocupação do território amazônico. Em que se viu a formação de novas cidades ao longo de rodovias, desvinculadas da acessibilidade fluvial, muito comum nas cidades tradicionais da Amazônia. E em outras, como Marabá, que os padrões de acessibilidade rodoviária e fluvial se superpuseram houve uma intervenção do Estado na escala urbana, ancorada em ações militares e econômicas para garantia das fronteiras e soberania nacional (Rédon et. al, 2022).

Na sua origem, ainda no século XIX, na foz do Rio Itacaiúnas, Marabá configurou-se como uma Vila que servia de apoio à exploração de borracha (caucho), em um padrão econômico de circulação de pessoas e mercadorias vinculadas ao rio. Entre as décadas de 1920 e 1980, após o declínio da economia da borracha, a Vila ganhou status de cidade com a extração e o

escoamento da castanha-do-pará pelo rio Tocantins. Como cidade, Marabá assume posição de centro econômico e administrativo de uma vasta região agrícola amazônica (Rédon et. al, 2022; Almeida, 2011; Cardoso e Lima, 2009).

José Almeida (2011) sobre uma leitura da formação histórica da cidade sinaliza que "vista sob uma ótica exclusivamente técnica e racional, a cidade de Marabá estava situada em um local que não era favorável ao estabelecimento de um aglomerado urbano, na confluência do rio Itacaiúnas com o Tocantins, no sudeste do Pará" (2011, p. 207). O historiador refere-se ao transbordamento dos rios que provoca enchentes todos anos em áreas situadas nas margens do Itacaiúnas e do Tocantins. Segundo Almeida, apesar das enchentes serem uma característica comum às cidades ribeirinhas na Amazônia, em

> Marabá adquiriu certa singularidade em função da frequência das mesmas, de afetar vários segmentos sociais e de terem ocorrido oportunidades para que fosse feita a mudança da cidade para locais mais seguros em relação aos rios (2011, p. 207).

O problema recorrente das enchentes contribuiu fortemente para a segregação socioespacial na cidade. Na Velha Marabá ou Marabá Pioneira, como é conhecido o primeiro núcleo urbano da cidade, reside a parcela mais antiga da população. Os residentes formaram o aglomerado urbano a partir da desembocadura dos rios Itacaiúnas e Tocantins que deu origem ao bairro Francisco Coelho, popularmente conhecido como Cabelo Seco. Cardoso e Lima descrevem o bairro, como:

> Nessa região as casas são geminadas, ocupam lotes intensivamente, não contam com banheiros nem paredes divisórias. As casas que fazem fundo com o rio utilizam-no como banheiro, como lavanderia e como espaço de lazer (2009, p. 179).

As enchentes anuais forçam os moradores a mudar-se temporiamente para abrigos construídos pela Defesa Civil municipal em local mais altos da cidade. Os moradores dizem não se importar com essa dinâmica social, veem nela uma oportunidade de permanecer perto dos rios e de continuarem suas práticas cotidianas, como de trabalho (barqueiros, pescadores, vendedores ambulantes) que dependem única e exclusivamente dessa relação com as águas. Consideramos, assim, que a resistência dessas pessoas em permanecerem na Marabá Pioneira diz respeito a forma como habitam esse território e "como se relacionam entre si envolvendo os indivíduos, a coletividade e o meio ambiente" (Almeida, 2011, p. 210).

Não só a resistência de permanência nesses lugares que diz respeito sobre pessoas e grupos sociais, o movimento para a mudança da cidade para lugares mais distantes dos rios também diz respeito a quem e para quem a situação das enchentes é uma ameaça. Por intervenção do governo federal, intermédio da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), a cargo das necessidades da elite ligada à extração da castanha e comércio, promoveu-se ações de planejamento urbano criando um projeto urbanístico que levou a criação do segundo núcleo urbano da cidade, a Nova Marabá.

No início da década de 1970, sob um estudo de viabilidade técnica fora definido o sítio para expansão da cidade, distante das margens dos rios, possuindo como limites a rodovia Transamazônica no extremo sul, a rodovia PA-150 (atual BR-222) e a ferrovia Carajás no extremo leste, áreas militares e varjões no limite oeste e faixa de preservação. Da margem do rio Tocantins como limite a norte. De acordo com Cardoso e Lima, a concepção urbanista é de caráter modernista, de hierarquização das ruas "pelo famoso sistema de folhas" (2009, p. 182), de avenidas de maior velocidade para moldar a cidade e unidades menores (folhas) que acompanham a declividade para acesso as moradias formando algo que se assemelha a superquadras.

O projeto que sofreu alterações em seu ordenamento, com a incumbência da Prefeitura para a execução, colocou em prática infraestrutura e saneamento em partes das folhas, havendo umas melhores que as outras, o que mais uma vez provocou segregação socioespacial na cidade, evidente tanto em elementos morfológicos dos lotes e ruas das folhas, perpassando pela apropriação, a cultura e a condição socioeconômica da população local, como apontam os estudos de Cardoso e Lima (2009). Para os atingidos por enchentes da Marabá Pioneira, não fora um atrativo para a mudança para a Nova Marabá. Nos loteamentos inacabados de algumas folhas, uma população mais pobre e migratória migra e redesenha novas folhas de forma orgânica fugindo das enchentes anuais. O sucesso do projeto deve-se a outro público-alvo: funcionários públicos, militares e fazendeiros em ascensão, que puderam construir boas casas servindo-se da infraestrutura moderna. Importante marcar que na primeira década de 2000, a Nova Marabá, o antigo limite representado pela Rodovia Transamazônica, agora incorporada ao sistema viário estrutural da cidade, é duplicada por meio de viadutos, o que altera completamente a paisagem de Marabá.

Na década de 1980, o garimpo de gemas (ametistas, turmalinas, topázios), de ouro em Serra Pelada (na ocasião pertencente ao município de Marabá) e a extração de ferro de Carajás provocara mudanças políticas, econômicas e sociais em todo município. O povoado de São Félix de Valois foi um dos lugares que abrigou garimpeiros. Comerciantes que chegaram na região. A beira do Rio Tocantins, próximo aos pedrais do São Félix e da praia do Espírito Santo, o vilarejo foi crescendo e concentrando vários estabelecimentos comerciais e de lazer: como bares, restaurantes, hotéis e bordeis. Mas foi com construção da primeira ponte. Rodoferroviária para escoamento do Ferro de Carajás que o núcleo urbano se consolidou. Atualmente é núcleo que mais cresce em nível populacional e em expansão territorial, a construção *duas novas pontes sobre o Rio Tocantins* têm contribuído para isso.

Do outro extremo da cidade, as margens do rio Itacaiúnas pela ponte da rodovia Transamazônica encontra-se o núcleo urbano Cidade Nova, consolidado na transição dos séculos. Os loteamentos privados de fazendas que "avançaram os brejos e cobre a cota 80" (Cardoso e Lima, 2009, p. 187) foram integrados as adjacências de áreas preexistentes já localizadas ao longo da rodovia Transamazônica. Com quadras atendendo a morfologia quadrangular, com centração de residências amplas de bom acabamento, o núcleo tem

recebido investimentos de infraestrutura do poder público com fins para serviços e circulação de mercadorias de interesse privado. Destacamos a construção da 3° ponte sobre o Rio Itacaiúnas que ligará a Cidade Nova à Nova Marabá.

Podemos dizer assim que Marabá é uma cidade polinuclear, com núcleos distintos socioespacial e culturalmente. No lugar de bairros, a denominação das Folhas na Nova Marabá designa porções que são identificadas em grande medida pela qualidade da infraestrutura ali instalada. Na Cidade Nova, de morfologia vernacular, as quadras formam quadrículas com centralidades formadas por praças ao redor das quais usos não residenciais atraem compradores e consumidores. No São Félix a ocupação desordenada reflete sobre a vulnerabilidade de grupos e territórios dentro da cidade. E o modo de vida ribeirinho ainda presente na Marabá Pioneira mantém a tradição e os saberes de quem vive

MARABÁ DE PERTO: AS PONTES

Três estruturas imponentes estão criando forma na cidade de Marabá. Trata-se da *3° Ponte sobre o Rio Itacaiúnas*, que liga o Núcleo Cidade Nova pelo Bairro Filadélfia à rodovia BR - 230 (Transamazônica) que dará acesso rápido ao Núcleo Nova Marabá. As outras são *duas pontes sobre o Rio Tocantins*, em construção ao lado da atual ponte rodoferroviária inaugurada em 1985, ligando os Núcleos São Félix e Nova Marabá e serve como único meio de escoamento do minério de ferro da Serra Carajás. As pontes possuem formas e finalidades distintas que claramente são observados no exercício do trabalho de campo da pesquisa.

Contudo, o que buscamos nas primeiras imersões da pesquisa etnográfica é incorporar a materialidade dessas infraestruturas elementos marginais, que envoltos das obras monumentais saem do nosso campo de visão. Para isso, reconhecemos a diversidade e plasticidade dessas matérias, que simplesmente não são só coisas que estão lá, como observa Maria Lima (2020). Segundo a antropóloga, as infraestruturas dadas por princípio, integram

> redes relacionais e heterogêneas em proliferação, atravessadas por diversas escalas e sendo operadas por diferentes níveis simultaneamente, a questão de sua composição, suas fronteiras e limites torna-se incontornável (Lima, 2020, p. 89).

A argumentação de Lima (2020) diz respeito a uma das principais características das infraestruturas: o caráter relacional. A autora referencia os estudos de Susan Star (1999:2020) para enfatizar que essas coisas estão ligadas a outras estruturas, arranjos sociais e tecnologias, na maioria das vezes, transparentes aos usos. A matéria está ali de forma exposta e visível deixando na sombra outras matérias, de domínios diferentes que se relacionam e dão sentido para a infraestrutura.

A cidade de Marabá na sua configuração espacial é interligada por pontes desde a década de 1980. Por intermédio dessas infraestruturas há um redirecionamento dos fluxos de pessoas, mercadorias, transportes e de sociabilidade que antes se desenvolviam principalmente pelos rios (Itacaiúnas e Tocantins) para a circulação por meio de rodovias. E desde então, as pontes funcionam para conectar os Núcleos Urbanos (Marabá Pioneira, Nova. Marabá, Cidade Nova e São Félix), viabilizar o fluxo regional e nacional de produtos e matérias primas destinados a Amazônia Oriental, transportar o minério de ferro de Carajás (Figura 1), integrar Marabá à costa brasileira e a Brasília, em vias de acesso como a BR 222 (Lima, 2021).

Figura 1 Trem de minério de ferro que circula pela cidade de Marabá servindo-se da Ponte Rodoferroviária.

Fonte: Alcântara, 2024.

O momento que Marabá se encontra atualmente é de expansão da sua fronteira urbana com base na logística para o desenvolvimento econômico, de forma que novas infraestruturas estão sendo construídas sobre os rios para articular as conexões dentro e fora da cidade. A *3° ponte sobre o Rio Itacaiúnas*, de 524 metros de extensão e 16 metros de largura, avança aceleradamente para a sua inauguração em dezembro de 2024. Em um convênio assinado entre a Prefeitura de Marabá e o Governo do Estado do Pará, de investimento superior a R$ 100 milhões, a obra é estratégica para ampliar a mobilidade na cidade.

Segundo Saulo Almeida (2024), engenheiro civil e fiscal da Prefeitura de Marabá, a nova ponte beneficiária a frota de automóveis, caminhões, motocicletas que transitam pela cidade de Marabá, de modo a impactar positivamente a logística e a economia regional. A justifica de

Saulo se deve ao tráfego intenso na Transamazônica (BR-230) por transportes rodoviários que congestionam a rodovia e trazem insegurança aos usuários que transitam diariamente pelo local.

Na cidade, acompanha-se a expectativa dos moradores para a inauguração da ponte sobre o Rio Itacaiúnas. Muitos são os relatos de pessoas que acreditam que a infraestrutura é um avanço do desenvolvimento em Marabá. José Carlos (2024) considera que "a ponte beneficiária aos moradores do Núcleo Cidade Nova maior rapidez para acessar outros pontos da cidade, de modo que economizaremos em tempo e custo com combustível". Os trabalhadores da obra também falam com entusiasmo sobre o sucesso do empreendimento, o operador de máquinas conhecido como Senhor Goiano é um deles. O operário acredita que a obra antecipará o prazo de execução previsto no convênio, de 24 para 16 meses, conforme relata: "trabalho aqui é de quase 24h por dia, trabalhamos de 6h da manhã até 2h do seguinte, o resto do tempo chegam entulhos, qualquer material que precisaremos para usar na construção, entrando e saindo material daqui" (2024)

Não tem como negar que a *3° ponte sobre o Rio Itacaiúnas* trará benefícios quanto a mobilidade urbana, ligando o Núcleo Nova Marabá ao Núcleo Cidade Nova. O congestionamento na BR-230 é dado pelo tráfego excessivo de caminhões e carretas bitrem que transportam mercadorias entre as mesorregiões (sudoeste e sudeste) paraenses, ocasionando maior tempo de deslocamento entre os núcleos e alto índices de acidentes no trânsito. No entanto, pouco se fala sobre os impactos socioculturais e ambientais dessas infraestruturas.

Na cabeceira da ponte sobre o Rio Itacaiúnas, na margem do núcleo urbano Cidade Nova, encontra-se uma parcela da população pobre de Marabá que reside no bairro Filadélfia, um território periférico que surgiu com o loteamento privado no início dos anos 2000. O mercado imobiliário trouxe benefícios estruturantes para esse núcleo da cidade (até então rural) de asfaltamento de ruas, saneamento básico e equipamentos públicos de saúde e educação. Porém, os loteamentos de tamanho e padrão construtivos segregou a população mais vulnerável para as áreas mais precárias, de acesso limitado outros núcleos e de violência urbana (Cardoso e Lima, 2009).

As áreas mais precárias da cidade estão as margens dos Rios Itacaiúnas e do Tocantins, em que as práticas cotidianas emergem em dinâmicas associadas aos rios, semelhantes a tempos, territorialidades e ritmos sociais existentes em toda Amazônia brasileira (Lima, 2021). Em face a complexidade da racionalidade e apropriação de recursos modernos e capitalista que inviabilizam territórios como o do bairro Filadélfia. Segundo as notícias na mídia local (Correio, 2024; Agência Pará, 2024) o bairro de estrutura melhor, o. Novo Horizonte é citado como a futura porta de entrada para o Núcleo Cidade Nova quando a *3° ponte sobre o Rio Itacaiúnas* for inaugurada. Ignorando assim a existência do bairro de Filadélfia e a precariedade de moradia digna, acesso à água potável e dificuldade com transporte público que se encontram as famílias residentes.

Contudo, é no bairro Filadélfia que observamos uma ponte sendo erguida sobre a casa de famílias em que as suas urgências de mobilidade, segurança e renda dificilmente serão atendidas. Consideramos portanto que as pontes existem para atender urgências externas aos territórios ameaçados por essas estruturas. No caso do Núcleo Cidade Nova, o mercado imobiliário especula a terra com a chegada da nova ponte, a venda de propriedades nos cresceu e o mercado de aluguel de casas movimenta-se com o andamento das obras. O melhoramento das vias de acesso a infraestrutura, de calçamento e afastamento de ruas tem aumentado a procura de imóveis nessa região.

No entanto, de perto da ponte, na área que vive a população mais pobre não se observa melhorias. As ruas continuam de piçarra, sem nivelamento, empoeiradas, com grotas e concentrações de lixo nas esquinas. Observa-se a vida transcorrer com o vazio e a ausência de antes, mas com uma presença: uma ponte estaiada, imagem da nova cidade de Marabá (Figura 2).

Figura 2 Vista da construção *3° ponte sobre o Rio Itacaiúnas* na Rua 4, do bairro Filadélfia em Marabá

Fonte: Alcântara, 2024.

As pesquisas de Mariana Fix (2009) nos auxiliam a observar duas realidades no núcleo Cidade Nova em Marabá, em que a nova ponte como imagem simbólica da expansão da cidade, distância grupos sociais, poder e investimentos públicos. Têm-se de um lado o crescente investimento público e privado em novos loteamentos, serviços e áreas de lazer, vistos em

Marabá pelos bairros adjacentes ao Filadélfia (Novo Horizonte, Belo Horizonte, São Miguel da Conquista). De outro, permanecem as ocupações irregulares na beira do Itacaiúnas, que justifica a ausência de investimentos e presença do estado, o próprio bairro Filadélfia.

Não tão diferente da realidade do que ocorre no Rio Itacaiunas, no Núcleo São Félix Pioneiro, a construção das duas pontes sobre o Rio Tocantins tem chamado a nossa atenção para a diferenciação do ordenamento e gestão do espaço urbano em Marabá. O projeto da Mineradora Vale é construção de duas pontes ao lado da rodoferroviária existente, cada uma com 2,3 km de extensão.

> Uma será exclusivamente rodoviária, a fim de desafogar o trânsito em Marabá e reforçar a ligação entre o sudeste do Pará e outros Estados. E a outra ponte será ferroviária, contribuindo para ampliação da logística de transporte de minério e outras cargas (Vale, 2024)

Percebam que assim como a infraestrutura sobre o Rio Itacaiúnas, as justificativas para a instalação de duas novas pontes sobre o Rio Tocantins também estão voltadas para mobilidade interna em Marabá e ampliação da logística de transporte de cargas que integram a cidade a outras regiões do país. Isso demonstra um conjunto de ofensivas para a construção de um espaço de poder político e econômico que ordena e gere a cidade. Pelas quais, perpassam a exploração de *commodities* minerais e agrícolas do sudoeste do Pará e ao avanço do capital imobiliário que passa a ter elementos da financeirização com a atração de incorporadoras de mercado aberto e que tem caracterizado a expansão urbana de Marabá.

No Núcleo São Félix a expansão torna-se perceptível com o aumento populacional triplicado nos últimos dez anos, mais de 70 mil famílias residem em um território subdividido em: São Félix Pioneiro, São Félix I, São Félix II e Novo São Félix. A formação do núcleo em sua primeira fase se deve aos ciclos econômicos de exploração mineral (diamantes e cristais), de extração de castanha-do-pará e de avanço do agronegócio. Trabalhadores (camponeses, garimpeiros e comerciantes) vindos de outras regiões do país, em sua maioria do nordeste, ocupam as margens da BR-222 e a beira do Rio Tocantins.

A consolidação do núcleo também se deve a construção da primeira ponte rodoferroviária que interliga o São Félix a Folha 8, na Nova Marabá. Dando início a uma ocupação por meio de loteamentos e residenciais que formaram novos bairros, como Novo Progresso, Vale do Tocantins, Residencial Paris, Francolândia e Residencial Magalhães. Atualmente, a construção das *novas pontes sobre o Rio Tocantins* tem proporcionado uma nova fase migratória para o território.

A obra avaliada em mais de R$ 4 bilhões tem movimentado o núcleo São Félix, principalmente pela absorção da mão de obra local, avaliada pela moradora Neide como positiva: "porque tinha um monte de pai de família que estava com 4, 5 anos sem fichar e hoje está trabalhando nessa ponte, melhorou muito, o emprego de primeira era disputado, hoje está tão fácil, só não trabalha quem não quiser" (2024). Mas os sinais negativos das mudanças também são apontados pela moradora, quando menciona abaixo sobre a poluição do ar:

> Mudou muita coisa também, com a poeira lá no bairro, que falta matar eles. Lá não tem asfalto, os donos de casa têm que passar o dia inteiro jogando água. Já fizeram manifestação. Aí eles (referindo-se a construtoras) jogam carro pipa. Aí é coisa feia. A poeira vem por conta da obra, a entrada deles é aqui ó (aponta em direção a entrada). É coisa feia (Francineide Rocha, 2024)

Os impactos ambientais percebidos no ar pela Francineide (conhecida como Neide) também são observados nas águas pelos moradores que residem nas beiras do Rio Tocantins, próximo as obras das novas pontes. A família de pescadores do jovem Percy Rodrigues residentes na primeira rua do São Félix Pioneiro, tem observado as mudanças significativas no leito do rio. Os peixes estão ficando cada vez mais escassos e a pesca por malhadeira, de habitual desta família, está sendo dificultada pelos avanços das obras que mudam os aspectos físicos e biológicos do rio e impossibilitando o uso de malhadeiras nas beiras em frente ao núcleo.

O olhar sensível de Neide e Percy as mudanças ambientais em São Félix nos leva mais uma vez a refletir sobre o tipo de planejamento urbano imposto em Marabá, ainda com traços dos planos federais militares, de concepção funcionalista de cidade totalmente vinculada à realidade industrial. A professora e pesquisadora Ana Cláudia Cardoso (2021) pontua que esses tipos de planejamento reproduzem um modelo colonizador que não se reconhece a sociobidiversidade e suas espacialidades, de modo que não compreendem as consequências de algo que acontece em um pequeno fragmento para todo sistema. No fragmento das novas pontes, o ar e o rio poluído pouco importam para o sistema de logística de escoamento de commodities, já que essa rede transpõe ideologias, crenças e valores de práticas colonialista.

Não levando em consideração os saberes em diferente escalas e temporalidades, as práticas colonialistas comprometem a reprodução da vida humana e não humana (como também a sua relação). Diante do processo de urbanização, no território Amazônico esse cenário é observado quando outras práticas que coexistem a diversas formas de vida são banidas, em vez de serem tomadas como soluções. "Estas considerações expõem as conexões entre a colonização do passado e do presente e a construção da subalternidade e do racismo" (Cardoso, 2021, p. 70).

Quem são os sujeitos subalternizados com a implantação dos novos projetos ligados à escoamento de commodities em Marabá? Como resistem as rápidas transformações de seus territórios? São os motivos que nos levaram para caminhar nos bairros que recebem a construção das novas pontes sobre o Rio Itacaiúnas e Tocantins. Buscando conhecer a Marabá de dentro, feita por pessoas, impactadas pelas rápidas transformações da cidade, especialmente as que vivem nas proximidades das construções dessas infraestruturas.

MARABÁ DE DENTRO: AS PESSOAS

Nos arreadores das construções das novas pontes sobre os rios Itacaiúnas e Tocantins que a cidade de Marabá foi conhecida de dentro. No exercício da pesquisa etnográfica, nos

propormos a realizar o movimento de fazer cidade, imergindo nas experiências das pessoas que observam, sentem e interagem cotidianamente com a construção das estruturas. Em atenção as dinâmicas familiares dos moradores diretamente impactados pelas instalações das pontes.

No bairro Filadélfia conhecemos Lourdes dos Santos, uma mulher negra de 47 anos, dona de casa, mãe de cinco filhos e avó de três crianças. Ela e o esposo, Juraci, eram caseiros na Chácara Canaã, área privada desapropriada para a construção da ponte no Núcleo Cidade Nova. A família de Lourdes reside no local há pelo menos 10 anos. Os proprietários da Chácara, José Maria e Eva faleceram, os herdeiros deixaram a família ficar no local devido a boa relação que possuíam com os donos.

A casa simples de alvenaria e madeira que mora a família de Lourdes fica ao lado direito da *3° ponte sobre o Rio Itacaiúnas* (Figura 3), de onde se observa toda a construção da infraestrutura que ganha forma física acima do lar. O tremor com passar dos caminhões para o canteiro de obra é sentido em qualquer horário do dia, com receio de que algum momento a casa possa vir a desabar. Os trabalhadores da construção descansam sobre as sombras das suas árvores, as que restaram dentre tantas que foram demolidas para a chegada da ponte. Mesmo sobre os riscos incontestáveis de acidentes, temos acompanhado a dinâmica da família de Lourdes em permanecer no lugar.

Figura 3 A casa e a ponte

Fonte: Alcântara, 2024.

Observamos formas criativas de sobrevivência, como a de complementação de renda. A beneficiária do bolsa família vende "chopp" (suco congelado, popularmente conhecido em outras regiões do país como sacolé ou chupe-chupe) nas tardes quentes da cidade. A venda direta, quase exclusiva, para os trabalhadores da obra gera uma renda de quase um salário-

mínimo mensal, e cria também, novas formas de sociabilidade com as pessoas que transitam pelo seu quintal, seja para descanso ou para consumir o seu famoso chopp.

As crianças são acontecimento a parte, filhas e netos de Lourdes, elas aproveitam cotidianamente o quintal da casa para brincadeiras de balanço, de pipa, de bola. Também, elas aproveitam o entorno da obra para praticar brincadeiras, como: escorrega nos paredões de aterro, corrida pelas pistas em construção (Figura 4) e circuitos de bicicleta pelo campo aberto. O que essas crianças não imaginam é que a liberdade para brincar estar com dias contados.

Figura 4 As crianças e a ponte

Fonte: Alcântara, 2024.

A inauguração da ponte bloqueará o acesso da residência de Lourdes. Após a demolição da entrada da antiga chácara, os moradores têm se servido das vias abertas pela prefeitura para entrar e sair de casa, a passagem é perigosa diante da movimentação de veículos e maquinários que atendem a construção. Um vizinho sensível a essa condição da família cedeu temporiamente o acesso à Rua 4 do bairro Filadélfia por um lote à venda que fica nos fundos da casa de Lourdes. A angústia da moradora de como será o futuro de sua família quando a "ponte passar" é percebida em alguns minutos de entrevista:

> Tinha a estradinha aqui e nós saíamos em direção a entrada da ponte, eu ia direto na rua de cima. Aqui era bom demais, tinha muita cutia. Depois esse pessoal foi derrubando tudo. (...)Aqui mudou muito, era zoada, tremedeira, pensei que a minha casa ia cair, era sufoco. Acabou o

> sossego de dia e de noite. Tem dia que eles vão até 5h da manhã. Nós somos a única família que ficou, dos que abalam mais. (...) Não quero deixar os outros tomarem de conta daqui. Eu gosto muito daqui. Se não pudesse sair, eu ficava aqui. Adoro esse sossego, mas quando passar essa ponte, não vai ter mais sossego. E sair, também como vai ser? Nós estamos saindo aqui no vizinho, mas não vai dar mais para passar. Se ele vender, como vai ser? (Lourdes, 2024).

Lourdes sabe que precisará sair do seu lugar, a Prefeitura de Marabá já sinalizou os perigos para permanência dessa família na área. Em processo ajuizado a família recorre a garantia de 3 meses de seguro aluguel, reivindicando indenização para aquisição de uma casa. Eles têm resistido enquanto a ponte é ateada, alterando a paisagem e o seu sossego.

Mas eles não estão sozinhos, do outro lado da cidade, duas outras pontes têm sido erguidas sobre o Rio Tocantins. Para conhecer a realidade de perto, temos realizado caminhadas pelas ruas, conhecendo os indivíduos, as suas memórias, as imagens e as ficções deles e de seus grupos. Neide e João, garis da Prefeitura de Marabá, fora as primeiras pessoas que conhecemos no São Félix Pioneiro, um dos bairros impactados pela construção das pontes.

Ela, Francineide Rocha é uma mulher parda de 44 anos, natural do Piauí, moradora do núcleo urbano São Félix há 38 anos. Ele, João Cardoso é um homem negro de 65 anos, natural de Marabá, em que ao longo da sua vida acompanhou as diversas transformações do núcleo. Recorrentemente temos nos encontrado na pracinha, em frente a igreja católica, local que é ponto de descanso desses sujeitos após as limpezas das ruas centrais do bairro, frente de casas e a beira do rio.

O trabalho exaustivo é perceptível, mas Neide e João nos parecem trabalhar juntos com uma parceria de sucesso (Figura 5). Ele confia na companheira de trabalho, como alguém que possa dividir os afazeres e as mediações entre as pessoas com quais cruzam, João tem uma deficiência auditiva, consegue se comunicar melhor quando Neide estar por perto. Ela é uma mulher agradável, divertida e muita trabalhadora, durante as caminhadas em campo sempre se dispõe em apresentar novas pessoas no bairro, já que possui boa relação com os moradores do lugar.

Figura 5 Neide e João.

Fonte: Alcântara, 2024.

As histórias de vida de Neide e João tem como marco temporal a ponte rodoferroviária de 1985. A família dela chegou em Marabá após a inauguração do empreendimento ocupando terras aos arreadores da BR – 222, em vista das melhorias de moradia e de trabalho e renda. Os pais conseguiram fixar moradia e criar os filhos, que até nos dias de hoje todos residem no lugar. A interlocutora é uma das beneficiárias do Programa Minha Casa Minha Vida, habitando há 10 anos no Residencial Magalhães, uma conquista celebrada por ela, pois com aquisição da casa própria Neide consegue dar melhores condições de moradia para os três filhos e o neto.

As memórias de João revelam um tempo passado do São Félix, quando ainda menino trabalhava na rampa de acesso ao Porto da Balsa limpando os caminhões e ônibus cheios de lama que chegavam pela PA 070 (BR – 222), ele junto dos irmãos passava os dias acompanhando a travessia de pessoas e mercadorias com a intenção de ganhar alguns "trocados" para ajudar a renda familiar dos pais agricultores. A infância perdida é lamentada por João nas nossas conversas, mas também reconhece que o trabalho o distanciou da criminalidade e o fez conquistar a casa própria no mesmo bairro que vida inteira trabalhou.

Depois do funcionamento da ponte rodoferroviária sobre o Rio Tocantins, segundo João:

> Alguma coisa melhorou, a gente não espera mais a balsa, pega uma moto, pega um carro, pega o coletivo. Antes se as pessoas adoecessem, mais ligeiro não tinha como, era uma hora e meia daqui para o pioneiro no cais, aí tinha que esperar a balsa. Hoje não, se tem um problema sério pega um carro e vai (2024)

A dificuldade de socorro apontada por João era o tempo de 1h30min que correspondia a travessia da balsa pelo Rio Tocantins, do núcleo São Félix à Marabá Pioneira, sendo o tempo de retorno de 2h por navegarem contra a correnteza. A mobilidade terrestre proporcionada pela ponte deu garantias de acesso rápido as urgências (saúde, educação, prestação de serviço) da população residente de Marabá, um símbolo de progresso para os interlocutores dessa pesquisa. No entanto, quando perguntados sobre as oportunidades que as novas pontes proporcionarão, João e Neide têm dúvidas. Ela questiona:

> Para mim não tinha necessidade essa nova ponte, eles estão fazendo isso para gastar o que eles têm para gastar, só uma ponte já está resolvida. Essa ponte é só para deixar esfumaçado, não ter mais praia. Só uma resolvia, uma não estava resolvendo o problema de todo mundo? (Neide, 2024).

O questionamento de Neide deve-se a falta de informações da Mineradora Vale sobre a construção das duas novas pontes. Segundo ela e senhor João, em nenhum momento as famílias do bairro São Félix Pioneiro foram esclarecidas sobre as mudanças que acarretariam as dinâmicas do bairro com a instalação do canteiro de obras no lugar. De forma positiva avaliam que os empregos gerados na obra movimentaram economicamente os pequenos comércios (padarias, mercados, bares, salões de beleza, consultórios odontológicos) do bairro que se concentram nas três vias de acesso principal. Porém, nas cinco travessas que concentram as casas e alguns equipamentos urbanos (escolas, posto de saúde, cemitério) o fluxo intenso dos caminhões tem ocasionado transtornos para algumas famílias.

Neide nos levou a casa de Eurípedes Pereira, um homem branco de 77 anos, oleiro aposentado, residente dos arredores das obras em São Félix. A família desse senhor fora indenizada pela Vale, recebendo um montante de R$ 350.000,00 (dividido com o filho) para a desapropriação de uma olaria na beira do Rio Tocantins. Eurípedes reclama que o local escolhido pela esposa para construir uma casa nova, nas proximidades da obra, tem sofrido com o fluxo de caminhões pesados que levam muita poeira e derrubam telhas de sua moradia.

O local que hoje reside a família do senhor Eurípetes tem sido chamado pelos moradores de Novo São Félix. A ocupação é recente, o mesmo tempo da obra de 2 anos. Uma população pobre que residia de aluguel no próprio núcleo tem se deslocado para área edificando residências de alvenaria, sem reboco e forro no telhado, com rendas garantidas pelos programas do governo, como o Cheque Moradia e o Bolsa Família. Os motivos de permanência dessas famílias no novo território são as ações estruturantes que as novas pontes trarão para esse núcleo específico da cidade.

Conversamos com Francinely dos Anjos (Nely), uma das pessoas que se mudaram para o Novo São Félix. Ela é uma mulher negra, mãe de 8 filhos, beneficiária do bolsa família, que

trabalha como diarista de limpeza em casas da proximidade, como a do senhor Eurípedes. A conquista de um "canto para morar" (Nely, 2024) retirou essa mulher do aluguel, a moradia apesar de precária abriga ela e mais cinco dos seus filhos. Percebemos a alegria de Nely com o casebre bem cuidado e a esperança de melhorias na sua condição de vida.

O aumento populacional no núcleo de São Félix tem intensificado a violência urbana, a partir da presença de organizações criminosas que se instalam em territórios em expansão na Amazônia para demarcar áreas de domínio do tráfico de drogas. Pelas andanças no Novo São Félix observamos pichações de facções nos muros das casas, comércios e postes de modo amedrontar algumas famílias. Nely nos confessou que o filho menor de 14 anos fugiu de casa, após ter sido pressionado por ela a largar o vicio.

Diante da exclusão social, da falta de perspectiva de vida, da desestruturação familiar, e claro, da justiça social, a história do filho de Nely soma a triste realidade que acomete territórios periféricos pelo país. Os grandes projetos orientados pela lógica de mercado contribuem para as desigualdades sociais e econômicas nas suas áreas de abrangência. As crianças e os adolescentes são os mais vulneráveis nesse complexo processo de mudança social.

O crescimento econômico vem acompanhado de uma série de violações de direitos – educação, saúde, moradia, alimentação, meio ambiente, trabalho, cultura - que com o déficit de informação e participação social no planejamento dos empreendimentos procedimentos não estabelecidos ou não respeitados tonam-se comuns. As falas pertinentes de Percy (homem negro de 22 anos, pescador) demonstram esse cenário em São Félix.

> A simples questão de uma água potável, eles não conseguem resolver. Se antes a gente pegava na natureza, agora a gente tem que pegar de longe. Três meses que a gente tem que lavar roupa e louça com água do chafariz. O nosso poço é semiartesiano, feito de forma manual, aí entrou em um fluxo de areia que não consegue mais subir água, senão quebra a bomba. Aí temos que recorrer para o rio, aí quando chega no rio, a água está do jeito que estar. A água está cheia de óleo, está de uma forma tipo de leite, embranquecida. Aí não tem como dá coceira. Vai pegar o peixe, está contaminado. Ele fica próximo dessa lama, desse óleo, como não pode estar contaminado? (Percy, 2024).

A fala de Percy expõe os impactos na biodiversidade e na sociobiodiversidade do Rio Tocantins com a instalação das duas novas pontes. De modo que são percebidas com o comprometimento dos diversos usos que fazem do rio (Figura 6): circulação fluvial, obtenção de alimento (água. para beber, peixe), lazer, uso doméstico da água (lavagem de roupa e louça. Segundo Percy os estudos de impactos ambientais e socioeconômicos feitos pela Mineradora Vale são falhos.

Figura 6 A lavagem de louças no Rio Tocantins frente a primeira ponte rodoferroviária de Marabá

Fonte: Alcântara, 2024.

Por uma pressão social, a Vale criou o Comitê dos Pescadores Artesanais impactados pela construção das novas pontes. Pela sociedade civil, dois representantes dos pescadores são garantidos nesse comitê. Percy e o senhor Geraldo foram escolhidos para representar 90 homens reconhecidos como pescadores impactados. Essas pessoas são monitoradas dentro de um programa de condicionante que toma como área de abrangência do impacto na pesca os territórios de: São Félix Pioneiro, Geladinho, Folha I, Folha VI e Folha VIII.

Contudo, Percy trás apontamentos de que as informações repassadas pelos pescadores nas ações de monitoramento não geram medidas compensatórias quanto aos ganhos e perdas da atividade de pesca na região. Ele nos contou que a estratégia da Vale em subdividir o grupo por território no monitoramento da pesca não corresponde a reconhecer as diferenças entres os grupos quando as medidas compensatórias são tomadas. Hoje o grupo recebe uma parcela trimestral para compra de combustível, apetrecho de pesca e gelo, no depoimento de Percy percebemos como as medidas compensatórias são falhas:

> Essa compensação é tão absurda que ela condiz que o pescador só gasta R$79 de gasolina por mês, sendo que se tu fores pescar na Praia do Meio, nas Araras tu gastas isso em uma pescaria ou mais. Só em uma ida. A gente já reivindicou, pedimos um aumento, mas não fomos atendidos porque não estava suprindo a nossa necessidade. E nunca tivemos respostas. Então, à medida que a Vale tem com o pescador é mínima, de apoio, de ajuda (2024).

Os significativos impactos na realização da atividade pesqueira são ocultados pelo empreendedor e negligenciadas pelos órgãos ambientais. Até o momento não conseguimos ter respostas dessas instituições sobre os impactos ocasionados pela instalação das novas pontes sobre o Rio Itacaiúnas. Contudo, no movimento de fazer a cidade no São Félix Pioneiro (em pelo menos 6 meses) tem nos demonstrado uma série de violações de direitos a proteção, a garantia e promoção a sociobiodiversidade local.

As vivências nas ruas, nas passagens, nas memórias, nas imagens, nas ficções e nos desejos dos indivíduos e de famílias que são impactadas pelas novas pontes sobre os Rios Itacaiúnas e Tocantins tem nos levados para" locais fora do lugar" em Marabá. Definidos por Micahel Agier (2011, 2015) como campos das cidades formado por populações adversas que passam por situações de precariedade em casos particulares de cada continente, de forma que a reunião dessas pessoas em um tempo e espaço indefinidos criam mudanças culturais e eventualmente novas formas políticas aparecem. Nos bairros, Filadélfia e São Félix Pioneiro, a cidade de Marabá é um espaço de construção múltiplas de experiências pessoais e sociais de enfrentamento das comunidades que se formam no fluxo contínuo de fazer-cidade. Condicionada as trocas sociais e simbólica que confere sentidos aos lugares, não cristalizados em sua fixação espacial, mas em movimentos identitários. Haja vista que a pessoas que fazem a cidade, os grupos sociais que fazem a cidade e não a cidade que faz a sociedade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Marabá é inserida em um campo de força e tensão entre os diversos sujeitos que a constroem, lhes dão forma e sentido. Ao realizar pesquisa da cidade percebemos como as experiências concretas do espaço possibilitam o "fazer cidade" (Agier, 2015) de grupos sociais que estão a margem de posição epistemológica e política. A dinâmica observada nos territórios periféricos de Marabá consiste na imposição de infraestrutura para atender uma expectativa de vida global na Amazônia.

As pontes apoiam-se em uma base infraestrutural que organiza o mercado e a sociedade, elevando a cidade ao centro da economia global, principalmente por proporcionarem o fluxo de mercadorias e comodities, como o minério de ferro de Carajás. Ao analisarmos os veículos semióticos e estéticos de seus destinatários, as pontes existem nessa cidade para atender os sistemas econômicos e sociais moderno. E como finalidade secundária, atende as necessidades de trânsito e circulação dos habitantes da cidade.

O caráter relacional entre as coisas construídas, e nas coisas relacionadas ao conhecimento e às pessoas faz dessas infraestruturas significados distintos para os destinatários (Star, 2020, Larkin 2020). Certos disso, identificamos que as pontes de Marabá podem ser a materialidade e ao, ao mesmo tempo, expressão simbólica da realidade urbana na cidade. Como forma física permitem a troca de outras matérias (bens, pessoas, transportes) por meio do espaço, moldam a natureza de uma rede de mobilidade e ocupação do território. Como expressão simbólica evidenciam o processo de reestruturação do território, que implica em mudanças

de relações entre o campo e a cidade, cujas configurações urbanas recentes dependem de uma escala macro do sistema capitalista mundial. Portanto, a depender "de quem" e "para quê" se usam essas infraestruturas, as pontes possuem significados e sentidos distintos. E a depender "de quem" e "para quem são planejadas elas são mais um instrumento de exclusão social, degradação ambiental e de disputa cultural dentro das cidades.

REFERÊNCIAS

AGIER, Michael. **Antropologia da cidade:** lugares, situações, movimentos. São Paulo: Terceiro Tempo. 2011.

AGIER, Michael. Do direito à cidade ao fazer-cidade: o antropólogo, a margem e o centro. **Revista Mana**, Rio de Janeiro: Museu Nacional, v. 21, p. 438, 498, 2015.

ALMEIDA, José. Os riscos naturais e a história: o caso das enchentes em Marabá (PA). **Tempos Históricos**, Marechal Cândido Rondon: UNIOESTE, v. 15, p. 205-238, 2011.

ALMEIDA, Saulo. Entrevista. **Pesquisa Núcleos Urbanos Informais: uma pesquisa etnográfica nos territórios periféricos de Marabá**. Concedida à Camila Moura Alcântara, MP3 áudio - 58,5 MB (Duração 40:38 min), 2024.

ANJOS, Fraancinely. Entrevista. **Pesquisa Núcleos Urbanos Informais: uma pesquisa etnográfica nos territórios periféricos de Marabá**. Concedida à Camila Moura Alcântara, MP3 áudio – 20,20 MB (Duração 18: 30 min), 2024.

CARLOS, José. Entrevista. **Pesquisa Núcleos Urbanos Informais: uma pesquisa etnográfica nos territórios periféricos de Marabá**. Concedida à Camila Moura Alcântara, MP3 áudio 37,9 MB (Duração 26:20 min), 2024.

CARDOSO, Ana Cláudia. LIMA, José Júlio. A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia. **Cadernos do NAEA**, Belém: UFPA, v. 12, n. 1, 2009.

CARDOSO, Ana Cláudia. A trama dos povos da floresta: Amazônia para além do verde. **Revista da UFMG.** Belo Horizonte: UFMG, v. 28, n. 3, p. 57-87, 2021.

CARDOSO, João. Entrevista. **Pesquisa Núcleos Urbanos Informais: uma pesquisa etnográfica nos territórios periféricos de Marabá.** Concedida à Camila Moura Alcântara, MP3 audio - 46,2 MB. (Duração 32:04), 2024.

FRUGÓLI, Heitor. A dissolução e a reinvenção do sentido de comunidade em Beuningen, Holanda. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo: ANPOCS, v. 18, p.107-124, 2003.

LARKIN, Brian. Políticas e poéticas da infraestrutura. **Revista Anthropológicas**, Recife: UFPE, v. 31, n. 2, p. 28-60, 2020.

LIMA, Maria. (Toxi)Cidade do Aço: Infraestrutura siderúrgica e contestação social em um caso de contaminação por resíduos industriais. **Revista Anthropológicas**, Recife: UFPE, v. 31, n. 2, p. 86-121, 2020.

MAGNANI, José. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais.** São Paulo: ANPOCS, v. 17, n. 49, p. 11-29, 2002.

MAGNANI, José. Etnografia como prática e experiência. **Horizontes Antropológicos**. Porto Alegre: UFRGS, ano 15, n. 32, p. 129-156, 2009.

MAGNANI, José. A metrópole sob olhar do antropólogo. **Revista USP**. São Pulo: USP, n. 102, p. 53-77, 2014.

MAGNANI, José. Antropologia Urbana: desafios e perspectivas. **Revista de Antropologia**. São Paulo: USP, v. 59, n. 3, p. 174-23, 2016.

PEREIRA, Eurípedes. Entrevista. **Pesquisa Núcleos Urbanos Informais: uma pesquisa etnográfica nos territórios periféricos de Marabá**. Concedida à Camila Moura Alcântara, áudio MP3 - 47,5 MB. (Duração 38:36:00 min, 2026.

REDÓN, Sérgio. OUTEIRO, Gabriel. MELO, Ana Carolina. GUMIERO, Rafael. Formação e caracterização de Núcleos Urbanos Informais no sudeste paraense. In: Krause,Cleandro; Denaldi, Rosana (org) **Núcleos Urbanos Informais: abordagens territoriais da irregularidade fundiária e da precariedade habitacional.** Brasília: IPEA, p. 167-200, 2022.

ROCHA, Francineide. Entrevista. **Pesquisa Núcleos Urbanos Informais: uma pesquisa etnográfica nos territórios periféricos de Marabá**. Concedida à Camila Moura Alcântara, áudio MP3 - 46,2 MB. (Duração 32:04), 2024.

RODRIGUES, PERCY. Entrevista. **Pesquisa Núcleos Urbanos Informais: uma pesquisa etnográfica nos territórios periféricos de Marabá**. Concedida à Camila Moura Alcântara, áudio MP3 - 61,5 MB (Duração 42:44:00 min), 2024.

SANTOS, Lourdes. **Pesquisa Núcleos Urbanos Informais: uma pesquisa etnográfica nos territórios periféricos de Marabá**. Concedida à Camila Moura Alcântara, áudio MP3 - 37,3 MB (Duração 01:13:34), 2024.

SILVA, SILVANA. Produção do espaço urbano em Marabá (PA): trajetórias e processos. **Geopauta**, São Paulo: UESB, v. 6, p. 1-15, 2023.

STAR, Susan. A etnografia da infraestrutura. **Revista Anthropológicas**, Recife: UFPE, v. 31, n. 2, p-61-85, 2020.

SITES VISITADOS

Correio: o portal de Carajás

< https://correiodecarajas.com.br> Acesso em nov de 2024.

Agência Pará

< https://www.agenciapara.com.br/> Acesso em nov de 2024.