

Territórios de mercado e territórios da exclusão em Marabá - PA: tendência à lógica socioespacial fragmentária?

Market territories and exclusion territories in Marabá - PA: tendency towards a fragmented socio-spatial logic?

Bruna Rafaella Covre Vieira

Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, PA, Brasil

bruna.covre@unifesspa.edu

 <https://orcid.org/0000-0002-5529-5331>

Marcus Vinícius Mariano de Souza

Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, PA, Brasil

marcussouza@unifesspa.edu.br

 <https://orcid.org/0000-0002-4674-1539>

RESUMO

Este trabalho busca compreender como a dinâmica urbana recente de Marabá - PA, que passou por grandes transformações, em virtude do anúncio da ALPA e do mercado imobiliário impulsionado pelo PMCMV, proporcionou a criação de territórios de mercado e territórios da exclusão, bem como cotejar pontos de ruptura entre estes territórios que levam à fragmentação socioespacial. Os territórios de mercado podem ser entendidos como áreas da cidade que têm um grande interesse mercadológico que atraíam um público de alto poder aquisitivo. Já os territórios da exclusão são espaços desprovidos de infraestrutura básica, comumente desprezados pelo mercado imobiliário. Esses diferentes territórios aumentam as formas de diferenciações na cidade, que culminam na segregação e na fragmentação socioespacial, que pode ser entendida como uma ruptura entre os diversos grupos sociais. A partir do residencial Ipiranga e da Folha 35, áreas escolhidas para representar os territórios de mercado e os territórios da exclusão, respectivamente, analisamos se existe na cidade uma tendência à lógica espacial fragmentaria.

Palavras-chave: Territórios de mercado, Territórios da exclusão, Fragmentação socioespacial, Marabá.

ABSTRACT

This work aims to understand how the recent urban dynamics of Marabá, which has undergone major transformations, due to the announcement of ALPA and the real estate market boosted by the PMCMV, provided the creation of market territories and exclusion territories, as well as comparing points of rupture between these territories that lead to socio-spatial fragmentation. The market territory can be understood as areas of the city that have a great trade interest both for real estate speculation and for the implementation of projects that attract a high-income public. The exclusion territories, on the other hand, are spaces devoid of basic infrastructure, commonly neglected by the real estate market. These different territories increase partition in the city, culminating in segregation and social-spatial fragmentation, which can be understood as a rupture between the different social groups. From the Residencial Ipiranga and Folha 35, areas chosen to represent market territories and exclusion territories, respectively, we analyze whether there is a tendency in the city towards a fragmentary regional logic.

Keywords: Market territories, Exclusion territories, Socio-spatial fragmentation, Marabá.

1. INTRODUÇÃO

Nesta pesquisa, demonstramos como as transformações das cidades, sobretudo a partir de 1980, levaram a formação dos territórios de mercado e dos territórios de exclusão, e como esses distintos territórios contribuem para fragmentação socioespacial. De forma simplificada, os territórios de mercado são áreas da cidade que têm um grande interesse mercadológico tanto para valorização quanto para implantação de empreendimentos que atraiam um público de alto poder aquisitivo. Em contrapartida, o território da exclusão, são áreas comumente desprovidas de infraestrutura básica como saneamento, eletricidade, dentre outros, além de comumente configurarem-se como áreas distantes dos centros e desprovidas de serviços básicos públicos ou privados.

O conceito de fragmentação pode ser entendido como uma exacerbação da segregação urbana. Onde há uma ruptura social e econômica entre as partes das cidades, sendo um processo que se exprime através das experiências urbanas dos cidadãos pertencentes aos diferentes segmentos sociais.

Marabá, cidade do sudeste do Pará, em um período recente, passou por mudanças profundas, que trouxeram para cidade um grande fluxo de pessoas e a atração do capital imobiliário, que produziu novas lógicas de morar, anteriormente vistas principalmente nas grandes metrópoles. Essas transformações ocorreram em função de dois fatores, a promessa de implantação de uma grande siderúrgica, a Aços Laminados do Pará (ALPA), que agregaria valor à produção mineral da região, e uma política nacional voltada para habitação, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

Considerando essa conjuntura, o objetivo desta pesquisa é compreender como a dinâmica urbana recente de Marabá proporcionou a criação dos territórios de mercado e territórios da exclusão, bem como cotejar pontos de ruptura entre esses territórios que levam à fragmentação socioespacial.

Como metodologia, realizamos um levantamento bibliográfico sobre os temas abordados, com foco na formação dos territórios, a cidade de Marabá e sua dinâmica recente e a fragmentação socioespacial. Para a delimitação das áreas de estudo, optamos por um aglomerado subnormal, conforme classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e aplicamos alguns critérios contidos nos parâmetros referenciais para a implantação do PMCMV, que determina o raio mínimo de distância para equipamentos públicos como escolas, postos de saúde, creches e pontos de ônibus. A partir dos parâmetros referenciais, mapeamos esses equipamentos públicos na cidade e projetamos os raios de distância máxima de referência para cada equipamento, a fim de identificarmos quais áreas estão mais e menos servidas por esses serviços públicos. Após análise dos mapas gerados, optamos pela Folha 35, por ser o aglomerado subnormal menos atendido pelos parâmetros referenciais. Ao passo que para a escolha da área representante dos territórios de mercado, os critérios determinados foram, que se caracterizasse como espaço residencial fechado e que estivesse localizado no mesmo núcleo urbano do aglomerado subnormal, culminando na escolha do Residencial Ipiranga, que também está alocado relativamente próximo ao aglomerado subnormal escolhido.

Realizamos também um trabalho de campo, com o objetivo de fazer um levantamento *in loco* das características das áreas escolhidas para representar os distintos territórios. Os dados empíricos foram obtidos por meio de levantamentos fotográficos e documentais, bem como de entrevistas. Para realizar as entrevistas, usamos um modelo semiestruturado, com a aplicação de um roteiro preestabelecido composto por setenta e sete perguntas, divididas em cinco eixos temáticos: habitação, lazer, mobilidade, consumo e trabalho.

De forma que, este artigo está dividido em três seções mais as considerações finais. Na primeira seção caracterizamos o que chamamos de territórios de mercado e territórios da exclusão, assim como as definições dos conceitos de segregação e fragmentação socioespacial. Na segunda seção, apresentamos um entendimento sobre a formação desses territórios na cidade de Marabá. Já na terceira seção, a partir da delimitação de duas áreas da cidade como representativas das duas tipologias de territórios, realizamos a caracterização de ambas, analisamos os dados obtidos por meio

da pesquisa empírica e respondemos à pergunta que intitula essa pesquisa: há uma tendência à fragmentação?

Por fim, nas considerações finais, sintetizamos os resultados obtidos e efetuamos nossas ponderações e conclusões sobre a pesquisa.

2. APONTAMENTOS TEÓRICOS SOBRE A CONSTITUIÇÃO DOS TERRITÓRIOS E O PROCESSO DE FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL

A partir da década de 1980, em virtude da passagem do capital industrial para o capital financeiro (LEOPOLDO, 2020), as cidades passaram por transformações que alteraram a percepção de tempo e espaço, modificando as fronteiras e trazendo novas formas de internacionalização. Esse fenômeno, altera as formas de morar na cidade. A produção habitacional imobiliária vincula-se ao processo de valorização do espaço, com isso, a prática da especulação por meio da retenção fundiária em terrenos pouco ou não urbanizados, compõe o processo de valorização do espaço e acentua os processos de valorização do solo (VOLOCHKO, 2015).

Como a terra urbana é cada vez mais uma mercadoria, determinadas áreas da cidade são progressivamente colocadas sob o poder do mercado, tornando-as acessíveis somente a uma parcela da população que possui renda para essa finalidade, formando no espaço urbano os territórios de mercado. Podemos definir os territórios de mercado como espaços criados e delimitados no interior da cidade pelo setor imobiliário, cujo elemento central da territorialização é a capacidade financeira dos estratos da população que podem pagar para usufruir desses espaços. De forma que a identificação com esses territórios já não é mais realizada a partir de laços culturais, mas sim, financeiros. Portanto, as pessoas que podem pagar, usufruem desses espaços criados pelo mercado, se misturando entre si e, muitas vezes, negando os demais espaços da cidade. Esse movimento conforma um modo de autosegregação que, porventura, transmuta-se para uma fragmentação socioespacial, como demonstramos no decorrer deste artigo.

Nesse sentido, os espaços residenciais fechados constituem um exemplo marcante dos territórios de mercado na cidade, assim como expressam a fragmentação. Isso porque, além de aumentarem as desigualdades socioespaciais, provocam também novas formas de diferenciação socioespacial.

Se por um lado o setor imobiliário cria os territórios de mercado, simultaneamente, ele também é o responsável pelo afastamento de uma parcela da população, pois, quem não pode pagar pelo preço da terra acaba buscando sua sobrevivência em áreas esquecidas pelo mercado. Essas áreas são comumente caracterizadas como distantes de infraestrutura e serviços básicos, podendo estar situadas em zonas de riscos ambientais, como as próximas das encostas e dos rios, e das quais definimos aqui como territórios da exclusão.

A exclusão social passa por várias dimensões, e verifica-se, que está direta ou indiretamente associada ao modelo de urbanização da sociedade capitalista, onde, segundo Vieira (2009, p. 39), as desigualdades sociais e espaciais marcam profundamente a realidade urbana, manifestando-se na produção espacial da cidade, “que se expandem e se estruturam segregando e excluindo”.

Os territórios da exclusão são espaços desprovidos de infraestrutura básica como água encanada, saneamento e esgoto, também são áreas de difícil acesso, distantes dos centros e que carecem de serviços básicos públicos e privados, e que adquire diversas nomenclaturas, como por exemplo favela, periferia, comunidade, baixada e palafitas. De acordo com o IBGE, essas áreas são classificadas como aglomerados subnormais.

Desse modo, podemos dizer que os territórios da exclusão são um reflexo do próprio território de mercado, isso porque, a princípio, são estabelecidos nas áreas desprezadas pelo mercado imobiliário. O cenário que se desenha é que diante da incapacidade de uma parcela significativa da população em territorializar-se nas áreas do mercado, as áreas desprezadas passam a figurar como possibilidade de sobrevivência no espaço urbano. Assim, não apenas a condição de desprezo do

mercado por essas áreas caracteriza esses territórios, mas também a ação dos grupos sociais que em busca da sobrevivência estratégica nas cidades, se territorializam nessas áreas, apesar das precariedades que apresentam.

Assim, as desigualdades aumentam progressivamente, configurando nos espaços os territórios de mercado e os territórios da exclusão, que se consolidam nas cidades capitalistas. E cuja ocorrência desse fenômeno não fica restrita às grandes metrópoles, pelo contrário, são cada vez mais perceptíveis nas cidades menores, como é o caso de Marabá. A formação desses distintos territórios causa diferenciações socioespaciais na cidade. Essas diferenciações são comumente abordadas na literatura a partir dos processos de segregação e autosegregação socioespaciais e sua evolução para um processo ainda mais complexo, chamado de fragmentação urbana.

De acordo com Marisco (2020, p. 47), os fenômenos de segregação acontecem na escala urbana e devem ser entendidos de uma maneira ampla, pois estão ligados a um conjunto de ações e políticas urbanas, públicas e privadas, que produzem diferentes espaços na cidade no que tange ao acesso à terra, à infraestrutura e a equipamentos que são distribuídos de maneira desigual nos espaços urbanos. Nesse sentido, Sposito (2013) aponta que os espaços residenciais fechados geraram novas formas de segregação socioespacial, tornando ainda mais complexos os processos de estruturação do espaço urbano, onde quem tem maior poder – especialmente o econômico – decide se separar dos demais, se autosegregando.

Um dos reflexos mais significativos da autosegregação, são as formas urbanas onde parte dos grupos sociais com alto e médio poder aquisitivo, decidem morar em espaços fechados, isolando-se atrás de muros, sistemas de vigilância e áreas de lazer particular. Essas novas práticas socioespaciais produzem uma nova forma de vida urbana, que engendra uma “desvalorização do espaço público e uma negação da diferenciação social, gerando simulacros urbanos, além de uma produção do espaço urbano cada vez mais desigual” (POZZO, 2011, p. 275).

Para Sposito (2013, p. 82), essa separação não se aprofunda somente nos espaços residenciais, pois são cada vez mais perceptíveis nas formas de consumir bens e serviços, como por exemplo os dos “shopping centers, hipermercados, centros de eventos e negócios, grandes hotéis e outros”, reforçando os distanciamentos sociais. Essa separação, não só no habitar, é verificada também no ato de consumir, que muda as relações socioespaciais entre os cidadãos, indicando um “processo de ruptura e do prevalecimento de iniquidades sociais entre determinadas parcelas do espaço urbano” (POZZO, 2011, p. 270). Essa ruptura agrega uma complexidade ainda maior no espaço urbano, evoluindo para o processo de fragmentação socioespacial.

A fragmentação socioespacial é uma forma mais complexa e avançada da segregação socioespacial (SPOSITO, 2019). Para a autora, ambas são processos que negam e redefinem a centralidade, que passa a ser segmentada social e funcionalmente, de maneira dispersa e difusa no território. Desse modo, a fragmentação consiste em uma intensificação e uma complexificação de diversos processos e, assinala para o rompimento da unidade social e espacial que a cidade apresentava até a década de 1970, quando passa a manifestar novas dinâmicas e processos, que mudaram as configurações espaciais e sociais das cidades (MORCUENDE, 2021).

Os processos de fragmentação socioespacial da cidade estão vinculados aos arranjos de diferenciação social a partir de estratégias espaciais de localização seletivas, que igualam as paisagens das cidades, segmentando-as paulatinamente de maneira material, simbólica, subjetiva e objetiva, através de instrumentos e estratégias de controle do uso do solo, de novos padrões de edificações e novas práticas espaciais (SPOSITO E GÓES, 2013).

É perceptível a semelhança entre os processos de segregação e fragmentação socioespacial com os processos que conduzem à formação dos territórios de mercado e os territórios da exclusão. Todos são processos intimamente ligados à ação do capital e do Estado, assim, podemos fazer algumas associações entre eles: a) espaços de segregação e autosegregação são territórios de mercados, uma vez que ambos são oriundos dos produtos imobiliários e, só usufruem deles quem possui renda para essa finalidade; b) os que estão segregados, ou seja, os compõem parte de uma

segregação imposta, estão nos territórios da exclusão, isso porque, esses grupos não possuem recursos financeiros, logo, suas escolhas são limitadas aos locais desprezados pelo mercado. Cavalcanti (2020, p. 46) sintetiza essas relações ao mostrar que:

[...] os que não têm recursos financeiros não moram onde querem, mas onde é possível; não escolhem onde estudarem, mas estudam onde há vagas públicas e gratuitas; não trabalham nos locais que desejam, mas onde há acesso e vagas ofertadas; não se deslocam pela cidade quando e como desejam, mas conforme permite o sistema de transporte coletivo disponível. Portanto, a posição social e o poder aquisitivo das pessoas definem: onde vivem (nas periferias sociais, nas áreas centrais, nos pedaços valorizados ou não), onde vão (lugares privados ou públicos, destinados a diferentes atividades) e como vão (deslocamento, mobilidade, transporte).

3. A CONSTITUIÇÃO RECENTE DOS TERRITÓRIOS DE MERCADO E DE EXCLUSÃO EM MARABÁ

A cidade de Marabá está localizada no sudeste do Estado do Pará. A cidade é dividida em cinco núcleos: Marabá Pioneira, Cidade Nova, Nova Marabá, São Félix e Morada Nova. De acordo com dados do IBGE, a mesma possui uma população estimada em 287.664 pessoas, já no *ranking* de cidades mais populosas, ocupa o quarto lugar e ainda apresenta o terceiro maior Produto Interno Bruto (PIB) do estado.

De acordo com Raiol (2010), a cidade de Marabá é marcada por quatro fases de evolução econômica e histórica. A primeira, ocorreu no período de 1913 a 1920, essa fase é iniciada com a criação do município e vai até o fim do primeiro ciclo da borracha. A segunda, abrange o período de 1920 a 1970, fase na qual a principal economia da cidade era advinda da exportação da castanha-do-pará. A terceira fase, é caracterizada no contexto da abertura das rodovias, etapa em que a castanha perde espaço para a pecuária e para a indústria madeireira. Por fim, a quarta fase compreende o período de 1980 a 2005, e cuja característica mais marcante é o ciclo industrial dos grandes projetos. Além dessas quatro fases, acrescentamos aqui uma quinta, iniciada a partir de 2005 e que perdura na atualidade. Nesse período permanece um considerável grau de influência da indústria, especialmente pela expectativa da implementação do Projeto ALPA. Mas também é marcado pela atuação do mercado imobiliário, que opera em diversos segmentos da cidade, agregando uma maior complexidade na estruturação urbana.

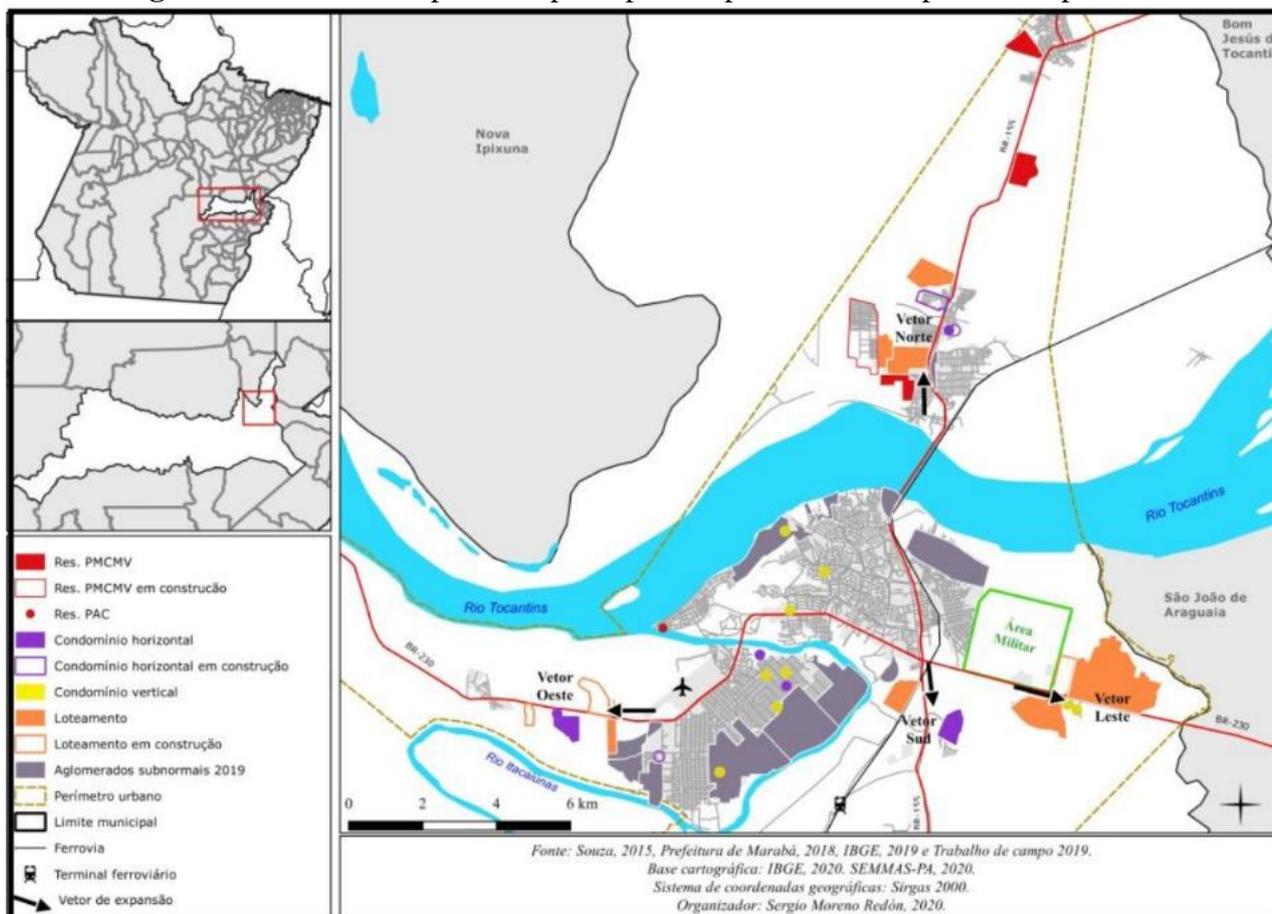
Conforme explica Souza (2015), a partir de 2005, Marabá começou a passar por mudanças significativas em consequência de alguns fatores, dentre os quais, o anúncio, em julho de 2018 – em meio a uma crise internacional – de um grande projeto industrial da siderúrgica da VALE, a ALPA, que tornaria possível a verticalização da cadeia do aço em Marabá e injetaria na cidade “US\$ 3,7 bilhões, cujas obras levariam à geração de 16.062 empregos diretos na fase de implantação e 5.319 empregos na fase de operação” (SOUZA, 2015, p. 117).

Desde o anúncio da chegada da ALPA em Marabá, o projeto passou a ser visto como uma alavanca para melhoria da economia da cidade, que beneficiaria não só a área meio, mas diversos outros tipos de segmentos, como alimentação, construção civil, vestuários, moradia, dentre outros. Assim, verificou-se a intensificação de uma nova frente de expansão imobiliária impulsionada pela perspectiva de crescimento econômico local e também pelo cenário nacional, com o lançamento do PMCMV. O mercado imobiliário, passou a exercer pressão para que terras rurais fossem convertidas em áreas urbanas. E foi exatamente o que aconteceu no núcleo São Félix e Morada Nova, para viabilizar a implantação de quatro empreendimentos do PMCMV em Marabá, totalizando 6.468 unidades habitacionais.

Além dos residenciais do PMCMV, Souza (2015) aponta o surgimento de diversos empreendimentos imobiliários como os loteamentos, loteamentos fechados, condomínios verticais e

horizontais. Em contrapartida, emergiram também, mais ocupações urbanas, uma vez que o acesso à terra se tornou cada vez mais pautado pela lógica de compra e venda do mercado, e com isso, nem todos dispunham do poder de acessá-las, especialmente os migrantes que vieram atraídos pelas promessas do Projeto ALPA (SOUZA, 2015). Os novos empreendimentos imobiliários instalaram-se principalmente nos vetores de expansão urbana da cidade, previstos na revisão do Plano Diretor Municipal, que foi realizada para preparar a cidade para as transformações esperadas em decorrência do Projeto ALPA (SOUZA, 2015). A **figura 1** destaca os vetores de expansão da cidade, os residenciais do Minha Casa Minha Vida (MCMV) e os principais empreendimentos privados.

Figura 1: Vetores de expansão e principais empreendimentos públicos e privados



Fonte: Redón e Souza (2021).

Melo (2015) aponta que, a entrada desses novos empreendimentos empresariais de capital imobiliários foi algo novo na cidade, que até então tinha esse mercado caracterizado pelas práticas mercantis, dominado pelos grandes proprietários fundiários. Com isso, esses novos investimentos imobiliários originaram na cidade de Marabá produtos urbanos em consonância com a cidade contemporânea, que se beneficiariam com o fortalecimento das atividades industriais e da infraestrutura trazida pelo Projeto ALPA (MELO, 2015). Em resposta a essas expectativas, instalaram-se na cidade complexos comerciais, *shoppings centers*, grandes supermercados, hotéis, centro de convenções, dentre outros.

Essa nova tendência ampliou as desigualdades sociais e urbanas, uma vez que, esses novos empreendimentos instalados foram voltados principalmente para um público com renda média ou alta, enquanto eram mantidas as ocupações urbanas nas áreas em que não havia interesse por parte do mercado imobiliário. Com isso, há uma tendência da expansão das periferias como uma alternativa encontrada pela classe que não consegue pagar por sua inserção no mercado formal (SOUZA, 2015).

O alargamento das desigualdades pode ser percebido a partir de dados apurados pelo IBGE, que demonstram uma ampliação desses aglomerados subnormais na cidade, passando de onze no levantamento de 2010, para treze no levantamento de 2019.

Assim, a cidade expandiu o seu tecido urbano de maneira desigual. De forma que, a cidade que se expandiu para os vetores de expansão, foi ocupada principalmente por empreendimentos imobiliários voltados para classe média e alta, que chamamos aqui de território de mercado, enquanto a área expandida nas periferias dos núcleos já consolidados tem seu crescimento marcado principalmente por ocupações irregulares, conformando os territórios da exclusão.

Essa tendência de ocupação não é por acaso, a cidade de Marabá, por sua formação em núcleos, acaba privilegiando o uso de automóveis (MELO, 2015), além disso, possui um transporte público ineficiente, com poucas alternativas de linhas, que circulam principalmente nas áreas centrais dos núcleos consolidados.

Outrossim, os vetores de expansão não contam com outros tipos de serviços públicos, como creches, escolas, postos de saúde, ou, quando possuem algum desses, não conseguem atender de modo satisfatório toda a demanda da comunidade. Também, há poucas opções de serviços privados como supermercados, açougues, farmácias, padarias e outros, e quando tem, normalmente não possuem grande variedade e os produtos são vendidos com um valor mais elevado em comparação aos encontrados nos núcleos consolidados.

Os motivos acima citados, explicam em parte o porquê de as ocupações informais estarem localizadas principalmente nas periferias dos núcleos consolidados. Não existe um interesse por parte do mercado por essas periferias, pois a maioria são áreas passíveis de alagamento. Assim, a população que não pode pagar, ocupa essas áreas e consegue usufruir dos serviços que a cidade oferece. As ocupações de áreas distantes dos centros podem aumentar ainda mais a situação de vulnerabilidade dessa população por causa da imobilidade

Esses apontamentos demonstram que a ampliação do núcleo urbano da cidade nos vetores de expansão, ocorreu em função do mercado, já que o crescimento do tecido urbano formal, se deu principalmente através da instalação dos novos empreendimentos implantados na cidade a partir de 2008. Ao longo dos mais de cem anos de fundação da cidade é perceptível a formação do que chamamos anteriormente de territórios de mercado e territórios da exclusão. A constituição desses territórios na cidade fica ainda mais evidente no período pós-ALPA, que coincide com uma nova forma de produzir o espaço, caracterizado pela intensa ação do mercado imobiliário, que se expande pelas cidades médias em virtude dos programas governamentais, especialmente o PMCMV.

4. RESIDENCIAL IPIRANGA E FOLHA 35: DISTINTOS TERRITÓRIOS E TENDÊNCIA À FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL

Após a caracterização dos conceitos de território de mercado e território da exclusão, dos processos que levam à fragmentação socioespacial e da apresentação da cidade de Marabá. Nesta seção escolhemos dois recortes da cidade, um representativo dos territórios de mercado e outro dos territórios da exclusão, sendo eles respectivamente o Residencial Ipiranga e a Folha 35, ambas no núcleo Nova Marabá.

Para analisarmos os processos que levam à fragmentação, a partir dos diferentes territórios escolhidos, usamos o modelo de entrevista semiestruturado, onde aplicamos um roteiro preestabelecido. O roteiro faz parte do projeto FragUrb¹ que estuda a fragmentação socioespacial em diversas cidades médias do Brasil. O mesmo conta com setenta e sete perguntas, divididas em cinco eixos temáticos: habitação, lazer, mobilidade, consumo e trabalho. Para estabelecermos uma quantidade de pessoas entrevistadas em cada área, utilizamos o princípio de saturação empírica (NASCIMENTO *et al.*, 2018). Desse modo, realizamos dez entrevistas com os moradores do

¹ Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escala, vetores, ritmos, formas e conteúdo (Processo 18/07701-8 FAPESP).

Residencial Ipiranga e dez entrevistas com os moradores da Folha 35, além da entrevista feita com a diretora da escola. Abaixo, a **figura 2** ilustra o mapa das áreas de estudo.

Figura 2: Áreas de estudo



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

4.1. Folha 35

A Folha 35 está localizada no núcleo da Nova Marabá, no qual o acesso à Folha é feito pela Rodovia Transamazônica. A ocupação dessa Folha iniciou por volta de 1998, onde as primeiras famílias chegaram ao local em busca de terrenos baratos para construir que não sofressem com os alagamentos. De acordo com os moradores locais, a energia elétrica só chegou na região cerca de quatro anos depois das primeiras ocupações, por volta de 2002. Até hoje o local não possui água encanada e nem esgoto.

O único equipamento público da Folha é a escola de ensino Fundamental Maria de Jesus Alves Soares, construída para atender crianças em situação de vulnerabilidade. Segundo a diretora, muitas crianças vão para a escola com fome, já tendo inclusive ocorrido casos de desmaios.

Outra característica importante, é que A Folha 35 possui apenas uma rua asfaltada, que é justamente a via principal do bairro que dá acesso à Transamazônica. As demais ruas são de terra, sem delimitação de meio-fio e calçada, o asfalto só chegou recentemente nessa rua do bairro, em 2020. De acordo com as entrevistas concedidas por moradores, a promessa era de que o asfalto circundasse as principais ruas, porém, não foi isso que a comunidade recebeu. Mesmo assim, para alguns moradores, o asfalto foi um grande ganho, enquanto para outros, a chegada do asfalto serviu apenas para beneficiar o interesse privado.

Em relação aos serviços médicos, como a área não possui Unidade Básica de Saúde (UBS), a recomendação é que os moradores busquem a UBS Mariana Moraes, localizada no km 7, cerca de

4 km de distância da região em que residem, e para urgência e emergência, os entrevistados relataram procurar o Hospital Municipal.

Quanto ao comércio e serviços, foi constatado na visita realizada *in loco*, poucos pontos comerciais de uso essencial, como mercados, açougues, padarias e farmácias. Verificamos também a presença de pelo menos quatro igrejas distintas e de alguns bares.

Em relação à segurança, os moradores entrevistados afirmaram que o local é muito tranquilo e seguro, e não costumam adotar medidas de segurança. Realizamos uma pesquisa nos portais de notícias da região e também não encontramos notícias de casos de violência como assaltos e assassinatos. Apesar disso, ao serem questionados sobre o que as pessoas de fora pensam sobre o bairro, a impressão que o local passa é de ser um lugar violento.

Quando perguntados sobre o que gostam no bairro, todos destacaram a tranquilidade, o sossego e o silêncio. Já ao serem questionados sobre o que não gostam, todos destacaram a infraestrutura, as ruas empoeiradas ou com lama, a depender da época do ano e, a falta de equipamentos públicos. É importante sublinhar, que a maioria dos entrevistados moram há mais de dez anos no bairro e apesar das críticas em relação à infraestrutura, ao serem perguntados se tinham vontade de se mudar, apenas duas pessoas disseram que sim. Os demais entrevistados afirmaram que não, apenas gostariam que a prefeitura levasse melhorias para o local, como o asfalto, serviços básicos e áreas de lazer.

4.2. Residencial Ipiranga

O Ipiranga Ecoville Premium foi lançado em 2009, pela empresa Premium Engenharia Inteligente (MELO, 2015). O empreendimento está localizado no vetor de expansão sul, na BR-155 com saída para Parauapebas. O Residencial é dividido em duas vilas e um espaço privativo de lazer, cada um com uma guarita de acesso. Nas propagandas de *marketing* e vendas do condomínio, são destacados o lazer, a segurança e a infraestrutura.

Quanto aos serviços essenciais, não tem nenhuma oferta próximo ao residencial, não é possível comprar nada andando, por exemplo. Entretanto, apenas uma entrevistada mostrou-se incomodada em relação a isso. A maioria dos entrevistados relataram que aproveitam a volta do trabalho para comprar o que precisam.

No que diz respeito aos serviços médicos, todos os entrevistados possuem o plano de saúde da Unimed. Para urgência e emergência, os entrevistados informaram procurar o Hospital do Plano e para consultas eletivas buscam os médicos da rede credenciada.

Nenhum dos entrevistados adota medidas extras de segurança em suas casas, pois o condomínio já garante isso. Apesar de destacarem as medidas de segurança do condomínio como algo positivo, quando perguntados se achavam a cidade insegura, apenas duas pessoas disseram que sim.

Diferente da Folha 35, os moradores do Residencial Ipiranga moram no local há 3 anos ou menos. Fatores como a segurança, o lazer, o verde, foram citados como as motivações que levaram os moradores escolherem morar no residencial, além disso, muitos mencionaram a facilidade que tiveram para financiar a casa. Quando questionados sobre a situação da casa, a grande maioria afirmou ser financiada.

5. AS PRÁTICAS ESPACIAIS DOS DIFERENTES TERRITÓRIOS: TENDÊNCIA À FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL?

Entendemos a fragmentação como uma exacerbação da segregação urbana, onde há uma ruptura social e econômica entre as partes das cidades, sendo um processo que se exprime através das experiências urbanas dos cidadãos pertencentes aos diferentes segmentos sociais.

Nas entrevistas realizadas com os moradores do Residencial Ipiranga, verificamos um padrão nas respostas obtidas. Todos os entrevistados possuem renda maior que cinco salários

mínimos, utilizam o carro próprio como principal forma de locomoção e usufruem da rede particular para ter acesso à saúde e à educação.

Para compra de alimentos, foram citados quatro hipermercados, sendo eles, o Atacadão, o Mateus, o Líder e o Colinas, além da Feira da 28, citado por uma entrevistada que relatou frequentar para comprar frutas e verduras. Dos dez entrevistados, oito deles informaram que compram em mais de um local e o motivo para isso são os preços. A grande maioria considera o supermercado Líder mais caro que os demais, porém, ele é o que oferece uma maior variedade de marcas e produtos, desse modo, a compra principal é feita em outro supermercado e o produto que não foi encontrado é comprado no Líder.

Já para compra de vestimentas – roupas e sapatos – a maioria usa o *shopping*, principalmente as lojas de departamento como C&A, Renner e Riachuelo. Além do *shopping* também foi citado o supermercado Líder, lojas variadas espalhadas pela cidade e o centro (Marabá Pioneira).

Para as atividades de lazer, os entrevistados utilizam principalmente o espaço do condomínio. Foi citado também a casa de amigos, a orla e, no caso dos entrevistados que têm filhos pequenos, as praças públicas, como a Praça São Francisco e a Praça São Félix de Valois.

O tempo de deslocamento para o trabalho em condições de trânsito normais é de mais ou menos quinze minutos e todos voltam para casa no horário do almoço. Alguns entrevistados que vieram de outros estados, destacam isso como o ponto positivo.

Em contrapartida, com os entrevistados da Folha 35 percebemos dois padrões de respostas, um para quem possui veículo próprio e outro para quem não tem. Já sobre a renda dos entrevistados, esta é menor ou igual a cinco salários mínimos e os moradores utilizam a rede pública para ter acesso à saúde e à educação.

Para compra de alimentos, foram citados os mesmos quatro hipermercados mencionados pelos moradores do Residencial Ipiranga, e além desses, foi apontado o sacolão da Folha 28, cujo motivo para comprar no estabelecimento é que o esposo da entrevistada trabalha no local. Para compra de vestimentas, o *shopping* e a Feira da 28 foram os mais citados, seguido da Marabá Pioneira e também dos vendedores ambulantes que vêm nas casas.

Quanto ao lazer, quatro entrevistados afirmaram não ter nenhum tipo de lazer, um justificou pelo excesso de trabalho e os outros, por falta de mobilidade e dificuldades financeiras. Também foi citado o lazer relacionado a natureza, como frequentar a praia, passeios de barco, atividades de pesca e acampamento. Além desses, foram mencionados a televisão e visita a casa de amigos no próprio bairro, essas duas últimas também em virtude da mobilidade e das dificuldades financeiras.

Quanto aos deslocamentos pela cidade, os que dispõem de transporte próprio, utilizam-no, e quem não tem, se locomove na maior parte do tempo a pé ou utilizam algum transporte coletivo – ônibus, mototáxi e táxi lotação – em situações pontuais. Por exemplo, a entrevistada Celma, para fazer as compras do supermercado, vai a pé até o Atacadão, uma distância de mais de 4 km, andando por uma rodovia que não foi preparada para pedestres, na volta, ela pega um táxi lotação até a entrada da Folha. Vale ressaltar que, os transportes coletivos não rodam no interior da Folha, exceto o mototáxi, que nas voltas, deixa o usuário na porta. Para ter acesso a esses transportes coletivos, o usuário da folha precisa se deslocar até a frente do *shopping*, na rodovia, onde tem parada de ônibus, táxi lotação e ponto de mototáxi.

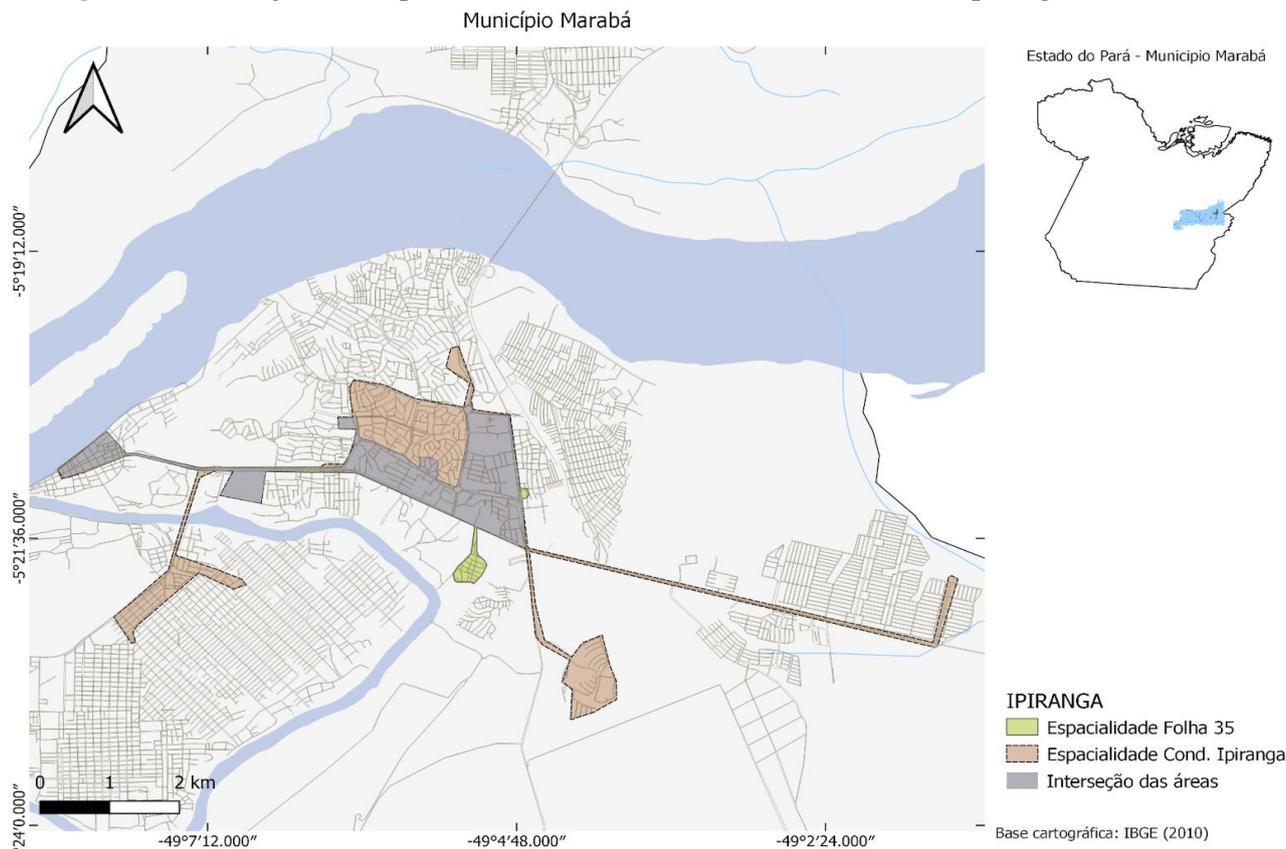
Quanto às diferenças das respostas dos moradores da Folha 35 que citamos anteriormente, além do transporte próprio, tem a questão da renda. Quatro entrevistados possuem renda de um salário mínimo ou menos, alguns relataram viver apenas com o auxílio do governo e da ajuda que recebem de terceiros, na forma de doações de alimentos e de roupas.

Para essas pessoas, deslocar-se, mesmo por meio de transporte público, não é sempre uma opção, pois não há renda suficiente para isso, portanto, percorrem grandes distâncias andando. O lazer fora do bairro, ou mesmo o lazer, também não é uma opção. Outra questão que nos chamou atenção, foi a escolha de três entrevistados, que vivem com menos de um salário mínimo por realizarem as compras de alimentos no supermercado Líder, que foi citado por diversos entrevistados como o

supermercado mais caro. Quando questionados sobre o motivo de comprar lá, a resposta foi que esse é o supermercado mais perto, o que nos faz retomar o pensamento de Cavalcanti (2020), que aponta a posição social e o poder aquisitivo das pessoas como parâmetro definidor de como elas vão usufruir da cidade.

No caso desses entrevistados da Folha 35, a falta de renda subtrai deles a possibilidade de escolher um lugar mais acessível para realizarem suas compras, a oportunidade de ter um lazer e de se locomoverem pela cidade, por exemplo. A **figura 3**, destaca as espacialidades dos moradores dos distintos territórios.

Figura 3: Interseção das espacialidades dos moradores do Residencial Ipiranga e da Folha 35



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Ao analisá-la, podemos constatar uma predominância do uso dos espaços da Nova Marabá, núcleo em que está localizado os territórios estudados. Depois vem a Marabá Pioneira, pela orla e pelo comércio, e por último o núcleo Cidade Nova, citado somente por moradores do Residencial Ipiranga. Os núcleos São Félix e Morada Nova não foram citados. Ao compararmos as práticas espaciais dos moradores dos dois territórios, verificamos que eles não se cruzam nos espaços de trabalho, saúde e educação.

No lazer, existe em comum a Orla de Marabá e a Praça da Criança. Já para o consumo de alimentos e vestuários, há vários pontos em comum, como os supermercados, o *shopping* e o centro. Todos os entrevistados informam frequentar o *shopping*, quando não vão para comprar roupas e sapatos, os usuários vão para pagar contas – lotérica – e também para ir à farmácia que fica dentro do *shopping*. Demonstrando que há uma diferenciação entre estes grupos no que se refere ao consumo no e do espaço.

Perguntamos aos entrevistados se eles frequentavam algum espaço religioso, os moradores dos Residencial Ipiranga que responderam que sim, relataram frequentar diversos pontos da Nova

Marabá e também da Cidade Nova. Já os moradores da Folha 35, informaram frequentar as igrejas localizadas dentro do bairro.

Todos os entrevistados do Residencial Ipiranga utilizam as plataformas da *internet* para assistir filmes e seriados. Em contrapartida, entre moradores da Folha 35, apenas um entrevistado disse que usa, três entrevistados disseram ter um aparelho receptor do sinal de TV a cabo e os demais não tem *internet* em casa. Essas respostas refletem também na pergunta sobre comprar pela *internet*, a maioria dos entrevistados do Residencial Ipiranga dizem comprar, já entre os entrevistados da Folha 35, quatro disseram já ter comprado pela *internet*, mas que não é um hábito e seis entrevistados afirmam que nunca compraram nada *online*.

Sobre as formas de mobilidade, os moradores do residencial Ipiranga não fazem nada a pé por causa da distância, também não usam nenhum tipo de transporte coletivo, porque não tem. Perguntamos se caso tivesse, eles usariam, quatro entrevistados afirmaram que sim. Entre os moradores da Folha 35, todos realizam algum tipo de atividade andando, os que têm transporte falaram que andam pouco e os que não tem transporte, percorrem grandes distâncias a pé, como já mencionamos anteriormente

Perguntamos também o que melhorou na cidade nos últimos tempos, a maioria dos entrevistados responderam que melhorou a infraestrutura e o comércio em geral. Também destacaram a segurança, muitos afirmaram que anos atrás a cidade era muito insegura e havia muitos assaltos e, hoje em dia já não se verificam mais tantos casos como antes.

Por fim, após analisarmos os dados obtidos nas entrevistas e os dados dos mapas, percebemos que existem processos que levam à fragmentação, mas não existe uma ruptura total entre os espaços da cidade, uma vez que os locais de consumo são os mesmos, apesar das formas de consumo desses locais nem sempre serem as mesmas.

Esses processos estão claramente visíveis quando analisamos pela ótica da mobilidade, que é de extrema importância para o funcionamento da cidade, bem como para a reprodução social, “uma vez que os indivíduos necessitam realizar constantes deslocamentos para satisfazer necessidades referentes a essa reprodução” (PEREIRA, 2006, p. 60). O modo como as cidades estão se configurando, cada vez mais espalhadas, dificulta a acessibilidade para a classe com baixo poder aquisitivo, limitando a percepção que essas pessoas têm da cidade e, portanto, cerceando-as de usufruírem do que o espaço urbano oferece.

Nesse sentido, Legroux (2021, p. 237) explica que as práticas de mobilidade podem reforçar a fragmentação e/ou representar uma superação desta e uma conexão dos lugares fragmentados. Quanto maior a mobilidade, maiores possibilidades de escolha, logo, na imobilidade as escolhas dos sujeitos são limitadas ao que tem por perto, de graça. Para Sposito (2019, p. 22), “a relativização do direito à mobilidade e à acessibilidade urbanas, orientam processos de separação que ultrapassam a segregação e a autosegregação para alcançar a fragmentação socioespacial”.

Portanto, respondendo à pergunta que nomeia esta pesquisa, ainda que não seja tão evidente como nas grandes metrópoles, existe na cidade de Marabá uma tendência à fragmentação socioespacial.

A fragmentação socioespacial é um processo que se associa a componentes espaciais, dimensões sociais e políticas, se constituindo de polarizações espaciais acentuadas (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001). A partir da pesquisa empírica, notamos que as práticas espaciais dos cidadãos dos diferentes territórios demonstram uma vivência parcial da cidade. A mobilidade facilitada no Ipiranga permite aos seus moradores o acesso a uma gama maior de áreas na cidade, enquanto que a (i)mobilidade da Folha 35 determina quais locais serão utilizados. Além do mais, embora existam locais que os dois grupos frequentam, a forma de se utilizar e de consumir tais espaços é bastante distinta.

6. CONCLUSÃO

A partir da década de 1980, as cidades passaram por profundas transformações que levaram à formação dos territórios de mercado e territórios da exclusão. A formação desses distintos territórios intensificou a diferenciação socioespacial, levando a intensificação dos processos que conduzem à segregação e à fragmentação socioespacial.

Partindo dessas abordagens, buscamos verificar, como ocorreu o processo de formação desses territórios na cidade de Marabá. Associamos essa formação às dinâmicas econômicas, pela qual a cidade passou. Sobretudo em um período mais recente, em que ocorreu uma intensificação da produção do espaço urbano, tendo a ALPA como potencializadora desse novo momento, além da nova frente de expansão imobiliária impulsionada pelo PMCMV. Desse modo, a cidade de Marabá viveu um *boom* imobiliário, que introduziu um padrão de urbanização empresarial, baseado na reprodução do capital (MELO, 2015).

Assim, houve uma expansão do tecido urbano de interesse do mercado, com a implantação de loteamentos, residenciais e condomínios e, ocorreu também, a ampliação de áreas esquecidas por esse mesmo mercado, como alternativa daqueles que não podem pagar pelos espaços formais. Por esses motivos, notamos uma cidade segregada. De um lado, a cidade formal, bem estruturada, cada vez mais fechada por muros em busca de segurança, e do outro, uma cidade informal, precária e esquecida.

Assim, delimitamos duas áreas da cidade para representar o território de mercado e o território da exclusão a fim de verificar se existe uma tendência à fragmentação. A partir das áreas escolhidas, conversamos com moradores das duas áreas, procurando entender as suas práticas espaciais através de cinco temáticas: habitação, lazer, mobilidade, consumo e trabalho.

Ao analisarmos os resultados das entrevistas, notamos uma tendência à fragmentação sendo que a mobilidade tem um papel preponderante nesse processo. A mobilidade, ou a falta dela, ultrapassa a segregação, para alcançar a fragmentação (SPOSITO, 2019). Pessoas imóveis, não conseguem se reproduzir socialmente, não conseguem ir em busca de melhores oportunidades e conseqüentemente, não conseguem melhorar sua qualidade de vida. Portanto, a imobilidade faz com que essas pessoas se reproduzam em bases cada vez mais empobrecidas.

Melhorar as condições de acessibilidade é um desafio para a cidade de Marabá, uma cidade polinucleada que privilegia o uso de automóveis particulares em detrimento dos transportes coletivos. Uma cidade apropriada por todos, diminui as formas de segregação, e conseqüentemente da fragmentação, podendo então ser percebida como um espaço de produção e de consumo coletivo, de sociabilização e de organização dos cidadãos, se afirmando como deve ser: diversa e plural.

REFERÊNCIAS

CAVALCANTI, Lana de Souza. Estudar e ensinar as cidades latino-americanas: um desafio para o professor de geografia. **Ciência Geográfica**, Bauru, v. 24, n. 24, p. 44-58, 1 jul. 2020. janeiro/dezembro. Disponível em: https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXIV_1/agb_xxiv_1_web/agb_xxiv_1-03.pdf. Acesso em: 10 maio 2022.

LEGROUX, Jean. A lógica fragmentária: delimitar o conceito de fragmentação socioespacial. **Caminhos de Geografia**, [S.L.], v. 22, n. 81, p. 235-248, 1 maio 2021. EDUFU - Editora da Universidade Federal de Uberlândia. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/55499>. Acesso em: 3 nov. 2021.

LEOPOLDO, Eudes. Estado, neoliberalismo e questão regional: perspectivas teóricas a partir da Amazônia e do sul e sudeste do Pará. In: MOREIRA, Edma Silva et al (org.). **Diálogos críticos sobre**

sociedade e Estado: reflexões desde o projeto de cooperação acadêmica na Amazônia. Boa Vista: Editora da Universidade Federal de Roraima Campus do Paricarana, 2020. Cap. 4. p. 116-130.

MARISCO, Luciane Maranha. Revisitando autores sobre os conceitos de segregação socioespacial e exclusão social na análise da produção desigual do espaço urbano. **Revista Contexto Geográfico**, [S.L.], v. 5, n. 9, p. 45-56, 25 jul. 2020. Universidade Federal de Alagoas. <http://dx.doi.org/10.28998/contegeo.v5i9.9998>. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/index.php/contextogeografico/article/view/9998>. Acesso em: 13 set. 2020.

MELO, Ana Carolina Campos de. **Modernização e transformações recentes nos processos intra-urbanos no sudeste do Pará**. 2015. 138 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Pará, Belém, 2015. Disponível em: http://repositorio.ufpa.br/jspui/bitstream/2011/8587/1/Dissertacao_ModernizacaoTransformacoesRecentes.pdf. Acesso em: 18 maio 2021.

MORCUENDE, Alejandro. BEHIND THE ORIGINS OF SOCIO-SPATIAL FRAGMENTATION. **Mercator**, Fortaleza, v. 20, July 2021. ISSN 1984-2201. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e20022>. Acesso em: 28 ago. 2022.

MORE. **Mecanismo online para referências, versão 2.0**. Florianópolis: UFSC: Rexlab, 2013. Disponível em: <http://www.more.ufsc.br/>. Acesso em: 25 set. 2022.

NASCIMENTO, Luciana de Cassia Nunes; SOUZA, Tania Vignuda de; OLIVEIRA, Isabel Cristina dos Santos; MORAES, Juliana Rezende Montenegro Medeiros; AGUIAR, Rosana Cordeiro Burla de; SILVA, Liliane Faria da. Theoretical saturation in qualitative research: an experience report in interview with schoolchildren. **Revista Brasileira de Enfermagem**, [S.L.], v. 71, n. 1, p. 243-248, 10 abr. 2018. Jan-Feb. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7167-2016-0616>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/reben/a/SrfhX6q9vTKG5cCRQbTFNwJ/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 04 mar. 2022.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos urbanos**: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. 2006. 324 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006. Disponível em: https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/105070/pereira_sr_dr_prud.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 13 set. 2021.

POZZO, Clayton Ferreira Dal. **Territórios de autosegregação e de segregação imposta**: fragmentação socioespacial em Marília e São Carlos. 2011. 315 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2011. Disponível em: https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/96709/dalpozzo_cf_me_prud.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 10 maio 2022.

RAIOL, José de Andrade. **Perspectivas para o meio ambiente urbano**: Geo Marabá. Belém-Pará, 2010. 136 p. Disponível em: <https://www.terrabrasil.org.br/ecotecadigital/pdf/geo-maraba-perspectivas-para-o-meio-ambiente-urbano.pdf>. Acesso em: 19 mar. 2022.

SCHAPIRA, Marie-France Prévôt. Fragmentación Espacial y social: conceptos y realidades. **Perfiles Latinoamericanos**, [s. l], v. 9, n. 19, p. 33-56, 1 dez. 2001. Disponível em: <https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/315/269>. Acesso em: 22 out. 2021.

SOUZA, Macus Vinicius Mariano de. **O Projeto Alpa e a produção do espaço urbano em Marabá (PA): a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais**. 2015. 285 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16002/1/ProjetoAlpaProducao.pdf>. Acesso em: 9 jun. 2022.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani Alessandra; SOUZA, M. L. de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (comp.) **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1 ed., 7ª reimpressão, São Paulo: Contexto, 2019, p. 123-145.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

VIEIRA, Alexandre Bergamini. **Mapeamento da exclusão social em cidades médias: interfaces da geografia econômica com a geografia política**. 2009. 193 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2009. Disponível em: https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/105061/vieira_ab_dr_prud.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 9 jul. 2022.

VOLOCHKO, Danilo. A moradia como negócio e a valorização do espaço urbano metropolitano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel Pinto (comp.). **A Cidade como Negócio**. São Paulo: Contexto, 2015, p. 97-120.



Informações sobre a Licença

Este é um artigo de acesso aberto distribuído nos termos da Licença de Atribuição Creative Commons, que permite o uso irrestrito, distribuição e reprodução em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

License Information

This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which allows for unrestricted use, distribution and reproduction in any medium, as long as the original work is properly cited.