

A produção capitalista do espaço: políticas públicas, acumulação e indústria na cidade de Marabá e na região Sudeste do Pará

The capitalist production of space: public policies, accumulation and industry in the city of Marabá and the Southeast region of Pará

La producción capitalista del espacio: políticas públicas, acumulación e industria en la ciudad de Marabá y en la región Sudeste del estado de Pará

Gleice Kelly da Costa Menezes ¹  <https://orcid.org/0009-0006-5569-7003>

1 Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA)  Marabá (PA), Brasil

Autor de correspondência: gleicecosta@unifesspa.edu.br

Recebido: 01 Jul.2024. Aceito: 17 Ago. 2024

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

Resumo

Introdução: O presente trabalho investiga as mudanças na centralidade da cidade de Marabá, no estado do Pará, devido ao desenvolvimento de sua industrialização. **Objetivo:** Objetiva-se analisar a ação do estado em articulação com o capital para fortalecer a indústria local na cidade de Marabá entre 2003 e 2023. **Métodos:** A abordagem qualitativa da pesquisa se baseou na seguinte investigação: revisão e análise de literatura, levantamento e análise de dados arquivísticos e entrevistas semiestruturadas gravadas em dois dias com perguntas abertas. **Resultados:** A fim de promover o desenvolvimento regional em Marabá, o Estado, em seus três níveis federativos, promove políticas para atrair o capital industrial e isso consolida uma centralidade urbano-regional. Isto tem implicações para o processo de produção espacial urbano e regional, privilegiando a dimensão econômica sob a liderança do Estado e do capital. É evidente, assim, a liderança de um Estado forte e orientado pela ordem capitalista de razão neoliberal. **Conclusão:** De acordo com a interpretação da produção social do espaço, há a produção de uma centralidade urbano regional que favorece a dimensão econômica, considerando a importância assumida pela siderurgia na cidade de Marabá.

Palavras-chave: Desenvolvimento regional. Centralidade. Indústria. Marabá.

Abstract

Introduction: This paper investigates the changes in the centrality of the city of Marabá, in the state of Pará, due to the development of its industrialization. **Goal:** To this end, it aims to analyze the state action in the articulation with capital attempts to build strength to local industry at the city of Marabá between 2003 and 2023. **Method:** A qualitative approach to this research was based on the following investigation: literature review and analysis, archival data survey and analysis and two day-long recorded semi-structured interviews with open-ended questions. **Results and discussion:** In order to promote regional development in Marabá, the state of Pará promotes policies to attract industrial capital and this consolidates an urban-regional centrality. This has implications for the urban and regional spatial production process, privileged by the economical dimension, led by state and capital. It is evident, thus, the leadership of a strong capitalism-state oriented neoliberal impact. **Conclusion:** According to the interpretation of social production of space, there is a regional monocentricity that favors the economic dimension, considering the importance assumed by steelmaking in the city of Marabá.

Keywords: Regional development. Urban Centrality. Industry. Marabá.

Resumen

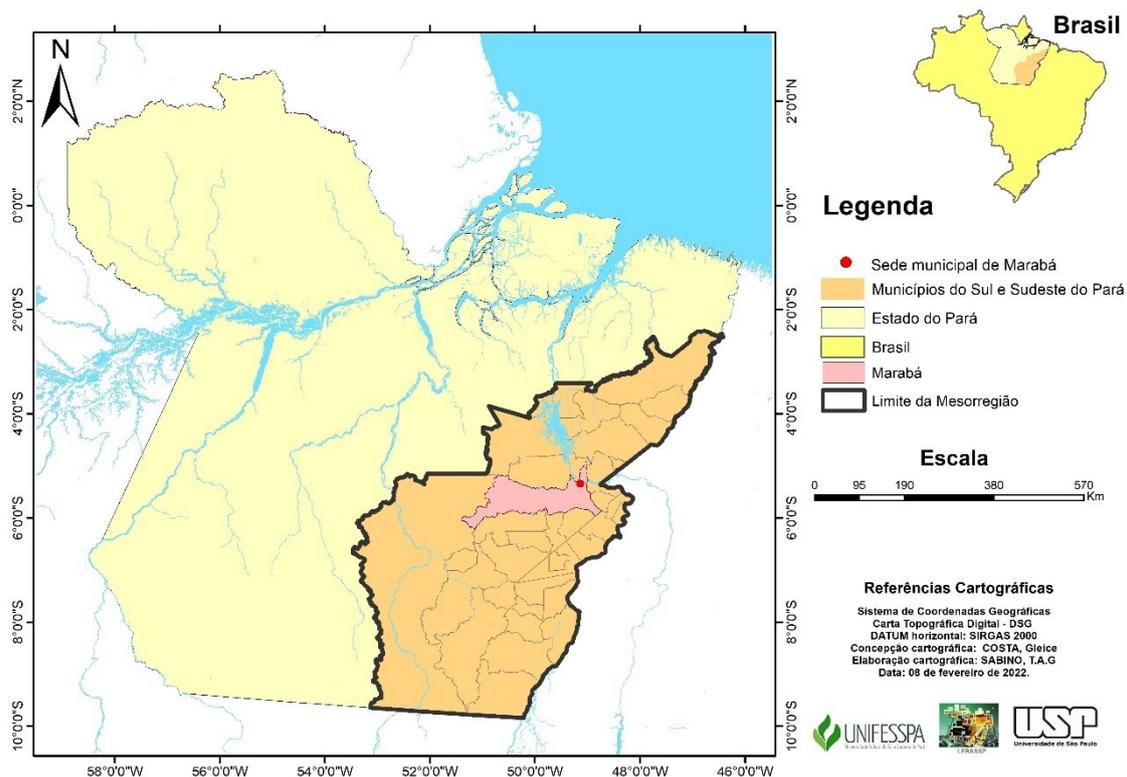
Introducción: Este artículo investiga los cambios en la centralidad de la ciudad de Marabá, en el estado de Pará, debido al desarrollo de la industrialización. Han sido analizadas las acciones llevadas a cabo por el Estado junto con el capital destinadas a fortalecer el parque industrial de la ciudad de Marabá entre 2003 y 2023. **Método:** Trata de un estudio cualitativo basado en los siguientes procedimientos de investigación: recopilación y análisis bibliográfico, recopilación y análisis documental y entrevistas grabadas con preguntas semiestructuradas. **Resultados:** Para promover el desarrollo regional a través de la industria, el Estado, en sus tres niveles federales, promueve políticas de atracción de inversiones para consolidar este objetivo, lo que tiene implicaciones en el proceso de producción del espacio urbano y regional, que se produce bajo la hegemonía de los intereses del Estado y del capital. Esto muestra el liderazgo de un Estado fuerte orientado por el orden capitalista neoliberal. **Conclusión:** De acuerdo con la interpretación de la producción social del espacio, se observa la producción de una centralidad urbano-regional que privilegia la dimensión económica, considerando la importancia de la industria siderúrgica en la ciudad de Marabá.

Palabras-clave: Desarrollo regional. Centralidad. Industria. Marabá.

Introdução

Este artigo¹ tem como objeto de investigação as mudanças na centralidade² da cidade de Marabá, no Sudeste do estado do Pará (figura 1), face ao desenvolvimento da industrialização. Para isso, analisam-se as ações do Estado em articulação com o capital voltadas ao fortalecimento do parque industrial da cidade de Marabá entre os anos de 2003 a 2023. Esse processo corrobora a produção capitalista do espaço e a produção da centralidade urbano-regional de Marabá.

Figura 1. Situação de Marabá no Sudeste do Pará.



Fonte: a autora, 2022.

A formação da centralidade da cidade de Marabá se deu a partir do destaque que obteve em diversas expressões socioeconômicas pelas quais passou a região amazônica. Velho (1972), Corrêa (1987), Emmi (1999), Trindade Jr. e Ribeiro (2009), Trindade Jr. et al. (2016) destacam algumas dessas expressões a partir de suas abordagens e se pode resumí-las da seguinte forma: a produção extrativa da borracha (fim do século XIX e início do XX); a

¹ Este artigo apresenta alguns resultados da tese de doutorado “COSTA, G. K. C **A centralidade de Marabá na industrialização regional**: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas. 2022. 225 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.”

² Neste trabalho, tem-se como referência o conceito de centralidade proposto por Lefebvre (2008), no sentido de considerá-la uma forma, aquela da reunião, do encontro, da simultaneidade. Essa referência a Lefebvre é importante uma vez que sua proposição leva em consideração a totalidade em movimento, não negligenciando a relação dialética entre centralização e fragmentação, o que também sugere uma contradição do espaço entre centralidade e periferia. Pereira (2012) considera que a concepção de centralidade de Lefebvre apresenta avanços teóricos por considerar, simultaneamente, as dinâmicas dialéticas do espaço abstrato e do espaço social, permitindo a análise da diversidade social e da fragmentação sem as confundir com a “hierarquização de parcelas do espaço a partir da tomada dos mecanismos de reprodução do capital como única variável relevante” (PEREIRA, 2012, p. 12).

exploração extrativa da castanha-do-pará, do garimpo de diamante e do cristal de rocha (entre 1920 e 1970); os projetos de colonização, a exploração madeireira e o desenvolvimento da agropecuária (entre 1970 e 1980); os projetos minerais (entre 1980 e 1990); e a inserção nas políticas recentes de desenvolvimento regional.

O desenvolvimento dessas expressões socioeconômicas consolidou a centralidade da cidade de Marabá, posicionando-a na rede urbana regional como cidade média que, de acordo com Trindade Jr. e Pereira (2007), “são cidades com posição relativa e intermediária (entre as pequenas cidades e as metrópoles regionais), independentemente de sua expressividade político-econômica no contexto hierárquico de uma rede urbana” (p. 314).

Um dos elementos que se mostram importantes para compreender essa centralidade mais contemporaneamente é o processo de industrialização e a instalação de infraestruturas de transporte e de produção de energia que lhes são vinculados. Neste artigo, esse processo é analisado com base em informações do período de 2003 a 2023, e se justifica porque foi o período de expansão do número de unidades siderúrgicas em Marabá, mesmo considerando que esse crescimento foi maior no que se refere às unidades produtoras de ferro gusa³. Justifica-se também porque foi o período de intensificação das tentativas de verticalização⁴ da produção a partir do minério de ferro com a proposição da Aços Laminados do Pará (Alpa) e da Aços do Pará⁵. Justifica-se, por fim, porque o foco de análise entre esses anos permite compreender melhor a ação do Estado no desenvolvimento da industrialização, com ênfase na siderurgia, em seus três níveis federativos e em suas articulações com o capital. Até o final da década de 1980, a ação decisiva era dos governos federais que beneficiavam com incentivos fiscais do Programa Grande Carajás (PGC⁶) e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) as unidades siderúrgicas que desejassem se instalar em Marabá.

Em conjunto, as ações do Estado em seus três níveis federativos e do capital expressam as intenções de investimentos produtivos em Marabá, com ênfase na siderurgia, bem como de investimentos em infraestruturas de transportes e de produção de energia, objetivando o desenvolvimento regional.

³ É uma forma de ferro primário pela qual a maior parte dos compostos ferríferos tem que passar antes de ser transformados em aço. É obtido pela redução de minério de ferro, que pode ocorrer em alto forno, em forno elétrico, em leito fluidizado e em forno rotativo (MONTEIRO, 2006).

⁴ É importante detalhar um pouco mais a cadeia produtiva da siderurgia no intuito de compreender a posição de Marabá nessa cadeia como periférica. A primeira fase se caracteriza pela transformação do minério em ferro primário (ferro gusa). A segunda fase produz semi-acabados do aço (placas, blocos e tarugos) e aços laminados (planos e longos). Por fim, esses produtos e sub-produtos da indústria siderúrgica são destinados às indústrias produtoras de material de transporte (automobilística, ferroviária e naval), à indústria de máquinas e equipamentos, à indústria cimenteira, à indústria de eletrodomésticos (linha branca) e à indústria de construção civil (VIANA, 2017). Dessa forma, a maior parte da produção siderúrgica de Marabá ainda está concentrada na primeira fase, revelando sua condição de centralidade periférica, embora almejando a centralidade da inovação.

⁵ Ao longo de quase 40 anos algumas tentativas de verticalizar a produção e, com isso, criar um polo metal mecânico em Marabá como estratégia de desenvolvimento regional foram feitas sem que tenham logrado êxito. Quatro tentativas foram identificadas nessa pesquisa, quais sejam: a da instalação da usina metalúrgica de beneficiamento de cobre vinculada ao projeto de extração mineral Salobo de Marabá nos anos 1990; as disputas com municípios de outros estados para receber o polo siderúrgico da mineradora Vale no início dos anos 2000; a instalação da siderúrgica Aços Laminados do Pará (Alpa) pela Vale, que chegou a ter suas obras iniciadas em 2009; e as negociações para a instalação da siderúrgica “Aços do Pará” do grupo argelino Cevital que substituiria a Alpa em 2016.

⁶ O PGC foi um Programa integrado de desenvolvimento regional voltado à região de Carajás, constituído por parte dos estados do Pará, Maranhão e Goiás no início da década de 1980. O norte de Goiás, vinculado ao PGC, após desmembramento, tornou-se estado do Tocantins, em 1988. Esse Programa teve como foco: os segmentos minero-metalúrgico, agropecuário, florestal e infraestrutural, extinguindo-se em em 1990 (HALL, 1991).

Com isso, a cidade de Marabá tem sua centralidade valorizada ao tornar-se alvo desses investimentos, conforme expressam os levantamentos de informações em fontes documentais e em entrevistas expostos e analisados nas linhas subsequentes, corroborando com a ideia de que as cidades se mantêm como *locus* centrais para a reprodução do capital, configurando-se como “espaços socialmente produzidos” (LEFEBVRE 2008, 2013) importantes na promoção do desenvolvimento regional.

Objetivos

Este artigo tem como objetivo central analisar as ações do Estado em articulação com o capital voltadas ao fortalecimento do parque industrial da cidade de Marabá entre os anos de 2003 a 2023. As ações que se voltam a esse fortalecimento são parte de um processo que teve início em décadas anteriores com a ampliação do Estado desenvolvimentista sobre a região amazônica no intuito de integrá-la à economia nacional por meio do avanço de obras de infraestrutura de transporte e de produção de energia, da mineração industrial e do avanço da agricultura e da pecuária comandadas por grupos capitalizados.

Para cumprir este objetivo central, os objetivos específicos são: identificar e analisar os investimentos públicos e privados considerando os projetos de infraestrutura, os projetos de produção de energia que estão projetados, também os que estão em desenvolvimento na cidade de Marabá relacionados com a indústria; e analisar os conteúdos das entrevistas com os agentes do capital e do Estado que estão envolvidos com estes investimentos.

Métodos

Trata-se de uma pesquisa qualitativa, que, de acordo com Minayo (1994), responde a questões particulares e se preocupa com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Dessa forma, trabalha-se com: o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, correspondendo a relações, processos e fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis. Com base nessa compreensão, reafirma-se uma pesquisa qualitativa com base nos seguintes procedimentos de investigação: levantamento e análise bibliográfica, levantamento e análise documental, realização de entrevistas gravadas com questões semiestruturadas.

O levantamento e análise bibliográfica foi feito com base em livros e artigos acessados em bibliotecas e em plataformas virtuais de periódicos científicos. Dentre os principais autores e abordagens levantados, destacam-se: a) a teoria da produção social do espaço (LEFEBVRE, 2008, 2013); b) as análises das relações entre Estado e neoliberalismo (DARDOT; LAVAL, 2016; HARVEY, 2014a, 2014b); e c) as análises sobre a produção do espaço urbano e regional na Amazônia, com destaque para Castro (2001, 2012), Hall (1991), Marin e Trindade (2009), Monteiro (1998, 2006) e Trindade Jr. e Madeira (2016).

O levantamento e análise documental foi feito por meio de documentos públicos, que Cellard (2008) classifica como: arquivos públicos (governamentais, do estado civil, de natureza notarial ou jurídica) e os documentos públicos não arquivados (jornais, revistas, periódicos etc). Dessa forma, utilizou-se essas duas modalidades de documentos, considerando: algumas edições do Jornal Correio, uma edição da Revista Pará Industrial (2009), uma lei federal de 2009, o relatório executivo do estudo da Bacia do Tocantins-Araguaia (2013), o Relatório de Impacto Ambiental da Alpa (2009) e o Relatório de Impacto Ambiental da Ferrovia Paraense (Fepasa) de 2017.

No terceiro momento da pesquisa, realizaram-se entrevistas semiestruturadas, que configuram um tipo de entrevista qualitativa. Na entrevista semiestruturada individual, a cosmovisão, o mundo da vida pessoal do entrevistado, é explorado em detalhe (GASKELL, 2008). Nas entrevistas semiestruturadas as perguntas são normalmente específicas, mas o entrevistador está livre para ir além das respostas (MAY, 2004). Neste trabalho, destacamos a entrevista feita com o secretário na gestão estadual do Pará (2007-2010) e outra de fonte secundária feita em 2012 pelo pesquisador Michel de Melo Lima com o representante da Vale no Projeto Alpa e analisada em sua dissertação de mestrado⁷.

Resultados

A estratégia de desenvolvimento regional comandada pela indústria valoriza as centralidades urbanas da região amazônica. Nesse contexto, é preciso relacionar a valorização dessas centralidades à importância que as cidades assumem na articulação regional e na estruturação do território em diferentes perfis de políticas de ordenamento territorial.

Nessa interpretação, Trindade Jr. e Madeira (2016) analisam as estratégias de desenvolvimento regional da Amazônia com ênfase em suas materializações territoriais – os polos, os eixos e as zonas – como distintas formas de ordenamento territorial às quais se associam as cidades.

Os polos de crescimento vigoraram até o final da década de 1980 e o exemplo mais emblemático é o PGC. Na política de polos, as aglomerações urbanas foram bases logísticas de ocupação do território, constituindo pontos de distribuição da força de trabalho e de apoio à colonização e à implantação de grandes projetos, formando regiões polarizadas. Nessa política, Becker (1990) destacou que o espaço era definido por pontos e áreas de influência e sua estruturação se dava por meio de fluxos de mercadorias, pessoas e informações.

Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDS) consolidaram-se nos anos 1990 e o foco das políticas públicas se voltou à infraestrutura de transporte e comunicação com vistas à integração nacional e internacional em ações consorciadas e de parceria com a iniciativa privada (CASTRO, 2012; TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016).

A articulação entre os eixos e as zonas se deu a partir dos anos 2000, esta última com ênfase nas políticas voltadas ao desenvolvimento sustentável a partir da proposição do Plano Amazônia Sustentável (PAS) em 2008 e do Macrozoneamento Ecológico-Econômico da Amazônia Legal (Macrozee) em 2010 (TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016).

Nesse novo ordenamento territorial, “a rede urbana se apresenta menos rígida do ponto de vista hierárquico, estabelecendo curto-circuitos e conexões diversas e difusas” (TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016, p. 46). E o destaque se dá a novos centros urbanos de natureza subregional, funcionando como “nós” de fluxos de bens e serviços diversos. Nessa interpretação, os autores consideram que:

Cidades como essas assumem papel logístico de importância estratégica, no sentido de estabelecer conexões a diferentes modais de transporte e de redes

⁷ LIMA, M. M. **A ribeira e a orla**: Espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação. 2013. 258 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

de comunicação, e cuja infraestrutura, comércio e serviços instalados são concebidos para atender a demandas corporativas ligadas a produtos de grande aceitação nos mercados nacionais e globais e que, por esse motivo, também exercem relativa pressão no ambiente da floresta (TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016, p. 46).

Dessa forma, concordamos com Trindade Jr. e Madeira (2016) para quem as cidades têm seus papéis reforçados a cada novo ordenamento territorial na Amazônia. No caso de Marabá, sua centralidade é transformada e seu espaço urbano expressa as intenções e ações de sujeitos sociais alinhados mais às demandas externas à região. E isso conforma uma tendência à hegemonia da dimensão concebida do espaço com projeções de investimentos infraestruturais e produtivos distanciados das práticas sociais em suas dimensões percebida e concebida (LEFEBVRE, 2008, 2013).

É a essa interpretação que podemos relacionar alguns dos investimentos públicos e privados projetados para Marabá a partir dos anos 2000. Na perspectiva da modernização do espaço para a circulação do capital e da consolidação de uma base produtiva com ênfase na verticalização da produção, sobretudo a do minério de ferro, esses investimentos atualizam os intentos desenvolvimentistas, desta vez com articulação do Estado em seus três níveis federativos e do capital influente em diversas escalas espaciais. O quadro 1 destaca alguns desses investimentos:

Quadro 1. Investimentos públicos e privados relacionados à indústria em Marabá e região.

Investimento	Natureza	Objetivo	Situação
Plataforma Logística Intermodal de Transporte (Porto de Marabá)	<i>Público</i> Governo do Pará (CPH) Governo federal (DNIT/PAC)	- Integrar os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário em Marabá; - Melhorar das condições de escoamento da produção.	Avançou apenas até a publicação do Edital nº 001/2009 para a contratação do projeto básico e do estudo de impactos ambientais e respectivo relatório (Eia/Rima)
Fases I, II e III do Distrito Industrial de Marabá	<i>Público</i> Governo do Pará (CDI/Sedect)	<u>Fase I:</u> - Recuperar e reestruturar o sistema viário; recuperar o sistema de iluminação pública e de drenagem; construir ciclovias e faixas para pedestres; implantar meio fio e sinalização; construir pórticos de acesso; construir centro de convivência. <u>Fases II e III:</u> - Implantar.	Obras concluídas em 2010
Hidrovia Tocantins Araguaia (trecho entre Marabá e Barcarena) - Dragagem do rio, balizamento e sinalização; - Eclusas de Tucuruí - Derrocamento do Pedral do Lourenço.	<i>Público</i> Governo Federal (DNIT/PAC I)	Possibilitar a navegação durante todo o ano por grandes embarcações para o transporte de grãos, minérios, fertilizantes e outros insumos entre Marabá e o Porto de Vila do Conde em Barcarena.	- Eclusas de Tucuruí foram concluídas em 2010; - Pedral do Lourenço: aguardando decisão sobre a emissão de licença prévia desde 2019.

Quadro 1. Investimentos públicos e privados relacionados à indústria em Marabá e região.(Cont.)

Investimento	Natureza	Objetivo	Situação
Hidrelétrica de Marabá	<i>Público-Privado</i> Consórcio Camargo Corrêa-Eletronorte	Gerar energia para projetos produtivos na região e abastecimento do Sistema Integrado Nacional – SIN.	Projeto formulado em 1981 no âmbito no PGC entre 26 outras hidrelétricas e retomado em 2005 para estudos de viabilidade. Ainda não executado.
Duplicação da Estrada de Ferro Carajás (duas pontes, uma rodoviária e outra ferroviária, com 2.365 metros de extensão, sobre o Rio Tocantins)	<i>Privado</i> Vale Consórcio Ponte Rio Tocantins (CPRT)	- O objetivo principal (da duplicação da ferrovia) é atender às demandas de transporte de minério de ferro da Vale, mas foi cotada para transportar o aço a ser produzido pela Alpa e posteriormente pela Aços do Pará; possibilitar passagem de caminhões e carretas.	Licença de construção da ponte concedida pelo Ibama em 2020 e com previsão de início das obras em 2021; Obras em andamento (iniciadas em agosto de 2022).
Parque de Ciência e Tecnologia Tocantins (PCT)	<i>Público</i> Governo do Pará (Sedect) Governo Federal (BNDES)	-Ceder espaços para empresas de serviços e industriais; promover incubação de novos negócios; disponibilizar novos espaços para pesquisas cooperativas; promover eventos empresariais e <i>show-room</i> ; difundir empreendedorismo, com palestras, cursos sobre plano de negócios nos municípios da região; prestar apoio às empresas para a introdução de melhorias na produção e na gestão; coletar, analisar e difundir informações de interesse regional em parceria com UFPA, Uepa, Fecat e ACI's da região, constituindo um observatório regional.	Projeto paralisado na fase de elaboração de estudos em 2011
Rodovias <i>Federalização da PA-150</i>	<i>Público</i> Governo Federal (DNIT/PAC II)	Garantir investimentos federais para a manutenção da rodovia, sobretudo do PAC II.	Parcialmente federalizada no trecho entre Marabá e Redenção (370 km) em 2010, tornando-se BR-155
Ferrovia Paraense (Fepasa)	<i>Público-privado</i> - Governo Federal; (BNDES) - Governo do Pará (Sedeme); - Empresa a receber concessão.	- Diminuição do tráfego nas rodovias estaduais; - Transporte de grãos, minérios, fertilizantes e outros insumos entre e os municípios de Barcarena e Santana do Araguaia.	Estudos de viabilidade econômica de implantação retomados em 2019 para novos licenciamentos.

Fontes: Acim [...] (2009); Infraestrutura [...] (2009); Lima (2021); Marin e Trindade (2009); Roberto (2009); Brasil (2009); Brasil (2013); Terra Meio Ambiente (2017).

Depois dos investimentos realizados pelo governo federal na região entre as décadas de 1970 e 1980, os investimentos supramencionados no quadro 1 têm sido perseguidos ao longo dessas duas primeiras décadas do século XXI.

Todos tendem a fortalecer a base produtiva regional como: a pecuária, a agricultura, a agroindústria, a indústria de extração e transformação mineral. Mas, alguns deles podem atender também à demanda de outras regiões, uma vez que corredores de transporte como a Hidrovia Tocantins-Araguaia e a Ferrovia Paraense foram projetados para se integrarem aos modais de transporte já consolidados em outras regiões do país, facilitando o transporte de *commodities*⁸ agrícolas e minerais até os portos de Belém, Barcarena e São Luís para exportação. Dessa forma, os corredores de transporte buscam reduzir custos, aumentando a rentabilidade e a competitividade nacional e global, mantendo a linha desenvolvimentista das décadas anteriores, mas, dessa vez, dentro da “geometria dos eixos” (CASTRO, 2012; TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016).

A Hidrovia Tocantins Araguaia, por exemplo, embora seja projetada desde os anos 1970, inseriu-se novamente na política do governo federal nos Planos Brasil em Ação (1996-1999) e Avança Brasil (2000-2003). Esses planos traçaram a linha de intervenção no espaço regional com base nos projetos de infraestrutura de transporte, energia e comunicação. Mais recentemente, esse projeto se vinculou ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) I e II e à Iniciativa para a Integração da Infraestrutura da América do Sul (Iirsa), que assumem a mesma orientação de integração competitiva, adotando um modelo de modernização com base em megaprojetos de investimentos voltados para a logística de transporte, energia e comunicação (CASTRO, 2012).

Dessa forma, Castro (2012) evidencia a expansão da fronteira, desta feita, no contexto da Pan-Amazônia, composta por: Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Guiana Francesa, Peru, Suriname e Venezuela, como um espaço estratégico e um campo aberto à produção de *commodities* com a vantagem competitiva de facilidade de escoamento para o mercado mundial.

É possível que se esteja inclusive em face de uma revisão da noção de fronteira, não mais somente como espaço de (re)conquista e ocupação de atores econômicos e sociais, de novos usos dados aos recursos naturais, mas como uma fronteira cujo papel político é redefinido pela sua capacidade de potencializar a integração de mercados para além dos limites nacionais, substituindo a noção de mercados protegidos, valorizada no discurso nacionalista (CASTRO, 2001, p. 7).

Nessa interpretação, a integração por meio de infraestrutura física nacional e internacional se torna central para promover a integração de mercados, constituindo um elemento importante para a compreensão da expansão da fronteira considerando a América do Sul e a importância da Pan-Amazônia nesse contexto.

Na Amazônia, essas ações de integração são incentivadas por grupos sojeiros e minero-siderúrgicos, que defendem asfaltamento de estradas e implantação de projetos hidrelétricos. Dentre estes grupos estão: Amaggi, Bunge, Cargill e Vale. Há também bancos como Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Corporação Andina de Fomento e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e grandes empreiteiras brasileiras como: Odebrecht, Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez, que exercem *lobby* à integração por meio de infraestrutura física nacional e internacional (CASTRO, 2012).

⁸ É uma palavra inglesa que significa literalmente “mercadoria”. Nas relações comerciais internacionais, o termo designa um tipo particular de mercadoria em estado bruto ou produto primário de importância comercial, como é o caso do café, do chá, da lã, do algodão, da juta, da soja, do estanho, do cobre, do minério de ferro etc. Por serem produtos de grande importância no comércio internacional, seus preços são definidos nas bolsas de valores (SANDRONI, 1999).

Dentre os grupos econômicos, os bancos e as empreiteiras supramencionadas, três estão envolvidos em alguns dos investimentos destacados no quadro 1: Vale, BNDES e Camargo Corrêa, evidenciando a articulação desses investimentos com os intentos do capital nacional e internacional.

É importante evidenciar que os poderes políticos e econômicos regionais (governos de entes subnacionais e grupos empresariais regionais) estão alinhados aos intentos do governo federal e do grande capital ao apoiarem os projetos hidrelétricos e os corredores de transporte, buscando inclusive promover a inserção de Marabá por meio da proposição da Plataforma Logística Intermodal de Transporte (Porto de Marabá), da ampliação do Distrito Industrial de Marabá e do Parque de Ciência e Tecnologia Tocantins (PCT).

Esse alinhamento dos poderes políticos e econômicos regionais com o governo federal revela diferença em relação ao ocorrido no PGC, em que a centralização das decisões nos órgãos federais promoveu divergências entre estes entes. Isso não significa que não haja divergências no período contemporâneo, mas elas estão mais ligadas a divergências sobre competências e responsabilidades de cada ente da federação na promoção das políticas de desenvolvimento.

Conforme pode ser evidenciado no quadro 1, nem todos esses investimentos foram concluídos, e isso se deu por diversos fatores. Fatores esses que se relacionam à crise econômica mundial iniciada em 2008⁹, às dificuldades na obtenção de licenciamentos ambientais e à competição com outros projetos nacionais por investimentos no âmbito do PAC.

No que se refere à relação desses investimentos com a indústria em Marabá, alguns deles ganharam mais força no contexto em que emergiu a ideia de instalação da Alpa pela Vale, em Marabá, no início da gestão estadual do período 2007 – 2010.

A Alpa nasceu a partir de uma articulação entre governo do estado, governo federal e Vale, com responsabilidades compartilhadas, para que esse projeto de desenvolvimento regional pela verticalização do minério de ferro pudesse ser efetivado. Para que a Vale pudesse instalar a usina siderúrgica, o ramal ferroviário entre a fase III do DI Marabá, onde seriam instalados a usina e o terminal fluvial, o governo federal deveria garantir a Hidrovia Tocantins Araguaia, as eclusas de Tucuruí e uma estrutura portuária em Barcarena (BRANDT MEIO AMBIENTE, 2009), conforme destaca o representante do projeto Alpa em entrevista cedida em 2012, momento em que o projeto ainda era cotado:

[...] É uma alternativa interessante, embora quando nós analisamos aí, o projeto em si dentro do contexto da hidrovia, das eclusas, o projeto, ele não é o principal usuário. **Nós vamos ter uma taxa de uso, nós vamos corresponder a vinte e dois por cento do fator de carga da hidrovia e sete por cento da taxa de uso das eclusas.** Então, assim, nós dentro do contexto da hidrovia-eclusa somos pequenos usuários, mas pro projeto é muito interessante e fundamental essa questão. Nós temos alternativas logísticas, né. **Inclusive com essa questão da retirada das obras da hidrovia do PAC, que era um compromisso do Governo Federal, nós começamos a trabalhar com uma alternativa uma vez que nós temos o compromisso de implantar o projeto aqui. Que alternativa é essa que nós temos? É justamente o quê? Ampliar o ramal ferroviário, escoarmos a produção. Recebermos os insumos, escoarmos a produção através da ferrovia. Fazemos então, ao invés de fazer um porto em Barcarena e utilizar a hidrovia, nós**

⁹ Crises ligadas ao mercado imobiliário nos EUA, na Inglaterra, Irlanda e Espanha, seguidas por fusões forçadas, falências e nacionalizações de instituições financeiras. Socorros estatais em todo o mundo a instituições que investiram em derivativos, fundos de cobertura etc., seguidos de recessão, desemprego e colapsos no comércio internacional, além de variados pacotes de estímulo no estilo keynesiano e injeções de liquidez pelos bancos centrais (HARVEY, 2011, p. 226).

temos a opção de construirmos um porto no Maranhão e fazemos então a logística pela ferrovia, né. Mas o que acontece? É muito mais interessante, é muito mais viável pra empresa, claro, o uso da hidrovia (Representante da Vale no Projeto Alpa, entrevista cedida em 2012, negrito nosso).

Nessa mesma entrevista, o representante da Vale destaca a possibilidade de ampliar o ramal ferroviário da Estrada de Ferro Carajás (EFC) como uma alternativa, já que, naquele momento, a hidrovia foi retirada dos investimentos previstos no PAC. Esse projeto de ampliação se refere à duplicação da EFC, projeto esse que vem sendo desenvolvido desde 2013, encontrando-se em fase final, restando apenas duas novas pontes ao lado da estrutura rodoferroviária atual sobre o rio Tocantins na cidade de Marabá¹⁰, e o trecho no interior da Terra indígena Mãe Maria dos povos Gavião Parkatejê no Município de Bom Jesus do Tocantins no Pará. O objetivo principal da duplicação é ampliar a capacidade de transporte para 230 milhões de toneladas de minério de ferro providas das minas de Serra Norte (Parauapebas) e do projeto S11D¹¹. As obras das duas novas pontes tiveram início em agosto de 2022 e se encontram em andamento, conforme pode ser verificado na figura 2 a seguir:

Figura 2. Obras das duas novas pontes sobre o Rio Tocantins em janeiro de 2024.



Fonte: a autora, 2024.

No entanto, é importante destacar que, além da possibilidade de transportar o aço produzido pela Alpa, conforme trecho destacado na entrevista, a Vale ofereceu o transporte ferroviário do aço que seria produzido pela Aços do Pará, caso a empresa Cevital tivesse decidido implantá-lo em substituição à Alpa, o que não ocorreu.

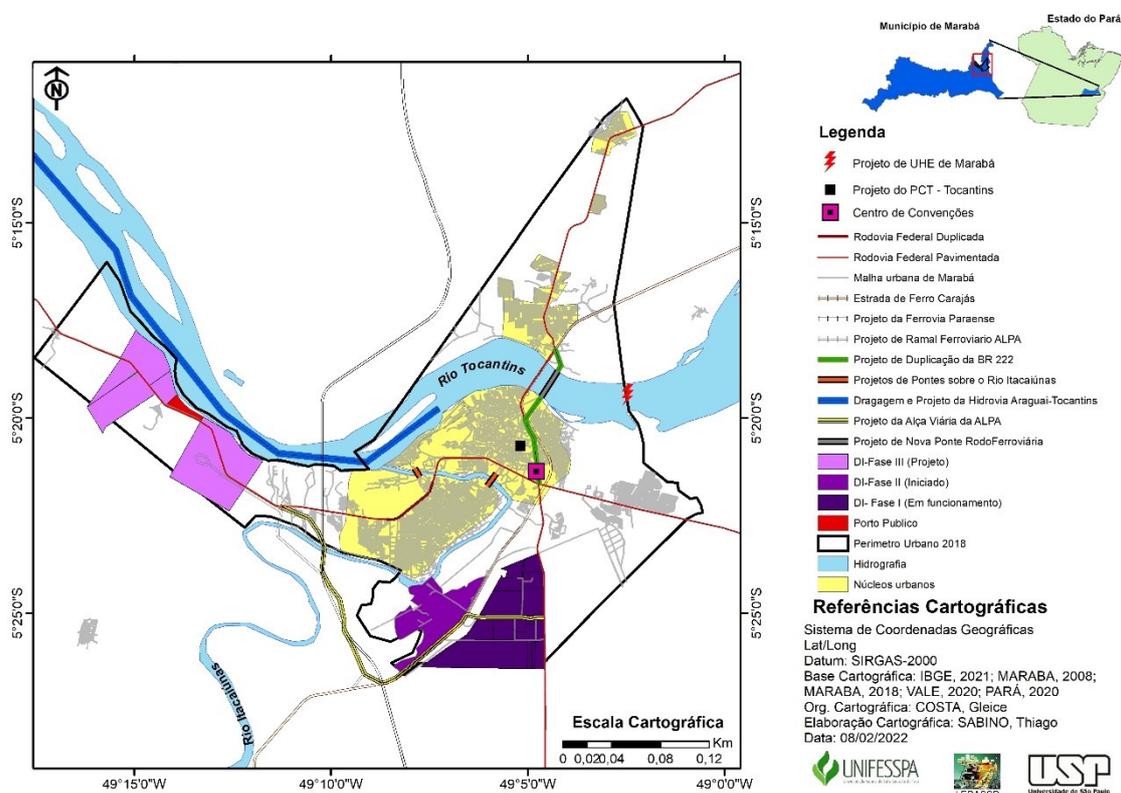
¹⁰ Essas duas novas pontes distarão 300 metros da primeira, que foi construída na década de 1980. Uma será exclusivamente rodoviária e a outra será ferroviária.

¹¹ Complexo minerador da Vale localizado no município de Canaã dos Carajás, no Sudeste do Pará. Esse complexo explora as reservas de minério de ferro da Serra Sul, desde janeiro de 2017, com previsão de exploração por 22 anos (PADILHA, 2020).

Sobre as obras das fases I, II e III do DI Marabá, foram realizadas pelo governo do Pará da gestão 2007-2010 e concluídas em 2010 sob coordenação da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará (CDI) e da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia do Pará (Sedect). A fase I, existente desde o final dos anos 1980, foi recuperada e reestruturada; a fase II constituiu uma ampliação da fase I, e a fase III foi uma área desapropriada pelo decreto estadual nº 1.533, de 13 de março de 2009, para abrigar a usina siderúrgica e para a construção do porto de Marabá.

Embora os projetos industriais verticalizados não tenham se consolidado nesses distritos, à exceção da permanência da Siderúrgica Norte Brasil (Sinobrás) que produz aço, de algumas usinas de produção de ferro gusa e de ferro liga, fica evidente na figura 3 a produção do espaço urbano sob hegemonia do Estado e do capital, com a cidade “cercada” pelos distritos industriais e “cortada” pelos eixos viários, que articulam essa cidade a diversas escalas espaciais.

Figura 3. Projetos de infraestrutura na cidade de Marabá.



Fonte: COSTA, 2022.

O quadro 1 destaca também o Parque de Ciência e Tecnologia do Tocantins, que foi concebido no início da gestão estadual 2007-2010 como estratégia de se ligar às bases produtivas regionais no intuito de estimular a produção de tecnologia conforme destaca o secretário de estado à época:

Precisamos que ao lado das universidades, nós tenhamos, de cada universidade, nós tenhamos um parque de ciência e tecnologia, que era um esforço de articular essa demanda, **nós conhecemos o ambiente da universidade, mas tem que construir uma tensão positiva pra que a indústria apresentasse necessidades** e trouxesse os professores que tivessem chegando em Marabá, os professores que tivessem chegando

em Santarém, e os professores do parque de ciência e tecnologia, então nós demos os nomes, né?! Seria o parque de ciência e tecnologia do Tocantins, o parque de ciência e tecnologia do Guamá, o parque de ciência e tecnologia do Tapajós (Secretário de Estado na gestão 2007-2010, entrevista cedida em 21/04/2021, negrito nosso).

O projeto não foi adiante, avançando até à publicação do edital nº 001/2009 para a contratação do projeto básico, do Estudo de Impacto Ambiental (Eia) e do Relatório de Impacto de Meio Ambiente (Rima), assim como não foi adiante o projeto do porto público de Marabá, denominado de Plataforma Logística Intermodal de Transporte pela proposta de integrar os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário em Marabá. O porto foi também uma proposta da gestão estadual 2007-2010. Um dos fatores para que o porto não fosse construído foi a não concretização da hidrovía Tocantins Araguaia.

A hidrelétrica de Marabá sempre se apresenta como uma possibilidade desde o PGC. É também um projeto que se alinha aos investimentos estratégicos do governo federal em sua articulação com grandes empreiteiras, neste caso, a Camargo Corrêa, que formou um consórcio com a Eletronorte para levar adiante o empreendimento. Apesar da retomada dos estudos de viabilidade em 2005, ainda não foi executado.

Uma estratégia para facilitar a circulação do capital é garantir maiores investimentos do Estado para alguns empreendimentos de infraestrutura. No caso em tela, uma estratégia é federalizar rodovias, garantindo maior aporte de recursos do governo federal para a manutenção desses eixos de circulação em comparação com os entes subnacionais. A PA – 150 (Rodovia Paulo Fonteles) sofreu parcialmente esse processo no ano de 2009 em um trecho de 370 km entre os municípios de Marabá e Redenção, no Sul do Pará, tornando-se a BR – 155 (BRASIL, 2009).

Por fim, a Ferrovia Paraense (Fepasa) foi proposta no ano de 2017, aparecendo como uma alternativa ao ramal hidroviário ainda não implementado e ao ramal rodoviário, tendo em vista a diminuição do tráfego nas rodovias estaduais e federais. É uma proposta de iniciativa do governo estadual do Pará, da gestão 2015-2018, para facilitar a integração regional bem como o transporte de *commodities* agrícolas e minerais. A proposta do governo do Pará é garantir recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para o financiamento da construção dessa ferrovia para a empresa que ganhar a licitação de concessão (TERRA MEIO AMBIENTE, 2017).

Além das três fases do DI Marabá, a figura 3 espacializa o porto público, a hidrovía Tocantins Araguaia, o PCT, a Fepasa, a segunda ponte rodoferroviária sobre o rio Tocantins e a BR-155. Destaca também alguns investimentos não acrescentados no quadro 1 por terem menor relação com a indústria, mas que são importantes como constituintes da produção do espaço urbano de Marabá: o Centro de Convenções, inaugurado em 2017, a duplicação da BR-222, na área urbana de Marabá, em andamento, o projeto da segunda ponte sobre o rio Itacaiúnas, também em andamento (figura 3) e a duplicação da BR-230 (Transamazônica), em 6 km da área urbana de Marabá, concluída no ano de 2012.

Esse conjunto de investimentos na cidade de Marabá sugere, portanto, a continuidade do processo de produção do espaço sob hegemonia do Estado e do capital iniciado nas décadas anteriores na região. O paradigma da modernização do espaço se atualiza, desta feita, com o acirramento da competição entre entidades territoriais na escala global, levando a crescentes investimentos em infraestruturas de circulação e comunicação que possam sustentar essa competição.

A cidade, como obra da sociedade, que possibilita o uso e o valor de uso, no sentido considerado por Lefebvre (2001, 2008), é desconsiderada nas ações dos sujeitos hegemônicos, responsáveis pelos investimentos supramencionados, tornando-se inclusive sinônimo de atraso e passado a ser superado em seus discursos.

Há uma tendência, portanto, à generalização da troca e do valor de troca (LEFEBVRE, 2001, 2008). O solo urbano se torna mercadoria e passa a ser dominado por esses sujeitos, ainda que mercadoria fictícia, uma vez que possui preço, mas não possui valor, no sentido atribuído à mercadoria na teoria do valor de Marx.

Nessa interpretação, Harvey (2014a, 2014b) considera que o neoliberalismo sugere a mercadificação de tudo, presumindo a existência de direitos de propriedade sobre processos, coisas e relações sociais, supondo que se pode atribuir um preço a eles e negociá-los nos termos de um contrato legal. É nesse sentido que há a construção de mercados para terra, trabalho e dinheiro como mercadorias fictícias sem os quais o capitalismo não pode funcionar, mas que podem causar prejuízos indescritíveis ao não se conhecerem as complexas realidades que nelas se ocultam.

A dominação do solo urbano mercadoria, embora sem sê-lo, torna-se central para promover instalações produtivas, portos, ferrovias, pontes e rodovias, tornado o espaço homogêneo e ao mesmo tempo fragmentado. Homogêneo no sentido de possuir equivalência, podendo ser trocado, vendido, comprado ou concedido. E sua fragmentação se dá como lote, parcela, gleba, módulo etc.

As cidades, portanto, mantêm-se como lugares privilegiados da reprodução ampliada do capital, tornando-se ao mesmo tempo centros de poder, fontes de lucros e bases logísticas, fornecendo serviços, transportes e trabalhadores dos quais as empresas não podem prescindir.

Essa leitura é importante para a compreensão da centralidade econômica de Marabá no Sudeste do Pará. Essa cidade se torna base produtiva e logística no âmbito regional. Sua centralidade é valorizada pelo Estado ao promover investimentos em infraestruturas, incentivos fiscais, incentivos creditícios¹², ordenamento urbano por meio do plano diretor¹³ e da alteração do perímetro urbano garantido em lei (Lei nº 17.358 de 03 de julho de 2009) para a expansão dos investimentos produtivos.

Dessa forma, as informações de investimentos infraestruturais e dos incentivos fiscais e creditícios, mostram o alinhamento do Estado com a lógica cada vez mais neoliberal do capital. Mesmo que alguns desses investimentos não tenham sido consolidados, eles sempre retornam, seja nos discursos, seja por retomadas de estudos de viabilidade, e se apresentam novamente como uma possibilidade. A cidade de Marabá, nessa política, tem sua

¹² Dentre as leis e planos que garantem a expansão dos investimentos produtivos em Marabá, destacam-se: Lei estadual nº 6.913/06 que concede benefícios fiscais para as indústrias em geral, Lei municipal nº 17.446 de 14 de janeiro de 2011, que estabelece diretrizes e incentivos fiscais para o desenvolvimento econômico e social e prevê a concessão de benefícios fiscais às indústrias siderúrgicas e da cadeia metal-mecânica, instaladas ou que vierem a se instalar em Marabá, Decreto nº 1.348 de 25 de agosto de 2015, que dispõe sobre a Política de Incentivos ao Desenvolvimento Socioeconômico do Estado do Pará e a Política de Desenvolvimento Industrial da Amazônia (PDIAL) da Sudam de 2014, que promove incentivos fiscais e benefícios financeiros do Fundo de Desenvolvimento da Amazônia (FDA) e do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO) (CODEC, 2018; PARÁ, 2015; SUDAM, 2014).

¹³ MARABÁ. **Lei nº 17.213, de 9 de outubro de 2006 (Plano Diretor Participativo de Marabá)**. Marabá: Câmara Municipal de Marabá, 2006 e MARABÁ. **Lei nº 17.846, de 29 de março de 2018 (Plano Diretor Participativo de Marabá)**. Marabá: Câmara Municipal de Marabá, 2018.

centralidade transformada, ligando-se aos intentos do capitalismo monopolista de razão neoliberal (DARDOT; LAVAL, 2016).

Conclusões

Os levantamentos e análises aqui expostos consideram que ocorre a produção da centralidade urbano regional da cidade de Marabá pelos interesses dos agentes do Estado e do capital no intuito de inserir a região na economia globalizada de forma mais competitiva. Atualiza-se, com isso, a relação entre desenvolvimento regional e urbanização, desta feita, com a ampliação da competição em escala planetária com a consolidação do capitalismo monopolista de razão neoliberal (DARDOT; LAVAL, 2016).

Conforme os dados levantados e analisados neste artigo, as gestões políticas do município de Marabá, do estado do Pará e as federais continuam a promover o desenvolvimento da indústria em suas políticas públicas e em suas articulações com o capital em Marabá. Em um contexto de globalização que promove a competição entre regiões e lugares por investimentos públicos e privados, as gestões políticas supracitadas facilitam obras de infraestrutura, incentivos fiscais e creditícios com o intuito de atrair investimentos privados que promovam a verticalização da siderurgia para a inserção de forma mais competitiva da cidade e da região na economia globalizada. Esse processo evidencia a liderança de um Estado desenvolvimentista com orientação neoliberal. Com esse processo, a cidade de Marabá tem sua centralidade valorizada e transformada ao ser alvo de sucessivos investimentos para a promoção do desenvolvimento regional pela indústria.

Referências

- ACIM dá aval a Parque Tecnológico. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XXVII, edição 1.879, 19-20 mar. 2009. Caderno 2, p. 04.
- BRANDT MEIO AMBIENTE. Aços Laminados do Pará (Alpa): **Relatório de Impacto Ambiental (Rima)**. Belém: Brandt/Vale, 2009.
- BRASIL. Lei nº 11.968, de 06 de julho de 2009. Inclui na relação descritiva do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação Rodoviária entre Redenção/PA e Marabá/PA. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 146, n. 127, p. 01, 07 jul. 2009.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Relatório executivo do estudo da Bacia do Tocantins-Araguaia**. Brasília: Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq; Laboratório de transporte e logística da Universidade Federal de Santa Catarina, 2013. 48 p.
- CASTRO, E. Estado e políticas públicas na Amazônia em face da globalização e da integração de mercados. In: COELHO, M. C. N.; MATHIS, A.; HURTIENNE, T. (Orgs.). **Estado e políticas públicas na Amazônia**: gestão do desenvolvimento regional. Belém: Editora Cejup, 2001. p. 7-31.
- CASTRO, E. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. **Cadernos CRH**, Bahia, v. 25, n. 64, p. 45-61, jan./abr. 2012.
- CELLARD, A. A análise documental. In: POUPART, J.; DESLAURIERS, J-P.; GROULX, L-H.; LAPERRIÈRE, A.; MAYER, R.; PIRES, A. (Orgs.). **A pesquisa qualitativa**: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 295-316.
- COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PARÁ (Codec). **Marabá**: Guia do Investidor. Marabá: Codec/Secretária de Mineração, Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia de Marabá, 2018. 24 p.
- COSTA, G. K. C **A centralidade de Marabá na industrialização regional**: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas. 2022. 225 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.
- CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987.

- DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.
- EMMI, M. F. **A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais**. Belém: Naea/Ufpa, 1999.
- GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (Orgs.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008. p.64-89.
- HALL, A. L. **Amazônia**: desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás. Rio de Janeiro: Zahar, 1991.
- HARVEY, D. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- HARVEY, D. **O neoliberalismo**: história e implicações. 5. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014a.
- HARVEY, D. **O novo imperialismo**. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014b.
- INFRAESTRUTURA deficitária tem salvação. **Revista Pará Industrial**, ano 2, n. 8, maio, jun. e jul. 2009. Entrevista, p. 8-11.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFEBVRE, H. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- LEFEBVRE, H. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, 2013.
- LIMA, M. M. A ribeira & a orla de Marabá-PA: espacialidades e territorialidades urbanas em uma cidade amazônica em transformação. **Acta Geográfica**, v. 15, p. 1-24, 2021.
- MARABÁ. Lei nº 17.358, de 3 de julho de 2009. Dá nova redação ao art. 2º da Lei Municipal nº 6.848/85, e insere o parágrafo único, que delimita o perímetro urbano do Município de Marabá. **Câmara Municipal de Marabá**. Marabá, PA, 03 jul. 2009.
- MARIN, R. E. A.; TRINDADE, J. Wakymãhã mekto kônbito-nxákaka: projeto da hidrelétrica de Marabá - Pará. In: ALMEIDA, A. W. B. (Org.). **Conflitos sociais no Complexo Madeira**. Manaus: projeto nova cartografia social da Amazônia/UEA Edições, 2009. p. 367-389.
- MAY, T. **Pesquisa social**: questões, métodos e processos. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2004.
- MINAYO, M. C. S. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 21. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.
- MONTEIRO, M. A. **Siderurgia e carvoejamento na Amazônia**: drenagem energético-material e pauperização regional. Belém: UFPA/Naea, 1998.
- MONTEIRO, M. A. Em busca de carvão vegetal barato: o deslocamento de siderurgias para a Amazônia. **Novos Cadernos Naea**, vol. 9, n. 2, p. 55-97, dez. 2006.
- PADILHA, Simone. **Estado, território e mineração no Brasil**: o caso do Projeto S11D/Vale em Canaã dos Carajás-Pa. 2020. 353 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade (CPDA), Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2020.
- PARÁ. Decreto nº 1.533, de 13 de março de 2009. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação amigável ou judicial, imóvel destinado à ampliação do Distrito Industrial de Marabá. **Diário Oficial do Estado do Pará**. Belém, PA, 16 mar. 2009. Executivo 1, p. 6.
- PARÁ. Decreto nº 1.348, de 25 de agosto de 2015. Altera e acrescenta dispositivos ao Regulamento da Lei nº 6.489, de 27 de setembro de 2002, que dispõe sobre a Política de Incentivos do Desenvolvimento Socioeconômico do Estado do Pará, aprovado pelo Decreto nº 5.615, de 29 de outubro de 2022 e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Pará**. Belém, PA, 25 ago. 2015.
- PEREIRA, A. L. S. Reflexões sobre o fenômeno da “centralidade” a partir do quadro teórico da “Antropologia da Cidade”. **Revista Ponto Urbe**, v. 11, 2012, p. 01-17.
- ROBERTO, P. Indenizações custarão R\$ 90 milhões. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XXVII, edição 1.879, 19-20 mar. 2009. Caderno 2, p. 05.
- SANDRONI, P. **Novíssimo dicionário de economia**. São Paulo: Best Seller, 1999.
- SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. **Política de desenvolvimento industrial da Amazônia Legal (Pdial)**. Resumo Executivo. Belém: Sudam, 2014. 40 p.
- TERRA MEIO AMBIENTE. **Ferrovias paraense**: Relatório de Impacto Ambiental (Rima). Belém: Terra/Sedeme, 2017.

- TRINDADE JR., S-C. C.; PEREIRA, J. C. C. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental. In: SPOSITO, M. E. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.
- TRINDADE JR., S-C. C.; RIBEIRO, R. Marabá: novos agentes econômicos e novas centralidades urbano-regionais no sudeste paraense. In: TRINDADE JR.; CARVALHO, G. MOURA, A.; NETO, J. G. (Orgs.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: Icsa/UFPA, 2009. p. 333-359.
- TRINDADE JR., S-C.; MALHEIRO, B. C. P.; RODRIGUES, J. C.; AMARAL, M. D. B.; RIBEIRO, R. Uma cidade média na Amazônia Oriental: a centralidade urbano-regional de Marabá no Sudeste Paraense. In: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; RIBEIRO, B. **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional**. São Paulo: cultura acadêmica, 2016. p. 28-223.
- TRINDADE JR., S-C. C.; MADEIRA, W. V. Polos, eixos e zonas: cidades e ordenamento territorial na Amazônia. **PRACS**: revista eletrônica de humanidades do curso de ciências sociais da Unifap, Macapá, v. 9, n. 1, p. 37-54, jan./jun. 2016.
- VELHO, O. G. **Frentes de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Tranzamazônica. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- VIANA, F. L. E. Indústria Siderúrgica. **Caderno Setorial Etene**, ano 2, n. 13, p. 2-14, ago. 2017.

Contribuição dos autores

Conceitualização: MENEZES, G. K. C. **Curadoria de dados:** Não aplicável. **Análise formal:** MENEZES, G. K. C. **Aquisição de financiamento:** Não aplicável. **Investigação:** MENEZES, G. K. C. **Metodologia:** MENEZES, G. K. C. **Administração do projeto:** Não aplicável. **Recursos:** Não aplicável. **Software:** Não aplicável. **Supervisão:** Não aplicável. **Validação:** MENEZES, G. K. C. **Visualização:** MENEZES, G. K. C. **Escrita – rascunho original:** MENEZES, G. K. C. **Escrita – revisão & edição:** MENEZES, G. K. C.

participaram de todas as etapas, desde a concepção do estudo até a revisão da versão final do artigo.

Base de dados

COSTA, G. K. C. **A centralidade de Marabá na industrialização regional**: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas. 2022. 225 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

Financiamento

Este trabalho não recebeu nenhum subsídio específico de agências de fomento nos setores público, comercial ou sem fins lucrativos.

Conflito de interesse

A autora declara não haver conflitos de interesse.

Aprovação do conselho de ética

Não se aplica.

Agradecimentos

Não se aplica.
