

A METROPOLIZAÇÃO DA AMAZÔNIA LEGAL: Processo Histórico e Socioeconômico de Formação da Capital de Carajás

<http://dx.doi.org/10.21527/2237-6453.2025.63.17041>

Submetido em: 27/2/2025

Aceito em: 27/10/2025

Publicado em: 31/10/2025

Bruna de Souza Xavier¹, José Wanderley Moura Nogueira²
Lucas Di Candia Ramundo³, Dyeggo Rocha Guedes⁴
Jorge Macedo Simões⁵

RESUMO

Este artigo analisa o processo de metropolização de Marabá, destacando sua evolução histórica, socioeconômica e espacial como polo regional no sudeste do Pará e na Região de Integração de Carajás. Originalmente baseada no extrativismo vegetal e mineral, a cidade passou por transformações significativas a partir dos projetos desenvolvimentistas das décadas de 1960 e 1970, que impulsionaram a infraestrutura, a industrialização e os fluxos migratórios. O estudo investiga como fatores históricos, econômicos e políticos contribuíram para a consolidação de Marabá como polo metropolitano e os desafios contemporâneos decorrentes dessa trajetória, como a desigualdade social, a vulnerabilidade ambiental e a ausência de planejamento urbano integrado. Com o objetivo de mapear a trajetória histórica e socioeconômica, identificar os fatores estruturais da metropolização e fornecer subsídios metodológicos para pesquisas futuras, a pesquisa adotou uma abordagem qualitativa, descritiva e exploratória, integrando revisão bibliográfica, análise documental e dados secundários, articulando perspectivas históricas, sociais, econômicas e ambientais. Os resultados mostram que a cidade se estruturou em um padrão de urbanização polinucleado, marcado por fluxos populacionais e econômicos que refletem os avanços e as contradições do modelo de desenvolvimento regional, evidenciando a importância de Marabá no contexto amazônico e fornecendo subsídios para políticas públicas sustentáveis que considerem suas especificidades e potencialidades.

Palavras-chave: Amazônia Legal; Carajás; Marabá (PA).

THE METROPOLIZATION OF THE LEGAL AMAZON: THE HISTORICAL AND SOCIOECONOMIC PROCESS OF THE FORMATION OF THE CAPITAL OF CARAJÁS

ABSTRACT

The article analyzes the process of metropolization in Marabá, highlighting its historical, socio-economic, and spatial evolution as a regional hub in southeastern Pará and within the Carajás Integration Region. Originally based on vegetal and mineral extractivism, the municipality underwent significant transformations from the developmental projects of the 1960s and 1970s, which spurred infrastructure, industrialization, and migratory flows. The study investigates how historical, economic, and political factors contributed to the consolidation of Marabá as a metropolitan center and the contemporary challenges arising from this trajectory, such as social inequality, environmental vulnerability, and the lack of integrated urban planning. Aiming to map the historical and socio-economic trajectory, identify structural factors of metropolization, and provide methodological support for future research, the study adopted a qualitative, descriptive, and exploratory approach, integrating literature review, documentary analysis, and secondary data while articulating historical, social, economic, and environmental perspectives. The results indicate that the city developed a poly-nucleated urban pattern, marked by population and economic flows that reflect both advances and contradictions of the regional development model, underscoring Marabá's importance in the Amazonian context and providing insights for sustainable public policies that consider the city's specificities and potential.

Keywords: Legal Amazon; Carajás; Marabá (PA).

¹ Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará – Unifesspa. Marabá/PA, Brasil. <https://orcid.org/0000-0002-3272-1916>

² Universidade Federal do Pará – Ufpa. Belém/PA, Brasil. <https://orcid.org/0009-0007-5509-5034>

³ Universidade Estadual do Rio de Janeiro – UERJ. Rio de Janeiro/RJ, Brasil. <https://orcid.org/0000-0003-1559-9135>

⁴ Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará – Unifesspa. Marabá/PA, Brasil. <https://orcid.org/0000-0003-3699-4468>

⁵ Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará – Unifesspa. Marabá/PA, Brasil. <https://orcid.org/0000-0002-1348-3510>

INTRODUÇÃO

Este artigo analisa o processo de metropolização de Marabá, investigando seu papel histórico e contemporâneo na configuração socioeconômica, cultural e demográfica da Amazônia Legal. O estudo busca compreender como a combinação entre políticas nacionais de integração e dinâmicas socioeconômicas locais consolidou Marabá como o principal centro urbano do sudeste paraense, destacando seu papel como polo industrial e logístico da região de integração de Carajás. Nesse contexto, a questão norteadora é: Quais fatores históricos, socioeconômicos e de políticas públicas contribuíram para a formação de Marabá como metrópole regional na Amazônia Legal?

Marabá tornou-se central nos debates sobre o desenvolvimento amazônico em razão de sua vinculação às políticas de ocupação da região e aos projetos de integração nacional, como o Programa de Integração Nacional (PIN) e o Projeto Grande Carajás (PGC), que geraram profundas transformações urbanas e sociais. Associadas a intensos fluxos migratórios, essas iniciativas moldaram um padrão urbano polinucleado, refletindo tanto os avanços quanto as contradições do modelo de desenvolvimento regional.

Para compreender essa configuração urbana complexa, é fundamental recorrer a conceitos como metropolização e polinucleação. A metropolização refere-se ao processo de concentração de atividades econômicas, políticas e de serviços em determinados centros urbanos, que passam a exercer influência sobre o território circundante (Santos, 1993; Becker, 2001). Já a polinucleação diz respeito à formação de múltiplos núcleos urbanos interligados, cuja dinâmica territorial organiza-se a partir de relações complementares de trabalho, transporte e infraestrutura (Corrêa, 2001; Souza *et al.*, 2014).

A partir de uma perspectiva histórica e territorial, este estudo parte da hipótese de que a consolidação de Marabá como metrópole regional resulta da interação entre políticas de integração nacional, incentivos à mineração e dinâmicas locais de urbanização. Compreender essas transformações é essencial para reconhecer os desafios contemporâneos da cidade, como a desigualdade social, a vulnerabilidade ambiental e o déficit de planejamento urbano.

Para tanto, o presente estudo busca investigar a partir das interseções históricas, sociais, econômicas e ambientais disponíveis sobre o município, permitindo uma compreensão ampla de suas especificidades. É dado destaque à centralidade do papel histórico na análise do processo de metropolização, considerando a evolução de Marabá desde seu núcleo ribeirinho, dependente do extrativismo vegetal até sua consolidação como polo industrial e logístico, o que é essencial para decifrar as características que diferenciam a cidade de outros centros urbanos amazônicos.

Nesse contexto, os objetivos do estudo são: (i) mapear a trajetória histórica e socioeconômica de Marabá; (ii) identificar os fatores estruturais que contribuíram para sua metropolização; e (iii) fornecer subsídios metodológicos para pesquisas futuras⁶. A justificativa desta pesquisa reside na relevância de compreender os processos de urbanização e desenvolvimento regional

⁶ Inclusive pesquisas domiciliares, que busquem capturar aspectos comportamentais da população local. Um exemplo de pesquisa desse tipo é a Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) do IBGE. Tal pesquisa busca capturar a composição dos orçamentos familiares e é fundamental para entender como a população consome e utiliza recursos monetários e não monetários.

na Amazônia Legal, considerando as tensões entre crescimento econômico, as desigualdades sociais e sustentabilidade ambiental, além de oferecer suporte metodológico para investigações futuras.

Metodologicamente, o presente trabalho caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa, exploratória e descritiva, baseada em revisão bibliográfica, análise documental e dados secundários disponíveis sobre Marabá, integrando perspectivas históricas, sociais, econômicas e ambientais, considerando as influências de políticas públicas nacionais, como a construção de rodovias e ferrovias, o incentivo à exploração mineral e os fluxos migratórios massivos que, segundo Becker (2001), formam a “malha técnico-política e socioambiental da Amazônia”.

Os principais resultados mostram que a metropolização de Marabá gerou um padrão de urbanização polinucleado, marcado por fluxos populacionais e econômicos que refletem tanto avanços quanto contradições do modelo de desenvolvimento adotado na região. Dessa forma, este estudo contribui para a literatura acadêmica sobre urbanização, políticas públicas e planejamento regional, além de oferecer subsídios estratégicos para a formulação de políticas que respeitem as particularidades e potencialidades amazônicas. Assim, este trabalho posiciona-se como uma contribuição tanto para os estudos acadêmicos quanto para o planejamento estratégico de políticas públicas que respeitem as especificidades e potencialidades de uma região em constante transformação.

Este artigo está estruturado em cinco partes. Além desta introdução, a segunda seção apresenta a metodologia adotada, detalhando o tipo de pesquisa, os procedimentos de coleta e análise de dados e a justificativa da abordagem histórico-geográfica. A terceira seção oferece uma visão ampla dos aspectos históricos de Marabá, incluindo suas características socioeconômicas e ambientais, destacando os fatores que fundamentaram sua transformação em um polo regional. Na quarta seção analisa-se a formação socioeconômica e o potencial da região de Carajás como polo industrial. Por fim, a quinta seção expõe as considerações finais, consolidando os principais achados e implicações do estudo.

METODOLOGIA

A pesquisa desenvolvida caracteriza-se como um estudo qualitativo, descritivo e exploratório, com enfoque histórico-geográfico. Essa escolha metodológica justifica-se pela necessidade de compreender as dinâmicas socioeconômicas, urbanas e territoriais complexas de Marabá, observando a relação entre fatores históricos, políticas públicas, fluxos migratórios e industrialização regional. Conforme Gil (2008), a pesquisa exploratória é adequada quando o fenômeno é pouco conhecido ou carece de estudos integrados, permitindo delinear padrões e gerar hipóteses. Já a pesquisa descritiva, segundo Lakatos e Marconi (2010), possibilita caracterizar detalhadamente o objeto de estudo sem manipular variáveis, descrevendo os fenômenos tal como se apresentam.

PROCEDIMENTOS DE PESQUISA

A pesquisa adotou múltiplos procedimentos integrados, combinando revisão bibliográfica, análise documental e uso de dados secundários.

A revisão bibliográfica detalhada foi realizada a partir de fontes acadêmicas clássicas e recentes sobre Marabá, Amazônia Oriental e políticas de desenvolvimento regional, incluindo artigos, teses e dissertações. Essa etapa buscou compreender a evolução histórica do município, os impactos dos grandes projetos de desenvolvimento (como o Programa Grande Carajás – PGC) e a consolidação da cidade como polo industrial e metropolitano regional (Costa, 2021; Almeida, 2009 ; Rodrigues, 2010; Silva; Do Nascimento, 2020). A revisão bibliográfica também permitiu fundamentar a escolha da abordagem histórico-geográfica, articulando dados econômicos, sociais e espaciais para compreender o processo de metropolização.

Além disso, foi realizada uma análise documental de planos de desenvolvimento urbano, documentos oficiais e relatórios técnicos para compreender a política institucional e o planejamento urbano em Marabá. Entre os principais documentos estão o Plano Plurianual de Marabá 2022-2025 (Brasil, 2021), relatórios estatísticos da Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (Fapespa, 2022), o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá-PA (Brasil, 1973) e os relatórios de gestão do setor público (Sespa, 2021). Esses materiais forneceram informações sobre investimentos, infraestrutura, planejamento urbano e indicadores socioeconômicos.

O uso de dados secundários e séries históricas envolveu a coleta e a sistematização de dados econômicos, sociais e demográficos provenientes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), Fapespa (2022), Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb, 2021) e Secretaria de Saúde Pública do Estado do Pará (Sespa, 2021). Esses dados incluíram séries temporais do Produto Interno Bruto (PIB) municipal, participação setorial no valor adicionado, indicadores educacionais e de saúde e população urbana. O cruzamento desses dados permitiu analisar as tendências de crescimento econômico, a expansão urbana e os impactos de políticas públicas sobre a população e o território.

Marabá foi selecionada por seu papel central na Região de Integração de Carajás, destacando-se por seu processo de industrialização e pela diversidade urbana de seus núcleos, que permitem analisar distintos padrões de ocupação e planejamento urbano (Almeida, 2009 ; Costa, 2021; Silva, 2020). Além disso, a cidade apresenta relevância econômica como segunda maior indústria da região e expressiva contribuição para o PIB estadual, o que justifica sua representatividade para estudos sobre desenvolvimento regional na Amazônia.

PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE

A análise foi estruturada em três dimensões complementares: i) dimensão histórica; ii) dimensão socioeconômica; e iii) dimensão espacial e urbana.

Dimensão histórica: identificação de marcos temporais de crescimento urbano e industrial, correlacionando-os com políticas públicas federais e estaduais, como os incentivos do PGC e os investimentos em infraestrutura (Monteiro, 2005; Costa, 2021).

Dimensão socioeconômica: séries temporais do PIB municipal, participação setorial e indicadores sociais foram cruzados com políticas públicas e eventos históricos, permitindo observar os efeitos de investimentos industriais, migração populacional e das alterações na composição econômica da cidade (Fapespa, 2022; IBGE, 2022).

Dimensão espacial e urbana: análise cartográfica e o estudo de centralidade urbana foram realizados para compreender a distribuição dos núcleos urbanos e a interação entre áreas

planejadas e espontâneas. Essa análise incluiu o mapeamento de infraestrutura, o uso do solo e a densidade populacional (Silva; Do Nascimento, 2020; Oliveira *et al.*, 2023).

A combinação dessas dimensões possibilitou uma visão integrada do processo de metropolização, articulando fatores históricos, econômicos e territoriais, e permitindo identificar padrões e tensões socioespaciais.

JUSTIFICATIVA DA ABORDAGEM HISTÓRICO-GEOGRÁFICA

A abordagem histórico-geográfica é adequada para este estudo, pois permite analisar a interação entre espaço, tempo e sociedade, aspecto essencial para compreender cidades médias amazônicas como Marabá. Essa abordagem possibilita vincular processos históricos (como a instalação do PGC e a construção da Transamazônica), mudanças econômicas (industrialização e agropecuária) e transformações urbanas (expansão de núcleos e segregação espacial) de forma integrada (Santos, 2006 ; Gonçalves, 2005; Silva, 2020).

FONTE DE DADOS, CRITÉRIOS E SISTEMATIZAÇÃO

A pesquisa utilizou fontes primárias e secundárias, incluindo dados do IBGE (2022), Fapespa (2022), Sespa (2021) e Ideb (2021), além de planos de desenvolvimento urbano e relatórios oficiais, como o Plano Plurianual de Marabá 2022-2025 (Brasil, 2021) e o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá-PA (Brasil, 1973). Essas fontes forneceram informações essenciais sobre aspectos econômicos, sociais, demográficos e de planejamento urbano da cidade.

A literatura acadêmica também constituiu um suporte importante para a pesquisa, contemplando estudos de Almeida (2009 , 2016), Costa (2021), Rodrigues (2010), Santos (2015), Silva e Do Nascimento (2020) e Lobato (2012), que permitiram contextualizar os processos históricos, socioeconômicos e espaciais relacionados à metropolização de Marabá.

Para a sistematização dos dados adotaram-se critérios específicos, como a organização cronológica de eventos históricos e a classificação por setor econômico, núcleo urbano e indicadores socioeconômicos. Os métodos empregados incluíram triangulação de dados, análise de séries temporais e cruzamento com políticas públicas, além de análise cartográfica da centralidade urbana e síntese narrativa para interpretação dos resultados.

Essa abordagem metodológica detalhada possibilita não apenas descrever o desenvolvimento de Marabá, mas também compreender as inter-relações entre crescimento econômico, planejamento urbano e processos sociais, oferecendo uma visão abrangente e fundamentada para estudos sobre a metropolização na Amazônia.

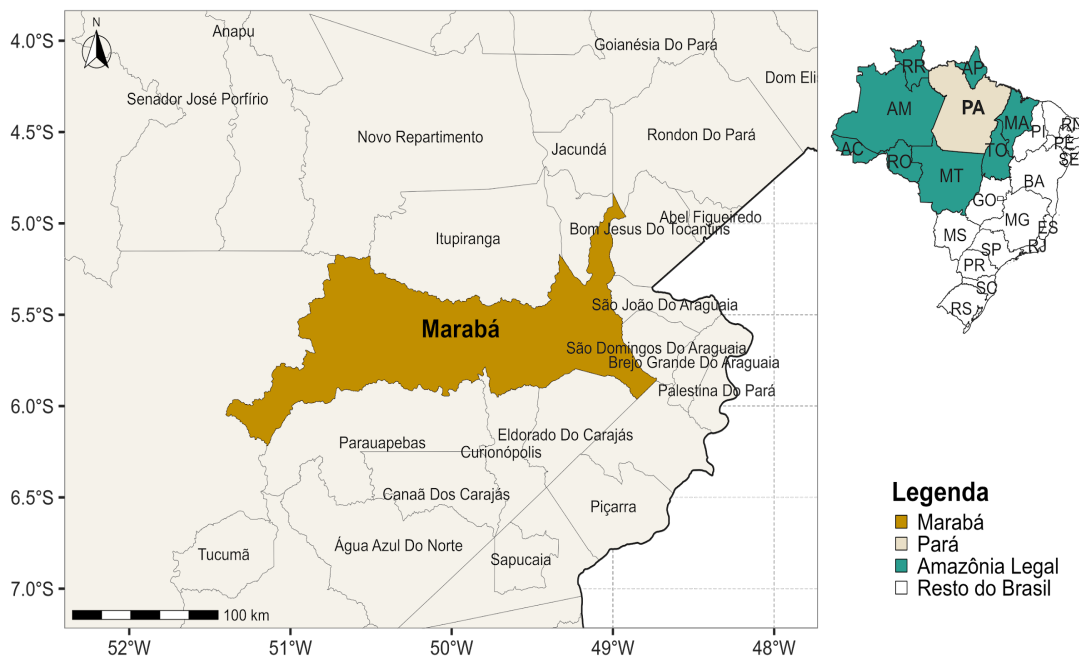
A FORMAÇÃO HISTÓRICA DA METRÓPOLE DE CARAJÁS

Marabá (PA)

Marabá, considerada a metrópole do sudeste do Estado do Pará, está situada na Região de Integração do Carajás, com uma área de 15.128,058 km², o que corresponde a 1,21% da área total do território paraense (Fapespa, 2022). Segundo a divisão geográfica regional (Figura

1), elaborada pelo IBGE (2022), o município pertence à mesorregião do sudeste paraense e à microrregião imediata homônima (Marabá), estando ao sul da capital do Estado (485 quilômetros de distância).

Figura 1 – Localização de Marabá (PA)



Sistema de Coordenadas Geográficas DATUM: SIRGAS 2000
Base cartográfica: IBGE, 2020

Fonte: Mapa elaborado no *software* RStudio, a partir da base cartográfica do IBGE (2020).

O referido município tem por referência o ponto de encontro entre dois grandes rios, o Tocantins e o Itacaiúnas, formando uma espécie de “y” no seio da cidade vista de cima. Justamente por meio dos rios que a cortam e circundam dava-se a influência de Marabá não somente para as vizinhas paraenses como também para cidades de outros Estados.

Há domínio absoluto da cidade sobre as regiões circunvizinhas, uma vez que tanto o Araguaia, o Tocantins quanto o Itacaiúnas, escoam a produção regional justamente na altura da cidade. Além do mais, a praça comercial de Marabá na época do “verão” abastecia os garimpos do Ipixuna (a jusante, e hoje quase extinta) e os de Mãe Maria e do Araguatins (a montante). É por esta localização que a área de ação de Marabá ultrapassa muito os limites municipais, atraindo para sua órbita de influência econômica os municípios do baixo Tocantins (até Barão) e os do médio Tocantins, atingindo o norte do Goiás e oeste do Maranhão (Dias, 1958).

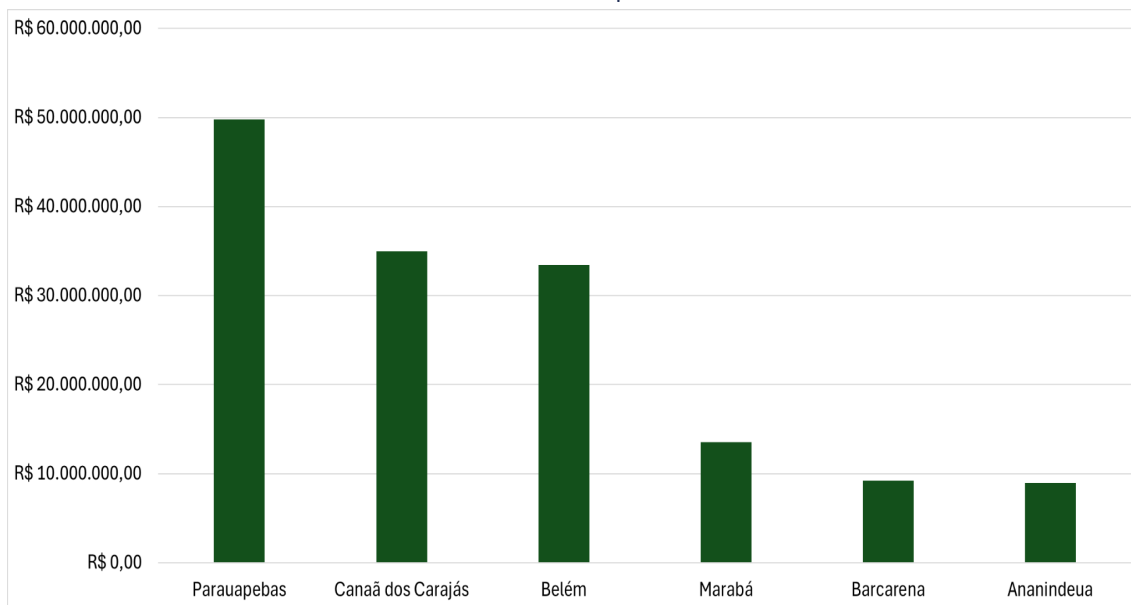
A cidade de Marabá é formada basicamente por seis distritos urbanos interligados por rodovias, sendo considerado o terceiro maior centro urbano do Estado do Pará, atrás apenas da capital de Belém e de Parauapebas. Faz limite, ao norte, com os municípios de Itupiranga, Nova Ipixuna e Rondon do Pará; ao sul com Parauapebas, Eldorado dos Carajás e São Geraldo do Araguaia; a Leste com São Domingos do Araguaia, São João do Araguaia e Bom Jesus do Tocantins e a oeste com o município de Novo Repartimento (Silva, 2020).

O desenvolvimento do município durante um grande período foi dado pelo extrativismo vegetal, mas com a descoberta da Província Mineral de Carajás Marabá desenvolveu-se muito rapidamente, tornando-se um município com forte vocação industrial, agrícola e comercial. Ainda assim é conhecida até os dias atuais como a “terra da castanha”, remetendo ao extrativismo da castanha-do-pará, atividade majoritária no local até a década de 1970, e ainda forte atualmente (Silva, 2020).

A partir daquela década entram em cena os grandes projetos governamentais de integração nacional, vinculados a programas como o Programa de Integração Nacional (PIN) e o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste (Proterra), fomentando diversas mudanças socioespaciais na região. No mesmo período dá-se a construção da BR-222 (antiga PA-70) e a entrega da Transamazônica (BR-230), rompendo, de certa forma, o isolamento geográfico de Marabá e, ao mesmo tempo, reduzindo sua dependência em relação à capital do Estado (Silva, 2020).

Hoje, conforme pode ser observado no Gráfico 1, Marabá é a quarta maior economia do Estado do Pará e um dos principais centros socioeconômicos do sudeste paraense, estando interligada por três rodovias ao território nacional (BR-222, BR-230 e a PA-150), além das vias aérea, ferroviária e fluvial (Silva, 2020).

Gráfico 1 – PIB dos seis municípios mais ricos do Pará

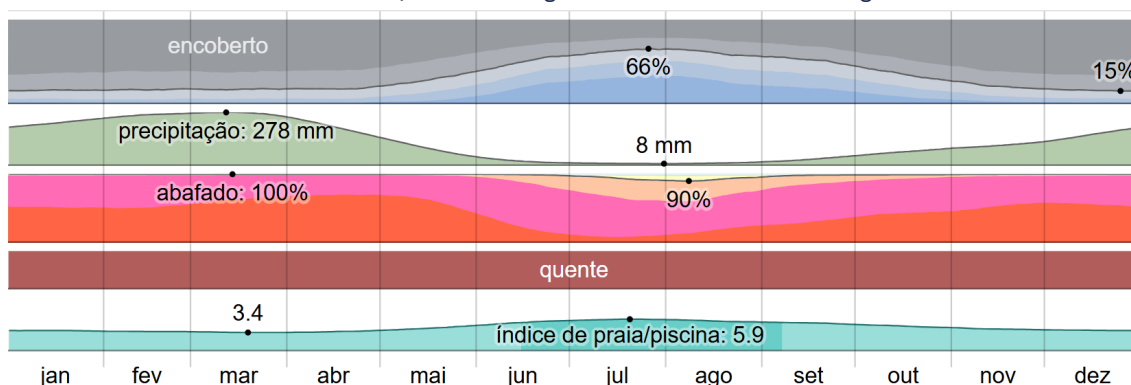


Fonte: Elaborado a partir dos dados da Fapespa (2021).

Estima-se que cerca de 21% da área do município de Marabá corresponde a terras indígenas do Cateté e do Sororó e unidades florestais de conservação, como a Floresta Nacional do Tapirapé-Aquiri, a Reserva Biológica do Tapirapé e a Floresta Nacional do Itacaiúnas. De acordo com dados do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) acessados em outubro de 2022, o clima da cidade pode ser caracterizado como equatorial quente e úmido, com as temperaturas médias mensais variando entre 23°C e 40°C; a umidade relativa do ar em Marabá costuma variar entre 20% e 85%.

O município respeita o padrão do inverno Amazônico, no qual os maiores registros de precipitação dão-se no período de janeiro-março, e, em contrapartida, entre os meses de julho-setembro ocorrem os maiores períodos de seca (Raiol, 2010). Quanto ao volume da precipitação, detecta-se que no período menos chuvoso há uma incidência que varia de 50 a 82 mm/mês, enquanto no período mais chuvoso esta variação situa-se entre 220 e 278 mm/mês (Gráfico 2). Vale destacar que, segundo o estudo de Bezerra, Pessoa e Ferreira Junior (2023), a área urbana do município de Marabá (bairros de Nova Marabá, Velha Marabá e Cidade Nova) está localizada exatamente nas regiões que apresentaram Alta Vulnerabilidade à Inundação, tanto no período menos chuvoso quanto, acentuadamente, no período mais chuvoso.

Gráfico 2 – Média mínima/máxima atingida de indicadores climatológicos de Marabá



Fonte: Weatherspark (2025).

A seguir, de forma detalhada, vemos um Quadro com médias de dados climatológicos para o município de Marabá, considerando o período de 1981-2010.

Quadro 1 – Dados climatológicos do município de Marabá – 1981-2010

Indicador	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	Média anual
Temperatura máxima (recorde °C)	36.3	36.7	35.5	36.7	36.7	37.9	38.2	39.3	39.7	38.1	36.1	36.1	39.7
Temperatura máxima (média °C)	31.4	31.4	31.6	32.2	32.9	33.4	32.4	34.7	34.2	33.2	32.3	31.5	32.8
Temperatura média (compensada °C)	26.5	26.4	26.5	27.0	27.5	27.5	27.7	28.1	28.2	27.9	27.3	26.7	27.3
Temperatura máxima (média °C)	23.1	23.0	23.2	23.5	23.5	22.7	22.2	22.6	23.6	23.9	23.7	23.3	23.2
Temperatura máxima recorde (°C)	20.0	16.8	18.0	18.0	17.6	13.8	16.5	16.0	17.0	15.6	16.7	17.4	15.6
Precipitação (mm)	256.3	299.5	377.2	258.5	119.9	28.5	15.9	11.4	47.2	94.3	151.1	239.4	1899.2

Dias com precipitação (≥ 1 mm)	16.0	17.0	19.0	15.0	9.0	4.0	1.0	1.0	4.0	6.0	9.0	14.0	115.0
Umidade relativa compensada (%)	82.7	83.9	84.5	83.3	80.0	73.7	68.9	66.2	69.9	73.5	78.3	82.3	77.3
Horas de sol	152.3	132.1	141.3	161.3	212.0	252.1	280.6	268.4	195.7	159.5	136.5	125.9	2217.7

Fonte: Instituto Nacional de Meteorologia (INMET).

Com um exame superficial do Quadro 1, resta claro que os meses de junho a outubro são aqueles menos intensos, uma vez que há menos dias com chuva e um volume pequeno de precipitação. Em novembro a situação das chuvas começa a ser algo mais preocupante, sendo entre dezembro e abril o período em que chove por mais de metade dos dias do mês e em volume elevado, tornando a cidade praticamente inviável para a locomoção de transportes de um núcleo ao outro, dado os alagamentos causados pelos desastres climáticos que ocorrem principalmente nesse período.

A ação do Incra na região tem se dado muito mais na regularização de fatos consumados das invasões. O contínuo e intenso fluxo de migrantes torna praticamente impossível uma ação realmente planejada de ocupação – resultando em que o processo de assentamento não obedeça a um critério ambiental, de zoneamento agrícola e nem com práticas tecnológicas adequadas. As ocupações acabam efetivando-se sem o apoio da assistência técnica, definição de alternativas econômicas e de uma infraestrutura apropriada (Homma, 2022).

Hoje, Marabá é considerada uma estrutura urbana híbrida, marcada pelos conflitos entre um modelo de ocupação do território baseado em experiências exógenas – um padrão moderno-industrial – e um modelo mais tradicional, adequado ao modo de vida das populações tradicionais da região. Isto impõe a formação de dinâmicas urbanas muito particulares em cada um dos núcleos da cidade, com diferenças muito representativas de escalas e paradigmas adotados em cada um deles⁷.

ASPECTOS GERAIS DA FORMAÇÃO HISTÓRICA

Apesar da região de Marabá ter sido densamente explorada pelos colonizadores portugueses ainda no século 16, ela permanece sem ocupação definitiva até o fim do século 19, quando, de fato, o espaço é povoado principalmente pela chegada de imigrantes oriundos da Bahia, Goiás e Maranhão, dando origem ao movimento que culminaria na emancipação legal de Marabá em 5 de abril de 1913, primeiro como vila (ou “burgo”) e, dez anos depois, recebendo oficialmente o título de município (Neves; Schmitz, 2018).

O desenvolvimento do município, nas décadas iniciais, foi puxado pelo extrativismo vegetal e mineral marcadamente da castanha-do-pará e do caucho (variação do látex retirado da seringueira), e, a partir de 1930, também do garimpo de diamantes no Rio Tocantins. Com

⁷ Dada a nota de rodapé anterior, cabe destacar que essas discrepâncias não podem ser ignoradas quando da realização de qualquer pesquisa de campo na região, sob pena de deturpar os dados e resultados obtidos (Almeida, 2016).

a descoberta da Província Mineral de Carajás na década de 1950, Marabá é escolhida pelo governo federal como centro logístico do Projeto Grande Carajás, trazendo um desenvolvimento bem rápido para a cidade, e finalmente tornando-a uma região de forte apelo industrial, agrícola e comercial. Tal processo seria amplificado com as vias de integração que começam a se intensificar a partir da década de 1960 (Rodrigues, 2010).

Já em 1960, no âmbito do Plano de Metas e da construção de Brasília, é inaugurada a rodovia Belém-Brasília (BR-010), marcando a primeira “revolução” no perfil socioeconômico de Marabá; isto porque, com a rodovia, diminuiu a dependência exclusiva que a região marabaense tinha para com Belém, permitindo que as transações comerciais da região comesçassem a ser feitas também pela região de Imperatriz (MA). Estavam postos ali os projetos que tinham o nacional-desenvolvimentismo como pano de fundo ideológico, e, dentro desse contexto, tinha-se a Amazônia como uma espécie de fronteira agrícola a ser explorada, descoberta. O *slogan* “Integrar para não entregar” permeou a ação do Estado na região amazônica, sob auspícios da Segurança Nacional. Para efetivar o projeto de ocupação dessa fronteira foram executados os mais diversos meios de integração, que passaram pelas já citadas rodovias, mas também programas amplos de incentivo fiscal, induzindo, via Estado, a entrada do “empresariado capitalista” na região (Gonçalves, 2005). Marabá, que à época, pela produção do caucho e da castanha, já era um centro dinâmico da Amazônia, ganha *status* de núcleo administrativo desse projeto estatal de ocupação amazônica.

A partir de 1962, na época da Guerrilha do Araguaia, da qual Marabá também foi um dos ambientes, a cidade foi base de apoio aos guerrilheiros comunistas que chegavam na região e iam se instalando em vilarejos próximos. O governo militar reagiu, pois incluiu Marabá como Área de Segurança Nacional (via Decreto-Lei nº 1.131, que perdurou até o fim da Ditadura) e instalou, já a partir do fim da década de 1960, um centro de operações contraguerrilha na cidade, trazendo junto com ele estrutura logística (estradas e aeroportos) e centros de inteligência. Além disso, como parte do projeto de inserção das companhias militares junto a população, o governo trouxe para a região diversas políticas de cunho assistencial, que, até este período, eram praticamente inexistentes no local (Nascimento, 2021).

A maior mudança estrutural na socioeconomia marabaense, no entanto, deu-se mesmo no início da década de 1970, a partir da abertura da PA-70 (1969) – atualmente um trecho da BR-222. Com isso, Marabá é interligada diretamente à Rodovia Belém-Brasília, como parte da estratégia do governo militar de integrar a região ao restante do país. Ainda em 1970-1971, no âmbito do Programa de Integração Nacional (PIN), inaugura-se o primeiro trecho da rodovia Transamazônica (BR-230) passando bem ao norte de Marabá – e juntamente com ele tem-se a criação de um posto do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) no território marabaense. Ainda na década de 1970 não se pode deixar de citar a construção da Hidrelétrica de Tucuruí e a descoberta das minas de ouro de Serra Pelada, mais alguns fatos que muito aceleraram e dinamizaram os fluxos migratórios para Marabá e região naquele período.

Entre a década de 1960 e 1970 a cidade de Marabá-PA passou por mais do que uma simples mudança no fluxo migratório e populacional; houve uma reconfiguração socioespacial profunda, transformando o padrão de ocupação do espaço da cidade marabaense. Toda a rede produtiva do local, assim como sua estrutura socioeconômica, baseada, principalmente, na extração do caucho e na castanha, estava intrinsecamente conectada às vias de circulação

amazônicas, predominantemente fluviais. Consequentemente, o modo de vida dos “ribeirinhos” marabaenses era moldado por essa dinâmica.

A partir daquela época, e com a construção dos vários eixos rodoviários interligando a cidade a outros locais, as referências e padrões de ocupação socioespacial mudaram completamente. Ali, de fato, Marabá supera a predominância do “modo de vida ribeirinho”. Em paralelo, a cidade até então “dominada” pelas oligarquias familiares, muito marcadas pelo caucho e pela castanha, passa a receber muito mais investimentos de fora da região. A cidade dos “oligarcas” começa a tornar-se, também, a cidade do “capital”. As elites castanheiras não somem por completo, mesmo com a crise da “Economia da Castanha” a partir de 1970, mas começam a dividir espaço com outras lideranças, outros agentes sociais mais “capitalizados” que chegam à cidade a partir daquele período (Rodrigues, 2010; Lobato, 2012).

Ainda de acordo com os autores supracitados, a década de 1980 igualmente é marcante para a cidade de Marabá. Logo no início dela registra-se a maior enchente da história da região, quando o Rio Tocantins sobe mais de 17 metros. Há toda uma reformulação do planejamento derivado a partir desta catástrofe, que vai culminar na Lei Orgânica do Município de Marabá, promulgada em 1990. Antes disso, ainda em 1984, começa a operar a importante Estrada de Ferro Carajás, e, nos anos finais da década de 1980, inicia-se a instalação de indústrias siderúrgicas para a produção de ferro-gusa, setor que veio trazer grandes benefícios econômicos para o município, como será visto adiante.

Um elemento inconteste da importância dos fluxos migratórios para a formulação da população marabaense está num estudo de Yoshioka (1986), no qual se apontava, já àquela altura, que 75% dos chefes de família da cidade de Marabá eram oriundos de outras cidades. Após todos estes movimentos a população de Marabá dispara significativamente entre fins de 1970 e 1990, saltando de pouco menos de 25 mil habitantes em 1970 para quase 160 mil habitantes em 1998, segundo dados do IBGE-Cidades .

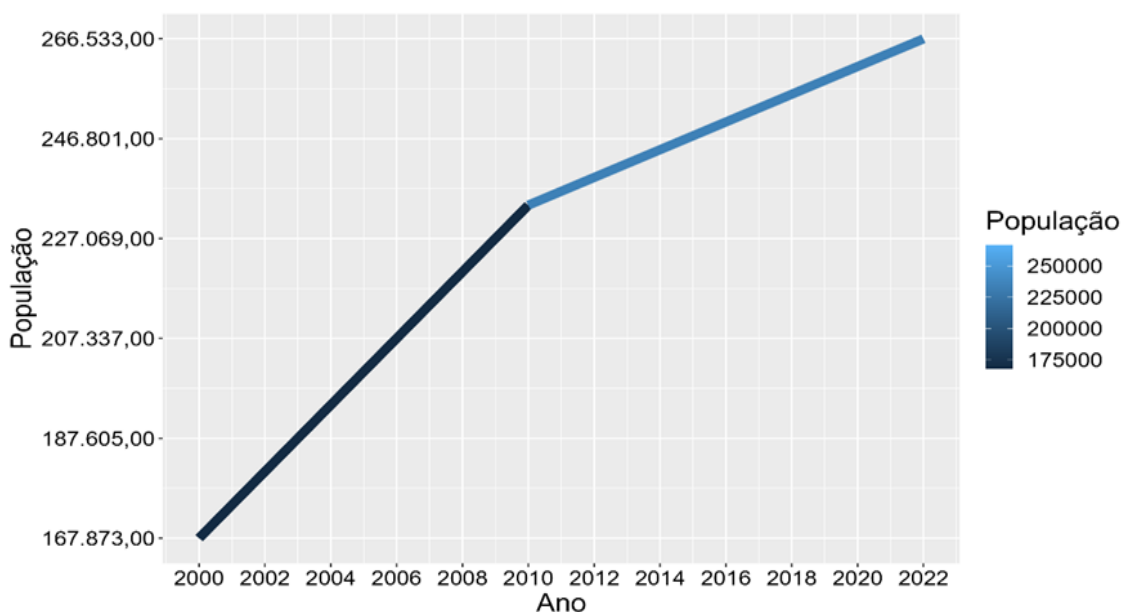
A grande questão é que este *boom* populacional não veio acompanhado de políticas estatais de contenção demográfica, assistência social, urbanização organizada e qualificação do trabalhador. A mão de obra não qualificada acabava se deslocando em massa para a zona rural, o que, aliado às questões históricas de irregularidades fundiárias, acabava por aumentar as tensões no meio rural. As décadas de 1990-2000 são as de maior acirramento dos conflitos rurais na região, culminando em diversos episódios envolvendo assassinatos de lideranças sindicais, religiosas, políticas e camponesas.

Vale citar, ainda, que o fluxo migratório para Marabá segue sendo um elemento importante da formação da cidade, considerando que se estima um crescimento populacional de mais de 65%, apenas entre 2000 (168.000 habitantes) e 2020 (283.000 habitantes), conforme Lobato (2012) e dados do IBGE (Gráfico 3). A principal diferença é que o fluxo migratório – e, com ele, a formação urbana de Marabá –, que nas décadas de 1960 e 1970 foi conduzido pelo Estado com o propósito de povoar produtivamente a região e interligar a Amazônia ao restante do país, tendo Marabá como centro articulador desse processo, passou a ser, atualmente, estimulado sobretudo pelas quatro grandes atividades privadas que sustentam a economia local: a pecuária, o cultivo da soja, a exploração madeireira e a indústria mineral/extrativista.

Com isso, não se quer afirmar que o Estado está completamente alijado deste processo. Ainda há, principalmente no setor da produção de soja, políticas, sobretudo do governo estadual,

de incentivo ao setor nas regiões de Santarém, Marabá e Redenção, no Pará, nas proximidades com a BR-163 (Cuiabá-Santarém). É fato, porém, que a predominância do estímulo e condução do processo, nas últimas décadas, é do setor privado capitalista, com destaque absoluto para a atividade extrativa mineral e indústria minero-metalúrgica.

Gráfico 3 – Crescimento populacional do município de Marabá (Censo demográfico)



Fonte: Gráfico de crescimento populacional gerado pelo *software* RStudio a partir dos dados do Censo Demográfico (IBGE).

Para finalizar esta subseção é realizada a apresentação de um quadro geral com as principais correntes migratórias destinadas à cidade de Marabá e região, desde alguns anos antes da sua fundação oficial até os dias mais contemporâneos. O quadro 2 apresenta os principais períodos de ocupação de Marabá, contexto socioeconômico e político, motivações principais dos fluxos migratórios, população do município, grupo de migrantes, circulação e período.

Quadro 2 – Fluxos Migratórios principais para Marabá (fim do século 19 a 2010)

Periodização dos Fluxos Migratórios de Marabá						
Períodos da ocupação de Marabá	Contexto Socioeconômico e Político	Motivações principais dos fluxos migratórios	População do município	Grupo de Migrantes	Circulação	Período ⁷
Formação da Colônia Agrícola	Pouca expressividade econômica e povoamento esparsa ao longo dos rios	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativas pontuadas com estímulo do Estado Motivados por perseguições políticas em Goiás e em outros locais Busca de novas áreas para a pecuária e caucho 	Aprox. 200 hab. (1897) ⁸	Viajantes, missionários, fazendeiros criadores de gado e seringueiros.	Principalmente por rede hidrográfica	Final do século XIX até 1920
	Ascensão da economia extrativa da borracha amazônica		Aprox. 500 hab. (1913)			
			Aprox. 2 mil há. (1926)			
Caucho e Castanha	Declínio da economia extrativa da borracha e ascensão da extração da Castanha	<ul style="list-style-type: none"> Espontâneo mas resultado da intensificação das atividades do caucho e castanha Varição de quantidade e de sazonalidade 	4.473 mil hab. (1940)	Principalmente coletores de castanha, comerciantes vindos de várias partes do nordeste e de Goiás e os membros das oligarquias.	Principalmente por rede hidrográfica	1921 até 1960
			7.767 mil hab. (1950)			
Projetos de Colonização	Ditadura Militar	<ul style="list-style-type: none"> Espontâneo gerado pela instalação de grandes obras de infraestrutura Dirigido em alguns momentos segundo uma lógica estatal Consequência da expansão do capitalismo na fronteira 	20.089 mil hab. (1960)	Nordestinos pobres, fazendeiros do centro-sul, latifundiários, posseiros, colonos, grileiros, grandes empresários, madeireiros e etc.	Principalmente por rede rodoviária e ferroviária	1960 até 1970
	Planos de Integração Nacional					
	Construção de Eixos Rodoviários					
Mineração e Grandes Projetos governamentais e pecuária	Ampliação da concessão de incentivos fiscais	<ul style="list-style-type: none"> Consequência da expansão do capitalismo na fronteira Consequência da instalação da expansão e diversificação da exploração mineral 	24.474 mil hab. (1970)	Trabalhadores que vem a procura de emprego nos grandes projetos, garimpeiros, posseiros e grandes empresários.	Principalmente por rede rodoviária e ferroviária	1970 até 1990
	Implementação de Grandes Projetos		123.668 mil hab. (1991)			
Mineração e nova Divisão Territorial do Trabalho	Redemocratização Política	<ul style="list-style-type: none"> Nova Divisão Territorial do Trabalho Criação de Projetos de Assentamentos (PAs) Reestruturação da Centralidade Urbana de Marabá 	233.462 mil hab. (2010)	Políticos, lideranças sociais, estrangeiros, empresários, funcionários de alto escalão, novos colonos e outros.	Por qualquer via de acesso: rodoviária, ferroviária, hidroviária ou aérea	1990 até hoje
	Globalização					

Fonte: Lobato (2012).

ASPECTOS GERAIS DA ORGANIZAÇÃO MUNICIPAL

Segundo o Plano Plurianual – PPA 2022-2025 (Brasil, 2021), a organização municipal é definida por 12 Distritos Administrativos, sendo 1 Distrito Sede Municipal e 11 Distritos que abrangem a zona rural, distinguidos em:

I – Distrito Sede Municipal, subdividido em:

- a) Núcleo Marabá Pioneira;
- b) Núcleo Cidade Nova;
- c) Núcleo Nova Marabá;
- d) Núcleo São Félix;
- e) Núcleo Morada Nova;
- f) Zona de Expansão Urbana Nova Marabá;
- g) Zona de Expansão Urbana Cidade Nova
- h) Distrito Industrial de Marabá – Fases I e II;
- i) Distrito Industrial – Fase III;

II – Distrito de Murumuru com sede na Vila de Murumuru;

III – Distrito de Brejo do Meio com sede na Vila Brejo do Meio;

IV – Distrito de Santa Fé com sede na Vila Santa Fé;

V – Distrito de Três Poderes com sede na Vila Trindade;

VI – Distrito da Vila União com sede na Vila União;

- VII – Distrito de Capistrano de Abreu com sede na Vila Capistrano de Abreu;
- VIII – Distrito de Josenópolis com sede na Vila Josenópolis;
- IX – Distrito de Sororó com sede na Vila Sororó;
- X – Distrito de Alto Bonito com sede na Vila do Garimpo de Alto Bonito;
- XI – Distrito de Carimã com sede na Vila de Alto Bonito;
- XII – Distrito de Itainópolis com sede na Vila Itainópolis.

Segundo Souza *et al.* (2014), o tecido urbano de Marabá caminha para uma estruturação polinucleada. Embora Marabá seja uma cidade média, sua condição de sítio urbano combinou-se com a prevalência do dinamismo econômico produzindo a polinucleação. Essa condição justifica-se, em parte, pelo patamar demográfico, um dos maiores depois da capital do Estado, Belém. A inserção de atividades econômicas extralocais reconfigura a localização intraurbana dos objetos espaciais, no caso de Marabá numa perspectiva de surgimento de “centros” e “centralidades”, cuja configuração em três porções distintas na cidade já se observava, desde a década de 1980, em uma estrutura intraurbana tripartite diferenciada, a saber: (a) a Marabá Pioneira, comércio mais tradicional; (b) a Nova Marabá, planejada pela Sudam; e (c) a Cidade Nova, resultado da ocupação mais espontânea.

Atualmente a cidade de Marabá tem seus principais distritos em quatro/cinco diferentes núcleos urbanos (a depender da concepção observada), mais dois núcleos na chamada “zona rural”, todos com precária conexão entre si. São destacados a seguir, alguns detalhamentos sobre estes principais aglomerados que compõem a cidade.

i) Marabá Pioneira

A Velha Marabá, ou Cidade Velha, é o centro tradicional da cidade com suas vias de acesso e circulação de pessoas e veículos, lojas (vestuário, bijuterias, eletrodomésticos, eletrônicos), farmácias, óticas, etc., configurando uma espécie de centro principal. Ali está a sede da fração principal em declínio de Marabá, outrora grande centro da cidade na formação dos anos 1950 a 1980, e a partir dali perdendo espaço e centralidade para outros núcleos, mas ainda preservando importância e tradicionalidade, principalmente no setor comercial.

A Marabá Pioneira destaca-se pela intensa atividade informal, com ênfase na transferência da feira Getúlio Vargas para uma área coberta, inaugurada em 2018, regulamentando os quiosques por tipologia de atividades entre vendas de eletroeletrônicos, roupas, calçados, mídias sonoras e a parte destinada à alimentação com barracas padronizadas.

Marabá Pioneira é um dos primeiros centros de compras da cidade, com grande fluxo de pessoas e mercadorias. Com o passar dos anos houve a descentralização das atividades comerciais principalmente com a expansão da malha urbana e com a entrada, em 7 de maio de 2013, do *Shopping* Pátio Marabá, que hoje é chamado de *Shopping* Partage. A sua chegada desencadeia novas dinâmicas no setor econômico de Marabá. Marabá Pioneira, contudo, ainda tem as suas particularidades, pois, mesmo com a construção de um *Shopping*, ainda contribui bastante para a dinamização da economia da cidade (Souza, 2016).

ii) Nova Marabá

Com a constante suscetibilidade do espaço da “Velha Marabá”, ou Marabá Pioneira, a alagamentos intensos e com a centralidade do município no projeto de integração amazônica do governo militar, parte-se para a construção de um novo núcleo urbano, que vem a ser a Nova Marabá. Este espaço, num local mais alto da cidade e com uma morfologia diferente dos demais, é construído às margens da BR-230 (Transamazônica) com o intuito inicial de modernizar a estrutura urbana da cidade e acolher duas categorias de moradores: remanejados de outras áreas da cidade periodicamente alagadas e novos migrantes que chegavam diariamente à cidade.

Sendo chamado de bairro moderno, ou planejado parcialmente, a Nova Marabá difere do bairro ribeirinho (Marabá Pioneira), pois este aqui tornou-se uma prioridade federal por meio da construção de logística rodoviária e da ferrovia de Carajás na Nova Marabá para transporte de minérios (Oliveira *et al.*, 2023). Dados esses avanços, a Nova Marabá foi adaptada, inicialmente, para os novos grupos sociais que chegavam para o desempenho das novas funções administrativas e militares.

O Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM) previa uma Nova Marabá distinta da Marabá Pioneira, protegida das inundações e próxima ao cruzamento das rodovias PA-70 e a Transamazônica. A Nova Marabá criaria condições favoráveis ao desenvolvimento de novas atividades, ditas modernas, e não apenas ao desenho da cidade. A cidade foi dividida em cinco grandes zonas: zona de atividades centrais (ZAC); zona residencial (ZR); zona industrial (ZI); zona verde e de recreação (ZV); e zona das áreas urbanizadas anteriores ao PDUM (Brasil, 1973).

O PDUM foi deixado de lado e um novo projeto urbanístico foi elaborado – o Novo Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM) –, apresentado pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) no ano de 1976 (Oliveira *et al.*, 2023). O projeto da Nova Marabá compreendia a cidade como um organismo vegetal, no qual os troncos seriam os eixos viários periféricos, os galhos o sistema viário principal de penetração e as folhas as comunidades, conforme mostra a Figura 2.

Figura 2 – Proposta para Nova Marabá: Plano Expansão Urbana de Marabá



Fonte: Brasil (1973).

Na prática, o que houve em Nova Marabá foi um crescimento abrupto da população local – bastante superior ao esperado pelo planejamento urbanístico. Segundo Lobato (2012), estima-se um salto de 865% na população deste espaço urbano entre 1980-1990, anos seguintes à sua efetivação. Esse crescimento surpreendente, aliado a um trato insuficiente da esfera pública aos problemas da urbanização acelerada, dificultaram bastante a formação do núcleo Nova Marabá nos moldes planejados. Os planejadores então passaram a adotar soluções pontuais para as questões, deixando de lado o planejamento de longo prazo e toda a pretensa modernidade que seria instituída naquele novo núcleo.

A área central vincula-se ao processo de “descentralização espacial”. Para Yoshioka (1986), a produção espacial da Nova Marabá resultou da intervenção pública para redefinir o papel de Marabá no cenário político-econômico brasileiro nas décadas de 1970 e 1980, quando a mineração despontou no sudeste do Pará. Argumenta Tourinho que (2011, p. 123) “[...] tinha como função estratégica abrigar contingentes populacionais advindos de Marabá Pioneira, bem como para servir de espaço de contenção para fluxos migratórios que se deslocavam para a sub-região sudeste do estado do Pará”. O principal equipamento urbano com rigor de centralidade econômica interescalar (horizontal e vertical) é a presença do *Shopping Center* Pátio Marabá, criado em 2013. Entre as franquias presentes no *Shopping Center* Pátio Marabá, apenas 2 têm origem local, 1 regional, com 11 franquias nacionais e 1 global.

iii) Cidade Nova

O núcleo urbano conhecido como Cidade Nova é resultado da ocupação mais espontânea, com forte crescimento horizontal ao longo da rodovia Transamazônica, e onde também despontam comércios e serviços mais dinâmicos e modernos. O princípio do núcleo Cidade Nova é dado por grupos populacionais provenientes de outros territórios, que iniciaram a apoderação de lotes aproximados do bairro Amapá, estabelecido por outro lado no Rio Itacaiúnas, em razão da escassez de terrenos e o preço alto dos aluguéis (Almeida, 2009).

A localização atual do núcleo urbano Cidade Nova corresponde a uma área anteriormente ocupada por propriedades rurais de grandes fazendeiros. Posteriormente, essas terras foram convertidas em loteamentos de baixo custo, ainda que com planejamento inadequado. A conexão física do núcleo com os demais setores do município de Marabá ocorreu a partir da construção da ponte sobre o Rio Itacaiúnas em 1981, o que impulsionou a expansão urbana e possibilitou a consolidação do terceiro núcleo da cidade. Esse processo foi reforçado pela instalação do Aeroporto João Corrêa da Rocha e pela chegada de garimpeiros oriundos da Serra Pelada, atraídos pelo baixo preço dos lotes ao final do ciclo de extração de ouro (Cardoso; Lima, 2009; Cruz; Rêgo, 2023).

Com o intuito de firmar residência em locais mais seguros, a formação e o desenvolvimento de novos bairros (por exemplo: Novo Horizonte, Laranjeiras, Alvorada, Liberdade, Novo Planalto e Bom Planalto) são provocados por apropriações irregulares de pessoas oriundas de outras regiões do país, induzidas pela construção de grandes obras sendo executadas no Estado do Pará, tal como o Projeto de Colonização do Incra, pela extração do ouro no garimpo de Serra Pelada, localizado a 152 km de Marabá, e, ainda, pelos Projetos de Linha de Transmissão de Tucuruí e Ferro Carajás (Pereira, 2015).

O surgimento do núcleo Cidade Nova como um todo, incluindo o centro, é considerado um produto da expansão urbana desordenada e ordenada de Marabá; “[...] diante do fracasso da política de colonização oficial empreendida pelo governo federal via Inkra [Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária], ao longo da rodovia Transamazônica, na sub-região sudeste paraense” (Tourinho, 2011, p. 123). O núcleo também tem suas origens atreladas às constantes enchentes que assolavam a Marabá Pioneira, tornando-se um abrigo para as vítimas das enchentes, juntamente com os migrantes atraídos para a região por várias frentes de trabalho. São áreas que se destinam especialmente à habitação das classes trabalhadoras.

À medida que se afasta da aglomeração da área central, percebem-se atividades econômicas menos complexas, por exemplo, borracharias, oficinas, academias, restaurantes populares, hotéis de baixo padrão, etc., teorizados de “circuito inferior da economia urbana” (Santos, 2015). No entorno imediato do centro existe uma particularidade, a saber: entre os três centros, a Cidade Nova é o único que tem vida noturna com entretenimento infantil, bares e restaurantes de médio e alto padrões. Ademais, é um dos núcleos, juntamente com a Nova Marabá, que apresenta uma maior qualidade no oferecimento de serviços relacionados à saúde (Silva; Nascimento, 2020).

A mais recente visão da organização no núcleo da Cidade Nova no que se refere ao modelo urbanístico, é a especulação imobiliária, produzindo resultados da manifestação da aptidão para segregação espacial, exibindo a separação de grupos populacionais com maior poder aquisitivo das pessoas que se encontram em vulnerabilidade social, como também se destacando dos demais núcleos de Marabá pelo motivo de não estar suscetível às enchentes enfrentadas pela Marabá Pioneira (Cardoso; Lima, 2009).

Há fatores que favorecem o alto valor de lotes situados na Cidade Nova, por exemplo: a localização próxima de centros comerciais e a estrutura das residências, demonstrando o poder de compra do proprietário. Além disso, cada vez que novos empreendimentos econômicos se instalam no núcleo há um aumento no valor da propriedade (Cardoso; Lima, 2009).

O abastecimento de água é advindo do Rio Tocantins e segue para a estação de tratamento de médio porte (ampliação em 1996) da Cidade Nova, sendo situado o reservatório no Bairro do Novo Horizonte, na avenida Tocantins, na encruzilhada com a Rua Miguel Davi. A Companhia de Saneamento do Pará (Cosanpa), entretanto, não fornece o abastecimento de água a todos os bairros que integram o núcleo da Cidade Nova (Silva, 2008).

iv) São Félix

O Bairro São Félix é um dos seis núcleos urbanos que compõem o município de Marabá. Sua formação está relacionada a fatores econômicos e geográficos, especialmente à expansão urbana em direção às margens do Rio Tocantins. A intensificação das enchentes que atingiam a Velha Marabá – área constantemente afetada por cheias sazonais – levou parte da população a deslocar-se para regiões mais altas, favorecendo a ocupação de São Félix. Inicialmente caracterizado com uma ocupação informal, o Bairro teve sua situação fundiária posteriormente reconhecida e regularizada pelo poder público, consolidando-se como uma das principais áreas residenciais da cidade.

Vale citar também que o Bairro era um alvo constante de atividades extrativas, como extração de diamantes e cristais, assim como de extração vegetal, como caucho e castanha.

Logo, tais vantagens econômicas e geográficas foram pontos primordiais para o estabelecimento do Bairro.

v) Morada Nova

O núcleo urbano de Morada Nova integra o distrito-sede do município de Marabá e passou a ser oficialmente reconhecido como tal a partir da revisão do Plano Diretor de 2018, conforme aponta Mercês (2009). O núcleo recebeu o nome do Bairro Morada Nova, que se consolidou como o principal centro comercial da área, segundo Marabá (2018). A ocupação da localidade intensificou-se após a abertura da rodovia, quando os primeiros colonos começaram a se estabelecer na região; em pouco tempo a área já apresentava um adensamento populacional significativo.

Em 1973 é estabelecido o vilarejo Morada Nova na altura do km 12 da rodovia PA-70. Em pouco tempo instalam-se madeireiras e serrarias, que formariam o primeiro parque industrial de Morada Nova. A atividade madeireira representa o motor do primeiro ciclo econômico do núcleo. No início da década de 1990 as atividades madeireiras perderam força na Morada Nova, dando lugar às atividades agropecuárias e comerciais (Velho, 2009). Em meados da década de 1990 a Morada Nova é ligada ao restante da cidade por linhas regulares de transporte público.

Em 1998 a Prefeitura de Marabá passou a reconhecer informalmente a Morada Nova como um “núcleo urbano”. Já em 2006, pela primeira vez, a Morada Nova é oficialmente reconhecida como um distrito urbano de Marabá, recebendo a definição de “distrito de expansão”, compartilhando a mesma condição com o núcleo de São Félix (Mercês, 2009). Desde 2008 surgiram empreendimentos particulares e públicos que permitiram a expansão da grade urbana do núcleo. Em 2018 a Morada Nova é classificada, na revisão do Plano Diretor, como um dos núcleos do distrito-sede municipal Marabá (2018).

vi) Vila Três Poderes

A vila “Três Poderes” foi fundada há cerca de 20 anos. Está localizada na região da estrada do Rio Preto, aproximadamente há 100 km de Marabá, sendo mais uma das expansões da cidade pelo fato da distância e de a localização ser considerada zona rural da região.

vii) Vila Alto Bonito

Distrito de Alto Bonito, foco de atividades extrativas desde 1980, centrado na região da Serra dos Carajás, foi explorado por um grupo de garimpeiros que se instalaram na Fazenda Alto Bonito a fim de extrair cristais de ametista. Ainda hoje mantém sua sede na Vila do Garimpo de Alto Bonito.

ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

Em consequência de diversas reformas no campo econômico, o município recebeu uma grande massa de investimentos durante as décadas de 1990/2000, culminando no fato de ter se tornado um polo industrial metalomecânico. A cidade está em processo de desenvolvi-

to acelerado e recebe muitas pessoas vindas de outras localidades, registrando, também, um aumento populacional consistente.

De acordo com os dados divulgados pelo IBGE (2022), a população da cidade de Marabá (PA) atingiu um total de 266.536 habitantes no Censo de 2022, reproduzindo um aumento de 14,07% em relação ao levantamento realizado em 2010. O Censo de 2022 registrou, contudo, uma população brasileira de 203.080.756, indicando um aumento de 6,45% em relação ao Censo anterior.

Quanto ao Estado do Pará, a sua população alcançou o total de 8.121.025 habitantes, representando um acréscimo de 7,06% na comparação com o Censo anterior. Em relação à classificação populacional dos municípios, Marabá encontra-se na 4ª posição no Estado do Pará, na 10ª posição na Região Norte do país e na 105ª posição no território brasileiro. O Censo de 2022 também revelou que o município de Marabá apresenta uma média de 3,09 moradores por residência (IBGE, 2022).

Para fins de registro, é importante ressaltar o avanço populacional considerável em Marabá nas últimas décadas. Segundo o portal IBGE-Cidades, o município contava com cerca de 123 mil habitantes na metade da década de 1990, dado que aponta para um crescimento demográfico de 115% nos últimos 30 anos. Ainda com dados e estimativas do IBGE, entretanto, observa-se nos últimos 5 anos um recuo de 0,1% no número de habitantes da cidade.

De acordo com estimativas apontadas no Plano Plurianual (2022-2025) (Brasil, 2021) e no Sistema de Informações de Indicadores Sociais (SIIS) do Estado do Pará, a população marabaense é em torno de 80% urbana e 20% rural – estando pouco mais de 50% desta população urbana concentrada no Distrito de “Nova Marabá”. Em 2010, no último Censo Demográfico consolidado, a cidade de Marabá já contava com 60.457 unidades domiciliares, entre os meios urbano e rural, com 3,87/média de moradores por unidade. Utilizando esta mesma média, e trazendo para a população estimada de 2021, Marabá contaria, hoje, com, aproximadamente, 75 mil unidades domiciliares.

Em relação à distribuição por faixa etária, observa-se uma concentração muito maior de habitantes na faixa de 20 a 49 anos, contando com 139.089 marabaenses nessa faixa de idade – ou, 48,4% do total da população. Os indivíduos com mais de 60 anos são 20.916, respondendo por 7,3% da população. Já os habitantes mais jovens, entre 0-19 anos, somam 105.323 pessoas, ou 36,6% da população marabaense (Fapespa, 2021).

Em termos educacionais, a cidade apresentava taxa de escolarização de 6-14 anos de idade de 94,7% (Brasil, 2010), com média de 4,7 pontos no Ideb (2021). No ano de 2021 foram realizadas um total de 67.541 matrículas escolares no município (entre Ensino Infantil, Fundamental e Médio), representando uma queda de 7% neste número em relação ao pico da série histórica – 72.662 matrículas – em 2014 (MEC/Inep/Seduc). Ainda, segundo estimativas presentes no PPA (2022-25) (Brasil, 2021), 36% dos habitantes adultos de Marabá possuem Ensino Superior completo; 24% Superior incompleto; 13% possuem o Ensino Médio completo e apenas 1% não completou o Ensino Fundamental.

Nos principais índices de saúde Marabá apresentava, em 2019, taxa de mortalidade de 15,14/mil nascidos vivos e 18,25 óbitos até 5 anos (por mil nascidos vivos); e índice de 0,2 internações por diarreia para cada mil habitantes, sendo um dos menores índices do Estado do Pará neste último quesito.

Em termos de cobertura e estrutura de saúde, Marabá apresenta 61,96% de cobertura pela Estratégia Saúde da Família (por agentes comunitários de saúde) e 37,05% de cobertura da Estratégia Saúde da Família (por equipes do Programa Saúde da Família). O município apresenta um índice de 2,21 leitos/mil habitantes (2021), portanto relativamente próximo à média nacional de 2,3, e maior que a média do Estado do Pará (1,5) – porém inferior à recomendação da OMS, que é de 3 a 5 leitos por mil habitantes (Fapespa, 2022; Sespa, 2021).

Nos principais índices relacionados à Segurança Pública, Marabá apresenta uma taxa de homicídio geral (2019) de 50,47/100 mil habitantes – portanto bastante superior ao índice nacional de 20,95 e dos 38,87 do Estado do Pará, mas próximo à média da Região de Integração do Carajás (49,93). Já a Taxa de Homicídio de Jovens (por 100 mil jovens) no mesmo ano, foi de 89,63, a terceira maior da Região do Carajás, que apresentava média de 85,99 para este índice; valor muito mais elevado do que as médias do Estado (73,33) e do país (44,10). A cidade também se destaca negativamente na Taxa de Mortes por Acidentes de Trânsito (2019), que era de 30,4, quase o dobro da estadual – 15,7 – e nacional – 15,2 (Fapespa, 2021).

FORMAÇÃO SOCIOECONÔMICA

Crescimento Econômico De Carajás

Em termos de crescimento econômico, Marabá possui um PIB a preços correntes de R\$ 12.928.283 (Valor R\$ Mil, 2020), colocando-se como o 4º maior do Estado do Pará e 89º do Brasil. O município conta, ainda, com um PIB per capita de R\$ 47.010,21 (IBGE, 2022), sendo o 9º maior do Estado do Pará e 1.070º dentre todos os municípios brasileiros. Em 2020, sob os primeiros impactos da pandemia da Covid-19, Marabá apresentou desaceleração do seu produto interno bruto, influenciada pelo desempenho dos setores industrial e agropecuário, bem como pela redução do valor adicionado do setor de serviços. Este, que em 2019 registrava participação de R\$ 4.706.444 no PIB, caiu para R\$ 4.456.968 em 2020. Esse desempenho contribuiu para que o município perdesse o posto de 3ª maior economia do Pará para Canaã dos Carajás, recuando para a 4ª posição (Fapespa, 2023).

No ano de 2021 - último com dados consolidados para os municípios pelo IBGE - Marabá manteve-se como a quarta maior economia do Estado do Pará em termos de PIB a preços correntes. O município apresentou valor de R\$ 13.523.145, ficando atrás de Parauapebas (R\$ 49.763.039), Canaã dos Carajás (R\$ 34.989.610) e Belém (R\$ 33.467.126). Observa-se que, apesar da manutenção da 4ª posição no ranking estadual, a distância em relação aos municípios à frente aumentou consideravelmente entre 2020 e 2021.

Considerando os 15 anos compreendidos entre 2007-2021, o PIB municipal de Marabá apresentou um incremento nominal de 581%, sendo o melhor desempenho da sua região imediata. Tomando por base apenas os últimos 5 anos (2017-2021), o incremento nominal do PIB marabaense foi de 80,6% – sempre considerando dados do IBGE para a região.

Setores Econômicos

Marabá destaca-se em alguns setores de atividade econômica em 2021; dentre os principais estão a contribuição para o valor adicionado total de, aproximadamente, 5% para o setor agro, 60% para o setor industrial e 30% para os serviços. Fica claro que o principal

destaque é o setor produtivo industrial, com grande significância para a região e o Estado. Marabá apresenta o segundo maior produto industrial da Região de Integração do Carajás – atrás apenas de Parauapebas – e responde em torno de 10% do Valor Adicionado Industrial de todo o Estado do Pará (Fapespa, 2021). A atividade pecuária também é um destaque importante da região, posto que, atualmente, Marabá é a cidade com o terceiro maior rebanho de gado dentre todas as cidades do Brasil.

Indústria Local

A análise sobre o desenvolvimento da industrialização em Marabá demonstra que esta foi capitaneada pelo setor siderúrgico, com as instalações siderúrgicas iniciando-se na cidade efetivamente no final de 1980. Segundo Costa (2021), aquele movimento tomou parte das estratégias de desenvolvimento regional do Programa Grande Carajás (PGC), que tinha justamente como foco os segmentos minero-metalúrgicos, além do agropecuário, florestal e infraestrutura. Como vimos, a abertura da rodovia Transamazônica (BR-230) na década de 1970, a instalação da Estrada de Ferro Carajás, do Distrito Industrial (DI) e das primeiras unidades siderúrgicas na década de 1980, contribuíram para uma intensa transformação urbano-regional de Marabá (Mancini; Carneiro, 2018).

Sobre a dinâmica econômica de Marabá na década de 1970/80, tínhamos uma estrutura essencialmente ancorada em extrativismo, garimpo, pecuária e agricultura – estrutura essa que já conferia a Marabá o *status* de centro comercial mais relevante do sudeste do Pará. Como observamos, também, o período é marcado por grande intervenção do governo federal na região marabaense, ainda que fosse uma década de contexto muito negativo para o Estado brasileiro, com a crise da dívida externa e depois a guerra contra a inflação. Uma das saídas escolhidas pela então equipe econômica, liderada por Delfim Netto, para resolver, ou mesmo atenuar, a questão externa, era justamente o estímulo às exportações (Mancini; Carneiro, 2018).

Com enorme potencial para exploração e exportação de produtos minerais, Marabá seria naturalmente um foco importante para os investimentos e incentivos públicos no período em tela, a fim de gerar saldos crescentes na balança comercial e aliviar os danos sobre o Balanço de Pagamentos. Monteiro (2005) aborda justamente como o PGC vai se desdobrar em uma forte política de valorização mineral da Amazônia, dando prioridade à exploração de recursos minerais na Amazônia Oriental, e com absoluto destaque para o minério de ferro de Carajás.

Sua produção era destinada a extrair alumínio e alumina como segundo maior componente do PGC, esforço dividido em dois grandes projetos integrados: o complexo Alumínio do Brasil (Albrás) – Alumina do Norte (Alunorte), em Barcarena (PA), e a Companhia de Alumínio do Maranhão (Alumar), em São Luís (MA).

De acordo com Costa (2021), a cidade de Marabá tornou-se base de apoio fundamental para os trabalhos de Carajás, fornecendo suprimento material e mão de obra. Essa relevância, inclusive, e a centralidade dos investimentos por ela trazida, foi o que possibilitou a aceleração da construção do núcleo urbano planejado Nova Marabá.

Ainda na década de 1980 foram instaladas duas unidades produtoras de ferro gusa, impulsionadas pelos incentivos fiscais do Programa Grande Carajás (PGC). Essa iniciativa tinha como objetivo promover a modernização industrial da região e estimular a verticalização da

cadeia produtiva do minério de ferro, articulando a produção de aço com a de bens intermediários e equipamentos finais, em direção à formação de um polo metalomecânico regional.

Nos anos 2000 novas unidades de produção de ferro gusa e de ferro liga foram instaladas no Distrito Industrial de Marabá – agora não mais incentivadas pelo PGC (extinto em 1991), mas por novas políticas de atração de investimentos dos governos do município de Marabá, do Estado do Pará e Federal. Definido este como o grande segmento industrial da região, políticas de atração de investimentos foram promovidas para consolidar o processo de produção no espaço urbano e regional, promovendo investimentos em infraestrutura, como portos, pontes, hidrovias, ferrovia, ampliação do distrito industrial, etc.

Com isso, Marabá tem sua centralidade valorizada e transformada ao ser alvo de sucessivos investimentos para o desenvolvimento regional pela via da industrialização. Com efeito, entre 2003 e 2019 configurou-se o período de maior crescimento efetivo da siderúrgica em Marabá, principalmente em sua etapa de produção de ferro gusa e a adoção de políticas de verticalização para o desenvolvimento local.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo analisou o processo de metropolização de Marabá com base em revisão bibliográfica, análise documental e utilização de dados secundários. O estudo concentrou-se na compreensão do papel histórico e contemporâneo da cidade na configuração socioeconômica, cultural e demográfica da Amazônia Legal. A análise do processo de metropolização, portanto, evidencia como as dinâmicas históricas, socioeconômicas e geográficas moldaram o papel central do município no sudeste do Pará e na Região de Integração do Carajás.

Desde o período inicial de ocupação baseado no extrativismo vegetal, passando pela intensificação dos projetos desenvolvimentistas nas décadas de 1960-1970, até o protagonismo atual no setor industrial, Marabá consolidou-se como um importante polo regional. Tal trajetória reflete tanto as oportunidades quanto os desafios inerentes à tentativa de integrar a Amazônia ao restante do território nacional, em especial diante das tensões entre modernização e preservação ambiental.

O planejamento urbano e a organização administrativa de Marabá também demonstram a complexidade de gerir uma cidade marcada pela polinucleação, fruto de transformações socioespaciais e fluxos migratórios intensos. Os diferentes núcleos urbanos da tradicional Marabá Pioneira à planejada Nova Marabá e espontânea Cidade Nova, revelam como as políticas públicas, os interesses econômicos e as necessidades da população interagiram para configurar um espaço urbano dinâmico, porém desigual.

Ainda que o município tenha se beneficiado de expressivos investimentos industriais, especialmente no setor minero-metalúrgico, persistem desafios relacionados à infraestrutura, habitação, assistência social e sustentabilidade ambiental. A alta vulnerabilidade a enchentes e a pressão sobre recursos naturais indicam a necessidade de políticas públicas que conciliem desenvolvimento econômico com qualidade de vida para a população e conservação ambiental.

Por fim, Marabá revela como os processos de metropolização na Amazônia Legal estão intrinsecamente ligados às tensões históricas entre desenvolvimento econômico, desigualdade social e preservação do território. O município não apenas simboliza os avanços e contradi-

ções da ocupação da Amazônia, mas também aponta para a urgência de repensar estratégias de integração regional, respeitando as especificidades locais e os limites socioambientais. Os resultados deste trabalho reforçam, portanto, a necessidade de políticas públicas integradas que articulem planejamento urbano, proteção ambiental e desenvolvimento econômico, de maneira coordenada e sensível às especificidades socioambientais do território amazônico.

Reconhece-se, contudo, como limitação deste estudo, a ausência de dados primários recentes sobre mobilidade populacional e condições socioeconômicas intraurbanas, o que restringe análises quantitativas mais detalhadas. Futuras pesquisas poderão suprir essa lacuna por meio de levantamentos de campo em Marabá voltados à coleta de informações sobre a realidade socioeconômica local.

AGRADECIMENTOS

À Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (Fapespa) pelo apoio financeiro concedido, essencial para o desenvolvimento e a consolidação desta pesquisa.

À Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa) pelo apoio institucional que possibilitou a execução das atividades deste estudo.

Aos pareceristas anônimos pelas valiosas observações e sugestões que contribuíram para o aprimoramento deste trabalho, isentando-os, contudo, de quaisquer erros ou omissões remanescentes.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, J. J. A cidade de Marabá sob o impacto dos grandes projetos governamentais. *Fronteiras*, Dourados, MS, v. 11, n. 20, p. 167-188, jul./dez. 2009.
- ALMEIDA, J. J. Políticas públicas e comunidades da Amazônia: o caso da Velha Marabá (1970-2000). *Urbana: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade*, Campinas, SP, v. 8, n. 2, p. 44-59, 2016.
- BECKER, B. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? *Parcerias Estratégicas*, Brasília, n. 12, p. 135-159, 2001.
- BEZERRA, P. E.; PESSOA, F. C.; FERREIRA JUNIOR, D. F. Modelagem espacial da vulnerabilidade à inundação no município de Marabá-PA via lógica Fuzzy. *Revista Georaguaia*, Barra do Garças, MT, v. 13, n. 2, dez. 2023.
- BRASIL. Prefeitura de Marabá. *Plano Plurianual 2022-2025*. Lei nº 18.081, de 30 de dezembro 2021, Marabá-PA, 2021.
- BRASIL. Ministério do Interior. *Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá-PA*. São Paulo: Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, mar. 1973. V. 2.
- CARDOSO, A. C. D.; LIMA, J. J. F. A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia. *Novos Cadernos NAEA*, Belém, v. 12, n. 1, p. 161-192, jun. 2009.
- COSTA, G. K. G. *A centralidade de Marabá na industrialização regional: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas*. 2021. Tese (Doutorado em Ciências: Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.
- CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- CRUZ, C.; RÉGO, C. *Entre lógicas de produção da cidade e de reprodução da vida e do capital: injustiças socioambientais em Marabá-PA*. ENANPUR, 20., 2023, Belém, 23 a 26 de maio, 2023.
- DIAS, C. V. Marabá: centro comercial da castanha. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 4, p. 383-425, 1958.
- FAPESPA. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. *Estatísticas municipais paraenses: Marabá*. Belém: Diretoria de Estatística e de Tecnologia e Gestão da Informação, 2021.

- FAPESPA. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. *Estatísticas municipais paraenses: Marabá*. Belém: Diretoria de Estatística e de Tecnologia e Gestão da Informação, 2022.
- FAPESPA. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. *Estatísticas municipais paraenses: Marabá*. Belém: Diretoria de Estatística e de Tecnologia e Gestão da Informação, 2023.
- GIL, A. C. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- GONÇALVES, C. W. P. *Amazônia, Amazônia*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2005.
- GONÇALVES, C. W. P. *A globalização da natureza e a natureza da globalização*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
- HOMMA, E. M. S. *A ação do Incra na regularização das invasões na Amazônia e seus desafios*. 2022. (artigo acadêmico).
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico 2000: características da população e dos domicílios: resultados do universo*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico 2010: características da população e dos domicílios: resultados do universo*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Malha municipal digital 2020*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo brasileiro de 2022*. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.
- IDEB. Índice de Desenvolvimento da Educação Básica. *INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira*. Brasília: Ministério da Educação, 2021.
- INMET. Instituto Nacional De Meteorologia. *Normais climatológicas do Brasil 1981-2010*. Brasília, DF: INMET, 2018. Disponível em: <https://portal.inmet.gov.br/normais>.
- INPE. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Centro de Previsão de Tempo e Estudos Climáticos (CPTEC). *Dados meteorológicos de Marabá-PA*. Disponível em: <http://www.cptec.inpe.br>. Acesso em: out. 2022.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. *Fundamentos de metodologia científica*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- LOBATO, M. M. *Migração na fronteira: pelos caminhos do migrante até Marabá-PA*. 139 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.
- MANCINI, R. M.; CARNEIRO, M. S. Desenvolvimento industrial e mercado de trabalho: contestação social e transformações recentes na produção siderúrgica na Amazônia Oriental. *Caderno CRH*, Salvador, v. 31, n. 83, p. 373-387, 2018.
- MARABÁ. Câmara Municipal. *Lei nº 17.846*, de 29 de março de 2018. Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor Participativo do Município de Marabá, instituído pela Lei nº 17.213, de 09 de outubro de 2006. Marabá, 2018. Disponível em: https://www.mapcam.ufpa.br/images/conteudo/PlanosDiretores/Revisao_Plano_Diretor_de_Marab_-_2018.pdf.
- MERCÊS, S. *Rede de avaliação e capacitação para implementação de PDP*. Pará: Ministério das Cidades, 2009.
- MONTEIRO, M. A. Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional. Dossiê Amazônia Brasileira I. *Estudos Avançados*, v. 19, n. 53, abr. 2005.
- NASCIMENTO, D. M. *A Guerrilha do Araguaia (1967-1975): paulistas e militares na Amazônia*. Belém: NAEA, 2021.
- NEVES, E. C.; SCHMITZ, H. Meio século de oligarquia, uma década de assentamento: a herança da Fazenda Cabaceiras no Assentamento 26 de Março, em Marabá – PA. *Estudos Sociedade e Agricultura*, v. 26, p. 148-171, 2018.
- OLIVEIRA, K. D.; CARDOSO, A. C. D.; LIMA, A. P. C.; CASTRO, L. O modelo de cidade moderna: análise da forma dos planos da Nova Marabá-PA. *Revista Landrade*, v. 3, n. 1, p. 66, jan./mar. 2023.
- PEREIRA, A. R. A cidade invisível de Marabá. In: *A história e suas práticas de escrita: leituras do tempo*. Recife: Editora da Ufpe, p. 51-78, 2015.
- RAIOL, J. A. (coord.). *Perspectivas para o meio ambiente urbano: Geo Marabá*. Belém, PA: [s. n.], 2010. 2010.
- RIBEIRO, D. *A Amazônia: a última fronteira*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1995.
- RODRIGUES, J. C. *Marabá: centralidade urbana de uma cidade média paraense*. 2010. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleos de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2010.
-

- SANTOS, M. M. *A crise no setor siderúrgico do Distrito Industrial de Marabá e as estratégias empresariais*. 2015. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia) – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2015.
- SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1993.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SESPA. Secretaria de Saúde Pública do Estado do Pará. *Relatório de gestão 2021*. [S. l.: s. n.], 2021.
- SILVA, M. E. C. Uma cidade e três centros: o caso de Marabá (PA). *Geosp – Espaço e Tempo (on-line)*, v. 24, n. 2, p. 262-278, ago. 2020.
- SILVA, M. E.; DO NASCIMENTO, N. N. Triplicidade e interações espaciais: a centralidade dos três núcleos em Marabá-PA. *Revista Caminhos de Geografia*, Uberlândia, MG, v. 21, n. 74, p. 21-36, 2020.
- SILVA, M. R. *Contaminação do lençol freático e o uso do poço na cidade de Marabá (PA)*. 2008. Trabalho (Conclusão de Curso de Graduação em Ciências Naturais) – Universidade Estadual do Pará, Marabá, 2008.
- SOUZA, C. G. N.; SOUZA, M. V. M.; NETO, J. E. D. B. N.; SOUZA, B. A. S. *Análise da centralidade intraurbana em cidade média da Amazônia Oriental brasileira: estudo de caso dos núcleos Marabá Pioneira e Cidade Nova em Marabá (PA)*. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS, 7., 2014.
- SOUZA, B. A. S. *O espaço urbano e os shopping centers: o Shopping Pátio Marabá e suas implicações no espaço comercial do Núcleo Marabá Pioneira, Marabá-PA*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará - UNIFESSPA, Faculdade de Geografia, Curso de Licenciatura em Geografia, Marabá-PA, 2016.
- TOURINHO, H. L. Z. *Estrutura urbana de cidades médias amazônicas: análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana*, 2011. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Recife, 2011.
- VELHO, O. *Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009.
- YOSHIOKA, R. *Avaliação de implantação de núcleo urbano na Amazônia: exemplo de Nova Marabá-Pará*. 1986. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986.

Autor Correspondente

Bruna de Souza Xavier

Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará – Unifesspa.

Folha 31, Quadra 07, Lote Especial, s/nº – Nova Marabá, Marabá – PA, Brasil. CEP 68507-590

bruninhaxavier@live.com

Este é um artigo de acesso aberto distribuído
sob os termos da licença Creative Commons.

