



# A METROPOLIZAÇÃO DA AMAZÔNIA LEGAL: O PROCESSO HISTÓRICO E SOCIOECONÔMICO DE FORMAÇÃO DA CAPITAL DE CARAJÁS

**Bruna de Souza Xavier**

Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará | bruninhaxavier@live.com

**José Wanderley Moura Nogueira**

Universidade Federal do Pará | wanderley1807@gmail.com

**Dyeggo Rocha Guedes**

Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará | dyeggorguedes@unifesspa.edu.br

**Lucas Di Candia Ramundo**

Universidade do Estado do Rio de Janeiro | lucas\_ramundo@hotmail.com

**Jorge Eduardo Macedo Simões**

Universidade Federal do Pará | jorgesimoes@ufpa.br

---

## Sessão Temática IV: Metropolização do espaço: Planejamento, governança e gestão

---

**Resumo:** O artigo explora 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 do Carajás. Originalmente baseada no extrativismo vegetal e mineral, a cidade experimentou mudanças profundas a partir dos projetos desenvolvimentistas das décadas de 1960-70, que impulsionaram a infraestrutura e a industrialização. Composta por núcleos urbanos distintos, como Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova, a organização urbana reflete as tensões entre modernização planejada e ocupação espontânea. Marabá se consolidou como centro industrial, liderado pelo setor minero-metalúrgico, mas enfrenta desafios como desigualdade social, vulnerabilidade ambiental e falta de planejamento urbano integrado. O artigo destaca a relevância de Marabá no contexto amazônico, evidenciando os avanços e contradições da integração regional e a necessidade de políticas públicas sustentáveis.

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

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

**Abstract:** *The article explores the metropolitanization process of Marabá, highlighting its historical, socioeconomic, and spatial evolution as a regional hub in southeastern Pará and the Carajás Integration Region. Initially based on vegetal and mineral extraction, the city underwent profound changes during the developmental projects of the 1960s-70s, which boosted infrastructure and industrialization. Composed of distinct urban centers, such as Marabá Pioneira, Nova Marabá, and Cidade Nova, its urban organization reflects tensions between planned modernization and spontaneous settlement. Marabá has established itself as an industrial hub, led by the mining and metallurgical sector, but faces challenges such as social inequality, environmental vulnerability, and lack of integrated urban planning. The article emphasizes Marabá's significance in the Amazon context, highlighting the advances and contradictions of regional integration and the need for sustainable public policies.*

**Keywords:** *Amazônia Legal; Carajás; Marabá (PA).*

---

## LA METROPOLIZACIÓN DE LA AMAZONÍA LEGAL: EL PROCESO HISTÓRICO Y SOCIOECONÓMICO DE FORMACIÓN DE LA CAPITAL DE CARAJÁS

**Resumen:** *El artículo explora el proceso de metropolización de Marabá, destacando su evolución histórica, socioeconómica y espacial como un centro regional en el sureste de Pará y la Región de Integración de Carajás. Inicialmente basada en la extracción vegetal y mineral, la ciudad experimentó cambios profundos durante los proyectos desarrollistas de las décadas de 1960-70, que impulsaron la infraestructura y la industrialización. Compuesta por núcleos urbanos distintos, como Marabá Pioneira, Nova Marabá y Cidade Nova, su organización urbana refleja tensiones entre la modernización planificada y la ocupación espontánea. Marabá se ha consolidado como un núcleo industrial, liderado por el sector minero-metalúrgico, pero enfrenta desafíos como la desigualdad social, la vulnerabilidad ambiental y la falta de planificación urbana integrada. El artículo destaca la relevancia de Marabá en el contexto amazónico, evidenciando los avances y contradicciones de la integración regional y la necesidad de políticas públicas sostenibles.*

**Palabras clave:** *Amazônia Legal; Carajás; Marabá (PA).*

## 1 - INTRODUÇÃO

Este artigo examina o processo de metropolização de Marabá, com destaque para a relevância de compreender o papel histórico na formação das condições socioeconômicas, culturais e demográficas que moldaram o município Marabá como a principal metrópole do sudeste do Pará e um dos polos estratégicos da Amazônia Legal. A partir de uma perspectiva histórica, busca-se contextualizar os elementos que permitiram a consolidação de Marabá como um centro dinâmico, com uma trajetória singular no processo de urbanização e integração da Amazônia ao território nacional.

Marabá ocupa uma posição central nos debates sobre o desenvolvimento amazônico, em grande parte em decorrência da sua história entrelaçada com as políticas de ocupação da região a partir da década de 1960. Os projetos nacionais de integração, como o Programa de Integração Nacional (PIN) e o Projeto Grande Carajás (PGC), trouxeram mudanças estruturais profundas, transformando a cidade em um ponto de convergência para fluxos populacionais, econômicos e logísticos. Adicionalmente, a combinação de dinâmicas locais e nacionais resultou em um padrão de urbanização polinucleado, que reflete tanto os avanços quanto as contradições do modelo de desenvolvimento adotado na Amazônia.

O entendimento dessas transformações históricas é crucial não apenas para mapear a evolução socioespacial de Marabá, mas também para reconhecer os desafios contemporâneos enfrentados pela cidade. As tensões entre crescimento econômico, desigualdades sociais e sustentabilidade ambiental continuam a moldar o futuro do município. Nesse contexto, este artigo também se propõe a servir como um suporte metodológico para pesquisas futuras, em especial a realização de uma Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) em Marabá, nos moldes da pesquisa conduzida pelo IBGE em âmbito nacional.

Para tanto, o presente trabalho se debruça sobre interpretar a partir de interseções históricas, sociais, econômicas e ambientais já disponíveis sobre Marabá, permitindo uma compreensão ampla das especificidades do município. A abordagem adotada neste estudo reforça a centralidade do papel histórico na análise do processo de metropolização. Compreender como a cidade evoluiu, desde a sua formação como um núcleo ribeirinho dependente do extrativismo vegetal até se tornar um polo industrial e logístico, é essencial para decifrar as características que diferenciam Marabá de outros centros urbanos amazônicos.

Este esforço também revela as influências estruturais de políticas públicas nacionais, como a construção de rodovias e ferrovias, o incentivo à exploração mineral e os fluxos migratórios massivos que moldaram a composição populacional e as dinâmicas econômicas locais, definindo aquilo que Becker (2001) denominou de malha técnico-política e de malha socioambiental da Amazônia. Por meio desta abordagem, espera-se ampliar o entendimento sobre o papel de Marabá na configuração regional da Amazônia Legal, evidenciando como os processos históricos e econômicos interagem com dinâmicas sociais e ambientais para moldar o presente e futuro do município. Assim, este trabalho se posiciona 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<sup>1</sup> está estruturado em quatro partes principais. Na primeira seção, apresenta-se uma visão ampla da formação histórica de Marabá. Na segunda seção, é realizado um estudo da formação socioeconômica. Por fim, nas considerações finais, o artigo oferece uma reflexão sobre os desafios e possibilidades de integrar metodologias existentes às especificidades locais, visando não apenas compreender a metropolização de Marabá, mas também contribuir para políticas públicas mais eficazes e sustentáveis

## 2 – A FORMAÇÃO HISTÓRICA DA METRÓPOLE DE CARAJÁS

### 2.1 – 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 km<sup>2</sup>, o que corresponde a 1,21% da área total do território paraense (FAPESPA, 2022). Segundo a divisão geográfica regional, elaborada pelo IBGE, 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)



Fonte: Google Maps, 2023.

O referido município tem por referência o ponto de encontro entre dois grandes rios, Tocantins e Itacaiúnas, formando uma espécie de "γ" no seio da cidade, vista de cima. Justamente através dos rios que a cortam e circundam, se dava a influência de Marabá não só para as vizinhas paraenses como para cidades de outros estados.

Há domínio absoluto da cidade sobre as regiões circunvizinhas, uma vez que tanto o Araguaia, 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” abastece os garimpos do Ipixuna (a jusante, e hoje quase extinto) e os de Mãe Maria e do Araguatins, a montante. É por esta localização que a área de ação de Marabá ultrapassa de 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 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 se desenvolveu 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), de certa forma rompendo o isolamento geográfico de Marabá, e ao mesmo tempo reduzindo sua dependência em relação à capital do Estado (Silva, 2020).

Hoje, Marabá é a quarta maior economia do estado do Pará, e o principal centro socioeconômico 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).

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 se dão 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 82mm/mês, enquanto no período mais chuvoso esta variação se situa entre 220 e 270mm/mês. Vale destacar que, segundo o estudo de Bezerra; Pessoa e Ferreira (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 e acentuadamente no período mais chuvoso.

Abaixo, a título informativo, 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**

Mês	Jan	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Ano
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	34,2	34,7	34,2	33,2	32,3	31,5	32,8
Temperatura média compensada (°C)	26,5	26,4	26,5	27	27,5	27,5	27,7	28,1	28,2	27,9	27,3	26,7	27,3
Temperatura mínima média (°C)	23,1	23	23,2	23,5	23,5	22,7	22,2	22,6	23,6	23,9	23,7	23,3	23,2
Temperatura mínima recorde (°C)	20	16,8	18	18	17,6	18,3	16,5	16	17	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	1 899,2
Dias com precipitação (≥ 1 mm)	16	17	19	15	9	4	1	1	4	6	9	14	115
Umidade relativa compensada (%)	82,7	83,9	84,5	83,3	80	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	252,1	280,6	268,4	195,7	159,5	136,5	125,9	2 217,7

Fonte: Instituto Nacional de Meteorologia (INMET)

Com um exame superficial do quadro, resta claro que os meses de junho a outubro são aqueles de modo mais tranquilo, visto haver 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 aos alagamentos ocorridos pelos desastres climáticos, que ocorrem principalmente nesse período.

Com relação aos Assentamentos Rurais, considerando os dados do INCRA, de 2018, eram 592 projetos de assentamentos oficialmente reconhecidos pela entidade no município de Marabá-PA, englobando quase 72 mil famílias assentadas no total. Segundo o Instituto, assentamento rural é um conjunto de unidades agrícolas, independentes entre si, que é entregue a famílias sem condições econômicas para explorá-la utilizando exclusivamente mão de obra familiar.

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 – colimando com que o processo de assentamento não obedeça a um critério ambiental, de zoneamento agrícola, e nem práticas tecnológicas

adequadas. As ocupações acabam se efetivando 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 deles. De tal sorte 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).

## 2.2 - ASPECTOS GERAIS DA FORMAÇÃO HISTÓRICA

Apesar da região de Marabá ter sido densamente explorada pelos colonizadores portugueses ainda no século XVI, ela permanece sem ocupação definitiva até o fim do século XIX, 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 05 de abril de 1913 – primeiro como vila (ou “burgo”) e dez anos depois recebendo oficialmente o título de município (Neves, 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 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 – processo que 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 comessem 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. “Integrar para não entregar” era o slogan que permeava a ação do Estado na região amazônica, sob auspícios da Segurança Nacional. E 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 à população, o governo trouxe para a região diversas políticas de cunho assistencial, que até este período eram praticamente inexistentes no local (Nascimento, 2021).

No entanto, a maior mudança estrutural na socioeconomia marabaense se deu 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 60 e 70, 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 do caucho e da castanha, passa a receber muito mais investimentos de fora da região. A cidade dos ‘oligarcas’ começa a se tornar 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 acordos com os autores supracitados, a década de 1980 também 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 17m. 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 produção de ferro-gusa, setor que veio trazer grandes benefícios econômicos para o município, como veremos adiante.

Um elemento incontestável da importância dos fluxos migratórios para a formação da população marabaense está num estudo de Yoshioka (1986), onde 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 disparou 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 vem acompanhado com 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 nos 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. A grande diferença é que o fluxo migratório, e com ele a formação da cidade, que nas décadas de 1960-1970 foi conduzido pelo Estado, justamente na intenção de povoar produtivamente essa região, interligar a Amazônia com o restante do país – tendo Marabá como um grande centro para tal – agora é estimulado essencialmente pelas quatro grandes atividades privadas desenvolvidas na cidade marabaense: pecuária; cultura da soja; madeira e indústria/extrativismo mineral. Com isso não se quer dizer 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). Porém, é fato 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.

Para finalizar esta subseção, apresentamos 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 aponta ainda as principais

características do grupo migrante, as atividades predominantes na cidade em cada época, o contexto socioeconômico marabaense em cada período, a população aproximada antes e depois do fluxo destacado, e a principal via de chegada destes movimentos migratórios em Marabá.

**Quadro 2 - Fluxos Migratórios principais para Marabá (fim do século XIX 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 <sup>7</sup>
Formação da Colônia Agrícola	Pouca expressividade econômica e povoamento esparsa ao longo dos rios	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iniciativas pontuadas com estímulo do Estado</li> <li>Motivados por perseguições políticas em Goiás e em outros locais</li> <li>Busca de novas áreas para a pecuária e caucho</li> </ul>	Aprox. 200 hab. (1897) <sup>8</sup>	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"> <li>Espontâneo mas resultado da intensificação das atividades do caucho e castanha</li> <li>Variação de quantidade e de sazonalidade</li> </ul>	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"> <li>Espontâneo gerado pela instalação de grandes obras de infraestrutura</li> <li>Dirigido em alguns momentos segundo uma lógica estatal</li> <li>Consequência da expansão do capitalismo na fronteira</li> </ul>	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"> <li>Consequência da expansão do capitalismo na fronteira</li> <li>Consequência da instalação da expansão e diversificação da exploração mineral</li> </ul>	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"> <li>Nova Divisão Territorial do Trabalho</li> <li>Criação de Projetos de Assentamentos (PAs)</li> <li>Reestruturação da Centralidade Urbana de Marabá</li> </ul>	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)

### 2.3 - ASPECTOS GERAIS DA ORGANIZAÇÃO MUNICIPAL

Segundo o PPA 2022-2025 (BRASIL, 2021), a organização municipal é definida por 12 (doze) Distritos Administrativos, sendo um Distrito Sede Municipal e 11 (onze) 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 se combinou com a prevalência do dinamismo econômico produzindo a polinucleação. Essa condição se justifica, em parte, pelo patamar demográfico, um dos maiores depois da capital do estado, Belém. A inserção de atividades econômicas extra locais 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 já apresentava uma estrutura intraurbana tripartite, diferenciada a saber: (a) a Marabá Pioneira, comércio mais tradicional, (b) a Nova Marabá, planejada pela Sudam, (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. Vejamos abaixo alguns detalhamentos sobre estes principais aglomerados que compõem a cidade.

#### i) Marabá Pioneira

Também chamado de 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 se destaca 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 a alimentação com barracas padronizadas.

Marabá pioneira 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 07 de maio de 2013, do Shopping Pátio Marabá que hoje é chamado Shopping Partage. A sua chegada desencadeia novas dinâmicas no setor econômico de Marabá. Contudo, Marabá Pioneira ainda tem as suas particularidades, pois mesmo com a implantação 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 as margens da BR-230 (Transamazônica), com o intuito inicial de modernizar a estrutura urbana de Marabá, e acolher duas categorias de moradores: remanejados de outras áreas de cidade periodicamente alagadas e novos migrantes que chegavam diariamente na cidade.

Com a chamada 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.

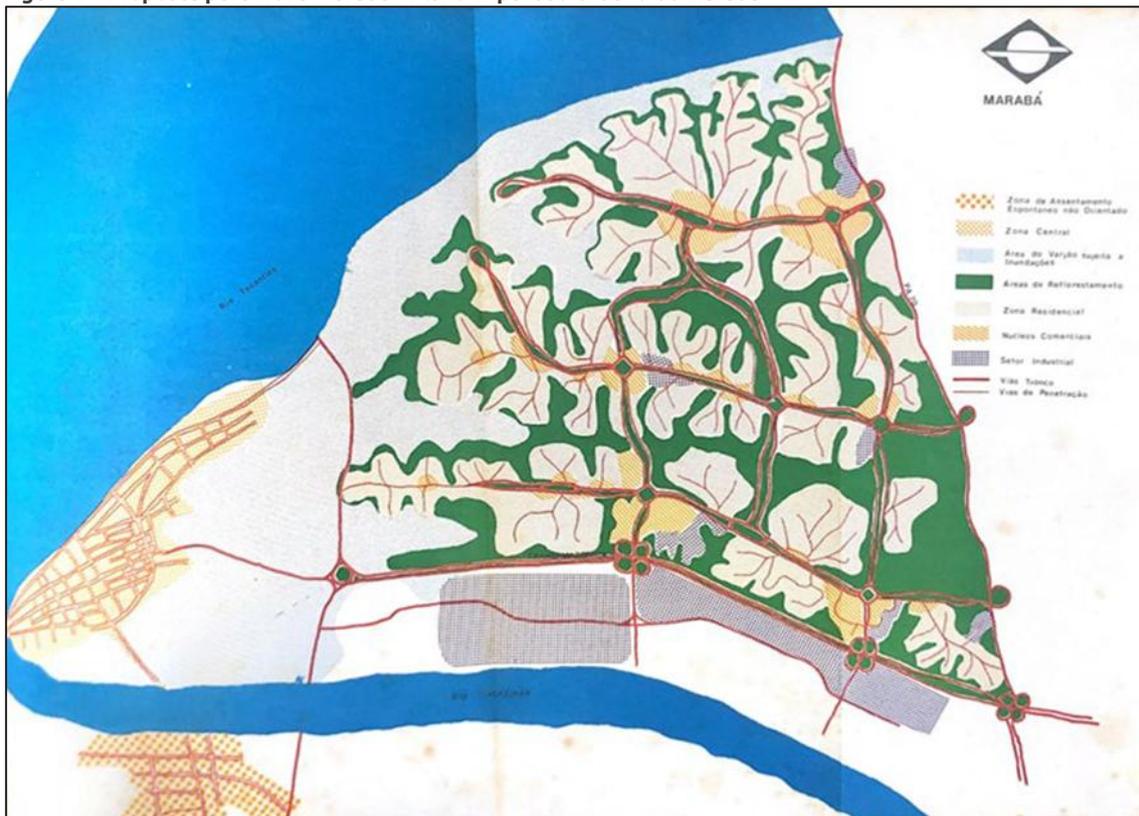
O Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM) previa uma Nova Marabá distinta da Marabá Pioneira, protegida das inundações e próxima ao cruzamento das rodovias PA-70 e a Transamazônica. A Nova Marabá criaria condições favoráveis ao desenvolvimento de novas atividades, ditas modernas, e não apenas 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 (Ministério do Interior, 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 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.

Na prática, o que houve na Nova Marabá foi um crescimento abrupto da população local – bastante superior ao esperado pelo planejamento urbanístico. Segundo Lobato (2018),

estima-se um salto de 865% na população deste espaço urbano entre 1980-1990, anos seguintes à sua implementação. 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 implantada naquele novo núcleo.

Figura 2 – Proposta para Nova Marabá - Plano Expansão Urbano de marabá



Fonte: Ministério do Interior (1976).

A área central se vincula 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 (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 duas têm origem local, uma regional, com 11 franquias nacionais e uma 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, onde antes eram propriedades de terras de fazendeiros, a que sucederam-se na geração de loteamentos inadequados, com o valor exequível, além do mais, a conexão do núcleo Cidade Nova com os demais locais do município de Marabá- PA, é gerada pela obra da ponte no rio Itacaiúnas (1981), conseqüentemente, contribuindo para a construção e o estruturamento do terceiro núcleo no município de Marabá- PA, alcançando a característica urbana com a inserção do Aeroporto - João Corrêa da Rocha, além disso, no período final de extração do ouro da Serra Pelada, garimpeiros se inseriram na localidade da Cidade Nova motivados pelo baixo custo dos lotes (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), é provocada 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 Instituto de Reforma Agrária (INCRA), pela extração do ouro no garimpo de Serra Pelada, localizado a 152 km de Marabá; e ainda, pelo Projeto de Linha de Transmissão de Tucuruí, e o Projeto 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 Incra [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 se afasta da aglomeração da área central, percebem-se atividades econômicas menos complexas como, por exemplo, borracharias, oficinas, academias, restaurantes populares, hotéis de baixo padrão etc., teorizadas 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 padrão. A demais, é um dos núcleos juntamente com a Nova Marabá que apresentam uma maior qualidade no oferecimento de serviços relacionados no âmbito da 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, por 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, a estrutura das residências demonstrando o poder de compra do proprietário, além disso, cada vez que novos empreendimentos econômicos se instalam no núcleo, produz um aumento no valor da propriedade (Cardoso; Lima, 2009).

O abastecimento de água é advindo do Rio Tocantins, e seguindo para estação de tratamento de médio porte (ampliação em 1996) para estação da Cidade Nova, sendo situado o reservatório no bairro do Novo Horizonte, na avenida Tocantins na encruzilhada com a Rua Miguel Davi, entretanto, a Companhia de Saneamento do Pará (COSANPA) 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 componentes de Marabá, bairro oriundo de fatores econômicos e geográficos. Bairros como a Velha Marabá que era e é constantemente atingido por chuvas, foi um dos lugares de onde os moradores de Marabá tiveram que se locomover por conta das enchentes, logo um dos bairros onde se centralizaram foi o Bairro São Félix, antigamente conhecido somente como uma ocupação que futuramente foi constatado como causa ganha pelo governo.

Vale citar também que o bairro era um alvo constante de atividades extrativas, como extração de diamantes e cristais, assim como a extração vegetal como caucho e castanha, logo tais vantagens econômicas e geográficas foram pontos primordiais para estabelecimento do bairro.

#### v) Morada Nova

Morada Nova é um núcleo urbano do município de Marabá, sendo um dos seis componentes do distrito-sede marabaense. Porém, a revisão do plano diretor de 2018 o estabeleceu como núcleo urbano (Mercês, 2009). Apropria-se do nome do bairro homônimo, que é o mais importante centro comercial do núcleo (BRASIL, 2006). Com a abertura da rodovia, os primeiros colonos começaram a estabelecer-se na região da Morada Nova, e em pouco tempo esta área já se encontrava relativamente ocupada.

Em 1973 é estabelecido o vilarejo Morada Nova na altura do km12 da rodovia PA-70. Em pouco tempo instalam-se madeireiras e serrarias, que formariam o primeiro parque industrial de Morada Nova, além da atividade madeireira ser 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 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 (BRASIL, 2006).

#### vi) Vila Três Poderes

A vila "três poderes" foi fundada há cerca de 20 anos, localizada na região da estrada do rio preto, cerca de 100 km de Marabá, sendo mais uma das expansões da cidade, pelo fato da distância e localização é 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 explorada 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.

## 2.4 - 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 metal mecânico. A cidade está em processo de desenvolvimento acelerado e recebe muitas pessoas vindas de outras localidades, registrando também um aumento populacional consistente.

De acordo com os dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 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. Contudo, o Censo de 2022 registrou uma população brasileira de 203.080.756, indicando um aumento de 6,45% desde o Censo anterior.

Quanto ao estado do Pará, a sua população alcançou o total de 8.121.025 habitantes, representando um acréscimo de 7,06% em relação ao Censo anterior. Em relação à classificação populacional dos municípios, Marabá se encontra 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, 2023).

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. Entretanto, ainda com dados e estimativas do IBGE, observa-se nos últimos 5 anos, um recuo de 0,1% no número de habitantes da cidade.

Segundo estimativas apontadas no Plano Plurianual (2022-2025) e no SIIS - Sistema de Informações de Indicadores Sociais 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% (Censo, 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), 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 05 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 3ª maior da Região do Carajás, que apresentava média de 85,99 para este índice, e muito mais elevada do que as médias do estado (73,33) e do país (44,10). Também se destaca, negativamente, a Taxa de Mortes por Acidentes de Trânsito (2019), que era de 30,4 em Marabá, quase o dobro da estadual – 15,7 – e nacional – 15,2 (FAPESPA, 2021).

### **3 – FORMAÇÃO SOCIOECONÔMICA**

#### **3.1 – CRESCIMENTO ECONÔMICO DE CARAJÁS**

Em termos de crescimento econômico, Marabá possui um PIB a preços correntes de R\$12.930.110,24 (2020), se colocando 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 1070º dentre todos os municípios brasileiros. Em 2020, já sob os primeiros impactos da pandemia da COVID-19, Marabá teve uma desaceleração no seu produto interno bruto, pressionado por baixo desempenho industrial e agropecuário, e redução do valor adicionado do setor de serviços, o qual em 2019 contava com uma participação de R\$ 3.475.692,51 no PIB, e em 2020 caiu para R\$ 3.165.030,07 em valor adicionado. Este desempenho contribuiu para que o município marabaense perdesse o posto de 3º maior economia do Pará, para a cidade Canaã dos Carajás, recuando para a 4º posição nesse quesito (FAPESPA, 2020).

Para o ano de 2021 – último ano com dados consolidados para os municípios pelo IBGE – a cidade de Marabá manteve-se como a quarta maior economia do estado paraense, pelo índice de PIB a preços correntes. O município em tela apresentou valores de R\$ 13.523.145,275, seguindo atrás de Parauapebas (R\$ 49.763.039,614), Canaã dos Carajás (R\$ 34.989.610,087), e Belém (R\$ 33.467.126,22). Vale observar que, apesar da manutenção do 4º lugar no ranking geral do estado, a distância de Marabá para os municípios à frente aumentou consideravelmente entre os anos de 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 com dados do IBGE para a região.

#### **3.1 – SETORES ECONÔMICOS**

Marabá se destaca em alguns setores econômicos, em 2021 dentre os principais setores de atividade econômica, a contribuição para o valor adicionado total é de R\$ 608.868.832 (agropecuária); R\$ 6.619.846,179 (indústria), R\$ 3.400.749,47 (serviços), e 1.413.552,649 (administração, defesa, educação e saúde, seguridade social) sendo o peso no 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 por aproximadamente 10% do Valor Adicionado Industrial de todo o estado do Pará (FAPESPA, 2021). A atividade pecuária também é um destaque importante da região, sendo que, atualmente, Marabá é a cidade com o terceiro maior rebanho de gado dentre todas as cidades do Brasil.

### 3.2 - INDÚSTRIA LOCAL

A análise sobre o desenvolvimento da industrialização em Marabá, demonstra que esta foi capitaneada pelo setor siderúrgico, com as instalações siderúrgicas na cidade se iniciando 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-metalúrgico, além do agropecuário, florestal e infraestrutural. 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, 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, 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 tornara-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, houve a instalação de duas unidades produtoras de ferro gusa a partir de incentivos fiscais do PGC, com o objetivo de modernizar regionalmente a indústria, e considerando a verticalização da cadeia do minério de ferro com a produção de aço, em sequência com bens intermediários e maquinários finais, para a constituição de um polo metal mecânico.

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 desenvolvimento regional pela via da industrialização. Com efeito, entre 2003 e 2019 configurou o período de maior crescimento efetivo da siderurgia em Marabá, principalmente em sua etapa de produção de ferro gusa, e a adoção de políticas de verticalização para o desenvolvimento local.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A análise do processo de metropolização de Marabá 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 1960-70, 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 à 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 emerge como um exemplo de 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 contradições da ocupação da Amazônia, mas também aponta para a urgência de repensar estratégias de integração regional, respeitando as especificidades locais e os limites socioambientais.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, José Jonas. **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, José Jonas. **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. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8643591>. Acesso em: 29 nov. 2023.

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, Paulo Eduardo; PESSOA, Francisco Carlos; FERREIRA JUNIOR, David Figueiredo. Modelagem espacial da vulnerabilidade à inundação no município de Marabá-PA via lógica Fuzzy. **Revista Geoaraguaia**, 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. Disponível em: <Lei\_18081-21-Plano\_Plurianual\_2022-2025.pdf>. Acesso em: 25 ago. De 2023.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; LIMA, José Júlio Ferreira. 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 da. **A centralidade de marabá na industrialização regional: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas.** Tese (Doutorado em Ciências: Geografia Humana) - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

CRUZ, C.; RÊGO, C. Entre lógicas de produção da cidade e de reprodução da vida e do capital: injustiças socioambientais em Marabá-PA. **XX ENANPUR**, 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. Disponível em: <https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/linkPdf.php?pdf=10018717-1.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2023.

**FUNDAÇÃO AMAZÔNIA DE AMPARO A ESTUDOS E PESQUISAS (FAPESPA)**. Estatísticas Municipais Paraenses: Marabá. Diretoria de Estatística e de Tecnologia e Gestão da Informação. Belém, 2022. Disponível em: [https://drive.google.com/file/d/1RTyQlfzj\\_zyqbGHkHG5v5Y5MxIKMOa4v/view](https://drive.google.com/file/d/1RTyQlfzj_zyqbGHkHG5v5Y5MxIKMOa4v/view). Acesso em: 24 jul. 2023.

GONÇALVES, Carlos Walter P. Amazônia, **Amazônias**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2005.

HOMMA, Eliane Maria de Souza. **A ação do Incra na regularização das invasões na Amazônia e seus desafios**. 2022.

**IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA**. Censo Brasileiro de 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/maraba/panorama>. Acesso em: 21 ago. 2023.

IDEB 2021 – **Índice de Desenvolvimento da Educação Básica**. INEP - Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. Ministério da Educação. Disponível em: <http://ideb.inep.gov.br/resultado/resultado/resultadoBrasil.seam?cid=1847869>. Acessado em: 01 de outubro de 2024.

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**, 66 | VOL. 3 - NO. 1 | JAN-MAR/2023. Disponível em: [rlandrade,+5+-+PH+V3+N1+-+Artigo+3\\_compressed \(4\).pdf](rlandrade,+5+-+PH+V3+N1+-+Artigo+3_compressed+(4).pdf). Acesso em: 23 ago.2023.

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.

Lúcia Zagury Tourinho, Helena. **Estrutura Urbana De Cidades Médias Amazônicas: Análise Considerando a Articulação Das Escalas Interurbana E Intraurbana**, 2011.

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, 31(83), 373–387, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-49792018000200013>. Acesso em: 25 ago. 2023.

MERCÊS, S. Rede de **Avaliação e Capacitação para Implementação de PDP**. Pará/Ministério das Cidades, 2009.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. **Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. V. 2. Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá-PA.** São Paulo, março de 1973.

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, Durbens Martins. **A Guerrilha do Araguaia (1967-1975) : paulistas e militares na Amazônia**, Belém: NAEA, 2021. Disponível em: <http://www.naea.ufpa.br/index.php/livros/publicacoes>. Acesso em 29 ago. 2023.

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, 26, 148-171, 2018.

PEREIRA, Ailton dos Reis. **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. de A. (Coord.). **Perspectivas para o meio ambiente urbano.** Geo Marabá, 2010.

RIBEIRO, Darcy. **A Amazônia: A Última Fronteira.** Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1995.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso. **Marabá: centralidade urbana de uma cidade média paraense.** 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.** Dissertação (Mestrado em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia) – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2015.

SESPA 2021 - **RELATÓRIO DE GESTÃO ANO 2021 SECRETARIA DE SAÚDE PÚBLICA DO ESTADO DO PARÁ.** [s.l: s.n.]. Disponível em: <<http://www.saude.pa.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/RELATORIO-DE-GESTAO-SESPA-2021.pdf>>. Acesso em 27 ago. 2023.

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. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/161465>. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geosp.2020.161465>.

SILVA, M. E.; DO NASCIMENTO, Núbia Nogueira. **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)**. Trabalho de Conclusão de Curso (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: **VII Congresso Brasileiro de Geógrafos**, 2014.

VELHO, Otávio. 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**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986.

---

<sup>1</sup> Este estudo resulta de pesquisas desenvolvidas no Laboratório de Inflação e Custo de Vida (LAINC) da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA) e conta com apoio da Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (FAPESPA).