UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA
DOUTORADO INTERINSTITUCIONAL (DINTER) USP/UNIFESSPA

GLEICE KELLY GONÇALVES DA COSTA

A centralidade de Marabá na industrialização regional: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas

Versão corrigida

São Paulo
2022

GLEICE KELLY GONÇALVES DA COSTA

A centralidade de Marabá na industrialização regional: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas

Versão Corrigida

Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, no âmbito do Doutorado Interinstitucional estabelecido entre o Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo e a Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, como parte dos requisitos exigidos para obtenção do título de Doutora em Ciências.

Área de concentração: Geografia Humana.

Orientadora: Prof.ª Dr.ª Sandra Lencioni.

São Paulo
2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Cc

Costa, Gleice Kelly Gonçalves da
A centralidade de Marabá na industrialização regional: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas / Gleice Kelly Gonçalves da Costa; orientadora Sandra Lencioni - São Paulo, 2022.
225 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Desenvolvimento regional. 2. Centralidade. 3. Siderurgia. 4. Marabá. I. Lencioni, Sandra, orient. II. Título.

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE

Termo de Anuência do (a) orientador (a)

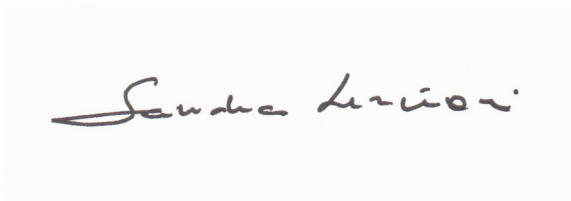
Nome do (a) aluno (a): Gleice Kelly Gonçalves da Costa

Data da defesa: 16/12/2021

Nome do Prof. (a) orientador (a): Sandra Lencioni

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento ao Sistema Janus e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 11/02/2022



(Assinatura do (a) orientador (a)

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.

Aprovado em: 16/12/2021

Banca examinadora

Prof.ª Dr.ª Isabel Aparecida Pinto Alvarez

Instituição: Universidade de São Paulo (USP)

Julgamento: Aprovado

Prof.ª Dr.ª Regina Helena Tunes

Instituição: Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ)

Julgamento: Aprovado

Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior

Instituição: Universidade Federal do Pará (UFPA)

Julgamento: Aprovado

Dedico este trabalho a meus pais, esposo e filho.

AGRADECIMENTOS

Chegar a esse momento de escrever os agradecimentos constitui para mim um alívio por ter conseguido finalizar esse trabalho. Corri o risco de não o entregar por duas vezes: no prazo de dezembro de 2020 e no prazo de maio de 2021. Tudo conspirou para não o terminar: gravidez, mudanças de cidades e de casas na mesma cidade e o mais difícil que é conciliar trabalho e escrita de tese, já que tive apenas 9 meses de liberação do trabalho para estágio na USP.

Mas mesmo com todas essas dificuldades eu jamais estive só. Meus principais apoiadores foram, sem dúvida, minha mãe e meu marido. Minha mãe está até hoje em Marabá ajudando a cuidar do meu filho. Tudo começou quando ela veio de Belém para Marabá cuidar da gente na ocasião do meu parto. Depois seguimos para Belém e lá passamos meu período de licença maternidade e ela cuidou da gente na casa dela. Em seguida fomos todos para São Paulo e lá ela cuidou da gente por nove meses. Na volta de São Paulo para Marabá contamos com o cuidado dela como contamos até hoje. Isso é muito mais do que eu mereço. Nunca terei como compensar tamanha dedicação ao longo desses anos. A você, mãe, meu agradecimento e amor eternos!

Meu marido também foi e continua sendo um grande companheiro. Esteve o tempo todo comigo desde que nosso filho nasceu em 7 de maio de 2018. Mudou-se comigo para São Paulo prejudicando o andamento de sua graduação. Depois se esforçou para conseguir a melhor instalação possível para nossa família em Marabá na volta de São Paulo e conseguiu. Uma boa casa já mobiliada onde moravam de aluguel alguns de seus parentes, que nos repassaram tudo sem burocracia com tudo instalado e pronto só para entrar e se acomodar. Nessa casa ficamos juntos e unidos no pior período da pandemia. Foi o momento em que pude amadurecer as ideias referentes à minha tese. No início de 2021 tivemos a felicidade de conquistar a casa própria. E é nessa casa, em trabalho remoto, que estamos finalizando mais uma etapa importante de nossas vidas: eu o meu doutorado e ele a sua graduação em licenciatura em matemática. Uma dupla conquista inestimável. Amo você, Oscar Netto, e obrigada por cuidar de nossa família!

Agradeço também meu pai Menezes, que além de pai é um grande amigo. Sempre me apoiou em todas as minhas decisões e foi compreensivo com minhas ausências ao longo dos dois últimos anos. Te amo e te admiro muito, meu pai!

Agradeço meus irmãos Wallace, Gabriel e Graze, minha madrasta Dener, minha avó Lúcia, meu avô José (*in memorian)*, meu sobrinho Ryan, meu amigo Alexandre, minhas cunhadas Jéssica e Nayara, meus sogros Oscar e Juci, meus tios, tias, primos e primas por terem compreendido minha ausência nesse período de doutorado. Sinto muitas saudades de vocês e da nossa Belém e prometo compensar um pouco agora que terminei essa etapa.

Um agradecimento muito especial faço à professora Sandra Lencioni. Entrou em contato comigo já nos primeiros dias do doutorado solicitando minha "concepção de tese". Ajudou-me a planejar a ida para São Paulo. Foi compreensiva com minhas ausências no período de gravidez e com minhas dificuldades de avançar na tese. Sempre leu com atenção tudo o que escrevi, retornando meus textos com observações importantes e até me deu a chave de seu gabinete de trabalho na USP para que lá, sozinha, eu conseguisse manter o foco. Muito obrigada mesmo por toda paciência e pela oportunidade de compartilhar ideias em nossas orientações individuais e em nossos colóquios sempre tão motivadores. Sem esquecer nossos cafés pós-colóquio e nosso icônico almoço no "bandejão" da USP. Sim, eu almocei no restaurante universitário da USP com Sandra Lencioni!

E por falar em colóquios, agradeço meus colegas, também orientandos de Sandra: Leônidas Marques (sempre tão atencioso em organizar nossas atividades do colóquio), Simone Affonso (que leu meu relatório de qualificação e deu boas dicas para avançar no trabalho), Michelle Sena (pelos debates a partir de terras amazônicas), Eudes Leopoldo (que participou da minha qualificação contribuindo com o amadurecimento de meu trabalho), Marli de Barros (que foi um anjo devolvendo para a Usp alguns livros que peguei emprestado e não pude devolver por conta da pandemia) e Matheus Bartolomeu, Lilian Amaral, Regina Tunes, Alexandre Tinoco e Daniel Teixeira pelos debates e trocas de experiências sem os quais eu não teria avançado nesse trabalho.

Os meus amigos do Dinter também merecem um agradecimento muito especial. Vivi experiências inesquecíveis com vocês em Marabá, em Belém, em Santarém e em São Paulo. Nossos trabalhos de campo foram únicos: os dois trabalhos de campo na cidade de Marabá com as professoras Isabel Alvarez e Glória Alves, o trabalho de campo nos assentamentos e acampamentos da reforma agrária no trajeto entre Marabá e Canaã dos Carajás com a professora Valéria de Marcos e o trabalho de campo nas cidades de Santarém e Belterra com a professora Isabel Alvarez. Importante lembrar também nossa "aventura" na Transamazônica na viagem de caminhonete de Marabá para Santarém. Entramos até em rota clandestina de exploração de madeira. Essa "aventura" compartilhei com Thulla Esteves, Rogério Almeida, Naurinete Reis e Cleide dos Anjos. Agradeço especialmente aos amigos Abel Pojo, Priscila Farias, Bill (Josinaldo Reis), Leandro Cazula, Naurinete Reis e Silvana Silva por tudo o que compartilhamos em São Paulo. Abel me recebeu em seu apartamento com marido e um bebê de seis meses de vida, cedendo seu quarto até eu conseguir alugar um apartamento. Jamais esquecerei o que fez por minha família! Obrigada, meus amigos, minha estadia em São Paulo foi mais feliz com vocês!

Agradeço meus colegas de trabalho da Unifesspa Hugo Serra, Rogério Miranda, Rogério Marinho e Marcos Alexandre. Esse Dinter também é mérito de vocês, que fizeram os contatos iniciais com a Usp para propor o projeto e que estiveram presentes em nossos eventos e trabalhos de campo.

Agradeço a todos os professores da Usp envolvidos com o Dinter. Nossas disciplinas em Marabá, em Belém e em Santarém, nossos trabalhos de campo, eventos e convivência em São Paulo foram muito importantes para nossa formação. Agradeço especialmente ao professor Wagner Ribeiro e à professora Isabel Alvarez pela paciência, conselhos e por acreditarem em nossos trabalhos.

Agradeço ao Marcus Vinícius, coordenador local do Dinter, pela administração da parte burocrática do convênio.

Agradeço meus queridos amigos desde os tempos da graduação Juan Barros e Michel Lima. Já são quinze anos de amizade e mesmo morando em cidades diferentes a gente sempre dá um jeito de se encontrar. Michel me apoiou

em vários momentos no desenvolvimento desse trabalho. Lemos e debatemos textos, me cedeu uma de suas entrevistas para eu utilizar neste trabalho e me deu muitos conselhos para eu não desistir do doutorado. Obrigada por tudo, meu amigo!

Agradeço às amigas Laís Alves e Kamilla Lopes. Nossos debates acadêmicos e apoio mútuo nos momentos difíceis que tivemos em nossas pós-graduações jamais serão esquecidos. Sem contar que a família de vocês é também um pouco a minha família em Marabá, principalmente o Seu Batista e a Dona Roseli, que sempre recebem a minha família com muito carinho em sua casa.

Agradeço à Kátia Rangel pelos conselhos. Assim como eu, engravidou enquanto fazia o doutorado e saber de sua experiência foi um estímulo a mais para que eu não desistisse.

Agradeço ao Thiago Sabino por elaborar meus mapas e pelas conversas. Cada mapa elaborado gerava um debate e muitas ideias que pude amadurecer.

Agradeço aos entrevistados e a todos e todas que forneceram informações formais e informais para essa pesquisa.

Por fim e não menos importante agradeço ao professor Saint-Clair Trindade Jr. Foi meu orientador na graduação e no mestrado e é minha principal referência na “Geografia da Amazônia” com sua seriedade e comprometimento na condução dos trabalhos de pesquisa. Seus conselhos, em 2014 quando vim para Marabá, foram muito importantes, me estimulando a valorizar a oportunidade que estava tendo, tanto no sentido de assumir compromisso com a instituição (Unifesspa) quanto com a cidade (Marabá) que estavam me recebendo. Sem contar o compromisso que eu deveria manter com a nossa “Geografia da Amazônia”. Espero que essa tese seja o primeiro passo na direção do compromisso assumido. Obrigada por esses conselhos!

A noção de centralidade política e socioterritorial, tratada a partir da realidade amazônica, é também uma tentativa de alinhavar contribuições para uma leitura mais plural e menos etnocêntrica e geocêntrica da diversidade territorial brasileira. Sustenta-se, nesse caso, a noção de urbanodiversidade para pensar a cidade e o urbano na Amazônia, de forma a acompanhar as discussões sobre a necessidade de conceber uma Amazônia urbana, plural e diversa, à semelhança do se pensa em relação à biodiversidade e à sociodiversidade, em contraponto à visão de região homogênea que sempre foi reservada à Amazônia, sob as perspectivas de vários atores sociais e mesmo, algumas vezes, sob o ponto de vista da ciência.

Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr.

RESUMO

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.

Esta pesquisa tem como objeto de investigação as relações envolvidas na transformação da centralidade da cidade de Marabá, no Estado do Pará, face ao desenvolvimento da siderurgia. No intuito de promover o desenvolvimento regional pela indústria, o Estado, em seus três níveis federativos, promove políticas de atração de investimentos para consolidar esse objetivo e isso tem implicações no processo de produção do espaço urbano e regional, que se dá sob hegemonia dos interesses do Estado e do capital. Com isso, evidenciamos a liderança de um Estado forte e orientado pela ordem capitalista de razão neoliberal. O período analisado na pesquisa foi de 2003 a 2019 (dezessete anos). Esse período foi o de maior crescimento da siderurgia em Marabá em sua etapa de produção de ferro gusa, porém com projetos públicos e privados que adotaram a verticalização da siderurgia como estratégia de desenvolvimento regional. A pesquisa é de natureza qualitativa com base nos seguintes procedimentos de investigação: levantamento e análise bibliográfica, levantamento e análise documental, realização de entrevistas gravadas com questões semiestruturadas, trabalho de campo e análise de conteúdo dos extratos sistematizados. Consoante a interpretação da produção social do espaço, verificamos a produção de uma centralidade urbano regional com privilégio para a dimensão econômica, considerando a importância assumida pela siderurgia na cidade de Marabá. Esse processo tende à reprodução ampliada do capital, mas não prescinde dos mecanismos de acumulação de capital por espoliação e se reproduz na relação cidade e região tendo como fundamento essas relações de produção. Dessa forma, ratificamos a tese de que para compreender a transformação da centralidade da cidade de Marabá é necessário levar em consideração as contraditórias e conflituosas relações entre o capital industrial e o Estado na promoção de políticas de desenvolvimento regional no contexto de preponderância do capitalismo monopolista de razão neoliberal.

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

ABSTRACT

COSTA, G, K. G. da. **The centrality of Marabá in regional industrialization**: (de)involvement, steel industry and Amazonian cities. Thesis (Doctorate in Science: Human Geography) – Postgraduate Program in Human Geography, University of São Paulo, São Paulo, 2021.

This research has as its object of investigation the relationships involved in the transformation of the centrality of the city of Marabá, in the State of Pará, in the face of the development of the steel industry. In order to promote regional development through industry, the State, in its three federative levels, promotes investment attraction policies to consolidate this objective and this has implications for the production process of urban and regional space, which occurs under the hegemony of interests of the State and of the capital. With that, we evidence the leadership of a strong State and guided by the capitalist order of neoliberal reason. The period analyzed in the research was from 2003 to 2019 (seventeen years). This period was the period of greatest growth for the steel industry in Marabá in its pig iron production stage, but with public and private projects that adopted the verticalization of the steel industry as a regional development strategy. The research is qualitative in nature based on the following investigation procedures: bibliographic survey and analysis, document survey and analysis, recorded interviews with semi-structured questions, field work and content analysis of systematized extracts. Depending on the interpretation of the social production of space, we verified the production of a regional urban centrality with privilege for the economic dimension, considering the importance assumed by the steel industry in the city of Marabá. This process tends to the expanded reproduction of capital, but it does not dispense with the mechanisms of capital accumulation through dispossession and is reproduced in the city and region relationship based on these production relationships. In this way, we confirm the thesis that to understand the transformation of the centrality of the city of Marabá it is necessary to take into account the contradictory and conflicting relations between industrial capital and the State in the promotion of regional development policies in the context of the preponderance of monopoly capitalism in neoliberal reason.

Keywords: Regional Development, Centrality, Steel, Marabá

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Relações envolvidas na transformação da centralidade urbano regional de Marabá.....31

Figura 2 - Desmembramento do Município de Marabá a partir de 1988.....71

Figura 3 - Panfleto avulso de convocação para o primeiro ato público pela metalúrgica do cobre em Marabá.....99

Figura 4 - Imagem panfletária na primeira página da reportagem de agosto de 1994.....99

Figura 5 - Panfleto avulso com maior detalhamento da motivação do primeiro ato público pela metalúrgica do cobre em Marabá.....100

Figura 6 - Interdição da ferrovia e reunião entre representantes da CVRD e coordenadores do movimento destacados na capa da edição de novembro de 1997.....104

Figura 7 - Manifestantes sobre o trilho portando cartazes também destacados na capa.....105

Figura 8 - Projeção de investimentos das siderúrgicas em Marabá.....112

Figura 9 - Representação do projeto da Alpa.....113

Figura 10 - Representação do projeto da Aços do Pará.....113

Figura 11 - Linha do tempo das tentativas de verticalizar a produção siderúrgica em Marabá.....117

Figura 12 - Área de influência contígua e total da Hidrovia Tocantins-Araguaia.....181

LISTA DE FOTOS

Foto 1 - Entrada da Sinobrás no Distrito Industrial de Marabá.....78

Foto 2 - Empreendimento da Sidenorte desativado desde 2008.....83

Foto 3 - Escritório da Siderúrgica Âncora Sul em operação no Distrito Industrial de Marabá.....85

Foto 4 - *Outdoors* em frente à unidade produtiva da Sinobrás no DI Marabá anunciando incentivos federais e estaduais.....143

Foto 5 - *Outdoor* em frente à unidade produtiva da Fermar no DI Marabá anunciando incentivos fiscais federais.....144

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Situação de Marabá no Sudeste do Pará.....27

Mapa 2 – Delimitação da área de atuação da SPVEA (Amazônia Legal), em 1953.....48

Mapa 3 – Delimitação da área de atuação da Sudam (Amazônia Legal), em 1966.....48

Mapa 4 – Delimitação da área de atuação da Sudam (Amazônia Legal), em 2020.....49

Mapa 5 – Área de abrangência do Programa Grande Carajás.....54

Mapa 6 – Município de Marabá antes dos desmembramentos de 1988.....69

Mapa 7 – Expansão urbana de Marabá de 1920 a 2020.....73

Mapa 8 – Situação operacional do Distrito Industrial de Marabá (fases I e II) em 2021.....86

Mapa 9 – Projetos de infraestrutura na cidade de Marabá.....133

Mapa 10 – Zoneamento da sede municipal de Marabá (2018).....141

Mapa 11 – Alteração do perímetro urbano de Marabá.....142

Mapa 12 – Municípios produtores de carvão vegetal no Estado do Pará nos anos de 2003, 2008 e 2019.....171

Mapa 13 – Infraestruturas relacionadas ao desenvolvimento regional no Sudeste do Pará.....172

Mapa 14 – Dinâmicas produtivas e impactos socioambientais na região de influência de Marabá.....195

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Infraestruturas vinculadas ao PGC.....61
Quadro 2 - Empreendimentos Siderúrgicos instalados no corredor da EFC até o ano de 2008.....66
Quadro 3 - Fatores de crise e paralisação das siderúrgicas instaladas no DI Marabá a partir de 2008.....80
Quadro 4 - Gestões municipais de Marabá, estaduais do Pará e federais de 2003 a 2018.....121
Quadro 5 - Investimentos públicos e privados relacionados à indústria em Marabá e região.....125
Quadro 6 - Leis e planos que contemplam a indústria em Marabá.....137
Quadro 7 - Convergências e divergências entre Estado e capital no contexto da siderurgia em Marabá nos anos 2000.....150
Quadro 8 - Empreendimentos de infraestrutura, dinâmicas produtivas e impactos socioambientais na região da siderurgia.....176

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Crescimento da população de Marabá (1970-2010).....70
Tabela 2 - Composição da população de Marabá por situação de domicílio (1970 a 2010).....72
Tabela 3 - Empreendimentos Siderúrgicos instalados no Distrito Industrial de Marabá até 2008.....76

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Preço do ferro gusa (2008-2009).....83
Gráfico 2 - Preço do minério de ferro (2001-2020).....84

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIM	Associação Comercial e Industrial de Marabá
ALBRÁS	Alumínio do Brasil
ALEPA	Assembléia Legislativa do Estado do Pará
ALPA	Aços Laminados do Pará
ALUMAR	Alumínio do Maranhão
ALUNORTE	Alumina do Norte
AMAT	Associação dos Municípios do Araguaia-Tocantins
AMZA	Amazônia Mineração S.A
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
APL's	Arranjos Produtivos Locais
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNH	Banco Nacional de Habitação
CCCSA	China Communication Construcion Company
CDI	Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará
CEE	Comunidade Econômica Européia
CEPASP	Centro de Educação, Pesquisa, Assessoria Sindical e Popular
CFEM	Compensação Financeira pela Exploração Mineral
CIMI	Conselho Indigenista Missionário
CMM	Companhia Meridional de Mineração
CNBB	Conferência Nacional dos Bispos do Brasil
COHAB	Companhia de Habitação do Maranhão
COSIPAR	Companhia Siderúrgica do Pará
CPT	Comissão Pastoral da Terra
CRB	Conferência dos Religiosos do Brasil
CT&I	Ciência, Tecnologia e Inovação
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DI	Distrito Industrial

DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
EFC	Estrada de Ferro Carajás
ENIDS	Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento
EPI	Equipamentos de Proteção Individual
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
FAPESPA	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Pará
FDA	Fundo de Desenvolvimento da Amazônia
FEPASA	Ferrovia Paraense
FERMAR	Ferro Ligas Marabá
FETAGRI	Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Pará
FIEPA	Federação das Indústrias do Estado do Pará
FINAM	Fundo de Investimentos da Amazônia
FINOR	Fundo de Investimentos do Nordeste
FLONATA	Floresta Nacional do Tapirapé-Aquiri
FMI	Fundo Monetário Internacional
FNO	Fundo Constitucional de Financiamento do Norte
GETAT	Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
II	Imposto sobre Importação
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IOF	Imposto sobre Operações Financeiras
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura da América do Sul
ITERPA	Instituto de Terras do Pará

JICA	Agência de Cooperação Internacional do Japão
MAB	Movimento dos Atingidos por Barragens
MACROZEE	Macrozoneamento Ecológico-Econômico da Amazônia Legal
MAM	Movimento pela Soberania Popular da Mineração
MDA	Movimento Debate e Ação
MARAGUSA	Marabá Gusa Siderúrgica
MRN	Mineração Rio do Norte
MST	Movimento dos Trabalhadores Rurais sem Terra
NAAC	Nippon Amazon Aluminium Company
NEAM	Núcleo de Educação Ambiental
NURI	Núcleo de Relações Interinstitucionais
OEA	Organização dos Estados Americanos
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMC	Organização Mundial do Comércio
ONG	Organização Não Governamental
PA	Projeto de Assentamento
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PBM	Plano Brasil Maior
PCT	Parque de Ciência e Tecnologia Tocantins
PDA's	Planos de Desenvolvimento da Amazônia
PDIAL	Política de Desenvolvimento Industrial da Amazônia Legal
PD&I	Pesquisa, Desenvolvimento & Inovação
PDUM	Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá
PEUM	Plano de Expansão Urbana de Marabá
PFC	Projeto Ferro Carajás
PGC	Programa Grande Carajás
PGCA	Programa Grande Carajás Agrícola
PIC's	Projetos Integrados de Colonização
PIN	Plano de Integração Nacional

PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
POLAMAZÔNIA	Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
PORTOBRÁS	Portos do Brasil
PROEX	Pró-Reitoria de extensão
PRODIAT	Projeto de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia Tocantins
PT	Partido dos Trabalhadores
RI	Regiões de Integração
RIMA	Relatório de Impacto de Meio Ambiente
SEDECT	Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia do Pará
SEDEME	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia
SEICOM	Secretaria de Mineração, Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia de Marabá
SEMA	Secretaria de Estado de Meio Ambiente
SEMAS	Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade
SEPLAN	Secretaria de Planejamento
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação
SIDEPAR	Siderúrgica do Pará
SIMARA	Siderúrgica Marabá
SINOBRÁS	Siderúrgica Norte Brasil S.A
SPVEA	Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
UEPA	Universidade do Estado do Pará
UFPA	Universidade Federal do Pará
UHT	Usina Hidrelétrica de Tucuruí

UNIFESSPA	Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
USIMAR	Usina Siderúrgica de Marabá
ZPE	Zona de Processamento de Exportação

SUMÁRIO

Introdução 25

Capítulo 1: Desenvolvimento regional e atividade industrial na Amazônia dos grandes projetos: cidade, centralidade e siderurgia 41

1.1. Marabá no contexto do planejamento regional centralizador voltado à Amazônia 42

1.2. Mineração e siderurgia em Marabá no Programa Grande Carajás 53

1.2.1. O Programa Grande Carajás e a indústria sídero metalúrgica 53

1.2.2. Marabá e o Projeto Ferro Carajás 68

1.3. Novas estratégias de promoção da verticalização da siderurgia em Marabá 87

Capítulo 2: A produção capitalista do espaço: políticas públicas, acumulação e siderurgia em Marabá e sua região de influência 120

2.1. O espaço socialmente produzido: síntese das ações públicas e privadas realizadas e projetadas em Marabá e na região no contexto industrial 122

2.2. Convergências e divergências entre Estado e capital nas estratégias de verticalização da siderurgia em Marabá 148

Capítulo 3: Relação cidade e região e siderurgia: discursos, práticas e espoliação no Sudeste paraense 160

3.1. A região de desenvolvimento da siderurgia projetada nas articulações entre o Estado e o grande capital 163

3.2. A região dos impactos socioambientais produzidos pela siderurgia 174

3.3. O espaço socialmente produzido pela indústria centralizada em Marabá: a região, a cidade e suas transformações 196

Considerações Finais 204

Referências 209

Anexo e Apêndices 220

Introdução

Este trabalho analisa as relações envolvidas na transformação da centralidade da cidade de Marabá, no Sudeste do Estado do Pará (mapa 1 a seguir), face ao desenvolvimento da industrialização capitaneada pela siderurgia[1]. A instalação de siderúrgicas nessa cidade teve início no final da década de 1980 como parte das estratégias de desenvolvimento regional do Programa Grande Carajás (PGC) instituído no início dessa década. O PGC foi um Programa integrado de desenvolvimento regional voltado à região de Carajás (mapa 5), constituída por parte dos Estados do Pará, Maranhão e Goiás. O norte de Goiás, vinculado ao PGC, após desmembramento, tornou-se Estado do Tocantins em 1988. Esse Programa teve como foco os segmentos mínero-metalúrgico, agropecuário, florestal e infraestrutural (HALL, 1991).

Isso significa que o início da industrialização da cidade de Marabá relacionou-se ao planejamento do governo federal voltado à Amazônia, uma vez que o PGC era coordenado por um Conselho Interministerial composto por representantes de onze ministérios e pelo chefe do Conselho de Segurança Nacional e era ligado diretamente ao gabinete da Presidência da República (HALL, 1991). Nesse contexto havia uma associação entre mineração, industrialização e desenvolvimento regional, aproveitando as reservas minerais de ferro, bauxita, cobre e outros descobertos na região.

Nesse planejamento, as cidades, como espaços socialmente produzidos (LEFEBVRE, 2008, 2013), tornaram-se centrais para o avanço do capital de base industrial e financeira, tanto algumas já existentes, como Marabá, que teve sua centralidade valorizada ao tornar-se base produtiva e logística vinculada às

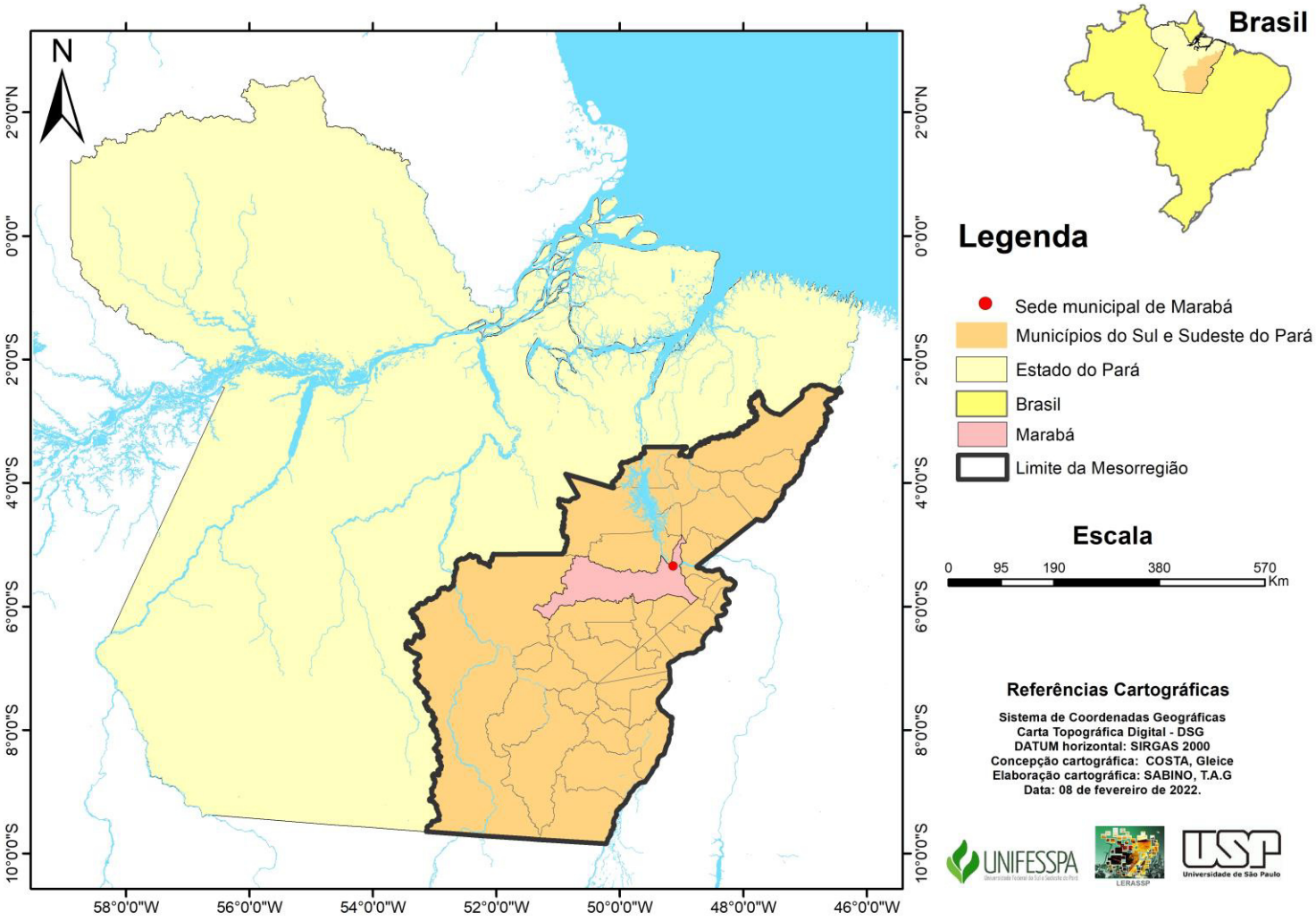
---

[1] Este trabalho intitula-se "A centralidade de Marabá na industrialização regional: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas". (Des)envolvimento, escrito dessa forma, faz referência à ideia de que o desenvolvimento pela indústria, da forma como se apresenta até o momento, não é capaz de transformar a estrutura social da região no sentido de promover, simultaneamente, crescimento econômico e desenvolvimento socioambiental. Na prática, apenas alguns grupos empresariais detém os benefícios econômicos, restando, à maior parte dos sujeitos, os impactos sociais e ambientais decorrentes projetos infraestruturais e produtivos, tais como desmatamento, poluição de rios, poluição atmosférica, alagamentos, exploração do trabalho, desterritorializações etc.

atividades desenvolvidas no Projeto Ferro Carajás[2] (PFC), quanto novas cidades instaladas após a década de 1960. Essas novas cidades são de duas ordens, as que surgiram a partir do crescimento populacional às margens das rodovias e/ou vinculadas a grandes projetos e atividades de garimpo e as cidades de companhia, planejadas como base logística dos grandes projetos hidrelétricos e minerais.

[2] Conjunto formado pelas áreas de extração de minério de ferro (mina de Carajás), pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) e pelo porto de Itaqui em São Luís no Maranhão.

Mapa 1 – Situação de Marabá no Sudeste do Pará



m

Esse processo evidencia a importância que as cidades intermediárias[3] e médias[4] assumiram na rede urbana regional após a década de 1960. Trindade Jr. et al. (2016) consideram que até essa década, a rede urbana regional apresentava a forma dendrítica com a importância da cidade primaz e sua relação direta com pequenas cidades semelhantes e o pouco destaque às cidades intermediárias. A circulação era dominantemente fluvial, mas também ferroviária e as atividades econômicas eram tradicionais, com destaque para o extrativismo vegetal, facilitando a concentração econômica na cidade primaz. Após essa década, a rede urbana regional assumiu a forma anastomosada com a importância das cidades médias e a difusão do fenômeno da metropolização[5]. As novas frentes econômicas e de modernização contribuíram com o processo de desconcentração econômica para as cidades intermediárias e médias. E a circulação passou a ser multimodal com destaque para as rodovias.

Essa mudança da rede urbana regional é importante para a compreensão das transformações verificadas na centralidade urbano regional da cidade de Marabá, uma cidade média na Amazônia Oriental. Isso porque, nas décadas anteriores, a centralidade dessa cidade esteve ligada à preponderância de relações capitalistas comerciais pelas atividades do extrativismo vegetal da borracha e da castanha do pará. Dessa forma, estabelecia com a região trocas comerciais, considerando esses produtos do extrativismo vegetal e a distribuição de mercadorias básicas provindas de cidades maiores.

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

---

[3] São cidades com posição relativa e intermediária (entre as pequenas cidades e as metrópoles regionais), independentemente de sua expressividade político-econômica no contexto hierárquico de uma rede urbana (TRINDADE JR.; PEREIRA, 2007, p. 314).

[4] São cidades que assumem um determinado papel na estrutura urbana regional como centro sub-regional, não sendo simplesmente centros locais, mas que são capazes de polarizar um número significativo de centros menores e articular relações de toda ordem como anteparo e suporte às metrópoles regionais, não compondo com estas uma unidade funcional contínua e/ou contígua (TRINDADE JR; PEREIRA, 2007, p. 314).

[5] Lencioni (2017) compreende a metropolização do espaço como um processo socioespacial que metamorfoseia o território. Considera que esse processo não se restringe às áreas metropolitanas, desenvolvendo-se em diversas escalas espaciais, que apresenta uma dimensão cultural quando hábitos culturais e valores urbanos próprios da metrópole se difundem para além dela e que acentua a homogeneização do espaço, intensifica sua fragmentação e altera a hierarquia entre os lugares.

unidades siderúrgicas na década de 1980 e outras infraestruturas contribuíram com a transformação da centralidade urbano regional de Marabá. Desta vez a relação com a região passa a ser considerada também a partir de relações de produção vinculadas à reprodução ampliada do capital como dominantes, tendo em vista a importância da indústria.

Sobre a industrialização da cidade de Marabá, Ribeiro (2010) evidencia que ocorreu de forma diversa à tendência verificada no Sudeste do país, particularmente no Estado de São Paulo. Citando Sposito[6] (2000), diz que nesse estado houve uma desconcentração e reconcentração dos parques industriais das regiões metropolitanas para as cidades de porte médio, ao mesmo tempo em que houve uma centralização espacial dos capitais produtivos e financeiros na metrópole paulista. Dessa forma, Ribeiro considera que esse processo deve ser analisado a partir das formações socioespaciais das realidades regionais em que se inserem.

> No caso da região amazônica, e particularmente do Sudeste paraense e da cidade de Marabá, o que se nota é que esse processo não ocorreu no sentido de uma desconcentração industrial da metrópole para as cidades de porte médio. A indústria que se estabelece na região, por um lado, é proveniente de outras regiões brasileiras, sendo esta caracterizada por grandes empreendimentos econômicos de capital internacional e privado, com tecnologia nelas empregadas que corresponde apenas ao beneficiamento primário de seus produtos (caso da indústria siderúrgica). Por outro lado, estabelece-se uma indústria de pequeno porte, com capitais regionais e de baixa tecnologia, mas que também são importantes na dinâmica econômica de Marabá, no sentido de que também fortalecem sua centralidade regional na distribuição de sua produção para atender a uma demanda local (caso das indústrias da construção civil, da indústria agropecuária – leiteiras e frigoríficos, e da indústria moveleira) (RIBEIRO, 2010, p. 113).

No caso em particular da indústria siderúrgica em Marabá, teve início no final da década de 1980 com a instalação de duas unidades produtoras de ferro gusa[7] a partir dos incentivos fiscais do PGC (MONTEIRO, 1998). O objetivo era que esses

---

[6] SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. B. E. (org.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. São Paulo: Expressão Popular, 2000. p. 609-643.

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

empreendimentos fossem o primeiro passo da modernização regional pela indústria, considerando a verticalização da cadeia do minério de ferro com a produção de aço e posteriormente dos bens intermediários e dos maquinários finais para a constituição do polo metal mecânico.

A partir do início dos anos 2000, novas unidades de produção de ferro gusa e de ferro liga[8] foram instaladas no Distrito Industrial de Marabá, 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 os federais. A etapa de produção de aço em maior escala, no entanto, ainda não foi alcançada, à exceção da instalação da Siderúrgica Norte Brasil (Sinobrás) no ano de 2006, que atualmente produz 380 mil toneladas de aço por ano, um número considerável, mas não suficiente para a instalação de um polo metal mecânico no DI Marabá.

Ainda assim, esse segmento industrial continua a ser incentivado pelo Estado como estratégia de desenvolvimento regional. Ao longo dos últimos 20 anos, políticas de atração de investimentos foram promovidas para consolidar esse objetivo e isso tem implicações no processo de produção do espaço urbano e regional, que se dá sob hegemonia dos interesses do Estado e do capital. Dessa forma, esses agentes promovem investimentos infraestruturais (portos, pontes, hidrovia, ferrovia, ampliação do distrito industrial), incentivos fiscais e financeiros e a projeção de siderúrgicas de grande porte que deem suporte à construção do polo metal mecânico como estratégia de desenvolvimento regional pela indústria, conforme figura 1 a seguir, desconsiderando práticas e vivências de grupos sociais originários e tradicionais que podem ser prejudicados por esses empreendimentos.

[8] Combinação de ferro com um ou mais elementos químicos por processo de redução.

Figura 1 – Relações envolvidas na transformação da centralidade urbano regional de Marabá

Organização: Gleice Costa (2021).

Nesse processo, a cidade de Marabá tem sua centralidade valorizada e transformada ao ser alvo de sucessivos investimentos para a promoção do desenvolvimento regional pela indústria, o que nos leva ao problema central de pesquisa, qual seja: que relações são decisivas para a compreensão da transformação da centralidade da cidade de Marabá?

A tese que responde a esse problema é que para compreender a transformação da centralidade da cidade de Marabá é necessário levar em consideração as contraditórias e conflituosas relações entre o capital industrial e o Estado na promoção de políticas de desenvolvimento regional no contexto de preponderância do capitalismo monopolista de razão neoliberal. Nesse sentido, consideramos que ocorre a produção de uma centralidade urbano regional pelos interesses dos agentes do Estado e do capital, articulada pela indústria, no intuito de inserir a região na economia globalizada de forma mais competitiva. Atualiza-se com isso a relação entre desenvolvimento regional e urbanização, desta feita com a ampliação da competição em escala planetária com a consolidação do capitalismo monopolista de razão neoliberal (DARDOT; LAVAL, 2016).

Levando em consideração a necessidade de compreender a transformação da centralidade da cidade de Marabá, tomamos como referência o conceito de centralidade proposto por Lefebvre (2008, p. 14):

> [...] O que é a centralidade (urbana, social)? Uma forma, aquela da reunião, do encontro, da simultaneidade. De quê? De tudo o que pode se reunir, se encontrar, se acumular. A forma vazia pode e deve ser preenchida. Assim, cada época, cada período, cada modo de produção suscitou (produziu) sua própria centralidade: centro político, comercial, religioso etc. Atualmente, a centralização se quer total. Ela concentra as riquezas, o poder, os meios do poder, a informação, o conhecimento, a "cultura" etc. Numa palavra: tudo. Todavia, as centralidades sempre pereceram e desapareceram, seja por excesso (noutros termos, por "saturação"), seja por falta, por incapacidade de atrair tal "elemento", seja, enfim, por assalto dos excluídos, dos rejeitados para as periferias [...].

Essa referência a Lefebvre é importante, uma vez que sua proposição leva em consideração a totalidade em movimento, não negligenciando a relação dialética entre centralização e fragmentação, o que também sugere uma contradição do espaço entre centralidade e periferia.

Pereira (2012) considera que a concepção de centralidade de Lefebvre apresenta avanços teóricos por considerar, simultaneamente, as dinâmicas dialéticas do espaço abstrato e do espaço social, permitindo a análise da diversidade social e da fragmentação sem as confundir com a "hierarquização de parcelas do espaço a partir da tomada dos mecanismos de reprodução do capital como única variável relevante" (PEREIRA, 2012, p. 12). Embora nossa discussão dê mais destaque às dinâmicas econômicas por considerar a centralidade da indústria, não negligenciamos outras dimensões do processo de produção do espaço que também são importantes, como as dinâmicas socioculturais que se articulam a esse processo como resistência e como potência.

A partir dessas referências, essa pesquisa tem como *objetivo geral* analisar as relações envolvidas na transformação da centralidade da cidade de Marabá face ao desenvolvimento da siderurgia. Como desdobramento desse objetivo, estabelecemos dois objetivos específicos, quais sejam:

- analisar a produção do espaço da cidade de Marabá e da região face ao desenvolvimento da atividade siderúrgica;

- identificar e analisar elementos da relação cidade e região produzidos pela atividade siderúrgica.

Foi considerado para análise o período de 2003 a 2019 (dezessete anos). Esse período foi o de maior crescimento da siderurgia em Marabá em sua etapa de produção de ferro gusa, porém com projetos públicos e privados que adotaram a verticalização da siderurgia como estratégia de desenvolvimento regional.

A justificativa para o desenvolvimento deste trabalho é que contribuirá com a investigação da dimensão política da relação entre mineração, industrialização e desenvolvimento. Existem diversos trabalhos acadêmicos que analisaram essa relação a partir de Marabá e da região privilegiando a dimensão econômica com a análise dos processos de reestruturação do espaço, com o exame dos circuitos do capital e com a análise da dinâmica de estruturação desigual do espaço. Sem negar a contribuição e os avanços desses debates, este trabalho enfatizará a dimensão política dessa relação, menos investigada que a econômica, observando as convergências e divergências do Estado em seus três níveis federativos e do Estado com o capital e a implicação desse processo na produção do espaço urbano e regional.

A referência à produção social do espaço, portanto, é central neste trabalho (LEFEBVRE, 2008, 2013). Nessa interpretação, o espaço é uma totalidade dialética e deve ser analisado em sua multidimensionalidade, considerando a dimensão concebida, ligada às representações do espaço, às ideologias, ao planejamento e ao saber técnico; a dimensão percebida relacionada à prática espacial e à percepção dos sujeitos sociais; e a dimensão vivida ligada aos espaços de representação, à apropriação e aos usos dos sujeitos sociais.

Considerando que a produção do espaço se dá sob hegemonia dos interesses dos agentes do Estado e do capital no processo de transformação da centralidade urbano regional de Marabá, temos a hegemonia da dimensão concebida, mas em relação dialética com as dimensões percebida e vivida, tendo em vista a condição de totalidade dialética do espaço.

As relações entre Estado e capital no processo de produção do espaço, portanto, são centrais. E estas devem ser compreendidas a partir da constituição da ordem capitalista de razão neoliberal. Dardot e Laval (2016) definem quatro traços que caracterizam a razão neoliberal: o mercado apresenta-se não como um dado

natural, mas como uma realidade construída que, como tal, requer a intervenção ativa do Estado, assim como a instauração de um sistema de direito específico; a essência da ordem de mercado reside na concorrência; o Estado não é simplesmente o guardião desse quadro, mas é também submetido à norma da concorrência; e a universalização da norma da concorrência ultrapassa as fronteiras do Estado, atingindo até mesmo os indivíduos em sua relação consigo mesmos. Dessa forma, compreendemos que as ações do Estado em articulação com o capital voltadas à produção da centralidade urbano regional de Marabá pela indústria são orientadas por essa razão neoliberal e isso pressupõe que "não estamos lidando com uma simples retirada de cena do Estado, mas com um reengajamento político do Estado sobre novas bases, novos métodos e novos objetivos" (DARDOT; LAVAL, p. 190). Com isso, evidenciamos a liderança de um Estado forte e orientado pela ordem capitalista de razão neoliberal no intuito de promover o desenvolvimento regional pela indústria.

Harvey (2014a) compreende que o Estado, uma vez neoliberalizado, é o principal agente das políticas redistributivas, revertendo o fluxo que vai das classes altas para as classes baixas. Ele o faz promovendo privatizações e cortes de gastos públicos que sustentam o salário social e também por meio de revisões dos códigos tributários a fim de beneficiar antes os retornos sobre o investimento do que sobre a renda e os salários. Nesse sentido, tende a promover, simultaneamente, processos como aumento de impostos sobre o consumo, taxas de uso e o oferecimento de uma vasta gama de subsídios e isenções fiscais a pessoas jurídicas. O autor interpreta esse processo como "redistribuição via Estado", sendo essa uma das características do processo de acumulação de capital por espoliação.

Esses referenciais são centrais para a compreensão das transformações verificadas na centralidade urbano regional de Marabá, pois colocam em primeiro plano a ação dos sujeitos sociais na produção social do espaço, resultando em uma pesquisa de natureza qualitativa.

De acordo com Minayo (1994), a pesquisa qualitativa responde a questões particulares e se preocupa com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Dessa forma, trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, correspondendo a relações, processos e fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Comparando a pesquisa quantitativa com a qualitativa, Bernades e Neto (2016) entendem que a primeira possui matéria prima de natureza numérica, permitindo tratamento estatístico, com cálculo de porcentagem, de amostra, elaboração de matrizes e apresentação gráfica. Já na segunda, a matéria prima é de natureza discursiva, considerando relatos, histórias de vida, descrição de fenômenos, que exigem outras técnicas de tratamento e são representadas, sobretudo, nos extratos dos discursos representativos do que o pesquisador quer expressar.

Com base na compreensão dos autores supramencionados, reafirma-se uma pesquisa qualitativa com base nos seguintes procedimentos de investigação: levantamento e análise bibliográfica, levantamento e análise documental, realização de entrevistas gravadas com questões semiestruturadas e análise de conteúdo dos extratos sistematizados.

O levantamento e análise bibliográfica foi feito com base em livros, artigos, teses e dissertações acessados em bibliotecas, sobretudo as da Universidade de São Paulo (USP) e da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa), e em plataformas virtuais de periódicos científicos. Dentre os principais autores e abordagens levantados, destacam-se: a) a teoria da produção social do espaço (LEFEBVRE, 2008, 2013); b) as análises das relações entre Estado e neoliberalismo (DARDOT; LAVAL, 2016; HARVEY, 2004, 2014a, 2014b); c) as análises sobre as relações entre globalização e fragmentação (CARLOS, 2007; HAESBAERT, 1999, 2010; SANTOS, 2008); d) as análises sobre a produção do espaço urbano e regional na Amazônia, com destaque para Marabá, com base em Ab'saber (1996), Almeida (2009), Almeida (2016), Amaral (2014), Andrade (2010), Bunker (2003), Cardoso e Lima (2009), Carneiro (2016), Castro (2001, 2012), Chagas Filho (2018), Coelho et al. (2003), Corrêa (1987), Costa, Carvalho e Carvalho (2011), Cota (1984), D'araújo (1992), Emmi e Marin (1996), Emmi (1999), Enríquez (2007), Hall (1991), Ibase (1983), Ikeda (2014), Lima (2013), Lima e Trindade Jr. (2017), Lima (2020), Machado (1991), Marques e Trindade (2014), Marin e Trindade (2009), Malheiro (2019), Milanez e Porto (2008), Miranda (2017), Monteiro (1998, 2006), Nunes e Lima (2012), Oliveira (2000), Pereira (2014), Pinto (1982), Pinto e Pereira (2019), Ribeiro (2010), Santos e Michelloti (2014), Santos (2015, 2017), Silva, S. (2014), Silva, C. (2014), Silva e Congílio (2019), Tavares (1999), Tourinho (1991), Trindade Jr. e Pereira (2007), Trindade Jr. e Ribeiro (2009), Trindade Jr. (2010), Trindade Jr.

(2011), Trindade Jr. (2015), Trindade Jr. e Madeira (2016), Trindade Jr. et al. (2016) e Velho (1972).

O levantamento e análise documental foi feito por meio de documentos públicos, que Cellard (2008) classifica como: arquivos públicos (governamentais, do estado civil, de natureza notarial ou jurídica) e os documentos públicos não arquivados (jornais, revistas, periódicos etc). Dessa forma, utilizamos essas duas modalidades de documentos, considerando: quinze edições do Jornal Correio, uma edição da Revista Pará Industrial, os dois Planos Diretores de Marabá (2006 e 2018), o diagnóstico do Plano Diretor de Marabá de 2006, o guia do investidor de Marabá (2018), as leis federais (1996, 2009, 2020), o resumo executivo do PGC (1985), o relatório executivo do estudo da Bacia do Tocantins-Araguaia (2013), o resumo executivo da Política de Desenvolvimento Industrial da Amazônia Legal (PDIAL) de 2014, a sistematização da produção bibliográfica do Polamazônia (2019), o Relatório de Impacto Ambiental da Aços Laminados do Pará (2009), o Relatório de Impacto Ambiental da Ferrovia Paraense (Fepasa) de 2017, o relatório técnico “Lendo o Pará” (2014) e o Atlas da Integração Regional do Estado do Pará (2010).

As quinze edições foram selecionadas a partir de 57 jornais que tivemos acesso solicitando diretamente à redação do Jornal Correio sediada em Marabá. Essa solicitação foi feita por telefone no mês de julho de 2020, considerando jornais que tratassem dos temas da mineração e da siderurgia em Marabá. Após as solicitações, a redação nos repassou o número de 57 jornais. Esse procedimento foi adotado porque nesse período a cidade de Marabá ainda estava com restrições de acesso aos órgãos públicos em decorrência da pandemia da COVID-19 (Novo Coronavírus SARS-CoV-2). Dessa forma, ficamos impossibilitados de acessar acervos presencialmente, como o da Fundação Casa da Cultura de Marabá, uma instituição municipal que possui um acervo significativo de livros, jornais, fotografias e outros documentos. Cruzando as informações contidas nesses jornais com algumas fontes bibliográficas, concluímos que a seleção estava adequada para os fins almejados nessa pesquisa.

A edição da Revista Pará Industrial foi acessada no *site* da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa). Os planos diretores de Marabá foram acessados no *site* da prefeitura. O diagnóstico do plano diretor de 2006 foi solicitado à Secretaria de Planejamento de Marabá (Seplan) via *email*, que atendeu nosso

pedido. O guia do investidor de Marabá foi obtido na Secretaria de Mineração, Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia de Marabá (Seicom) na ocasião da entrevista com o secretário. O PDIAL e a sistematização da produção bibliográfica do Polamazônia foram acessados no *site* da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam). As leis federais foram acessadas nos *sites* da Câmara Federal e do Senado. O resumo executivo do PGC foi acessado no *site* da biblioteca da presidência da república. O relatório executivo do estudo da Bacia do Tocantins-Araguaia foi acessado no *site* da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O relatório técnico "Lendo o Pará" foi solicitado por *email* aos organizadores, que também nos atenderam. E o Atlas da Integração Regional do Estado do Pará já fazia parte de nosso acervo desde a pesquisa de mestrado.

Esses documentos foram fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa. Cellard (2008) compreende que o documento escrito é importante na reconstrução do processo analisado, pois acrescenta a dimensão do tempo à compreensão do social. Isso pode ser feito por meio da identificação do contexto, dos autores, da autenticidade e da confiabilidade, da natureza do texto, dos conceitos-chave e da lógica interna do texto.

No terceiro momento da pesquisa, realizamos entrevistas semiestruturadas, que configuram um tipo de entrevista qualitativa. Na entrevista semiestruturada individual, a cosmovisão, o mundo da vida pessoal do entrevistado, é explorado em detalhe (GASKELL, 2008). Nas entrevistas semiestruturadas as perguntas são normalmente específicas, mas o entrevistador está livre para ir além das respostas (MAY, 2004). A intenção inicial era realizar entrevistas com representantes do poder público de Marabá e do Pará e com representantes da associação dos sindicatos e associações da Indústria de Marabá e do Pará, mas em decorrência da pandemia, conseguimos realizar apenas duas entrevistas em abril de 2021: a primeira com o secretário na gestão estadual do Pará (2007-2010) e a segunda com o secretário na gestão municipal de Marabá (2017-2020). Ainda tentamos agendar uma entrevista com o presidente do Sindicato das Indústrias de Ferro Gusa do Pará, mas ele não nos retornou.

Dessa forma, buscamos alternativas em fontes secundárias, quais sejam: uma entrevista feita em 2012 pelo pesquisador Michel de Melo Lima com o representante da Vale no projeto Aços Laminados do Pará, os discursos proferidos na audiência pública da Fepasa na cidade de Marabá em 2017 pelo secretário na

gestão estadual do Pará (2015-2018) e pelo prefeito de Marabá na gestão 2017-2020. Esses discursos gravados foram transcritos para ser analisados nesta pesquisa. Por fim, selecionamos extratos da entrevista cedida à Revista Pará Industrial em 2009 pela presidente da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará (CDI) na gestão estadual 2007-2010.

Apesar de não terem sido tantas entrevistas quanto gostaríamos, foram representativas, conjuntamente com os documentos selecionados, do processo em análise. A entrevista é sempre uma técnica de extrema relevância para o conhecimento da realidade estudada porque nos apresenta a realidade a partir do ponto de vista dos entrevistados. Vislumbramos, dessa forma, os conflitos, os anseios, as aspirações e os dilemas dos sujeitos sociais.

Por fim, realizamos um trabalho de campo em abril de 2021 no Distrito Industrial de Marabá (fases I e II) para registros fotográficos e para confirmar o funcionamento das unidades produtoras de ferro gusa, ferro liga e aço. E sistematizamos todos as informações levantadas, tanto as bibliográficas e documentais quanto as de entrevistas e de trabalho de campo, em textos, quadros, tabelas e mapas para proceder à análise.

É importante destacar que este trabalho se estrutura em torno de uma abordagem dialética e tem como princípios e elementos de análise a contradição e o conflito como centrais. Portanto, buscamos inspiração no materialismo histórico e dialético para a compreensão dos processos sociais, sobretudo os interesses envolvidos nos processos relacionados à produção do espaço. Julgamos ser pertinente, nessa interpretação, que o espaço seja analisado em todas as suas dimensões e como totalidade dialética (LEFEBVRE, 2008, 2013).

Lefebvre (1987) considera que só existe dialética, no sentido de interação de elementos contrários, se existir movimento e que só há movimento se existir processo histórico. Essa interpretação é importante para a compreensão da relação dialética entre sujeito e objeto:

> Em termos filosóficos, o *sujeito* (o pensamento, o homem que conhece) e o *objeto* (os seres conhecidos) agem e reagem continuamente um sobre o outro; eu ajo sobre as coisas, exploro-as, experimento-as; elas resistem ou cedem à minha ação, revelam-se; eu as conheço e aprendo a conhecê-las. O sujeito e o objeto estão em perpétua *interação*; essa interação será expressa por nós com uma palavra que designa a relação entre dois elementos opostos e, não obstante, partes de um todo, como numa discussão ou num

> diálogo; diremos, por definição, que se trata de uma interação *dialética* (LEFEBVRE, 1987, p. 49, itálicos do autor).

Essa abordagem dialética de Lefebvre é importante, uma vez que nos afasta da ideia de neutralidade na ciência, relativizando nossas interpretações em função de escolhas teóricas e metodológicas conscientes e abertas. Inspirando-se nessas reflexões, os três capítulos escritos para essa tese consideram a história e o movimento da sociedade como centrais no processo de produção social do espaço.

O primeiro capítulo tem como objetivo central destacar a centralidade de Marabá nas políticas nacionais pensadas para a Amazônia a partir da segunda metade do século XX e está dividido em três partes.

Associa o desenvolvimento dessa centralidade às principais expressões socioeconômicas pelas quais passou a região amazônica. Destaca, porém, os processos ocorridos a partir da década de 1980, considerando os projetos de extração mineral, os siderúrgicos e as infraestruturas vinculadas como decisivos para as mudanças na centralidade de Marabá, uma vez que aí está situado o início da projeção regional a partir das atividades produtivas da indústria.

Essa transformação não se deu sem conflitos e disputas entre agentes com objetivos distintos no que se refere à produção do espaço regional: Estado, grandes empresas de capital externo à região, grupos oligárquicos tradicionais com reprodução socioeconômica vinculada ao extrativismo vegetal, trabalhadores rurais migrantes e comunidades originárias e tradicionais que se reproduzem nas relações sociais com os rios e as florestas.

O segundo capítulo tem como objetivo identificar e analisar as políticas de Estado em seus três níveis federativos e os investimentos do capital voltados ao fortalecimento do parque industrial de Marabá de 2003 a 2019, destacando suas convergências e divergências e está dividido em duas partes.

Essas políticas de Estado e as ações do capital valorizam a centralidade urbana de Marabá para promover o desenvolvimento regional por meio da indústria. Esse processo relaciona-se à crescente competitividade na economia globalizada entre entidades territoriais estimulada por Estados neoliberais. Dessa forma, a produção do espaço se dá sob hegemonia desses interesses.

O terceiro capítulo analisa a relação da cidade de Marabá com a região influenciada pela dinâmica da siderurgia, estabelecendo uma delimitação

aproximada dessa influência. Considera a delimitação de duas regiões dialeticamente articuladas: a região a ser desenvolvida pela siderurgia centralizada em Marabá levando em consideração as infraestruturas e dinâmicas produtivas efetivadas e projetadas e a região impactada social e ambientalmente por esse avanço do capital. Está dividido em três partes.

Esses referenciais sugerem que a relação cidade e região se estabelece dominantemente por meio de acumulação de capital por espoliação (HARVEY, 2004, 2014a, 2014b) com tendências à apropriação privada e/ou degradação do espaço socialmente produzido pelos sujeitos produtores da “diversidade territorial” (HAESBAERT, 1999) historicamente estabelecidos na região.

Capítulo 1: Desenvolvimento regional e atividade industrial na Amazônia dos grandes projetos: cidade, centralidade e siderurgia

Este capítulo tem o objetivo de destacar a centralidade da cidade de Marabá nas políticas nacionais pensadas para a Amazônia a partir da segunda metade do século XX. Embora inicialmente seja necessária uma breve discussão da formação dessa centralidade em uma dinâmica de preponderância de capitalismo comercial vinculada à economia de base extrativista, inicialmente com a economia da borracha e posteriormente com a economia da castanha do pará, o foco de análise será a partir dos anos 1960, com mais ênfase nos anos 1980 pela centralidade dessa cidade no âmbito do Programa Grande Carajás com a mineração e siderurgia.

Essa discussão da formação da centralidade de Marabá se justifica pela necessidade de situar melhor alguns conflitos e disputas que se estabeleceram entre sujeitos sociais diversos em Marabá e na região Sudeste do Pará na transição de uma centralidade urbana ligada às relações capitalistas comerciais como dominantes às relações de produção vinculadas à reprodução ampliada do capital.

Essa transição se deu com a crescente perda de poder decisório das instituições políticas e de grupos econômicos regionais sobre os usos do território e sobre as relações de trabalho à medida em que o Estado centralizador e o capital industrial e financeiro avançaram sobre a região amazônica.

Nessa interpretação, o Estado centralizador proporcionou ao capital condições favoráveis ao seu avanço, sobretudo a partir da década de 1960, por meio de políticas que facilitaram investimentos infraestruturais e produtivos públicos e privados. O poder econômico em expansão para a região apoiado pelo Estado se confrontou com a base de sustentação do poder tradicional, a propriedade da terra, potencializando conflitos e disputas no encontro entre sujeitos com intencionalidades diversas sobre o uso da terra, da floresta, do subsolo e dos rios (EMMI, 1999).

Nesses embates, a hegemonia do Estado e do capital na Amazônia se deu pelo processo de produção do espaço. Oliveira (2000) situa esse processo na região considerando a expansão das relações de produção capitalistas no período mais recente.

> No período mais recente, o papel do Estado no processo de produção do espaço na Amazônia é, em primeiro lugar, o de criar as condições gerais para atender às novas necessidades de expansão e reprodução do capital na região. Mas há também objetivos

> geopolíticos baseados na ideologia da segurança e integração nacional e no controle das crises sociais. Essa ação do Estado toma forma a partir da criação ou reestruturação de vários órgãos da administração pública federal, estadual e municipal e de empresas estatais cuja atuação não ocorreu de maneira episódica, mas constante como produtores e gestores do espaço (OLIVEIRA, 2000, p. 150).

A referência à ideia de produção do espaço, portanto, ilumina a compreensão das transformações que se processam na região amazônica desde os anos 1960 e que ainda estão em curso. Nesse sentido, as ideias de Lefebvre (2008, 2013) atualizam-se ao conceber o espaço como socialmente produzido e como uma referência importante para a análise dos encontros e desencontros de grupos e classes com suas ideologias e representações em busca de hegemonia.

> Aparentemente transparente, especular, especulativo, esse espaço nada tem de inocente. Ele também é produzido, segundo a visão e os interesses dos "produtores", embora tenha a aparência de surgir do solo natural para substituir equitativamente a natureza. Às vezes ele tem até a aparência de um espaço da energia vital e do desejo, embora seja o espaço das necessidades filtradas e codificadas (LEFEBVRE, 2008, p. 144).

Essa referência é central para a compreensão das transformações verificadas na centralidade da cidade de Marabá com sua projeção econômica regional. Essa cidade situa-se na porção regional conhecida como Amazônia Oriental e tornou-se alvo de sucessivos investimentos do Estado e do capital nas últimas décadas que estabeleceram a relação entre desenvolvimento regional e urbanização no processo de produção do espaço. Dessa forma, as páginas a seguir constituem-se uma síntese desses processos, cuja análise continuará nos capítulos subsequentes.

1.1. Marabá no contexto do planejamento regional centralizador voltado à Amazônia

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

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

Entre o final do século XIX e o início do XX, Marabá se torna duplamente importante na economia regional. Em primeiro lugar por sua inserção no extrativismo da borracha e, em segundo lugar, por sua produção agrícola e pecuária para atender às necessidades de sua população e da população de Belém, capital do Estado do Pará (VELHO, 1972).

Para atender essa necessidade de abastecimento e, ao mesmo tempo, para acomodar famílias e chefes políticos, como Carlos Gomes Leitão, advindos de Boa Vista do Tocantins devido a conflitos políticos e religiosos, foi criado o Burgo Agrícola do Itacaiúnas, a 8 quilômetros da foz do rio Itacaiúnas no ano de 1895. No entanto, devido a dificuldades como insalubridade, o burgo mudou-se para a foz do Itacaiúnas, levando à dispersão dos colonos nas margens dos rios e em povoados vizinhos (EMMI, 1999; VELHO, 1972).

A desagregação definitiva do burgo veio com a descoberta do caucho[9], um tipo de goma elástica provinda da seringueira. Os caucheiros e comerciantes foram se concentrando na ponta de terra situada na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas pela facilidade da circulação e comunicação pelas vias fluviais. Aos poucos essa área foi se tornando um centro eminentemente comercial, atendendo aos interesses de comerciantes como Carlos Leitão, Norberto Mello e Raimundo Rocha vindos de Goiás e Francisco Coelho, Coronel Maravilha, Ricardo Maranhão, Francisco Casemiro, Celso Bandeira e Antônio da Rocha Maia vindos do Maranhão (EMMI, 1999).

Esses nomes constituíram-se autoridades que exerceram o poder local ensejando a formação posterior de uma oligarquia[10] local. Devido ao

---

[9] O caucho ou "*Castilloa ulei*" era a variedade local da seringueira da Amazônia e da qual era extraído o látex, matéria prima da borracha. A peculiaridade na exploração dessa árvore era a necessidade de ter que abatê-la para a extração da matéria prima, causando a perda definitiva da mesma. Atribui-se aos antigos moradores do Burgo Agrícola a descoberta do caucho na bacia do rio Itacaiúnas, quando faziam um reconhecimento da área a procura dos campos naturais para a prática da pecuária (ALMEIDA, 2009, p. 170).

[10] À estrutura de poder, caracterizada pelo controle político e econômico exercido através de uma extensa rede de relações em que predominam mecanismos de dominação/subordinação, convencionou-se denominar de oligarquias, nos estudos sobre

estabelecimento da economia extrativa do caucho e das relações comerciais ligadas a essa produção em Marabá, essa cidade foi referida por Trindade Jr. et al. (2016) como a “cidade dos notáveis da borracha”[11].

Foi o início da consolidação do núcleo urbano de Marabá, nesse momento restringindo-se ao núcleo pioneiro diretamente ligado à circulação fluvial tendo em vista a importância da rede urbana dendrítica amazônica. Esse núcleo funcionou como um importante entreposto comercial, seja por meio do escoamento de todo o caucho produzido na região do médio Tocantins de seu porto até Belém, seja pela distribuição das mercadorias provenientes de Belém, São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Fortaleza para as áreas de extrativismo, para o Sudoeste do Maranhão e para o Norte de Goiás (TRINDADE JR. et al., 2016).

No que se refere às relações de trabalho na economia extrativa do caucho, se dava pelo sistema de aviamento. Baseava-se em um sistema de trocas entre os caucheiros e os comerciantes. Os caucheiros dispunham do látex extraído das seringueiras, que era repassado aos comerciantes, e em troca estes repassavam aos trabalhadores os produtos básicos da subsistência durante sua estadia na floresta (EMMI, 1999).

No início do século XX, ocorreu a queda da demanda por borracha no mercado internacional devido à concorrência dos seringais do sudeste asiático, uma vez que estes foram cultivados e passaram a produzir em grande escala, enquanto que na Amazônia permaneceu o extrativismo na floresta. Por algumas décadas, houve o arrefecimento da economia da região amazônica, tendo como consequência um refluxo populacional e, como destaque econômico, a produção da juta no médio curso do rio Amazonas e da castanha do pará nos cursos do Tocantins/Itacaiúnas, além da produção da malva em algumas localidades da região (CORRÊA, 1987).

Com o declínio da exploração do caucho/borracha, por volta de 1920 a atividade econômica da castanha do pará, que era complementar, ganhou força, herdando toda a infraestrutura agregada da economia da borracha, voltando-se para

---

sistema de poder. A forma desse poder fechado e compartilhado por um pequeno grupo associa-se com as relações pessoais e diretas entre governantes e governados (mandonismo) e com a anulação dos mecanismos de representação (EMMI; MARIN, 1996, p. 51-52).

[11] Os autores fazem referência ao termo “notável” inspirados nas ideias de Milton Santos (1993). Para eles, notável define um tipo particular de “personalidade” local que exerceu hegemonia no cenário político e econômico na sub-região Sudeste do Pará e, consequentemente, na cidade de Marabá (TRINDADE JR. et al., 2016, p. 43).

o mercado externo, além do sistema de aviamento como forma dominante de relações de trabalho (VELHO, 1972).

> A exploração da castanha era muito semelhante à da borracha. Os castanhais eram livres, e os comerciantes controlavam os meios de produção da sua coleta, por meio do sistema de aviamento. Nesse sistema, os homens empenhados em catar castanhas eram aviados pelos comerciantes, ou seja, recebiam alimento, abrigo, condução etc como pagamento pelo trabalho. Na contabilidade do aviador, raramente havia saldo para o trabalhador receber em espécie, o que acarretava a perpetuação do vínculo em razão das dívidas acumuladas. E, assim como ocorria no período da borracha, os comerciantes de Marabá que financiavam os castanheiros eram financiados e abastecidos pelos comerciantes e exportadores de Belém. Tal sistema manteve-se durante toda década de 1920 (CARDOSO; LIMA, 2009, p. 172-173).

A safra da castanha coincidia com as cheias anuais dos rios Tocantins e Itacaiúnas. Era por meio deles que se dava o escoamento da castanha, das áreas de cata até os barracões de comércio instalados na beira dos rios, por isso essa atividade extrativa e comercial adquiriu um caráter sazonal (meses de novembro a abril) (VELHO, 1972).

De acordo com Emmi (1999), a exploração da castanha, até o início da década de 1920, assistiu a uma época de extração “livre” no sentido da organização do trabalho (sem dependência de patrão) e no sentido do acesso à terra de castanhal.

No entanto, a partir de 1925 a prática de compras e arrendamentos de castanhais foi permitida pelo governo estadual, permitindo um domínio temporário dessas áreas no caso do arrendamento. A partir de 1954, com a entrada em vigor da Lei nº 913 surgem e se generalizam os aforamentos perpétuos que vão garantir a apropriação real e permanente dos castanhais (EMMI, 1999).

Esse processo ajudou a consolidar a condição de oligarquia mercantil local dos comerciantes por meio da apropriação progressiva da terra. Exerceram, nessa condição, uma dominação que se traduziu em relações de exploração do tipo paternalista sobre os caucheiros, castanheiros, barqueiros, tropeiros e trabalhadores de castanha de modo geral (EMMI, 1999). Essa oligarquia se fez poder político na região, controlando a comercialização da castanha com Belém, o comércio local e a propriedade das embarcações que transportavam o produto e se projetou em dois momentos distintos:

> A oligarquia de Marabá, entendida como o grupo controlador do poder político, econômico e social local conserva na gênese de seu poder a propriedade da terra, associada aos interesses comerciais de exportação da castanha. Historicamente, ela tem-se apresentado constituída por grupos familiares, os quais em diferentes épocas vêm exercendo o poder local. Assim, nos anos 1920 até mais ou menos o fim da década de 1940, esta dominação foi exercida pelo comerciante da castanha e secretário do governo, Deodoro de Mendonça, e sua parentela. Já da década de 1950 em diante, por um grupo de comerciantes, fazendeiros e exportadores de castanha, entre os quais se evidencia o tronco familiar Mutran (EMMI, 1999, p. 78-79).

Complementar à economia extrativa da castanha, se desenvolveu em Marabá, no período da estiagem (pouca chuva e seca dos rios), o garimpo ligado à extração de cristal de rocha e diamantes, cuja coleta era feita no fundo dos rios por ocasião das secas. Essa atividade também ajudou na fixação da população na cidade de Marabá (VELHO, 1972). Dessa forma, Marabá passou por um processo de revigoramento, ganhando notabilidade para ser elevada à categoria de cidade em 1923[12] e ser referida nesse contexto por Trindade Jr. et al. (2016) como a "cidade dos notáveis da castanha".

Essa dinâmica econômica (extrativismo, garimpo, pecuária e agricultura reduzidos) tornou Marabá o centro comercial mais importante do Sudeste do Pará, convergindo para essa cidade grande parte da produção da floresta em um contexto de vinculação de sua estrutura econômica ao capital mercantil de origem exógena. Seguiu em Marabá aproximadamente até os anos 1980, quando foi perdendo espaço para novas dinâmicas iniciadas ainda na década de 1960. Foi o início de maior intervenção do governo federal na região, com a criação de órgãos federais que buscavam planejar e executar a expansão econômica para a Amazônia.

É nesse contexto que foi proposto o Plano de Valorização Econômica da Amazônia por meio da Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953. Tinha como objetivo investir 3% do orçamento público (de cada um dos três entes federativos) em infraestrutura, transportes, telecomunicações, agricultura, exploração madeireira e mineral, dentre outros, no intuito de alcançar o desenvolvimento regional. Esse mecanismo de investimento foi criado pela Constituição de 1946 (D'ARAÚJO, 1992).

---

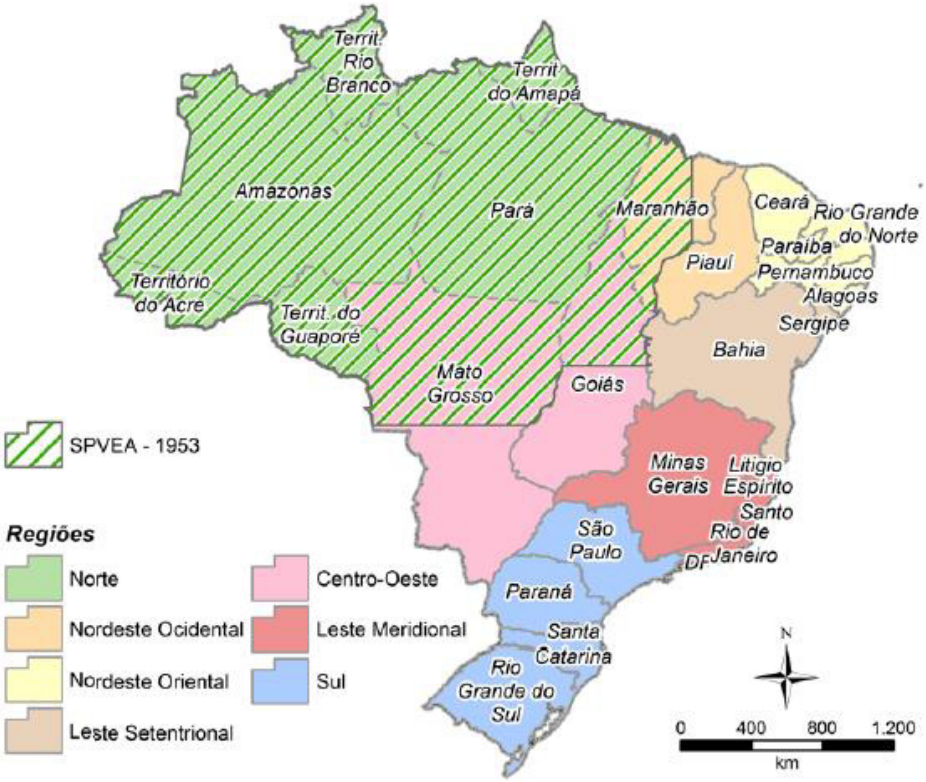
[12] Até o início do século XX, Marabá ainda era distrito do Município de Baião. Esse município foi fundado em 1694 e tornou-se vila em 17 de maio de 1833, em Resolução do governo provincial. A Lei Estadual nº. 324, de 06 de junho de 1895, deu-lhe o título de cidade e sede de município.

Para executar esse Plano foi criada a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), órgão diretamente subordinado ao presidente da república, tendo como área de atuação a Amazônia Legal (mapas 2, 3 e 4 a seguir). A SPVEA e sua atuação por meio de Planos Quinquenais representou uma tentativa de ação mais sistemática do Estado na Amazônia. Apesar dessa intenção, não obteve os efeitos esperados quanto ao desenvolvimento regional por limitações financeiras e técnicas (desconhecimento científico da região e escassez de funcionários qualificados) (OLIVEIRA, 2000; SILVA, S., 2014).

É nesse contexto que ocorreu a redefinição do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, a extinção da SPVEA e a criação em seu lugar da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia, entidade autárquica com sede na cidade de Belém e vinculada em 1966 ao Ministério Extraordinário para a Coordenação dos Organismos Regionais. Tal alteração se deu no âmbito da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966. A Sudam foi criada com a finalidade de planejar, coordenar, promover a execução e controlar a ação federal na Amazônia Legal tendo em vista o desenvolvimento regional (SILVA, S., 2014).

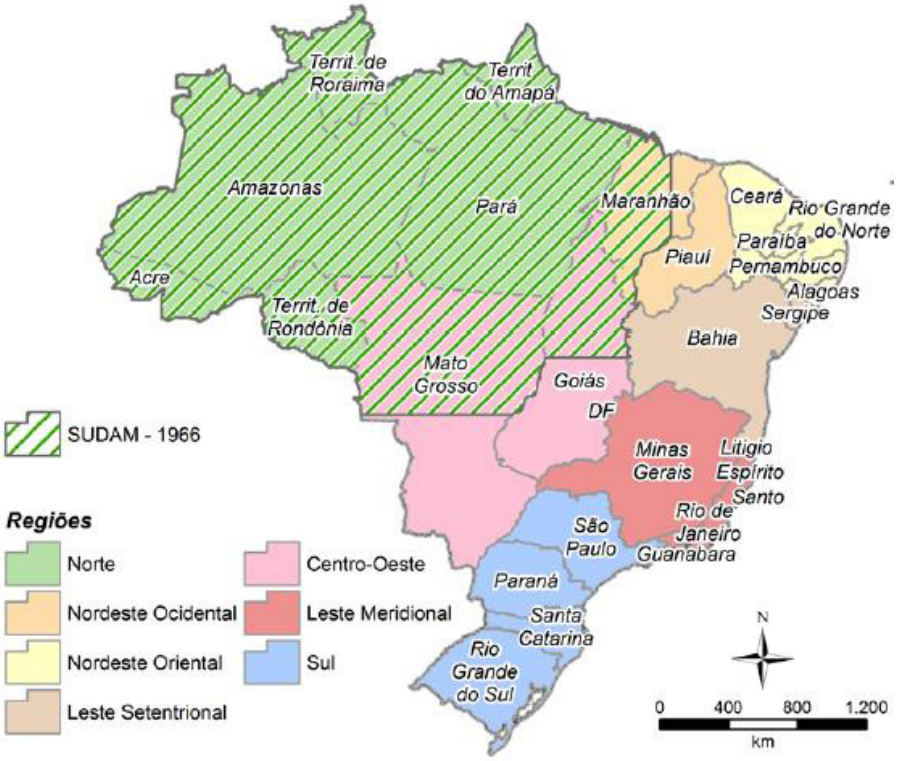
A seguir os mapas 2 e 3 delimitam a Amazônia Legal, área de atuação tanto da SPVEA em 1953 quanto da Sudam em 1966. A área absoluta dessa região nos dois mapas é a mesma e a diferença entre eles são as mudanças de território federal do Acre para Estado do Acre, de território federal do Guaporé para território federal de Roraima e de território federal do Rio Branco para território federal de Roraima.

Mapa 2 - Delimitação da área de atuação da SPVEA (Amazônia Legal), em 1953



Fonte: Silva, S. (2014, p. 59).

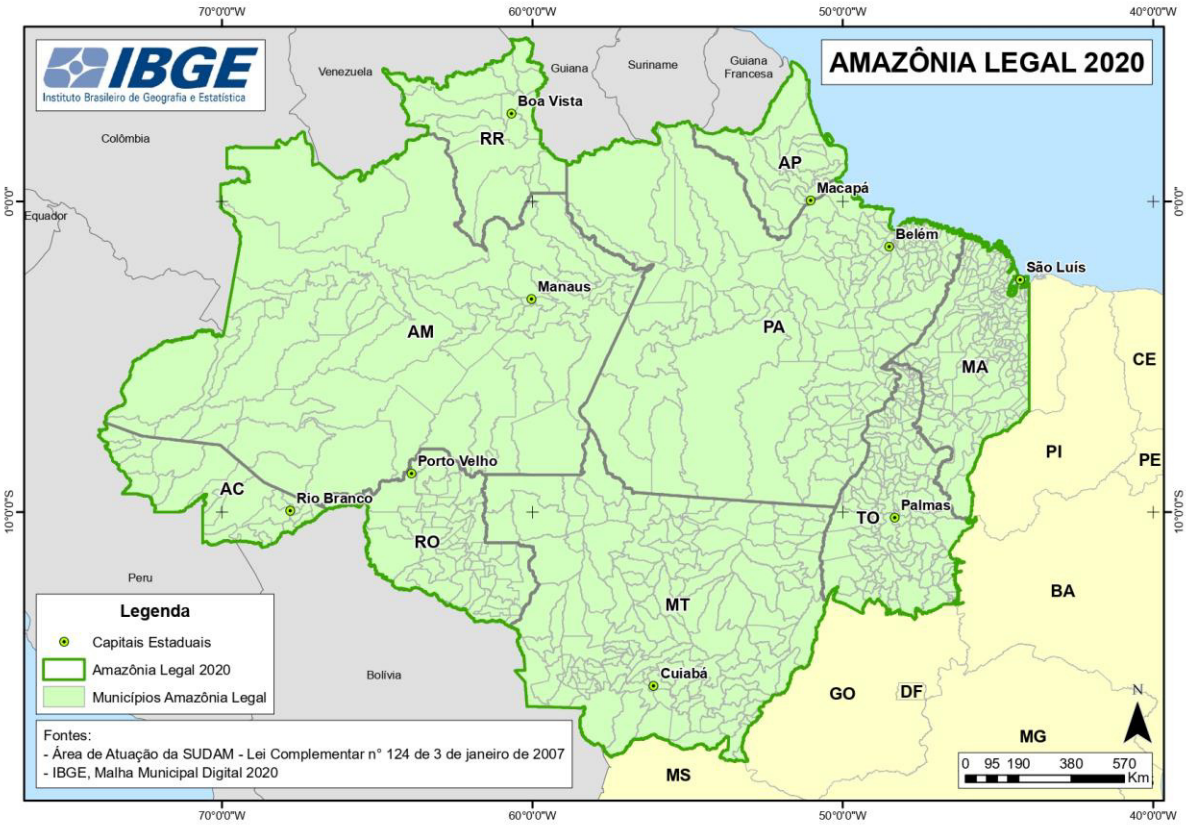
Mapa 3 - Delimitação da área de atuação da Sudam (Amazônia Legal), em 1966



Fonte: Silva, S. (2014, p. 65).

Posteriormente houve ampliação da área da Amazônia Legal com a Lei complementar 31 de 11 de outubro de 1977 que integrou todo o Estado do Mato Grosso a essa região (IBGE..., 2020). Por fim, a Constituição de 1988 permitiu a criação do Estado do Tocantins, desmembrado de Goiás, e transformou os Territórios Federais do Amapá e de Roraima em Estados federativos. Esses três novos estados conjuntamente com Acre, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia (transformado em Estado federativo pela Lei Complementar nº 41, de 22 de dezembro de 1981) e parte do Maranhão compõem até hoje a Amazônia Legal, área oficial de atuação da Sudam, conforme mapa 4 a seguir.

Mapa 4 – Delimitação da área de atuação da Sudam (Amazônia Legal), em 2020



Fonte: IBGE... (2020).

Por meio dos Planos de Desenvolvimento da Amazônia (PDA's) como orientadores dos investimentos, dos incentivos fiscais e do investimento em infraestrutura, a Sudam, como órgão de planejamento do Estado, criou as condições para o desenvolvimento das relações capitalistas ampliadas na região. Assim, facilitou as ações do capital tendo em vista o processo de modernização da região.

Essas estratégias de modernização trouxeram consigo mudanças na estrutura espacial da região amazônica. Para que os grandes projetos (mínero-metalúrgicos, agropecuários e complexos industriais) pudessem ser implementados, houve a necessidade da criação de redes de infraestrutura (rede rodoviária, rede de telecomunicações, rede urbana e rede hidroelétrica) que se intensificam na década de 1970 (TAVARES, 1999). Dessa forma, a região tornou-se fronteira de expansão capitalista nacional e internacional.

Em 1972 foi lançado o I Plano de Desenvolvimento da Amazônia, um desdobramento do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND[13]) (1972-1974), em que se reprisaram algumas diretrizes do Plano de Integração Nacional (PIN[14]) de 1970 no que se refere à necessidade de integração e complementaridade das economias da Amazônia e do Nordeste (COELHO et al., 2003). A visão da Amazônia como "fronteira de recursos" se consolidou nesse momento, sobretudo a "fronteira agropecuária", e os investimentos direcionados à abertura de rodovias e de produção de energia de origem hidrelétrica foram incentivados.

A construção da rodovia Transamazônica (BR-230) e a implantação de núcleos de colonização no seu traçado resultam dessa política. Essa rodovia impulsionou processos de reestruturação espacial e de mudanças demográficas e econômicas na Amazônia brasileira (COELHO et al., 2003).

---

[13] Os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND's) constituíram-se em Programas de desenvolvimento econômico e social que vigoraram entre as décadas de 1970 e 1980. Elaborados pelo Ministério do Planejamento, basearam-se no binômio político-ideológico de segurança e desenvolvimento, sobretudo o I e o II PND. O I PND notabilizou o projeto "Brasil Potência" com ênfase no crescimento econômico, no privilégio à grande empresa em condições de concorrer com as multinacionais, sobretudo as estatais nos setores de energia, transportes e comunicações. Apostou no financiamento bancário e nos incentivos fiscais como forma de estimular os investimentos produtivos. O II PND apostou na política de substituição de importações, na elevação das exportações e na ampliação do mercado interno consumidor para enfrentar a crise econômica mundial. A despeito do endividamento externo e sua repercussão fiscal, houve avanços no tocante à substituição de importações, mesmo com atraso na implementação de grande parte dos projetos. O III PND manteve metas de crescimento similares aos PND's anteriores, porém sua eficácia foi abalada pela crise do setor externo a balizar as linhas fundamentais da política econômica no início dos anos 1980. Restringiu-se a metas qualitativas e em meados de 1982, com o agravamento da situação externa, ocorreu o abandono das metas estabelecidas no plano (GRAMAUD; PIRES, 2010; SANDRONI, 1999).

[14] O PIN compreendia como projetos prioritários: a construção dos sistemas rodoviários de interligação do Nordeste e da Amazônia e de corredores de transporte, inclusive para exportação; levantamento geográfico sistemático (Projeto Radam [Radam da Amazônia]); programa de colonização e de estabelecimento de infraestrutura na Amazônia; e o Plano de Irrigação do Nordeste (GRAMAUD; PIRES, 2010, p. 60-61).

Nesse contexto, a rodovia Transamazônica, em 1971, a PA-150, em 1972, e a PA-70, atual BR-222 (ramal de Marabá para a Belém Brasília) nos anos 1970, passaram a entrecortar o Município de Marabá, relativizando a importância dos rios Tocantins e Itacaiúnas. Essa relativização aumentou com a obstrução do rio Tocantins após a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí na década de 1970.

De acordo com Cardoso e Lima (2009), a rodovia Transamazônica constituiu-se em vetor de instalação de cidades na região amazônica, do ponto de vista tanto econômico quanto espacial. No caso da cidade de Marabá, ela se tornou central para a sua estruturação, facilitando a construção de um bairro planejado em um novo núcleo urbano denominado Nova Marabá e a expansão espontânea e planejada na forma de loteamentos em um terceiro núcleo urbano, denominado Cidade Nova. Foi ao longo dessa rodovia também que o programa de colonização "urbanismo rural" coordenado pela Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) promoveu assentamentos, alçando Marabá à categoria de Rurópolis, cuja função consistiria em ocupar a posição de liderança na hierarquia urbana proposta pelo governo federal. Como núcleo administrativo principal, constituiu-se em centro de integração regional, responsável por polarizar as Agrópolis, de perfil intermediário, e as agrovilas, que estariam na base da hierarquia urbana proposta. Esse conjunto de políticas foram centrais para a compreensão de Marabá como a "cidade da colonização oficial" (TRINDADE JR. et al, 2016).

O II PDA também seguiu as orientações do II PND (1975-79), mantendo a visão de Amazônia como "fronteira de recursos", dessa vez com destaque para os produtos minerais. A política de "polos de crescimento"[15] (PERROUX, 1975) ficou mais destacada nesse momento, uma vez que ocorreu a instituição do Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia[16]1975-1980) pelo Decreto nº 74.607 de 25 de setembro de 1974. Além desse Programa, houve a continuidade de investimento em infraestrutura de transportes (rodoviário e

[15] Segundo a Teoria dos Polos de Crescimento, "o fato, rudimentar, mas consistente é este: o crescimento não surge em toda parte ao mesmo tempo; manifesta-se com intensidade variáveis, em pontos ou polos de crescimento; propaga-se, segundo vias diferentes e com efeitos finais variáveis, no conjunto da economia" (PERROUX, 1975, p. 100).

[16] Programa voltado ao desenvolvimento regional por meio do aproveitamento integrado das potencialidades agropecuárias, agroindustriais, florestais e minerais em áreas prioritárias da Amazônia. Foi distribuído em quinze polos: Acre, Altamira, Amapá, Juruá-Solimões, Carajás, Marajó, Pré-Amazônia Maranhense, Roraima, Tapajós, Trombetas, Xingu Araguaia, Araguia-Tocantins, Rondônia, Juruena, Aripuanã (SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA, 2019).

ferroviário) e energia, com destaque para a Usina Hidrelétrica de Tucuruí que teve sua construção iniciada nesse momento (MARQUES; TRINDADE, 2014).

O III PDA também seguiu o III PND (1980-85) com objetivos similares aos planos anteriores e a continuidade de investimentos em transportes, energia, mineração e agropecuária. No entanto, desde 1980 os esforços do governo federal se voltaram ao Programa Grande Carajás, caracterizando-se como um Programa integrado de desenvolvimento regional voltado à Amazônia Oriental com objetivos de extração e transformação mineral aproveitando o potencial madeireiro e as infraestruturas de transporte e energia já instaladas na região e incentivando a criação de outras, fazendo com que o III PDA perdesse visibilidade (MARQUES; TRINDADE, 2014). O PGC será detalhado na próxima sessão deste trabalho. De todo modo, cabe destacar que Marabá foi uma das principais cidades polo desse Programa, servindo de base logística ao Projeto Ferro Carajás e tornando-se a "cidade econômica corporativa" (TRINDADE JR. et al., 2016).

> O intenso papel estruturador exercido pela Vale a partir dos anos 1980 contribuiu decisivamente para que Marabá se definisse como uma verdadeira "cidade econômica corporativa", ainda que fora dos moldes de cidade-empresa ou *company town*, a exemplo da cidadela de Carajás, na serra de mesmo nome (município de Parauapebas). Essa condição possibilitou maior fluidez das atividades econômicas modernas, de forma a atender às novas demandas dos mercados local, regional e extrarregional (TRINDADE JR. et al., 2016, p. 68).

Em síntese, o desenvolvimento dessas expressões socioeconômicas consolidou a centralidade da cidade de Marabá, definida principalmente por seu poder de polarização, dinamização e convergência de diversos fluxos, uma vez que Marabá concentra atividades econômicas, culturais, sociais e políticas no Sudeste paraense (NUNES; LIMA, 2012).

Dessa forma, Marabá tornou-se um nó importante na rede urbana regional, que usufrui da disponibilidade relativa de infraestrutura e densidade técnica. É também entrecruzada por rodovias federais e estaduais e pela Estrada de Ferro Carajás, além de possuir o principal aeroporto da região do Sudeste do Pará. Esses elementos facilitam o fluxo de pessoas, mercadorias e informações, dinamizando as relações intraurbanas e da cidade com a região. Assim, fatores como a diversificação produtiva de Marabá, que passa a ter sua base econômica assentada na agropecuária, na indústria minero-metalúrgica e no extrativismo vegetal e mineral

(TAVARES, 1999), sua condição de entroncamento aéreo e rodoferroviário, a importância política e regional adquirida (TRINDADE JR., 2011) e a chegada agentes/grupos econômicos ganham destaque e complexificam relações neste espaço amazônico.

1.2. Mineração e siderurgia em Marabá no Programa Grande Carajás

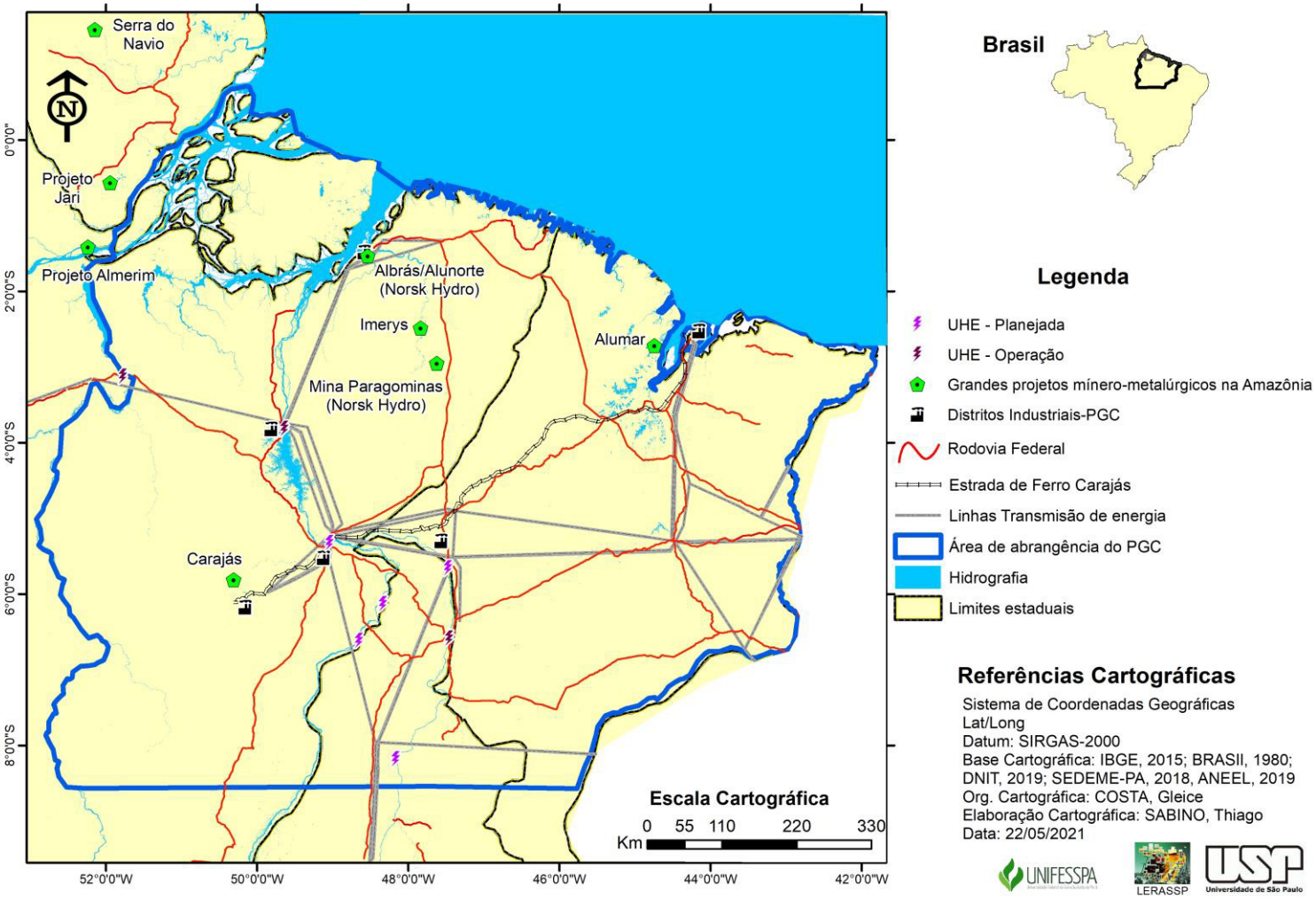
Esta parte do trabalho tem o objetivo de destacar a mineração e a siderurgia em Marabá como parte das estratégias de desenvolvimento regional do PGC. Para o cumprimento desse objetivo, é importante destacar primeiramente a política de valorização mineral que antecede e se desenvolve ao logo desse programa.

1.2.1. O Programa Grande Carajás e a indústria sídero metalúrgica

O PGC foi gestado em um contexto de crise econômica vivenciado pelo Estado brasileiro durante os anos 1980, que diminuiu sua capacidade de investimentos em comparação com as décadas anteriores. Esses investimentos elevaram a dívida externa brasileira e a saída pela base de exportação de produtos minerais, que possibilitaria acréscimos anuais de divisas no balanço de pagamentos do país, deveria ser acelerada. Com esse intuito, o PGC (1981-1990) foi concebido, abrangendo aproximadamente 11% do território nacional, em uma área selecionada da Amazônia Oriental, conforme mapa 5, constituindo-se em um Programa Integrado de Desenvolvimento Regional (PINTO, 1982; COTA, 1984; HALL, 1991; MONTEIRO, 1998).

Cota (1984) evidencia que o PGC se diferenciou dos planos anteriores implementados na Amazônia Legal em sua concepção de Programa. Nessa interpretação, não foi um plano para a região toda, mas um Programa para a Amazônia Oriental. Diferenciou-se também por não aparecer em qualquer plano governamental, não sendo sequer mencionado no III PND, embora o Complexo Mínero-Metalúrgico da Amazônia Oriental tenha sido apontado no II PND como subitem de Ocupação Produtiva da Amazônia e do Centro-Oeste.

Mapa 5 – Área de abrangência do Programa Grande carajás



> O PGC foi formalmente instituído pelo Ato Executivo nº 1.183, de 24-11-80, que criou o plano fundamental de incentivos fiscais e financeiros a investidores nos projetos minerais, infra-estruturais e agro-silviculturais do programa. Havia a esperança de que, tão logo os projetos minerais e infraestruturais básicos fossem concluídos, novas empresas industriais e de agroindústria fossem atraídas para a área. O Decreto nº 85.387, da mesma data, criou o Conselho Interministerial, inicialmente composto de oito ministros e posteriormente elevado para 11, bem como o chefe do Conselho de Segurança Nacional. Em 1985, com a instalação do governo civil, os governadores estaduais do Pará, Maranhão e Goiás foram também incluídos. O conselho, dirigido por uma secretaria executiva, é presidido pelo ministro do Planejamento e ligado diretamente ao gabinete do presidente da República. Cabe-lhe a responsabilidade de analisar, aprovar e avaliar projetos financiados pelo Programa Carajás (PGC, 1984, 1985b *apud* HALL, 1991, p. 63).

Além do decreto e do ato executivo supracitados, Hall (1991) também destaca a instituição do decreto-lei nº 1.825, de 22 de dezembro de 1980, que criou um sistema de incentivos fiscais que concedia isenção total do pagamento do imposto de renda pelo prazo de dez anos a investidores que destinassem seus recursos para projetos de infraestrutura ou produtivos aprovados pelo Conselho do PGC. E também a instituição do decreto-lei nº 2.152, de 18 de julho de 1984 que prorrogou o decreto anterior até 1990, posteriormente prorrogado até 1995.

Hall (1991) ainda destaca as isenções de pagamento do imposto sobre bens manufaturados e dos impostos sobre a importação de maquinaria e equipamentos estrangeiros, a prioridade na alocação de créditos bancários, os preços subsidiados de eletricidade, além de melhoramentos infraestruturais financiados pelo governo e o fornecimento garantido de minerais a preços inferiores aos do mercado mundial como incentivos complementares. O autor destaca também os atrativos menos oficiais, como os frouxos controles sobre poluição e desmatamento, a disponibilidade de mão de obra barata e a escassa organização sindical.

O PGC, nessa interpretação, revela uma política de valorização mineral da Amazônia que, como concepção, já estava presente em planos precedentes. Nesse sentido, Hall (1991) destaca que a orientação para a prioridade em explorar os recursos minerais da Amazônia Oriental tornou-se parte do II PND, com destaque para o minério de ferro de Carajás[17] e para a infraestrutura correspondente. Tornou-

[17] Esses depósitos foram descobertos em 1967 pela Companhia Meridional de Mineração (CMM), subsidiária da siderúrgica americana US Steel. Em 1970, foi criada a Amazônia Mineração S.A (AMZA), empresa que obteve, em 1974, o direito de exploração mineral

se parte também do Polamazônia, destacando a importância de tirar-se proveito das riquezas minerais de Carajás. O autor ainda destaca como fatores relacionados à valorização mineral na região:

> [...] Vários fatores, tanto internos quanto internacionais, combinaram-se para provocar uma mudança de política em favor da exploração da riqueza mineral da região, mostrando a pura diversidade de motivos que inspirava o projeto. Incluíam eles a necessidade de gerar divisas, afim de custear o serviço da crescente dívida externa do país; a frustração com a capacidade dos projetos pecuários na Amazônia de gerar receita de exportação; a decisão do Estado de rejeitar o modelo de "colonização social", de assentamentos de pequenos agricultores na fronteira, em favor da agroindústria e da mineração; a pressão da CVRD de transferir a produção de ferro e aço de Minas Gerais, com suas florestas exauridas, para a Amazônia; a tendência para a maior centralização do planejamento em Brasília; e, finalmente, a pressão de empresas transnacionais e governos estrangeiros, a fim de que o desenvolvimento regional no Brasil fosse feito de modo a servir às necessidades de suas próprias empresas e economias nacionais [...] (HALL, 1991, p. 61).

Cota (1984) evidencia que o documento básico do PGC se intitulou "Amazônia Oriental – Um projeto nacional de exportação" e data de janeiro de 1980, constituindo-se na verdade em um relatório da CVRD[18], nesse momento ainda uma empresa estatal, onde priorizava projetos minerais e agrícolas orientados para exportação. Um julho de 1980, a CVRD apresentou a primeira versão do Plano de

---

sobre toda a região de Carajás, com 51% de suas ações sob controle da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e 49% sob controle da US Steel. Em 1977, a US Steel se retirou do projeto, vendendo à CVRD seus direitos sobre a AMZA por US$ 50 milhões. Em 1978, a CVRD deu início ao projeto de exploração do minério de ferro (HALL, 1991).

[18] A CVRD foi fundada sob influência dos Acordos de Washington, que definiram a ligação entre Brasil, EUA e Reino Unido para fornecimento de matéria prima (minério de ferro e borracha) pelo Brasil para esses países em troca de financiamentos no contexto da Segunda Guerra Mundial. Dessa forma, pelo Decreto Lei nº 4.352 de 1º de junho de 1942 foi concebida a CVRD, incorporando a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A., a Itabira Iron One Company, empresa inglesa que cedeu suas minas no acordo e a Estrada de Ferro Vitória. O governo norte-americano ainda cedeu US$ 14 milhões pelo Eximbank para a empresa comprar máquinas e equipamentos em troca do comprometimento de, por três anos, exportar toda a produção de minério de ferro (cerca de 1,5 milhões de toneladas por ano) a um preço abaixo do mercado e exclusivamente para os EUA e o Reino Unido. Após as recomendações definidas no Consenso de Washington de 1989 com a ampliação do neoliberalismo na América Latina e as orientações de reforma fiscal, abertura comercial e redução do Estado na economia com as privatizações, a CVRD foi privatizada em 1997, tornando-se Vale em 2007, e sua composição acionária até setembro de 2021 está definida em: 42,95% de acionistas com mais de 5% das ações totais, 52,37% de outros investidores e 4,69% de ações em tesouraria (MALHEIRO, 2019; VALE, 2021a).

Desenvolvimento da Amazônia Oriental, onde apresentou a previsão de investimentos diretos em US$ 30,6 bilhões e US $3,2 bilhões em infraestrutura destinada a São Luís.

Em abril de 1981, em um novo documento elaborado, os valores mudaram, ficando definidos em: US$ 39,2 bilhões em investimentos diretos e US$ 22,5 bilhões em infraestrutura, desta vez destinada a toda a área do Programa. Desta forma, o montante de aproximadamente US$ 62 bilhões de dólares estava previsto para um período de 10 anos (1981-1990). Esse valor ficou distribuído da seguinte forma: US$ 28 bilhões para projetos de mineração-metalurgia, US$ 13 bilhões para agricultura, silvicultura e pecuária e US$ 22 bilhões para a infraestrutura de apoio (HALL, 1991; PINTO, 1982).

Hall (1991) ainda destaca os principais componentes do PGC, quais sejam: extração e beneficiamento de minério de ferro, produção de alumínio e alumina, energia de origem hidrelétrica, e o desenvolvimento agrícola. À exceção do desenvolvimento agrícola, todos os demais componentes tiveram início antes do PGC, sendo incorporados posteriormente a esse Programa.

O primeiro componente teve início em 1978 com a construção dos 80 quilômetros iniciais da Estrada de Ferro Carajás, denominado de Projeto Ferro Carajás. No entanto, a extração só iniciou depois de receber incentivos fiscais, definidos em agosto de 1981 na primeira reunião do Conselho Interministerial do PGC. Efetivamente, as operações altamente mecanizadas a céu aberto começaram em janeiro de 1986 com 13 milhões de toneladas de minério de ferro nesse ano, e subindo em extração gradativamente nos anos subsequentes.

Além da extração de minério, ligam-se a esse componente como infraestrutura principal: a EFC de 900 quilômetros, inaugurada em fevereiro de 1985, o porto de Ponta da Madeira, em São Luís, inaugurado em março de 1986, e uma cidade de companhia com diversos serviços para atender 10.000 empregados administrativos e suas famílias. No que se refere ao financiamento do projeto, o autor destaca:

> Os problemas iniciais da CVRD para obter financiamento para o complexo mina, estrada de ferro e porto logo desapareceram ao ser aprovado em 1980 o PGC. Do investimento inicial de US$ 3,1 bilhões, a CVRD conseguiu financiar cerca de metade através de venda de debêntures, reduzindo de 70% para 56% a propriedade pública da companhia [...]. O saldo de recursos necessários seria

> levantado com empréstimos internos e externos. Além do US$ 1,1 bilhão fornecido pelo BNDE, o então ministro do Planejamento Delfim Neto chefiou várias delegações ao exterior que resultaram em empréstimos no montante de US$ 1,7 bilhão para Carajás, principalmente para a mina de ferro nessa fase. Esse montante incluía US$ 600 milhões da Comunidade Econômica Européia (CEE), US$ 500 milhões do Japão e US$ 305 milhões do Banco Mundial. Empréstimos para o PGC negociados mais tarde incluíam US$ 250 milhões de bancos comerciais americanos e US$ 60 milhões da URSS (HALL, 1991, p. 68).

A produção de alumínio e alumina destacou-se como o segundo maior componente do PGC, 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).

O complexo de alumínio Albrás-Alunorte também teve origem antes do PGC quando o governo brasileiro no II PND e no Polamazônia manifestou a necessidade de adicionar valor à bauxita de Trombetas[19] com a produção de alumina e alumínio. No caso deste complexo, nasceu de um acordo assinado em 1974 entre a CVRD e a *Nippon Amazon Aluminium Company* (NAAC). A Albrás produziria anualmente 320.000 toneladas de alumínio e a Alunorte forneceria 800.000 toneladas de alumina.

Para obter cooperação e empréstimos japoneses, o Estado garantiu a infraestrutura com a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí a partir de 1981, inaugurada em 1984, a construção do porto de Vila do Conde em Barcarena pela Empresa de Portos do Brasil (Portobrás), e o fornecimento de energia a preço subsidiado por 20 anos. Com isso, as obras do complexo, de US$ 1,9 bilhão, iniciaram em 1982. A primeira fase da Albrás e o porto de Vila do Conde foram inaugurados em 1985 (HALL, 1991).

O projeto da Alunorte foi adiado por sucessivas vezes por questionamentos dos japoneses sobre sua viabilidade, alegando que seria mais barato importar alumina do que produzi-la no contexto do projeto da Alunorte, argumentação essa

[19] As reservas de bauxita na região do Rio Trombetas, no Oeste do Pará, foram descobertas na década de 1960. A multinacional canadense Alcan descobriu os primeiros depósitos economicamente viáveis em 1967 e criou a subsidiária Mineração Rio do Norte (MRN) para iniciar a exploração. Em 1972, as obras foram paralisadas devido aos altos custos de investimentos alegados pela Alcan. Em 1973, formou-se um consórcio, entrando a CVRD e outras companhias estrangeiras como novas acionistas para retomar o projeto. Em 1979, iniciou-se efetivamente a exploração de bauxita (INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS, 1983; HALL, 1991).

não aceita pelo governo brasileiro, com receio de criar a dependência de importação de alumina produzida e controlada por grandes empresas multinacionais. Em 1987, os japoneses se retiraram da Alunorte, deixando o projeto paralisado (HALL, 1991). Em 1995, a CVRD inaugurou definitivamente o projeto.

Já o complexo de alumina-alumínio da Alumar, no Maranhão, nasceu como propriedade exclusiva de multinacionais estrangeiras: a americana Alcoa, com 60% do capital acionário, e a *Billion Metals*, subsidiária de mineração da *Royal Dutch-Shell*, com 40%. Entrou em operação em 1984, aproveitando a bauxita de Trombetas, a infraestrutura urbana de São Luís, os incentivos fiscais da Sudam, o fornecimento de energia a preço subsidiado semelhante ao concedido à Albrás, as concessões do governo do Maranhão a acesso a recursos de terra e água, os incentivos e isenções fiscais do PGC e a construção de uma linha de transmissão de energia da Usina Hidrelétrica de Tucuruí até São Luís.

No que se refere ao componente do desenvolvimento agrícola, Hall (1991) destaca que recebeu baixa prioridade dada sua baixa capacidade de gerar divisas em comparação com os projetos de exploração mineral. Alguns estudos foram realizados pela CVRD e por seus consultores japoneses vinculados à Agência de Cooperação Internacional do Japão (Jica), enfatizando a necessidade de investimentos em agricultura e pecuária intensivas em capital voltados à exportação, além da silvicultura, com utilização de tecnologia moderna e serviços de assistência técnica e extensão rural, formação de cooperativas, meios de comercialização etc.

Nessa interpretação, o plano mais abrangente de desenvolvimento rural na região de Carajás foi o Programa Grande Carajás Agrícola (PGCA), vinculado ao Ministério da Agricultura e orçado em US$ 1,8 bilhão. Seu objetivo era o aumento e a diversificação da produção de alimentos e produtos industriais em sete polos de desenvolvimento[20] e em áreas imediatamente em volta das cinco maiores cidades da região. Hall (1991) destaca que as propostas do PGCA não passaram do estágio de planejamento e Ab'saber (1996, p. 256) sentencia que na década de 1980 não existiam condições para o desenvolvimento de uma agricultura de exportação na região:

[20] Os sete polos eram: Castanhal, Marabá e São Félix do Xingu no Pará, Araguaína no Tocantins, Bacabal, Balsas e Imperatriz no Maranhão.

> [...] Sem entender nada da resposta ecológica dos solos regionais para uma agricultura produtiva, lançava-se um projeto tecnocrático tão ambicioso quanto mal elaborado. Fica bem claro que não basta apenas uma boa cartografia convencional para garantir o sucesso de um novo projeto dirigido a uma problemática atividade agrícola, no interior da Amazônia. Projetos agrícolas oficiais, mal engendrados, correm o risco de ser apenas uma oportunidade para se conseguirem tratos de terra sem maiores compromissos com a produtividade agrária. Tudo conspirou para o fracasso de uma pretensa expansão das fronteiras agrícolas na região. A Amazônia estava muito longe de ser considerada um celeiro agrícola potencial para o mundo. Não existiam condições, na década de 80, para uma pretensa agricultura de exportação; os preços internacionais para produtos agrícolas estavam em franco aviltamento, por retração de demanda, a que se somavam os baixíssimos níveis de produtividade agrícola da região e os altos custos para o transporte do muito pouco que se poderia produzir. Os interessados em glebas rurais-silvestres queriam a terra como um tipo de capital seguro e vendável, da mesma forma que muitos outros disputavam atividades no garimpo, e outros ainda buscavam a segurança de um emprego qualquer na Vale, em Tucuruí, na construção de estradas ou nas currutelas e cidades regionais.

No que se refere ao conjunto de infraestruturas vinculadas ao PGC, Cota (1984) destaca que esta ficou a cargo principalmente do governo federal e incluiu núcleos urbanos, distritos industriais, portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, hidrovias e energia, conforme quadro 1 a seguir.

Quadro 1 - Infraestruturas vinculadas ao PGC

Núcleos Urbanos	- Rápida transformação de cidades como São Luís (MA), Tucuruí (PA), Marabá (PA), Barcarena (PA) e Imperatriz (MA) ao tornarem-se bases logísticas dos grandes projetos; - Criação de cidades planejadas como bases logísticas e/ou residência de funcionários: Núcleo Urbano de Carajás, Parauapebas, Nova Marabá, Vila do Conde e Vila Permanente de Tucuruí.
Distritos Industriais (DI)	DI Tucuruí (PA), DI Marabá (PA), DI Carajás (PA), DI Barcarena (PA), DI São Luís (MA), DI Imperatriz (MA).
Portos	Itaqui (MA), Ponta da Madeira (MA), Porto de Vila do Conde (PA), Reforma dos Portos de Marabá (PA) e de Tucuruí (PA).
Aeroportos	Tucuruí (PA), Carajás (PA), Imperatriz (MA) e Marabá (PA).
Ferrovias	EFC (900 km).
Hidrovias	Araguaia Tocantins de 2.046 km após construção das eclusas de Tucuruí.
Rodovias	- Seis rodovias (PA-150, BR-230, BR-010, PA-275, PA-332, BR-222); - Abertura de rodovias, estradas e vicinais e melhoramento das existentes.
Energia	- Primeira e segunda fase da Hidrelétrica de Tucuruí com duas eclusas e um canal interno com 90 km de extensão e mais 26 barramentos nos rios Araguaia e Tocantins; - Subestações: duas em São Luís, quatro em Belém, uma em Barcarena, nove em outros municípios; - Ampliação e implantação de sistemas de transmissão e distribuição de energia.

Elaboração: Gleice Costa.
Fontes: Cota (1984); Brasil (1985); Pinto (1982).

A infraestrutura destacada no quadro anterior permite evidenciar a importância dos núcleos urbanos para o desenvolvimento dos componentes do PGC. Neste caso, cidades como São Luís, Imperatriz e Marabá, que já possuíam centralidade econômica na região em um contexto de preponderância de relações capitalistas comerciais passam a ter centralidade por relações produtivas por receberem investimentos infraestruturais vinculados às indústrias de extração e transformação mineral. São Luís, por exemplo, recebeu investimentos do Banco Nacional de Habitação (BNH) e da Companhia de Habitação do Maranhão (Cohab/Ma), visando a implantação e urbanização de núcleos habitacionais para abrigar migrantes atraídos pelos empreendimentos.

> O BNH, através da COHAB/MA, vem construir 4.700 casas no Conjunto Habitacional Maiobão, interligado à área onde será construída a cidade operária e localizado no centro da ilha de São Luís, distando apenas 16km das grandes indústrias programadas. Visualizando a demanda habitacional futura, a COHAB está intensificando seus projetos, com a construção de mais 7.500 casas, para 1982, e mais 7.500 para serem entregues em 1984. Esse conjunto, vizinho aos Distritos Industriais do Maranhão, conta com seis tipos diferentes de casas, escolas de 1º e 2º graus, creches, posto de saúde, posto de segurança, supermercado e linhas de ônibus interligadas ao sistema viário da Ilha de São Luís (BRASIL, 1985, p. 14).

A cidade de Marabá tornou-se base de apoio importante para os trabalhos de Carajás, fornecendo suprimento material e mão de obra. Essa importância assumida acelerou a construção do núcleo urbano planejado Nova Marabá. Essa nova cidade começou a ser planejada em 1970 pelo Serviço Federal de Habitação (Serfhau), autarquia federal vinculada ao Ministério do Interior, considerando naquele momento os problemas das enchentes no núcleo pioneiro da cidade[21] e o esgotamento do espaço urbano considerado inadequado para o rápido crescimento esperado para Marabá. Com isso, foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM) pelo escritório de arquitetura de São Paulo “Arquiteto Joaquim Guedes e Associados” em 1973, tendo como objetivos: abrigar contingentes populacionais que não conseguiram ser alocados nos programas de colonização; absorver

[21] O núcleo pioneiro da cidade de Marabá se localiza em um sítio desfavorável com inundações anuais. Esse fator, somado às enchentes que acontecem em maiores proporções de vinte em vinte anos, quando coincidem as cheias dos rios Tocantins, Itacaiúnas e Araguaia, provocam deslocamentos temporários da população para partes mais altas da cidade (MARABÁ, 2006a).

contingentes populacionais e redistribuí-los para a região; e reassentar os moradores do núcleo pioneiro atingido por enchentes (TOURINHO, 1991; ALMEIDA, 2009).

Devido à extinção da Serfhau em 1974, o PDUM foi abandonado e um novo projeto urbanístico foi elaborado em 1975: o Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM) pelo escritório H. J. Cole + Associados do Rio de Janeiro, desta feita sob coordenação da Sudam. Este projeto propôs a Nova Marabá em formato de árvore, inspirando-se na castanheira, a árvore símbolo da economia regional em bases extrativistas anteriormente hegemônica. Apesar desse núcleo ter sido planejado antes da institucionalização do PGC, foi implantado ao longo do desenvolvimento desse Programa e tornou-se central para abrigar os migrantes atraídos pelo PFC (ALMEIDA, 2009; BRASIL, 1985).

Em Barcarena, Tucuruí e Carajás foram construídas cidades de companhia planejadas como base logística e residência de funcionários: Vila do Conde em Barcarena, Vila Permanente em Tucuruí, Núcleo Urbano de Carajás (no topo da serra) e Parauapebas (no sopé da serra).

Além dos componentes mais gerais do PGC e sua infraestrutura vinculada, é importante destacar também o segmento sídero-matalúrgico que se desenvolveu ao longo do corredor da EFC a partir de sua relação com os grandes projetos de extração mineral. Esse segmento é representado por usinas de ferro gusa, de ferro liga e de silício metálico[22].

Machado (1991) situa a proliferação de usinas produtoras de ferro gusa e de ferro liga ao longo da EFC entre as externalidades vinculadas ao PFC e outros fatores de natureza exógena e endógena. Entre as externalidades vinculadas ao PFC, o autor destaca a abundância dos minérios de ferro e de manganês, a madeira para a produção de carvão vegetal, assim como a infraestrutura de escoamento da produção, como a EFC e o terminal portuário de Ponta da Madeira em São Luís do Maranhão.

Entre os fatores de natureza exógena, o autor arrola a redivisão do trabalho no setor siderúrgico na escala mundial com a transferência da produção de transformados minerais dos países industrializados centrais para alguns países da

[22] Semi metal obtido a partir da sílica presente no quartzo. É gerado no processo de redução do quartzo.

periferia[23]. Isso se deveu à crescente não competitividade da produção sídero metalúrgica nos países industrializados pelo encarecimento dos insumos energéticos, pelo elevado custo da mão de obra e pela necessidade de investimento no controle da poluição ambiental. Tal transferência é um dos resultados do processo de internacionalização do capital produtivo em geral com fluxos de investimentos diretos das empresas transnacionais para alguns países da periferia a partir da década de 1960 (MACHADO, 1991).

Entre os fatores de natureza endógena, Machado (1991) destaca a maior proximidade dos mercados importadores de produtos siderúrgicos em relação à tradicional zona produtora do Sudeste do país e os incentivos fiscais. Em síntese, nas palavras do autor:

> A convergência de fatores como a redivisão internacional do trabalho no setor siderúrgico, a ação determinada do Estado brasileiro e as externalidades criadas pelo PGC, resultantes, de um lado, do processo de internacionalização do capital produtivo e, de outro, da própria dinâmica de acumulação da economia brasileira, gestaram o embrião de uma nova região sídero-metalúrgica na Amazônia Oriental (MACHADO, 1991, p. 164).

Os incentivos fiscais para esses empreendimentos sídero metalúrgicos estavam vinculados às diretrizes da política de financiamento para investimentos industriais do Projeto de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia Tocantins (Prodiat[24]). Esse projeto foi realizado em conjunto pelo governo brasileiro e pela Organização dos Estados Americanos (OEA) entre os anos de 1981-1985 e foi mais um componente absorvido pelo PGC (SANTOS, 2015).

Em sua área de atuação, o Prodiat definiu que os recursos financeiros para a implementação de indústrias seriam de três fontes: a) recursos privados dos empreendimentos (25% do total); b) incentivos fiscais[25] do Fundo de Investimentos

---

[23] Entre os exemplos citados no artigo, Machado (1991) demonstra que os países industrializados produziam 59,27% do aço mundial em 1979 e passaram a produzir 50% em 1988. Enquanto os países em desenvolvimento e os então países socialistas apresentaram crescimento de 40,73% em 1979 para 50% da produção mundial em 1988.

[24] Esse programa publicou um estudo sobre a programação do desenvolvimento industrial da região de Carajás no intuito de apresentar as oportunidades de desenvolvimento industrial a partir de suas potencialidades em recursos naturais. Esse fator foi determinante para a implantação das indústrias siderúrgicas no corredor de Carajás (SANTOS, 2015).

[25] Isenção de Imposto sobre Importação (II), de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), incidentes sobre equipamentos, maquinários, aparelhos e instrumentos necessários à

da Amazônia (Finam) e do Fundo de Investimentos do Nordeste (Finor) responsável por 50% do valor do empreendimento; e c) financiamento bancário (Banco da Amazônia, Banco do Brasil, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, Banco do Pará) com 25% do total. Para receber esse aporte financeiro, os projetos precisavam ser aprovados pelo Conselho Interministerial do PGC (SANTOS, 2015).

Outro fator decisivo para a implantação das empresas siderúrgicas no corredor da EFC foram os estímulos da CVRD. Monteiro (1998) destaca que o documento intitulado "Amazônia Oriental – Plano Preliminar de Desenvolvimento" da CVRD já enfatizava a necessidade de articulação e integração de projetos em implantação na região como forma de "potencializar o pendor da região às atividades mínero-metalúrgicas" (CVRD, 1981a *apud* MONTEIRO, 1998).

> Foram os argumentos e estudos efetuados para a consecução daquele documento (CVRD, 1981a) que serviram de base e de justificação da criação do PGC. A CVRD vislumbrava um cenário no qual seriam produzidos na área de abrangência do projeto, no campo da sídero-metalurgia, no ano de 2000, dentre outros, 3,5 milhões de toneladas de ferro gusa, 10 milhões de toneladas de aço, 550 mil toneladas de ferro ligas e 30 mil toneladas de silício metálico (CVRD, 1981b) (MONTEIRO, 1998, p. 72).

É importante destacar esse incentivo da CVRD para a instalação de empresas produtoras de ferro gusa na região também para estas consumirem o minério de ferro por ela extraído. Isso porque, no início da exploração do PFC, essa empresa não tinha um mercado consumidor de minério de ferro como tem hoje com a China e outros países. Havia inicialmente um contrato de fornecimento para os japoneses, mas até então não era suficiente para exportar toda a quantidade que seria extraída de Carajás (MONTEIRO, 1998).

Com esse conjunto de incentivos, houve a instalação de siderúrgicas no corredor da EFC por grupos empresariais de Minas Gerais majoritariamente, conforme quadro 2 a seguir, que destaca o município de localização, o ano de instalação e a origem do capital dos empreendimentos siderúrgicos instalados no corredor da EFC até o ano de 2008, considerando inicialmente o capital nacional e o estrangeiro após os anos 2000.

---

execução de projetos industriais, e de Imposto de Circulação de Mercadorias (ICM), que hoje se tornou ICMS (SANTOS, 2015).

Quadro 2 - Empreendimentos Siderúrgicos instalados no corredor da EFC até o ano de 2008

Nome da empresa	Localização	Início da operação	Origem do capital
Viena Siderúrgica do Maranhão	Açailândia (MA)	1988	Valadares (MG)
Maranhão Gusa	Bacabeira (MA)	1990	Calsete (MG)
Cia. Vale do Pindaré	Açailândia (MA)	1988	Queiroz Galvão (PE)
Cia. Siderúrgica do Maranhão	Santa Inês (MA)	1991	Queiroz Galvão (PE)
Siderúrgica do Maranhão	Açailândia (MA)	1993	Queiroz Galvão (PE)
Gusa Nordeste	Açailândia (MA)	1993	Ferroeste (MG)
Ferro Gusa do Maranhão	Açailândia (MA)	1996	Minas Gerais
Camargo Corrêa Metais	Tucuruí (PA)	1988	Camargo Corrêa
Cia Siderúrgica do Pará (Cosipar)	Marabá (PA)	1988	Grupo Monteiro (MG)
Siderúrgica Marabá (Simara, atual Sinobrás)	Marabá (PA)	1988	Grupo Monteiro (MG)
Usina Siderúrgica de Marabá (Usimar)	Marabá (PA)	2002	Demétrius Ribeiro (PA)
Siderúrgica Ibérica do Pará	Marabá (PA)	2002	Trading Espanhola (empresas Fusinder e Larduya)
Terra Norte Metais (atual Cikel)	Marabá (PA)	2003	Engenheiros Sidney Pessoa e Afonso Albuquerque/Grupo Cikel (PR)
Ferro Ligas Marabá (Fermar)	Marabá (PA)	2005	Grupo empresarial de Rio Casca (MG)
Siderúrgica do Pará (Sidepar, atual Âncora Sul)	Marabá (PA)	2005	Grupo Valadares Gontijo (MG)
Ferro Gusa Carajás	Marabá (PA)	2005	Vale (78%) e a norte americana Nucor Corporation (22%)
Sidenorte Siderurgia	Marabá (PA)	2006	José Donizete Bittencourt (MG)
Marabá Gusa Siderúrgica (Maragusa, atual Âncora Norte)	Marabá (PA)	2007	Grupo Leolar (PA)/Grupo Âncora de Minas Gerais
Da Terra Siderúrgica	Marabá (PA)	2007	Grupo Revemar (PA)

Fonte: Monteiro (1998); Santos (2015).
Organização: Gleice Costa.

Monteiro (1998) observa que, a partir de 1981, foram aprovados pelo Conselho Interministerial do PGC 22 projetos sídero metalúrgicos, sendo quinze para o Estado do Maranhão e sete para o Estado do Pará. Destes, apenas três em cada estado seguiram para a etapa de implantação e operação a partir de 1988.

Machado (1991) ajuda a compreender as razões do atraso na implantação de alguns empreendimentos e do cancelamento de outros, incluindo os sídero-metalúrgicos. O autor evidencia três fatores: o baixo preço do ferro gusa e do ferro liga no mercado internacional ao longo dos anos 1980; a dificuldade para a ação empresarial na região, a exemplo da obtenção de mão de obra qualificada e da deficiente infraestrutura das cidades da região pela inexperiência industrial; e as dificuldades para a formação de um mercado abastecedor de carvão vegetal.

É importante deixar claro que Machado realiza essa análise nos anos 1980, restando-nos avaliar se os fatores de atraso e cancelamento de empreendimentos sídero-metalúrgicos na região de Carajás ainda são os mesmos ou se outros podem ser identificados. É possível que um fator decisivo de atraso tenha sido a extinção do PGC em 1991 e a consequente extinção dos incentivos fiscais, ainda que os incentivos vinculados ao Finam e a concessão de isenção de imposto de renda tenham sido mantidos, passando a ser coordenados unicamente pela Sudam. Nesse debate, Hall (1991, p. 11) destaca que:

> [...] A decisão de investir em Carajás foi inicialmente tomada por produtores de ferro e aço (principalmente de Minas Gerais), baseados, em sua maioria, na disponibilidade de numerosos subsídios oficiais e no carvão barato produzido com exploração da floresta nativa. A retirada gradual da ajuda financeira, nos termos do programa de austeridade macroeconômico do presidente Collor, juntamente com o cumprimento mais rigoroso da legislação ambiental, tornou a Amazônia uma proposição bem menos atraente.

A maior parte dos empreendimentos da tabela 1 produziam/produzem apenas ferro gusa como siderúrgicas “independentes”. Diferem-se, portanto, das denominadas “integradas”, que operam todas as etapas da transformação partindo do minério de ferro até o produto final, gerando produtos do aço como tarugos, placas, chapas, bobinas, vergalhões e cabos (MONTEIRO, 2006). Isso significa que, ainda nos anos recentes, a passagem da produção de ferro gusa à produção do aço defronta-se com sérios obstáculos na região de Carajás. De acordo com Machado (1991, p. 172):

> Esse fato é da maior relevância, pois o aprofundamento do processo de industrialização na região e a passagem da produção de ferro gusa à produção de aço defronta-se com sérios obstáculos. As barreiras à entrada no setor siderúrgico produtor de aço são basicamente duas: a "dose" de capital requerida e os investimentos em reflorestamento. O custo do investimento por tonelada de aço é de aproximadamente US$ 1,200, enquanto os projetos guseiros da região têm investimentos que oscilam entre US$ 50 e US$ 140 por tonelada [...]. Além disso, os esgotamentos das reservas de mata nativa ou a impossibilidade de usá-las demandam vultosos investimentos em reflorestamento, o que pode ser inviável para um bem de baixo valor agregado como o ferro gusa.

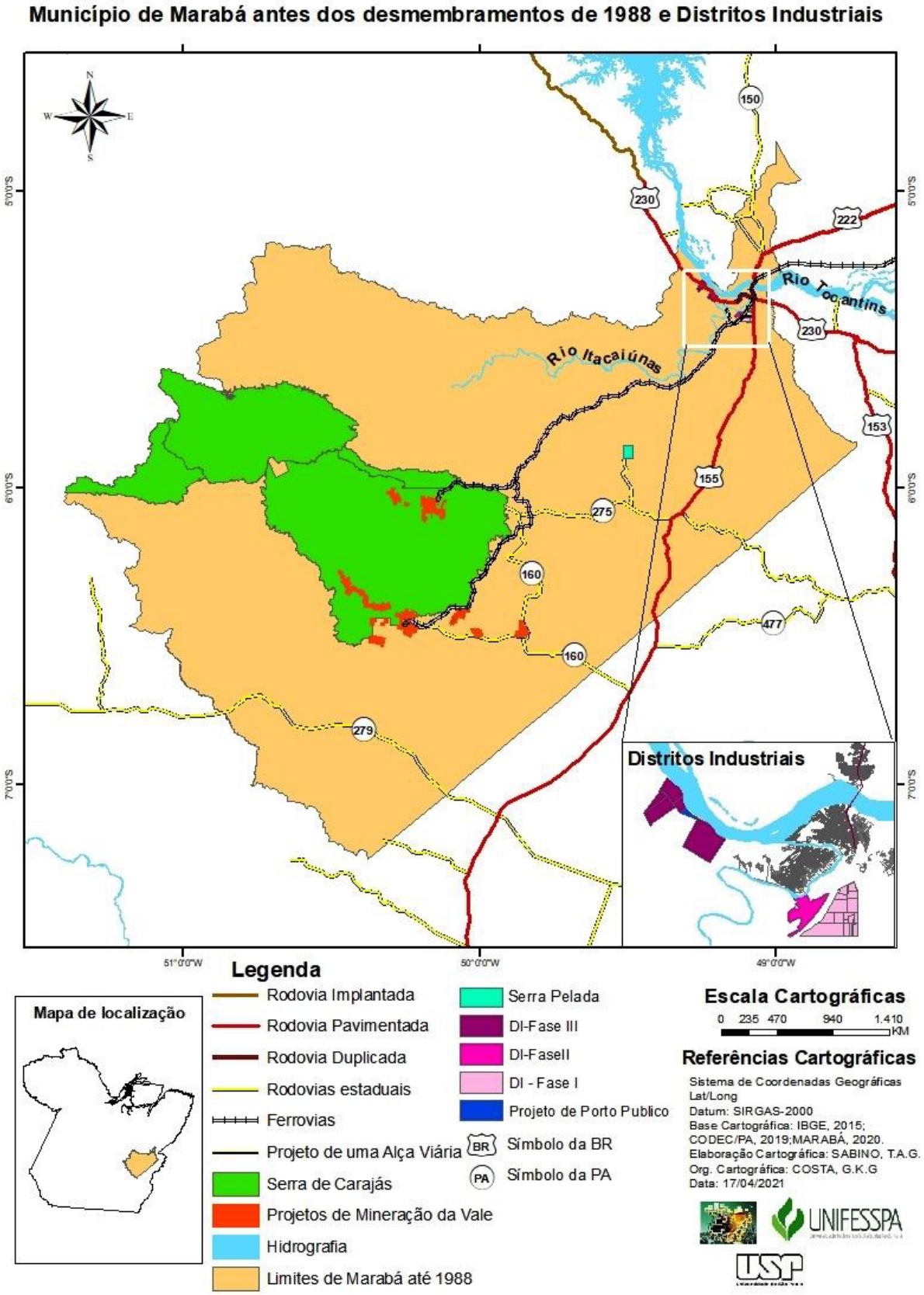
Além dos obstáculos financeiros para a produção de aço, outro fator contribui para a continuidade da produção de ferro gusa: os principais fornecedores desta mercadoria (Rússia, Ucrânia, China) oferecem um ferro gusa de baixa qualidade quando comparado ao produzido na Amazônia Oriental. No caso da produção americana, esta não consegue ser competitiva com a realizada na Amazônia em função dos custos da mão de obra (MONTEIRO, 2006).

1.2.2. Marabá e o Projeto Ferro Carajás

Observando-se o mapa 6 a seguir referente ao Município de Marabá antes dos desmembramentos que sofreu a partir do ano de 1988, fica evidente sua centralidade para o desenvolvimento do Projeto Ferro Carajás. Até então sua área absoluta era de 373.373 km², abrigando a jazida de ferro da Serra Norte, a mina de ouro do Igarapé Bahia, a jazida de ferro da Serra Sul, a jazida de níquel e a jazida de ouro de Serra Leste, todas essas parte da grande Serra dos Carajás. O mapa ainda evidencia que, até então, a maior parte do traçado da EFC, no Estado do Pará, estava em seu território, assim como a mina de ouro de Serra Pelada, que na década de 1980 foi o maior garimpo a céu aberto do mundo, atraindo migrantes para Marabá.

As principais rodovias federais e estaduais, como a BR-230 (Transamazônica), a PA-150 (Paulo Fonteles) e a BR-222 (Marabá-Fortaleza), antiga PA-70, já estavam consolidadas, facilitando o transporte de pessoas e mercadorias na região e cruzando-se na altura da cidade de Marabá. Por fim, o mapa ainda destaca o Distrito Industrial de Marabá, que até o início dos anos 2000 era constituído apenas pela fase I, criado pelo governo do Estado do Pará para abrigar os projetos sídero metalúrgicos no contexto no PGC.

Mapa 6 – Município de Marabá antes dos desmembramentos de 1988



Nesse sentido, o PFC, a instalação do Distrito Industrial de Marabá, o garimpo de Serra Pelada, as rodovias e outras infraestruturas potencializaram o processo migratório para o município, sendo fatores decisivos do crescimento populacional, conforme tabela 1. Ao mesmo tempo, favoreceram os desmembramentos de seu território dando origem a cinco novos municípios entre os anos de 1988 e 1994.

Tabela 1 - Crescimento da população de Marabá (1970-2010)

Ano	**População**
1970	24.474
1980	59.881
1991	123.668
2000	168.020
2010	233.669

Fonte: Marabá (2006a); Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (2016).

Entre 1970 e 1980, um fator decisivo de crescimento populacional em Marabá foi a abertura da rodovia Transamazônica, atraindo migrantes tanto para a área urbana quanto para a área rural no contexto dos projetos de colonização[26] e do acesso facilitado à terra com essa rodovia (COELHO et al., 2003; MARABÁ, 2006b).

Entre 1980 e 1991, o crescimento populacional continuou elevado, mesmo com os dois desmembramentos do território municipal a partir do crescimento de dois núcleos urbanos do interior: Parauapebas e Curionópolis. O primeiro tinha sido

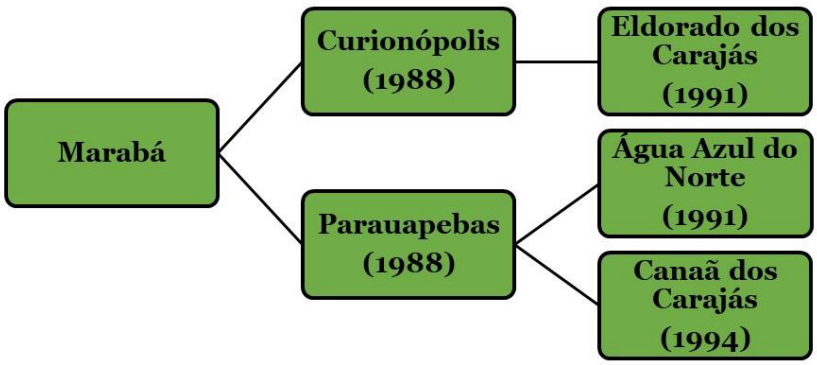
[26] Teve grande notabilidade em Marabá a colonização oficial promovida pelo Incra e pela Sudam por meio dos Projetos Integrados de Colonização (PIC's). O PIC Marabá objetivava promover a colonização de 529 quilômetros entre Marabá e Altamira em uma faixa de dez quilômetros de cada lado da rodovia Transamazônica. Nesse contexto, a cidade de Marabá foi definida como Rurópolis, portanto núcleo administrativo principal, polarizando as agrópolis, de perfil intermediário, e as agrovilas, que estariam na base da hierarquia urbana proposta, obedecendo ao modelo teórico do Urbanismo Rural formulado pelo urbanista José Geraldo da Cunha Camargo. Embora a colonização oficial na Transamazônica tenha sido desativada antes de alcançar os números planejados, os trabalhadores continuaram chegando por sua própria conta (PEREIRA, 2014; TRINDADE JR. et al., 2016).

criado como apoio às atividades de mineração e transporte de ferro, situando-se ao lado do portão da CVRD, no encontro do rio Parauapebas com a rodovia PA-275. Seu crescimento populacional descontrolado facilitou o desmembramento de Marabá em 1988 e em seu território ficou a jazida de ferro de Serra Norte e a mina de ouro do Igarapé Bahia (COELHO et al., 2003; MARABÁ, 2006b).

Já Curionópolis, conhecida como “Quilômetro 30”, era um núcleo de apoio às atividades do garimpo de Serra Pelada à margem da rodovia PA-275. Também em 1988 desmembrou-se de Marabá e ficou em seu território com a jazida de ferro de Serra Leste (COELHO et al., 2003; MARABÁ, 2006b).

Para completar o quadro dos desmembramentos, em 1991, os municípios de Parauapebas e Curionópolis, recém criados, deram origem a novos municípios, conforme figura 2 a seguir. Eldorado dos Carajás desmembrou-se de Curionópolis e Água Azul do Norte de Parauapebas. Em 1994, Canaã dos Carajás desmembrou-se de Parauapebas, ficando em seu território com a jazida de ferro de Serra Sul e a de níquel.

Figura 2 - Desmembramento do Município de Marabá a partir de 1988



Organização: Gleice Costa (2021).

Nas décadas posteriores, o crescimento populacional em Marabá continuou elevado. A redução das atividades de garimpo em Serra Pelada a partir de 1989 aumentou a população de desempregados na periferia da cidade (COELHO et al., 2003; MARABÁ, 2006b). Mais recentemente, o anúncio de empreendimentos siderúrgicos não concretizados tem sido um fator de crescimento populacional pela migração (TRINDADE JR. et al., 2016).

A tabela 2 a seguir também revela uma tendência à urbanização da população a partir dos anos 1980, que pode ser verificada também no mapa 7 a seguir, que identifica a expansão urbana de Marabá, com a consolidação no núcleo urbano da Nova Marabá, a expansão no núcleo Cidade Nova, a expansão do núcleo São Félix e a construção do Distrito Industrial.

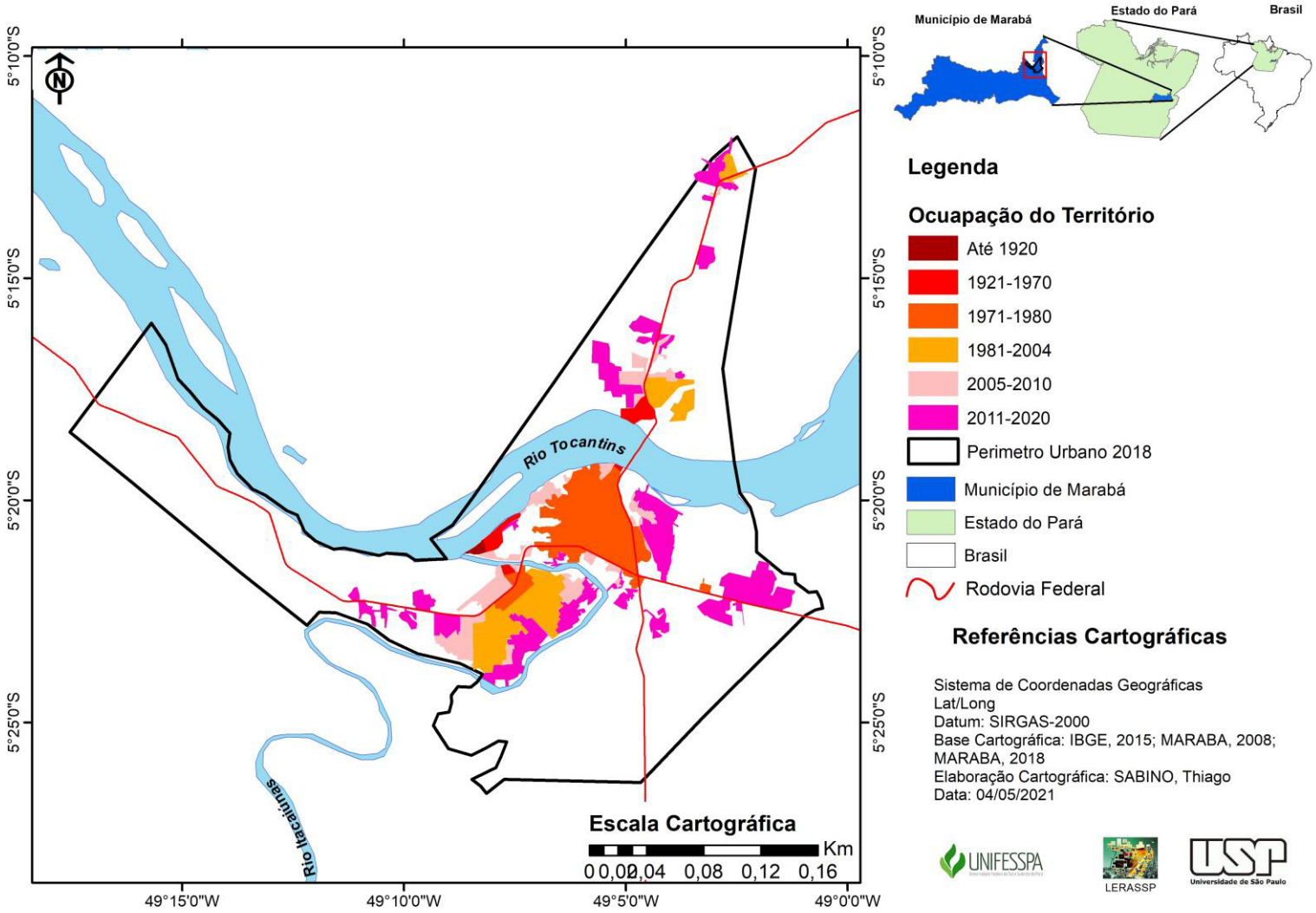
Tabela 2 - Composição da população de Marabá por situação de domicílio (1970 a 2010)

Ano	Urbana	Rural
1970	14.585	9.889
1980	41.585	18.258
1991	102.435	21.233
2000	134.373	33.647
2010	186.270	47.399

Fonte: Marabá (2006a); Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (2016).

De forma que, com a perda das jazidas minerais em função dos desmembramentos, o vínculo de Marabá com o Projeto Ferro Carajás, do ponto de vista produtivo, continuou pela siderurgia no Distrito Industrial de Marabá. Considerando a diminuição dos incentivos fiscais pela extinção do PGC em 1991, os estímulos dos governos do Estado do Pará e mais recentemente dos governos do município de Marabá, para os novos empreendimentos que surgem a partir de 2002, tem sido importantes, embora existam incentivos federais por meio de novas políticas, conforme veremos no capítulo 2.

Mapa 7 - Expansão urbana de Marabá de 1920 a 2020



Desde o início do PGC, a cidade de Marabá foi cotada para ser um dos principais polos siderúrgicos da região, conforme documento da Secretaria de Planejamento (Seplan) da Presidência da República de 1985:

> MARABÁ - Sua localização privilegiada, no entroncamento da Transamazônica-BR-234 -, servida de rodovias, ferrovia, aeroporto e hidrovia é um núcleo natural para a siderurgia a ser implantada, com base na energia hidrelétrica, bens agropecuários e carvão vegetal existentes na região (BRASIL, 1985, p. 14).

Como polo siderúrgico, Marabá seria também uma área prioritária para o desenvolvimento da silvicultura pela demanda de carvão vegetal que a siderurgia exige (PINTO, 1982).

Dessa forma, somando-se aos incentivos federais, o governo do Estado do Pará também passou a incentivar os empreendimentos siderúrgicos em Marabá. O primeiro incentivo foi a construção do Distrito Industrial de Marabá em 1987 por meio da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará (CDI[27]) em uma área de quase 2 mil hectares, destacada no mapa 7 da expansão urbana de Marabá. Nesta área, realizou obras de infraestrutura como terraplenagem, abertura de estradas, eletrificação e rede de água, além de fornecer terra a preço subsidiado às empresas que lá se instalaram (MACHADO, 1991).

Segundo o jornal Correio do Tocantins, em edição de 1994, em 1992 a CDI teria sido desativada para enxugar a folha de pagamentos de funcionários do Estado do Pará, sendo reativada em 1994 no intuito de fortalecer os distritos industriais do Pará:

> Desativada desde março de 92, quando foi extinta, após avaliação do Conselho de Política Salarial do Estado, como forma de enxugar a folha de pagamento, a Companhia de Desenvolvimento Industrial (CDI) foi reativada essa semana pelo governador Carlos Santos, que sancionou a lei nº 5.855, revogando a lei nº 5.721 que extinguiu a companhia. Com a volta da CDI, serão reativados os distritos industriais de Marabá, Barcarena e Ananindeua, proporcionando novo suporte ao desenvolvimento industrial no Pará. A reativação também vai permitir a volta dos contatos com empreendedores interessados em investir no Pará. Os três distritos industriais, que voltam a receber apoio e incentivo da CDI, reúnem área equivalente

[27] Empresa estatal na forma de sociedade de economia mista criada pela Lei nº 4.686, de 17 de dezembro de 1976 (CODEC, 2021).

> a 4 mil hectares e, de acordo com o governador Carlos Santos, a sua reativação atende reivindicação da classe empresarial e visa atrair novos investimentos para o Estado, além de incremento e modernização do parque industrial paraense (REATIVAÇÃO..., 1994, p. 1).

Além do DI Marabá, o governo do Pará, por meio dos Convênios ICMS 46/93, ICMS 72/93, ICMS 118/93 e ICMS 41/94, autorizou a alteração da base de cálculo do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) dos produtos siderúrgicos (MONTEIRO, 1998).

Desta forma, com os incentivos iniciais do PGC e os do Governo do Estado do Pará, o aglomerado produtivo siderúrgico de Marabá foi implantado gradativamente, conforme tabela 3 a seguir, aproveitando: as vantagens locacionais do município, a proximidade da mina de ferro em Parauapebas, a existência da EFC para escoamento da produção e a disponibilidade na região de carvão vegetal.

Tabela 3 - Empreendimentos Siderúrgicos instalados no Distrito Industrial de Marabá até 2008

Empresa	Nº de fornos	Produção anual/ ton	Início da operação	Produção mensal/ ton	Empregos diretos	Produção
Cia Siderúrgica do Pará (Cosipar)	5	558.720	1988	46.560	760	Ferro-gusa
Siderúrgica Marabá (Simara, atual Sinobrás)	2	216.000	1988	18.000	400	Ferro-gusa/aço
Usina Siderúrgica de Marabá (Usimar)	2	228.000	2002	19.000	480	Ferro-gusa
Siderúrgica Ibérica Pará	2	324.000	2002	27.000	200	Ferro-gusa
Terra Norte Metais (atual Cikel)	2	132.000	2003	11.000	170	Ferro-gusa
Ferro Ligas Marabá (Fermar)	2	16.000	2005	1.333	135	Ferro-ligas
Siderúrgica do Pará (Sidepar, atual Âncora Sul)	1	216.000	2005	18.000	150	Ferro-gusa
Ferro Gusa Carajás	2	360.000	2005	30.000	200	Ferro-gusa
Sidenorte Siderurgia	1	156.000	2006	13.000	200	Ferro-gusa
Marabá Gusa Siderúrgica (atual Âncora Norte)	1	180.000	2007	15.000	350	Ferro-gusa
Da Terra Siderúrgica	2	180.000	2007	15.000	350	Ferro-gusa
Total	25	2.556.720			3.295	

Organização: Gleice Costa.
Fontes: Costa, Carvalho e Carvalho (2011); Monteiro (1998); Hall (1991); Santos (2015); Gomes [...] (2005), Marabá (2006a).

A Companhia Siderúrgica do Pará (Cosipar) e a Siderúrgica Marabá (Simara) entraram em operação em 1988. Esta última, parou suas atividades em 1989 em decorrência de problemas na operação do alto forno e entrou em operação novamente somente em 1995. Ambas iniciaram sua produção com ferro gusa. De acordo com Monteiro (1998), a maior parte dessa produção se destinou à exportação, sofrendo processos de transformação industrial que lhe agregam maior valor em outras regiões ou países.

Em julho de 2006, a Simara foi vendida para o grupo Aço Cearense, transformando-se na Sinobrás (foto 1), uma das maiores siderúrgicas integradas da região, produzindo vergalhões, treliças, telas para coluna, telas para laje, arame recozido. Atualmente, a empresa encontra-se em fase de expansão da produção em Marabá. Em sua segunda fase, alcançará 800 mil toneladas por ano de aço laminado (SANTOS, 2015; GRUPO AÇO CEARENSE, 2021a).

Ao longo da década de 1990, não houve a instalação de novas siderúrgicas no DI Marabá. Em 2002, teve início uma nova fase de instalações. Neste ano, duas novas guseiras se instalaram: a Usina Siderúrgica de Marabá (Usimar) e a Siderúrgica Ibérica do Pará. A Usimar pertencia ao empresário maranhense Demétrius Fernandes Ribeiro, atuante também no ramo das telecomunicações em Marabá. A Ibérica pertencia às empresas Fusinder e LLarduya, ambas de origem espanhola (SANTOS, 2015).

Foto 1 - Entrada da Sinobrás no Distrito Industrial de Marabá

Fonte: Trabalho de campo, abril de 2021.

Em 2003, foi inaugurada a Terra Norte Metais, pertencente aos engenheiros Sidney Pessoa e Afonso Albuquerque. Afetada pela crise econômica de 2008[28], foi vendida para o Grupo Cikel do Paraná (SANTOS, 2015).

Em 2005, duas produtoras de ferro gusa e uma produtora de ferro liga foram inauguradas no DI Marabá. As produtoras de ferro gusa são a Siderúrgica do Pará (Sidepar) e a Ferro Gusa Carajás. A Sidepar é de propriedade do grupo Valadares Gontijo de Minas Gerais e destaca-se por sua autonomia em relação ao minério de ferro por ter posse de mina no Município de Floresta do Araguaia no Pará (SANTOS, 2015).

A Ferro Gusa Carajás tinha suas ações divididas entre a Vale (78%) e a americana Nucor (22%). Em 2006, a Vale assumiu 100% do controle acionário. A

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

produtora de ferro liga é a Ferro Ligas Marabá (Fermar) oriunda do grupo empresarial de Rio Casca (MG). Essa empresa produz ligas à base de manganês e vende para a Sinobrás e para o Grupo Gerdau (SANTOS, 2015).

Em 2006 foi inaugurada a Sidenorte Siderurgia, pertencente ao empresário de Minas Gerais José Donizete Bittencourt, investindo na produção de ferro gusa. Em 2007, as duas mais recentes siderúrgicas foram instaladas no DI Marabá: a Marabá Gusa Siderúrgica (Maragusa) e a Da Terra Siderúrgica. A Maragusa pertencia ao empresário Leonildo Borges Rocha do grupo Leolar de Marabá. A Da Terra pertence ao empresário José Francisco Diamantino, atuante em Marabá e na região nos ramos da pecuária e de concessionárias de carros e motos (SANTOS, 2015).

Em síntese, até o ano de 2008, considerado o do ápice da produção, o DI Marabá era composto por 11 siderúrgicas, sendo 1 aciaria (Sinobrás), 1 produtora de ferro liga (Fermar) e nove produtoras de ferro gusa e o capital desses empreendimentos provinha de empresas regionais (como o grupo Leolar de Marabá), nacionais (como a Aço Cearense) e internacionais (como a Vale, a Nucor americana e os grupos da Espanha Fusinder e LLarduya).

A partir desse ano, no entanto, com o início da crise econômica mundial, esses empreendimentos entraram em crise por sua produção ser destinada em sua maior parte às exportações, sobretudo para os Estados Unidos. No entanto, esse não foi o único fator responsável pela crise. Santos (2015) destaca outros dois fatores, quais sejam: o preço e a qualidade do minério fornecido pela mineradora Vale[29] e as fiscalizações, embargos e multas dos órgãos ambientais pelo envolvimento de alguns empreendimentos siderúrgicos nas ilegalidades da cadeia produtiva do carvão vegetal. O quadro 3 a seguir detalha um pouco mais esses fatores de crise a partir de cada empreendimento.

[29] A Vale vende minério de ferro para as siderúrgicas de Marabá no mesmo preço que vende para a China e em teor de concentração menor que o exportado. A diminuição do teor de 65% para 54% pode aumentar em até 25% o custo da siderúrgica para beneficiar uma tonelada de ferro gusa (SANTOS, 2015).

Quadro 3 - Fatores de crise e paralisação das siderúrgicas instaladas no DI Marabá a partir de 2008

Empresa	Ano de paralisação	Causa da paralisação	Situação atual
Cia Siderúrgica do Pará (Cosipar)	2012	- Aumento do preço do minério de ferro e diminuição do preço do ferro gusa; - Embargo e multa por aquisição de carvão vegetal ilegal; - Multa por operar sem licença ambiental.	PARALISADA
Sinobrás	NÃO PAROU	-	EM OPERAÇÃO
Usina Siderúrgica de Marabá (Usimar)	2008	- Aumento do preço do minério de ferro e diminuição do preço do ferro gusa; - Multas por aquisição de carvão vegetal ilegal;	PARALISADA
Siderúrgica Ibérica Pará	2015	- Aumento do preço do minério de ferro e diminuição do preço do ferro gusa; - Embargo e multas por aquisição de carvão vegetal ilegal;	PARALISADA
Terra Norte Metais (atual Cikel)	2008	- Diminuição das vendas de ferro gusa em decorrência da crise iniciada em 2008.	VOLTOU A OPERAR EM 2020

(Continua)

EMPRESA	ANO DE PARALISAÇÃO	CAUSA DA PARALISAÇÃO	SITUAÇÃO ATUAL
Ferro Ligas Marabá (Fermar)	NÃO PAROU	-	EM OPERAÇÃO
Siderúrgica do Pará (Sidepar, atual Âncora Sul)	2015	- Aumento do preço do minério de ferro e diminuição do preço do ferro gusa; - Embargo e multas por aquisição de carvão vegetal ilegal.	EM OPERAÇÃO DESDE 2019 COMO GUSA BRASIL, TORNADO-SE ÂNCORA SUL EM 2020
Ferro Gusa Carajás	2011	- Saída da americana Nucor da Associação com a Vale; - Venda de ativos florestais da Vale.	PARALISADA
Sidenorte Siderurgia	2008	- Aumento do preço do minério de ferro e diminuição do preço do ferro gusa; - Multas por aquisição de carvão vegetal ilegal.	PARALISADA
Marabá Gusa Siderúrgica (atual Âncora Norte)	2008	- Diminuição das vendas de ferro gusa em decorrência da crise iniciada em 2008.	EM OPERAÇÃO DESDE 2018 COMO ÂNCORA NORTE
Da Terra Siderúrgica	2008	- Diminuição das vendas de ferro gusa em decorrência da crise iniciada em 2008.	PARALISADA

(Conclusão)

Organização: Gleice Costa.
Fonte: Carneiro (2016); Santos (2014, 2017); Trabalho de campo (2021).

Dos onze empreendimentos, apenas dois não interromperam suas atividades em qualquer momento no DI Marabá: A Sinobrás e a Fermar. A Sinobrás sentiu menos o efeito da crise por ser uma siderúrgica integrada, que produz aço para abastecer o mercado nacional, principalmente as regiões Norte e Nordeste do país. Além disso, utiliza sucata como matéria prima principal e minério de ferro como complementar, sentindo menos o peso do aumento do valor desse minério a partir de 2008. E sua fonte de carvão vegetal provém de fazendas de reflorestamento localizadas no Estado do Tocantins (GRUPO AÇO CEARENSE, 2021b).

Já a Fermar utiliza predominantemente o minério de manganês para produção de ferro liga. Esse minério é fornecido pela mineradora Buritirama[30], localizada em Marabá. No processo de transformação do manganês, a Fermar utiliza fornos eletrointensivos movidos a energia elétrica e não a carvão vegetal, além de carvão mineral e carvão de côco babaçu. Esses fatores explicam porque esses empreendimentos conseguirem sobreviver à crise (SANTOS, 2015; FERMAR FERRO LIGAS, 2021).

Já os empreendimentos Usimar, Cikel, Sidenorte (foto 2), Maragusa e Da Terra sentiram os efeitos da crise já em 2008 pela diminuição das vendas de ferro gusa, pelo aumento do preço do minério de ferro e pela diminuição do preço do ferro gusa nesse período, conforme gráfico 1 a seguir. A Usimar também foi autuada em pelo menos duas operações do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) nos anos de 2005 e 2007 pelo uso de carvão vegetal ilegal (SANTOS, 2015, 2017). A Cikel retomou suas atividades em 2020 e a Maragusa em 2018, arrendada[31] para investidores de Minas Gerais do Grupo Âncora, sendo denominada atualmente de Âncora Norte (informação obtida em trabalho de campo, 2021).

---

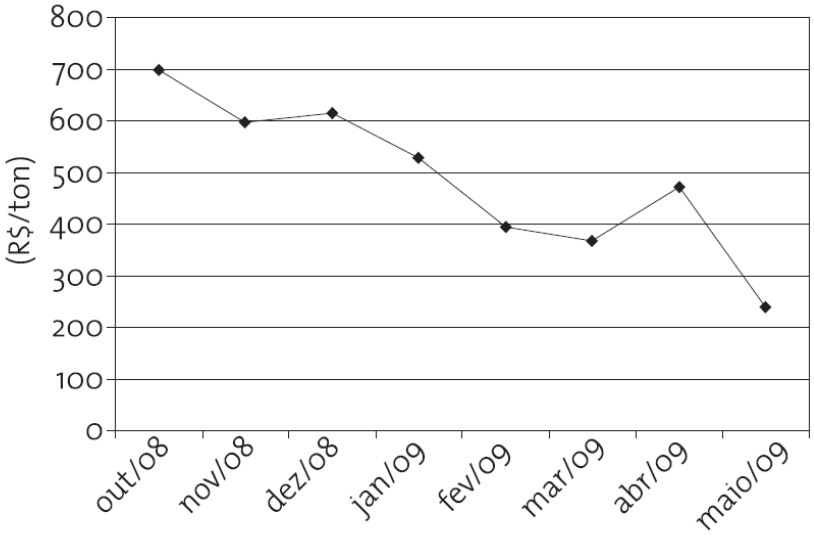
[30] Empresa de São Paulo que possui instalações industriais de lavra e beneficiamento no Distrito de Nova União em Marabá. Os depósitos de manganês explorados foram descobertos em 1966 e localizam-se na Serra de Buritirama, integrando a grande província mineral de Serra dos Carajás. A empresa fornece manganês para o mercado interno e externo desde os anos de 1990 (MARABÁ, 2006a).

[31] ARRENDAMENTO: Contrato pelo qual o proprietário de um imóvel passa para uma pessoa ou empresa (o arrendatário) o direito de uso e exploração do mesmo durante certo tempo, em troca de determinada soma paga geralmente em dinheiro, mas também em produto ou em trabalho, ou combinando duas ou três dessas modalidades. Na agricultura menos desenvolvida, as duas últimas (SANDRONI, 1999, p. 33).

Foto 2 - Empreendimento da Sidenorte desativado desde 2008

Fonte: Trabalho de campo, abril de 2021.

Gráfico 1 - Preço do ferro gusa (2008-2009)



Fonte: Santos (2017).

A Ferro Gusa Carajás paralisou suas atividades em 2011, mas os motivos foram decisões empresariais com a saída da Nucor americana da associação com a Vale e a venda dos ativos florestais do Projeto Celmar da Vale no Maranhão para a empresa Suzano Papel Celulose. Era esse projeto que abastecia a Ferro Gusa Carajás com carvão vegetal (CARNEIRO, 2016).

A Cosipar interrompeu suas atividades em 2012, quando o minério de ferro, após breve queda de preço em 2009, voltou a subir, conforme gráfico 2 a seguir. Em 2011 já havia sido embargada por uso de carvão vegetal ilegal, retornando em 2012 após assinar Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o Ministério Público Federal no Pará, comprometendo-se a instalar e manter banco de dados atualizados sobre a origem do carvão comprado, a divulgar o balanço anual de produção de ferro gusa e os compradores, e detalhar a situação de projetos de reflorestamento e reposição florestal, quando interrompeu definitivamente suas atividades (SANTOS, 2015, 2017).

Gráfico 2 - Preço do minério de ferro (2001-2020)

Descrição: China import Iron Ore Fines 62% FE spot (CFR Tianjin port), Dólares americanos por tonelada métrica seca

Unidade: Dólares americanos por tonelada métrica seca

Fonte: INDEX/MUNDI (2021).

O mesmo processo de assinatura de TAC sofreu a Sidepar e a Ibérica. Ambas encerraram suas atividades em 2015, mesmo com a diminuição nesse ano

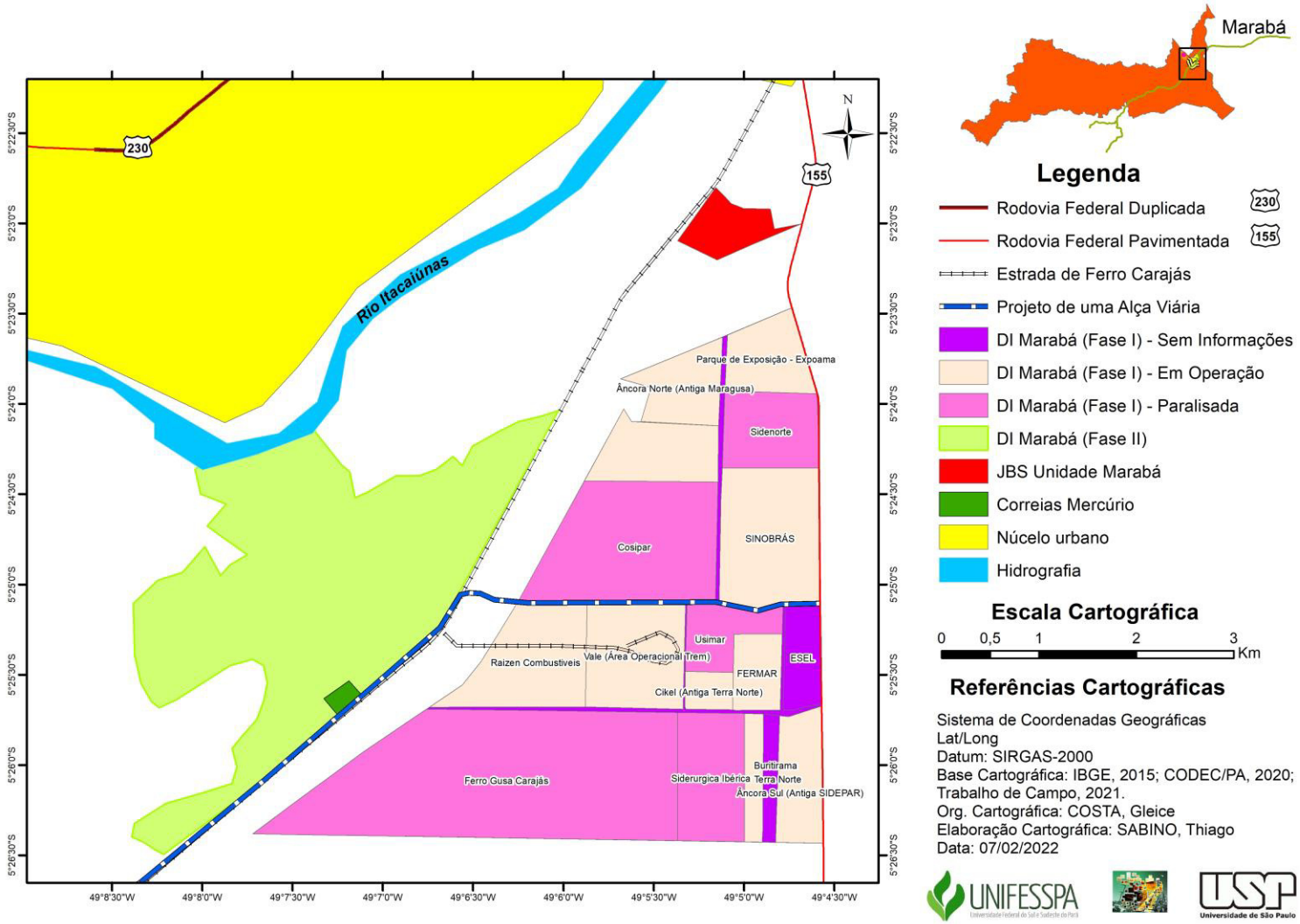
do preço do minério de ferro, conforme gráfico 2. No caso da Sidepar, o preço do minério de ferro não foi um fator decisivo, já que essa siderúrgica tem posse de mina de minério de ferro no Município de Floresta do Araguaia a 320 km de Marabá (SANTOS, 2015; 2017). A Ibérica continua com suas atividades paralisadas, porém a Sidepar voltou a funcionar em 2019 como Gusa Brasil, sendo arrendada também para o grupo Âncora, com a denominação atual de Âncora Sul, conforme foto 3 (informação obtida em trabalho de campo, 2021).

Foto 3 - Escritório da Siderúrgica Âncora Sul em operação no Distrito Industrial de Marabá

Fonte: Trabalho de campo, abril de 2021.

O mapa 8 a seguir especializa os empreendimentos em operação e os paralisados nas fases I e II do Distrito Industrial de Marabá.

Mapa 8 – Situação operacional do Distrito Industrial de Marabá (fases I e II) em 2021



Desta forma, observa-se uma lenta retomada das atividades produtivas ligadas à siderurgia no Distrito Industrial de Marabá por meio do arrendamento de duas unidades produtoras de ferro gusa desativadas por novos grupos empresariais (Âncora Norte e Âncora Sul), da reativação da Cikel e da permanência das atividades da Fermar e da Sinobrás. No que se refere à verticalização da cadeia produtiva da siderurgia[32], o único projeto em andamento é a ampliação da produção da Sinobrás de 380 mil toneladas para 800 mil toneladas de aço por ano (GRUPO AÇO CEARENSE, 2021a).

1.3. Novas estratégias de promoção da verticalização da siderurgia em Marabá

A sessão anterior mostrou que houve uma ampliação da produção de ferro gusa no DI Marabá ao longo dos anos 2000 sem que a verticalização da cadeia produtiva do minério de ferro tenha sido alcançada, à exceção da produção de aço pela Sinobrás. No entanto, ao longo de quase 40 anos a partir da instituição do PGC, algumas tentativas de verticalizar a produção e, com isso, criar um polo metal mecânico em Marabá como estratégia de desenvolvimento regional, foram feitas sem que tenham logrado êxito. Apesar do objetivo não ter sido alcançado, muitas disputas em torno desse projeto se instalaram em Marabá e na região, envolvendo sujeitos sociais diversos, e isso tem a ver também com a crescente perda de poder político e econômico das instituições regionais à medida em que o governo federal avançou em suas ações de integrar a região amazônica ao território nacional.

Raymundo Garcia Cota (1984) ajuda a compreender essas disputas quando compara a influência do poder político dos governadores regionais na SPVEA

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

(1953), na Sudam (1966) e no PGC (1980), mostrando que esse poder foi sendo retirado à medida em que essas instituições e programa foram propostos.

> A era SUDAM se diferencia da era SPVEA pela retirada do poder político dos governadores regionais, de eleitos para nomeados pelo poder central, embora a sede da SUDAM permaneça em Belém. A era Carajás diferencia-se das duas anteriores pela retirada de qualquer interferência de representantes regionais sobre as decisões do PGC. As reuniões do Conselho Interministerial têm lugar em Brasília, sem a presença de qualquer representante da Amazônia (COTA, 1984, p. 61).

Hall (1991) também avalia que o PGC, em seu gigantismo de empresas e burocracias estatais, representou maior prolongamento da influência do governo federal sobre a região amazônica, com destaque para a Amazônia Oriental. Com isso, as resistências, oposições e conflitos se intensificaram, incluindo movimentos sociais, comunidades originárias e tradicionais, grupos oligárquicos regionais e governos estaduais. Sobre esse último, o autor destaca:

> O crescimento dos poderes do Estado a fim de mobilizar a base de recursos da Amazônia, no interesse do "desenvolvimento nacional", é ilustrado também pelo conflito entre governos estadual e federal sobre a divisão da receita fiscal, produzido pelos projetos de desenvolvimento, bem como a questão dos direitos fundiários. O Decreto-lei nº 1.164, de 1-4-71, por exemplo, colocou sob jurisdição do INCRA todas as terras da Amazônia dentro de um raio de 100km das estradas federais, eliminando efetivamente do controle estadual, por exemplo, cerca de 70% da área do Pará. Outra medida do governo (o Decreto-lei nº 1.473, de 13-7-76) transferiu do Estado do Pará para a AMZA os 411.000 hectares ora ocupados pelo enclave mineral de Carajás da CVRD, privando o governo estadual da renda fiscal das operações de mineração. Uma vigorosa campanha, porém, foi montada por políticos paraenses a fim de obter compensação justa de Brasília sobre o fundamento de que, nas palavras do então governador, Jader Barbalho, "perdemos todos nossos direitos sobre as reservas minerais de Carajás" (*O Liberal*, 7-5-85). Esforços de grupos regionais de recuperar o controle sobre os recursos refletem-se também nas tentativas periódicas, embora inúteis, de políticos locais no sentido de que o Conselho Interministerial do PGC, que tem sede em Brasília, seja abolido, com transferência de seus poderes decisórios para a SUDAM, cuja direção fica em Belém (O Liberal, 23-8-85) (HALL, 1991, p. 262).

Hall (1991) destaca que, não sendo possível a abolição do Conselho Interministerial do PGC, os governadores estaduais buscaram maior participação nesse Conselho. Na mudança do governo militar para o civil em 1985, os do Pará, Maranhão e Goiás passaram a ser membros com papel consultivo e sem voto. Com

isso, iniciaram campanha para adquirir poder decisório semelhante ao dos ministros, tendo como referência órgãos de planejamento regional como a Sudam.

No entanto, é importante destacar mais uma vez que, embora os governadores tivessem poder decisório na Sudam, estes eram indicados pelo presidente da república, dificultando a representação dos interesses regionais na instituição, o que evidencia o planejamento regional subordinado ao planejamento econômico nacional. Esse processo se deu durante todo o período do regime militar, cuja centralidade do planejamento econômico nacional vinculou-se ao ordenamento territorial e às políticas de crescimento/desenvolvimento econômico ligados ao projeto geopolítico brasileiro denominado Brasil Potência (SILVA, S., 2014).

Dessa forma, evidencia-se um *primeiro nível de disputa*, entre as escalas nacional e regional de poder político, pelo controle dos recursos na região amazônica, disputa essa potencializada no contexto do PGC por ser um período de transição da ditadura militar para a nova república. Nesse período ocorreu a primeira eleição de governadores por voto direto, no ano de 1982, o que aumentou a contestação sobre as centralizações das decisões em Brasília, sobretudo em Estados como o Pará, que elegeu seu governador pelo partido de oposição ao governo militar: Jader Barbalho pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB).

Um exemplo dessa disputa foi a elaboração do documento "Declaração de Imperatriz[33]" como proposta alternativa para a condução do Programa Grande Carajás. Esse documento foi entregue pelo ex-deputado Renato Archer, presidente do PMDB do Maranhão em 1981, ao Deputado Ulisses Guimarães, conforme segue em seu preâmbulo:

> A Declaração de Imperatriz, que incorpora manifestações já feitas, em diversos congressos e simpósios promovidos por organizações empresariais, associações profissionais, sociedades científicas, sindicatos, universidades e pelos mais distintos segmentos sociais, foi entregue pelo ex-Deputado Renato Archer, presidente do PMDB maranhense, ao Deputado Ulisses Guimarães, como proposta alternativa para a condução do Programa Grande Carajás, apontando um melhor caminho para o aproveitamento das riquezas da Serra dos Carajás e de toda a Amazônia, em benefício da Nação (INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS, 1983, p. 149).

[33] Documento reproduzido na íntegra nos anexos deste trabalho.

A declaração destaca ainda a reunião de Imperatriz, uma grande mobilização em 12 de setembro de 1981 com a presença das lideranças do PMDB, com destaque para as dos Estados do Pará, Maranhão e Goiás e de outros segmentos da sociedade.

> A reunião de Imperatriz mobilizou uma multidão de mais de 12 mil pessoas, daquela cidade e de toda a região tocantínica, e continuou com a presença de vários líderes locais, regionais e nacionais do PMDB, sendo que em torno da Declaração de Imperatriz, os candidatos do PMDB aos governos do Maranhão, Goiás e Pará, Renato Archer, Íris Resende, Jader Barbalho e o ex-Governador de Goiás, Mauro Borges, selaram um pacto de impedir a hipoteca de Carajás e das riquezas da Amazônia e Centro-Oeste à dívida externa do País e também com o objetivo de lutarem do lado do povo para que o Grande Carajás seja um verdadeiro instrumento de desenvolvimento econômico e social do país e agente de redenção econômica de toda a região, isto é, um Programa socialmente justo e responsável perante as futuras gerações. Maranhão, 12/09/81 (INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS, 1983, p. 149).

Declaração de Imperatriz é um documento que contém, além do preâmbulo supracitado, quatro partes em sete páginas, denominadas: Aspectos Restritivos, Fundamentações para o Programa Alternativo, Medidas Corretivas e Conclusão. Em cada uma dessas partes, os parágrafos estão previamente numerados como a indicar uma escalada de argumentações à medida em que os números crescem.

“Aspectos Restritivos” está disposto em nove parágrafos. São nove argumentos de críticas ao modelo centralizador e autoritário do PGC, apontando como limites do Programa: o alijamento de diferentes segmentos da sociedade das decisões sobre o aproveitamento dos recursos naturais da região, a continuação do pragmatismo tecnocrático e da administração circunstancial das crises conjunturais sem considerar os verdadeiros impasses estruturais do país, a marginalização das instituições de governo da Comissão Interministerial, o deslocamento do poder decisório para o exterior, a deformação da estrutura socioeconômica e fundiária da região, os impactos ambientais e os subsídios energéticos aos empreendimentos representando custo adicional à população brasileira na energia consumida.

“Fundamentações para o Programa Alternativo” é composto por sete parágrafos, também numerados, e faz críticas ao modelo “mina-ferrovia-porto exportador”, propondo como diretrizes básicas no debate com os diferentes segmentos da sociedade com vistas ao direcionamento alternativo para o Projeto

Carajás: acesso aos recursos naturais exclusivamente por capitais nacionais; disciplinamento da participação do capital estrangeiro; concepção dos empreendimentos em moldes adequados a assegurar a máxima participação de empresas nacionais; adoção de critérios que assegurem uma maior absorção de mão de obra local; suprimento de energia a preços reais; opção pelo beneficiamento e transformação da matéria prima no domínio geográfico em que se processa a atividade extrativa; fortalecimento das negociações em bases consentâneas com os diferenciais oferecidos pelo país no que tange aos recursos naturais do distrito de Carajás; adição de medidas necessárias a prevenir o impacto ambiental.

"Medidas Corretivas" tem seis parágrafos, reconhece a importância das minas de Carajás, segue propondo uma redefinição do PGC com participação, preservação do poder decisório em mãos nacionais, conservação dos recursos naturais, participação de empresas nacionais, e enaltecendo a CVRD como a "guardiã da soberania nacional, no Programa Carajás" (INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS, 1983, p. 154).

A Conclusão da carta com referência às eleições de 1982, com a defesa da soberania e com o apelo à democracia em construção:

> [...] O debate sobre Carajás apenas começou. E vai sem dúvida galvanizar a população brasileira mobilizada para as eleições de novembro de 82. Carajás será na década de 80 o que foi a campanha pelo monopólio estatal do petróleo na década de 50. E o PMDB, como maior partido da autêntica oposição brasileira, não vai se furtar a incorporar em sua bandeira o anseio nacional por um Programa Carajás socialmente justo e responsável perante as futuras gerações.
> Carajás é nosso! A terra é nossa!
> E o povo brasileiro vai demonstrar isso a governantes insensíveis, que pensam poder usar tal patrimônio da Nação para pagar uma dívida externa pela qual eles são os únicos e exclusivos responsáveis (INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS, 1983, p. 155).

A história que segue após esse início da redemocratização do país mostra que esse projeto alternativo de construção do PGC não foi alcançado. Conforme destacado com Hall (1991) anteriormente, o máximo alcançado foi que os governadores do Pará, Maranhão e Goiás passaram a ser membros do Conselho Interministerial do PGC com papel consultivo e sem voto. O PGC seguiu até 1991 sem reformulações, ano de sua extinção, quando os grandes empreendimentos já estavam consolidados.

No Pará, Jader Barbalho foi eleito governador, tomando posse em 1983 e ficando no cargo até 1987, ano em que foi indicado pelo Presidente da república José Sarney para ocupar o cargo de Ministro da Reforma e Desenvolvimento Agrário. E esse fato leva à análise do *segundo nível de disputa*, que se deu entre oligarquias regionais que buscaram manter a hegemonia política e econômica por meio do domínio da terra e entre empresas capitalistas externas à região, órgãos governamentais federais e posseiros ocupantes de terras.

O primeiro nível de disputa não era contrário ao PGC e às políticas desenvolvimentistas pensadas para a região, apenas buscou seu desenvolvimento com participação das instituições governais regionais e de forma a agregar valor aos minérios extraídos na região. Já o segundo nível se deu pela disputa entre distintas formas de exploração econômica da região: a vinculada ao extrativismo vegetal atendendo aos interesses das oligarquias e a vinculada à mineração e à indústria atendendo aos interesses de empresas capitalistas em grande medida externas à região.

Em Marabá, esse segundo nível de disputa, como disputa por hegemonia, segue pelos anos 1990 até a consolidação do PGC e a hegemonia das empresas mineradoras e industriais na região. Emmi e Marin (1996) destacam algumas transformações em Marabá que abalaram o poder tradicional.

> A convergência dos processos de expansão do capital e da centralização autoritária está fadada a interferir profundamente na estrutura social e política de Marabá. Talvez a mais vital das interferências tenha partido da economia antes centrada no extrativismo vegetal. A mineração industrial e o garimpo, a pequena produção agrícola de proprietários autônomos – os colonos – e a pecuária vêm romper o quase exclusivismo da atividade de coleta da castanha. Com as empresas de mineração e de construção civil, além do garimpo de ouro, o “dinheiro corre” na cidade de Marabá e a monetarização da economia parece generalizar-se. A construção da Transamazônica e a conclusão da rodovia estadual PA-70, hoje BR 222, abrem Marabá ao tráfego rodoviário e permitem a entrada de ônibus interurbanos e de transporte pesado. A introdução da colonização oficial em lotes de 100 hectares provoca uma enxurrada de imigrantes e inova um campesinato precário (porque não tem base estável), mas independente da oligarquia local que fica à margem de sua constituição (EMMI; MARIN, 1996, p. 55).

Além dessas transformações em Marabá destacadas por Emmi e Marin (1996), que enfraqueceram o poder econômico das oligarquias, esse município tornou-se área de segurança nacional com o Decreto-Lei 1.113 de 30 de outubro de

1970 e seus prefeitos passaram a ser indicados pelo Governo do Estado e referendados pelo Conselho de Segurança Nacional no período de 1970 a 1985, lembrando que nesse período os governadores também estavam alinhados com o regime militar por serem indicados pelo presidente da república. Isso significou também enfraquecimento político das oligarquias.

No que concerne às tentativas de rearticulação desses grupos oligárquicos, sobretudo pelo domínio da terra, neste caso domínio dos castanhais, se deu em duas frentes: reação pela força aos trabalhadores ocupantes de terra[34], com aumento de conflitos pela posse da terra entre as décadas de 1970 e 1980, e questionamento da atuação dos órgãos federais, Incra e Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins (Getat)[35] sobretudo, uma vez que seus direitos estavam respaldados na jurisdição do Instituto de Terras do Pará (Iterpa) que definiu os castanhais como terras de direitos de uso privado pelo sistema de compra, arrendamento e aforamento perpétuo.

> Os novos programas e políticas do governo federal restringiram o controle da oligarquia local sobre a terra e introduziram órgãos federais poderosos e burocráticos em uma área onde essa oligarquia havia exercido uma inquestionável influência política. O INCRA estabeleceu escritórios em Marabá. A Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), o órgão responsável pela administração dos programas de incentivos fiscais e por uma série

[34] O início dos trabalhos nas minas de Carajás, a construção da estrada e da ferrovia e os rumores em todo o país de que havia emprego e oportunidades econômicas a ser exploradas aceleraram o fluxo de migrantes para uma área onde a maior parte da terra disponível já havia sido objeto de disputas. Por volta de 1976, ocorreu o primeiro conflito direto entre os proprietários de castanhais e camponeses sem terra. Rapidamente esses conflitos tornaram-se violentos, pois sua proliferação encorajava novas invasões de terras por parte dos camponeses e uma resistência mais determinada por parte dos proprietários de terras. Os conflitos de terras intensificaram-se, pois Carajás atraía mais pessoas à procura de emprego em Marabá, ao mesmo tempo que as novas estradas que levavam a Carajás tornavam os velhos castanhais mais acessíveis, especialmente durante a estação da seca, quando os proprietários não tinham muitas razões para controlá-los (BUNKER, 2003, p. 22).

[35] O Getat foi um órgão criado pelo Decreto nº 1967, de 01 de fevereiro de 1980, diretamente subordinado ao Conselho de Segurança Nacional e com jurisdição em uma área de aproximadamente 200.000 km, compreendendo o Sudeste do Pará, o extremo norte de Goiás e o extremo oeste do Maranhão. Esse órgão subordinou todas as demais instâncias fundiárias estatais, como a Coordenadoria Especial do Araguaia-Tocantins (Ceat-Incra), as Coordenadorias Regionais do Incra, os projetos fundiários e até, em certa medida, o Instituto de Terras do Pará (Iterpa) (EMMI; MARIN, 1996, p. 58). Esse órgão foi concebido para resolver conflitos violentos sobre terras e tinha poderes para expropriar terras em caso de tensão social (BUNKER, 2003).

> de outros programas de desenvolvimento social, concentrou muitos desses programas ao redor de Marabá. Esses órgãos eram muito mais fortes e possuíam muito mais recursos do que a oligarquia local jamais havia conseguido (BUNKER, 2003, p. 21-22).

Com o aumento da ocupação das áreas de castanhais, facilitados pela abertura das rodovias e ferrovia[36], esses grupos começam a exercer pressão sobre os órgãos do governo federal, com envio de memoriais ao Ministério da Justiça e ao presidente do Incra em fins da década de 1970 denunciando a ação dos "invasores" dos castanhais e, em 1983, com a recomendação da criação de um polígono de preservação permanente ou utilização limitada dos castanhais, tendo em vista a queda da extração da castanha do pará, o corte indiscriminado de árvores, a instabilidade fundiária, as invasões predatórias, baseando-se sobretudo na legislação de conservação florestal. Esses memoriais eram assinados pelo Sindicato Rural de Marabá, antigo Sindicato dos Proprietários de Castanhais, e pela Associação dos Exportadores de Castanha do Brasil (EMMI; MARIN, 1996).

As articulações da oligarquia orientaram-se a partir de 1986 no sentido de impedir a concretização de desapropriação por interesse social dos castanhais em conflito, objeto de aproximadamente cinquenta processos registrados no Getat, dos quais apenas 31 foram devidamente instruídos. Em caso de derrota, a família Mutran perderia quatorze castanhais num total de 57.732 ha, a família Azevedo quatro castanhais com 15.156 ha, e a Companhia Industrial do Brasil (famílias Chamié e Chady) quatro castanhais com 14.999 ha. A oligarquia reagiu a essa nova ameaça dando entrada a pedidos de reintegração de posse (EMMI; MARIN, 1996).

O governador do Pará, Jader Barbalho, utilizou o significado ambiental das castanheiras para defender os direitos do Estado sobre as terras e isso o aliou aos interesses das oligarquias dos castanhais. Em 1988 tornou-se ministro da Reforma Agrária do governo Sarney e colocou em curso o processo de "composições amigáveis" para substituir o instrumento de desapropriação por interesse social para fins de reforma agrária. Os "proprietários" dos 56 imóveis (sem correspondência com o lote de processos que inicialmente haviam sido instruídos) contemplados com

---

[36] Antes da abertura das rodovias e ferrovia, os castanhais só eram acessíveis por via fluvial. Portanto, eram acessados sazonalmente, mais especificamente no período das chuvas, que derrubavam as castanhas das árvores e enchiam os rios facilitando a navegação. O controle dos castanhais podia ser mantido, portanto, por meio do controle do transporte fluvial (BUNKER, 2003).

essa proposta receberam valores acima dos praticados no mercado pelos lotes de terra. Essa conquista da oligarquia é acompanhada da conquista do poder em Marabá com a eleição do médico Nagib Mutran Neto para prefeito (EMMI; MARIN, 1996; BUNKER, 2003).

De todo modo, essa conquista momentânea de poder local e mesmo os ganhos monetários com a política de "composições amigáveis", não significou o retorno à hegemonia dos até então oligarcas da castanha. Os projetos mínero-metalúrgicos e agropecuários já estavam em vias de consolidação na região, e mesmo parcela da sociedade regional já estava envolvida com as perspectivas de desenvolvimento que esses empreendimentos poderiam acarretar[37]. Essa oligarquia diversificou seus negócios, investindo nos setores comercial e imobiliário na escala regional, e seu vínculo com a terra continuou pela agropecuária, cada vez mais intensiva e moderna. Ainda tem influência política em Marabá, mas não controla o poder local.

Aqueles que se sucedem no poder local desde o início da redemocratização, se elegeram com a perspectiva de atrair os investimentos industriais, sobretudo os siderúrgicos, seja por meio da Vale, seja por meio de grupos estrangeiros.

É o que destaca a pesquisa de Ikeda (2014). Essa autora defende a hipótese da ascensão de uma burguesia industrial e comercial em Marabá que buscam no poder local a melhor forma de administrar a reprodução do capital em sua dinâmica regional. Isso se deu na busca de representatividade política junto aos partidos políticos para alcançar maior contribuição dos poderes estadual e federal favoráveis ao setor siderúrgico.

A pesquisa de Ikeda focou entre as eleições de 1985 e 2012. Em 1985, destaca que o candidato eleito Hamilton Bezerra e sua vice Adelina Bráglio trouxeram como proposta de governo a criação e implantação da Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração. Em 1988, foram eleitos Nagib Mutran Neto e Onias Dias com o discurso de apoiarem o desenvolvimento industrial em Marabá, mesmo que fossem figuras representativas das tradicionais famílias oligarcas. Em 1992, elegeram-se Haroldo Bezerra e Reinaldo Zucatelli, enfatizando que era

[37] Monteiro (1998) destaca que desde a segunda metade da década de 1980, com o início da extração do minério de ferro da Serra dos Carajás e o começo das obras do DI Marabá, diversos setores da sociedade local acreditavam que estavam abertas as portas para o acelerado desenvolvimento da região. Suas perspectivas eram de que, com as siderúrgicas em Marabá, novos e diversificados empreendimentos industriais surgissem.

imprescindível o desenvolvimento econômico de Marabá por meio do crescimento da siderurgia. Em 1996, elegeram-se Geraldo Veloso e Sebastião Miranda Filho, com propostas de assegurar a implantação da metalurgia do Cobre no DI Marabá, os incentivos fiscais e com a promessa da luta contra a privatização da Companhia Vale do Rio Doce. Em 2000, Geraldo Veloso e Sebastião Miranda Filho foram reeleitos, mantendo o mesmo alinhamento favorável à siderurgia. Em 2004, Sebastião Miranda Filho e Ítalo Ipojucan foram eleitos, ambos ligados à Associação Comercial e Industrial de Marabá (Acim). Em 2008, Maurino Magalhães e Nagilson Amaury foram eleitos, contando com o apoio financeiro em sua campanha de grupos ligados à indústria em Marabá. Já em 2012, elegeram-se João Salame e Luís Carlos Pies, também com apoio financeiro de grupos ligados ao comércio e à indústria. Sobre essas doações, a autora destaca:

> O poder econômico local interfere sobremaneira na constituição do poder político na medida em que, independentemente de partidos, a burguesia busca seu predomínio político por meio do financiamento de campanha. Ao receber as doações de empresas, os candidatos, caso eleitos, ficam comprometidos com seus financiadores e de algum modo devem corresponder aos interesses da fração ou frações que contribuíram para sua campanha. É o caso da burguesia industrial como pode ser observado nas eleições municipais 2004, 2008 e 2012, onde se destacam doações feitas pela Cia Siderúrgica do Pará - COSIPAR, Da Terra Siderúrgica, Siderúrgica do Pará - SIDEPAR, Marabá Gusa Siderúrgica - MARAGUSA, Siderúrgica Ibérica, Siderúrgica Norte Brasil - SINOBRAS e a Usina Siderúrgica de Marabá - USIMAR, de tal forma que, pouco a pouco o setor de siderurgia vem alcançando do poder político local o apoio requerido [...] (IKEDA, 2014, p. 133).

Dessa forma, observa-se que desde o início da redemocratização, o discurso em prol do desenvolvimento ligado à siderurgia em Marabá tem sido mobilizado pelos grupos políticos, de modo que eleição após eleição, conforme Ikeda (2014), o poder político local tem mantido esse discurso como uma das estratégias para sua reprodução.

Além da mobilização do discurso que vincula o desenvolvimento de Marabá à industrialização de base siderúrgica nas campanhas políticas para o executivo municipal, algumas mobilizações dos grupos políticos e econômicos regionais foram feitas desde os anos de 1990 na tentativa de consolidar essa ideia. Quatro tentativas foram identificadas, quais sejam: a da instalação da usina metalúrgica de

beneficiamento de cobre vinculada ao projeto de extração mineral Salobo[38] de Marabá nos anos 1990; as disputas com municípios de outros estados para receber o polo siderúrgico da Vale no início dos anos 2000; a instalação da siderúrgica Aços Laminados do Pará (Alpa) pela Vale, que chegou a ter suas obras iniciadas em 2009; e as negociações para a instalação da siderúrgica "Aços do Pará" do grupo argelino Cevital que substituiria a Alpa em 2016. Essa breve reconstituição foi feita por meio de levantamento documental de reportagens do jornal denominado inicialmente de "Correio do Tocantins" e posteriormente apenas de "Correio". Foram selecionadas doze reportagens representativas desse processo dos anos de 1994 a 2017.

Esse jornal é um dos principais de circulação nas regiões Sul e Sudeste do Pará. Foi fundando no ano de 1983, ocasião em que era intitulado de "Correio do Tocantins" com suas primeiras edições publicadas quinzenalmente, posteriormente publicadas uma vez por semana e nos últimos dezessete anos publicadas três vezes por semana: terça feira, quinta feira e sábado, em formato impresso e digital. Sua primeira publicação colorida data do ano de 1996, a partir da edição de número 557 (SENA, 2014).

Cellard (2008, p. 300) destaca que os jornais apresentam uma política editorial ou uma orientação política com a qual o pesquisador deve se familiarizar antes de realizar sua análise. Nessa interpretação, Chagas Filho (2018) destaca que o jornal Correio "preenche seus principais espaços com notícias policiais e de economia voltada para os chamados grandes empreendimentos da região" (CHAGAS FILHO, 2018, p. 45).

Nessa interpretação, Chagas Filho (2018) destaca ainda que este jornal está ligado diretamente a grupos que dialogam com a classe hegemônica regional, funcionando como instância de controle ideológico e que o diálogo com o poder público e o grande empresariado regional se dá tanto pelos anúncios contidos nas

[38] A jazida do projeto Salobo está situada em uma área de nove mil hectares, localizada na Floresta Nacional do Tapirapé-Aquiri (Flonata), no município de Marabá. As reservas são de 784 milhões de toneladas de minério e foram descobertas em 1976. O primeiro pedido de concessão de lavra foi protocolado no Departamento Nacional de Produção Mineral no dia 22 de julho de 1982, mas efetivamente a implantação iniciou em 2007, entrando em operação em 2012, constituindo-se hoje no maior projeto de exploração de cobre da Vale, com capacidade nominal estimada de 100 mil toneladas anuais de cobre em concentrado (VALE..., 1998; CONHEÇA..., 2015).

páginas dos jornais quanto pelas notícias e o destaque dado a elas pautadas no pensamento de quem detém os meios de produção.

O primeiro jornal selecionado para análise data de agosto de 1994, em edição ainda em preto e branco. A reportagem selecionada ocupa quase toda a primeira página com o título “Marabá faz primeiro Ato Público pela implantação da metalúrgica” e, além do trecho destacado a seguir como parte da reportagem, já faz uma “convocação” à sociedade, destacando data, horário, local e motivo do ato em imagem panfletária também na primeira página, destacada na figura 4 a seguir.

> A previsão é que Marabá vai parar hoje à tarde para que um maior número de pessoas possível possa assistir ao primeiro Grande Ato Público organizado pelo movimento “Desperta Marabá” liderado pela Associação Comercial e Industrial de Marabá, com apoio da administração Pública Municipal e diversos segmentos da sociedade civil organizada e até organismos governamentais. O movimento visa sensibilizar a direção da Companhia Vale do Rio Doce a implantar em Marabá a usina metalúrgica que vai beneficiar o cobre do Projeto Salobo, um empreendimento que absorverá recursos da ordem de 765 milhões de dólares em sua fase de implantação e gerar mais de 1.300 empregos diretos e 4.500 indiretos. A jazida em questão fica localizada no município de Marabá a 280 km da sede. O Ato Público de hoje, que culminará com a paralisação simbólica da Estrada de Ferro Carajás, com faixas de protesto afixadas nos viadutos de cruzamento da Ferrovia com as estradas Transamazônica e PA-150, deverá contar com milhares de populares, os quais contarão com transporte gratuito para ir e retornar do km 6, a partir das 2 horas da tarde. O prefeito Haroldo Bezerra decretou ponto facultativo para os servidores municipais no expediente vespertino, enquanto o comércio e outras repartições prometem cerrar as suas portas às 15 horas, para que todos possam apoiar o movimento reivindicatório. Também na maioria das escolas públicas e particulares não haverá aula à tarde. O Ato Público, que promete ser pacífico, inicia efetivamente às 16 horas no km 6, cruzamento da PA-150 com a Transamazônica (MARABÁ..., 1994, p. 1).

O trecho supracitado e a figura 4 estão na primeira página, mas a reportagem continua nas páginas 3 e 7 dessa edição de 1994, que ainda contém dois panfletos avulsos para reforçar a convocação, destacados a seguir nas figuras 3 e 5.

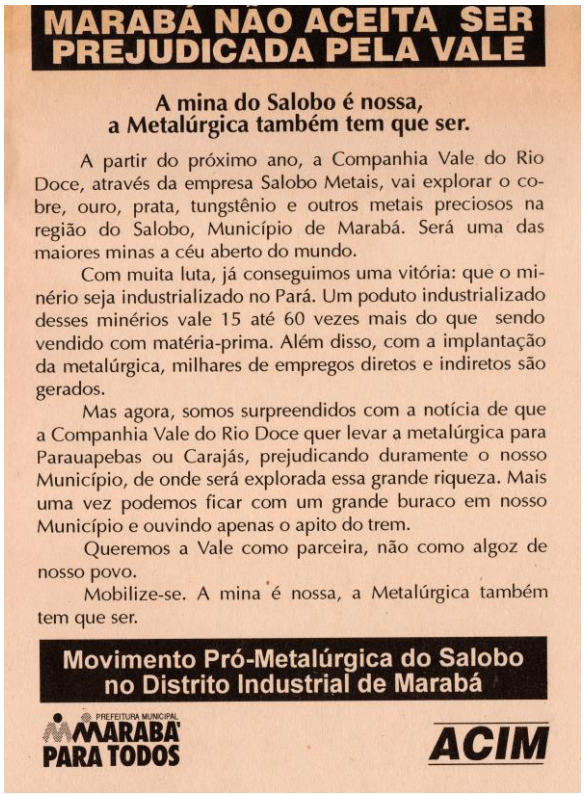
Figura 3 - Panfleto avulso de convocação para o primeiro ato público pela metalúrgica do cobre em Marabá.

Fonte: Marabá [...] (1994).

Figura 4 - Imagem panfletária na primeira página da reportagem de agosto de 1994.

Fonte: Marabá [...] (1994, p. 01).

Figura 5 - Panfleto avulso com maior detalhamento da motivação do primeiro ato público pela metalúrgica do cobre em Marabá.



MARABÁ NÃO ACEITA SER PREJUDICADA PELA VALE

A mina do Salobo é nossa, a Metalúrgica também tem que ser.

A partir do próximo ano, a Companhia Vale do Rio Doce, através da empresa Salobo Metais, vai explorar o cobre, ouro, prata, tungstênio e outros metais preciosos na região do Salobo, Município de Marabá. Será uma das maiores minas a céu aberto do mundo.

Com muita luta, já conseguimos uma vitória: que o minério seja industrializado no Pará. Um poduto industrializado desses minérios vale 15 até 60 vezes mais do que sendo vendido com matéria-prima. Além disso, com a implantação da metalúrgica, milhares de empregos diretos e indiretos são gerados.

Mas agora, somos surpreendidos com a notícia de que a Companhia Vale do Rio Doce quer levar a metalúrgica para Parauapebas ou Carajás, prejudicando duramente o nosso Município, de onde será explorada essa grande riqueza. Mais uma vez podemos ficar com um grande buraco em nosso Município e ouvindo apenas o apito do trem.

Queremos a Vale como parceira, não como algoz de nosso povo.

Mobilize-se. A mina é nossa, a Metalúrgica também tem que ser.

Movimento Pró-Metalúrgica do Salobo no Distrito Industrial de Marabá

PREFEITURA MUNICIPAL MARABÁ PARA TODOS

ACIM

Fonte: Marabá [...] (1994).

A reportagem e as imagens não deixam dúvidas sobre os mobilizadores desse “Movimento Pró-Metalúrgica do Salobo no Distrito Industrial de Marabá”: a prefeitura de Marabá e a Acim.

As quatro próximas reportagens são do ano de 1997. Nesse ano, os debates e mobilizações em torno da metalúrgica do Salobo em Marabá ainda eram efervescentes. Um fato novo nesse ano aumentou essa movimentação: a privatização da CVRD, e com isso a possibilidade de as mudanças na empresa não considerarem manter a instalação da metalúrgica em Marabá.

A primeira reportagem, intitulada “Vinda da metalúrgica para Marabá é irreversível”, de fevereiro de 1997, apresenta as negociações para a instalação da metalúrgica entre prefeitura de Marabá, governo do Estado e CVRD já encarando o processo no sentido de oferecer a esta vantagens como empresa privada. Nesse sentido, foram oferecidos incentivos fiscais estaduais e municipais, conforme trecho a seguir:

> Inicialmente, os governos municipal e estadual ofereceram US$ 60 milhões de compensação fiscal, enquanto que o Estado do Maranhão chegou a oferecer US$ 87 milhões. Mas a negociação final aceita em janeiro pela Vale como contra-proposta foi de US$ 77 milhões, com o governo do Estado entrando com US$ 58 milhões e o município de Marabá com os restantes US$ 19 milhões, a serem descontados dos impostos ao longo de 10 anos. Haroldo Bezerra explica que a CVRD está discutindo o assunto do projeto Salobo efetivamente como uma empresa privada, de maneira que ela não tenha nenhum prejuízo no empreendimento gigantesco. No projeto Salobo, a Vale entra com 50% do investimento e a Anglo American com a outra metade. As duas mineradoras são as donas da Salobo Metais S/A, responsável pela implantação do projeto que vai explorar a gigantesca jazida de cobre encravada em solo marabaense (VINDA..., 1997, p. 3).

Foram oferecidos também energia a preço subsidiado, atendimento a serviços básicos como saúde, segurança pública e transporte, terrenos no DI Marabá para a metalúrgica e terreno para rejeito de material:

> O representante do município de Marabá junto à Vale explica ainda que falta acertar também alguns detalhes em relação a tarifa subsidiada de energia elétrica que a Celpa concederá ao Projeto Salobo, cujas negociações estão sendo finalizadas entre Centrais Elétricas do Pará e Eletronorte. Já está certo que a Celpa vai levar um linhão de energia elétrica de 230 kv até as jazidas do Salobo. Da parte que cabe ao governo estadual, já está tudo garantido: saúde, segurança pública, transporte etc. O governo do Pará, segundo Haroldo Bezerra, também já atendeu uma importante exigência dos técnicos da Salobo Metais que foi ceder a área de 362 hectares do DIM para a instalação da usina metalúrgica e outra de 423 hectares para depósito de rejeito de material, ou seja, área para tratamento de resíduos (VINDA..., 1997, p. 3).

Por fim, a reportagem ainda enfatiza a ambição de ampliar e consolidar o parque industrial de Marabá, estendendo os benefícios fiscais para outros empreendimentos que pudessem se instalar em Marabá incentivados pela metalúrgica da Salobo.

> De acordo com Haroldo Bezerra, além da concessão de incentivos fiscais pelo Estado e do município de Marabá à Salobo Metais, também serão beneficiadas com esses incentivos as empresas que para aqui vierem investir em torno do projeto. “Isso está garantido na lei municipal nº 13.736/95, de 10 de janeiro de 1995”, enfatiza o ex-prefeito. Diz ainda Bezerra que com a concessão dos incentivos fiscais, a Salobo Metais se compromete, juntamente com os governos estadual e municipal, a verticalizar a industrialização do cobre, na seguinte ordem: mineração, produzindo concentrados (20 a 38% de cobre); metalurgia, produção de blister (99,5% de cobre); refinaria, formação de catodo (99,99% de cobre); e indústria de

> transformação, que fabricará fios, cabos, barras, tubos e perfis (VINDA..., 1997, p. 3).

Quase cinco meses depois, a reportagem do final do mês de junho já não apresenta o mesmo otimismo. Com duas páginas inteiras e o anúncio na capa, representa a indignação dos empresários e deputados paraenses pelo anúncio da empresa que dá título à reportagem "Novo dono da Vale diz que projeto pode até ser cancelado", conforme trecho destacado a seguir:

> O novo controlador da Vale afirmou que o Protocolo de Intenções assinado pelo presidente da Salobo Metais, pelo governador do Estado, pelo prefeito de Marabá e pela CVRD, às vésperas da privatização, foi uma precipitação da própria Vale enquanto estatal, cuja assinatura aconteceu em Belém, dia 24 de abril último. Esse protocolo está sendo também reavaliado e não foi feita nenhuma promessa no sentido de considerá-lo. Pelo contrário, Benjamin deixou claro que faz parte da fase de reavaliação da empresa reestudar principalmente os incentivos fiscais oferecidos pelo governo do Estado e pela Prefeitura de Marabá para atrair a metalúrgica (NOVO..., 1997, p. 9).

Nas duas páginas, os subtítulos das reportagens manifestam as disputas envolvendo a metalúrgica do Salobo: "Ato de protesto", "Deputados voltam à carga crítica contra reexame do projeto Salobo", "Apesar da indignação, ainda existe muito otimismo entre a classe política", "Novo dono da Vale diz que o projeto pode até ser cancelado" (supracitada) e "Classe empresarial entrega documento a Steinbruch" (NOVO..., 1997, p. 8-9).

A reportagem intitulada "Prefeito teme sobre implantação da usina" publicada na edição de final de junho e início de julho de 1997 expôs o início das retomadas dos atos públicos para que a CVRD decidisse implantar a metalúrgica em Marabá, conforme trecho a seguir. Essa reportagem é a primeira anunciada na capa da edição, sendo anunciada como "Metalúrgica Salobo", de letras brancas e fundo vermelho, sendo sucedida ainda na capa por outras duas escritas da mesma forma: "Reforma Agrária" e "Carne Bovina", consubstanciando, portanto, parte central dos temas de interesse regional.

> Um ato público pacífico e que tenha repercussão a nível nacional. Esta foi a principal decisão acordada entre representantes da Associação Comercial de Marabá (Acim) e prefeito municipal Geraldo Veloso, na noite da última terça-feira, na Acim. A manifestação, que deve ocorrer até o final de julho, já foi referendada pelo governador Almir Gabriel, que falou pessoalmente sobre o assunto com o

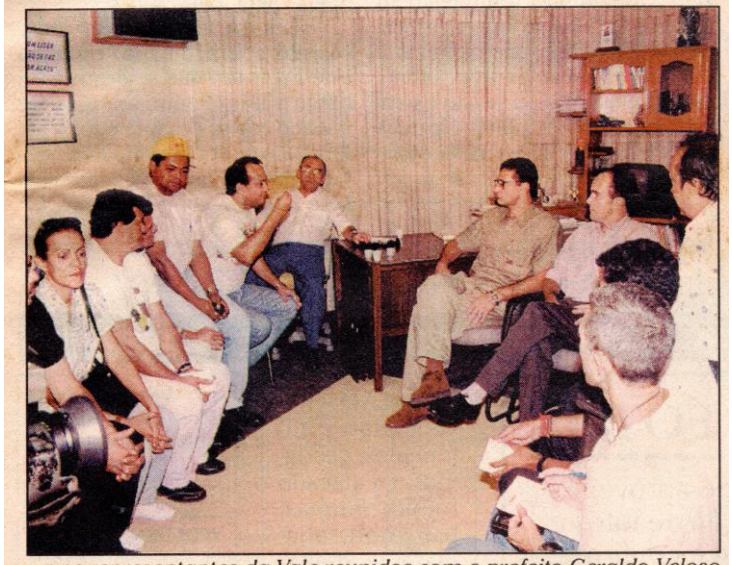
> presidente da Acim, André Barbosa, ressalvando a este que além da responsabilidade de organizar um ato público “sem depredação do patrimônio da Vale” Marabá deve realizar uma manifestação em nome do povo paraense (PREFEITO..., 1997, p. 2).

Em novembro de 1997, uma das maiores manifestações, com interdição dos trilhos da CVRD por quatro dias ocorreu em Marabá, coordenado pelo Comitê Pró-Salobo. Novamente como reportagem de capa e ocupando outras duas páginas completas com imagens e entrevistas com lideranças políticas locais e regionais. Intitulada “Marabá impede a passagem do ferro para conquistar metalúrgica”, o trecho a seguir e as figuras 6 e 7 a seguir retiradas da reportagem representam uma pequena síntese dessa mobilização.

> Integrantes do Comitê Pró-Salobo e demais populares, que se encontram desde ontem acampados nos trilhos da Estrada de Ferro Carajás, nesta cidade, prometem que só vão arredar o pé dali quando a Cia. Vale do Rio Doce decidir sobre a localização da usina metalúrgica que vai beneficiar o cobre do projeto Salobo. Enquanto isso, o tráfego dos trens de carga e passageiro fica suspenso, uma vez que os trilhos da ferrovia, na antiga estação de passageiros, estão interditados com uma grande porção de areia e também por populares e outros obstáculos (SILVA, 1997, p. 8).

Figura 6 - Interdição da ferrovia e reunião entre representantes da CVRD e coordenadores do movimento destacados na capa da edição de novembro de 1997.

A ferrovia interditada com areia e seixo...



...e os representantes da Vale reunidos com o prefeito Geraldo Veloso e os integrantes do Comitê Pró-Salobo, ontem: indefinição e ameaça de multas aos organizadores do Ato Público.

Fonte: Silva (1997, p. 1).

Figura 7 - Manifestantes sobre o trilho portando cartazes também destacados na capa.

...os manifestantes sobre os trilhos...

As diferentes camadas da sociedade marabaense nunca estiveram tão unidas como agora, nessa luta de vida ou morte Pró-Salobo.

Fonte: Silva (1997, p. 1).

Um ano após essa mobilização, em novembro de 1998, o jornal Correio do Tocantins anunciava que a “Vale confirma instalação da metalúrgica no município de Marabá”, conforme trechos destacados a seguir:

> A usina metalúrgica que vai beneficiar 200 mil toneladas de cobre por ano será mesmo instalada no DIM – Distrito Industrial de Marabá. A informação está no relatório de atualização do projeto, protocolado no 5º Distrito do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), em Belém. O documento, apresentado no dia 8 de outubro deste ano, é assinado pelo vice-diretor de implantação do Projeto Salobo, Raphael Antônio Bloise, e pelo diretor-técnico de implantação, o holandês Johonnes Van Gaalen. O relatório é acompanhado de uma solicitação de prorrogação do direito de análise de lavra. A empresa Salobo Metais S/A – cujos principais sócios são a Companhia Vale do Rio Doce e empresa sul-africana Anglo América – pede três anos para continuar os estudos de novas tecnologias de beneficiamento do cobre e a busca de um terceiro sócio para o projeto, que exige um investimento inicial de US$1,5 bilhão, informa o relatório (VALE..., 1998, p. 5).

A reportagem, como outras já mencionadas, destaca as expectativas e falas das lideranças políticas e empresariais envolvidas nas negociações da metalúrgica da Salobo, evidenciando a vinculação do periódico com as classes hegemônicas regionais.

> Empresários e autoridades de Marabá ficaram aliviados com a confirmação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) de que metalúrgica do Salobo vai ser instalada (como já fora anunciado) no município, afastando as especulações de que o projeto não ficaria na região. A notícia agradou muito o presidente da Associação Comercial de Marabá, André Barbosa de Souza, que desabafou: “Até que enfim tivemos nosso mérito reconhecido” (VALE..., 1998, p. 5).

Apesar de alguns anos de mobilização, a metalúrgica do cobre não foi instalada em Marabá. E mesmo a implantação do projeto Salobo de extração mineral iniciou apenas no ano de 2007, entrando em operação somente em novembro de 2012. Para o município, ficaram os *royalties* vinculados à Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM[39]).

O segundo movimento dos grupos empresariais e políticos de Marabá e da região do Sudeste do Pará para consolidar a siderurgia foi a tentativa de atrair o polo siderúrgico planejado pela Vale no início dos anos 2000. Nesse contexto, a

---

[39] É um pagamento pelo uso de um bem que pertence ao Estado, constituindo-se como contraprestação e não como tributo. Foi estabelecida na Constituição de 1988, mas apenas em 1992 foi regulamentada e teve iniciada sua arrecadação (ENRÍQUEZ, 2007).

empresa, em conjunto com a chinesa Baosteel, a alemã Thyssen-Krupp e a Coreana Posco, decidiu pela implantação de três grandes usinas siderúrgicas para produção anual de 22,5 milhões de toneladas de placas de aço para exportação (MILANEZ; PORTO, 2008).

Ao saber das intenções da Vale de instalar o polo siderúrgico em São Luís, no Maranhão, logo os grupos de Marabá iniciaram as mobilizações para que o projeto fosse desenvolvido na cidade. Isso fica evidente na edição do Correio do Tocantins de fevereiro de 2003. Como nas edições analisadas anteriormente, a mobilização do movimento "O Pará é que *Vale*" é destacada na capa e segue por mais três páginas dessa edição, destacando os discursos de vereadores, prefeitos e deputados da região e representantes da classe empresarial sobre as estratégias para convencer a Vale a instalar o polo siderúrgico em Marabá. A reportagem foi intitulada de "Movimento 'O Pará é que *Vale*' ganha força e promete agir com todo rigor" e alguns trechos são destacados a seguir:

> Desta vez a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) senta à mesa de negociações com a população de Marabá e regiões sul e sudeste do Estado – por meio de seus representantes – para decidir sobre a instalação do pólo siderúrgico no Pará, e não no Maranhão, ou sofrerá sérios prejuízos financeiros com o bloqueio da Estrada de Ferro Carajás. Foi o que ficou decidido na reunião da última sexta-feira (21), em que cerca de 120 representantes de diversos segmentos da sociedade civil organizada marabaense ouviram as propostas da coordenação do movimento O Pará é que *Vale*, assim como a posição dos políticos convidados ao encontro, os quais se manifestaram solidários à luta da região e se comprometeram em ir às últimas consequências, caso seja necessário (MOVIMENTO..., 2003, p. 8-9).

A reportagem destaca todos os representantes políticos e empresariais que compunham o movimento "O Pará é que *Vale*", evidenciando as articulações regionais para potencializar a industrialização de Marabá e o destaque que o periódico dá aos interesses desses grupos.

> A comissão do movimento O Pará é que *Vale* é formada (em ordem alfabética) por: Adão Ribeiro, prefeito de Jacundá e presidente da Associação dos Municípios do Araguaia-Tocantins (Amat); Félix Miranda, presidente da Associação Comercial e Industrial de Marabá (ACIM); Guido Mutran Júnior, vereador; João Salame, jornalista e diretor da ACIM; José Edmilson Oliveira, representante dos sindicatos e associações comunitárias de Marabá; Júlia Rosa, presidente da Câmara Municipal de Marabá; Maurino Magalhães, presidente da União dos Vereadores do Sul e Sudeste do Pará

> (Uvespa); Miguel Gomes Filho, vereador; Parsifal Pontes, prefeito de Tucuruí; Raimundo Nonato Gomes Filho, vereador; e Vanda Américo, vereadora (MOVIMENTO..., 2003, p. 8-9).

O movimento pró-metalúrgica da Salobo foi relembrado nos discursos das lideranças reproduzidos na reportagem como estratégia de mobilização, com destaque aos quatro dias de interdição da EFC em 1997.

> Em seguida, os demais integrantes da mesa que dirigiu os trabalhos, assim como os convidados, proferiram inflamados discursos, vários dos quais fizeram referência ao movimento de 1997, contra a instalação do Projeto Salobo em Parauapebas, em detrimento de Marabá, quando os manifestantes interditaram a Estrada de Ferro Carajás por quatro dias (MOVIMENTO..., 2003, p. 8-9).

Apesar das movimentações políticas em Marabá, logo a Vale decidiu sobre a instalação do polo siderúrgico no Maranhão[40]. Antes, porém, a edição de maio de 2003 do Correio do Tocantins já anunciava a grande probabilidade do polo siderúrgico não ser instalado em Marabá. Nessa reportagem, o presidente da Vale, Roger Agnelli, entrevistado em Canaã dos Carajás (PA), foi enfático sobre o polo ficar onde for mais rentável e sobre a Vale não investir em siderurgia, preferindo atrair investidores para o setor. A reportagem foi intitulada “Agneli diz que o importante é que o Pólo siderúrgico será no Brasil” e alguns trechos seguem a seguir:

> Agnelli disse que a implantação do Pólo siderúrgico é importante para a Vale do Rio Doce pelo fato de aumentar o consumo de ferro, mas que a empresa, como ele tem afirmado em todas as suas declarações, atua no setor de mineração e não em siderurgia. “Não podemos investir em siderurgia e competir com nossos clientes”, comentou dizendo que a Vale tem o papel de atrair os investidores para o setor (AGNELLI..., 2003, p. 4).

O trecho a seguir complementa a posição do presidente da Vale sobre a decisão da localização do polo siderúrgico ser definido pelo fator rentabilidade.

> Quanto à localização do Pólo Siderúrgico o presidente da CVRD falou que o mais importante é que o projeto será implantado no local em que as condições de retorno do investimento sejam mais

[40] Na verdade, nem mesmo no Maranhão esse polo foi instalado devido à constituição do movimento Reage São Luís, que buscou defender os interesses das comunidades que seriam afetadas. Alegando os custos ambientais do projeto, a Vale decidiu transferir o investimento para outro lugar, o que também acabou não se concretizando (MILANEZ; PORTO, 2008).

> favoráveis. “A instalação não será no lugar A ou B que eu gostaria que fosse ou quem quer que seja gostaria que fosse, tem que ser o local onde o projeto tenha sua melhor rentabilidade” sentenciou Agnelli lembrando que os estudos do projeto estão na fase de detalhamento, mas que ainda falta a decisão final quem é que vai investir (AGNELLI..., 2003, p. 4).

Já o terceiro movimento para promover a siderurgia em Marabá foi o que mais se aproximou de se concretizar. Esse não partiu diretamente de uma mobilização da sociedade em Marabá como os dois anteriores. Foi resultado de uma articulação, inicialmente entre governo do Estado do Pará, governo federal e Vale. Trata-se da Alpa, a siderúrgica que seria instalada pela Vale em Marabá a partir do ano de 2009. É importante destacar que a Vale não tomou a iniciativa de instalar o empreendimento, ela o fez muito mais por pressões do governo federal, naquele contexto aliado aos interesses do governo do Pará. De acordo com o Relatório de Impacto de Meio Ambiente (Rima) da Alpa:

> Cabe ressaltar que a instalação da Alpa é uma ação conjunta da iniciativa privada, no caso a Vale S.A, e dos Governos Federal e Estadual, a fim de *desenvolver industrialmente a região Sudeste do Estado do Pará* (BRANDT MEIO AMBIENTE, 2009, p. 1, itálico nosso).

Para a instalação do empreendimento, foram acordadas importantes contrapartidas governamentais, na forma de ações precedentes à implantação e operação do empreendimento no local definido. Neste contexto, foram incluídas a efetivação da Fase III do Distrito Industrial de Marabá, criada pelo Governo do Estado através do Decreto nº 1533, de 13 de março de 2009, para abrigar a usina siderúrgica, o porto de Marabá e a plataforma de embarque e desembarque da Vale, o desvio de um trecho da BR-230 (Transamazônica), a construção das eclusas de Tucuruí, a viabilização da hidrovia no rio Tocantins no trecho entre Marabá e Vila do Conde em Barcarena e a capacitação do Terminal Portuário em Vila do Conde (BRANDT MEIO AMBIENTE, 2009).

Dessas contrapartidas, foram cumpridas a criação da fase III do DI Marabá e a construção das eclusas de Tucuruí. O não cumprimento de todas as contrapartidas, sobretudo a viabilização da Hidrovia Tocantins Araguaia, foram decisivas para que a Vale desistisse de investir no empreendimento. O investimento da Vale para implantação da Alpa seria da ordem de US$ 3,7 bilhões. Para a fase de

implantação do empreendimento estimava-se a geração de 16.062 empregos e para a fase de operação, 5.319 (BRANDT MEIO AMBIENTE, 2009).

A edição de outubro de 2009 do Correio do Tocantins destaca essa articulação entre governo federal e governo estadual para a implantação da Alpa em Marabá, com Dilma Roussef, então ministra-chefe da Casa Civil do governo Lula, declarando a importância do empreendimento para Lula na ocasião de sua presença na cidade de Belém para acompanhar a procissão religiosa do Círio de Nazaré e para o cumprimento de agenda política. O título da reportagem destaca a fala da então ministra "Dilma: Siderúrgica em Marabá é questão de honra para Lula", e alguns trechos a seguir destacam a Alpa e outros investimentos na região amazônica como prioritários para o governo federal naquele momento.

> A ministra-chefe da Casa Civil da Presidência da República, Dilma Roussef, classificou como uma "questão de honra" a implantação da siderúrgica Aços Laminados do Pará (Alpa), pela empresa Vale em Marabá. A ministra frisou que o empreendimento atenderá as demandas de todas as regiões do Brasil em relação ao Pré-Sal. "A siderúrgica vai atender toda a cadeia produtiva do setor de petróleo, como os estaleiros", disse ela (DILMA..., 2009, p. 2).

Outro trecho da reportagem destacou a articulação política entre governo federal e governo estadual, eleitos pelo mesmo partido naquele momento, o Partido dos Trabalhadores (PT), na fala da então ministra:

> "Fazendo lobby, Dilma avaliou que o presidente Lula e a governadora Ana Júlia Carepa talvez sejam os responsáveis pela pressão em cima da Vale". "A siderúrgica, hoje, para nós do governo federal, é uma questão de honra", afirmou (DILMA..., 2009, p. 2).

A reportagem ainda amplia as intenções do governo federal sobre investimentos na região, destacando as infraestruturas de transporte, energia, saneamento e habitação:

> A ministra Dilma relacionou alguns investimentos do Governo Federal no Pará que, segundo ela, são uma evidência de que o Estado está no centro do projeto de desenvolvimento do Governo Lula para a Amazônia: as eclusas de Tucuruí viabilizam a hidrovia Araguaia-Tocantins, a partir de Marabá; o Aproveitamento Hidrelétrico de Belo Monte, com investimentos entre R$ 17 e R$ 20 bilhões; a recuperação das rodovias BR-163 (Santarém-Cuiabá) e BR-230 (Transamazônica), além de investimentos em saneamento e habitação, via Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (DILMA..., 2009, p. 2).

Conforme já destacado anteriormente, a Alpa não se concretizou. Para substituí-la, a Vale e o Governo do Pará fizeram articulação com o grupo Cevital da Argélia em 2016, que tem investimentos globais nos setores agroalimentar, varejo, indústria e serviços, para que este investisse na produção de aço em Marabá, aproveitando o conjunto de infraestruturas já criadas para a Alpa. O projeto da Cevital em Marabá se chamaria "Aços do Pará". Para consolidar esse investimento, a Vale se comprometeu, inclusive, em terminar as condicionantes da Alpa[41] para transferir as licenças ambientais de um empreendimento para outro. Esse fato foi evidenciado em edição de março de 2016 do Jornal Correio em reportagem intitulada "Vale vai terminar as condicionantes da Alpa", conforme trechos a seguir:

> [...] Segundo a promotora, será necessário analisar detalhadamente a tentativa de transferir as licenças ambientais de um projeto (Alpa) para outro (Aços do Pará/Cevital). "Os impactos podem ser diferentes, por isso é preciso cautela e avaliação", disse Josélia Leontina ao Jornal (POMPEU, 2016, p. 8).

A reportagem segue detalhando as condicionantes que foram cumpridas no período de 2010 a 2015:

> Em nota enviada à Redação do CORREIO, a Vale esclarece que "continua a executar os convênios já em andamento". No período de 2010 a 2015, já foram investidos mais de US$ 18 bilhões no cumprimento de condicionantes. Entre as ações concluídas, em benefício do município e para a melhoria dos serviços oferecidos à população, destaque para a reforma e ampliação das escolas Luzia Nunes e Francisca de Oliveira, ampliação e reforma de duas unidades de saúde, além da reforma do hospital municipal, a doação de ambulância e construção de célula de aterra sanitário (POMPEU, 2016, p. 8).

E segue com o detalhamento das condicionantes que ainda estão em andamento:

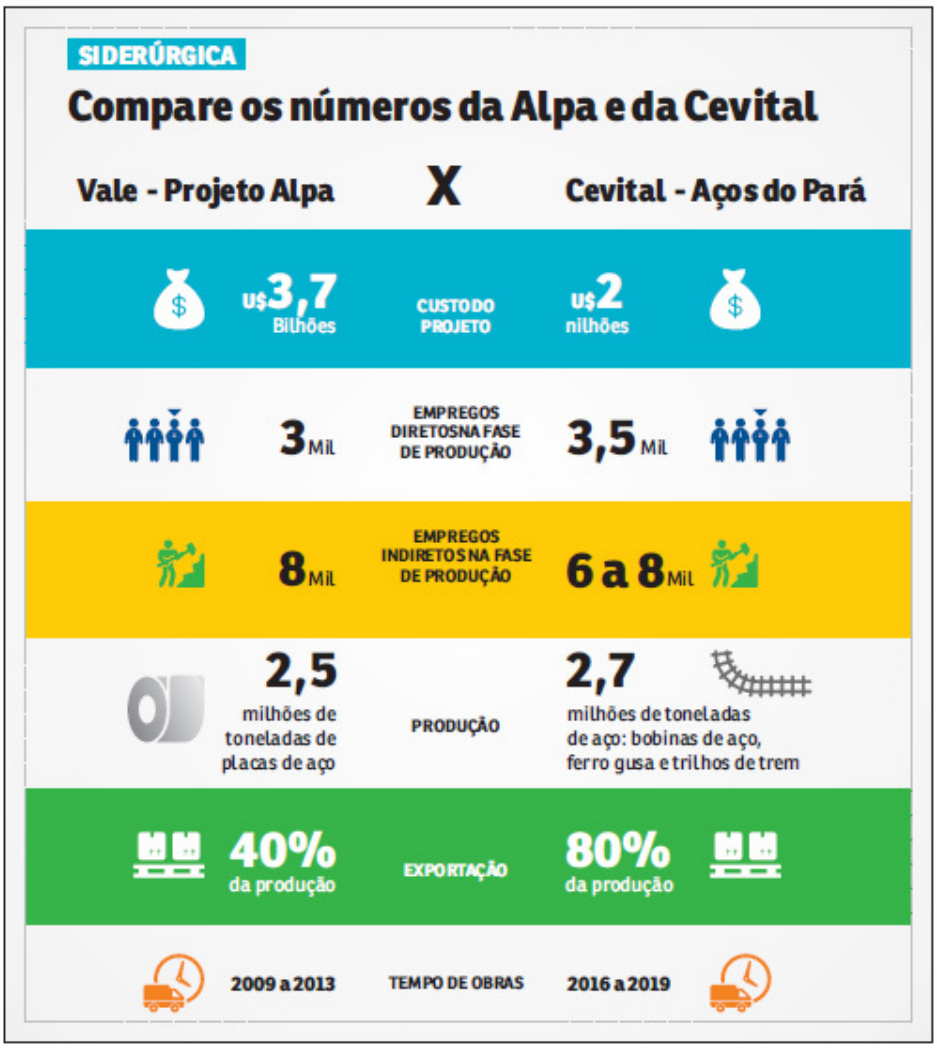
> Entre as obras em andamento estão a reforma e ampliação das unidades Básica de Saúde dos bairros Laranjeiras, Coca-Cola e Da Paz, reforma e ampliação da escola municipal Míriam Moreira, a adaptação do prédio da antiga Câmara de Vereadores em Centro Cultural, além da compra de equipamentos para atendimento ao Centro de Atendimento Psicossocial (Caps) e para o Centro de Especialidades (POMPEU, 2016, p. 8).

---

[41] Firmadas em 2008 para aprovação do empreendimento por exigência da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) (POMPEU, 2016, p. 8).

A reportagem é fechada com a comparação dos números da Alpa e da Aços do Pará, em uma figura com grande destaque na página 8, reproduzida a seguir (figura 8).

Figura 8 - Projeção de investimentos das siderúrgicas em Marabá



Fonte: (POMPEU, 2016, p. 8).

A comparação entre os dois empreendimentos se completa com a exposição de duas figuras de representação estabelecendo a semelhança entre ambos (figuras 9 e 10).

Figura 9 - Representação do projeto da Alpa

Alpa transformou-se em um aborto da Vale. Agora, é só preparar o terreno para o novo inquilino da área

Fonte: (POMPEU, 2016, p. 08).

Figura 10 - Representação do projeto da Aços do Pará

Aços do Pará, o projeto da Cevital, é muito parecido com o da mineradora brasileira Vale

Fonte: (POMPEU, 2016, p. 08).

Apesar das frustrações com o cancelamento da instalação da Alpa, os empresários e políticos de Marabá receberam com otimismo a ideia de implantação da nova siderúrgica pela Cevital. Isso fica evidente em reportagem de abril de 2016 do Correio intitulada “Nova siderúrgica debatida na Acim”, que destaca o encontro entre deputados estaduais, vereadores, secretários municipais, prefeito e outros convidados para maior detalhamento do andamento do projeto e para incentivar a liberação de incentivos fiscais para a mineradora Vale por seu empenho em viabilizar o projeto. A seguir alguns trechos da reportagem:

> Diretores da Associação Comercial e Industrial de Marabá estiveram reunidos na tarde desta sexta feira (1º) na sede da entidade com os deputados estaduais que representam a região: João Chamon, Dirceu Ten Caten e Tião Miranda. Os empresários locais queriam saber mais sobre o projeto siderúrgico da Cevital e como anda a tramitação na Assembléia Legislativa do projeto de incentivo fiscal à mineradora Vale, que faz parte da viabilização da siderúrgica (NOVA..., 2016, p. 3).

Como em outras reportagens já mencionadas, tanto no trecho supracitado como no trecho a seguir, são detalhadas as instituições políticas e empresariais e seus representantes envolvidos nas articulações para a promoção dos empreendimentos siderúrgicos.

> Também estavam na reunião o prefeito João Salame, o presidente da Câmara Municipal Miguel Gomes Filho, a vereadora Vanda Américo, o presidente do Sindicato do Comércio, Félix Miranda; o presidente do Conjove, Caetano Reis e secretário Municipal de Indústria, Comércio e Mineração Marcelo Araújo, entre outros (NOVA..., 2016, p. 3).

A reportagem também destaca a data da oficialização do projeto por meio da assinatura no mês de março de 2016 do protocolo de intenções entre Cevital, Vale e Governo do Pará.

> O presidente da Acim, Ítalo Ipojucan, traçou um panorama da conjuntura econômica e um relato de toda a negociação até o anúncio da siderúrgica para Marabá, realizado no mês de março, após assinatura de protocolo de intenções entre a empresa argelina Cevital, a Vale e o Governo do Pará (NOVA..., 2016, p. 3).

Por fim, a motivação principal do encontro é retomada na reportagem, os debates em torno da importância do empreendimento para a economia do município

e a articulação política para liberar incentivos fiscais voltados aos projetos de mineração da Vale no âmbito da Assembléia Legislativa do Estado do Pará (Alepa).

> Para o empresário, o advento da siderúrgica será um elemento de retomada da força econômica do município, com impacto em vários outros setores. Dito isto, Ítalo fez uma defesa de que os deputados da região ajudem na aprovação dos incentivos fiscais para a mineradora Vale, que tramitam na Assembléia Legislativa (NOVA..., 2016, p. 3).

Além de conceder incentivos fiscais à mineradora Vale, o acordo de instalação da Aços do Pará entre Vale, Governo do Pará e Cevital envolveu: minério de ferro fornecido pela Vale a preço subsidiado, transferência do terreno já aplainado onde seria instalada a Alpa (fase III do DI Marabá) (POMPEU, 2017), transferência das licenças, estudos e projetos já realizados pela Vale, taxas de transporte mais competitivas do carvão mineral e do aço pela EFC entre Marabá e o porto do Itaqui no Maranhão (GOVERNO..., 2016) e construção de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) para isenção de impostos federais da produção voltada à exportação (LIMA, 2013; LIMA; TRINDADE JR., 2017).

As discussões sobre a instalação da Aços do Pará se estenderam até o ano de 2017, quando a Cevital desistiu de instalar o empreendimento em Marabá. A principal motivação da desistência foi fator locacional (logística). Segundo o Secretário de Estado Adnan Demacki, da pasta de desenvolvimento econômico, mineração e energia, em reportagem de junho de 2017 do jornal Correio intitulada “Região será ouvida com audiências”, novos estudos realizados demonstraram que o empreendimento à beira de um porto seria mais viável.

> Questionado com insistência pelo deputado quanto aos boatos que circulam no sul do Pará quanto a possível desistência do projeto da siderúrgica, Adnan respondeu que estudos demonstraram para a Cevital que o projeto à beira de um porto seria mais viável, mas que o governo contrapôs que tem interesse que a siderúrgica fique em Marabá. Diante disso, o projeto está sendo redimensionado e o Estado está ajudando no debate da solução logística. “Está sendo construído. Por isso que desde o primeiro instante fui muito sincero quando fui a Marabá, sem especificar datas e dizendo que estávamos construindo isso” (REGIÃO..., 2017, p. 3).

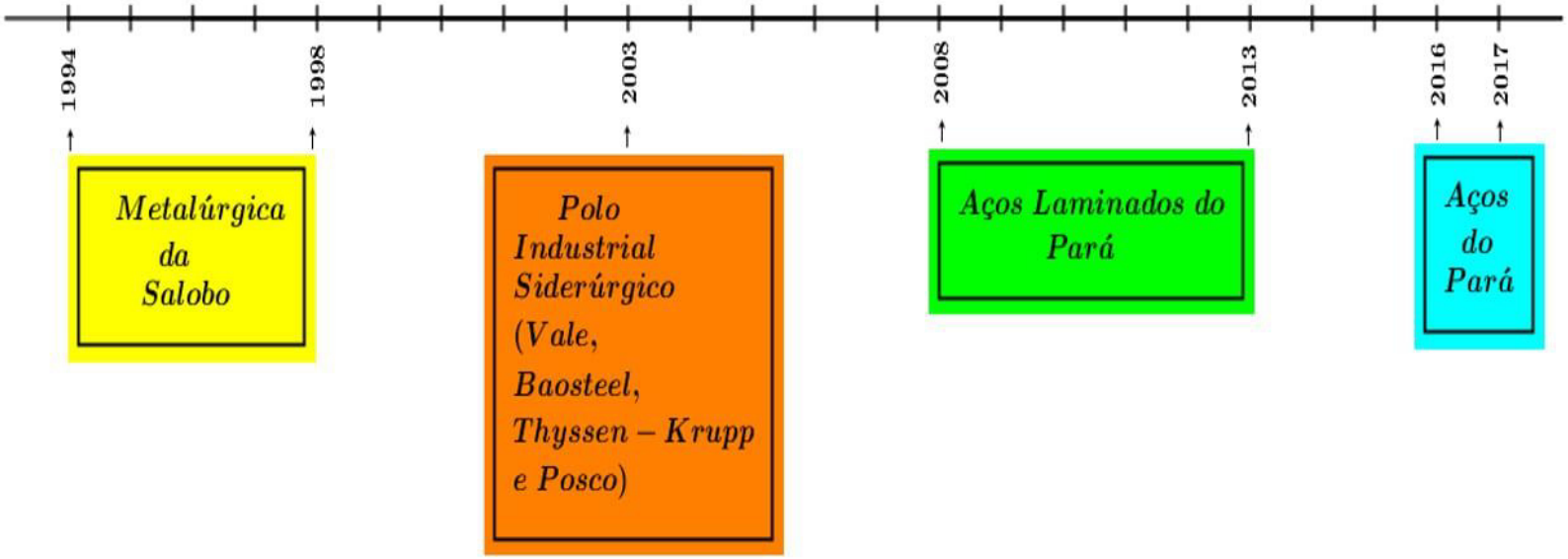
Embora a cidade de Marabá seja localizada no encontro de dois rios, o Tocantins e o Itacaiúnas, que no passado foram as principais vias de circulação na escala regional, não possui porto em condições de embarque e desembarque de

commodities[42]. Além disso, as condições de navegação até os principais portos exportadores do Pará, sendo os de Barcarena e Belém os mais próximos de Marabá, são impossibilitadas pelo projeto da hidrovia Tocantins-Araguaia ainda não ter sido executado.

A seguir, a figura 11 em forma de linha do tempo sintetiza as tentativas de verticalizar a produção siderúrgica em Marabá a partir dos anos 1990.

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

Figura 11 - Linha do tempo das tentativas de verticalizar a produção siderúrgica em Marabá



Organização: Gleice Costa (2021).

O estabelecimento do parque industrial de Marabá e as tentativas de verticalizar a produção siderúrgica representam a persistência da ideia de promover o desenvolvimento regional pela indústria. Embora hoje outras dinâmicas produtivas também sejam associadas à promoção do desenvolvimento regional, a exemplo da pecuária e agricultura em expansão e da mineração industrial, a indústria sugere maior projeção da centralidade urbana de Marabá.

Embora essa relação entre cidade e região no debate sobre o desenvolvimento lembre as ideias de Perroux (1975) sobre os polos de crescimento no contexto da indústria aplicadas ao planejamento regional das décadas anteriores, as dinâmicas contemporâneas de um capitalismo monopolista de razão neoliberal (DARDOT; LAVAL, 2016) sugerem que as relações de competitividade entre lugares e regiões advindos com o processo de globalização são mais decisivos para explicar a busca desses investimentos vinculados à siderurgia em Marabá.

Nesse sentido, Carlos (2007) evidencia que o capitalismo, o Estado e o espaço mundializaram-se, formando um mercado mundial que permite a convergência de fluxos de informações e mercadorias. Por meio da reafirmação do espaço e não de sua anulação, o capitalismo como totalidade, contorna, destrói e absorve obstáculos, destruindo fronteiras. E os lugares ganham um novo conteúdo com a produção de uma hierarquia sob a forma de competição entre lugares por investimentos.

A crescente mobilidade geográfica do capital pela redução dos custos de transporte e comunicações, pela redução das tarifas e controle de câmbio, pela padronização de arranjos comerciais, a exemplo da Organização Mundial do Comércio (OMC) e pela pressão do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial para os Estados adotassem reformas neoliberais, potencializou esse processo de competição entre entidades territoriais (cidades, regiões, países, grupos regionais) por investimentos (HARVEY, 2014a).

O Estado assume um papel importante nessa relação por ter a autoridade para regular e ordenar o espaço, “preparando” as regiões e lugares para receber os investimentos do capital. Nessa interpretação, concordamos com Dardot e Larval (2016) com a ideia de que a “retirada do Estado” diante do mercado constitui uma análise simplista e que foram antes os Estados, e os mais poderosos em primeiro lugar, que introduziram e universalizaram na economia, na sociedade e até neles

próprios a lógica da concorrência e o modelo de empresa e que o mercado moderno não atua sozinho e sempre foi amparado pelo Estado.

Dessa forma, o próximo capítulo aprofundará a análise dessa relação entre Estado e capital a partir da análise de políticas públicas e investimentos mais recentes em Marabá e na região do Sudeste do Pará, destacando a centralidade da siderurgia nesse processo.

Capítulo 2: A produção capitalista do espaço: políticas públicas, acumulação e siderurgia em Marabá e sua região de influência

Este capítulo tem o objetivo de analisar as ações do Estado em articulação com o capital voltadas ao fortalecimento do parque industrial de Marabá de 2003 a 2019, considerando suas convergências e divergências. Divide-se em duas partes. A primeira analisa essas ações a partir de informações de investimentos infraestruturais, do estabelecimento de leis e planos que se relacionam com a indústria em Marabá e de entrevistas semiestruturadas. E a segunda analisa por meio de entrevistas semiestruturadas e de falas retiradas de fontes secundárias de representantes do poder público de Marabá e do Pará e de representantes empresariais.

O período de análise entre 2003 e 2019 (dezessete anos) se justifica porque foi o período de expansão do número de unidades siderúrgicas em Marabá, conforme verificamos no capítulo 1, mesmo considerando que esse crescimento foi maior no que se refere às unidades produtoras de ferro gusa. Se justifica também porque foi o período das tentativas de verticalização da produção com a proposição da Alpa e da Aços do Pará, sem desconsiderar as mobilizações pela metalúrgica da Salobo na década de 1990. Se justifica por fim porque o foco de análise entre esses anos permite compreender melhor a influência do Estado no desenvolvimento da industrialização, com ênfase na siderurgia, em seus três níveis federativos e em suas articulações com o capital. Até o final da década de 1980, a influência decisiva era do governo federal que beneficiava com incentivos fiscais do PGC e da Sudam as unidades siderúrgicas que desejassem se instalar em Marabá. Apesar da maior influência do governo federal até a extinção do PGC em 1991, os entes subnacionais iniciaram os primeiros incentivos fiscais na década de 1990 e, no caso do Pará, houve a instalação do DI Marabá pelo governo estadual no final dos anos 1980 e isso não deixa de ser uma forma de incentivo desse ente subnacional à industrialização da região.

Mesmo com as diferentes legendas partidárias dos sucessivos governos municipais, estaduais e federais nesse período, que podem ser observadas no quadro 4 a seguir, houve um certo consenso entre eles sobre a necessidade de investimentos produtivos em Marabá, com ênfase na siderurgia, e sobre

investimentos em infraestruturas de transportes e de produção de energia para possibilitar essa produção.

Quadro 4 - Gestões municipais de Marabá, estaduais do Pará e federais de 2003 a 2018

Governos	Gestão	Gestor(a) e vice
Municipais de Marabá	2005-2008	Sebastião Miranda Filho (PTB) – Prefeito; Ítalo Ipojucan de Araújo (PDT) – Vice.
	2009-2012	Maurino Magalhães de Lima (PR) – Prefeito; Nagilson Rodrigues Amoury (PRB) – Vice.
	2013-2016	João Salame Neto (PPS) – Prefeito; Luis Carlos Pies (PT) – Vice.
	2017-2020	Sebastião Miranda Filho (PTB) – Prefeito; Antônio Carlos Cunha Sá (PTB) – Vice.
Estaduais do Pará	2003-2006	Simão Jatene (PSDB) – Governador; Valéria Pires Franco (PFL) – Vice.
	2007-2010	Ana Júlia de Vasconcelos Carepa (PT) – Governadora; Odair Santos Correa (PSB) – Vice.
	2011-2014	Simão Jatene (PSDB) – Governador; Helenilson Pontes (PPS) – Vice.
	2015-2018	Simão Jatene (PSDB) – Governador; Zequinha Marinho (PSC) – Vice.
Federais	2003-2006	Luís Inácio Lula da Silva (PT) – Presidente; José Alencar (PL) – Vice.
	2007-2010	Luís Inácio Lula da Silva (PT) – Presidente; José Alencar (PRB) – Vice.
	2011-2014	Dilma Vana Rousseff (PT) – Presidente; Michel Temer (PMDB) – Vice.
	2015-2016	Dilma Vana Rousseff (PT) – Presidente; Michel Temer (PMDB) – Vice.
	2017-2018	Michel Temer (PMDB) – Presidente; Sem vice presidente.

Fonte: Ikeda (2014), Tribunal Superior Eleitoral (2021).
Organização: Gleice Costa.

Dessa forma, a indústria e as infraestruturas vinculadas mantiveram-se como centrais para a promoção do desenvolvimento regional no discurso e na prática desses governos, embora não exclusivamente as indústrias. Isso porque esse período também corresponde a um crescimento no plano nacional da economia de exportação de *commodities*, sobretudo as agrícolas, com ênfase na soja e no milho, e as minerais, a exemplo do minério de ferro, do cobre e do alumínio. Nesse contexto, a região amazônica, que já participa da extração e exportação de minérios há algumas décadas, projeta-se também como fronteira agrícola.

Ainda assim, as estratégias de promoção do desenvolvimento pela indústria mantêm-se como importantes e o Estado continua a facilitar obras de infraestrutura, incentivos fiscais e financeiros para atrair investimentos produtivos privados. E as cidades mantêm-se como *lócus* centrais para a instalação de empreendimentos produtivos, configurando-se como "espaços socialmente produzidos" (LEFEBVRE 2008, 2013) importantes na promoção do desenvolvimento regional. Os itens 2.1 e 2.2 a seguir analisam esse processo na cidade de Marabá e na região.

2.1. O espaço socialmente produzido: síntese das ações públicas e privadas realizadas e projetadas em Marabá e na região no contexto industrial

Os conflitos e disputas entorno do projeto de desenvolvimento regional por meio da industrialização, com ênfase na siderurgia, em Marabá, destacados no capítulo anterior, são parte da estratégia de integração da região amazônica à economia nacional e internacional. Essa estratégia, planejada pelo Estado com as diretrizes da modernização e da integração de forma mais competitiva na economia globalizada, representa muito mais continuidades do que rupturas com o período em que essa dinâmica foi gestada, considerando as políticas desenvolvimentistas, sobretudo as do governo militar com investimentos em rodovias, ferrovia, projetos agropecuários, industriais e minerais de grande escala.

O capítulo mostrou também que, na escala regional, a estratégia de desenvolvimento pela indústria com ênfase na siderurgia e na centralidade de Marabá, nasce atrelada aos intentos do PGC como política de valorização da exploração mineral e energética da Amazônia.

Nesse contexto, é preciso relacionar a centralidade de Marabá à importância que as cidades assumem na articulação regional e na estruturação do território em

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

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

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

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

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

> Cidades como essas assumem papel logístico de importância estratégica, no sentido de estabelecer conexões a diferentes modais de transporte e de redes de comunicação, e cuja infraestrutura, comércio e serviços instalados são concebidos para atender a demandas corporativas ligadas a produtos de grande aceitação nos mercados nacionais e globais e que, por esse motivo, também exercem relativa pressão no ambiente da floresta (TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016, p. 46).

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

É nessa interpretação que podemos ler alguns dos investimentos públicos e privados projetados para Marabá a partir dos anos 2000. Na perspectiva da modernização do espaço para a circulação do capital e da consolidação de uma base produtiva com ênfase na verticalização da produção, sobretudo a do minério de ferro, esses investimentos atualizam os intentos desenvolvimentistas, desta vez com articulação do Estado em seus três níveis federativos e do capital influente em diversas escalas espaciais. O quadro 5 a seguir destaca alguns desses investimentos.

Quadro 5 - Investimentos públicos e privados relacionados à indústria em Marabá e região

Investimento	Natureza	Objetivo	Situação
Plataforma Logística Intermodal de Transporte (Porto de Marabá)	*Público* Governo do Pará (CPH) Governo federal (DNIT/PAC)	- Integrar os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário em Marabá; - Melhorar das condições de escoamento da produção.	Avançou apenas até a publicação do Edital nº 001/2009 para a contratação do projeto básico e do estudo de impactos ambientais e respectivo relatório (EIA/RIMA)
Fases I, II e III do Distrito Industrial de Marabá	*Público* Governo do Pará (CDI/Sedect)	<u>Fase I:</u> - Recuperar e reestruturar o sistema viário; - Recuperar o sistema de iluminação pública e de drenagem, -Construir ciclovias e faixas para pedestres; -Implantar meio fio e sinalização; - Construir pórticos de acesso; -Construir centro de convivência. <u>Fases II e III:</u> -Implantar.	Obras concluídas em 2010

(Continua)

Investimento	Natureza	Objetivo	Situação
Hidrovia Tocantins Araguaia (trecho entre Marabá e Barcarena) -Dragagem do rio, balizamento e sinalização; - Eclusas de Tucuruí - Derrocamento do Pedral do Lourenço.	*Público* Governo Federal (DNIT/PAC I)	Possibilitar a navegação durante todo o ano por grandes embarcações para o transporte de grãos, minérios, fertilizantes e outros insumos entre Marabá e o Porto de Vila do Conde em Barcarena.	- Eclusas de Tucuruí foram concluídas em 2010; -Pedral do Lourenço: aguardando decisão sobre a emissão de licença prévia desde 2019.
Parque de Ciência e Tecnologia Tocantins (PCT)	*Público* Governo do Pará (Sedect) Governo Federal (BNDES)	-Ceder espaços para empresas de serviços e industriais; -Promover incubação de novos negócios; -Disponibilizar novos espaços para pesquisas cooperativas; -Promover eventos empresariais e *show-room*; -Difundir empreendedorismo, com palestras, cursos sobre plano de negócios nos municípios da região; -Prestar apoio às empresas para a introdução de melhorias na produção e na gestão; -Coletar, analisar e difundir informações de interesse regional em parceria com UFPA, UEPA, FECAT e ACI's da região, constituindo um observatório regional.	Projeto paralisado na fase de elaboração de estudos em 2011

(Continuação)

Investimento	Natureza	Objetivo	Situação
Ferrovia Paraense (Fepasa)	*Público-privado* - Governo Federal; (BNDES) - Governo do Pará (Sedeme); - Empresa a receber concessão.	- Diminuição do tráfego nas rodovias estaduais; - Transporte de grãos, minérios, fertilizantes e outros insumos entre e os Municípios de Barcarena e Santana do Araguaia.	Estudos de viabilidade econômica de implantação retomados em 2019 para novos licenciamentos.
Duplicação da Estrada de Ferro Carajás (Segunda ponte rodoferroviária sobre o Rio Tocantins)	*Privado* Vale	- O objetivo principal (da duplicação da ferrovia) é atender às demandas de transporte de minério de ferro da Vale, mas foi cotada para transportar o aço a ser produzido pela Alpa e posteriormente pela Aços do Pará; - Possibilitar passagem de caminhões e carretas.	Licença de construção da ponte concedida pelo Ibama em 2020 e com previsão de início das obras em 2021
Hidrelétrica de Marabá	*Público-Privado* Consórcio Camargo Corrêa-Eletronorte	Gerar energia para projetos produtivos na região e abastecimento do Sistema Integrado Nacional – SIN.	Projeto formulado em 1981 no âmbito no PGC entre 26 outras hidrelétricas e retomado em 2005 para estudos de viabilidade. Ainda não executado.
Rodovias *Federalização da PA-150*	*Público* Governo Federal (DNIT/PAC II)	Garantir investimentos federais para a manutenção da rodovia, sobretudo do PAC II.	Parcialmente federalizada no trecho entre Marabá e Redenção (370 km) em 2010, tornando-se BR-155

(Conclusão)

Fontes: Acim [...] (2009); Infraestrutura [...] (2009); Marin e Trindade (2009); Roberto (2009); Brasil (2009); Brasil (2013); Vale [...] (2020), Terra Meio Ambiente (2017).
Organização: Gleice Costa.

Depois dos investimentos realizados pelo governo federal na região entre as décadas de 1970 e 1980, como a abertura de rodovias, ferrovia, hidrelétricas, portos, cidades planejadas, distritos industriais etc, os investimentos supramencionados no quadro 4 tem sido perseguidos ao longo dessas duas décadas do século XXI.

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

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

Dessa forma, Castro (2012) evidencia a expansão da fronteira, desta feita no contexto da Pan-Amazônia[43] como um espaço estratégico e um campo aberto à produção de *commodities* com a vantagem competitiva de facilidade de escoamento para o mercado mundial.

> É possível que se esteja inclusive em face de uma revisão da noção de fronteira, não mais somente como espaço de (re)conquista e ocupação de atores econômicos e sociais, de novos usos dados aos

[43] A Pan-Amazônia é composta pelos seguintes países: Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Guiana Francesa, Peru, Suriname e Venezuela.

> recursos naturais, mas como uma fronteira cujo papel político é redefinido pela sua capacidade de potencializar a integração de mercados para além dos limites nacionais, substituindo a noção de mercados protegidos, valorizada no discurso nacionalista (CASTRO, 2001, p. 7).

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

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

Dentre os grupos econômicos, bancos e empreiteiras supramencionadas, três estão envolvidos em alguns dos investimentos destacados no quadro 5: Vale, BNDES e Camargo Corrêa, evidenciando a articulação desses investimentos com os intentos do capital nacional e internacional.

É importante evidenciar que os poderes políticos e econômicos regionais (governos de entes sub-nacionais e grupos empresariais regionais) estão alinhados aos intentos do governo federal e do capital ao apoiarem os projetos hidrelétricos e os corredores de transporte, buscando inclusive promover a inserção de cidades como Marabá nessa integração econômica nacional e internacional por meio da proposição da Plataforma Logística Intermodal de Transporte (Porto de Marabá), da ampliação do distrito industrial de Marabá e do Parque de Ciência e Tecnologia Tocantins (PCT).

Esse alinhamento dos poderes políticos e econômicos regionais com o governo federal revela diferença em relação ao ocorrido no PGC, em que a centralização das decisões nos órgãos federais promoveu divergências entre estes entes, conforme analisamos no capítulo 1. Isso não significa que não haja divergências no período contemporâneo, mas estas estão mais ligadas a

divergências sobre competências e responsabilidades de cada ente da federação na promoção das políticas de desenvolvimento.

Conforme pode ser evidenciado no quadro 5, nem todos esses investimentos foram concluídos e isso se deu por diversos fatores. Fatores esses que se relacionam à crise econômica mundial iniciada em 2008, às dificuldades em obtenção de licenciamentos ambientais e à competição com outros projetos nacionais por investimentos no âmbito do PAC. Mas mesmo com o "atraso" desses projetos, na visão dos poderes políticos e econômicos regionais, eles sempre retornam ao debate e aos *lobbys* intergovernamentais e empresariais com previsão de concretização.

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

Esse projeto nasceu a partir de uma articulação entre governo do estado, governo federal e Vale nesse contexto, conforme antecipamos no capítulo 1, com responsabilidades compartilhadas para que esse projeto de "desenvolvimento regional" pela verticalização do minério de ferro pudesse ser efetivado. Para que a Vale pudesse instalar a usina siderúrgica, o ramal ferroviário entre a fase III do DI Marabá onde seria instalada a usina e o terminal fluvial, o governo federal deveria garantir a Hidrovia Tocantins – Araguaia, as eclusas de Tucuruí e uma estrutura portuária em Barcarena (BRANDT MEIO AMBIENTE, 2009), conforme destaca o representante do projeto Alpa em entrevista cedida em 2012, momento em que o projeto ainda era cotado.

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

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

Nessa mesma entrevista, o representante da Vale destaca a possibilidade de ampliar o ramal ferroviário da EFC como uma alternativa, já que naquele momento a hidrovia foi retirada dos investimentos previstos no PAC. Esse projeto de ampliação refere-se à duplicação da EFC, projeto esse que vem sendo desenvolvido desde 2013, encontrando-se em fase final, restando apenas a ponte rodoferroviária sobre o rio Tocantins na cidade de Marabá[44], destacada no quadro 5, e o trecho no interior da Terra indígena Mãe Maria dos povos Gavião Parkatejê no Município de Bom Jesus do Tocantins no Pará. O objetivo principal da duplicação é ampliar a capacidade de transporte para 230 milhões de toneladas de minério de ferro provindas das minas de Serra Norte (Parauapebas) e do projeto S11D[45] (VALE..., 2018).

No entanto, é importante destacar que, além da possibilidade de transportar o aço produzido pela Alpa, conforme trecho destacado na entrevista, a Vale ofereceu o transporte ferroviário do aço que seria produzido pela Aços do Pará, caso a Cevital tivesse decidido substituir a Alpa, conforme veremos em mais detalhes no próximo ítem.

Sobre as obras das fases I, II e III do DI Marabá, foram realizadas pelo governo do Pará da gestão 2007-2010 e concluídas em 2010 sob coordenação da CDI e da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia do Pará (Sedect). A fase I, existente desde o final dos anos 1980, foi recuperada e reestruturada, a fase II constituiu uma ampliação da fase I, e a fase III foi uma área desapropriada pelo decreto estadual n° 1.533, de 13 de março de 2009 para abrigar a usina siderúrgica e para a construção do porto de Marabá. A espacialização das três fases do DI Marabá encontra-se no mapa 9 a seguir.

---

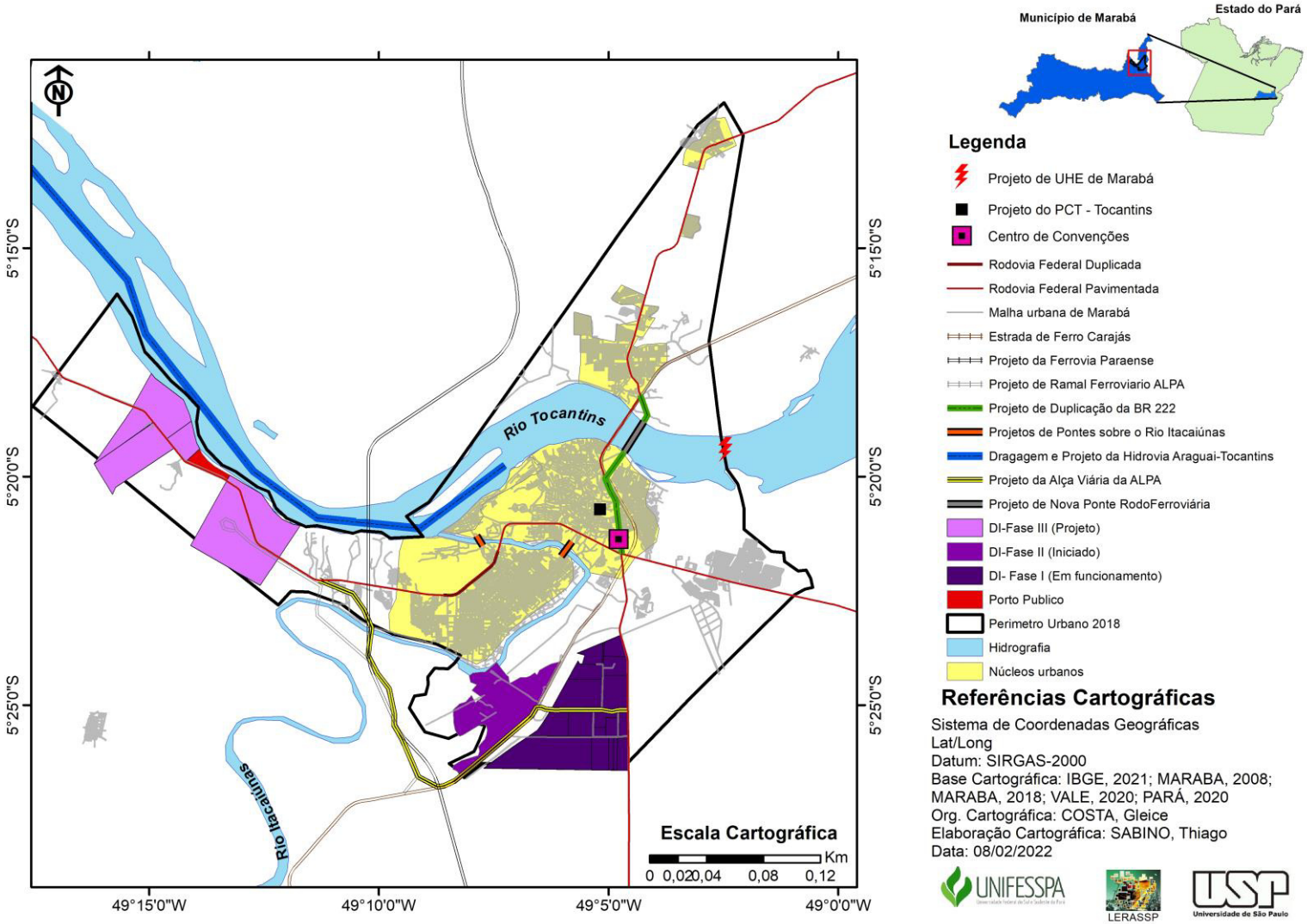
[44] Essa ponte será a segunda ponte rodoviária sobre o rio Tocantins. Distará 300 metros da primeira, que foi construída na década de 1980, e será utilizada exclusivamente por caminhões e carretas, enquanto a primeira será exclusiva para tráfego de veículos menores.

[45] Complexo minerador da Vale localizado no Município de Canaã dos Carajás, no Sudeste do Pará. Esse complexo explora as reservas de minério de ferro da Serra Sul desde janeiro de 2017 com previsão de exploração por 22 anos (VALE, 2021b).

Conforme pode ser observado no mapa 9, a área desapropriada para a implantação da fase III é cortada pelo eixo rodoviário da Transamazônica. Localiza-se à margem esquerda do rio Tocantins, uma área estratégica para o escoamento da produção pela via fluvial, neste caso a Hidrovia Tocantins – Araguaia e possui uma área de 1.035 hectares. Foi incorporada à área urbana de Marabá pela lei n° 17.358 de 3 de julho de 2009. A fase I possui 1.830 hectares e a fase II 1.149 hectares e situam-se entre o eixo rodoviário da BR – 155 e a EFC.

Embora os projetos industriais verticalizados não tenham se consolidado nesses distritos, à exceção da permanência da Sinobrás, de algumas usinas de produção de ferro gusa e ferro liga e algumas prestadoras de serviço, fica evidente no mapa a produção do espaço urbano sob hegemonia do Estado e do capital, com a cidade “cercada” pelos distritos industriais e “cortada” pelos eixos viários que articulam essa cidade a diversas escalas espaciais.

Mapa 9 – Projetos de infraestrutura na cidade de Marabá



O quadro 5 destaca também o Parque de Ciência e Tecnologia do Tocantins que foi concebido no início da gestão estadual 2007-2010 como estratégia de se ligar às bases produtivas regionais no intuito de estimular a produção de tecnologia em bases regionais conforme destaca o secretário de estado à época:

> Precisamos que ao lado das universidades, nós tenhamos, de cada universidade, nós tenhamos um parque de ciência e tecnologia, que era um esforço de articular essa demanda, **nós conhecemos o ambiente da universidade, mas tem que construir uma tensão positiva pra que a indústria apresentasse necessidades** e trouxesse os professores que tivessem chegando em Marabá, os professores que tivessem chegando em Santarém, e os professores do parque de ciência e tecnologia, então nós demos os nomes, né?! Seria o parque de ciência e tecnologia do Tocantins, o parque de ciência e tecnologia do Guamá, o parque de ciência e tecnologia do Tapajós (Secretário de Estado na gestão 2007-2010, entrevista cedida em 21/04/2021, negrito nosso).

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

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

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

Nordeste do Pará, permitindo a ligação com outras regiões do país pela interseção com outras rodovias.

Por fim, a Ferrovia Paraense (Fepasa) foi proposta no ano de 2017, aparecendo como uma alternativa ao ramal hidroviário ainda não implementado e ao ramal rodoviário, tendo em vista a diminuição do tráfego nas rodovias estaduais e federais. É uma proposta de iniciativa do governo estadual do Pará da gestão 2015-2018 para facilitar a integração regional e o transporte de *commodities* agrícolas e minerais no contexto da produção tanto do Estado do Pará quanto de outras regiões brasileiras que necessitarem, uma vez que há previsão de integração da Fepasa com a Ferrovia Norte – Sul em um trecho entre Açailândia, no Maranhão, e Rondon do Pará, a ser viabilizada pelo governo federal. A proposta do governo do Pará é garantir recursos do BNDES para o financiamento da construção dessa ferrovia para a empresa que ganhar a licitação de concessão (TERRA MEIO AMBIENTE, 2017).

Além das três fases do DI Marabá, o mapa 9 espacializa os demais investimentos públicos e privados descritos no quadro 5 (o porto público, a hidrovia Tocantins Araguaia, o PCT, a Fepasa, a segunda ponte rodoferroviária sobre o rio Tocantins e a BR-155). O mapa destaca também alguns investimentos não acrescentados no quadro 5 por terem menor relação com a indústria, mas que são importantes como constituintes da produção do espaço urbano de Marabá: o Centro de Convenções inaugurado em 2017, a duplicação da BR-222 na área urbana de Marabá em andamento, o projeto da segunda ponte sobre o rio Itacaiúnas e a duplicação da BR-230 (Transamazônica) em 6 km da área urbana de Marabá concluída no ano de 2012.

Esse conjunto de investimentos na cidade de Marabá sugere, portanto, a continuidade do processo de produção do espaço sob hegemonia do Estado e do capital iniciado nas décadas anteriores no contexto regional, conforme analisamos no capítulo 1. O paradigma da modernização do espaço atualiza-se, desta feita com o acirramento da competição entre entidades territoriais na escala global, levando a crescentes investimentos em infraestruturas de circulação e comunicação que possam sustentar essa competição.

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

discursos. Modernizar a cidade é o que importa, promover o desenvolvimento nos marcos da ordem capitalista neoliberal é o que faz sentido para esses sujeitos.

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

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

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

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

Essa leitura é importante para a compreensão da centralidade econômica de Marabá no Sudeste do Pará. Essa cidade torna-se base produtiva e logística no âmbito regional e sua centralidade é valorizada pelo Estado que promove investimentos em infraestruturas, incentivos fiscais e creditícios e ordenamento urbano por meio do plano diretor e da alteração do perímetro urbano garantido em lei para a expansão dos investimentos produtivos, conforme quadro 6 a seguir.

Quadro 6 - Leis e planos que contemplam a indústria em Marabá

Leis e planos	Relação com a indústria
Lei nº 17.213 de 09 de outubro de 2006 (Plano diretor de Marabá de 2006)	- Macrozoneamento a) Distrito industrial (até 2006 era apenas a Fase I) como um dos cinco distritos da macro-zona urbana; b) Distrito industrial e lotes lindeiros às rodovias PA-150 e BR-230 integrantes das zonas especiais industriais; - Setor industrial (diretrizes): a) Atrair, incentivar e recuperar a atividade industrial com ênfase nas micro, pequenas e médias empresas; b) Incentivar a manutenção e ampliação de atividades no Distrito Industrial em conformidade com a regulamentação ambiental vigente; **c) Combater as condições irregulares de trabalho na produção de carvão vegetal integrando os municípios produtores de carvão da região;** **d) Fomentar a verticalização da indústria siderúrgica com ênfase na solução de problemas logísticos e energéticos, buscando soluções imediatas para a substituição do uso do carvão vegetal extrativo por carvão obtido pelo reflorestamento;** e) Estimular a agroindústria no município ampliando a rede de comercialização através da provisão de maior acessibilidade para o escoamento da produção local; f) Integrar a ação municipal com os órgãos estaduais responsáveis pelo licenciamento quanto ao controle de emissões de poluentes e resíduos industriais; g) Fomentar a verticalização da produção agropecuária de Marabá.

(Continua)

Leis e planos	Relação com a indústria
Lei nº 17.846 de 29 de março de 2018 (Revisão do Plano diretor de Marabá de 2018)	- Macrozoneamento a) Distrito industrial (Fases I e II) e Distrito Industrial (Fase III) como dois dos nove distritos da macro-zona urbana; b) Distrito industrial (Fases I e II) e Distrito Industrial (Fase III) e lotes lindeiros às rodovias BR-155 (antiga PA-150), BR-230 e BR-222 integrantes das zonas especiais industriais; - Setor industrial (diretrizes): a) Incentivar e fiscalizar a implantação e revitalização de Distritos Industriais, em conformidade com a regulamentação ambiental vigente; b) Incentivar a recuperação da atividade industrial com ênfase no micro, pequenas e médias empresas; c) Estimular as cadeias produtivas do município, visando o fortalecimento e as vocações industriais; d) Incentivar a atração de investimentos estratégicos alinhados às políticas de desenvolvimento do município e seus projetos; **e) Instituir a Zona de Processamento de Exportações;** f) Implantar centros logísticos que permitam adequado escoamento da produção, visando à redução dos custos e o consequente aumento da competitividade entre as empresas; g) Fomentar a verticalização da produção industrial; h) Estimular a captação de empresas processadoras de produtos da agroindústria no município, ampliando a rede de verticalização da produção agrícola; **i) Combater as condições irregulares de trabalho na produção de carvão vegetal integrando os municípios produtores de carvão da região;** j) Apoiar a ação municipal com os órgãos competentes estaduais e federais responsáveis pelo licenciamento quanto ao controle de emissões de poluentes e resíduos.

(Continuação)

Leis e planos	Relação com a indústria
Lei nº 17.358 de 03 de julho de 2009	Alterou o perímetro urbano de Marabá para incorporar a área da Fase III do DI Marabá
Lei nº 6.913/06 (estadual)	Regulamentada pelo Decreto nº 2.490/06 e Decreto 1721/17 - Concede benefícios fiscais para as Indústrias em Geral: dispõe sobre o tratamento tributário aplicável às indústrias em geral e às centrais de distribuição de mercadorias instaladas em território paraense e habilitadas no Programa Movimento de Atração de Empresas - M.A.E.
Lei nº 17.446 de 14 de janeiro de 2011 (municipal)	Estabelece diretrizes e incentivos fiscais para o desenvolvimento econômico e social e prevê a concessão de benefícios fiscais às indústrias siderúrgicas e da cadeia metal-mecânica, instaladas ou que vierem a se instalar no município de Marabá
Decreto nº 1.348 de 25 de agosto de 2015 (estadual)	Altera e acrescenta dispositivos ao Regulamento da Lei n° 6.489, de 27 de setembro de 2002, que dispõe sobre a Política de Incentivos ao Desenvolvimento Socioeconômico do Estado do Pará, aprovado pelo Decreto nº 5.615, de 29 de outubro de 2002
Política de Desenvolvimento Industrial da Amazônia (PDIAL) da Sudam - 2014	- Incentivos fiscais: - Conceder a isenção do Imposto sobre a Renda e adicionais não restituíveis, com fruição de 10 (dez) anos, para empresas com projetos de implantação e diversificação, a serem protocolizados na Sudam até 31/12/2028 para a Indústria da verticalização Minero Metalúrgica. - Benefícios financeiros do Fundo de Desenvolvimento da Amazônia (FDA); - Benefícios financeiros do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO).
Zona de Processamento de Exportação (ZPE)	Estímulo à indústria por meio de redução de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para produção voltada à exportação no percentual mínimo de 80%

(Conclusão)

Fontes: Marabá (2006b); Marabá (2018); Codec (2018); Semas (2021), Sudam (2014), Lima (2013), Lima e Trindade Jr. (2017).

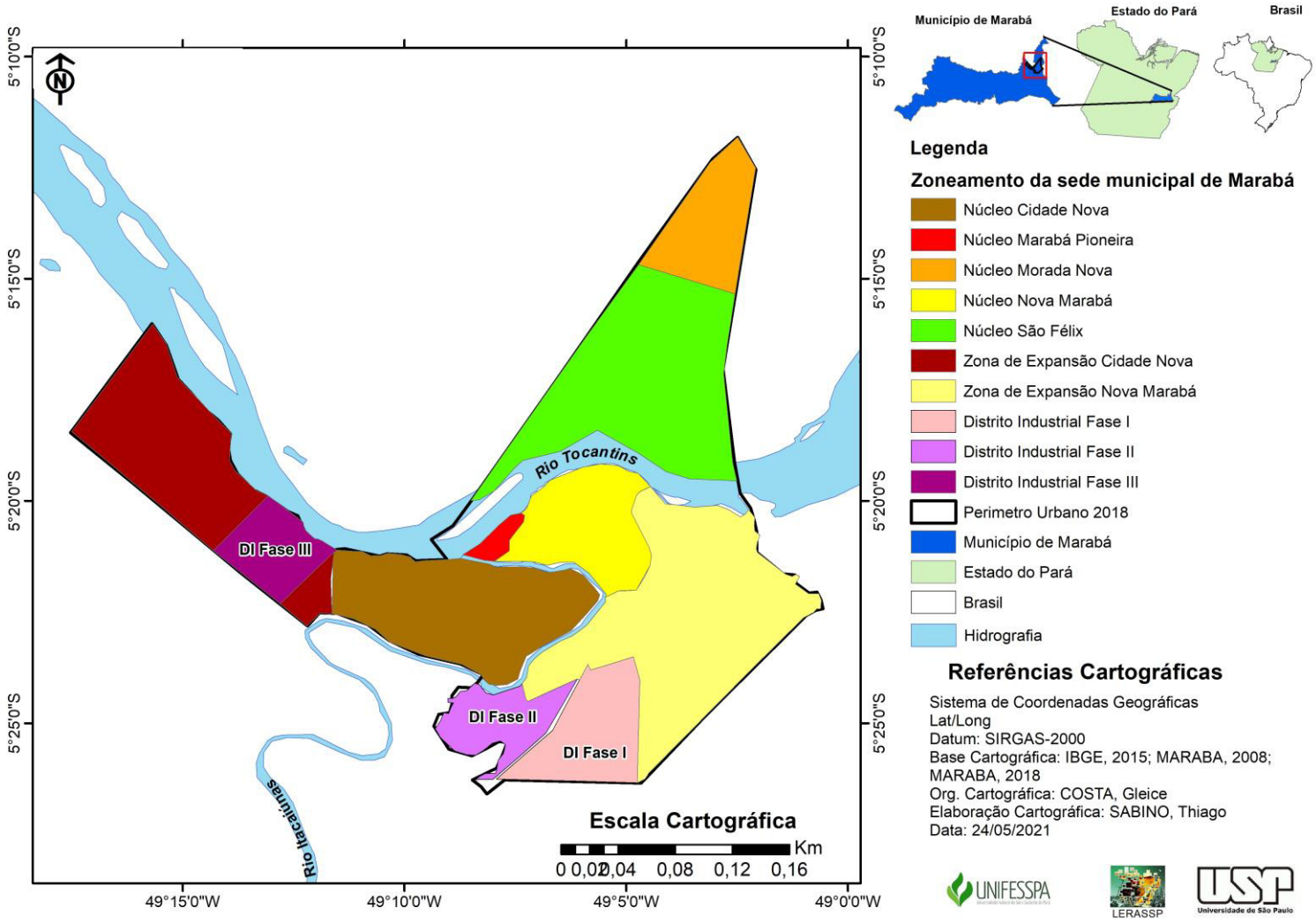
A Lei do plano diretor de 2006 revela a importância da indústria para Marabá tanto no ordenamento territorial quanto nas diretrizes voltadas a esse setor. Nesse contexto, o DI Marabá era constituído apenas pela fase I e foi incorporado como um dos cinco distritos da zona urbana. Além desse DI, os lotes lindeiros às rodovias PA-150 e BR-230 foram incorporados como zonas especiais industriais. Nas diretrizes da política industrial, no que se refere à siderurgia, o destaque se dá ao "combate às condições irregulares de trabalho na produção de carvão vegetal integrando os municípios produtores de carvão da região" e o "fomento à verticalização da indústria siderúrgica com ênfase na solução dos problemas logísticos e energéticos, buscando soluções imediatas para a substituição do uso do carvão vegetal extrativo por carvão obtivo por reflorestamento" (MARABÁ, 2006b, p. 16).

A Lei da revisão do plano diretor de 2018 amplia o zoneamento urbano para incorporar a fase III. Neste caso, as fases I e II unem-se como um único distrito e a fase III torna-se outro distrito. Estes são dois dos nove distritos da zona urbana e também são incorporados conjuntamente com os lotes lindeiros às rodovias BR-155 (antiga PA-150), BR-230 e BR-222 nas zonas especiais industriais. Nas diretrizes voltadas ao setor industrial, mantém o artigo sobre "combate às condições irregulares de trabalho na produção de carvão vegetal integrando os municípios produtores de carvão da região" e acrescenta "instituir a Zona de Processamento de Exportação" (MARABÁ, 2018, p. 35). O mapa 10 a seguir destaca esse novo zoneamento urbano.

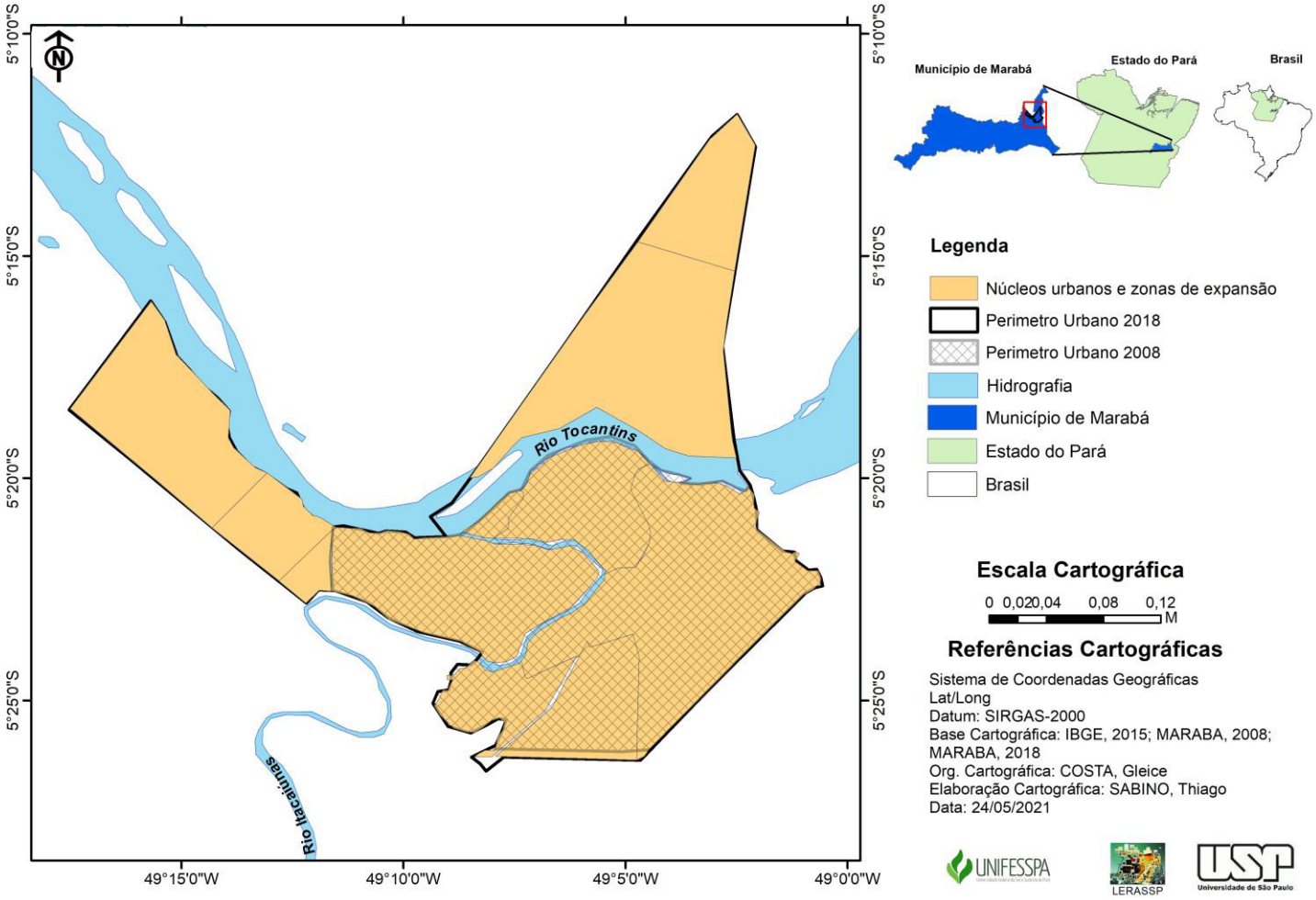
É importante destacar que a ZPE foi proposta no momento em que a ideia de instalação da Aços do Pará em substituição à Alpa foi cogitada, sendo um incentivo a mais para atrair esse grupo argelino. Não foi adiante porque o grupo Cevital desistiu da instalação, mas isentaria a Aços do Pará de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para a produção voltada à exportação no percentual mínimo de 80% (LIMA, 2013; LIMA; TRINDADE JR., 2017).

No que se refere à Lei nº 17.358 de 03 de julho de 2009 que alterou o perímetro urbano de Marabá, foi promulgada para incorporar a área da fase III do DI Marabá ao perímetro urbano e também para definir as áreas de expansão urbana, tendo em vista a especulação imobiliária que se intensificou em Marabá no contexto da especulação da instalação desses empreendimentos siderúrgicos. O mapa 11 a seguir destaca essa alteração.

Mapa 10 – Zoneamento da sede municipal de Marabá (2018)



Mapa 11 – Alteração do perímetro urbano de Marabá



O quadro 6 destaca também a Política de Desenvolvimento Industrial da Amazônia Legal formulada em 2014 pela Sudam. Tal política constitui uma regionalização do Plano Brasil Maior (PBM) do governo federal formulado para atuar nos segmentos industrial, tecnológico, de serviços e de comércio exterior no período de 2011 a 2014 (SILVA, 2019). O PDIAL tem como objetivo geral:

> Implementar uma política de desenvolvimento industrial para a Amazônia Legal que seja capaz de, observando os pré-requisitos da sustentabilidade, estimular o desenvolvimento do setor empresarial, a diversificação da base produtiva, a verticalização da produção e agregação de valor, a geração de emprego e renda e da internalização da riqueza e da renda gerada na região (SUDAM, 2014, p. 7).

Priorizando os setores da bioindústria, da indústria mínero-metalúrgica, das indústrias intensivas em trabalho, da indústria naval e da indústria alimentícia, o PDIAL facilita diversos incentivos fiscais, a exemplo da Isenção do Imposto sobre a Renda e adicionais não restituíveis para a Indústria da verticalização Mínero Metalúrgica; facilita também diversas linhas de benefícios financeiros do Fundo de Desenvolvimento da Amazônia (FDA) e do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO). As fotos 4 e 5 a seguir demonstram duas empresas do DI Marabá beneficiadas com Isenção do Imposto sobre a Renda.

Foto 4 – *Outdoors* em frente à unidade produtiva da Sinobrás no DI Marabá anunciando incentivos federais e estaduais

Fonte: Trabalho de campo, abril de 2021.

Foto 5 – *Outdoor* em frente à unidade produtiva da Fermar no DI Marabá anunciando incentivos fiscais federais

Fonte: Trabalho de campo, abril de 2021.

O quadro 5 destaca ainda as Leis de incentivos fiscais e creditícios tanto pelos sucessivos governos do Pará quanto pelos de Marabá nas modalidades diferimento de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, redução da base de cálculo, crédito presumido e isenção. Essa prática ganhou maior notabilidade nos anos 1990 no contexto brasileiro, tornando-se um mecanismo de disputa entre os entes subnacionais brasileiros por investimentos. O acirramento dessa disputa é conhecido como guerra fiscal.

Vieira (2013) propõe uma análise desse processo para além da perspectiva da simplificação tecnicista e tributarista. Para o autor, configura um fenômeno complexamente determinado, de causas multifatoriais, entre as quais são decisivas a fragilização do Estado a partir da interrupção do crédito externo ao país no início da década de 1980, dando ensejo à crise fiscal, e as reformas neoliberais nos anos 1990 como condições sucessivamente distintas para a operação das estratégias subnacionais de fomento.

Essas estratégias envolvem a proposição de dois tipos de políticas de incentivos subnacionais: as sistêmicas e as específicas. As primeiras tem efeito de médio e longo prazo com investimentos em infraestrutura econômica e social e em Pesquisa, Desenvolvimento & Inovação (PD&I), tendo como objetivo a transformação estrutural da unidade territorial, agindo de forma abrangente e indiferenciada sobre seus mais variados fatores locacionais, a fim de torná-la atrativa à recepção de capital e apta a acolher inversões privadas.

As políticas específicas, por sua vez, são divididas em dois tipos: as genéricas e as seletivas. As genéricas tem efeito de curto/médio prazos, com criação de vantagens locacionais a empresas, atividades, setores econômicos e espaços determinados. Seu escopo é amplo e indiferenciado com benefícios regidos por normas regulamentadoras legalmente estabelecidas. Desta forma, propõem incentivos tributários, créditos subvencionados, aporte de capital direto, infraestruturas econômicas e instalações industriais a empreendimentos em geral.

Já as políticas seletivas tem efeitos imediatos e de curto prazo com a criação de vantagens locacionais a empresas, atividades, setores econômicos e espaços determinados. O escopo é restrito e focado em alvos selecionados. Os incentivos tributários, créditos subvencionados, aporte de capital direto, infraestruturas econômicas e instalações industriais são, portanto, direcionados a empreendimentos determinados. No entanto, é importante destacar a interação entre esses tipos ideais de políticas.

> Um aspecto importante a sublinhar diz respeito à interação entre esses tipos ideais de políticas de incentivo e atração de investimentos. Na realidade, a separação demarcada e nítida entre os referidos modelos é observável apenas no plano abstrato, sendo inescapável a combinação de seus conteúdos e de suas diretrizes para conformar um determinado padrão preponderante de intervenção pública. A dominância desta ou daquela estratégia (sistêmica, genérica ou seletiva), definindo o viés de atuação do agente governamental, não é invariável e está relacionada ao contexto no qual ela está inserida, cabendo destacar as condições fiscais e financeiras prevalecentes, que são as que delineiam os limites e as possibilidades de intervenção estatal (VIEIRA, 2013, p. 152).

Para o caso de Marabá, a interação entre esses tipos ideais de políticas de incentivos e atrações de investimentos fica evidente. Ao observarmos o quadro 5, é possível associar a proposição do PCT Tocantins e as infraestruturas propostas

entre os três tipos de políticas, com o detalhe de que a fase III do DI Marabá ser mais próximo das políticas seletivas por ter sido concebida prioritariamente para abrigar a usina siderúrgica da Alpa e posteriormente da Aços do Pará, embora o porto de Marabá também tenha sido projetado para se localizar próximo a essa área. Já os incentivos fiscais e creditícios nas leis estaduais e municipais e no PDIAL se aproximam das políticas específicas, entre as genéricas e as seletivas. De forma que constituem uma "barganha" entre Estado e capital em um contexto de economia global cada vez mais competitiva.

Dessa forma, as informações de investimentos infraestruturais do quadro 5 e dos incentivos fiscais e creditícios do quadro 6, mostram o alinhamento do Estado com a lógica cada vez mais neoliberal do capital. Mesmo que alguns desses investimentos não tenham sido consolidados, eles sempre retornam, seja nos discursos, seja por retomadas de estudos de viabilidade e se apresentam novamente como uma possibilidade. A cidade de Marabá, nessa política, tem sua centralidade transformada, ligando-se aos intentos do capitalismo monopolista de razão neoliberal (DARDOT; LAVAL, 2016).

Nesse debate, é necessário associar as transformações verificadas em Marabá a tendências mais amplas que se vinculam ao estabelecimento do Estado neoliberal. Harvey (2014a) compreende que, com o avanço dos processos de neoliberalização desde as crises de acumulação de capital nos anos 1970, há uma mudança gradativa nas políticas de Estado da promoção do bem-estar social à promoção do bem-estar corporativo.

O Estado neoliberal, nessa interpretação, deve criar estratégias conjuntamente com o capital para promover: a privatização de ativos e os direitos de propriedade; a livre competição entre indivíduos, empresas e entidades territoriais (cidades, regiões, países, grupos regionais); a livre mobilidade do capital entre setores, regiões e países; e a governança por especialistas e elites em detrimento do processo democrático. Esse conjunto de liberdades é essencial à reprodução do capital, garantindo eficiência, produtividade, melhorando a qualidade e reduzindo custos em seu discurso.

A promoção dessas liberdades apresenta-se como uma tendência e os Estados em aliança com o capital as promovem desigualmente, tendo em vista que há uma complexa interação entre dinâmica interna e forças externas que podem

conflitar-se ou aliar-se e isso tem implicações no desenvolvimento das liberdades neoliberais em cada Estado.

Mesmo que em teoria o neoliberalismo faça oposição às intervenções e controles estatais, o Estado continua central na promoção de um clima de negócios favorável para empreendimentos capitalistas por meio de subsídios e incentivos fiscais, desregulamentações e privatizações e até mesmo para resgatar empresas e evitar fracassos financeiros. Nesse sentido e contrariando teorias neoliberais, o Estado torna-se forte e guardião do direito privado (DARDOT; LAVAL, 2016).

> O Estado produz tipicamente legislação e estruturas regulatórias que privilegiam as corporações e, em alguns casos, interesses específicos, como energia, produtos farmacêuticos, agronegócios etc. Em muitos casos das parcerias público-privadas, em especial no nível dos municípios, o governo assume boa parte do risco enquanto o setor privado fica com a maior parte dos lucros. Se necessário, o Estado neoliberal além disso recorre a legislações coercitivas e táticas de policiamento (por exemplo, regras antipiquete) para dispersar ou reprimir formas coletivas de oposição ao poder corporativo [...] (HARVEY, 2014a, p. 87).

Nessa interpretação, o mercado moderno jamais atuou sozinho, necessitando permanentemente do amparo do Estado e isso se mantém em bases capitalistas neoliberais. Há uma relação dialética, portanto, entre Estado e capital com tendência de reorientação do Estado em termos neoliberais sem que isso signifique o seu enfraquecimento.

> [...] Os Estados desenvolvimentistas se compatibilizam com a neoliberalização na medida em que facilitam a competição entre empresas, corporações e entidades territoriais, aceitam as regras do livre comércio a recorrem a mercados de exportação abertos. Mas são ativamente intervencionistas na criação das infraestruturas necessárias ao clima de negócios favorável. Assim, a neoliberalização abre possibilidades para que eles melhorem sua posição na competição internacional mediante a criação de novas estruturas de intervenção do Estado (como apoio a pesquisa e desenvolvimento). Contudo, ao mesmo tempo, a neoliberalização cria condições para a formação de classes, e à medida que esse poder de classe aumenta também aumenta a tendência (na Coréia contemporânea, por exemplo) de essa classe buscar liberar-se do poder de Estado e reorientá-lo em termos neoliberais (HARVEY, 2014a, p. 82).

Essa leitura sobre o Estado neoliberal de Harvey (2014a) e Dardot e Laval (2016) é importante para a compreensão das transformações verificadas em Marabá

nessas duas primeiras décadas do século XXI. A projeção de infraestruturas de circulação e comunicação, de investimentos em ciência e tecnologia e de investimentos produtivos, mesmo que em partes não tenham se concretizado, representam a liderança de um Estado desenvolvimentista com orientações neoliberais no intuito de projeção da cidade e da região na economia competitiva globalizada.

Conforme já mencionado, o debate entorno desses investimentos ganharam mais força no momento em que se projetou a usina siderúrgica de Marabá. Primeiramente com a proposta da Alpa e posteriormente com a proposta da Aços do Pará que a sucederia. A relação entre Estado e capital nesse momento se estreitou dialeticamente entorno dessas negociações, ora de forma mais afinada, ora de forma divergente. É o que demonstra o item 2.2 a seguir.

2.2. Convergências e divergências entre Estado e capital nas estratégias de verticalização da siderurgia em Marabá

Esta parte do capítulo analisa a relação Estado e capital a partir de algumas entrevistas feitas diretamente para essa pesquisa e de trechos de falas retiradas de fontes secundárias.

As duas entrevistas direcionadas para essa pesquisa foram feitas em abril de 2021. A primeira em 21 de abril de 2021 na plataforma de comunicação virtual "*google meet*" e o entrevistado foi o Secretário do governo estadual na gestão 2007-2010. A segunda entrevista foi feita no dia seguinte, 22 de abril de 2021, com o Secretário da gestão municipal de Marabá 2017-2020 e que segue na gestão atual (2021-2024), tendo em vista a reeleição do gestor municipal. Essa última entrevista foi feita presencialmente a pedido do entrevistado em sua sala de reuniões no prédio da Secretaria Municipal de Mineração, Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia de Marabá. Os roteiros dessas entrevistas encontram-se nos anexos deste trabalho.

Os demais trechos de falas destacados no quadro 7 a seguir foram retirados de fontes secundárias. A fala do representante da Vale no projeto Alpa foi retirada de uma entrevista realizada pelo pesquisador Michel de Melo Lima no âmbito de sua pesquisa de dissertação de mestrado entre os anos de 2011 e 2013 no Programa de

Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará[46]. O pesquisador nos cedeu essa entrevista transcrita porque representa a visão da Vale na época em que a Alpa ainda era um projeto a ser viabilizado.

Os trechos transcritos das falas do Secretário de Estado na gestão 2015-2018 e das falas do prefeito de Marabá na gestão 2017-2020 foram retirados do áudio gravado da audiência pública da Fepasa que ocorreu em Marabá em agosto de 2017. Por fim, a fala da presidente da CDI foi retirada de uma entrevista cedida para a revista "Pará Industrial" no ano de 2009. Justificamos o uso de fontes secundárias no que se refere às entrevistas devido à dificuldade de fazê-las nesse momento de pandemia da COVID-19 (Novo Coronavírus SARS-CoV-2), sendo necessário o distanciamento físico e, em alguns casos, social.

Esse conjunto de falas, uma vez mais, mostra essa relação entre Estado e capital no intuito de promover investimentos infraestruturais e produtivos, entre convergências e divergências sobre atribuições e responsabilidades, conforme quadro 7 a seguir. É importante esclarecer que a ideia de "divergência" entre Estado e capital refere-se exclusivamente a divergências sobre responsabilidades de cada um nos investimentos infraestruturais e produtivos e sobre estratégias de investimentos, mas que compartilham o projeto de desenvolvimento regional pela indústria em Marabá e na região Sudeste do Pará.

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

Quadro 7 - Convergências e divergências entre Estado e capital no contexto da siderurgia em Marabá nos anos 2000

Motivação	Trechos das entrevistas
Convergência entre Estado e capital sobre a necessidade de investimentos em infraestrutura (Hidrovia, Porto, Ferrovia)	- A política de desenvolvimento implementada pelo governo do Estado tem como premissa a execução das obras de infraestrutura, sem as quais a agregação de valor à nossa produção mineral continuaria a ser apenas um anseio. São obras que, durante muitos anos, estiveram paralisadas ou semiparalisadas, e que, agora, num esforço conjunto dos governos federal e estadual, se tornarão realidade. **É o caso da conclusão das eclusas de Tucuruí e da hidrovia Tocantins- Araguaia. Essas duas obras constituem um condicionante para a viabilidade do polo siderúrgico e metal-mecânico que o governo do Estado pretende implantar no município de Marabá**. **Esse polo terá como âncora uma usina siderúrgica de grande porte, que impulsionará a verticalização da cadeia minero-metalúrgica**. Além da siderúrgica, serão disponibilizados para comercialização 14 lotes industriais para abrigar projetos metal-mecânicos de grande e médio portes e 15 para empreendimentos de logística industrial. Obviamente que a implantação de infraestrutura adequada que suporte a demanda existente e a futura é um imperativo. Assim, o governo do Estado, via CPH (Companhia de Portos e Hidrovias), projetou a construção de um porto fluvial multimodal na margem esquerda do rio Tocantins, em Marabá, visando à integração dos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário e a melhoria das condições de escoamento da produção (Presidente da CDI na gestão estadual 2007-2010, entrevista concedida à Revista Pará Industria em 2009, negrito nosso). - **Hoje, no momento é justamente a definição e a criação da hidrovia do Tocantins. Eu acho que isso é um ponto que é crucial não só para o nosso projeto, mas também pra todo um desenvolvimento proposto pra essa região**. **Então, a efetiva instalação da hidrovia do Tocantins vai beneficiar o projeto Aços e Laminados do Pará, mas também vai beneficiar muito mais a região sudeste do Pará**. É que se vai trazer um novo eixo de desenvolvimento pra cá. Bom, o governo tinha o compromisso. Quando foi assinado o protocolo de intenções de instalação da Aços e Laminados do Pará, ficou combinado que a VALE faria a usina siderúrgica, o ramal ferroviário, o terminal portuário. O investimento de 3,7 bilhões de dólares, tá. E caberia ao Governo Federal algumas ações. Eclusas de Tucuruí o governo já fez. E a consolidação da hidrovia. Isso quer dizer o que? O derrocamento do Pedral do Lourenço, dois pontos de dragagem no rio, e também todo o serviço de sinalização e balizamento da hidrovia. Esse trabalho era um compromisso do Governo Federal, e o Governo federal retirou em certo momento isso do PAC, tá. E agora tá retornando através de muita pressão da própria sociedade, da bancada paraense, dos políticos paraenses. O grupo de empresários de Marabá, a prefeitura municipal, ou seja, um grupo, na verdade. Várias entidades, Associação Comercial e a VALE também apoiou. Várias entidades que também estão interessadas na hidrovia como eixo de desenvolvimento pra essa região. Como importância disso pro desenvolvimento pra região fizeram lá uma série de acordos, conversas, reuniões com o governo e o posicionamento que nós temos é que o governo está revisando o projeto. Essa revisão deve durar mais uns quatro meses. Após essa revisão o governo vai iniciar imediatamente a licitação pro derrocamento e pras demais obras da hidrovia (Representante da Vale no projeto Alpa, entrevista cedida em maio de 2012, negrito nosso).

(Continua)

Motivação	Trechos das entrevistas
Convergência entre Estado e capital sobre a necessidade de investimentos em infraestrutura (Hidrovia, Porto, Ferrovia)	- Na verdade assim, a senhora tocou em muitos assuntos, que me permitam até com suas colocações responder a vários deles (...) primeiro, a ferrovia ainda é um projeto, eu não tô vindo aqui anunciar a ferrovia, não quero criar aquela expectativa que vocês tiveram no passado, a gente veio apresentar o projeto, dizer que avançamos muito, e que precisamos de apoio. Um projeto como esse não é projeto de um governo, é um projeto de Estado, não tem cor partidária, eu disse isso segunda feira pela manhã na federação das indústrias quando a DTA veio apresentar o projeto dela do derrocamento do pedral, que ela tava com dificuldade de conseguir licença e veio pedir apoio do Estado. **Dissemos o seguinte, o Estado tá pronto, vai junto dia 24, 25 lá em Brasília no Ibama pra vê se o Ibama passa para o Estado licenciar o derrocamento do pedral**. **Mas a DTA também apresentou aquela PMI que nós levamos ao ministério dos transportes pra estudo de dragagem do porto do canal do Quiriri, que também é importante, são dois projetos importantes, e a ferrovia é o terceiro projeto, esses três projetos juntos eles tem o pondão de transformar a realidade econômica do nosso Estado, eles vão permitir que o Pará tenha um salto de desenvolvimento extraordinário, porque a logística, a logística é tudo** (Secretário de Estado na gestão 2015-2018, fala proferida na audiência pública da Fepasa em agosto de 2017 na cidade de Marabá, negrito nosso). - Quando o Ibama terminou o estudo dele, ele fez uma audiência pública em vários municípios (...) aí eles fazem, eles vem nas cidades, por exemplo, Marabá vai ser impactado? Vai, então eles fazem uma audiência pública, foi a universidade, foi a Unifesspa, foi a igreja, foi todo mundo questionar em que pode impactar a redução do pedral, os peixes, vem o pessoal de ecologia, vem o pessoal (...) aí eles mostram que hoje eles tem técnicas pra retirada dessas pedras com explosivos que não fazem nenhum tipo de (...) explosão, mostram até um vídeo (...) tem muita tecnologia já hoje já né? Canal do Panamá, canal do (...) sofrem essas intervenções permanentemente sem risco ambiental, sem nada (...) **Então nós temos feito pressão em cima do Ibama pra acabar o estudo deles pra que a gente possa definitivamente ter a obra que não é muito cara, que vai custar uns 350 milhões de reais, pra fazer o derrocamento, e aí entrar com a hidrovia. Quando entrar a hidrovia, nasce uma outra dificuldade pra gente aqui em Marabá que é a construção do porto público, que não adianta entrar uma hidrovia se eu não tenho um local pra carregar as embarcações, e aqui em Marabá você tem a produção da Sinobrás, você tem a produção da Buritirama que é Manganes né?! Você tem a própria produção da Vale, pode chegar muita coisa pra cá, para as empresas operarem aqui** (Secretário municipal de Marabá na gestão 2017-2020, entrevista cedida em 22/04/2021, negrito nosso).

(Continuação)

Motivação	Trechos das entrevistas
Divergência entre Estado e capital sobre Estado ceder ou negar incentivos fiscais em função dos investimentos produtivos	- (...) Além do que, **lembrando que a Vale, no momento em que ela viabilizar a Siderúrgica, ela vai receber novamente os incentivos fiscais** e não é muito incentivo não, não é tanto dinheiro assim não porque ela exporta matéria prima, então ela exporta matéria prima (...), ela é isenta de, ela já não paga nada de ICMS, o ICMS que ela paga é do combustível que ela compra ou da energia que ela adquire, aí ela paga o ICMS, mas o produto que ela exporta, o minério de ferro, ela não paga o ICMS, já é isenta pela Lei Kandir, eu faço questão de dizer isso aos senhores, de dá essa informação, tá caminhando, como sempre continuar informando as lideranças aqui no assunto, e a gente tem bastante esperança que agora em poucos meses a gente traga a própria Vale aqui em Marabá pra que possamos alinhar juntos esse projeto siderúrgico que nós desenterramos e está em curso, em tratativas (...) É isso, continuo à disposição (Secretário de Estado na gestão 2015-2018, fala proferida na audiência pública da Fepasa em agosto de 2017 na cidade de Marabá, negrito nosso). **- Então é importante colocar que a única coisa que nós tiramos da Vale foi o diferimento do ICMS**, o que é diferimento? A Vale comprava óleo diesel, energia elétrica, máquinas, trator e não pagava o ICMS pro Estado, isso não gera muita coisa, talvez gere 30, 40 milhões por mês, mas já é representativo porque foi quinze anos que o governador Almir Gabriel deu pra ela e venceu e eu na época articulei, falei "olha, em quinze anos é a única bala que a gente tem pra pelo menos tomar alguma coisa dela". E o calcanhar de aquiles da Vale são os projetos de ferro, só que você não podia direcionar pra Vale, você tinha que colocar todos os projetos dela porque senão fica inconstitucional. Então essa emenda foi aprovada pela Assembleia (...) Isso é melhor porque (...) qualquer projeto que você aprovar de diferimento tem que passar pela Assembleia, isso vai causar uma polêmica grande e vai dá mais transparência pra população, isso aí foi justamente essa emenda ser aprovada, isso dá para os cofres da Hidro pro Estado uns 30 milhões por mês, um total de uns 400 milhões por ano, é representativo em 15 anos (...) (Prefeito de Marabá na gestão 2017-2020, fala proferida na audiência pública da Fepasa em agosto de 2017 na cidade de Marabá, negrito nosso).
Divergências entre Estado e capital sobre localização dos empreendimentos e incentivos à produção	- A partir de então, começaram-se as negociações com a Vale, muito dificil, porque, naquela época, o presidente era o presidente Roger, ele dizia: "olha, não tem sentido. Por que? Porque eu sou mineradora, eu vou entrar em conflito com os meus compradores". (...), a gente dizia, mostrava, olha é vantajoso, tem espaço pra, naquela época tinha, tem espaço pra entrar mais uma indústria de aço. Tinha dúvidas porque provavelmente (...) se entrasse uma empresa nova, ia ter que fechar a outra. E o quê que ele dizia: "eu vou começar, eu Vale, vou começar a disputar com quem são meus compradores, são meus clientes, por que eu vou criar tensão com meus clientes?", essa era a argumentação dele (Secretário de Estado na gestão 2007-2010, entrevista cedida em 21/04/2021).

(Continuação)

Motivação	Trechos das entrevistas
Divergências entre Estado e capital sobre localização dos empreendimentos e incentivos à produção	- Em relação a ALPA, não tinha esse nome ainda né, foi numa reunião quando, eu participei dessa reunião em Barcarena, na sede da, não sei se foi da Albrás ou Alunorte, e tava lá a Governadora, o Presidente, todo mundo, e eu tava lá sentadinho, e o Roger Agnelli. Aí a Ana Júlia disse:" olha presidente, aquela nossa pauta (...), estamos tendo alguma dificuldade em negociar com a Vale, porque eles ....". Aí o Roger fez toda aquela exposição etc. Lá, olha, exposição basicamente que tinha um problema porque, fez toda exposição lá. Aí o presidente Lula disse pra ele: "ótimo, bacana, gostei muito, mas o problema que você não tem que dá conta só para os seus compradores, você tem que dá conta também para a nação brasileira, e eu quero, é pra fazer essa siderúrgica". Aí acabou a reunião. Bem, aí depois disso, começou novamente uma rodada, aí já era decidido que ia ter a siderúrgica, aí começou novamente outras reuniões, **e aí a Vale dizia não, pra gente, a gente quer fazer a siderúrgica em Barcarena, a gente dizia não, o plano nosso é que vocês venham pra cá produzir cobre, e o aço é pra Marabá** (...). Aí entrou na discussão sobre novamente os custos, sobre o custo de internalizar o carvão mineral. Aí nós dissemos, não, a ideia não é fazer uma indústria só para exportar, ao contrário, nós queremos que vocês coloquem uma indústria dentro, naquele momento já tinha sido criado (...) já tínhamos criado a Zona de Processamento de Exportação (...), então a ideia é que vocês produzam aços laminados, por que aços laminados? Porque nós já estavámos incentivando aqui a Sinobras, que produz aços longos (...). Então a ideia era que produzisse aços planos. **Então, um, não vai ser em Barcarena, dois, vai ser pra produzir aços laminados** (Secretário de Estado na gestão 2007-2010, entrevista cedida em 21/04/2021, negrito nosso). - A Vale e a sociedade marabaense considera ainda uma pendência da Vale com a gente, a verticalização do minério aqui, porque eles consideram que nesses anos todos a gente só ouviu apito de trem, a Vale não botou nada aqui, certo? E ela teria um compromisso que ela assumiu lá na época do Lula de construir uma siderúrgica aqui. Essa siderúrgica, que ela precisaria de um parceiro como ela tem lá no Ceará, que é a Posco, ela teve uma segunda etapa que foi a tentativa de trazer um grupo argelino que eu não sei se você chegou a conhecer, a Cevital, (...) e eles pretendiam ter uma usina aqui no lugar da ALPA para fabricação de trilhos pra Europa, nós construiríamos pra ela uma ZPE né, que é uma Zona de Processamento de Exportação que isenta as indústrias que tão dentro da ZPE de impostos federais, o que faz o custo dela ficar muito competitivo, então é como se ela tivesse operando fora do país, eu fiz essa ZPE pra ela, nós fizemos essa ZPE pra eles (...) Então, eles teriam uma ZPE, com logística a preço de custo, com minério a preço de custo, e ela quer mais o quê? Não, aí eles começaram, a Posco convenceu eles, não, disse que nós estamos muito no interior do estado, uma siderúrgica de 3 milhões, e eu sei que é assim porque eu já vi abrir siderúrgica no mundo inteiro, siderúrgica de 3 milhões de toneladas tá onde? Tá na beira do mar. Tem que ter um porto aqui deles, tem que pegar, produzir e botar no porto pra mandar pra fora, ainda mais se for pra exportação (Secretário municipal de Marabá na gestão 2017-2020, entrevista cedida em 22/04/2021).

(Continuação)

Motivação	Trecho das entrevistas
Divergências entre Estado e capital sobre localização dos empreendimentos e incentivos à produção	- Voltamos a procurar lá e, íamos fazer um estudo, criamos até um grupo de trabalho, que nós incluímos a Acim, através do Ítalo, a prefeitura, na época o prefeito era o prefeito anterior, aí surgiu uma empresa interessada que já tinha, já tem uma siderúrgica lá na Itália, chamada Cevital, aí levei até a Vale, a Vale foi receptiva, "se a empresa tem interesse, vamo conversar e vamo tentar viabilizar". Viemos umas três, quatro vezes aqui em Marabá, sem divulgar nada, conversamos só com a Acim na época, e aí até que então começou a vazar, e eu vim nesse auditório e comentei "olha, estamos conversando, não quero criar expectativa, como fiz com a ferrovia também, mas estamos avançando". E avançamos! A Vale se dispôs a ceder toda a área, os projetos, as licenças, a Vale reduziu o preço de custo do minério de ferro, fomos até Brasília, até o ministro do planejamento, (...) pra viabilizar uma ZPE pra região, pra Marabá, pra reduzir os impostos pra exportação da produção, até o próprio presidente da empresa veio quando o presidente (...) anunciou que tinha interesse, que queria a ZPE, e caminhamos, avançamos, aí a Cevital precisava, como precisa de um estudo de viabilidade pra apresentar para os bancos financiarem e contratou a Posco engenharia pra fazer esse estudo de viabilidade. Passado um ano, concluiu o estudo e se verificou aquela questão que a gente conhece já há algum tempo, de que a logística até São Luís talvez inviabilizasse o projeto, **que a solução era construir a siderúrgica lá no porto de Barcarena, onde a Cevital já tem um terreno e é do lado da Usipar**, que tem lá uma estrutura e que se colocou à disposição da Cevital pra que essa estrutura pudesse atender à Siderúrgica. **Nem a Vale e nem o governo do estado aceitaram a proposta e estamos esperando a Cevital decidir se vai se implantar ou não vai se implantar, mas o compromisso é Marabá**, nós dissemos a ela que o governador, o governo é como se fosse um pai, um pai não pode pegar o pão e dá só pra um filho, tem que pegar o pão e fatiar em vários pedaços (Secretário de Estado na gestão 2015-2018, fala proferida na audiência pública da Fepasa em agosto de 2017 na cidade de Marabá, negrito nosso).

(Conclusão)

Organização: Gleice Costa (2021).

A primeira linha do quadro 7 destaca quatro trechos de convergências entre Estado e capital nas falas da presidente da CDI, do representante da Vale no projeto Alpa, do Secretário de Estado na gestão 2015-2018 e do Secretário municipal na gestão 2017-2020. São doze anos entre a primeira fala em 2009 e a última em 2021 e todas são convergentes no que se refere à necessidade de investimentos em infraestruturas de circulação, considerando a hidrovia Tocantins-Araguaia, o porto de Marabá e a Fepasa.

As falas da presidente da CDI e do representante da Vale no projeto Alpa em 2009 e 2012, respectivamente, associam esses investimentos, sobretudo a hidrovia e o porto de Marabá à viabilização do polo siderúrgico de Marabá. A não concretização desses investimentos certamente foi um dos fatores para que esse projeto industrial também não tenha se consolidado.

As falas do Secretário de Estado na gestão 2015-2018 e do Secretário municipal na gestão 2017-2020 atualizam o debate. Mesmo que o polo siderúrgico de Marabá não esteja mais sendo cotado, esses investimentos infraestruturais se fazem importantes em apoio aos projetos já consolidados, como a Sinobrás e os projetos de extração mineral na região.

A segunda linha do quadro destaca trechos de divergências entre Estado e capital. No contexto desse conjunto de investimentos, fica evidente que a Vale é a principal articuladora para promover os investimentos siderúrgicos na região. Isso porque ela praticamente detém o monopólio da extração do principal insumo que é o minério de ferro. Desta forma, os poderes políticos e econômicos regionais julgam que esta empresa deva promover investimentos produtivos com agregação de valor na região, já que obtém lucros consideráveis em um contexto de incentivo à economia de exportação de *commodities* incentivada pelo governo federal.

É importante destacar mais uma vez que a Vale como empresa estatal no contexto da política de “polos de crescimento” (PERROUX, 1975) na região na década de 1980 destacava a necessidade de integração entre extração e transformação mineral com vistas à consolidação de um polo metal mecânico na região. Nesse momento, a demanda de minério no mercado internacional ainda não tinha assumido a proporção que tem hoje (MONTEIRO, 1998). Hoje essa demanda externa é significativa, sobretudo a demanda dos países asiáticos, daí os investimentos concentrados em exploração de *commodities* agrícolas e minerais e nos corredores de transporte em direção aos portos (CASTRO, 2012).

Essa demanda externa e a privatização da empresa consolidaram a sua condição de mineradora que não quer fazer concorrência nesse mercado para seus clientes do setor siderúrgico.

Porém, conforme já destacamos no capítulo 1, os poderes políticos e econômicos regionais se articulam por meio de estratégias diversas para que a empresa promova investimentos produtivos na região. Um desses episódios está descrito na linha 2 do quadro 7. Esse episódio se relaciona a uma mudança na lei de incentivos fiscais promovida pela Assembléia Legislativa do Pará (Alepa) em que as isenções de ICMS para a compra de combustíveis, maquinários e energia foram retiradas das empresas de extração mineral que não verticalizavam a produção no contexto da revisão da Lei nº 6.489, de 27 de setembro de 2002, aprovada pelo Decreto nº 5.615, de 29 de outubro de 2002, que foi atualizada no Decreto n° 1.348, de 25 de agosto de 2015, destacado no quadro 6, com essa condicionante da verticalização.

Dessa forma, a condição para ceder novamente o incentivo era que a Vale investisse na verticalização do minério de ferro em Marabá. E no decreto supramencionado essa aprovação de ceder incentivos fiscais deve ser dada pela Alepa. No momento em que a Cevital estava em negociação para sua instalação em Marabá, a liberação dos incentivos fiscais para a Vale estaria garantida com a consolidação desse empreendimento. É o que destacam as falas transcritas do Secretário de Estado na gestão 2015-2018 e do prefeito de Marabá na gestão 2017-2020, um dos principais articuladores para essa mudança na lei na condição de deputado estadual na época, destacadas na linha 2 do quadro 7.

Em sua fala transcrita, o prefeito de Marabá destaca também que a Vale é isenta de pagar ICMS pela Lei Kandir. É a Lei Complementar nº 87 de 1996. Com objetivo de estimular as exportações brasileiras, essa lei promove isenção tributária de cobrança de ICMS no ato de exportação de bens primários e semielaborados e promove também o mecanismo de crédito tributário, no qual as empresas podem ter compensação pela compra de máquinas e equipamentos utilizados em processos produtivos destinados à exportação. A consequência central da Lei Kandir é a perda de arrecadação dos Estados da Federação e dos municípios em função da desoneração da cobrança do ICMS (BRASIL, 1996).

Em 2020, a Lei Complementar nº 176, de 29 de dezembro de 2020 foi promulgada objetivando transferências obrigatórias da União para Estados, Distrito

Federal e Municípios, no período de 2020 a 2037, o montante de R$58 bilhões de reais como compensação pelas perdas acumuladas ao longo dos últimos anos (BRASIL, 2020).

O quadro 7 também destaca um segundo nível de divergência entre Estado e capital, que se refere à localização dos empreendimentos e dos incentivos à produção no contexto das negociações tanto da Alpa quanto da Aços do Pará.

Como a Vale é uma empresa que se declara como mineradora e não quer se tornar concorrente de seus clientes, a forma que o Estado encontra para fazê-la investir na região é com ameaças de cortes fiscais, como já destacado anteriormente, ou por meio de articulações políticas, como foi o caso das articulações para a Alpa a partir de 2007. Neste caso, a influência do governo federal foi mais decisiva no sentido de convencer a empresa e, ainda assim, as contrapartidas do Estado tiveram que ser garantidas. No caso do governo federal, se comprometeu com as obras da hidrovia Tocantins-Araguaia, com a construção das eclusas da hidrelétrica de Tucuruí e com o terminal portuário de Barcarena. O governo estadual garantiu a construção da fase III do DI Marabá por meio de desapropriação e indenização e o governo municipal chancelou essa expansão do espaço urbano de Marabá na revisão do Plano Direto de 2018.

Mesmo com tudo isso, a empresa no início tinha a intenção de se instalar em Barcarena por ser uma área portuária, o que diminui os custos de transporte. Este também foi o caso da Aços do Pará, que depois da conclusão dos estudos de viabilidade, decidiu que seria mais vantajoso se instalar em Barcarena. Para esta empresa, o Estado e a Vale garantiram ainda toda a estrutura que foi montada para a Alpa em Marabá, minério de ferro a preço subsidiado, transporte da produção do aço pela EFC e uma ZPE para isentá-la de impostos federais para exportação. Isso tudo é destacado na terceira linha do quadro 7 pelo Secretário de Estado na gestão 2007-2010, pelo Secretário Municipal na gestão 2017-2020 e pelo Secretário de Estado na gestão 2015-2018.

O fato é que nem a Alpa e nem a Aços do Pará se consolidaram como investimentos siderúrgicos em Marabá. Ainda assim, esse conjunto de investimentos não pode ser dissociado da continuidade dos intentos desenvolvimentistas iniciado nas décadas anteriores. Considerando esses intentos, os Estados continuam a ter um papel muito importante na regulação social, política e econômica, mas sob a lógica cada vez mais neoliberal do capital. Neste caso, criam normas,

regulamentações, incentivos financeiros e infraestruturais em alinhamento com os intentos de acumulação de capital em seus três níveis federativos.

Há uma mudança, portanto, nas prioridades da atuação do Estado com a ascensão do paradigma neoliberal e isso não significa seu enfraquecimento. Suas políticas se voltam a atender precipuamente as demandas do capital e sua ordem econômica em detrimento das políticas sociais, atualizando a equivalência entre crescimento e desenvolvimento. No contexto das décadas anteriores, Lefebvre (2008) considerou que o crescimento quantitativo da economia e das forças produtivas não provocou o desenvolvimento social, mas ao contrário, uma deterioração da vida social. E alertou:

> Sabemos (e repito insistentemente) que o desenvolvimento e o crescimento não coincidem, que o crescimento não conduz automaticamente ao desenvolvimento. Quanto ao desenvolvimento, a experiência e a história nos ensinam que não há criação de formas sociais e de relações sociais sem criação de um espaço apropriado (LEFEBVRE, 2008, p. 161).

Portanto, o espaço que continua a ser produzido sob hegemonia do Estado e do capital permanece distanciado das práticas sociais. Em suas dimensões concebida, percebida e vivida, esse espaço torna-se uma totalidade dialética e a separação entre essas dimensões só é possível no âmbito das representações ideológicas desses sujeitos hegemônicos.

O espaço concebido liga-se à representação abstrata. Advém das práticas de planejamento e do saber técnico, que produzem ideologias e estratégias de domínio e controle dos espaços sociais. O espaço percebido liga-se à percepção dos sujeitos sociais, constituindo-se uma mediação entre a ordem próxima e a ordem distante. Neste caso, atribui às representações mentais materializadas funcionalidades e usos diversos. O espaço vivido vincula-se às práticas sociais diversas. Deve ser compreendido por meio dos usos e apropriações dos sujeitos sociais não capturados pelas relações programadas. De todo modo, é no âmbito do espaço vivido que se dá o embate entre temporalidades e espacialidades distintas, entre a apropriação como qualidade e a propriedade como quantidade, entre o uso e a troca (LEFEBVRE, 2013).

O espaço produzido pelo Estado e pelo capital na Amazônia deve ser compreendido a partir dessa referência. Os investimentos em infraestruturas de

circulação e comunicação, as instalações produtivas e os investimentos em ciência e tecnologia sugerem a produção de um espaço abstrato, com hegemonia da dimensão concebida, embora em relação dialética com as dimensões percebida e vivida.

É importante destacar mais uma vez que esse conjunto de investimentos do Estado e do capital, sobretudo os infraestruturais, tem a ver com a estratégia maior de integração da região e do país à economia nacional e internacional a partir da exportação de *commodities* agrícolas e minerais (CASTRO, 2012), mas que, analisados a partir de Marabá, contribuem com a valorização de sua centralidade urbana. Neste caso, são investimentos que possibilitam também o fortalecimento da indústria e isso é uma das justificativas para os poderes políticos e econômicos regionais insistam em sua promoção.

Nessa interpretação, há uma atualização dos paradigmas do crescimento e do desenvolvimento das décadas anteriores. Se a forma espacial do polo ou dos polos não é mais a predominante, dividindo espaço com os eixos e as zonas nessas políticas, não significa dizer que os objetivos desses paradigmas foram esquecidos, ainda que outros adjetivos a eles possam ser associados, como “sustentável”, “local” etc.

Neste caso, faz-se importante uma leitura crítica e atenta dessas políticas que apresentam continuidades de discursos desenvolvimentistas, mesmo que a “geometria” tenha sofrido alterações. Isso porque, as intervenções estatais no âmbito regional nas décadas anteriores não contribuíram com a diminuição das desigualdades regionais. E no caso particular da região amazônica, provocaram processos de concentração fundiária, desmatamentos, conflitos, desterritorializações de indígenas, quilombolas, ribeirinhos e muitos outros grupos sociais que produzem a vida na relação social com os rios e a floresta.

De forma que as ideologias do crescimento e do desenvolvimento no âmbito regional continuam a produzir um espaço desigual, ao mesmo tempo homogêneo e fragmentado, ligado muito mais à reprodução das relações de produção pela crescente mercadificação de processos, coisas e relações sociais (LEFEBVRE, 2008). O próximo capítulo ampliará esse debate, analisando como o espaço produzido para promover o desenvolvimento regional por meio da siderurgia continua a desconsiderar usos e práticas sociais, imprimido à região dinâmicas de “acumulação de capital por espoliação” (HARVEY, 2004, 2014a, 2014b)

Capítulo 3: Relação cidade e região e siderurgia: discursos, práticas e espoliação no Sudeste paraense

Este capítulo tem o objetivo de analisar a relação da cidade de Marabá com a região influenciada pela dinâmica da siderurgia. Essa influência se dá em dois sentidos dialeticamente articulados: o primeiro é a relação econômica por meio da dinâmica produtiva já estabelecida, sobretudo por meio das usinas produtoras de ferro gusa, e por meio da dinâmica econômica projetada considerando as projeções de instalação de infraestruturas de circulação e de produção de energia, de projetos produtivos e de projetos voltados à ciência e tecnologia concebidos. O segundo sentido é a análise dos impactos sociais e ambientais desse conjunto de investimentos do Estado e do capital sobre sujeitos sociais que constituem a "diversidade territorial" (HAESBAERT, 1999) desse conjunto regional.

O debate sobre a diversidade territorial, segundo Haesbaert (1999) atualiza-se no contexto da globalização. Isso porque, apesar dos discursos que propalam a tendência à homogeneização do espaço, há uma tendência contrária: aquela da reconstrução da heterogeneidade e da fragmentação por meio de novas desigualdades e de recriação da diferença em todos os cantos do planeta. Há, portanto, a emergência do binômio desigualdade-diferença como central para a compreensão da diversidade territorial no mundo contemporâneo e a este o autor acrescenta o binômio globalização-fragmentação através de relações global-local.

No que se refere ao binômio desigualdade-diferença, o autor acredita que continua a acontecer a produção de particularidades, do desigual (diferenças de grau), que vincula espaços em distintas escalas e, ao mesmo tempo, há a produção de singularidades, do específico (diferenças de natureza), em geral mas não exclusivamente de base local e sem correlação obrigatória com realidades geográficas em outras escalas. O autor ainda acrescenta que estas duas manifestações estão vinculadas aos processos de aviltamento das desigualdades pelo capitalismo global altamente excludente e à reafirmação das diferenças por movimentos sociais baseados no resgate e reconstrução de identidades (religiosas, étnicas, nacionais etc).

Sobre o binômio globalização-fragmentação, traduzido espacialmente como global-local por envolverem duas escalas geográficas, o autor propõe a análise do global para além dos processos exclusivos de totalização, generalização e

universalização e do local para além dos processos exclusivos de fragmentação, particularização e singularização. Julga, desta forma, que processos globais podem adaptar-se ao local assim como o local pode globalizar-se ao expandir para o mundo determinadas características locais. Dessa forma, sugere a existência de um *continnum* de diferentes níveis de hibridização entre ambos.

> [...] Na verdade o que temos é um *continnum* de diferentes níveis de hibridização entre condições locais, diferenciadas/diferenciadoras, e condições globais, mais universalizantes, desde os "lugares-mundo", altamente conectados pelos fluxos globais, até os "lugares-tribo", em tentativas de fechamento em torno de valores exclusivistas, espacialmente segregados (HAESBAERT, 1999, p. 27).

Segundo Haesbaert (1999), a diversidade territorial nem sempre se torna sinônimo de diversidade regional, mas é importante ter em conta a diversidade territorial ao estabelecermos processos de regionalização. Nesse sentido, o autor difere região, enquanto conceito, e regionalização, enquanto método ou instrumento de análise.

> [...] Como já afirmamos, partimos do pressuposto de que região e regionalização são concepções que envolvem posições teóricas distintas. Enquanto a região adquire um caráter epistemológico mais rigoroso, com uma delimitação conceitual mais consistente, a regionalização pode ser vista como um instrumento geral de análise, um pressuposto metodológico para o geógrafo e, neste sentido, é a diversidade territorial como um todo que nos interessa, pois a princípio qualquer espaço pode ser objeto de regionalização, dependendo dos objetivos definidos pelo pesquisador (HAESBAERT, 1999, p. 28).

Levando em consideração essa relação entre produção da diversidade territorial e os processos de regionalização, faremos uma delimitação aproximada de duas regiões dialeticamente articuladas: a região a ser desenvolvida pela siderurgia centralizada em Marabá levando em consideração as infraestruturas e dinâmicas produtivas efetivadas e projetadas e a região impactada social e ambientalmente por esse avanço do capital.

A justificativa para essa delimitação aproximada relaciona-se à necessidade de compreender o alcance espacial imediatamente contíguo[47] à cidade de Marabá

---

[47] Esse alcance espacial imediatamente contíguo sugere a ideia de continuidade espacial à qual as regiões são historicamente vinculadas. É necessário não desconsiderar, entretanto, as tendências recentes de descontinuidades espaciais até mesmo em contextos intrarregionais. Haesbaert (2010) propõe as concepções região-rede ou rede regional como

da dinâmica da siderurgia. Essa delimitação, portanto, é motivada pela ideia de que, no discurso dos agentes do Estado e do capital, essa dinâmica produtiva é capaz de promover o desenvolvimento regional. A dimensão econômica nessa delimitação ganha centralidade. É importante deixar claro que, embora o foco de análise nesse momento seja a relação da cidade com a região que se projeta nas relações da escala local com a escala regional no plano da contiguidade espacial, entendemos que as escalas nacional e global são partes importantes na constituição da dinâmica produtiva que se desenvolve na cidade de Marabá e na região a partir da siderurgia, como pudemos analisar nos capítulos 1 e 2, seja por meio de políticas públicas e incentivos fiscais e financeiros do governo federal, seja por meio dos fluxos econômicos com a escala global.

De outro modo, há necessidade de compreender também o alcance espacial imediatamente contíguo à cidade de Marabá dos impactos sociais e ambientais produzidos pela dinâmica da siderurgia. Aqui as dimensões ambiental e cultural ganham relevo, uma vez que a diversidade territorial é também produzida por grupos sociais que se reproduzem nas diferenças de natureza, sejam essas linguísticas, religiosas, étnicas e outras.

É nesse sentido que compreendemos que a análise da diversidade territorial deve colocar em primeiro plano a ação dos sujeitos sociais, neste caso o Estado, as empresas, os movimentos sociais e distintos grupos socioculturais, que reproduzem diferenças de grau e diferenças de natureza e possuem atuação em distintas escalas espaciais.

Com base nesses referenciais introdutórios, este capítulo está dividido em três partes. A primeira destaca a delimitação regional aproximada em sua dimensão econômica e a segunda parte em suas dimensões ambiental e cultural. E a terceira parte faz uma síntese das transformações verificadas na centralidade da cidade de Marabá e na região influenciada pela dinâmica da siderurgia considerando o processo de produção social do espaço nessas transformações.

---

constituintes desse processo. São novas concepções que não são propriamente regiões, mas são representativas de processos que se dão na descontinuidade espacial considerando parcelas relacional e diferencialmente articuladas na descontinuidade.

3.1. A região de desenvolvimento da siderurgia projetada nas articulações entre o Estado e o grande capital

A estratégia de desenvolvimento regional pela mineração e pela siderurgia a partir de Marabá estava presente no PGC, conforme já destacado no capítulo 1. Nesse contexto, a região referida foi a de Carajás, na Amazônia Oriental, incluindo parte dos Estados do Pará, Maranhão e Tocantins (anteriormente norte de Goiás), conforme mapa 5 do capítulo 1, e incluía também outras cidades além de Marabá, como Tucuruí e Barcarena, no Pará, e Açailândia, Bacabeira, Santa Inês e São Luís, no Maranhão, na constituição de um polo siderúrgico a ser transformado em polo metal-mecânico na região de Carajás.

Desde a extinção desse programa, a siderurgia permanece como estratégia de desenvolvimento regional em Marabá, conforme o histórico de mobilizações destacados no capítulo 1 e as políticas voltadas ao setor, desenvolvida pelos três entes federativos destacados no capítulo 2, projeto esse não consolidado, mas que sempre se apresenta como uma possibilidade.

Esse planejamento do desenvolvimento regional não abrange mais os três estados anteriormente citados, mas se insere no planejamento voltado ao Estado do Pará pelos governos estaduais em um contexto de maior competitividade entre lugares e regiões advindos com o processo de globalização.

A ideia de competitividade entre lugares e regiões aproxima-se do que Santos (2008) analisa como produtividade espacial e guerra dos lugares. A produtividade espacial relaciona-se a condições artificialmente criadas nos lugares como expressão dos processos técnicos e dos suportes geográficos da informação. Pode não ser duradoura, desde que outro lugar passe a oferecer à produção das empresas melhores vantagens comparativas de localização.

> Os lugares se distinguiriam pela diferente capacidade de oferecer rentabilidade aos investimentos. Essa rentabilidade é maior ou menor, em virtude das condições locais de ordem técnica (equipamentos, infra-estrutura, acessibilidade) e organizacional (leis locais, impostos, relações trabalhistas, tradição laboral). Essa eficácia mercantil não é um dado absoluto do lugar, mas se refere a um determinado produto e não a um produto qualquer [...] (SANTOS, 2008, p. 247-248).

A noção de guerra dos lugares é tomada pelo autor como uma metáfora fazendo alusão à ideia de lugares competitivos que buscam atrair novas

implantações produtivas, ao mesmo tempo retendo as já instaladas, e buscam também atrair novos consumidores nas economias mais ligadas aos serviços.

> Na medida em que as possibilidades dos lugares são hoje mais facilmente conhecidas à escala do mundo, sua escolha para o exercício dessa ou daquela atividade torna-se mais precisa. Disso, aliás, depende o sucesso dos empresários. É desse modo que os lugares se tornam competitivos. O dogma da competitividade não se impõe apenas à economia, mas, também, à geografia (SANTOS, 2008, p. 249).

Sobre essa noção de guerra dos lugares, Carlos (2007) julga que a espacialidade não se define em si, uma vez que o espaço é um produto do trabalho humano e, sendo histórico e social, torna-se uma vertente analítica a partir da qual se pode fazer a leitura do conjunto da sociedade. Nesse debate, a autora questiona:

> Como nos posicionarmos diante da ideia de que existiria uma guerra dos lugares pela atividade? Ao nos referirmos a uma guerra não estaríamos atribuindo, erroneamente, o estatuto de sujeito ao espaço ignorando o papel dos atores sociais e mesmo do Estado no seu processo de produção? (CARLOS, 2007, p. 27).

A despeito das interpretações reificadoras do espaço que a noção de guerra dos lugares pode sugerir, Carlos (2007) estabelece uma interpretação do lugar e de seu conteúdo na dinâmica da globalização. Para ela:

> O que diferencia os lugares, do ponto de vista da sua competitividade no espaço regional e nacional é sua capacidade de concentrar infra-estrutura necessária ao desenvolvimento do processo de reprodução. Assim a infra-estrutura e as instituições sociais se coligam dentro de um sistema de relações sociais. Nesse sentido e só nesse contexto se pode falar que o lugar regula o intercâmbio, o crédito, centraliza o capital assim como a concorrência entre capitalistas pelas condições mais favoráveis de infra-estrutura, crédito, mão-de-obra. Além do que o lugar também concentra as condições de reprodução da força de trabalho, da vida cultural dos meios de vigilância, administração e a repressão. Esses produzem o espaço porque os atores sociais aí se concentram e os capitais aí se centralizam juntamente com o poder (CARLOS, 2007, p. 29).

Nessa interpretação da competitividade entre lugares, a autora acrescenta a ideia da mundialização do espaço em detrimento de sua anulação. Essa mundialização é motivada pelo desenvolvimento do mercado mundial, das empresas multinacionais e pelo desenvolvimento técnico científico aplicado à produção. Dessa forma, os mecanismos espaciais repousam na justaposição entre o local, o regional e o nacional e com isso o espaço inteiro torna-se o lugar da reprodução.

Com base nesses elementos teóricos que permitem interpretar a competitividade entre lugares e regiões a partir da dinâmica da globalização, é possível uma delimitação da região a ser desenvolvida pela siderurgia a partir da centralidade de Marabá? É possível uma delimitação aproximada a partir da interseção das Regiões de Integração (RI) do Estado do Pará com a área influenciada pelos investimentos estaduais e federais projetados e efetivados desde 2003. É necessário considerar também nessa delimitação os municípios da região que produzem carvão vegetal para abastecer as siderúrgicas instaladas em Marabá. As RI são parte da política de regionalização do Estado do Pará instituída pelo Decreto nº 1.066, de 19 de junho de 2008, que tem como objetivo:

> Definir regiões que possam representar espaços com semelhanças de ocupação, de nível social e de dinamismo econômico e cujos municípios mantenham integração entre si, quer física quer economicamente, com a finalidade de definir espaços que possam se integrar de forma a serem partícipes do processo de diminuição das desigualdades regionais (PARÁ, 2010, p. 339).

Segundo Pará (2010), a necessidade de tal política se insere na dificuldade de integração econômica das regiões do Estado do Pará em função de sua grande extensão territorial[48]. Tal integração é proposta não apenas em seus aspectos físico e infraestrutural, mas também em seus aspectos econômico, social, cultural, ambiental e institucional, além de pensar a integração do Estado do Pará com o restante do Brasil, da América Latina e do mundo. As principais diretrizes dessa política são:

> (i) a promoção da integração político institucional do Governo do Estado com os Municípios e com o Governo Federal;
> (ii) a execução de ações que incentivem o desenvolvimento de laços comerciais, produtivos, financeiros, culturais entre as diversas sub-regiões do estado;
> (iii) desenvolvimento de uma política de solidariedade das regiões mais dinâmicas para com as menos desenvolvidas;
> (iv) a execução de ações e investimentos que facilitem a internalização da renda;
> (v) a diversificação da base produtiva e a verticalização da produção;
> (vi) a execução de ações que desenvolvam na população a noção de "pertencimento" ao lado da valorização das múltiplas culturas sub-regionais;

[48] O Estado do Pará é o segundo maior Estado federativo do Brasil. Engloba uma grande área geográfica heterogênea de 1.247.689,515 km², situada inteiramente na Amazônia e equivalente a 14,66% do território nacional (PARÁ, 2010).

> (vii) incentivo a participação popular nas decisões de governo ao lado de mecanismos de controle social;
> (viii) e o desenvolvimento de mecanismos de monitoramento e avaliação das políticas públicas (PARÁ, 2010, p. 337).

Dessa forma, foram estabelecidas 12 Regiões de Integração. São elas: região metropolitana (Belém); região Guamá (Castanhal); região Rio Caeté (Capanema); região Araguaia (Redenção); região Carajás (Marabá)[49]; região Tocantins (Abaetetuba); região Baixo Amazonas (Santarém); região Lago de Tucuruí (Tucuruí); região Rio Capim (Paragominas); região Xingu (Altamira); região Marajó (Soure); e região Tapajós (Itaituba) (INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E AMBIENTAL DO PARÁ, 2014, p. 164).

Essas RI não definem a natureza dos investimentos produtivos, infraestruturais e sociais que serão realizados, mas auxiliam o planejamento e a gestão tendo em vista que fornecem os indicadores econômicos, políticos e sociais de cada município e da média de cada região, atualizando-os com regularidade, a fim de que possam auxiliar na identificação de desigualdades sociais e econômicas.

Dessa forma, além dos indicadores fornecidos pelas RI, os investimentos entre 2007 e 2010 tiveram como fundamento o paradigma da competitividade sistêmica. Esse paradigma emergiu no planejamento e na gestão do Estado do Pará como alternativa e crítica ao paradigma do desenvolvimento dominante entre os anos 1960 e 1990, que privilegiou investimentos seletivos em polos de crescimento sob a égide do governo federal, provocando um desenvolvimento limitado e um aumento da desordem social e ambiental (MONTEIRO; COSTA; BARBOSA, 2010[50]).

---

[49] Essa RI, da qual Marabá é o município polo, ocupa uma área aproximada de 44,8 mil quilômetros quadrados, sendo composta por 12 municípios. São eles: Bom Jesus do Tocantins, Brejo Grande do Araguaia, Canaã dos Carajás, Curionópolis, Eldorado dos Carajás, Marabá, Palestina do Pará, Parauapebas, Piçarra, São Domingos do Araguaia, São Geraldo do Araguaia e São João do Araguaia (INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E AMBIENTAL DO PARÁ, 2014, p. 190).

[50] Os autores deste artigo intitulado “Território-rede e competitividade sistêmica para a Amazônia: o caso do Estado do Pará”, além de serem pesquisadores, compuseram parte da equipe do governo estadual da gestão 2007-2010 na Secretaria de Desenvolvimento, Ciência e Tecnologia do Estado do Pará.

Neste caso, o paradigma da competitividade sistêmica considera múltiplos fatores como constituintes do desenvolvimento, quais sejam, os de ordem institucional, pública, privada, tecnológica, econômica, cultural, espacial e territorial.

O modelo espacial considerado para definição de investimentos foi o território-rede. Considera ações em rede apoiadas em três centros que funcionem como catalisadores de fluxos e como focos de irradiações das sinergias produzidas (MONTEIRO; COSTA; BARBOSA, 2010). Esses três centros são na prática três cidades com centralidades consolidadas que podem funcionar como elo de um território-rede. A ideia, segundo os autores, não seria reforçar a polarização do espaço paraense, mas aproveitar as vantagens da aglomeração para a construção de um território-rede.

Tendo como mecanismo de ação a incorporação, a criação e a difusão de Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I) ao território; a formação de Arranjos Produtivos Locais (APL's); a gestão horizontal do(s) território(s) entre agentes e grupos sociais, instituições ou unidades político-administrativas, o governo do Pará definiu como investimentos entre 2007 e 2010:

> Para promover a competitividade sistêmica foram desenhados arranjos territoriais onde se associam o capital humano, o capital social e o capital fixo. Eles se materializam na criação de três Parques de Ciência e Tecnologia (PCT); criação de dois Distritos Industriais (DI) e revitalização de três DI consolidados; definição de APLs conforme as vocações dos territórios; fundação de uma universidade e expansão das existentes; e a criação do Fórum Paraense de Competitividade, da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Pará (Fapespa) e do Programa Navegapará. O apoio infraestrutural aos sistemas produtivos complementa estas ações, com investimentos diversos em portos, usinas hidroelétricas, linhas de transmissão de energia, eclusas, hidrovias, rodovias, infovias, ferrovias, termelétrica e gasoduto (MONTEIRO; COSTA; BARBOSA, 2010, p. 49).

No caso dos investimentos destinados mais diretamente ao *centro regional de Marabá e sua área de influência mais direta, os Municípios do Sul e Sudeste do Pará*, Monteiro, Costa e Barbosa (2010, p. 50, itálico nosso) destacam o PCT Tocantins, a implantação do DI e do porto de Marabá, a implantação do campus da Universidade Federal do Pará (UFPA), as eclusas de Tucuruí, a hidrovia Tocantins-Araguaia e a melhoria da rede de distribuição de energia elétrica e da malha rodoviária. Esses investimentos voltados a Marabá e sua área de influência se relaciona ao diagnóstico de que a economia na região é pouco diversificada, a

exemplo da cadeia siderúrgica que ainda não teve agregação de valor, limitando-se muito mais à produção de ferro gusa.

> A diversificação da produção é uma questão-chave. O peso do PIB industrial da RI Carajás, conforme indicada na página 47, onde a exploração mineral tem mais relevância, indica uma economia pouco diversificada. A cadeia siderúrgica vigente, que domina outra parte importante do PIB industrial, produz basicamente ferro-gusa, e somente agora se direciona para a aciaria. Esta é uma tendência em curso, o que indica a permanência de atividades metal-mecânicas, porém em novos moldes que conduzam à maior agregação de valor ao produto (MONTEIRO; COSTA; BARBOSA, 2010, p. 51).

Segundo os autores, a diversificação da produção também se torna necessária para evitar a sujeição da região às oscilações do mercado mundial de *commodities* e para diminuir os processos de degradação ambiental promovidos pelos usos menos qualificados dos recursos.

> Na medida em que a economia não se diversifica, ou não se promove um uso mais qualificado dos recursos minerais, seja na mineração ou na agropecuária (incluindo o agronegócio e a extração madeireira) e nas cadeias produtivas associadas a ela, as dinâmicas da região ficam mais sujeitas às oscilações do mercado mundial de *commodities*, além de promover maior degradação ambiental. As atividades de comércio e de serviços são constituídas de atividades pouco modernas, com exceção das que prestam apoio ao agronegócio e às empresas mineradoras em Carajás. Neste contexto, é preciso criar alternativas para uma trajetória de desenvolvimento mais sustentável econômica, social e ambientalmente (MONTEIRO; COSTA; BARBOSA, 2010, p. 51).

Acrescentamos a esses como investimentos do Estado a hidrelétrica de Marabá, não destacada diretamente pelos governos do Estado do Pará nas gestões das duas primeiras décadas do século XXI, mas com retomada de estudos de viabilidade desde 2005 e a Fepasa, cotada como investimento apenas em 2017 pela gestão estadual 2015-2017.

Esse conjunto de investimentos até aqui destacados compõem a delimitação aproximada da região a ser desenvolvida pela siderurgia centralizada em Marabá. Eles evidenciam a dinâmica econômica *projetada* pelo Estado nessas duas primeiras décadas do século XXI, sendo que alguns deles foram viabilizados, a exemplo das fases II e III do DI Marabá, das eclusas de Tucuruí, da Infovia e da federalização parcial da PA-150 transformada em BR-155. Para completar essa delimitação aproximada em sua dimensão econômica, é necessário evidenciar

também a dinâmica produtiva já *estabelecida*, o carvoejamento, que é central para compreender a relação de Marabá com a região considerando a dinâmica da siderurgia.

A dinâmica do carvoejamento na região se liga mais diretamente às atividades das usinas de produção de ferro gusa. Já ficou evidente a diminuição dessas atividades desde 2008 com a crise no setor provocada inicialmente pela diminuição das vendas no contexto da crise global e depois também pelas oscilações no preço do ferro gusa e do minério de ferro desfavoráveis às usinas. Um fator decisivo, contudo, foram as fiscalizações do Ibama que detectaram ilegalidades na produção do carvão vegetal comprado pelas usinas (SANTOS, 2015, 2017).

Monteiro (1998) destaca que o carvoejamento é o principal elo das plantas industriais com a socioeconomia da região e isso significa uma vinculação predatória com a transferência de custos privados para a sociedade, apropriação de riqueza social, degradação de ecossistemas e outros fatores. Nas palavras do autor:

> As principais alterações na região decorrentes da operação dessas plantas industriais vinculam-se, assim, aos efeitos em cadeia gerados para trás, ou seja, à demanda de insumos para a operação, especificamente do carvão vegetal. Dessa forma, o principal elo de articulação das plantas industriais com a biossocioeconomia da região é a demanda de carvão vegetal, não pelos valores movimentados – estima-se que, em 1997, os valores envolvendo a compra de carvão vegetal pelas guseiras orbitarão em torno de US$ 32 milhões –, mas pela criação de variados e diversos mecanismos para a produção do carvão vegetal, envolvendo diversificadas estruturas e relações sociais, que conformam novos mecanismos para a apropriação da energia contida na biomassa vegetal. Também é através dela que os empreendimentos transferem custos privados para a sociedade e apropriam-se de riqueza social, degradando ecossistemas importantes, poluindo áreas urbanas, etc (MONTEIRO, 1998, p. 127).

No contexto brasileiro de uma forma geral, alguns dados apresentados na publicação “Combate à devastação ambiental e trabalho escravo na produção do ferro e do aço: Amazônia, Cerrado e Pantanal” mostram que os alto-fornos abastecidos por carvão vegetal representam 1/3 da produção total de ferro-gusa; que 60% do carvão vegetal é proveniente de matas nativas; e que o setor guseiro é o maior consumidor de carvão vegetal, enquanto as usinas integradas usam mais carvão mineral (MAGRI; BECKER; LINS, 2012).

Segundo Monteiro (2006), o carvão vegetal tem duas origens: biomassa de mata primária ou plantios florestais. O carvão de plantios florestais tem custo de produção superior ao de mata primária, daí porque é mais consumido pelas siderúrgicas integradas que podem suportar os custos de produção por terem a produção verticalizada.

Nos anos de 1989, 1990 e 1991, 50% de todo o carvão que abastecia a Cosipar, a única siderúrgica em Marabá nesse contexto, era originado de carvoarias instaladas em até 80 km dessa empresa. Após 1991, houve um crescente distanciamento da produção de carvão em direção a todo o Sudeste e Nordeste do Pará (MONTEIRO, 2006).

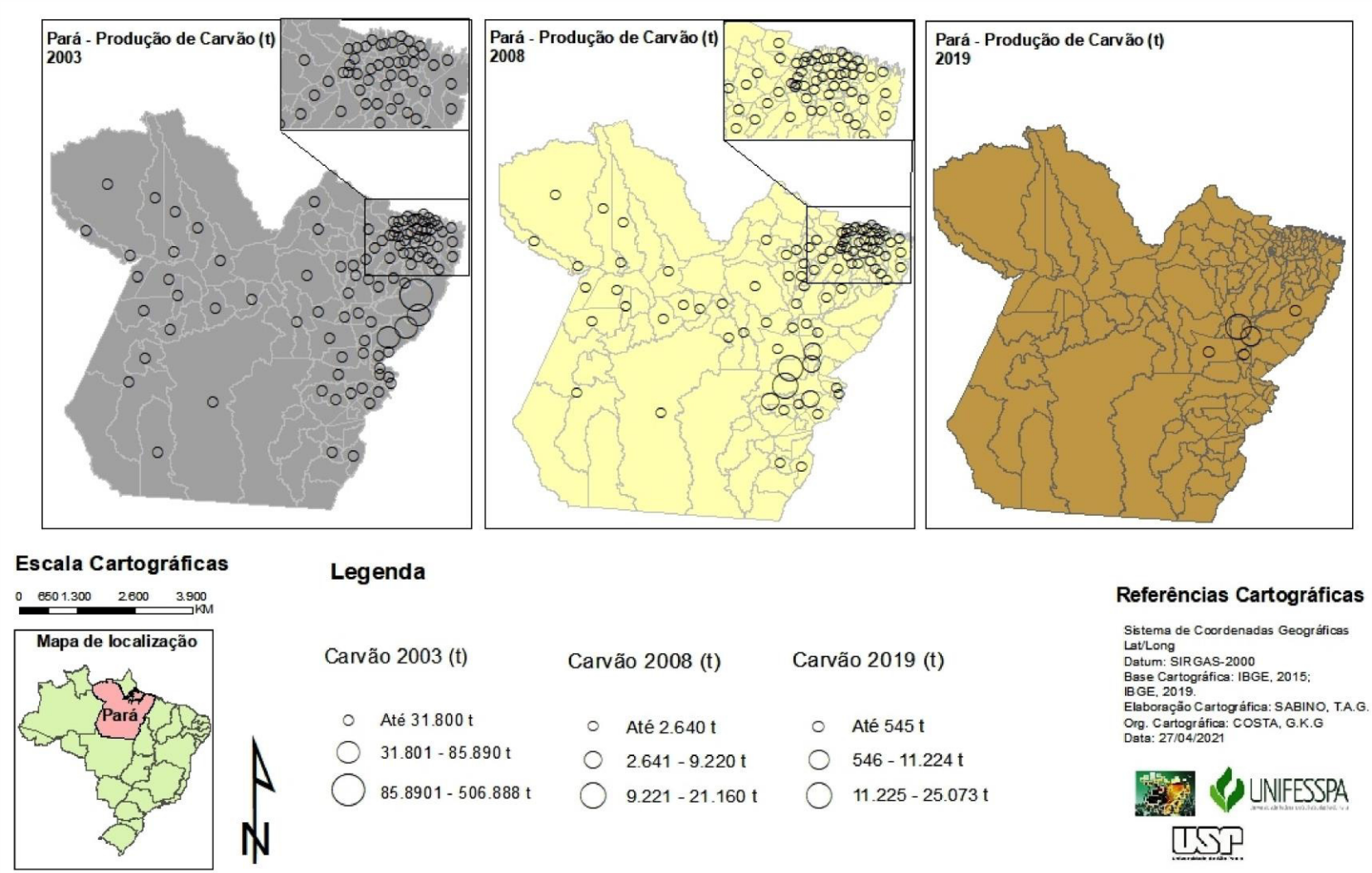
A partir de 2003, quando já havia um maior número de usinas produtoras de ferro gusa na cidade de Marabá, as fontes de carvão continuaram espalhadas pelo Nordeste e Sudeste do Pará, porém mais concentradas nos Municípios de Paragominas, Dom Eliseu, Ulianópolis, Rondon do Pará, Tailândia, Breu Branco e Goianésia do Pará (AMARAL, 2014).

Já em 2008, último ano do ápice da produção siderúrgica em Marabá, houve um deslocamento da concentração da produção, dos municípios supramencionados para os Municípios de Marabá, Itupiranga, Eldorado dos Carajás, São Geraldo do Araguaia, Parauapebas, Jacundá, Nova Ipixuna, São Domingos do Araguaia, São João do Araguaia, Canaã dos Carajás, Curionópolis e Palestina do Pará (AMARAL, 2014). Esse deslocamento está evidenciado no mapa 12 a seguir.[51]

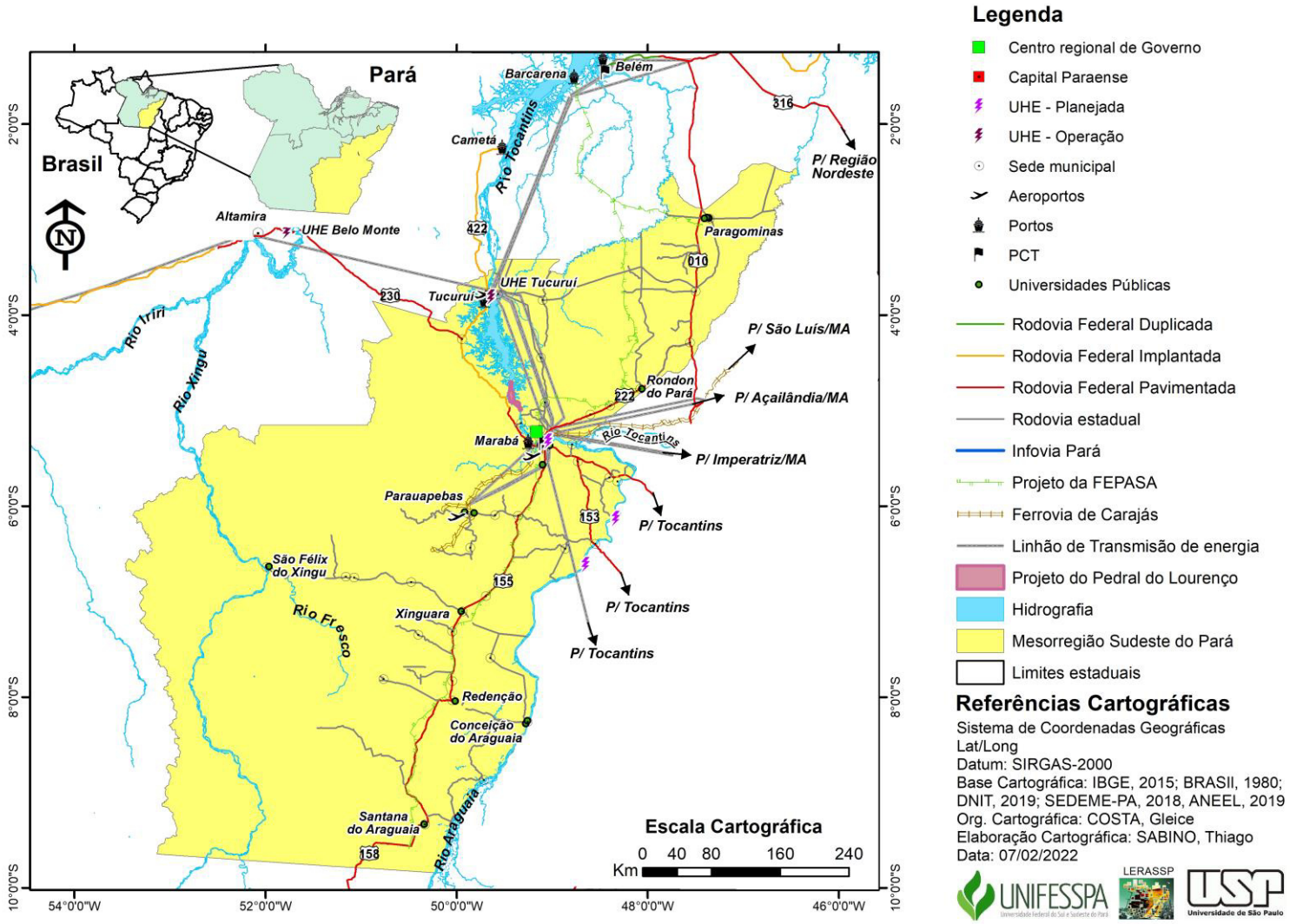
Em síntese, a interseção da dinâmica econômica *projetada* (infraestruturas de circulação e produção de energia, investimentos em ciência e tecnologia e a projeção de siderúrgicas produtoras de aço) com a dinâmica econômica *já estabelecida*, o carvoejamento, permitem uma delimitação aproximada da região influenciada pela siderurgia centralizada em Marabá em sua dimensão econômica, conforme mapa 13 a seguir.

[51] Apesar da diminuição da produção de carvão no ano 2019 também evidenciada no mapa 12, as transformações na região ao longo de mais de 30 anos de produção desse insumo são consideráveis. E a diminuição da produção de carvão em 2019 é sintomática da vinculação da produção de carvão à siderurgia.

Mapa 12 – Municípios produtores de carvão vegetal no Estado do Pará nos anos de 2003, 2008 e 2019



Mapa 13 – Infraestruturas relacionadas ao desenvolvimento regional no Sudeste do Pará



É preciso deixar claro dois aspectos dessa delimitação. O primeiro é que esses investimentos não se destinaram exclusivamente à siderurgia em Marabá, mas como foram propostos no momento em que a Alpa era um empreendimento a ser viabilizado, houve uma grande articulação política para que a hidrovia, os distritos industriais e as eclusas, por exemplo, fossem viabilizados nesse período, conforme verificamos nos capítulos anteriores. O segundo é que os governos do Estado do Pará não tiveram a intenção de definir uma região para fins de investimento, aos moldes das regiões de planejamento como a Amazônia Legal. O proposto foram investimentos centralizados nas cidades que tem influência sobre determinado conjunto municipal no intuito de promover um nível de descentralização política e econômica, da metrópole para as principais cidades intermediárias. Neste caso, a produção do conhecimento e a diversificação da matriz produtiva se daria em bases regionais, atendendo às demandas apresentadas pelos sujeitos produtores da diversidade territorial (HAESBAERT, 1999).

Mesmo não considerando uma região a priori para fins de investimento, os investimentos centralizados em uma cidade como Marabá acabam repercutindo direta ou indiretamente em uma região oficial, neste caso a mesorregião do Sudeste do Pará, concebida conjuntamente com as demais mesorregiões brasileiras pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para fins estatísticos. O mapa 13 evidencia também essa relação dos investimentos centralizados em Marabá com a mesorregião do Sudeste do Pará destacada na cor amarelo. Esta é composta por 39 municípios e possui 297.344.257 quilômetros quadrados.

De fato, esse paradigma da competitividade sistêmica, que tem uma dimensão regional considerando o modelo espacial do território-rede apoiado em centros, avança em relação às proposições dominantes até 1990, inspiradas nos “polos de crescimento” (PERROUX, 1975). As perspectivas de agregar ciência e tecnologia à base produtiva local e regional com diversificação da produção parece contemplar boa parte das demandas regionais.

No entanto, é preciso ter em conta que a região é produzida por sujeitos sociais diversos que mais tendem ao conflito e às disputas do que ao consenso. Essas disputas são partes constituintes, inclusive, da formação territorial do Sudeste do Pará. Miranda (2017) analisa essas disputas territoriais no contexto das diversas expressões socioeconômicas pelas quais passou a região, revelando que desde a economia da borracha houve mudanças na Geografia indígena com

desterritorializações desses grupos para evitar contato com os brancos na dinâmica dessa atividade extrativa. Desterritorialização essa que continuou pelos conflitos mais diretos com os oligarcas da castanha no arrendamento dos castanhais e que seguiu com o avanço da mineração, do garimpo e de projetos de infraestrutura em terras indígenas até os anos mais recentes.

Um outro nível de disputas territoriais analisado pelo autor envolve o conflito por terra, inicialmente entre os “donos dos castanhais” e os trabalhadores rurais posseiros e mais recentemente entre os novos sujeitos econômicos da agropecuária e da mineração e estes mesmos trabalhadores.

De forma que questionamos se esses sujeitos que se conflitam histórica e permanentemente teriam a mesma possibilidade de inserção nessas políticas promovidas pelo Estado? A agregação de ciência e tecnologia para agregação de valor à base produtiva regional deve considerar esse nível de disputas e de conflitos entre esses sujeitos que produzem o espaço regional e que em grande medida representam projetos de sociedade e de economia distintos. O item a seguir examinará alguns conflitos mais recentes, considerando os impactos sociais e ambientais desses empreendimentos sobre os territórios dos sujeitos produtores da diversidade territorial estabelecidos na região, destacando também suas resistências.

3.2. A região dos impactos socioambientais produzidos pela siderurgia

É necessário nesse momento evidenciar uma outra perspectiva de alguns desses investimentos previstos nas articulações entre governos federais e estaduais e chancelados pelo governos municipais de Marabá: os impactos sociais e ambientais sobre os territórios dos sujeitos produtores da diversidade territorial em grande medida invisibilizados nas ações do Estado articuladas ao capital: pescadores, quilombolas, indígenas, ribeirinhos, trabalhadores rurais, acampados da reforma agrária, marisqueiros, quebradeiras de côco, moradores de áreas urbanas, e que nos possibilita uma outra dimensão da região influenciada pela siderurgia centralizada em Marabá dialeticamente articulada à primeira, a cultural e ambiental. O quadro 8 a seguir serve como ponto de partida dessas reflexões. Esse quadro retoma alguns empreendimentos infraestruturais e produtivos já debatidos no capítulo 2 e na primeira parte desse capítulo, mas enfatiza dessa vez seus impactos

socioambientais, considerando os municípios e as áreas aproximadas de comunidades originárias e tradicionais impactados por esses empreendimentos. A maior parte das informações do quadro e das dispostas ao longo do texto são de fontes bibliográficas, sobretudo a de pesquisas já concluídas sobre alguns desses empreendimentos, mas há também fontes documentais, como jornais, relatórios técnicos e documentos jurídicos, além de fontes da internet, como *sites* de organizações religiosas e sociais.

Quadro 8 - Empreendimentos de infraestrutura, dinâmicas produtivas e impactos socioambientais na região da siderurgia

Empreendimento	Municípios envolvidos	Impactos socioambientais	Objetivo(s)	Agentes envolvidos	Situação
Hidrovia Araguaia Tocantins (trecho entre Marabá e Barcarena) -Derrocamento do Pedral do Lourenço; -Dragagem do rio, balizamento e sinalização; -Eclusas de Tucuruí.	Itupiranga, Nova Ipixuna, Tucuruí, Marabá, Jacundá, Novo Repartimento, Breu Branco, Goianésia do Pará, Baião, Mocajuba, Cametá, Igarapé Miri, Limoeiro do Ajuru, Abaetetuba, Barcarena, Muaná, Ponta de Pedras, Belém.	- Risco à ictiofauna; - Desaparecimento de áreas pesqueiras com perda de renda para pescadores e escassez de alimentos; - Impossibilidade de navegação de embarcações de pequeno porte; - Poluição e contaminação das águas por lixo, minérios, escórias, óleos combustíveis, carcaças de navios e outros; - Impacto sobre comunidades quilombolas e terras indígenas situadas à jusante da UHE Tucuruí e comunidades ribeirinhas ao longo de todo o canal a ser dragado e derrocado.	Possibilitar a navegação durante todo o ano por grandes embarcações para o transporte de *comoditties* de Mato Grosso e Marabá até o Porto de Vila do Conde em Barcarena, passando por Itupiranga.	- Governo federal (PAC); - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT).	- Eclusas de Tucuruí foram concluídas em 2010; - Derrocamento do Pedral do Lourenço: aguardando decisão sobre a emissão de licença prévia desde 2019; - Dragagem do rio, balizamento e sinalização aguardando derrocamento do Pedral do Lourenço.

(Continua)

Empreendimento	Municípios envolvidos	Impactos socioambientais	Objetivo(s)	Agentes envolvidos	Situação
Hidrelétrica de Marabá	São João do Araguaia, Bom Jesus do Tocantins, Palestina do Pará, no Estado do Pará. Ananás, São Sebastião do Tocantins, Araguatins e Esperantina, no Estado do Tocantins. E São Pedro da Água Branca, no Estado do Maranhão.	- Formação do lago em uma área de 1.115 km² que afetará 40 mil pessoas em terras indígenas, projetos de assentamentos, acampamentos, comunidades de pescadores e marisqueiros, quilombolas, quebradeiras de côco, moradores de áreas urbanas e áreas empresariais e institucionais.	Gerar energia para projetos produtivos na região e abastecimento do Sistema Integrado Nacional – SIN.	- Governo federal (PAC); - Consórcio Camargo Correa – Eletronorte.	Projeto formulado em 1981 no âmbito no PGC entre 26 outras hidrelétricas e retomado em 2005 para estudos de viabilidade. Ainda não executado.
Carvoejamento	Paragominas, Dom Eliseu, Ulianópolis, Rondon do Pará, Tailândia, Goianésia do Pará, Marabá, Tucuruí, Itupiranga, Eldorado dos Carajás, São Geraldo do Araguaia, Parauapebas, Jacundá, Nova Ipixuna, São Domingos do Araguaia, São João do Araguaia, Canaã dos Carajás, Curionópolis e Palestina do Pará.	- Produção ilegal de carvão; - Monopolização do território pelas indústrias siderúrgicas; - Expansão da produção de carvão vegetal para assentamentos e acampamentos da reforma agrária; - Redução da biomassa vegetal por meio do desmatamento; - Trabalho em condições precárias de alojamento, alimentação, água e equipamentos de proteção individual (EPI); - Trabalho infantil; - Formação de latifúndios; - Peonagem da dívida; - Poluição de áreas urbanas.	Produzir carvão vegetal para indústrias siderúrgicas, considerando a formação de um mercado regional de abastecimento.	-Carvoeiras particulares; - Atravessadores; - Siderúrgicas de Marabá; - Camponeses de acampamentos e assentamentos da reforma agrária; - Trabalhadores em condições irregulares e precárias; - Serrarias; - Fazendeiros.	Processo iniciado em 1988 com a demanda por carvão vegetal das primeiras siderúrgicas instaladas no Pará. Expandiu-se para diversos municípios do Nordeste e Sudeste do Pará, embora em diminuição desde o início da crise da produção siderúrgica iniciada em 2008.

(Continuação)

Empreendimento	Municípios envolvidos	Impactos socioambientais	Objetivo(s)	Agentes envolvidos	Situação
Instalações de siderúrgica e porto na área da fase III do Distrito industrial de Marabá.	Marabá.	- Remanejamento de assentados da Reforma Agrária; - Entorno bloqueado para circulação de pequenas embarcações e pesca; - Poluição do rio; - Emissão de poluentes na atmosfera.	Construir uma indústria siderúrgica para produção de aço e de um porto para escoar a produção e receber insumos.	- Vale; - Governo Federal; (DNIT/PAC) - Governo do Estado do Pará; (CPH) - Prefeitura de Marabá.	- Obras iniciadas em 2010 e paralisadas em 2012 na etapa de terraplenagem.
Ferrovia Paraense (Fepasa)	Barcarena, Abaetetuba, Abel Figueiredo, Moju, Acará, Tailândia, Tomé-Açu, Ipixuna do Pará, Dom Eliseu, Paragominas, Rondon do Pará, Nova Ipixuna, Itupiranga, Marabá, Eldorado dos Carajás, Piçarra, Xinguara, Sapucaia, Rio Maria, Pau D'arco, Redenção, Santa Maria das Barreiras, Santana do Araguaia	Impactos diretos e indiretos em 8 comunidades e vilas, 19 assentamentos com 101.346,86 hectares e 2.542 famílias, 5 acampamentos com 2.128 famílias e uma área de 34.942,01 hectares, além de 337 fazendas e 7 Comunidades Quilombolas.	- Transporte de grãos, minérios, fertilizantes e outros insumos a custos mais competitivos entre os Municípios de Barcarena e Santana do Araguaia; - Diminuição do tráfego nas rodovias estaduais.	- Governo Federal; (BNDES) - Governo do Estado do Pará; - Empresa a receber licitação.	- Estudos de viabilidade econômica de implantação retomados em 2019 para novos licenciamentos.

(Conclusão)

Fontes: Marin e Trindade (2009); Amaral (2014); Chagas Filho (2018); Cunha (2017); Lima (2020); Monteiro (1998); Santos e Michelotti (2017), Terra Meio Ambiente (2017), Brasil (2013), Brandt Meio Ambiente (2009), Usina [...] (2015).
Organização: Gleice Costa (2021).

A hidrovia Tocantins-Araguaia em seu trecho de expansão mais recente compreende 52 km de dragagem entre os Municípios de Marabá e Itupiranga, 35 km de derrocamento entre Santa Terezinha de Tauiri e a Ilha de Bogéa e 125 km de dragagem entre os Municípios de Tucuruí e Baião, totalizando 212 km.

A dragagem é uma técnica de engenharia utilizada para remoção de materiais do solo, como sedimentos e rochas do fundo da água. Já o derrocamento consiste na retirada de material do fundo do rio não originado de assoreamento, ou seja, que naturalmente compõe o rio, usualmente pedregoso (LOBATO, 2021a).

No que se refere à relação dessa hidrovia com a siderurgia em Marabá, serviria de transporte ao carvão mineral vindo de Moçambique, Austrália e Colômbia como insumo energético para a produção de aço pela Alpa, conforme já destacado nos capítulos anteriores. Da mesma forma, serviria também de transporte ao aço produzido até o porto de Barcarena (CUNHA, 2017; CHAGAS FILHO, 2018). É importante destacar que as usinas de ferro gusa de Marabá e do Maranhão também tinham interesse no empreendimento, conforme reportagem do jornal Correio do Tocantins de julho de 2005 intitulada “Siderúrgica que implementar hidrovia mesmo sem as eclusas”.

> Em reunião excepcional ocorrida na manhã de ontem, segunda-feira (18), na Câmara Municipal de Marabá, o prefeito Maurino Magalhães, o secretário de Meio Ambiente, Antônio Rodrigues de Macedo Rosa, Tony Rosa, e a maioria dos vereadores, oito deles, assistiram à exposição do projeto de desenvolvimento da bacia hidrográfica Araguaia-Tocantins, que foi alavancado e se tornou uma das prioridades da Companhia Siderúrgica do Pará (Cosipar). A ideia do empresário Luiz Carlos Monteiro, presidente da maior guseira da região, é fazer o transporte de cargas pelo rio até Tucuruí e proceder a baldeação. Ou seja, percorrer cinco quilômetros de estrada, contornar a hidrelétrica e fazer com que a carga volte a ser transportada via fluvial, independentemente da conclusão das eclusas (KELLY, 2005, p. 04).

A reportagem evidencia ainda a importância da hidrovia no transporte de cargas, que poderá transformar Marabá em um importante entroncamento logístico.

> O projeto da bacia hidrográfica Araguaia-Tocantins quer, por meio da viabilização de navegabilidade de mais de 2.840 Km ao longo do rio Tocantins, o que compreende 21 municípios de Marabá até Barcarena, trazer mais facilidades no transporte de diversos tipos de cargas que passam por Marabá, considerada um entroncamento logístico, uma vez que interliga as sub-regiões entre si e estas a outros Estados, merecendo assim um estaleiro próprio que operaria

> tanto o embarque quanto o desembarque de cargas (KELLY, 2005, p. 04).

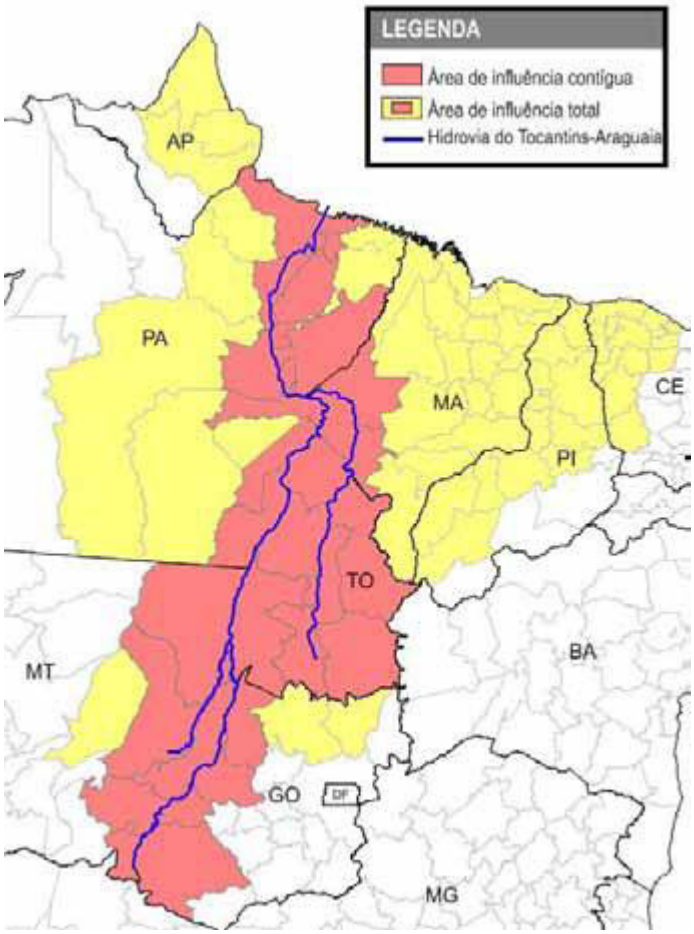
O último trecho destacado da reportagem confirma o interesse das usinas de produção de ferro gusa do Pará e do Maranhão em transportar sua produção pela hidrovia e também o interesse das mineradoras Buritirama, instalada em Marabá, e Onça Puma, instalada em Ourilândia do Norte (PA).

> As principais empresas no setor siderúrgico que usufruiriam desse novo eixo de escoamento seriam Cosipar, Simara, Usimar, Ibérica, Terra Norte, Sidepar, de Marabá, com o transporte de ferro-gusa, coque e coque de petróleo; Pindaré, Viena, Simasa, Gusa Ne, Fergumar, de Açailândia (MA), que, além do ferro-gusa e coque transportariam coque de petróleo; Usipar, de Barcarena, com transporte de minério de ferro; Mineração Buritirama e Mineração Onça Puma, com o transporte de Manganês e níquel, respectivamente (KELLY, 2005, p. 04).

O Relatório Executivo da Bacia do Tocantins-Araguaia de 2013 também destaca essa relação da hidrovia com a siderurgia de Marabá por meio da área de influência contígua, onde o trecho entre Marabá e Barcarena aparece, conforme figura 12 a seguir, e da exposição dos produtos importados e exportados transportados no ano de 2010 e a projeção futura dos produtos importados e exportados transportados.

Entre os principais produtos exportados em 2010 na área de influência contígua e suas projeções para 2015, 2020, 2025 e 2030 aparecem os siderúrgicos (aço), ferro gusa e ferro liga, minério de ferro, animais vivos, produtos de exploração vegetal, milho, manganês, fertilizantes e carvão mineral. Os produtos siderúrgicos (aço) não aparecem em 2010, mas crescem exponencialmente em projeção até 2030 com 15.109.950 t até esse ano. Já o ferro gusa e o ferro liga aparecem no quantitativo de 1.208.875 t em 2010 e sobem modestamente em projeção para 2030 no quantitativo de 2.040.211 t (BRASIL, 2013).

Figura 12 – Área de influência contígua e total da Hidrovia Tocantins-Araguaia



Fonte: Brasil (2013).

Já os produtos importados são fertilizantes e carvão mineral. O primeiro com 689.594 t em 2010 e com 3.123.065 t projetados para 2030. Já o segundo com 1.998.547 t em 2010 e 8.784.855 t em 2030 (BRASIL, 2013). É importante lembrar que o carvão mineral nesse contexto estava relacionado com a demanda da Alpa.

Para finalizar, esse documento ainda enfatiza os portos de Marabá e Barcarena como os maiores em movimentação em todos os horizontes. O primeiro pela localização estratégica entre dois rios e o segundo por ser um porto já estabelecido e a melhor opção para a exportação de produtos da hidrovia.

> A maior movimentação na hidrovia se dá a partir do Porto de Marabá, que agrega os fluxos dos seus afluentes e outros que não utilizam a hidrovia, mas dirigem-se em direção aos portos de Vila do Conde e Belém, por onde podem ser exportados. Outros trechos da hidrovia apresentam carregamentos que crescem gradativamente à medida que aumentam os trechos implantados e as projeções de demanda (BRASIL, 2013, p. 27).

Ainda hoje, os três trechos da hidrovia anteriormente citados não foram executados e um dos principais desafios para essa efetivação consiste no derrocamento do Pedral do Lourenço, que é um conjunto de rochas em um trecho de 43 quilômetros do rio Tocantins, que fica entre a ilha da Bogéa e Santa Terezinha do Tauri, no Município de Itupiranga (PA). A navegação é inviável para grandes embarcações durante quatro meses do ano (período de seca do rio) nesse trecho.

O derrocamento teve licença prévia emitida em 2010 pela Secretaria de Meio Ambiente do Pará (SEMA), mas posteriormente foi cancelada por decisão judicial que determinou que o licenciamento deveria ser conduzido por órgão ambiental federal, o Ibama (CHAGAS FILHO, 2018).

Esse processo está em andamento, com a retomada dos estudos de viabilidade desde 2014 e com as audiências públicas realizadas nos Municípios de Marabá, Itupiranga, Nova Ipixuna, Tucuruí e Baião em setembro de 2019. Após essas audiências e a apresentação do EIA/Rima ao Ibama, o processo aguarda decisão sobre a emissão de licença prévia.

Conforme descrito em quadro anterior, as obras dos três trechos supramencionados, envolvem dezoito municípios, a saber: Itupiranga, Nova Ipixuna, Tucuruí, Marabá, Jacundá, Novo Repartimento, Breu Branco, Goianésia do Pará, Baião, Mocajuba, Cametá, Igarapé Miri, Limoeiro do Ajuru, Abaetetuba, Barcarena, Muaná, Ponta de Pedras e Belém.

E os impactos sociais e ambientais envolvendo esses municípios são os riscos à ictiofauna; o desaparecimento de áreas pesqueiras com perda de renda para pescadores e escassez de alimentos; a impossibilidade de navegação de embarcações de pequeno porte; a poluição e a contaminação das águas por lixo, minérios, escórias, óleos combustíveis, carcaças de navios e outros; e o impacto sobre comunidades quilombolas e terras indígenas situadas à jusante da usina hidrelétrica de Tucuruí e comunidades ribeirinhas ao longo de todo o canal a ser dragado e derrocado.

No que se refere especificamente aos impactos na área do Pedral, temos um exemplo da gravidade desse processo nas análises da professora Cristiane Cunha da Unifesspa, realizadas por meio de projeto de pesquisa e extensão intitulado “Programa de sustentabilidade no uso dos recursos naturais: monitoramento e gestão participativa de ecossistemas aquáticos em comunidades ribeirinhas na porção média da bacia Araguaia-Tocantins, Amazônia, Brasil” (Propesca), que foi

executado entre 2015 e 2017, em parceria com outros docentes e discentes da instituição.

No relatório do “I Seminário sobre os impactos da Hidrovia Araguaia-Tocantins sobre a pesca na região: o rio Tocantins para além do uso como via de transporte” realizado no dia 18 de novembro de 2017, na Comunidade Santa Teresinha do Tauiri como uma atividade de extensão realizada pelo Núcleo de Educação Ambiental (Neam) e Pró-Reitoria de extensão (Proex) da Unifesspa, em conjunto com a Associação dos Moradores da Vila Tauiry e Adjacências, com a Comunidade Santo Antoninho e com a Escola Augusto do Anjos, estão expostos a importância da área do Pedral do Lourenço para as atividades de pesca para as famílias, tanto no sentido de fonte de alimento quanto no sentido de obtenção de renda.

Nesse sentido, Cunha (2017) identificou 20 áreas de pesca que são utilizadas pelas famílias das comunidades. Foram monitorados 22 grupos de etnoespécies, sendo as principais: piau, curimatá, tucunaré, voador, pescada, mapará, branquinha, pacu, mistura e beré. De acordo com o relatório, o termo “mistura” é referente a um conjunto de etnoespécies de pouco valor comercial, geralmente relacionado ao pequeno tamanho dos exemplares capturados.

Cunha (2017) destaca também que entre agosto de 2016 e outubro de 2017 foram capturados 16.788 quilos de peixes, o que significa uma renda total de R$ 47.409.30 a esses pescadores.

Dos 20 principais pesqueiros utilizados pelas famílias, nove deles estão sobrepostos ou muito próximos ao canal projetado da hidrovia. Isso significa a diminuição desses estoques pesqueiros para as famílias das comunidades de Santo Antoninho e Santa Teresinha do Tauiri, que sofrerão escassez de alimento de qualidade e perda de fonte de renda.

Além desses impactos diretos, os pescadores não poderão acessar o canal principal de navegação da hidrovia. Isso foi evidenciado na audiência pública sobre o projeto, em Itupiranga, em 18 de novembro de 2017, quando o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), após ser questionado pelos pescadores sobre a possibilidade de manter suas atividades de pesca artesanal com segurança, respondeu que as embarcações menores não devem navegar no canal principal para evitar qualquer tipo de problema (CUNHA, 2017). Para finalizar, a

autora ainda destaca a omissão do DNIT sobre negociar as compensações ambientais com os pescadores e os riscos ambientais sobre o rio e a atmosfera.

> O DNIT se omite em negociar as compensações ambientais, delegando a outros órgãos a responsabilidade pelo impacto direto e de larga escala que o empreendimento trará sobre os processos ecológicos da bacia e sobretudo o impacto na atividade de pesca na região. Importante enfatizar os riscos ambientais, como aumento dos sedimentos em suspensão durante a execução das obras e também pelo tráfego constante de embarcações de grande porte, resíduos de explosivos no leito do rio, além da liberação de gases na atmosfera, riscos em relação a derramamento de óleo, entre outros (CUNHA, 2017, p. 120).

No que se refere às resistências a esse empreendimento, tem se dado pelo debate promovido em eventos por movimentos sociais, instituições públicas, organizações sindicais, comunidades e outros, a exemplo das comunidades ribeirinhas, povos indígenas, Comissão Pastoral da Terra (CPT), Conselho Indigenista Missionário (Cimi), Conferência dos Religiosos do Brasil (CRB), Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), Movimento dos Trabalhadores Rurais sem Terra (MST), Movimento pela Soberania Popular da Mineração (MAM), Centro de Educação, Pesquisa, Assessoria Sindical e Popular (Cepasp), Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Pará (Fetagri), Unifesspa, Universidade do Estado do Pará (Uepa), Diocese de Marabá e outros, no intuito de alertar a sociedade sobre os riscos sociais e ambientais da hidrovia. Um exemplo é a “Carta à população sobre a implantação da Hidrovia Rio Tocantins-Araguaia”, publicada no *site* da Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB) regional norte 2, de 2 de julho de 2019:

> **AMAZÔNIA QUE TEMOS:**
> A Bacia da Amazônia é um dos maiores complexos e ricos biomas do mundo. O sistema fluvial formado por diversos rios torna o Rio Amazonas o mais extenso do mundo com 6.671 Km. Em nossa região a Bacia Tocantins-Araguaia garante a biodiversidade da fauna e flora e a sustentabilidade de milhares de povos indígenas, caboclos, ribeirinhos, pescadores, extrativistas, quebradeiras de coco, quilombolas… que tiram do rio o sustento para suas famílias.
>
> A Amazônia e seus povos estão ameaçados pelos interesses econômicos e políticos dos setores dominantes da sociedade atual, de maneira especial pelos grandes projetos previstos para a Pan-Amazônia, como ferrovias, duplicação da Ferrovia Carajás, rodovias, hidrovia, hidrelétricas. Esse suposto “desenvolvimento” é para quem? Certamente que não é para o povo que aqui vive e

trabalha e sim para o escoamento da produção de grãos (agronegócio), mineração, pecuária para o complexo de portos em vista do comercio com países como a China, EUA e Europa. Isso com o propósito de viabilizar a comercialização da produção de uma forma mais rápida e com baixo custo.

A vida na Amazônia está ameaçada pela destruição e exploração ambiental, pela violação sistemática dos direitos humanos elementares de sua população. De modo especial a violação dos direitos dos povos originários (indígenas), das comunidades tradicionais (ribeirinhos, pescadores, quilombolas, quebradeiras de coco…); o direito fundamental ao território, à autodeterminação, à demarcação dos territórios e à consulta prévia, livre, informada prevista em lei pela Convenção 169 da OIT.

Afinal, em quais comunidades diretamente impactadas pela hidrovia foi realizada a CONSULTA PRÉVIA, conforme prescreve a Constituição Federal? Quais os impactos socioambientais pesquisados e informados à população com a implantação da Hidrovia no Rio Tocantins? No trecho Marabá-Itupiranga onde haverá dragagem o que será feito para impedir a contaminação da água pelos metais pesados, ao ser removida a areia do leito do rio? Em relação ao derrocamento do Pedral Lourenção que componentes químicos serão utilizados para que seja garantida a água potável para o consumo humano e a fauna aquática? Como preservar o espaço de reprodução dos peixes, como o “Tucunaré” que é morador do local, não migra? O “Tucunaré” será mais uma espécie em extinção? Para garantir a navegabilidade do canal será necessário a construção de mais hidrelétricas? Qual o plano de segurança à população ribeirinha para que se realize as detonações (2 a 3 vezes por dia) e futuramente o trafego das embarcações? Foram comprovadas a existência de 139 espécies na fauna aquática e as 12 espécies que ainda não foram estudadas cientificamente. Como garantir a vida dessas espécies sendo que esses impactos, se estudados, ainda não são do conhecimento da população? Quem, como e quando as populações envolvidas serão contactadas, informadas adequadamente dos riscos e impactos e escutadas em seus anseios e decisões? Enfim, QUEM garantirá a VIDA de qualidade à essas comunidades que dependem da produção pesqueira, agrícola, extrativista, artesanal para sobreviver?

AMAZÔNIA QUE QUEREMOS…

A Amazônia que queremos respeita e preserva a identidade e os espaços dos seus povos, coloca a pessoa humana e o mundo criado por Deus como centro e sujeito da história e do desenvolvimento. Não queremos a “mercantilização” do ser humano, dos recursos naturais e bens culturais da Amazônia.

Queremos projetos de sustentabilidade que garantam a biodiversidade, as fontes de energia renováveis, a vida de qualidade às atuais e futuras gerações. Queremos nossos rios, nossas florestas, nosso território, nossos povos, nossos direitos garantidos por políticas públicas, pela Constituição Federal, por um sistema econômico politico democrático que esteja a serviço da justiça e do “Bem Viver” (CARTA..., 2019).

Dessa forma, a implementação de empreendimentos infraestruturais na região amazônica não tem se dado sem resistências. Devido aos avanços desde 2019 com as audiências públicas realizadas, a sociedade segue em sua organização, promovendo eventos, a exemplo do I e do II Encontro dos Povos das Águas do Baixo Tocantins, o primeiro realizado no Município de Cametá em 2019 e o segundo no Município de Baião em 2021, para socializar informações sobre a hidrovia e criar estratégias de lutas e resistências. Há também a constituição do "Movimento em Defesa do Rio Tocantins" com participação de instituições e organizações sociais, sindicais, religiosas e de ensino e pesquisa dos municípios à montante e à jusante do Rio Tocantins (LOBATO, 2021a; LOBATO, 2021b).

No que se refere ao projeto de construção da hidrelétrica de Marabá, foi previsto ainda no PGC, no âmbito do planejamento de 27 hidrelétricas, 15 delas na bacia dos rios Araguaia-Tocantins, conforme já destacado nos capítulos anteriores.

Além da previsão inicial no PGC, a hidrelétrica de Marabá estava prevista no Plano Nacional de Expansão de Energia 2007/2016, que previu também a instalação de outras três no Rio Tocantins: a UHE Serra Quebrada, a UHE Tocantins e a UHE Tupiratins para se somar às outras sete já existentes neste rio: Tucuruí (1984), Serra da Mesa (1994), Lajeado (2001), Cana Brava (2002), Peixe Angical (2006), São Salvador (2008) e Estreito (2010) (SILVA, C. 2014; PINTO; PEREIRA, 2019).

A retomada da coleta de dados para elaboração de Estudos de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do empreendimento foi em 2005 pela CNEC Engenharia, empresa que, no ano de 2005, foi incorporada ao Consórcio Camargo Corrêa-Eletronorte, atuando no sentido de operacionalizar o empreendimento, que teria um custo total de 2 bilhões de dólares e uma capacidade de produção de 2.160 MW de energia (MARIN; TRINDADE, 2009).

A previsão é que ao menos oito municípios sejam impactados diretamente pela hidrelétrica em três estados: São João do Araguaia, Bom Jesus do Tocantins, Palestina do Pará, no Estado do Pará. Ananás, São Sebastião do Tocantins, Araguatins e Esperantina, no Estado do Tocantins. E São Pedro da Água Branca, no Estado do Maranhão.

A formação do lago em uma área de 1.115 km² afetará 40 mil pessoas em terras indígenas, projetos de assentamentos, acampamentos, comunidades de

pescadores e marisqueiros, quilombolas, quebradeiras de côco, moradores de áreas urbanas e áreas empresariais e institucionais.

> O projeto de construção da hidrelétrica de Marabá invade, interfere a vida dos assentados, dos indígenas, dos pescadores, dos ribeirinhos, dos moradores de bairros das cidades, produzindo um espaço de relações específicas com cada uma destas categoriais; onde se evidenciam as resistências e estão menos observadas as negociações com a Eletronorte, as empresas de consultoria e construtoras. A Eletronorte continua na prática de ordenar e decidir seus projetos, desconsiderando os sujeitos sociais atingidos. As chamadas "reuniões públicas" se realizam sob um esquema do convencimento, por parte dos técnicos, a partir do discurso que enuncia benefícios; com isto, desviando a atenção sobre as territorialidades específicas ameaçadas, os conflitos socioambientais, a lucratividade do empreendimento para o setor energético e mineral, que são os principais interessados na construção desta obra de infraestrutura (MARIN; TRINDADE, 2009, p. 373).

Um dos discursos enunciados como benefícios, com vistas à sua ampla difusão e aceitação pela população, é a ideia de que o empreendimento eliminará o problema das enchentes anuais em Marabá (MARIN; TRINDADE, 2009).

No que se refere às resistências a esse empreendimento, Lima (2020) evidencia a mobilização conjunta envolvendo grupos de identidades diferenciadas, movimentos sociais e organizações representativas na defesa de seus territórios comuns e de suas identidades.

> Porém, é importante destacar que durante o contexto de maior difusão do empreendimento, diversos grupos de identidades diferenciadas, sobretudo ribeirinhos e indígenas que já foram impactados pela hidrelétrica de Tucuruí, aliaram-se com movimentos sociais e organizações representativas (Movimentos dos Atingidos Por Barragens, Comissão Pastoral da Terra, associações de moradores) que estavam conscientes da dimensão destrutiva da instalação de um projeto hidrelétrico. Estes acabaram por resistir e manifestar suas insatisfações por meio de um certo nível de colaboração política e da proposição de uma categoria que os identifica, que é a de atingidos por barragens. A atuação conjunta produziu ações coletivas em defesa de seus territórios comuns e de suas identidades contra a ameaça da UHE de Marabá [...] (LIMA, 2020, p. 299).

Duas notícias no *site* do MAB do ano de 2015 evidenciam outras dimensões dessa luta: a regularização fundiária como forma de resistência e garantia de direitos frente ao projeto hidrelétrico desde 2013 e a luta por energia nas comunidades. Cita como exemplos os Projetos de Assentamento Prata e Bacurizinho, no Município de

São João do Araguaia no Pará, ainda sem energia instalada. E cita também a ocupação do Landy e a Vila Apinajés em São João do Araguaia e a Vila Espirito Santo no Município de Marabá que vem lutando através do MAB pela regularização fundiária (USINA..., 2015).

Três meses após essa publicação, o *site* do MAB publicou que a Vila do Espírito Santo, comunidade com mais de cinquenta anos de ocupação e ameaçada pela construção da Usina Hidrelétrica de Marabá, recebeu o documento oficial da regularização fundiária de suas terras em ato político realizado em Marabá (MAB..., 2015).

Silva, C. (2014) evidencia que a resistência indígena tem sido das mais decisivas para a não consolidação dos estudos pretendidos pelo Consórcio Camargo Corrêa-Eletronorte. Isso porque, segundo o antropólogo do Ministério Público entrevistado pelo autor, os estudos de impacto nas comunidades indígenas, que devem ser feitos a partir de pesquisas de campo, só podem ser feitos com autorização dessas comunidades, o que não aconteceu.

Por fim, até mesmo os representantes do poder público de Marabá promoveram “resistência” à hidrelétrica, mas somente porque o projeto até então apresentado não previa a construção de eclusas, inviabilizando a navegabilidade no rio Tocantins e, consequentemente, “o sonho” da Hidrovia Tocantins-Araguaia para este grupo. Com as eclusas previstas, o grupo não cria nenhum tipo de resistência ao empreendimento (SILVA, C., 2014, p. 71).

Outra dinâmica produtiva destacada no quadro 08 é o carvoejamento. Conforme antecipamos na primeira parte desse capítulo e citando Monteiro (1998), o carvoejamento é o principal elo das plantas industriais com a socioeconomia da região, e isso se mantém ao longo das três últimas décadas. Antecipamos também a informação presente no quadro 8 de 19 (dezenove) municípios envolvidos na produção de carvão vegetal. É necessário evidenciar agora em maiores detalhes alguns impactos socioambientais sobre os territórios dos sujeitos produtores da diversidade territorial decorrente dessa atividade.

Nesse debate, o primeiro destaque se dá à expansão da produção de carvão vegetal em assentamentos da reforma agrária. Amaral (2014) evidencia que, além das carvoarias tradicionais de produção de carvão, a partir de 2003, com a elevação do preço do ferro gusa e a maior procura por carvão vegetal, os agricultores

familiares passaram a ser incorporados a essa produção. A autora denomina esse processo de monopolização do território pelas indústrias siderúrgicas:

> As indústrias siderúrgicas monopolizam o território a partir da sua demanda pelo carvão vegetal, ou seja, elas não imobilizam capital na compra da terra para produzir o insumo, para ser utilizado como redutor energético na produção do ferro-gusa, mas criam mecanismos para que diferentes sujeitos o produzam, como ocorre com os assentados rurais dos assentamentos José Dutra, Nova Vitória, Nossa Senhora Aparecida e o acampamento Bonfim, localizados no município de Rondon do Pará [...] (AMARAL, 2014, p. 49).

O processo analisado pela autora é um fato consolidado a partir de 2003, mas no início da produção siderúrgica houve um processo de concentração fundiária por duas vias, segundo Monteiro (2006):

> Além da pressão exercida sobre a mata primária, a implantação das empresas sídero-metalúrgicas na Amazônia Oriental brasileira favoreceu também a concentração fundiária por duas vias: uma é que a produção de carvão vegetal reduz significativamente os custos da “limpeza da área”, o que tem influência direta nos mecanismos de privatização da terra, uma vez que facilita a implantação de pastagens; e a outra é que todos os empreendimentos adquiriram grandes propriedades fundiárias destinadas à implantação de projetos de “manejo florestal sustentado” ou de reflorestamento (MONTEIRO, 2006, p. 85).

Além da redução da mata primária ao longo dessas décadas pelo custo mais barato da produção de carvão vegetal por essa fonte de biomassa, da concentração fundiária nos anos iniciais da produção de ferro gusa e mais recentemente da monopolização do território pelas indústrias siderúrgicas no contexto dos assentamentos da reforma agrária (MONTEIRO, 2006; AMARAL, 2014), é preciso destacar a exploração do trabalho envolvendo o carvoejamento.

Magri, Becker e Lins (2012), no contexto da produção de carvão vegetal no Brasil, destacam que entre 2003 e 2011 aproximadamente 2,7 mil trabalhadores foram libertados da escravidão na produção do carvão vegetal. São frequentes os casos de jornadas excessivas, alimentação insuficiente, alojamentos insalubres, em suma, condições degradantes de trabalho, além de formas de cerceamento da liberdade. No bioma amazônico, destaca que, depois da pecuária, a exploração de carvão é a que mais registra incidência de trabalho escravo, citando pesquisas da Organização Não Governamental (ONG) Repórter Brasil.

> Em diferentes regiões brasileiras, a mão de obra que atua nas carvoarias é formada, em sua maior parte, por trabalhadores pobres, despojados de meios de produção e que não possuem alternativas decentes de emprego e renda. Muitas vezes são migrantes com baixa escolaridade e que vivem de empreitadas – serviços temporários e "bicos" mal remunerados. Levados para trabalhar no meio do mato, exercem atividades perigosas e degradantes, como mostram as fiscalizações de campo realizadas pelo governo federal. São vítimas dos mais variados abusos, dentre eles o trabalho escravo (MAGRI; BECKER; LINS, 2012, p. 30).

Para citar um exemplo no Estado do Pará, temos o Município de Goianésia do Pará que dista em média 180 quilômetros da cidade de Marabá. As pesquisas desenvolvidas por Silva e Congílio (2019) mostram que esse município se destacou como um importante produtor de carvão vegetal. Entre os anos de 1997 e 2005, o carvão produzido nesse município era oriundo de resíduos de madeira das serrarias e era produzido na área urbana. Com a decadência do setor madeireiro a partir de 2011, houve uma reorganização do setor carvoeiro nesse município, deslocando-se para as áreas rurais e sendo produzido a partir de mata nativa, proveniente sobretudo de limpeza de terrenos para o estabelecimento de propriedades rurais.

Os autores relatam que os dados da Sema no período áureo da produção de carvão vegetal divulgam que o município chegou a ter 5 mil fornos e que a prefeitura contabilizou 12 mil empregos diretos e indiretos relacionados à produção de carvão, ainda que em condições precárias.

Silva e Congílio (2019), em entrevistas feitas com ex-produtores de carvão no município, relatam a completa precarização e exploração do trabalho: alojamentos em condições precárias, exploração do trabalho familiar, remuneração por produção, trabalho sem folgas regulares, problemas de saúde por inalação de gases tóxicos, fuligem e cinzas, potencializados pela ausência de equipamentos de proteção individual (EPI), ausência de direitos trabalhistas e previdenciários, contratação temporária, jornada de trabalho de 10 a 11 horas diárias e trabalho escravo. Dessa forma, os autores concluem que a exploração do trabalho é uma condição para tornar o ferro-gusa produzido na Amazônia competitivo no mercado mundial.

Um outro empreendimento de infraestrutura vinculado à siderurgia em Marabá é a fase III do DI Marabá, construído para abrigar uma siderúrgica e um porto. Foi construído em uma área desapropriada pelo Decreto nº 1.533, de 13 de março de 2009 do governo do Pará. O objetivo era abrigar o empreendimento siderúrgico da Alpa que seria construído pela mineradora Vale e o porto de Marabá, conforme já

destacado nos capítulos anteriores. Santos e Michelloti (2014) destacam alguns impactos socioterritoriais sobre as comunidades e assentamentos vizinhos:

> Nas proximidades onde se pretendia instalar a ALPA encontram-se diversas comunidades camponesas em posses antigas, assim como em assentamentos de reforma agrária. A dinâmica de ampliação do Distrito Industrial de Marabá gerou conflitos de ordem socioterritoriais e ambientais afetando posseiros que foram retirados de suas áreas para que a ALPA iniciasse suas obras de terraplenagem. Neste sentido, mesmo aqueles que foram mantidas no entorno do DIM, foram prejudicados, pois as diversas relações dos assentados com as pessoas de lugares mais próximos foram desestruturadas, além das pressões imobiliárias sobre a área (SANTOS; MICHELLOTI, 2014, p. 34).

O decreto incluía a desapropriação de terras de fazendas e de uma parte do Projeto de Assentamento (PA) Belo Vale. Esse PA, localizado a 16 km da sede de Marabá resulta de um acampamento da Reforma Agrária constituído por 182 famílias na antiga fazenda Belo Vale. Sem grandes conflitos, em 2003 a fazenda foi desapropriada, dando origem a três PA's, incluindo o Belo Vale (ALMEIDA, 2016).

Com o decreto de desapropriação, diferentes entidades de apoio, como a CPT, o Cepasp e o Movimento Debate e Ação (MDA) começaram a acompanhar a situação das famílias. O Cepasp, em parceria com a CPT, publicou um estudo que serviria de base para a discussão dos impactos e criação de formas de resistência, apontando como conclusão:

> Diante da prioridade que o Estado assumiu de atender os interesses das empresas mineradoras, seria menos perverso se não desagregasse as famílias de agricultores que com muita luta conseguiram conquistar a terra e fazer com que o INCRA criasse os projetos de assentamento, como é o caso do Belo Vale, em que a iniciativa de desagregação está partindo do próprio Estado. Se existem muitos projetos de assentamento que as famílias se encontram abandonadas, sem estrada, sem assistência ou assessoria técnica, sem serviços de saúde e precário serviço de educação, sem poder produzir, até porque não tem como escoar a produção, nem tudo exposto é o caso do projeto de assentamento Belo Vale [...] Consideramos que seja um crime fazer o deslocamento de famílias assentadas que demonstram estarem conseguindo uma certa estabilidade, e constituem danos irreparáveis às condições sociais que as famílias construíram ao longo de anos, os laços de amizade, confianças e considerações. Que sendo destruídas esta relação irão encontrar onde? As pessoas não querem sair, não querem vender ou desfazer de suas áreas, querem

> continuar e ter a terra para outras gerações (CEPASP[52], 2010, p. 17 *apud* ALMEIDA, 2016, p. 77).

Com esse embasamento, a CPT entrou na justiça pedindo a nulidade do decreto porque o governo do estado não teria poder para desapropriar uma área sob jurisdição do Incra. Após essa ação e diversas mobilizações e pressões dos camponeses, o governo do estado decidiu refazer a delimitação da área desapropriada, excluindo o PA Belo Vale. Apesar dessa conquista, os PA's e comunidades ainda teriam que conviver com a poluição caso a siderúrgica e o porto tivessem sido instalados.

Mesmo com o questionamento do Ministério Público Federal e Estadual, que em 17 de maio de 2010 protocolou uma ação civil pública, pedindo a realização de novas audiências públicas, anulação da licença prévia e suspensão do licenciamento ambiental do projeto Alpa por insuficiência de informações em relação à emissão de gases poluentes, as instalações seguiram até 2012, sendo paralisada por decisão da Vale de não mais instalar o empreendimento (SANTOS; MICHELLOTI, 2014).

Por fim, o último empreendimento selecionado para análise é a Fepasa, proposta em 2017, uma ferrovia exclusivamente em solo paraense de iniciativa do governo do Estado do Pará, com 1312 km de extensão, interligando 23 municípios[53], de Barcarena, no Nordeste do Pará, até Santana do Araguaia, no Sul do Pará. Apareceu como uma alternativa ao modal rodoviário nesse trecho, notadamente como alternativa à PA 150, o principal corredor viário entre esses municípios (TERRA MEIO AMBIENTE, 2017).

A ferrovia servirá, em primeiro lugar, ao transporte de minérios de ferro e bauxita, carvão mineral, fertilizantes, combustíveis e grãos destinados à exportação no trecho entre Santana do Araguaia e o porto de Barcarena.

O Rima da Fepasa sugere impactos diretos e indiretos em 8 comunidades e vilas, 19 assentamentos com 101.346,86 hectares e 2.542 famílias, 5

---

[52] CEPASP. Como é belo nosso vale. Marabá: Cepasp, 2010. Relatório.

[53] Barcarena, Abaetetuba, Abel Figueiredo, Moju, Acará, Tailândia, Tomé-Açu, Ipixuna do Pará, Dom Eliseu, Paragominas, Rondon do Pará, Nova Ipixuna, Itupiranga, Marabá, Eldorado dos Carajás, Piçarra, Xinguara, Sapucaia, Rio Maria, Pau D'arco, Redenção, Santa Maria das Barreiras, Santana do Araguaia.

acampamentos com 2.128 famílias e uma área de 34.942,01 hectares, além de 337 fazendas e 7 Comunidades Quilombolas (TERRA MEIO AMBIENTE, 2017).

As resistências ao empreendimento tem se dado por mobilizações em eventos e por via judicial. Um desses eventos aconteceu nos dias 5 e 6 de agosto de 2017 na comunidade quilombola Laranjituba e África, em Abaetetuba, reunindo quilombolas, indígenas, camponeses, agroextrativistas, ribeirinhos e o defensor público Johny Giffoni, do Núcleo de Defesa dos Direitos Humanos da Defensoria Pública do Estado do Pará (GALVÃO, 2017).

Na Avaliação dos presentes na reunião, houve irregularidades no processo avançado de licitação do empreendimento, até aquele momento com as audiências públicas já agendadas sem que as populações tradicionais tivessem sido consultadas previamente, contrariando o que prevê a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), decretado no Brasil em 2004 (GALVÃO, 2017).

Diante desses questionamentos, foi formulada uma representação junto ao Tribunal de Contas da União, pela defensoria pública do Estado do Pará, em virtude de possíveis irregularidades praticadas pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia (Sedeme) concernentes à Fepasa, as quais acarretariam prejuízos aos povos quilombolas e comunidades tradicionais atingidas pelo empreendimento. A representação foi julgada procedente em 09 de maio de 2019, conforme Acórdão nº 58.861 (2019, p. 17-18).

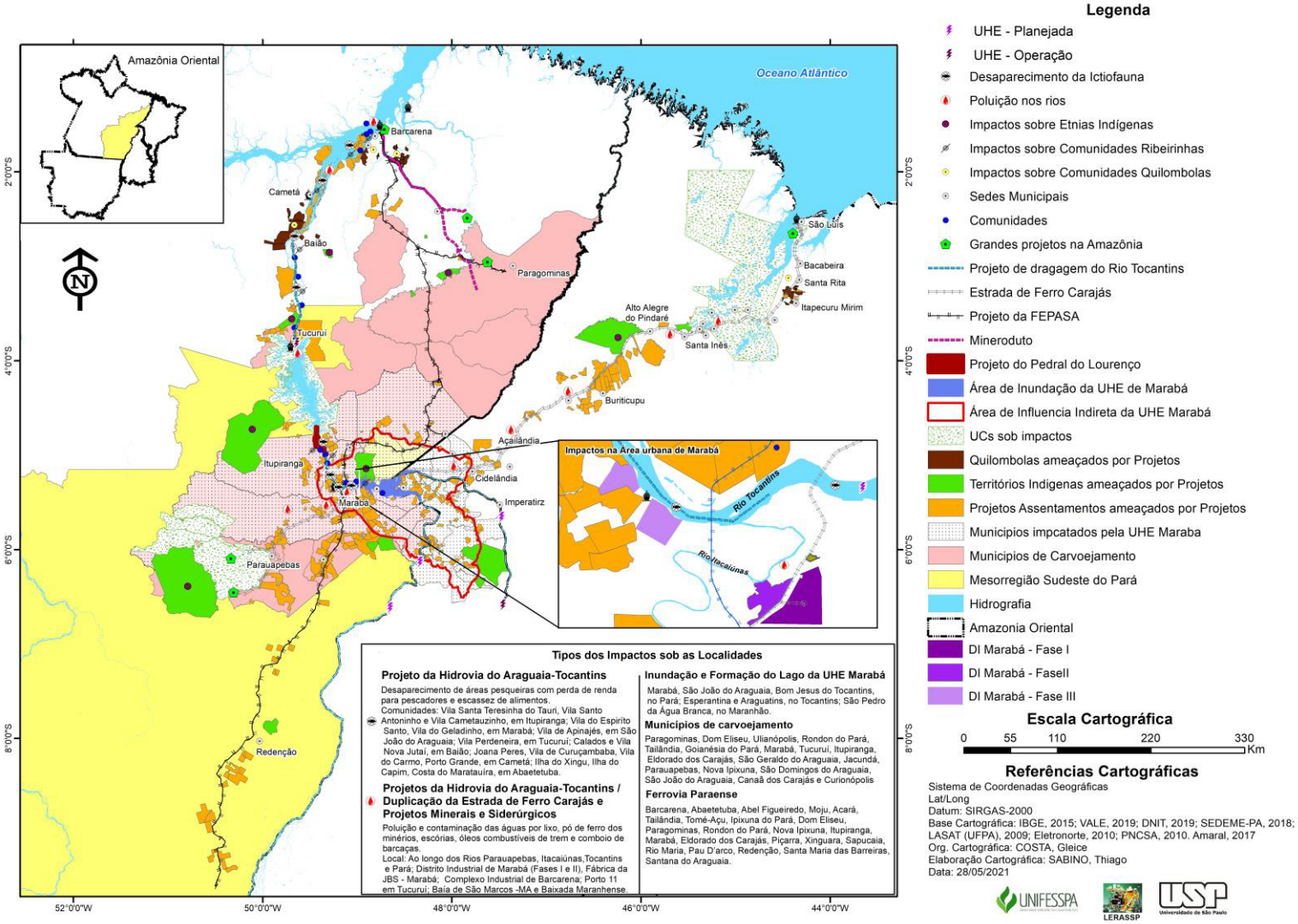
> ACORDAM os Conselheiros do Tribunal de Contas do Estado do Pará, por maioria, nos termos do voto do Relator, com fundamento no art. 1.º, inciso XVII da Lei Complementar nº. 81, de 26 de abril de 2012, julgar parcialmente procedente a representação impetrada pela Defensoria Pública do Estado do Pará para:
> 1 - Determinar à SEDEME que:
> a) no prazo de 60 (sessenta) dias, encaminhe a este Tribunal de Contas o cronograma atualizado do Projeto da Ferrovia Paraense e o publique no seu sítio oficial;
> b) realize consulta prévia, livre e informada com os povos e comunidades tradicionais diretamente afetados pelo projeto, consoante preceituado na Convenção 169 da OIT;
> c) quando da realização de audiência pública, proceda de acordo com os requisitos do art. 39 c/c art. 21 da Lei n. 8666/93, em deferência ao princípio constitucional da publicidade.
> 2 - Recomendar à SEDEME que:
> a) promova audiências públicas regionalizadas, a fim de assegurar maior participação e controle da sociedade;

> b) divulgue as audiências públicas por outros meios, além dos legalmente exigidos, sobretudo pela internet, nos sítios oficiais do Governo do Estado, da SEDEME e das Prefeituras, e pelas rádios locais.
> 3 - Encaminhe cópia da decisão ao Ministério Público do Estado do Pará.

O governo do estado que iniciou em 2019, sucedendo o que propôs a Fepasa, tem tentado retomar o projeto, por enquanto apenas com a assinatura de um protocolo de intenções entre Pará e China em novembro de 2019, para estudos de viabilidade econômica de implantação e exploração do projeto. Esse documento propôs R$ 7 bilhões para implantação e exploração do projeto, envolvendo a *China Communication Construcion Company* (CCCSA) e sua controladora brasileira Concremart (MENEZES, 2019).

Em síntese, os impactos sociais e ambientais sobre os territórios dos sujeitos sociais que produzem a diversidade territorial do Sudeste do Pará permitem visualizar uma outra dimensão das políticas de desenvolvimento regional promovidas pelo Estado em articulação com o capital. O mapa 14 a seguir espacializa esses impactos, destacando municípios e territórios de comunidades originárias e tradicionais e constituindo-se uma delimitação aproximada da região em suas dimensões cultural e ambiental.

Mapa 14 – Dinâmicas produtivas e impactos socioambientais na região de influência de Marabá



O mapa 14 constitui uma delimitação aproximada de municípios e territórios de comunidades originárias e tradicionais ameaçados pelos empreendimentos concebidos e executados pelo Estado em articulação com o capital. O mapa mantém alguns dos principais empreendimentos destacados no mapa 13, como a hidrovia Tocantins-Araguaia, a Fepasa, a hidrelétrica de Marabá, o DI de Marabá fase III e acrescenta os principais municípios produtores de carvão vegetal. Ao lado destes aparecem os territórios ameaçados, com destaque para os de comunidades indígenas, ribeirinhas, quilombolas e de assentados da reforma agrária. Por fim, ainda destaca os principais impactos socioambientais, quais sejam, desaparecimento da ictiofauna e poluição de rios, sem desconsiderar as desterritorializações possíveis na área a ser inundada pela Usina Hidrelétrica de Marabá e nas áreas de influência direta dos demais empreendimentos.

Esse conjunto de impactos concentra-se na mesorregião do Sudeste do Pará, mas a extrapola, considerando sobretudo alguns municípios do Maranhão e do Tocantins que sofrerão os impactos da hidrelétrica de Marabá. Esse, portanto, é o outro lado das políticas de desenvolvimento regional que se projeta para essa porção do Estado do Pará, cuja relação com os projetos produtivos já desenvolvidos e a serem desenvolvidos na cidade de Marabá não podem ser desconsiderados. O item a seguir aprofunda a análise dessa relação.

3.3. O espaço socialmente produzido pela indústria centralizada em Marabá: a região, a cidade e suas transformações

As sessões anteriores deste capítulo buscaram problematizar a relação cidade e região a partir de Marabá e sua centralidade econômica. A partir dos discursos que propalam o desenvolvimento regional, essa centralidade tem sido valorizada pelas políticas públicas e pelas relações econômicas em diferentes escalas, não sem disputas e conflitos entre sujeitos sociais diversos.

O desenvolvimento regional com centralidade em Marabá evidencia a dimensão econômica como hegemônica e que se projeta na dinâmica da siderurgia e produz espaço tendo como referência esses interesses. Nessa complexa relação, ocorre a produção de uma centralidade econômica que é ainda mais perversa com a região em um contexto de capitalismo monopolista de razão neoliberal (DARDOT;

LAVAL, 2016) porque representa a centralidade dos interesses hegemônicos do Estado e do capital.

Embora a siderurgia seja apenas um componente da centralidade econômica de Marabá, sendo representativa da dinâmica industrial, ela evidencia o quanto a valorização dessa dimensão tem imprimido à região dinâmicas de "acumulação de capital por espoliação" (HARVEY, 2004, 2014a, 2014b), transformando a natureza, fonte de trabalho e (re)produção da vida para diversos sujeitos sociais, em mercadoria.

"Acumulação por espoliação" é um conceito formulado por Harvey (2004, 2014a, 2014b) em substituição aos formulados por Marx, quais sejam, os de "acumulação primitiva" ou "acumulação original" tendo em vista que o novo conceito representa um processo em andamento. Ainda assim, Harvey considera que todas as características da acumulação primitiva que Marx menciona permanecem fortemente presentes na geografia histórica até nossos dias. Entre estas, Harvey (2014a, 2014b) destaca: a mercadificação e a privatização da terra e a expulsão pela força de populações camponesas; a conversão de várias formas de direitos de propriedade (comum, coletiva, estatal etc.) em direitos exclusivos de propriedade privada; a supressão dos direitos aos bens comuns (partilhados); a mercadificação da força de trabalho e a supressão de formas alternativas (nativas) de produção e consumo; processos coloniais, neocoloniais e imperiais de apropriação privada de ativos (incluindo os recursos naturais); a monetarização da troca e a taxação, principalmente da terra; o comércio de escravos (a exemplo da indústria do sexo); e a usura, a dívida nacional e o aspecto mais devastador de todos: o uso do sistema de crédito como meio mais radical de acumulação por espoliação. O autor ainda acrescenta que o Estado, com seu monopólio da violência e definições de legalidade, desempenha um papel vital tanto no apoio como na promoção desses processos.

Atualizando o debate, Harvey (2014a, 2014b) destaca os mecanismos inteiramente novos de acumulação por espoliação: a extração de renda a partir de patentes e direitos de propriedade intelectual e a redução ou eliminação de várias formas de propriedade comum (como benefícios de seguridade social, férias remuneradas e acesso à educação e à atenção médica). Com base na atualidade da acumulação por espoliação, Harvey (2014b) questiona:

> Mas como, quando e por que a acumulação por espoliação sai dessa condição clandestina e se torna a forma dominante de acumulação com respeito à reprodução expandida? Em parte isso se relaciona com como e quando se formam crises na reprodução expandida. Mas pode também refletir tentativas de empreendedores determinados e Estados desenvolvimentistas no sentido de "integrar-se" ao sistema e buscar diretamente os benefícios da acumulação do capital (HARVEY, 2014b, p. 127).

Desta forma, há um duplo movimento que explica a dominância da acumulação por espoliação dialeticamente articulados: as tendências de expansão geográfica de capital sobreacumulado que deve ser reinvestido para solucionar crises e o movimento dos Estados que buscam inserir-se na lógica do desenvolvimento capitalista. De todo modo, os dois movimentos sugerem que os Estados devem passar por amplas mudanças legais, institucionais e estruturais.

> A acumulação por espoliação se tornou cada vez mais acentuada a partir de 1973, em parte como compensação pelos problemas crônicos de sobreacumulação que surgiram no âmbito da reprodução expandida. O principal veículo dessa mudança foi a financialização e a orquestração, em larga medida sob a direção dos Estados Unidos, de um sistema financeiro internacional capaz de desencadear de vez em quando surtos de brandos a violentos de desvalorização e de acumulação por espoliação em certos setores ou mesmo em territórios inteiros. Mas a abertura de novos territórios ao desenvolvimento capitalista e as formas capitalistas de comportamento de mercado também teve sua função, o mesmo ocorrendo com as acumulações primitivas de países (como a Coreia do Sul, Taiwan e, agora, de maneira ainda mais dramática, a China) que procuraram inserir-se no capitalismo global como participantes ativos. Para que tudo isso ocorresse, era necessário, além da financialização e do comércio mais livre, uma abordagem radicalmente distinta da maneira como o poder do Estado, sempre um grande agente da acumulação por espoliação, devia se envolver. O surgimento da teoria neoliberal e a política de privatização a ela associada simbolizaram grande parcela do tom geral dessa transição (HARVEY, 2014b, p. 129).

Esses dois movimentos explicam as políticas dos Estados desenvolvimentistas associadas à expropriação de terras comuns. Com isso, ativos de propriedade do Estado ou destinados ao uso partilhado da população em geral tem sido entregues ao mercado para que o capital sobreacumulado possa valorizá-los e com eles promover especulações.

A compreensão desse duplo movimento é importante, uma vez que avança sobre interpretações que consideram apenas o avanço do capital sobre formações sociais em busca de novos investimentos, desconsiderando que Estados

desenvolvimentistas podem ser os primeiros a ter a iniciativa de promover reformas neoliberais para a inserção mais competitiva na economia globalizada. Ao considerar os avanços dos processos de neoliberalização sobre formações sociais nacionais, Harvey (2014a) considera imprescindível o apoio de classes internas e avalia que só quando a estrutura de poder interna for reduzida a uma casca oca e os arranjos institucionais internos estão num caos que vemos forças externas orquestrando livremente reestruturações neoliberais. E acrescenta que nesses casos a taxa de sucesso tende a ser pequena porque a neoliberalização só pode funcionar com um Estado forte, um mercado forte e instituições legais.

Esse referencial é importante para a compreensão das políticas de Estado que se desenvolvem na Amazônia, destacadamente as que selecionamos para análise nesse trabalho. Considerando o exemplo dos empreendimentos de infraestrutura e dinâmicas produtivas como a hidrovia Tocantins-Araguaia, o carvoejamento, a fase III do DI Marabá projetado para abrigar o porto e a siderúrgica, a hidrelétrica de Marabá e a Fepasa como políticas de Estado atreladas aos interesses do capital, contribuem para a desestruturação de relações sociais pré-existentes à hegemonia do capitalismo de razão neoliberal, desterritorializando indígenas, quilombolas, ribeirinhos, quebradeiras de côco, extrativistas, camponeses e privando-os de suas fontes de sobrevivência, os rios e as florestas, pelos barramentos, desmatamentos e contaminações. Dessa forma, o espaço produzido no contexto da centralidade econômica de Marabá distancia-se cada vez mais das realidades sociais vividas porque atende aos interesses hegemônicos do crescimento quantitativo, tornando-se homogêneo com tendência.

Esses empreendimentos representam a produção de um espaço que aumenta as desigualdades e desconsidera as diferenças em um contexto regional. São sustentados pelo discurso do desenvolvimento regional. Mas esse “desenvolvimento”, mais uma vez, não está sendo confundido com “crescimento”? Conforme Lefebvre (2008), representam processos distintos e não podem ser confundidos. Ainda assim, há uma atualização da equivalência entre crescimento e desenvolvimento. Assim como há uma atualização do paradigma do desenvolvimento regional.

Essa atualização do paradigma do desenvolvimento regional considera: a valorização de centralidades urbanas, a acumulação de capital por espoliação, e a

produção do espaço sob hegemonia do Estado e do capital. Esses três movimentos estão dialeticamente articulados.

A valorização de centralidades urbanas foi parte importante do planejamento regional desenvolvido na região amazônica a partir da década de 1960. Nessa política, as cidades eram tomadas como “polos de crescimento” (PERROUX, 1975) e a partir delas esse crescimento poderia propagar-se para a região. Havia uma associação entre industrialização e crescimento, considerando a importância da indústria motriz que teria a capacidade de incrementar o desenvolvimento de outras indústrias. Evidentemente que esse era apenas um modelo econômico e de ordenamento territorial e que não se estabeleceu sobre um espaço vazio. A imposição desse modelo não se concretizou conforme previu o planejamento, uma vez que conflitos com sujeitos sociais anteriormente presentes na região e com os que chegaram como migrantes impuseram limites à sua rápida difusão.

Nas políticas de Estado mais recentes, as cidades e suas centralidades mantêm-se como importantes, não mais sendo tomadas como polos de crescimento a partir de modelos abstratos e externos à região, mas como centros potenciais de produção e difusão de tecnologia, inovação e trabalho qualificado, atendendo a demandas de base regional em suas conexões com a economia cada vez mais globalizada, embora essa importância das cidades ainda seja mais discurso do que prática, sobretudo se considerarmos as plurais e diversas realidades urbanas da Amazônia no sentido da urbanodiversidade regional (TRINDADE JR., 2010). As cidades também mantém-se como bases logísticas importantes, facilitando fluxos de pessoas, mercadorias e informações, sobretudo as de nível intermediário na rede urbana regional.

A atualização do paradigma do desenvolvimento regional também considera a dominância da acumulação de capital por espoliação (HARVEY, 2014a, 2014b). Essa dominância relaciona-se à reorientação do Estado em bases neoliberais. Essa reorientação, que considera a mudança das políticas do bem estar social ao bem estar corporativo, favorece privatizações e mercadificações com a transferência de ativos de domínio público e popular ao domínio privado e de privilégio de classe. A mercadificação da natureza (dilapidação de bens comuns ambientais como terra, ar e água) tem imprimido às populações originárias e tradicionais da Amazônia processos de desterritorializações e/ou reprodução da vida precarizados. Isso é

verdadeiro também para moradores de áreas urbanas, submetidos a processos de segregação pela apropriação privada e capitalista do solo urbano.

O processo de produção do espaço sob hegemonia do Estado e do capital completa a atualização do paradigma do desenvolvimento regional. Esse processo foi iniciado nas décadas anteriores e tende a uma maior difusão com as políticas de Estado e as ações do capital no período recente. A ampliação da rede de transporte, comunicação e telecomunicação, a apropriação privada de terras, a instalação de empreendimentos produtivos, a instalação de hidrelétricas e de portos continuam como centrais nas ações do Estado e do capital mantendo a hegemonia da dimensão concebida do espaço, mas em relação com as dimensões percebida e vivida.

Se olharmos a atualização do paradigma do desenvolvimento regional a partir da cidade de Marabá, veremos sua centralidade transformada. E para compreender essa transformação é necessário levar em consideração as contraditórias e conflituosas relações entre o capital industrial e o Estado na promoção de políticas de desenvolvimento regional no contexto de preponderância do capitalismo monopolista de razão neoliberal. Esse referencial promove a hegemonia da dimensão econômica dessa centralidade. Mas quais outras dimensões dessa centralidade podem ser consideradas ao pensarmos na produção de espaços que considerem as diferenças?

Trindade Jr. (2015) faz uma importante reflexão sobre a centralidade de cidades intermediárias no contexto da rede urbana regional, com ênfase nas cidades médias, compreendendo esse processo em sua multidimensionalidade. Para o autor, a importância dessas cidades na região se liga às suas centralidades econômica, política e socioterritorial.

A centralidade econômica tem sido a mais difundida e se relaciona aos dois circuitos da economia urbana propostos por Santos (1979). Neste caso, tanto os fluxos relativos às atividades industriais, comerciais e de serviços de médio e grande porte quanto os fluxos da pequena produção extrativista, agrícola, artesanal e comercial de sujeitos sociais diversos estão contemplados nessa dimensão da centralidade (TRINDADE JR., 2015).

A centralidade política dessas cidades é definida por sediarem instituições e órgãos oficiais, estaduais e federais ligados às decisões políticas que nela se fazem presentes e ao fato de sediarem importantes forças políticas, associações,

movimentos sociais, representações de classe, sindicais e categorias sociais diversas que projetam movimentos de natureza política e ensejam projeções de novas territorialidades em níveis sub-regionais, sugerindo propostas de novos estados da federação (TRINDADE JR; RIBEIRO, 2009).

A terceira dimensão da centralidade é a socioterritorial e se relaciona às demandas e fluxos para além de necessidades econômicas e de interesses políticos, aproximando-se das demandas endógenas da região. Essa forma de conceber a centralidade serve de inspiração para pensar em "cidades para a região" (TRINDADE JR., 2015). Portanto, uma cidade para a "diversidade territorial" (HAESBAERT, 1999) e que não considere apenas as demandas dos sujeitos hegemônicos.

Retomando as reflexões de Lefebvre (2008), o crescimento não conduz automaticamente ao desenvolvimento e, para o alcance do desenvolvimento, é necessário criar um espaço apropriado. Um espaço produzido pelas resistências, pelos encontros, pelas diferenças. Esse espaço possibilitará o direito à cidade, o direito à diferença e o fortalecimento de uma centralidade socioterritorial.

Para Lefebvre (2001), o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos. Considera o direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar, assim como o direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito de propriedade) como constituintes importantes desse direito.

O autor alerta, no entanto, que esse direito não pode ser concebido como um direito de retorno às cidades tradicionais, mas um direito à vida urbana transformada e renovada. Dessa forma, são necessários também locais para encontros e trocas e para empregos do tempo que possam permitir o uso pleno e inteiro desses momentos e locais.

> As necessidades urbanas específicas não seriam necessidades de lugares qualificados, lugares de simultaneidades e de encontros, lugares onde a troca não seria tomada pelo valor de troca, pelo comércio e pelo lucro? Não seria também a necessidade de um tempo desses encontros, dessas trocas? (LEFEBVRE, 2001, p. 105-106).

Se considerarmos o direito à cidade, o direito à diferença e o direito à centralidade socioterritorial pelos sujeitos produtores da diversidade territorial do

Sudeste do Pará, o resultado será a produção de um *espaço diferencial renovado* que leve em consideração suas vivências e resistências não reprodutíveis.

Considerações Finais

O avanço do Estado centralizador a partir da década de 1960 em articulação com o capital sobre a região amazônica produziu maior integração da cidade de Marabá e da região Sudeste do Pará à economia nacional e internacional. Isso foi possível pelo processo de produção social do espaço, tendo como referência esses interesses hegemônicos.

Esse avanço era associado aos paradigmas da modernização e do desenvolvimento tendo como referências as economias capitalistas mais avançadas. Nesse sentido, os referenciais para a produção do espaço no âmbito regional eram exógenos e o planejamento do desenvolvimento foi a estratégia priorizada. Não podem ser desconsiderados também os interesses geopolíticos baseados na ideologia da segurança nacional na justificativa para esse avanço do Estado centralizador.

Esse processo não se deu sem conflitos. Embora o planejamento desconsidere práticas e vivências sociais anteriores às relações capitalistas ampliadas porque prioriza a dimensão concebida do espaço, as dimensões percebida e vivida as revelam. Evidenciam-se aí os desencontros de temporalidades e espacialidades diversas, que reproduzem o valor de uso e o valor de troca, a dominação e a apropriação.

Na base desses conflitos estavam os interesses diversos sobre os usos da terra, da floresta, do subsolo e dos rios, sendo esses tomados pelos sujeitos sociais hegemônicos da sociedade capitalista como mercadorias, embora sem sê-los. Ainda assim, passaram a ser comprados, trocados, vendidos como qualquer outra mercadoria. Para os sujeitos sociais hegemonizados, sempre foram as referências para a reprodução de suas vidas.

Passadas algumas décadas, há uma tendência à hegemonia do Estado e do capital promovida pelo processo de produção social do espaço. Estamos diante de uma economia global cada vez mais integrada como produto e produtora da ideologia neoliberal. Essa ideologia instaurou a norma da concorrência, fazendo com que os Estados se tornassem os elementos-chave da concorrência exacerbada, sendo considerados ao mesmo tempo atores e objetos da concorrência mundial, construtores e colaboradores do capitalismo financeiro (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 199).

Nesse contexto, temos a mundialização do espaço com a justaposição entre o local, o regional e o nacional em que o espaço inteiro se torna o lugar da reprodução (CARLOS, 2007). Alguns paradigmas vigentes nas décadas anteriores atualizam-se, a exemplo dos paradigmas do crescimento e do desenvolvimento, reproduzidos como o ideal a ser alcançado pela sociedade capitalista. A despeito da crise ambiental debatida na escala planetária e que foi produzida tendo como referência esses paradigmas, o avanço da acumulação de capital por espoliação na região amazônica segue avançando.

Esse processo pode ser evidenciado na cidade de Marabá e na região Sudeste do Pará quando consideramos as relações de espoliação envolvidas na produção de uma centralidade urbano regional pelos interesses do Estado e do capital. Nessa produção, os paradigmas supramencionados atualizam-se como desenvolvimento regional.

Esse desenvolvimento regional não mais é associado a um “polo de crescimento” (PERROUX, 1975), mas cada vez mais a um “eixo de desenvolvimento”, sem que as cidades diminuam sua importância na produção desse novo ordenamento territorial. Como espaços socialmente produzidos, as cidades continuam centrais como espaços de comando, de acumulação e de espoliação. Desta forma, os capítulos constitutivos desta tese buscaram responder à questão das relações envolvidas na transformação da centralidade da cidade de Marabá face ao desenvolvimento da siderurgia. São relações de produção capitalistas que buscam a reprodução ampliada do capital sem abrir mão dos processos de acumulação de capital por espoliação.

Dessa forma, o primeiro capítulo da tese buscou identificar e analisar o início desse processo, situando historicamente a formação e a transformação da centralidade urbano regional de Marabá. Considerou que essa cidade foi central nas estratégias desenvolvimentistas pensadas para a Amazônia a partir da segunda metade do século XX, abrigando projetos produtivos e de infraestrutura. No contexto do PGC, em 1980, a mineração e a siderurgia em Marabá estavam ligadas a uma estratégia de desenvolvimento regional planejada para a região de Carajás, envolvendo parte dos Estados do Pará, Maranhão e Goiás (norte de Goiás, hoje Tocantins). O capítulo ainda antecipou a ideia que foi melhor analisada no segundo capítulo, qual seja, a de que a siderurgia se mantém como estratégia de

desenvolvimento regional, mas no contexto do planejamento do desenvolvimento dos sucessivos governos do Estado do Pará e do Município de Marabá, valorizando a centralidade dessa cidade.

A transformação dessa centralidade envolveu muitos conflitos e disputas entre sujeitos sociais na região. Até a década de 1960, o extrativismo vegetal, inicialmente da borracha e posteriormente da castanha do pará, era a atividade econômica dominante e era controlada por oligarquias que exerciam o poder econômico e político na região a partir de Marabá. O avanço do Estado centralizador e do capital de origem industrial e financeira quebrou a hegemonia dessa oligarquia ao produzir o espaço urbano e regional tendo como referência a reprodução ampliada do capital. Dessa forma, os conflitos e as disputas entre esses sujeitos sociais promoveram a hegemonia dos interesses do Estado centralizador e do grande capital. E a cidade de Marabá assumiu maior importância na rede urbana regional com a consolidação das novas frentes econômicas e de modernização.

O segundo capítulo apresentou informações sobre políticas de atração de investimentos voltadas para Marabá e para a região Sudeste do Pará no período de 2003 a 2019, obtidas por meio de documentos e de entrevistas, para destacar que as gestões políticas do Município de Marabá, do Estado do Pará e as federais continuam a promover o desenvolvimento da siderurgia em suas políticas públicas e em suas articulações com o capital na cidade de Marabá.

Em um contexto de globalização que promove maior competição entre regiões e lugares por investimentos públicos e privados, as gestões políticas supracitadas facilitam obras de infraestrutura (portos, pontes, hidrovias, ferrovia, distrito industrial), incentivos fiscais e creditícios, parque de ciência e tecnologia, com o intuito de atrair investimentos privados que promovam a verticalização da siderurgia para a inserção de forma mais competitiva da cidade e da região na economia globalizada. Esse processo evidencia a liderança de um Estado desenvolvimentista com orientação neoliberal.

O terceiro capítulo destacou elementos da relação cidade e região produzidos pela dinâmica da siderurgia concentrada em Marabá. Essa relação atualiza o paradigma do desenvolvimento regional, valorizando a centralidade econômica da cidade de Marabá e desenvolvendo com esta região mecanismos de acumulação de capital por espoliação ao transformar a natureza, fonte de trabalho e reprodução da vida para diversos sujeitos sociais, em mercadoria.

Para a região influenciada pela dinâmica da siderurgia, projetam-se os impactos socioambientais envolvendo os sujeitos sociais produtores da “diversidade territorial” (HAESBAERT, 1999) e os benefícios econômicos para uma pequena parcela de grupos empresariais atuantes em escalas espaciais diversas. Dessa forma, ribeirinhos, indígenas, quilombolas, quebradeiras de côco, acampados e assentados da reforma agrária, moradores de áreas urbanas sofrem o risco permanente de desterritorializações e/ou reprodução de suas vivências de forma precarizada.

Isso porque os processos de desmatamento, de poluição de rios, de poluição atmosférica, de alagamentos, de exploração do trabalho, de concentração fundiária, de desaparecimento de áreas pesqueiras e de espécies da ictiofauna, do bloqueio da circulação fluvial para pequenas embarcações tornam-se ameaças permanentes com o avanço do Estado e do capital inseridos na competitividade neoliberal, oferendo riscos à manutenção de suas rendas e à reprodução de suas identidades.

A despeito da hegemonia dos interesses econômicos, esses processos de espoliação não se estabelecem sem resistências. Os movimentos sociais e sindicais, as organizações religiosas e as instituições de ensino e pesquisa da região promovem encontros, debates e até enfrentamentos judiciais que questionam os EIA/Rima e os licenciamentos ambientais dos empreendimentos que ameaçam os territórios dos sujeitos sociais produtores da diversidade territorial. Esses movimentos e organizações possuem bases regionais, mas atuam cada vez mais em escalas espaciais diversas, o que possibilita maior visibilidade às suas lutas e resistências.

As informações e argumentos expostos nestes três capítulos, portanto, ratificam a tese de que para compreender a transformação da centralidade da cidade de Marabá é necessário levar em consideração as contraditórias e conflituosas relações entre o capital industrial e o Estado na promoção de políticas de desenvolvimento regional no contexto de preponderância do capitalismo monopolista de razão neoliberal.

Consoante a interpretação da produção social do espaço, verificamos a produção de uma centralidade urbano regional com privilégio para a dimensão econômica, considerando a importância assumida pela siderurgia. Esse processo, uma vez mais, tende à reprodução ampliada do capital, mas não prescinde dos mecanismos de acumulação de capital por espoliação.

Dessa forma, as cidades e suas centralidades permanecem como espaços socialmente produzidos importantes na reprodução das relações sociais de produção e constituem base para a realização cada vez mais ampliada da intervenção do Estado e do capital na produção do espaço, possibilitando a ampliação das relações de produção na região comandadas pelo capitalismo de razão neoliberal.

Ainda que a dimensão econômica da centralidade urbano regional de Marabá mantenha-se como hegemônica, é necessário considerar a potência das resistências e lutas amadurecidas ao longo de algumas décadas em uma região alvo de sucessivas frentes de modernização. Aí reside a esperança da produção de um *espaço diferencial renovado*, que pode promover a hegemonia de uma centralidade socioterritorial e de cidades que sejam para a região (TRINDADE JR., 2015).

Referências

AB SÁBER, A. N. Da Serra Pelada à Serra dos Carajás. *In*:_____. **A Amazônia:** do discurso à práxis. São Paulo: EDUSP, 1996. p. 237-286.

ACIM dá aval a Parque Tecnológico. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XXVII, edição 1.879, 19-20 mar. 2009. Caderno 2, p. 04.

AGNELLI diz que o importante é que o Pólo Siderúrgico será no Brasil. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XXI, edição 1216, 20-22 maio 2003. Caderno 1, p. 04.

ALMEIDA, J. J. A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais (1970-2000). **Fronteiras**, Dourados, v. 11, n. 20, p. 167-188, jul./dez. 2009.

ALMEIDA, F. S. **Assentamentos rurais no Sudeste Paraense:** novos territórios rurais e a pluriatividade como estratégia de reprodução social no PA Belo Vale, Marabá-PA. 2016. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia) – Programa de Pós-Graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia, Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2016.

ANDRADE, J. R. (org.). **Perspectivas para o meio ambiente urbano**: GEO Marabá. Belém: PNUMA, ONU-Habitat, IBAM, ISER, Ministério do Meio Ambiente, Ministério das Cidades, 2010.

AMARAL, M. D. B. O movimento do carvoejamento na Amazônia Oriental brasileira: a dinâmica da produção do carvão vegetal em Rondon do Pará. **Confins (Paris)**, v. 22, p. 1-32, 2014.

BAUER, M. W. Análise de conteúdo clássica: uma revisão. *In*: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 189-217.

BECKER, B. K. Amazônia. São Paulo: Ática, 1990.

BERNADES, A.; NETO, N. T. O lugar dos sujeitos na pesquisa qualitativa em Geografia. *In*: PIRES, C. L. Z.; HEIDRICH, A. L.; COSTA, B. P. (org.). **Plurilocalidade dos sujeitos**: representações e ações no território. Porto Alegre: Compasso Lugar-Cultura, 2016. p. 30-44.

BUNKER, S. G. Da castanha-do-pará ao ferro: os múltiplos impactos dos projetos de mineração na Amazônia brasileira. **Novos Cadernos Naea**, v. 6, n. 2, p. 5-38, dez. 2003.

BRANDT MEIO AMBIENTE. Aços Laminados do Pará (ALPA): **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)**. Belém: Brandt/Vale, 2009.

BRASIL. Secretaria de Planejamento. **Programa Grande Carajás**: um desafio lançado a todos os segmentos da sociedade brasileira. Brasília: Seplan, 1985. 32 p.

BRASIL. Lei complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996. Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e

intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 134, n. 180, p. 01, 16 set. 1996.

BRASIL. Lei nº 11.968, de 06 de julho de 2009. Inclui na relação descritiva do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação Rodoviária entre Redenção/PA e Marabá/PA. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 146, n. 127, p. 01, 07 jul. 2009.

BRASIL. Tribunal de Contas do Estado do Pará. Acórdão nº 58.861, Assunto: Representação Formulada Pela Defensoria Pública do Estado do Pará - Dpe/Pa, em Virtude de Possíveis Irregularidades Praticadas Pelo Estado do Pará, Por Meio da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia - Sedeme, Concernentes Ao Projeto da Ferrovia Paraense - Fepasa, As Quais Acarretariam Prejuízos Aos Povos Quilombolas e Comunidades Tradicionais Atingidas Pelo Empreendimento.. Defensoria Pública do Estado do Pará. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia. Relator: Conselheiro Substituto Julival Silva Rocha. Belém, PA, 09 de maio de 2019. **Tribunal de Contas do Estado do Pará**. Belém, 09 maio 2019.

BRASIL. Lei nº 176, de 29 de dezembro de 2020. Institui transferências obrigatórias da União para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, por prazo ou fato determinado; declara atendida a regra de cessação contida no § 2º do art. 91 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT); e altera a Lei nº 13.885, de 17 de outubro de 2019. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 157, edição extra B, p. 01, 29 dez. 2020.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Relatório executivo do estudo da Bacia do Tocantins-Araguaia.** Brasília: Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ; Laboratório de transporte e logística da Universidade Federal de Santa Catarina, 2013. 48 p.

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**, v. 12, n. 1, p. 161-192, jun. 2009.

CARLOS, A. F. A. **O Lugar do/no mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007. 74 p.

CARNEIRO, M. S. Mercado e contestação: a atuação da crítica social e as transformações nas estratégias das empresas siderúrgicas de Carajás (1988-2012). **Política e Sociedade**, v. 15, nº 03, p. 282-313, mai/ago. 2016.

CARTA à população sobre a implantação da Hidrovia Rio Tocantins-Araguaia. **CNBBN2**, 2019. Disponível em: <http://cnbbn2.com.br/carta-a-populacao-sobre-a-implantacao-da-hidrovia-rio-tocantins-araguaia/>. Acesso em: 14 abr. 2021.

CASTRO, E. Estado e Políticas Públicas na Amazônia em Face da Globalização e da Integração de Mercados. *In*: COELHO, M. C. N.; MATHIS, A.; HURTIENNE, T. (org.). **Estado e Políticas Públicas na Amazônia**: gestão do desenvolvimento regional. Belém: Editora Cejup, 2001. p. 7-31.

CASTRO, E. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. **Cadernos CRH**, Bahia, v. 25, n. 64, p. 45-61, jan./abr. 2012.

CELLARD, A. A análise documental. *In*: POUPART, J. *et al*. (org.). **A pesquisa qualitativa**: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 295-316.

CHAGAS FILHO, F. **Derrocamento do Pedral do Lourenção**: a mercantilização da notícia e a instrumentalização do Rio Tocantins. 2018. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia) – Programa de Pós-Graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia, Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2018.

CODEC, c2021. Institucional (Quem Somos). Disponível em: <https://www.codec.pa.gov.br/quem-somos/>. Acesso em: 22 out. 2021.

COELHO, M. C. *et al*. Estratégias de modernização na Amazônia e a (re)estruturação de municípios: o caso da implantação de empresas minero-metalúrgicas e de energia elétrica. *In*: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano-regional. São Paulo: UNESP, 2003. p. 657-694.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PARÁ (Codec). **Marabá**: Guia do Investidor. Marabá: Codec/Secretária de Mineração, Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia de Marabá, 2018. 24 p.

CONHEÇA Salobo, o maior projeto de cobre da Vale. **Vale**, 2015. Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/pt/aboutvale/news/paginas/conheca-salobo-maior-projeto-cobre-vale.aspx>. Acesso em: 22 out. 2021.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987.

COSTA, E. J. M.; CARVALHO, D. F.; CARVALHO, A. C. A formação de cadeias produtivas integradas: do potencial APL de ferro-gusa ao APL metalomecânico de Marabá. *In*: FERNANDES, F. R. C.; ENRIQUEZ, M. A. R. S.; ALAMINO, R, C. J. (ed.). **Recursos Minerais e Sustentabilidade Territorial**: arranjos produtivos locais. Rio de Janeiro: CETEM/MCTI, 2011. p. 15-33.

COTA, R. G**. Carajás**: a invasão desarmada. Petrópolis: Vozes, 1984.

CUNHA, Cristiane Vieira. Relatório do I Seminário sobre os impactos da Hidrovia Araguaia-Tocantins sobre a pesca na região: o rio Tocantins para além do uso como via de transporte. UNIFESSPA, 2017. Não publicado.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

D'ARAÚJO, M. C. Amazônia e desenvolvimento à luz das políticas governamentais: a experiência dos anos 50. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 7, n. 9, p. 41-55, jun. 1992.

DILMA "Siderúrgica em Marabá é questão de honra para Lula". **Jornal Correio do Tocantins**, ano XXVII, edição 1.967, 13-14 out. 2009. Caderno 1, p. 02.

EMMI, M. F. **A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais**. Belém: NAEA/UFPA, 1999.

EMMI, M. F.; MARIN, R. E. A. Crise e rearticulação das oligarquias no Pará. **Papers do NAEA**, Belém, n. 104, p. 1-16, 1996.

ENRÍQUEZ, M. A. R. S. **Maldição ou Dádiva?** Os dilemas do desenvolvimento sustentável a partir de uma base mineira. 2007. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável) – Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

FERMAR FERRO LIGAS, c2021. Institucional. Disponível em: <https://fermarferroligas.com.br/>. Acesso em 22 out. 2021.

FUNDAÇÃO AMAZÔNIA DE AMPARO A ESTUDOS E PESQUISAS. **Estatísticas Municipais Paraenses**: Marabá. Belém: Fapespa, 2016.

GALVÃO, E. Povos do campo e da floresta repudiam a construção de Ferrovia Paraense S. A. **FASE**, 2017. Disponível em: <https://fase.org.br/pt/informe-se/noticias/povos-do-campo-e-da-floresta-repudiam-a-construcao-de-ferrovia-paraense-s-a/>. Acesso em 07 out. 2021.

GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. *In*: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008. p.64-89.

GOMES, E. Distrito Industrial de Marabá chega à marca de 1.674.720 t de ferro-gusa. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XXII, edição 1.390,21-24 jan. 2005. Caderno 1, p. 04.

GOVERNO detalha projeto para implantação de siderúrgica em Marabá. **CODEC**, 2016. Disponível em: <https://www.codec.pa.gov.br/governo-detalha-projeto-para-implantacao-de-siderurgica-em-maraba/>. Acesso em: 21 set. 2021.

GREMAUD, P. A.; PIRES, J. M. “Metas e Bases” e I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND (1970-1974). *In*: KON, A (org.). **Planejamento no Brasil II**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2010. p. 43-70. (Coleção Debates: economia).

GREMAUD, P. A.; PIRES, J. M. II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND (1975-1979). *In*: KON, A (org.). **Planejamento no Brasil II**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2010. p. 71-109. (Coleção Debates: economia).

GRUPO AÇO CEARENSE, c2021a. Institucional (Novos Investimentos). Disponível em: <https://www.grupoacocearense.com.br/sinobras/novos-investimentos/>. Acesso em: 15 set. 2021.

GRUPO AÇO CEARENSE, c2021b. Institucional (Quem Somos). Disponível em: <https://www.grupoacocearense.com.br/sinobras/institucional/quem-somos/>. Acesso em: 15 set. 2021.

HAESBAERT, R. Região, diversidade territorial e globalização. **GEOgraphia**, ano 1, n. 1, p. 15-39, 1999.

HAESBAERT, R. **Regional-global**: dilemas da região e da regionalização na Geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: 2010.

HALL, A. L. **Amazônia**: desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás. Rio de Janeiro: Zahar, 1991.

HARVEY, D. O “novo” imperialismo: acumulação por espoliação. *In*: PANITCH, L.; LEYS, C. (org.). **Socialist register 2004**: o novo desafio imperial. Buenos Aires: CLACSO, 2006. p. 95-125.

HARVEY, D. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, D. **O neoliberalismo**: história e implicações. 5. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014a.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014b.

IBGE atualiza Mapa da Amazônia Legal. AgenciadenoticiasIBGE, 2020. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/28089-ibge-atualiza-mapa-da-amazonia-legal>. Acesso em 23 set. 2021.

INDEX MUNDI, c2021. Metais (minério de ferro). Disponível em: <https://www.indexmundi.com/pt/pre%C3%A7os-de-mercado/?mercadoria=min%c3%a9rio-de-ferro&meses=240.>. Acesso em: 22 out. 2021.

INFRAESTRUTURA deficitária tem salvação. **Revista Pará Industrial**, ano 2, n. 8, maio, jun. e jul. 2009. Entrevista, p. 8-11.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E AMBIENTAL. **Lendo o Pará**. Belém: IDESP, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS. **Carajás**: o Brasil hipoteca seu futuro. Rio de Janeiro: Achiamé, 1983.

IKEDA, J. C. O. **Expansão do capital, luta de classes e poder local**: um estudo sobre a composição do poder político no município de Marabá / Pará (1985-2012). 2014. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia) – Programa de Pós-Graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia, Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2014.

KELLY, Killzy. Siderúrgica quer implementar hidrovia mesmo sem as eclusas. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XXII, edição 1.441, 19-21 jul. 2005. Caderno 2, p. 04.

LEFEBVRE, H. **Lógica formal, lógica dialética**. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1987.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, H. **Espaço e política**. Belo Horizonte. UFMG, 2008.

LEFEBVRE, H. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, 2013.

LENCIONI, S. Metropolização do espaço. *In*:_____. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. p. 41-56.

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

LIMA, M. M. **Territórios de uso comum na Amazônia**: relação sociedade-natureza e modernização do espaço regional. Tese (Doutorado em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

LIMA, M. M.; TRINDADE JR., S-C. C. Marabá: cidade, orla fluvial e vida urbana em transformação na Amazônia. *In*: MERCÊS, S. S.; VECCHIONE, M (org.). **Natureza, sociedade e economia política na Amazônia contemporânea**. Belém: NAEA, 2017. p. 91-117.

LOBATO, W. Hidrovia Araguaia Tocantins repete os erros do passado e prejudica populações locais. **CUT**, 2021a. Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/hidrovia-araguaia-tocantins-repete-os-erros-do-passado-e-prejudica-populacoes-lo-2ab0>. Acesso em 16 out. 2021.

LOBATO, W. Vício de origem prejudicou estudos de impacto ambiental de hidrovia no Pará. **CUT**, 2021b. Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/vicio-de-origem-prejudicou-estudos-de-impacto-ambiental-de-hidrovia-no-para-69b8>. Acesso em 16 out. 2021.

MAB conquista regularização fundiária de área ameaçada pela barragem de Marabá. **MAB**, 2015. Disponível em: <https://mab.org.br/2015/05/27/mab-conquista-regulariza-fundi-ria-rea-amea-ada-pela-barragem-marab/>. Acesso em 06 maio 2021.

MACHADO, P. F. O Polo sídero-metalúrgico de Carajás: gênese de uma nova região industrial? **Ensaios FEE**, Porto Alegre, v. 12, n. 1, p. 158-175, 1991.

MAGRI, C.; BECKER, M.; LINS, N. (coord.). **Combate à devastação ambiental e trabalho escravo na produção do ferro e do aço**: Amazônia, Cerrado e Pantanal. São Paulo: AVINA/Rede Nossa São Paulo/Instituto Ethos/WWF, 2012. *E-book*. Disponível em: https://reporterbrasil.org.br/documentos/carvao.pdf Acesso em: 06 maio 2021.

MALHEIRO, B. C. P. **O que Vale em Carajás?** Geografias de exceção e r-existências pelos caminhos do ferro na Amazônia. 2019. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

MARABÁ faz primeiro Ato Público pela implantação da metalúrgica. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XII, edição 474, p. 01, 12-18 ago. 1994.

MARABÁ. **Relatório Técnico I (Diagnóstico do Plano Diretor de Marabá)**. Marabá: prefeitura de Marabá/UFPA/FAPESPA, 2006a.

MARABÁ. **Lei nº 17.213, de 9 de outubro de 2006 (Plano Diretor Participativo de Marabá)**. Marabá: Câmara Municipal de Marabá, 2006b.

MARABÁ. **Lei nº 17.846, de 29 de março de 2018 (Plano Diretor Participativo de Marabá)**. Marabá: Câmara Municipal de Marabá, 2018.

MARIN, R. E. A.; TRINDADE, J. Wakymãhã mekto kônhito-nxàkaka: Projeto da Hidrelétrica de Marabá - Pará. *In*: ALMEIDA. A. W. B. (org.). **Conflitos sociais no Complexo Madeira**. Manaus: Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia/UEA Edições, 2009. p. 367-389.

MARQUES, G. S; TRINDADE, J. R. B. Para além da SPVEA: elementos para a interpretação da intervenção estatal na Amazônia. *In*: TRINDADE, J. R. B. **Seis décadas de intervenção estatal na Amazônia**: a Spvea, auge e crise do ciclo ideológico do desenvolvimentismo brasileiro. Belém: Paka-tatu, 2014. p. 153-183.

MAY, T. **Pesquisa social**: questões, métodos e processos. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2004.

MENEZES, C. Governo garante início da Ferrovia Pará em 2021, obra de R$ 7 bilhões. **Agenciapara**, 2019. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/16323/>. Acesso em 07 out. 2021.

MILANEZ, B.; PORTO, M. F. A ferro e fogo: impactos da siderurgia para o ambiente e a sociedade após a reestruturação dos anos 1990. ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS, IV, 2008, Brasília. **Anais eletrônicos...** Brasília: ANPPAS, 2008.

MINAYO, M. C. S. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 21. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

MIRANDA, R. R. **(Contra)hegemonia e território do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) no sudeste paraense**. 2017. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

MONTEIRO, M. A.; COSTA, J. C. W. A.; BARBOSA, E. J. Território-rede e competitividade sistêmica para a Amazônia: o caso do Estado do Pará. **T&C Amazônia**. Ano VIII, n. 18, p. 44-52, I Semestre de 2010.

MONTEIRO, M. A. **Siderurgia e Carvoejamento na Amazônia:** drenagem energético-material e pauperização regional. Belém: UFPA/NAEA, 1998.

MONTEIRO, M. A. Em busca de carvão vegetal barato: o deslocamento de siderurgias para a Amazônia. **Novos Cadernos NAEA**. vol. 9, n. 2, p. 55-97, dez. 2006.

MOVIMENTO “O Pará é que *Vale*” ganha força e promete agir com todo rigor. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XXI, edição 1.193, p. 08-09, 25-27 fev. 2003.

NOVA siderúrgica debatida na Acim. **Jornal Correio**, ano XXXIV, edição 2.959, 2-4 abr. 2016. Caderno Atualidades, p. 03.

NOVO dono da Vale diz que projeto pode ser cancelado. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XV, edição 621, p. 09, 20-26 jun. 1997.

NUNES, D. A.; LIMA, M. M. A cidade média de Marabá: novas dinâmicas territoriais e centralidade urbanoregional na Amazônia oriental. *In*: SEMINÁRIO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, ESTADO E SOCIEDADE, I, 2012, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012.

OLIVEIRA, J. A. **Cidades na Selva**. Manaus: Editora Valer, 2000.

PARÁ. Tribunal de Contas do Estado do Pará. Acórdão nº 58.861. Processo nº

PARÁ. Secretaria de Estado de Integração Regional – SEIR. Diretoria de Integração Territorial. **Atlas de Integração Regional do Estado do Pará**. Belém: SEIR, 2010.

PARÁ. Lei nº 8.098, de 1º de janeiro de 2015. Altera a denominação e redefine competências para a Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará, e dá outras providências. **Diário Oficial do Pará**: gabinete do governador, Belém, PA, ano 125, n. 32798, p. 26, 01 jan. 2015.

PEREIRA, A. L. S. Reflexões sobre o fenômeno da "centralidade" a partir do quadro teórico da "Antropologia da Cidade". **Ponto Urbe**: Revista do núcleo de antropologia urbana da USP, v. 11, 2012, p. 01-17.

PEREIRA, A. R. Colonização e conflitos na Transamazônica em tempos da ditadura civil-militar brasileira. **CLIO**: Revista de Pesquisa Histórica, v. 2, n. 31, 2014, p. 01-17.

PERROUX, F. O Conceito de Pólo de Desenvolvimento. *In*: FAISSOL, S. (org.). **Urbanização e regionalização**: relações com o desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: IBGE, 1975. p. 97-110.

PINTO, P. D.; PEREIRA, A. R. Possíveis impactos da Hidrelétrica de Marabá na vida dos moradores da Vila Espírito Santo. *In*: SEMANA ACADÊMICA DA UNIVERSIDADE DO ESTADO DO PARÁ, X, 2019, Marabá. **Anais [...]**. Marabá: Universidade do Estado do Pará, 2019.

PINTO, L. F. **Carajás:** o ataque ao coração da Amazônia. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Marco Zero, 1982.

POMPEU, Ulisses. Vale vai terminar as condicionantes da Alpa. **Jornal Correio**, ano XXXIV, edição 2.952,17-18 mar. 2016. Caderno 1, p. 08.

POMPEU, Ulisses. E qual o preço do minério para a argelina Cevital? **Jornal Correio**, ano XXXV, edição 3.141,10-12 jun. 2017. Caderno A, p. 06.

PREFEITO teme sobre implantação da usina. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XV, edição 622, p. 02, 27 jun. a 3 jul. 1997.

REATIVAÇÃO da CDI pode fortalecer o Distrito Industrial de Marabá. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XII, edição 475, p. 01, 19-25 ago. 1994.

ROBERTO, P. Indenizações custarão R$ 90 milhões. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XXVII, edição 1.879, 19-20 mar. 2009. Caderno 2, p. 05.

RIBEIRO, R. **As Cidades Médias e a Reestruturação da Rede Urbana Amazônica**: a experiência de Marabá no Sudeste Paraense. 2010. 136 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

SANDRONI, P. **Novíssimo dicionário de economia**. São Paulo: Best Seller, 1999. *E-book.*

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) – Programa de Pós-graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia, Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2015.

SANTOS, M. M. Reflexões sobre a crise no setor siderúrgico do Distrito Industrial de Marabá e as estratégias empresariais. **Revista Confronteiras**, ano 1, n. 1, p. 54-76, abril/2017.

SANTOS, M. M. Verticalização da produção mineral no Sudeste paraense: chantagem locacional e impactos socioterritoriais e ambientais. **Produção Acadêmica**. v. 3, p. 25-43, 2017.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Livraria Francisco Alves Editora, 1979.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SEMAS. c2021. Página Inicial (Decretos Estaduais). Disponível em: https://www.semas.pa.gov.br/2015/09/16/decreto-no-1-348-de-25-de-agosto-de-2015/. Acesso em: 22 out. 2021.

SENA, L, R. **O MST nos discursos da mídia impressa marabaense**: um olhar a partir dos jornais Correio do Tocantins e Opinião, no ano 1996. 2014. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia) – Programa de Pós-Graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia, Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2014.

SILVA, Waldir. Marabá impede a passagem do ferro para conquistar metalúrgica. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XV, edição 646, p. 08-09, 7-10 nov. 1997.

SILVA, C. B. **A comunicação da Usina Hidrelétrica de Marabá**. 2014. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia) – Programa de Pós-Graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia, Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2014.

SILVA, S. A. **O planejamento regional pós-constituição federal de 1988: instituições, políticas e atores**. Dissertação (Mestrado em Ciências: Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

SILVA, S. A. **A questão regional brasileira no âmbito das políticas públicas federais**. Tese (Doutorado em Ciências: Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

SILVA, R. C.; CONGÍLIO, C. R. Setor carvoeiro no município de Goianésia do Pará no contexto do Programa Grande Carajás e impactos sobre a exploração do trabalho. *In*: CONGÍLIO, C. R.; BEZERRA, R.; MICHELLOTI, F. (org.). **Mineração, trabalho e conflitos amazônicos no sudeste do Pará**. Marabá: Iguana Editora, 2019. p. 211-230 (volume 1).

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. **Sistematização da produção bibliográfica do Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia – POLAMAZÔNIA**. Belém: SUDAM, 2019. 63 p.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. **Política de Desenvolvimento Industrial da Amazônia Legal (PDIAL)**. Resumo Executivo. Belém: Sudam, 2014. 40 p.

TAVARES, M. G. C. **A dinâmica espacial da rede de distribuição de energia elétrica no Estado do Pará (1960-1996)**. 1999. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.

TERRA MEIO AMBIENTE. **Ferrovia Paraense:** Relatório de Impacto Ambiental (RIMA). Belém: Terra/Sedeme, 2017.

TOURINHO, H. L. Z. **Planejamento urbano em área de fronteira econômica**: o caso de Marabá. 482 f. 1991. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 1991.

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL. c2021. Eleitor e eleições (Eleições, plebiscitos e referendos). Disponível em: https://www.tse.jus.br/eleicoes/eleicoes-plebiscitos-e-referendos Acesso em: 04 out. 2021.

TRINDADE JR., S-C. C.; PEREIRA, J. C. C. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental. *In*: SPOSITO, M. E. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.

TRINDADE JR., S-C. C.; RIBEIRO, R. Marabá: novos agentes econômicos e novas centralidades urbano-regionais no sudeste paraense. *In*: TRINDADE JR. *et al.* (org.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: ICSA/UFPA, 2009. p. 333-359.

TRINDADE JR., S-C. C. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. **Cidades**, Presidente Prudente, Grupo de Estudos Urbanos, v. 7, n. 12, p. 49-77, jul.-dez. 2010.

TRINDADE JR., S-C. C. Cidades médias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação dos territórios. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Presidente Prudente, v, 13, n. 2, p. 135-151, nov. 2011.

TRINDADE JR., S-C. C. Cidades e centralidades na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. **Cidades**, Presidente Prudente, Grupo de Estudos Urbanos, v. 12, n. 21, p. 305-334, 2015.

TRINDADE JR., S-C. C.; MADEIRA, W. V. Polos, eixos e zonas: cidades e ordenamento territorial na Amazônia. **PRACS**: revista eletrônica de humanidades do curso de ciências sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 37-54, jan./jun. 2016.

TRINDADE JR., S-C. C. *et al*. Uma cidade média na Amazônia Oriental: a centralidade urbano-regional de Marabá no Sudeste Paraense. *In*: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; RIBEIRO, B. **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional**. São Paulo: cultura acadêmica, 2016. p. 28-223.

USINA de Marabá: perigo que se aproxima. **MAB**, 2015. Disponível em: <https://mab.org.br/2015/02/18/usina-marab-perigo-que-se-aproxima/>. Acesso em: 06 maio 2021.

VALE confirma instalação da metalúrgica no município de Marabá. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XVI, edição 745, p. 05, 3-5 nov. 1998.

VALE conclui obra de expansão da Estrada de Ferro Carajás e amplia projetos sociais no Maranhão. **Vale**, 2018. Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/pt/aboutvale/news/paginas/expansao-estrada-carajas-projetos-sociais-maranhao.aspx>. Acesso em: 24 abr. 2021.

VALE comunica à Acim início da construção da segunda ponte rodoferroviária para 2022. **Acimmaraba**, 2020. Disponível em: <http://www.acimmaraba.com.br/?p=6260>. Acesso em: 01 out. 2021.

VALE, c2021a. Investidores (a empresa). Disponível em: http://www.vale.com/brasil/PT/investors/company/shareholding-structure/Paginas/default.aspx. Acesso em: 22 out. 2021.

VALE, c2021b. Negócios (mineração). Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/PT/business/mining/Paginas/s11d.aspx> Acesso em: 26 maio 2021.

VELHO, O. G. **Frentes de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Tranzamazônica. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

VIANA, F. L. E. Indústria Siderúrgica. **Caderno Setorial ETENE**, ano 2, n. 13, p. 2-14, ago. 2017.

VIEIRA, D. J. Apontamentos sobre a guerra fiscal no Brasil. In: BRANDÃO, C.; SIQUEIRA, H. (org.). **Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013. p. 145-162.

VINDA da metalúrgica para Marabá é irreversível. **Jornal Correio do Tocantins**, ano XV, edição 606, p. 03, 7-13 fev.1997.

Anexo e Apêndices

Anexo 1 - Declaração de Imperatriz

5º — Os projetos devem visar prioritariamente o mercado interno e a criação do bem-estar das populações regionais, localizado o processo de industrialização das matérias-primas na própria região;

6º — Assegurar o desenvolvimento nacional de acordo com o interesse da sociedade, de sorte que o processo tecnológico seja comandado no interior do País, restringindo-se ao máximo a importação de tecnologia, aumentando e sistematizando a geração de soluções próprias e impedindo-se a vinculação de créditos externos à compra de tecnologia e de equipamentos fora do País;

7º — Assegurar os investimentos necessários às pesquisas minerais e criação de tecnologia e sua devida absorção pela comunidade produtiva;

8º — Estabelecer uma política mineral voltada para os interesses nacionais, reduzindo-se nossa dependência externa;

9º — Exigir dos Partidos Políticos um posicionamento claro diante da questão Carajás e sua iniciativa no processo de mobilização da consciência nacional.

No Congresso Nacional, crê-se ter sido este um primeiro passo para fazê-lo partícipe desse processo. Pela primeira vez, estiveram juntos, debatendo essa questão, setores do Governo, parlamentares, empresários, técnicos e povo, o que tem um significado importante para a tentativa de democratizar decisões.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente (*Muito bem!*)

Apêndice VI

Declaração de Imperatriz

A Declaração de Imperatriz, que incorpora manifestações já feitas, em diversos congressos e simpósios promovidos por organizações empresariais, associações profissionais, sociedades científicas, sindicatos, universidades e pelos mais distintos segmentos sociais, foi entregue pelo ex-Deputado Renato Archer, presidente do PMDB maranhense, ao Deputado Ulisses Guimarães, como proposta alternativa para a condução do Programa Grande Carajás, apontando um melhor caminho para o aproveitamento das riquezas da Serra do Carajás e de toda a Amazônia, em benefício da Nação.

A reunião de Imperatriz mobilizou uma multidão de mais de 12 mil pessoas, daquela cidade e de toda região tocantinia, e contou com a presença de vários líderes locais, regionais e nacionais do PMDB, sendo que em torno da Declaração de Imperatriz, os candidatos do PMDB aos governos do Maranhão, Goiás e Pará, Renato Archer, Íris Resende, Jader Barbalho e o ex-Governador de Goiás, Mauro Borges, selaram um *pacto* de impedir a hipoteca de Carajás e das riquezas da Amazônia e Centro-Oeste à dívida externa do País e também com o objetivo de lutarem do lado do povo para que o Grande Carajás seja um verdadeiro instrumento de desenvolvimento econômico e social do país e agente de redenção econômica de toda a região, isto é, um Programa socialmente justo e responsável perante as futuras gerações.

Maranhão, 12/09/81

Aspectos Restritivos

01. Tal como vem sendo conduzido, o Programa Amazônica Oriental é notoriamente excludente já que alija os diferentes segmentos da soceidade nacional do processo de decisão relativo ao aproveitamento de notável acervo de recursos minerais, além de inigualáveis potenciais energéticos e de uso do solo.

02. Caracteriza-se uma vez mais a manifestação do pragmatismo tecnocrático, associada à administração circunstancial de crises conjunturais, sem que se lance os olhos para os verdadeiros impasses estruturais do país. Sem o efetivo equacionamento de tais impasses, far-se-á impossível corrigir os inúmeros desequilíbrios sócio-político-econômicos, que assolam a vida nacional e que coíbem o cumprimento do destino reservado para o país.

03. Embora se constitua num verdadeiro instrumento predestinado a reorientar o desenvolvimento econômico e social do país e virtual agente de redenção econômica de toda uma região, o notável acervo de recurso do Projeto Carajás está sendo utilizado de forma ambiciosa, imediatista e predatória com vistas a promover o carreamento de recursos financeiros, necessários ao equilíbrio das contas de balanço de pagamentos do país, perdendo-se, assim, a perspectiva de incorporá-lo a um efetivo processo de desenvolvimento.

Assinala-se a propósito que os grandes impasses que hoje assolam a economia nacional — dívida externa e balança de pagamentos — se originaram de sucessivos programas igualmente ambiciosos e circunstanciais formulados de acordo com o mesmo processo de decisão autocrático e arbitrário que hoje se repete de forma agravada em CARAJÁS.

A constatação de tal assertiva pode ser evidenciada com o ostensivo alijamento não só dos canais de representação popular, como até mesmo das próprias instituições de governo que se viram marginalizadas pelo poder conferido à Comissão Interministerial do Programa Grande Carajás através do decreto nº 85.387, de 24 de novembro de 1980.

Verifica-se portanto a repetição de uma profilaxia comprovadamente desastrosa, qual seja a da implementação de programas megalomaníacos, para solucionar o impasse de encargos de dívidas externas, por eles mesmos contraídas, em circunstâncias semelhantes.

Tais dívidas, assinale-se, vêm sendo cumulativamente contraídas com finalidades não orientadas para os anseios nacionais, mas tão-somente destinadas a servir a interesses elitistas quando não impostas ao Brasil com vistas à transferência de problemas que assolam os países industrializados.

Esta, portanto, é a prática negocial que se observa e a situação que vem sendo imposta ao país em face à perpetuação da conivência dos administradores de governo com os interesses alienígenas decorrentes do autoritarismo ainda vigente que impede a manifestação do poder da sociedade.

Evidencia-se desta forma a ocorrência de um círculo vicioso que não se fará rompido a menos que homens investidos de legítima delegação para a condução dos negócios da sociedade brasileira, passem a ter compromissos com a promoção do desenvolvimento e do bem-estar social, em níveis no mínimo equivalentes às obrigações do país para com os seus credores.

04. Objetiva-se a minimização de dependências nacionais, expressas na carência de recursos financeiros. Compromete-se, no entanto, os próprios objetivos de fortalecimento da soberania nacional, na medida em que, pelo deslocamento de poder decisório para o exterior, estar-se-á tão-somente consentindo numa substituição de dependências.

05. Os inúmeros projetos anunciados, conforme concebidos, não possuem orientações voltadas à apropriação de benefícios para a vida local. Ao contrário, identificam-se alternativas intensivas, em capital e tecnologia, que deverão resultar na deformação da estrutura sócio-econômica e fundiária da região. Projetos industriais de grande porte absorvem relativamente

pouca mão-de-obra mas não impedem que expectativas psicológicas atraiam para a região grandes contingentes humanos sem qualquer possibilidade de incorporação no mercado de trabalho regular. Mais grave fica o problema se não se prevê qualquer programa fundiário capaz de fixar esse contingente humano na produção rural. Pelo contrário, a proposta do Grande Carajás para a agricultura é também de organização de grandes unidades rurais com produção voltada para a exportação que, igualmente, não absorverão mão-de-obra nas proporções devidas e ainda agravarão conflito social no campo pelas inevitáveis disputas que ficarão em torno da posse da terra entre novos proprietários empresariais e tradicionais fazendeiros e posseiros já vivendo na área. O resultado de tudo isso, a Amazônia já está conhecendo antes mesmo da implementação do Grande Carajás: o "Beiradão", a contraface miserável do gigantesco Projeto Jari.

06. Por outro lado a conciliação do impacto ambiental de tais empreendimentos não parece também ter sido objeto de equacionamentos adequados. O governo dá início ao Programa Grande Carajás numa das últimas grandes reservas ecológicas da face da terra sem ter sequer iniciado os estudos necessários à adoção de medidas apropriadas à proteção do equilíbrio sabidamente delicado do ecossistema Amazônico. Mais grave, as informações disponíveis dão conta de que não se contempla nunca o aproveitamento racional dos ricos recursos da fauna e flora local enquanto se fala na introdução de novas culturas na região sem qualquer conhecimento da sua adaptabilidade a essas culturas. Tudo isso atinge mais uma vez o homem da região, hoje perfeitamente integrado em atividades extrativas na área, amanhã desestabilizado sócio-ecologicamente, marginalizado das novas relações de produção introduzida pelo Grande Carajás.

07. A energia a custos subsidiados, que se fará disponível para o projeto, representará recursos drenados de toda a população nacional, na medida em que, através de tal prática, estar-se-á consentindo no comprometimento do Sistema Eletrobrás, em prol da incorporação de vantagens a empreendimentos predominantemente exportadores. Os efeitos de tais subsídios estarão sendo disseminados sobre toda a população brasileira, que estará arcando com um custo adicional na energia consumida ou com o acréscimo de cargas tributárias, necessárias a cobrir os descompassos orçamentários do programa energético do país.

08. As decisões que vêm sendo assumidas não incorporam a valorização de nossos recursos naturais, mas ao contrário promovem a sua alienação, expressa em cláusulas contratuais pouco consentâneas com a crescente importância do distrito mineiro de Carajás para o suprimento de insumos industriais às nações industrializadas. As negociações que vêm sendo empreendidas assim como as "benesses" concedidas alienam o poder decisório sobre os recursos da região e, conseqüentemente, a soberania nacional.

09. Cabe por fim assinalar que o modelo de decisão fechado e autocrático peca, em sua própria essência, pela ilegitimidade.

01. Os recursos minerais, em razão da própria rigidez locacional que os caracteriza, constituem-se no instrumento de maior efeito na germinação e irradiação do processo de desenvolvimento. Para assegurar a efetiva constatação de tal assertiva é necessário, entretanto, empreender-se o aproveitamento de tais recursos com a adoção de inúmeras medidas que contribuam para a perpetuação do processo de desenvolvimento, evitando-se assim a ocorrência de esvaziamentos econômicos das regiões extrativas.

02. Ao longo do tempo, a acumulação de capitais em mãos do imperialismo financeiro internacional se deu pelo controle de fontes de matérias-primas indispensáveis ao suprimento das nações industrializadas. O "lobby" apregoado por tais corporações foi sempre o da "divisão internacional do trabalho" — um "centro" fabricante de produtos industrializados e uma "periferia" dedicada à exportação de matérias-primas. Já é tempo do Brasil demonstrar sua opção pela soberania, não aceitando transformar os seus recursos naturais em "minas cativas" a serviço de interesses alienígenas.

03. Ao longo das três últimas décadas verificaram-se exemplos marcantes de controle de fontes de suprimentos, exercido pelo capital multinacional, junto a três nações (Austrália, Canadá e África do Sul) que rapidamente se afirmaram no "ranking" de principais mineradoras do mundo.

O que se verifica é que os processos observados em tais países não foi determinado exclusivamente pelas suas vocações geológicas, e, sim as fragilidades existentes em suas respectivas estruturas políticas é que conferiram as condições de acesso e de controle adequados aos interesses das corporações empresariais alienígenas.

Tais países tiveram, assim, alienados os seus recursos naturais e, em decorrência as suas respectivas soberanias, por carência, até, de um projeto nacional.

No entanto, mais recentemente, estas mesmas nações se conscientizam de tais deformações e passam a impor mecanismos de restrições que assegurem a reconquista do poder decisório sobre os seus recursos naturais. Os instrumentos acionados se constituem basicamente na promulgação de reformas institucionais com vistas ao restabelecimento do controle da produção em domínio de nacionais, além da imposição de sobretaxas e contingencionamentos que induzam as empresas estrangeiras a intensificar a transformação do produto de exportação junto à fonte de matéria-prima, de tal forma a assegurar a incorporação de benefícios na economia local.

04. De fato, a consciência do papel estratégico dos recursos naturais e do poder de negociação que está reservado às nações periféricas, não se restringe aos exemplos anteriormente citados. Condicionados por fatores geopolíticos diferenciados, verifica-se recentemente a formação de inúmeros cartéis de países produtores de matérias-primas minerais que buscam,

através de uma ação coesa, a valorização de seus recursos naturais, impondo alterações nas relações de troca com os centros industrializados.

05. Esta é uma tendência que cabe ser perseguida pelo Brasil que deverá reconhecer os seus diferenciais estratégicos e, na exata medida, impor termos de negociação que assegurem a efetiva geração de benefícios para o desenvolvimento nacional e não somente a possibilidade de minoração de alguns impasses conjunturais. É preciso lembrar que o Brasil hoje não tem mais o benefício da dúvida e ignorância características de atuação pioneira.

06. O modelo "mina-ferrovia-porto exportador" já comprovou mundialmente não se tratar de uma opção de irradiação da atividade econômica, com o conseqüente fortalecimento da economia regional. Ao contrário, tal modelo constitui-se normalmente no instrumento de acentuação das deformações sociais e de esvaziamento econômico das regiões em que se inserem, as quais se tornam predestinadas a uma exaustão econômica e social, quando cessada a atividade mineradora.

Ao contrário, a perpetuação do processo de desenvolvimento impõe estimular a germinação de outras atividades econômicas vocacionadas à região e integradas à atividade extrativa.

No Brasil os exemplos ditados pelo minério de manganês do Amapá (Serra do Navio—Porto de Sant'Anna) e pelo minério de ferro do Vale do Rio Doce (Itabira—Tubarão), são provas incontestes de que algumas décadas de operação de tais empreendimentos não foram suficientes para assegurar a redenção econômica e o fortalecimento da estrutura social de suas regiões de influência, aliás muito pelo contrário.

Em que pese a aparência de alguma integração hoje existente, relacionada ao eixo do Vale do Rio Doce, há de se reconhecer que o surgimento de uma USIMINAS, por exemplo, decorreu somente de uma mobilização de alguns segmentos da sociedade, e não da deliberação de dirigentes da empresa extrativa, em que pese, no presente caso, ser esta, mais do que uma empresa nacional, mas acima de tudo, um instrumento de política econômica do país.

07. As fundamentações conceituais aqui assinaladas sugerem algumas diretrizes básicas — a serem contempladas no debate com os diferentes segmentos da sociedade nacional — com vistas ao direcionamento alternativo para o Projeto Carajás.

- Acesso aos recursos naturais exclusivamente por capitais nacionais;
- Disciplinamento da participação do capital estrangeiro;
- Concepção dos empreendimentos em moldes adequados a assegurar a máxima participação de empresas nacionais;
- Adoção de critérios que assegurem uma maior absorção de mão-de-obra local;
- Suprimento de energia a preços reais;
- Opção pelo beneficiamento e transformação da matéria-prima no domínio geográfico em que se processa a atividade extrativa;

• Fortalecimento das negociações em bases consentâneas com os diferenciais oferecidos pelo país, no que tange aos recursos naturais do distrito de Carajás;

• Adoção de medidas necessárias a prevenir o impacto ambiental.

Medidas Corretivas

01. A importância do distrito mineiro de Carajás vem sendo reconhecida por todos os segmentos da vida nacional. Cabe prover o programa de seu aproveitamento, de diretrizes necessárias a transformá-lo em efetivo instrumento a serviço do processo de desenvolvimento nacional.

Impõe-se a redefinição do Programa Carajás,o qual deverá se paltar em diretrizes políticas legitimamente formuladas.

Dentre outros, alguns pressupostos encontram-se a seguir sugeridos para a iniciação de um debate mais aberto em todo o cenário nacional, com a participação dos diferentes segmentos da sociedade, com vistas ao levantamento de suas reais aspirações.

02. O programa deverá ser moldado de forma a corrigir desequilíbrios estruturais de caráter social, político e econômico — tendo o homem como sua própria essência — ao invés de se constituir em veículo de administração dos impasses conjunturais.

03. As diretrizes técnicas e econômicas relativas a tais empreendimentos deverão se fundamentar em posturas estratégicas e abrangentes, que considerem a preservação do poder decisório em mãos de nacionais, para o que far-se-á necessário disciplinar a participação do capital estrangeiro.

04. Fundamentada nos conceitos que regem a conservação dos recursos naturais, e uma vez firmada a consciência do poder de negociação do país, perante o capital multinacional, a condução de tais empreendimentos deverá contar com posturas mais soberanas, além de orientadas para a efetiva minoração dos desequilíbrios sócio-econômicos e, portanto, para a melhoria da qualidade de vida das populações locais.

05. As concepções alternativas de tais empreendimentos deverão se pautar por critérios de localização, escala e tecnologia, orientadas no sentido de facultar a participação de empresas nacionais, seja como investidoras, seja como fornecedoras de bens e serviços.

06. Reconhecido o papel da CVRD — que, como instrumento de política econômica da nação, se constitui no verdadeiro veículo de demarragem do programa — cabe atribuir-lhe a função de guardiã da soberania nacional, no Programa Carajás. Para tanto, o fortalecimento de sua posição negocial cabe ser legitimada pela sociedade.

Conclusão

Independentemente da disposição governamental de tudo decidir sem a ninguém escutar, a sociedade brasileira já decidiu que vai discutir tudo antes de decidir. Organizações empresariais, associações profissionais, sociedades científicas têm manifestado em crescente firmeza suas dúvidas quanto aos projetos oficiais. Debates sobre o Programa Grande Carajás mobilizam sindicatos e universidades já sendo capazes até de reunir três a quatro mil pessoas como rescentemente no Congresso da SBPC na Bahia. Em São Luís, a primeira grande cidade da região Norte atingida por um empreendimento ligado ao Programa — o projeto Alcoa — a população por meios inequívocos, tem demonstrado seu repúdio à poluição de seus manguezais, à inexistência de perspectivas para absorção de mão-de-obra local na indústria e à inevitável "favelização" de sua histórica cidade.

O debate sobre Carajás apenas começou. E vai, sem dúvida galvanizar a população brasileira mobilizada para as eleições de novembro de 82. Carajás será na década 80 o que foi a campanha pelo monopólio estatal do petróleo na década de 50. E o PMDB, como maior partido da autêntica oposição brasileira, não vai se furtar a incorporar em sua bandeira o anseio nacional por um Programa Carajás socialmente justo e responsável perante as futuras gerações.

Carajás é nosso! A terra é nossa!

E o povo brasileiro vai demonstrar isso a governantes insensíveis. que pensam poder usar tal patrimônio da Nação para pagar uma dívida externa pela qual eles são os únicos e exclusivos responsáveis.

Apêndice 1

Roteiro de entrevista: Instituições Públicas

1)Identificação do entrevistado

- Nome:

- Data e local: 21/04/2021, plataforma virtual *google meet*.

- Instituição: Secretaria de Estado de Desenvolvimento, Ciência e Tecnologia (gestão 2007-2010)

- Função: Secretário

2)Antes de ler o artigo, eu imaginava que os investimentos em Marabá estavam atrelados à política de regionalização do Estado a partir de RI-Carajás, mas compreendi que a concepção teórica do território-rede vai além dessa regionalização, considerando os municípios do Sul e Sudeste do Pará. É isso mesmo?

3)Na sua gestão, houve divergências com grupos políticos e empresariais locais e regionais sobre os investimentos produtivos e infraestruturais na região de Marabá? Se sim, quais?

4)Na sua gestão, houve divergências com o governo federal sobre os investimentos produtivos e infraestruturais na região de Marabá? Se sim, quais?

5)Na sua gestão, houve articulação direta com outros níveis de governo para pensar conjuntamente estratégias produtivas e infraestruturais para o desenvolvimento da região de Marabá? Algum tipo de acordo ou cooperação conjunta formal ou apenas diálogos em eventos oficiais e não oficiais?

6)O senhor ainda acredita no desenvolvimento pela siderurgia nessa região com seus encadeamentos para trás e para frente mesmo após 30 anos do início do funcionamento das primeiras siderúrgicas, da crise recente no setor, e das tentativas frustradas de maior verticalização por meio do Projeto Salobo, da Alpa e da Cevital?

Apêndice 2

Roteiro de entrevista: Instituições Públicas

1)Identificação do entrevistado:

- Nome:

- Data e local: 22/04/2021, Seicom.

- Instituição: Secretaria de Mineração, Indústria, Comércio e Tecnologia de Marabá (Seicom) (gestão 2017-2020)

- Função: Secretário

2)Qual a importância da siderurgia para a economia de Marabá?

3) A siderurgia de Marabá tem inserção regional? De que forma a região participa?

4)Na sua gestão, houve divergências com outros níveis de governo (estadual e federal) sobre os investimentos produtivos e infraestruturais na região de Marabá, sobretudo os ligados à siderurgia? Se sim, quais?

5)Na sua gestão, houve articulação direta com outros níveis de governo para pensar conjuntamente estratégias produtivas e infraestruturais para o desenvolvimento de Marabá? Algum tipo de acordo ou cooperação conjunta formal ou apenas diálogos em eventos oficiais e não oficiais?

6) Existem incentivos do poder público municipal para atrair empresas para se instalar em Marabá? Se sim, quais?

7) Existiram ou existem divergências sobre estratégias de investimento no setor da siderurgia entre o poder público e as empresas (a Vale e as empresas menores)?

8)Após mais de 10 anos de início da crise que afetou a siderurgia de Marabá, existem políticas no município para tentar reativar esse setor?

9)Existem projeções para a continuidade da verticalização da produção siderúrgica em Marabá?