



NEOEXTRATIVISMO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA AMAZÔNIA: A CIDADE DE MARABÁ - PA COMO CORREDOR LOGÍSTICO ESTRATÉGICO DA MINERAÇÃO ¹

Daiana Pereira dos Santos ²

RESUMO:

O artigo analisa criticamente as relações entre o neoextrativismo mineral e a produção do espaço urbano na Amazônia, tendo como foco a cidade de Marabá - PA. O estudo parte da compreensão de que o processo de urbanização está intrinsecamente ligado à lógica da acumulação capitalista, que transforma o espaço urbano em condição e produto da reprodução do capital. No contexto amazônico, o modelo neoextrativista baseado na exportação de commodities e na intensificação da atuação estatal e empresarial, tem promovido reestruturações territoriais significativas, redefinindo o uso e a função das cidades. Em Marabá, a construção das novas pontes ferroviária e rodoviária sobre o rio Tocantins representa a materialização dessa lógica, integrando a cidade aos corredores logísticos da mineração e reforçando sua centralidade na circulação de mercadorias. A análise demonstra que essas infraestruturas não são neutras, mas instrumentos de poder que moldam o território segundo a lógica da fluidez e da eficiência econômica, em detrimento das demandas sociais locais. Assim, o espaço urbano de Marabá evidencia as contradições entre o discurso desenvolvimentista e a realidade de exclusão e fragmentação socioespacial. A pesquisa conclui que o neoextrativismo reconfigura o espaço urbano amazônico, subordinando-o à lógica global do capital, e sugere a necessidade de novas abordagens que considerem a cidade como espaço de vida e não apenas de circulação e acumulação.

Palavras-chave: Neoextrativismo, Produção do espaço urbano, Logística mineral, Amazônia, Marabá.

ABSTRACT

This article critically analyzes the relationship between neo-extractive mining and the production of urban space in the Amazon, focusing on the city of Marabá, Pará state, Brazil. The study begins with the understanding that the urbanization process is intrinsically linked to the logic of capitalist accumulation, which transforms urban space into both a condition and a product of capital reproduction. In the Amazonian context, the neo-extractive model, based on commodity exports and the intensification of state and corporate activity, has promoted significant territorial restructurings, redefining the use and function of cities. In Marabá, the construction of new railway and road bridges over the Tocantins River represents the materialization of this logic, integrating the city into the mining logistics corridors and reinforcing its centrality in the circulation of goods. The analysis demonstrates that these infrastructures are not neutral, but instruments of power that shape the territory according to the logic of fluidity and economic efficiency, to the detriment of local social demands. Thus, the urban space of Marabá reveals the contradictions between the developmentalist discourse and the reality of exclusion and socio-spatial fragmentation. The research concludes that neo-extractivism reconfigures the Amazonian urban space, subordinating it to the global logic of capital, and suggests the need for new approaches that consider the city as a space for life and not just for circulation and accumulation.

Keywords: Neo-extractivism, Production of urban space, Mineral logistics, Amazon, Mar.

¹ O presente trabalho é parte dos resultados parciais da dissertação intitulada Neoextrativismo e produção do espaço urbano na Amazônia: a cidade de Marabá - PA como corredor logístico estratégico da mineração.

² Mestranda do programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA). Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

E-mail: dayana.santosp2@gmail.com.



INTRODUÇÃO

O processo de produção do espaço urbano está intimamente ligado às transformações impostas pela dinâmica capitalista e pela expansão das atividades extrativas. A urbanização, nesse contexto, não se limita à simples concentração de pessoas e infraestruturas, mas constitui-se como expressão material das relações sociais e econômicas que orientam a reprodução do capital. A intensificação da mineração na Amazônia, ao se articular com o modelo neoextrativista, redefine o uso e a organização do território, promovendo novas formas de apropriação e controle espacial.

Esse modelo de desenvolvimento econômico baseado no neoextrativismo na Amazônia brasileira, tem promovido significativas transformações socioespaciais na região, especialmente em cidades que funcionam como corredores logísticos da cadeia extrativa. Assim, o espaço urbano passa a ser produzido segundo a lógica da fluidez, condição essencial para a movimentação do capital e das mercadorias, revelando as contradições entre o desenvolvimento econômico e as demandas sociais e ambientais dos territórios amazônicos.

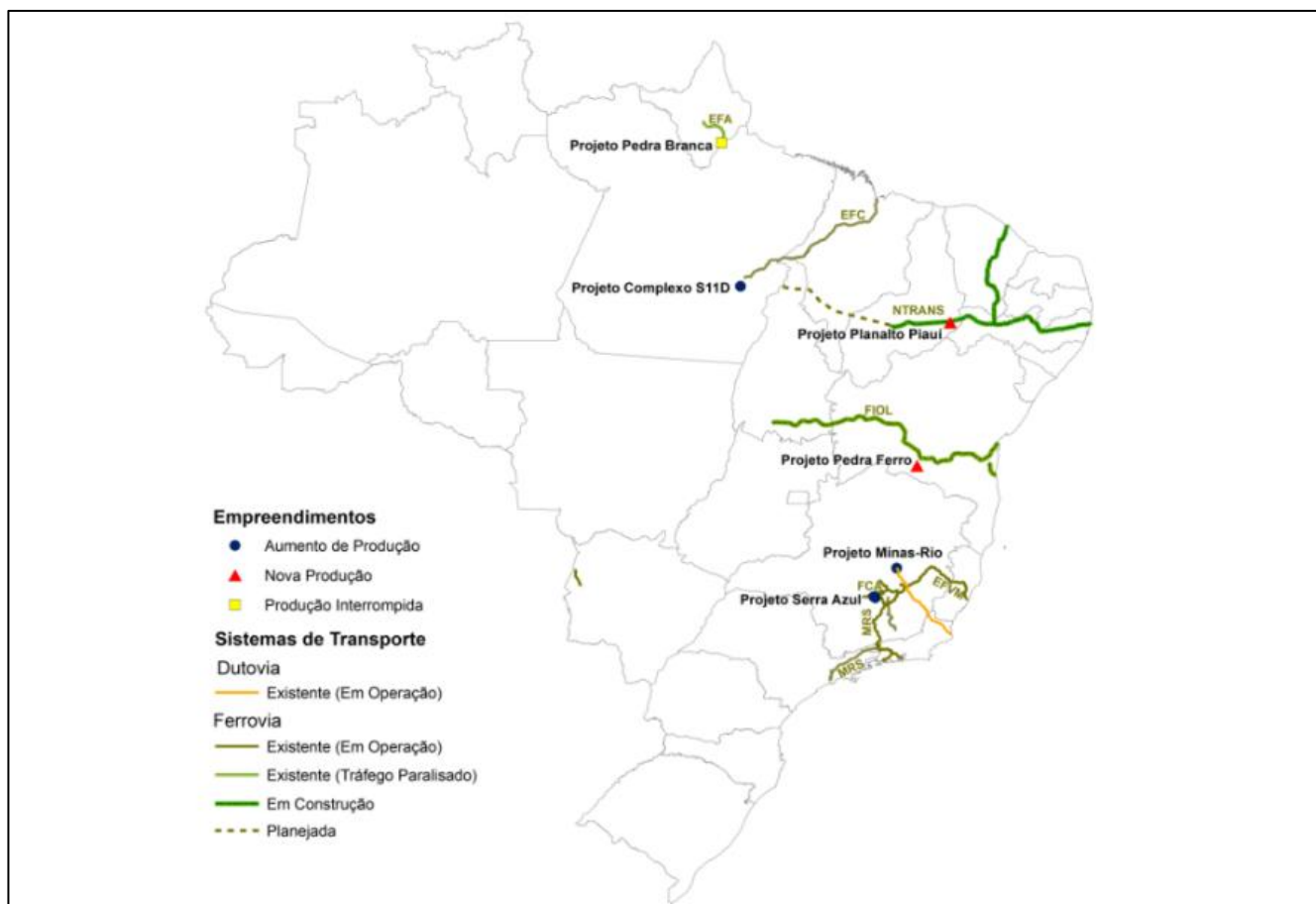
Diferente do extrativismo tradicional, o conceito de neoextrativismo, à luz do pensamento de Svampa (2019), refere-se a uma forma de exploração de recursos naturais caracterizada pela centralidade das commodities no modelo econômico nacional, intensificação da exportação de matérias-primas e crescente participação do Estado na criação de condições logísticas e institucionais para viabilizar grandes empreendimentos. Na Amazônia, essa lógica tem promovido uma reestruturação territorial que impacta diretamente as cidades, transformando-as em nós logísticos e operacionais da cadeia produtiva, ligada principalmente a atividade mineral.

O Brasil é atualmente o segundo maior produtor mundial e detentor da terceira maior reserva global de minério de ferro, concentrada em boa parte na região Amazônica. A produção de minério de ferro no Brasil está localizada principalmente, nos estados de Minas Gerais, Pará e Mato Grosso do Sul. No Pará a produção ocorre, principalmente, na Serra dos Carajás, considerado como um dos maiores territórios minerais do planeta, com grande abundância de minério de ferro e de outros minerais, como níquel, cobre, estanho e ouro (BRASIL, 20217). A mineradora Vale S.A., empresa responsável pela extração de minérios em Carajás, é a maior produtora mundial de minério de ferro e pelotas, possuindo complexos de mineração nos estados do Pará, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul (BRASIL, 2017).

O crescente aumento na produção e venda do minério de ferro no Brasil e consequentemente no Pará gerou a necessidade em investimentos de rotas de escoamento, os chamados corredores logísticos, como melhorias em infraestrutura da malha viária e dos

complexos portuários, visando à implantação de novos empreendimentos ou aumento da produção em empreendimentos já existentes, com os correspondentes reflexos nas necessidades de infraestrutura de transportes (BRASIL, 2017). Um desses exemplos foi o processo de duplicação da Estrada de Ferro Carajás, com vistas a atender as necessidades do Projeto S11D, da mineradora Vale S.A. O projeto S11D é citado no documento “Corredores Logísticos Estratégicos” (Brasil, 2017), elaborado durante o governo Temer (2016-2018), como um dos projetos em que haveria a necessidade de implantação de novas infraestruturas de transporte (Figura 01).

Figura 01 – Empreendimentos que poderiam gerar necessidades adicionais de infraestrutura de transporte



Fonte: DNPM/ Elaboração: SPI/MTPA

Nesse contexto, a logística no período da globalização passa a ter um papel destaque na circulação de mercadorias no território, onde a eficiência da logística dos fluxos ligados aos modais de transportes e as infraestruturas viárias é fundamental para reduzir custos, viabilizar o transporte de mercadorias e assegurar competitividade de produtos no mercado global.



Assim, as novas infraestruturas logísticas não apenas facilitam o escoamento da produção mineral, mas também reconfiguram relações espaciais, redefinem o valor dos territórios, deslocam populações e reordenam o tecido urbano em cidades que funcionam como eixos logísticos estratégicos. Tais infraestruturas acabam se tornando dispositivos de poder que moldam o espaço segundo a lógica da rentabilidade e da eficiência técnica, muitas vezes em contradição com as necessidades sociais e com a preservação de formas alternativas de produção e reprodução da vida urbana.

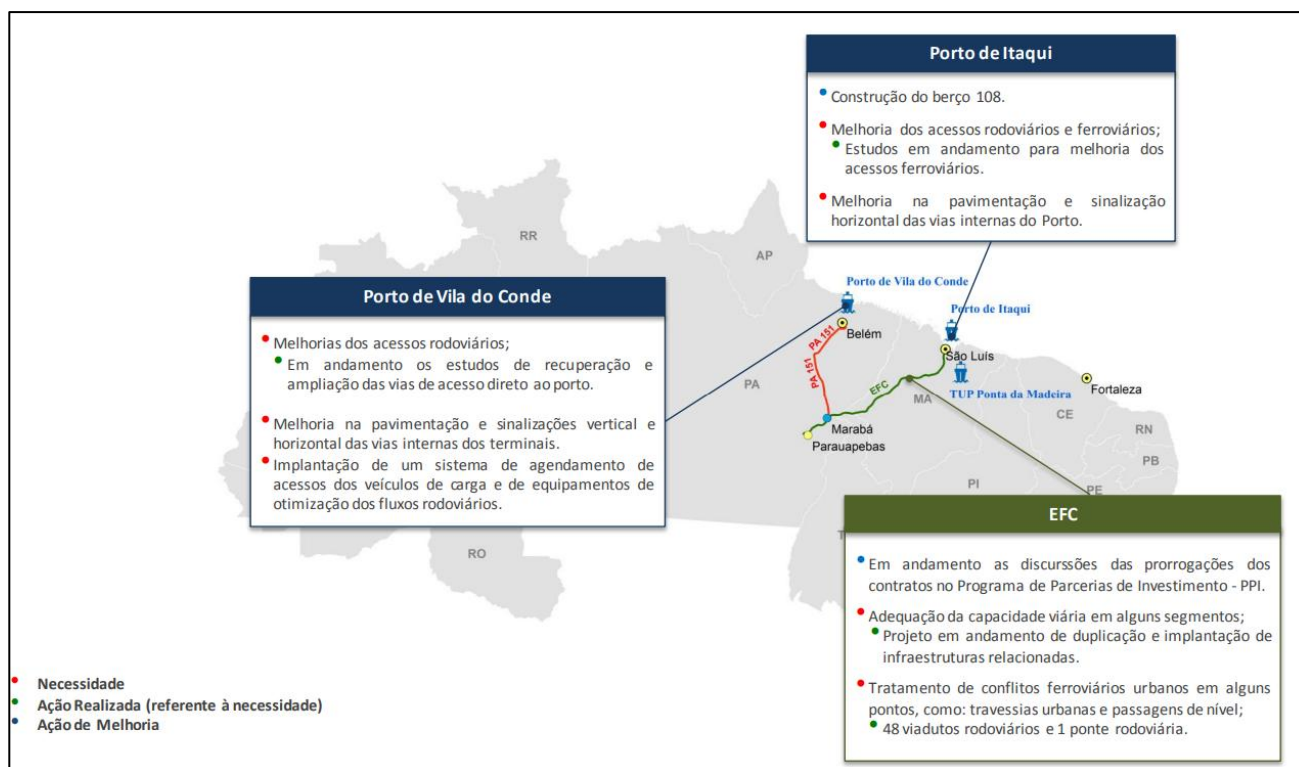
A cidade de Marabá, no período que compreende entre os anos de 1980 e 1990, constituiu-se palco de atuação do grande capital mineral, cujo representante maior foi a Vale S.A., que empreendeu uma racionalidade empresarial pautada em práticas de controle do território. A ponte rodoferroviária já existente sobre o Rio Tocantins, é um exemplo da atuação dos agentes econômicos sobre o território desde esse período, os agentes da produção do espaço estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista (CARLOS, 2011). A ponte construída em 1984 em Marabá, foi uma infraestrutura chave para o escoamento da produção mineral da Estrada de Ferro Carajás.

A inauguração e uso intensificaram a articulação rodoviária-ferroviária da região desde meados da década de 1980. A infraestrutura ajudou a consolidar Marabá como um importante corredor logístico regional, ampliando o fluxo de bens, pessoas e serviços ligados à mineração em Carajás e reconfigurando a economia urbana local nesse período.

Nesse contexto, é importante ressaltar que Marabá, permanece na posição de centralidade na logística de transporte da mineração. Sua localização, na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas, associada à presença de eixos viários e ferroviários estruturantes como, a Rodovia Transamazônica (BR-230), BR-222 e a Estrada de Ferro Carajás, confere ao município um papel central na circulação de *commodities*, com destaque para a atividade mineral.

Assim, a cidade de Marabá continua exercendo um papel central na logística de transporte da mineração, desde a implantação do Projeto Grande Carajás e agora pelo atual projeto S11D da mineradora Vale S.A. (Figura 2). Dessa forma, a Vale S.A. como reflexo nessa busca de ampliar o fluxo e o escoamento da atividade mineral na região, está construindo em Marabá duas novas pontes sobre o Rio Tocantins, uma rodoviária e outra ferroviária, que integra um projeto mais amplo de reestruturação logística voltada à intensificação do escoamento de minérios da região para o mercado global.

Figura 02 - Necessidades de Infraestrutura e Ações Realizadas (2016/2017) - Corredor de Exportação Norte-Nordeste



Fonte: DNPM/ Elaboração: SPI/MTPA

A produção do espaço a partir da instalação de grandes projetos de infraestrutura viária como as novas pontes em Marabá, não apenas refletem o aprofundamento da lógica do neoextrativismo, mas também revelam como o espaço urbano é (re)produzido em função das exigências do capital. Dessa forma, percebe-se como o capitalismo necessita constantemente abrir novas fronteiras para absorver excedentes de capital, e, nesse processo, o espaço torna-se uma condição e, ao mesmo tempo, um produto da acumulação (HARVEY, 2005).

Desse modo, obras de infraestrutura, como portos, rodovias e pontes, não devem ser vistas apenas como soluções técnicas de integração territorial, mas como dispositivos estratégicos de reprodução do capital, destinados a viabilizar a extração e circulação de mercadorias. A construção das novas pontes sobre o rio Tocantins, expressa essa lógica. Ambas não respondem somente às demandas cotidianas da população urbana de Marabá, mas antes ao interesse em ampliar a capacidade logística da Estrada de Ferro Carajás e da BR-222, garantindo a fluidez das exportações minerais.

Nessa perspectiva, cabe ressaltar que as infraestruturas materiais do espaço não são neutras, elas incorporam as contradições e os imperativos da acumulação de capital. Assim, o espaço urbano de Marabá é moldado de acordo com os interesses empresariais e estatais, que priorizam a circulação da riqueza mineral em detrimento das necessidades sociais locais.



Neste sentido, a construção das novas pontes sobre o rio Tocantins, uma ferroviária, voltada à ampliação da capacidade da Estrada de Ferro Carajás, e outra rodoviária, parte da duplicação da BR-222, se insere como obra emblemática do momento atual. Ambas são financiadas³ e articuladas por interesses estatais e empresariais com foco na fluidez dos fluxos de carga mineral. A ponte ferroviária permitirá o aumento no número de composições de trens que transportam minério de ferro entre Carajás e o Porto de Itaqui no Maranhão, enquanto a ponte rodoviária busca reduzir gargalos logísticos na malha viária regional.

As obras de construção das pontes, portanto, não são neutras ou meramente técnicas: representam a materialização física da reestruturação urbana e da cidade, subordinada ao capital extrativo. Mais do que conectar margens de um rio, elas conectam territórios produtivos ao mercado global, ao custo da fragmentação do espaço urbano, da sobreposição de interesses econômicos, sociais e da intensificação da produção do espaço ligado ao fluxo econômico.

Segundo Lefebvre (2006):

O capitalismo e o neo-capitalismo produziram o espaço abstrato que contém o “mundo da mercadoria”, sua “lógica” e suas estratégias à escala mundial, ao mesmo tempo que a potência do dinheiro e a do Estado político. Esse espaço abstrato apoia-se em enormes redes de bancos, centros de negócios, de grandes unidades de produção. E também no espaço das auto-estradas, dos aeroportos, das redes de informação. Nesse espaço, a cidade, berço da acumulação, lugar da riqueza, sujeito da história, centro do espaço histórico, explodiu (LEFEBVRE, 2006, p. 85).

Nesse sentido, a análise crítica dessas intervenções exige, portanto, a articulação entre o fenômeno local e as estruturas amplas do capitalismo globalizado, considerando a função da cidade como elo entre a natureza explorada e a mercadoria exportada. Marabá, nesse sentido, ilustra com clareza o modo como o neoextrativismo reorganiza o espaço urbano a partir de demandas econômicas globais, evidenciando a centralidade das infraestruturas logísticas como instrumentos de reprodução do capital e de transformação territorial.

Desse modo, o espaço urbano, assim, é produzido como parte integrante da cadeia extrativa. Nessa perspectiva, Lefebvre (2008, p. 57) destaca que o espaço é transformado sob uma lógica que atende exclusivamente a reprodução ampliada do capital: “[...] ele parece lógico e é absurdamente recortado”. A organização espacial da cidade capitalista, ou seja, o espaço urbano, revela-se como um espaço fragmentado (CORRÊA, 1989). Nota-se aqui a práxis social num espaço cada vez mais capitalista, onde há a fragmentação do espaço, a mercadoria – e a prática espacial – a produção do espaço urbano que conecta as classes sociais, capital e o Estado capitalista.



Diante desse contexto, o espaço se transforma em meio técnico-científico-informacional, no qual a técnica, a ciência e a informação passam a orientar a produção do território (SANTOS, 2008). O espaço urbano de Marabá, exemplifica esse movimento: sua centralidade urbana em relação a mineração, está menos vinculada a dinâmicas internas e mais condicionada à função logística de escoamento da mineração.

Em síntese, este estudo propõe uma análise crítica das relações entre o neoextrativismo mineral e a produção do espaço urbano, compreendendo o papel estratégico da cidade de Marabá-PA na logística mineral, partindo da análise da construção das pontes mencionadas. A pesquisa parte do pressuposto de que a urbanização em cidades amazônicas tem sido profundamente influenciada pela lógica do capital mineral, operando uma reconfiguração do território sob a lógica da funcionalização econômica e da subordinação das dinâmicas sociais às exigências dos mercados globais.

METODOLOGIA

Para a realização deste estudo foram adotadas abordagens metodológicas de natureza qualitativa e quantitativa. Incluindo revisão bibliográfica com a busca de referências que tratem dos processos em análise, no sentido de construir uma fundamentação teórica amparando-se em autores e conceitos que dialogam com a pesquisa. Foi realizado entrevistas semiestruturadas, coleta de dados primários e secundários. Foram feitas análises documentais em relatórios e documentos de órgãos públicos como Ministério de infraestrutura e transporte, Vale S.A. e prefeitura municipal de Marabá. Além disso, foram feitas pesquisas de campo que ajudaram a subsidiar as análises.

REFERENCIAL TEÓRICO

As discussões teóricas que fundamentam este estudo partem da compreensão de que o espaço urbano é produzido a partir das contradições inerentes ao modo de produção capitalista e das relações entre Estado, capital e sociedade. O modelo neoextrativista intensifica essa lógica ao transformar as cidades em centros logísticos estratégicos, marcados pela fluidez, pela instalação de infraestruturas e pelas contradições entre desenvolvimento econômico e desigualdade socioespacial.

O conceito de neoextrativismo, conforme discutido por Svampa (2019, p. 42), caracteriza-se pela centralidade das commodities no modelo econômico nacional, intensificação da exportação de matérias-primas e crescente participação do Estado na criação de condições logísticas e institucionais para viabilizar grandes empreendimentos.



Essa definição permite compreender que o modelo econômico vigente na Amazônia ultrapassa o extrativismo tradicional, configurando-se como um projeto territorial e político orientado pela lógica global do capital. Ao criar corredores logísticos e investir em infraestrutura, o Estado e o capital reorganizam o espaço amazônico, subordinando-o à circulação de mercadorias e à valorização das commodities minerais.

A produção do espaço transcende a noção de um simples suporte físico ou geográfico. Ele argumenta que o espaço é um produto social criado e recriado constantemente a partir das interações entre práticas sociais, políticas, culturais e econômicas (LEFEBVRE, 2006).

Nessa perspectiva, o espaço urbano reflete as contradições do capitalismo, transformado sob uma lógica que atende exclusivamente à reprodução ampliada do capital, tornando um espaço recortado (LEFEBVRE, 2008).

Essa leitura permite compreender que o espaço urbano de Marabá é moldado pelas exigências do capital e pelas ações do Estado em função da mineração. As infraestruturas logísticas tornam-se, assim, expressões materiais da acumulação, incorporando as contradições e os imperativos econômicos desse sistema.

David Harvey (2005) aprofunda esse debate ao indicar que o processo de urbanização é parte fundamental da lógica de acumulação capitalista. E afirma que a urbanização do capital é, em si mesma, uma das maneiras mais importantes de absorver os excedentes de capital (HARVEY, 2005, p. 146).

Essa formulação ajuda a compreender que a urbanização amazônica recente não resulta de um processo espontâneo, mas da necessidade do capitalismo em criar novas bases materiais para a valorização do capital. Segundo Harvey (2005), o modo capitalista de produção fomenta a produção de formas baratas e rápidas de comunicação e transporte, para que o produto direto possa ser realizado em mercados distantes e em grande quantidade (HARVEY, 2005).

Desse modo, a construção das novas pontes em Marabá expressa a produção capitalista do espaço, subordinando a cidade às exigências da circulação de mercadorias e fortalecimento do neoextrativismo mineral. Nesse sentido o planejamento urbano e as dinâmicas territoriais passam a atender à lógica da fluidez e da rentabilidade, mais do que às necessidades da população local.

A perspectiva de Santos (2008), complementa essa discussão ao destacar que o espaço contemporâneo é configurado por um meio técnico-científico-informacional, em que a técnica e a informação orientam a produção e o uso do território. Segundo Santos (2008), uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de mercadorias, informação e dinheiro (SANTOS, 2008, p. 186).



Essa fluidez, condição essencial da globalização, é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade (SANTOS, 2008). Ainda segundo Santos, não basta, pois, produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside à circulação, mas é esta que conforma a produção (SANTOS, 2008, p. 186).

Essa leitura ajuda a compreender a centralidade de Marabá como ponto de fluidez do capital mineral, onde as infraestruturas logísticas como, (ferrovias, rodovias e pontes) configuram fixos que garantem a circulação dos fluxos de exportação.

Desse modo, as ideias apresentadas pelos autores convergem para a compreensão de que o neoextrativismo mineral em cidades da Amazônia, promove uma produção capitalista do espaço urbano das cidades. Logo, o espaço torna-se condição e produto da acumulação, e as cidades, como Marabá, são reestruturadas para garantir a fluidez das mercadorias e a reprodução do capital.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir da análise documental, observações de campo e revisão bibliográfica, os resultados desta pesquisa indicam que grandes obras de infraestruturas viárias como a construção das novas pontes sobre o rio Tocantins, em Marabá, configura-se como um vetor de transformação urbana fortemente articulado aos interesses do capital mineral e à lógica do modelo neoextrativista, consolidando a cidade de Marabá como um importante corredor logístico estratégico para o escoamento e a circulação da atividade mineral na região. Dessa forma, os resultados à luz das categorias teóricas propostas foram organizados em duas dimensões principais: I - Produção do espaço urbano sob a lógica da acumulação capitalista; II - A cidade de Marabá -PA como corredor logístico estratégico da mineração.

I. Produção do espaço urbano sob a lógica da acumulação capitalista

A produção do espaço urbano é um fenômeno complexo e multifacetado, que deve ser compreendido como resultado das relações sociais e econômicas que operam em determinada sociedade. No contexto do neoextrativismo, as cidades amazônicas, especialmente aquelas situadas próximas a polos mineradores, sofrem reconfigurações espaciais significativas. Essas transformações envolvem a reorganização dos usos do solo, a alteração das redes de circulação, a formação de novas centralidades e o surgimento de territórios de exclusão e segregação socioespacial.

Compreender o neoextrativismo na Amazônia sob a lógica capitalista do espaço, permite revelar as contradições que permeiam o processo de urbanização regional. O espaço



não é apenas palco das transformações econômicas, mas parte constitutiva das estratégias de acumulação, onde o Estado e o capital se articulam para viabilizar novas formas de apropriação e valorização.

A cidade de Marabá, nesse sentido, constitui um exemplo emblemático da espacialização contemporânea do capital mineral, representando um elo dinâmico entre as fronteiras extrativas e os circuitos globais de exportação. É relevante pontuar que em escala mundial, o sistema capitalista encontrou nas cidades o principal espaço de sua consolidação, sobretudo com o avanço da industrialização. Isso se deve ao fato de que o meio urbano concentrou as forças produtivas e promoveu a expansão de infraestruturas e transportes necessários para sustentar as atividades industriais. Desse modo, “a cidade nunca fora um espaço tão importante, e nem a urbanização um processo tão expressivo e extenso a nível mundial, como a partir do capitalismo” (SPOSITO 2010, p. 30).

Segundo Harvey (2005, p. 146), a urbanização do capital é, em si mesma, uma das maneiras mais importantes de absorver os excedentes de capital. Essa formulação permite compreender a urbanização amazônica recente não como um fenômeno espontâneo ou natural, mas como parte de um processo histórico de expansão das fronteiras de acumulação. A produção do espaço urbano, nesse sentido, é um instrumento de ajuste e continuidade do sistema capitalista, que cria novas bases materiais para a extração de valor. Assim, os grandes projetos de infraestrutura mineral na Amazônia como a duplicação da Estrada de Ferro Carajás, e as novas pontes sobre o Rio Tocantins, configuram a consolidação de uma rede logística que articula territórios mineradores, cidades intermediárias e portos de exportação, reconfigurando as relações socioespaciais regionais.

De acordo com Harvey (2005), o modo capitalista de produção fomenta a produção de formas baratas e rápidas de comunicação e transporte, para que o produto direto possa ser realizado em mercados distantes e em grande quantidade.

O caso das novas pontes em Marabá exemplifica a forma como a produção capitalista do espaço subordina o planejamento urbano e das cidades às necessidades do capitalismo, criando espaços seletivos, voltados mais à circulação de mercadorias do que à promoção do direito à cidade.

Segundo Sposito (2010):

A cidade é, particularmente, o lugar onde se reúnem as melhores condições para o desenvolvimento do capitalismo. O seu caráter de concentração, de densidade, viabiliza a realização com maior rapidez do ciclo do capital, ou seja, diminui o tempo entre o primeiro investimento necessário à realização de uma determinada produção e o consumo do produto. A cidade reúne qualitativa e quantitativamente as



condições necessárias ao desenvolvimento do capitalismo, e por isso ocupa o papel de comando na divisão social do trabalho (SPOSITO, 2010, p. 64).

Dessa forma, é relevante pontuar que o neoextrativismo não é apenas uma prática econômica, mas um modelo econômico que articula a lógica da acumulação capitalista à reorganização do espaço, produzindo cidades como Marabá, que funcionam como nós logísticos essenciais para a circulação do capital mineral.

II. A cidade de Marabá - PA como corredor logístico estratégico da mineração

No contexto amazônico, marcado por sucessivas ondas de exploração de recursos naturais, o neoextrativismo assume um papel central na reorganização territorial, impulsionando investimentos estatais e privados em infraestrutura logística, rodovias, ferrovias, hidrelétricas e portos, que se materializam como formas espaciais do capital. Em cidades como Marabá - PA, esses projetos se traduzem na constituição de corredores logísticos de escoamento mineral, cuja racionalidade técnica e econômica expressa, na prática, a lógica de valorização do capital por meio da produção de novos espaços de circulação e de acumulação.

A análise realizada revela que Marabá tem sido funcionalizada como nó logístico de um sistema global de circulação e fluxo de commodities, em detrimento da sua condição como espaço de vida e de reprodução social. As novas pontes, neste sentido, simbolizam a vitória do espaço técnico e do capital sobre o espaço vivido, configurando uma cidade cada vez mais subordinada à racionalidade infraestrutural, voltada a articulação da fluidez de mercadoria e menos voltada às suas próprias necessidades urbanas e sociais.

De acordo com Santos (2008), uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos e dinheiro. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. É notório enfatizar, que o período atual da globalização tem como uma de suas características, a fluidez de produtos em escala global. Desse modo:

Não basta, pois, produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside à circulação, mas é esta que conforma a produção. Tudo se passa como se a economia dominante devesse, incansavelmente, entregar-se a uma busca desatinada de fluidez. Aqueles que reúnem as condições para subsistir, num mundo marcado por uma inovação galopante e uma concorrência selvagem, são os mais velozes. Daí essa vontade de suprimir todo obstáculo à livre circulação das mercadorias, da informação e do dinheiro, a pretexto de garantir a livre concorrência e assegurar a primazia do mercado, tornado um mercado global (SANTOS, 2008, p. 186).



Essa fluidez depende de existência dos fixos instalados, como do setor de transporte (rodovias, portos, ferrovias). Nesse sentido, a produção do espaço urbano em Marabá, mediada por essas infraestruturas, é, portanto, expressão da imbricação entre o Estado, o capital e a técnica. Trata-se de um processo que gera centralidades seletivas, margens invisibilizadas e novas espacialidades subordinadas às exigências do mercado global. A cidade se transforma em nó logístico, em plataforma de circulação, onde a fluidez se torna um elemento crucial na produção do espaço.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise das dinâmicas que articulam o neoextrativismo mineral e a produção do espaço urbano em Marabá, evidencia que as transformações territoriais recentes não podem ser compreendidas de forma isolada, mas como parte de uma estratégia mais ampla de reprodução do capital na Amazônia. As novas infraestruturas logísticas, como as novas pontes ferroviária e rodoviária em construção sobre o rio Tocantins, expressam materialmente a subordinação do espaço urbano à lógica da fluidez e da circulação de mercadorias, reforçando o papel de Marabá como nó estratégico nos corredores de exportação mineral.

Essas obras, embora apresentadas sob o discurso do desenvolvimento e da integração regional, revelam contradições profundas entre a racionalidade técnica e econômica do capital e as demandas sociais e territoriais locais. A cidade se reconfigura segundo os imperativos da acumulação, em um processo que privilegia a eficiência logística e marginaliza as dimensões humanas e coletivas da vida urbana. Assim, o espaço urbano de Marabá é produzido e reproduzido como suporte do capital extrativo, materializando desigualdades e promovendo a fragmentação socioespacial.

Cabe ressaltar, que as infraestruturas logísticas atuam como dispositivos de poder que moldam o território conforme a lógica da globalização e da acumulação ampliada do capital. O espaço deixa de ser apenas cenário e se torna meio e produto do processo de valorização capitalista, sustentado pela racionalidade técnico-científica que orienta o modelo neoextrativista. Em Marabá, essa lógica é visível na forma como a cidade foi funcionalizada para atender às exigências do capital mineral, convertendo-se em elo fundamental entre a natureza explorada e o mercado global.

Dessa forma, compreender o caso de Marabá permite refletir sobre os impactos mais amplos do neoextrativismo na Amazônia urbana, onde o território é apropriado como instrumento da acumulação e da competitividade global. Torna-se indispensável, portanto, repensar as cidades amazônicas para além de sua função logística e extrativa, valorizando-a



como espaço de vida, de memória e de direitos coletivos. Assim, a reflexão sobre o caso de Marabá contribui para o debate mais amplo acerca das novas formas de urbanização na Amazônia, revelando a urgência de alternativas que considerem o espaço urbano amazônico em sua complexidade, diversidade e potencial no contexto amazônico contemporâneo.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Minério de Ferro**. Brasília, 2017.

CARLOS. A. F. A. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS. A. F. A; SOUZA. M. L; SPOSITO. M. E. B (Orgs). **A produção do espaço urbano**. São Paulo: Contexto, 2011.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Tradução de Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. 190 p.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e urbanização**. 15 ed. 2ª reimpressão - São Paulo: Contexto, 2010. (Repensando a Geografia).

SVAMPA, M. **As fronteiras do neoextrativismo na América Latina: conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências**. Tradução de Lígia Azevedo. São Paulo: Elefante, 2019.