



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
FACULDADE DE GEOGRAFIA**

CARLOS ALBERTO BARBOSA DE OLIVEIRA

**ANÁLISE DOS VAZIOS URBANOS DA TRANSAMAZÔNICA NO
NÚCLEO NOVA MARABÁ (2005 A 2018)**

**MARABÁ – PA
2019**

CARLOS ALBERTO BARBOSA DE OLIVEIRA

**ANÁLISE DOS VAZIOS URBANOS DA TRANSAMAZÔNICA NO
NÚCLEO DA NOVA MARABÁ (2005 A 2018)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará como requisito à obtenção de título acadêmico em Licenciatura e Bacharelado em Geografia.

Orientador: Prof.º Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza.

MARABÁ – PA
2019

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Biblioteca Setorial Josineide da Silva Tavares

Oliveira, Carlos Alberto Barbosa de

Análise dos vazios urbanos da Transamazônica no núcleo Nova Marabá (2005 a 2018) / Carlos Alberto Barbosa de Oliveira; orientador, Marcus Vinicius Mariano de Souza. — Marabá: [s. n.], 2019.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus Universitário de Marabá, Instituto de Ciências Humanas, Faculdade de Geografia, Curso de Licenciatura e Bacharelado em Geografia, Marabá, 2019.

1. Comunidades urbanas – Desenvolvimento – Marabá (PA). 2. Rodovia Transamazônica – Aspectos econômicos. 3. Urbanização. 4. Crescimento urbano – Aspectos sociais – Aspectos econômicos. I. Souza, Marcus Vinicius Mariano de, orient. II. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará. III. Título.

CDD: 22. ed.: 307.76098115

Elaborada por Mirian Alves de Oliveira – CRB-2/583

CARLOS ALBERTO BARBOSA DE OLIVEIRA

**ANÁLISE DOS VAZIOS URBANOS DA TRANSAMAZÔNICA NO NÚCLEO DA
NOVA MARABÁ (2005 A 2018)**

Banca Examinadora

Prof.º Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza (Orientador)

Prof.ªMe. Gustavo da Silva - FGEO/Unifesspa

Eng.ª Mayanne Micaelli dos Santos – Diretora Técnica (Secretária Municipal de
Planejamento)

AGRADECIMENTOS

Eu não poderia concluir esse ciclo da minha vida, sem externar meus agradecimentos. Agradeço primeiramente a Deus que é o Senhor da história e da vida, o autor e consumidor da minha fé. Ele que me permitiu chegar ao final deste curso com vida e saúde, dando-me forças para superar todos os obstáculos que me sobrevieram ao longo desta jornada, podendo assim, realizar este sonho, o qual no início era apenas uma nuance, mas que através dele, tornou-se real;

Aos meus pais (In memoriam), José Américo e Amélia Barbosa, que mesmo dentro de suas limitações, sempre procuraram investir na minha educação e conhecimento. E não tenho dúvidas de que esta graduação seria motivo de muito orgulho e alegrias para eles;

À minha esposa, Elvira Miranda, a qual sempre acreditou e sonhou junto comigo, juntamente com nossos filhos, Marcus Vinicius e Carla Carina, os quais me incentivaram na caminhada, sendo sempre compreensivos e me encorajando a não desistir, quando as forças pareciam acabar. Por isso, sou grato a família que tenho, sendo minha base, meu tesouro, meu motivo para superação e para continuar sendo exemplo de que podemos seguir em frente, mesmo quando as forças são contrárias;

Aos meus irmãos, Airton, Zinha e Tânia, que sempre estiveram orando por mim, mesmo estando distantes fisicamente, sempre se fizeram presentes em minha vida por meio de suas orações e apoios. Assim, como todos os demais familiares, os quais intercederam e me apoiaram de alguma forma, em especial minha sogra, Natalina Miranda, mediante suas orações;

Aos amigos de curso, Bruno Scherer e Moizes Martins, que sempre estiveram ao meu lado, dando suporte quando eu precisava, sendo parceiros nas lutas, sempre me incentivando a não desistir, demonstrando que foram irmãos, gerados pela mãe Geografia, nesses cinco anos de curso. Que Deus abençoe suas vidas e famílias;

Ao meu orientador, Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza, o qual teve a disponibilidade de me acompanhar neste processo final de curso, e por ter sido um exemplo em sala de aula, como professor de várias disciplinas, sendo um profissional competente, comprometido e muito dedicado;

Ao Colegiado de Geografia, bem como a todos os demais professores do Curso de Geografia, os quais também se dedicaram a esse processo de construção do conhecimento, mesmo que em alguns momentos, tenham tido a necessidade de serem mais firmes e duros. Em especial, ao Me. Marcos Alexandre e ao Me. Michel, pela amizade; ao Me. Gustavo, pelas cobranças em relação ao TCC, incentivo à turma, dedicação e exemplo de profissional. Todos esses Mestres, não mediram esforços para darem o melhor de si, diante das responsabilidades que lhes foram imputadas.

A toda equipe da Unifesspa (Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará) e demais Servidores, por todo empenho e dedicação com seus alunos;

Aos professores, Jocirleie e Kelsiane Brito Rodrigues, em virtude de ter sido abençoado por conta de tê-los como guias no Estágio Docente. Assim, pude ter a oportunidade de me espelhar em dois excelentes profissionais, comprometidos com a educação e o conhecimento dos seus alunos, os quais sempre buscam proporcionar aulas dinâmicas e interessantes. Farei o que estiver ao meu alcance para seguir seus exemplos de dedicação e eficiência.

Ao Ronis C. F. Silva (Geografia 2013), pelo auxílio e apoio na produção dos mapas;

Aos senhores, Eliodorio Fernandes, Ary Pires e João Alfredo Veloso, por contribuírem com essa pesquisa, relatando seus conhecimentos e experiências que aqui foram registradas;

Aos amigos de curso, só tenho a agradecer pela oportunidade de conhecê-los. Ficaram as lembranças, as quais jamais se apagaram da minha memória. Os apelidos (salsicha, pastor, vovô galã, suricate, cansadão, índia, theba, gogoboy em decadência, mucho, munheca, danada mestra, migué, loricão, paca-açu, ratinho, esquilo, tuita e toupeira), os risos, as conversas, as “miguelagens” e as aventuras que se misturaram com o aprendizado das viagens de campo, esses cinco anos de convivência, com certeza foram muito preciosos, não somente pela construção do conhecimento e a formação, mas também, por ter me oferecido a oportunidade

de ter conhecido pessoas maravilhosas que marcaram minha vida, e que fazem parte da minha história. Meus amigos de grupo de trabalhos, Bruno, Caira, Juliana e Moizes, pessoas que foram excepcionais nesses cinco anos. Obrigado, por aturarem minhas falhas, minhas limitações e terem contribuído no meu processo de aprendizagem. Vocês são dez!

RESUMO

Através deste trabalho foi realizado um estudo histórico da chegada da Transamazônica em Marabá, buscando entender sua importância na estruturação da cidade. Para isso, fez-se uso de uma pesquisa bibliográfica, levantamento de dados junto à Fundação Casa da Cultura de Marabá (FCCM), bem como, a realização de entrevistas com sujeitos conhecedores do período de construção da Nova Marabá. Após essa construção histórica, trouxemos à luz um fenômeno que está presente de maneira muito comum em muitas cidades, os “vazios urbanos”. Para entender melhor sobre esse objeto de estudo, procurou-se definir o significado desse importante fenômeno na visão de diferentes autores, buscando fazer uma análise da situação dos vazios na Rodovia Transamazônica no perímetro urbano da Nova Marabá, vista ser um trecho da cidade que existe um grande fluxo de veículos e pessoas, por ser uma área comercial propícia aos negócios. Buscou-se fazer ainda, uma análise dos Planos Diretores entre os períodos de 2006 a 2018, o qual é considerado como um instrumento básico da política de desenvolvimento urbano e ordenador da cidade, com o objetivo de se compreender quais os porquês desse instrumento não efetivar as ferramentas necessárias que contrapõem os vazios urbanos, e não se fazer cumprir a função social da propriedade.

Palavras-chave: Vazios urbanos. Rodovia Transamazônica. Nova Marabá. Função social da propriedade.

ABSTRACT

It was carried out a study of the history of the arrival of the Transamazon Highway in Marabá, trying to understand its importance in the structuring of the city. For this, a bibliographical research was done, data collection with the Fundação Casa da Cultura de Marabá – FCCM, (House of Culture of Marabá Foundation), as well as interviews with known and recognized individuals of Nova Marabá construction period. After this historical construction, we brought to light a phenomenon that is present in a very common way in many cities, the "urban voids". To better understand this object of study, we defined the meaning of this important phenomenon by the view of different authors, seeking to analyze the situation of the voids on the Transamazon Highway in the urban perimeter of Nova Marabá, since it is a stretch of the city that there is a huge flow of vehicles and people for being a business areas. We sought to make an analysis of the "Director Plans" from 2006 to 2018, as a basic instrument of the city's urban and ordaining development policy, in order to understand the reasons why this instrument does not implement the necessary tools that counteract the urban voids and thus, to fulfill the social function of property.

Key-words: Urban voids. Transamazon highway. Nova Marabá. Social function of the property.

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM 1: Jornal “O Marabá” - Praticamente iniciada a construção da Transamazônica...	20
IMAGEM 2: Jornal “O Marabá” - Inauguração da estrada dos Bandeirantes de hoje.....	21
IMAGEM 3: Shopping Center Marabá, na Fl. 30 as margens da Transamazônica.....	26
IMAGEM 4: Golden Ville Hotel, na Fl. 31 as margens da Transamazônica.....	27
IMAGEM 5: Supermercados Líder, na Fl. 31 as margens da Transamazônica.....	27
IMAGEM 6: Carta da da Rodovia Transamazônica no município de Marabá.....	29
IMAGEM 7: Carta da malha urbana de Marabá.....	41
IMAGEM 8: Lote vago a venda, localizado na Fl. 31 as margens da Transamazônica.....	44
IMAGEM 9: Área de aplicação do IPTU progressivo no tempo.....	53
IMAGEM 10: Lote vago as margens da Transamazônica, a proximidade do 4 BPM.....	55
IMAGEM 11: Lote vago a venda por imobiliária, Fl. 31 as margens da Transamazônica.....	55
IMAGEM 12: Carta dos vazios urbanos na Transamazônica em 2005.....	57
IMAGEM 13: Carta dos vazios urbanos na Transamazônica em 2018.....	59

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Localização da Transamazônica (BR-230) no Brasil.....	22
MAPA 2: Localização dos Trechos da BR-230 no núcleo Nova Marabá.....	25

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Classificação do Vazios Urbanos.....	38
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ART – Artigo

BIS – Batalhão de Infantaria de Selva

BNH – Banco Nacional de Habitação

BPM – Batalhão de Polícia Militar

CIBRAZEM – Companhia Brasileira de Armazenamento

COBAL – Companhia Brasileira de Alimentos

COHAB – Companhia de Habitação do Estado do Pará

COSANPA – Companhia de Saneamento do Pará

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

FCCM – Fundação Casa da Cultura de Marabá

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano

PDP – Plano Diretor Participativo

PDPMM – Plano Diretor Participativo do Município de Marabá

PDUM – Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá

PIN – Programa de Integração Nacional

PMM – Prefeitura Municipal de Marabá

PUEC – Parcelamento, Utilização ou Edificação Compulsórios

SDU - Superintendência de Desenvolvimento Urbano

SEPLAN – Secretaria Municipal de Planejamento e Controle

SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

UNAMA – Universidade da Amazônia

UNIFESSPA – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1. - TRANSAMAZÔNICA.....	15
1.1. - Marabá na rota da Transamazônica.....	19
1.2. - A Transamazônica hoje em Marabá.....	23
1.3 . - Histórico da Nova Marabá.....	30
2. - VAZIOS URBANOS, A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E A FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE.....	36
2.1. - Conceituando os Vazios Urbanos.....	36
2.1.1. – Vazios Urbanos: Classificação e tipologia.....	38
2. 2. A produção do espaço urbano e a função social da propriedade.....	39
3. - ANÁLISE TEMPORAL DO PLANO DIRETOR DOS VAZIOS URBANOS.....	50
3.1. Os Planos Diretores de 2006 a 2018.....	50
3. 2. Os vazios urbanos na Transamazônica.....	54
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	61
REFERÊNCIAS.....	63

INTRODUÇÃO

Tratando-se da área urbana, estudiosos como Henri Lefebvre, David Harvey, Milton Santos, dentre outros consagrados autores, têm se debruçado sobre as problemáticas que envolvem esse campo da Geografia e outras ciências. Destaca-se que a Geografia, enquanto ciência tem como objeto de estudo o espaço, logo, ela também se preocupa e estuda as formas que os ambientes são ocupados e como as relações humanas desenvolvem-se nos mais variados espaços, ou seja, no qual a cidade é um desses espaços.

O espaço urbano é dinâmico, pois as mudanças e fluxos fazem parte desse meio. Nosso olhar vem para contemplar e trazer respostas para um fenômeno que é evidenciado em Marabá, especificamente na rodovia Transamazônica, dentro do perímetro urbano da Nova Marabá, que são os espaços considerados “vazios”, alguns simplesmente murados, outros aparentemente abandonados, sendo invadidos pela vegetação.

A verdade é que, a produção de vazios em meio à malha urbana pode acontecer tanto nas áreas periféricas, como nas áreas mais centrais da cidade. Podem ser decorrentes do modelo de crescimento diante da formação de loteamentos “salteados”, deixando áreas de terras vazias entre loteamentos, condomínios e prédios e/ou em consequência da especulação fundiária.

Nesse contexto, para se compreender a problemática desse fenômeno, faz-se necessário buscar o conhecimento da dinâmica e dos processos que abarcam a cidade e o espaço urbano, assim como, os atributos criados para sua organização e planejamento. Diante disso, cabe mensurar a importância do PDPM (Plano Diretor Participativo do Município de Marabá), como instrumento organizador e regulador do uso e ocupação do solo, tendo ferramentas que coíbem a especulação fundiária, como o maior causador dos vazios, que não cumprem sua função social, e conseqüentemente, causa um espraiamento da malha urbana, dificultando assim, a mobilidade dos cidadãos e a própria gestão municipal.

Tendo como base esses pressupostos, traçou-se o seguinte objetivo geral para a presente pesquisa: fazer uma abordagem sobre os vazios urbanos na Transamazônica, no que se refere ao perímetro urbano da Nova Marabá, analisando e descrevendo as mudanças ocorridas dentre os períodos de 2005 a 2018, os quais foram marcados pela implantação do PDPM, com o olhar comparativo ao Estatuto da Cidade, o qual protagoniza a esfera municipal pela política urbana, e que tem como instrumento o Plano Diretor Municipal para garantir o pleno desenvolvimento da função social da cidade e da propriedade urbana,

evitando a especulação imobiliária e sua ação excludente. Dentro dessa esfera, observou-se a atuação do Plano Diretor em relação a esses aspectos.

Quanto aos objetivos específicos, propostos nessa abordagem, destacam-se os seguintes: analisar a construção da Rodovia Transamazônica, bem como suas principais finalidades (sua chegada em Marabá e implicações no crescimento da cidade); abordar sobre a criação do planejamento da Nova Marabá e a importância da Transamazônica para seu crescimento; buscar compreender o papel dos agentes produtores do espaço urbano que atuam às margens da Rodovia Transamazônica; e, a função social da propriedade.

No que diz respeito à justificativa deste trabalho, destaca-se que Marabá cresceu e vem crescendo bastante, alcançando assim, o porte de cidade média, a qual disponibiliza bens e serviços para seus habitantes e cidades circunvizinhas. Em decorrência disso, muitos investidores no ramo do comércio e indústrias são atraídos para a cidade, causando nela transformações e dando a ela uma nova faceta socioespacial.

No entanto, os vazios urbanos na Rodovia Transamazônica no perímetro da Nova Marabá têm se mantidos. Diante disso, possibilita-se fazer o seguinte questionamento: qual tem sido a ação do PDPMM - Plano Diretor Participativo do Município de Marabá? Este trabalho visa conhecer os agentes mantenedores dos vazios da Transamazônica e seus interesses, assim como, colocar em pauta os prejuízos da cidade e da sociedade, quando o imóvel deixa de cumprir sua função social.

No que se refere ao referencial teórico, utiliza-se autores que têm se dedicado a estudar os processos evolutivos das cidades da Amazônia, com obras que retratam a realidade dos povos dessa região e o padrão de desenvolvimento urbano imposto, tais como: Amazônia, Amazônias (Carlos Walter Gonçalves), A cidade de Marabá sob os impactos dos projetos governamentais (José Jonas Almeida), Cidades medias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação do território (Saint-Clair C da Trindade Jr), Planejamento urbano em área de fronteira econômica: o caso de Marabá (Helena Lúcia Zagury Tourinho), dentre outros autores que tratam da conceituação dos vazios urbanos e suas categorias, como por exemplo: Adriana Cristina C Dittmar, Andréa de Lacerda Pessoa Borde, etc.

Metodologicamente, o trabalho foi desenvolvido por meio de pesquisas, leituras, análises e resumos bibliográficos de autores que retratam as intervenções governamentais para a região amazônica e de Marabá; construção escrita dos capítulos; realização de entrevistas com sujeitos que fizeram parte na construção da Nova Marabá (Sr. Eliodorio Fernandes, Ary Pires e João Alfredo Veloso); elaboração de cartas, com o uso de imagens de software geoprocessadas, elaboradas através do uso do Quantun Giz (versão 3.6), com imagem de alta

resolução espacial de 2018 do Google (que é usado nesse programa), delimitando os lotes vazios com imagem de 2005 no Google Earth, depois foi jogado para o Quantum Giz, onde foi finalizado; análises dos vazios através das delimitações das imagens de 2005 e 2018 (antes, durante e pós Plano Diretor); análise do Plano Diretor de 2006 e 2018 (no que diz respeito às ferramentas que trata da função social da propriedade) e análise do Estatuto da Cidade. Essa foi a metodologia, a qual norteou a escrita dos três capítulos deste trabalho.

Assim, no primeiro capítulo, faz-se uma abordagem sobre a Amazônia, modos de exploração, desde a sua descoberta pelos europeus até nossos dias, as mudanças no padrão de organização espacial e os ciclos econômicos, a construção da Rodovia Transamazônica (BR-230) e sua importância para Marabá. Ainda nesse capítulo, esboça-se sobre o contexto histórico do núcleo Nova Marabá, seus projetos e seu crescimento.

Já o segundo capítulo, trata da produção do espaço urbano, os agentes que produzem e modificam esse espaço na Rodovia Transamazônica, de modo específico no perímetro urbano da Nova Marabá. Nesse contexto, os vazios urbanos, são criados ou mantidos por algum desses agentes. Entretanto, essa ideia é contraditória, uma vez que, o Estatuto da Cidade diz que o imóvel deve cumprir a função social da propriedade urbana. Assim, como essas informações aparecem nos Planos diretores de 2006 e 2018, eles também se tornaram pauta desse capítulo.

Já no terceiro e último capítulo, analisar-se-á os dois Planos o de 2006 e 2018, no que se refere à função social da propriedade urbana, bem como, análise das ferramentas para se fazer cumprir, e como o Estatuto da Cidade, determina que sejam aplicadas, dessa forma, pode-se identificar as contradições entre as leis dos PDPMM e a lei do Estatuto da Cidade. Também se faz uma análise das imagens de software geoprocessadas dos vazios urbanos (2005), existentes antes do primeiro Plano Diretor, fazendo um comparativo temporal com as imagens de 2018. Esse procedimento, desperta o desejo pela busca de entendimentos de que os vazios nesse perímetro estavam aguardando a valorização da localidade, para então, direcionarem seu destino, seja em edificação de um empreendimento ou venda imobiliária.

1. TRANSAMAZÔNICA

A Amazônia, desde o período colonial era vista como um empório de matérias-primas de alto valor comercial. Disputada por holandeses e ingleses, tinha um sistema dendrítico de transporte, no qual adensavam o interior amazônico, criando núcleos urbanos e vilas às margens do rio Amazonas e seus afluentes. E assim foi sendo consolidada uma dinâmica econômica alicerçada no extrativismo, agricultura, e posteriormente, a pecuária (REIS, 1974).

A vida amazônica se dava em torno dos rios e lagos, existindo uma forte relação dos ocupantes do espaço amazônico com os rios, sendo esses, fonte de alimento através da pesca. Destaca-se que era através deles, que se davam as idas e vindas e tudo ocorria em função dos caminhos fluviais, tendo a floresta como um grande celeiro natural. Esse é o padrão de organização espacial em que Gonçalves (2005), retrata de “rio, várzea floresta”, no seu livro “Amazônia Amazônias”, onde ele faz o relato do modelo econômico implantado, tendo o rio como estrada natural para explorar e escoar os produtos extrativistas da região, começando pelas drogas do sertão no período colonial.

Anos mais tarde com a descoberta de uma árvore na qual se extraía o látex, criou-se grande movimentação de grupos humanos regionais para a Amazônia, com o intuito de se fazer a extração desse produto, e assim atender o consumo europeu e norte americano, perpassando pela revolução industrial e automobilística, que tinha a borracha como um importante insumo.

De acordo com Paula (1980), os seringais atraíram grande contingente populacional, através das “casas de aviamento” que agregavam maranhenses, e nordestinos fugindo da forte seca de 1877 a 1880, muitos em busca de melhores qualidades de vida, eram atraídos pela situação econômica do esplendor da borracha que, teve seu ciclo econômico de 1821 a 1923, quando as exportações brasileiras começaram a cair vertiginosamente, ante a produção asiática das colônias inglesas e holandesas, começaram a expandir devido o cultivo racional de seringueiras.

Esse foi um período de grande exploração de mão de obra humana, em um regime de escravidão onde as casas exportadoras ligadas ao capital monopolista internacional, financiavam as casas aviadoras. Essas financiavam as passagens e estadias aos nordestinos, os quais eram atraídos pela promessa de riqueza fácil, no entanto, já chegavam endividados. Daí, a produção da borracha, não dava pra pagar uma dívida que só ia crescendo com produtos alimentícios (sal, farinha e carne seca), e outros produtos de necessidades básicas e de trabalho (querosene, munição, lamparina, faca de corta seringa, fumo de corda, etc.).

Conseqüentemente, os proprietários das casas de aviamento, superfaturavam os preços de maneira que, os trabalhadores não conseguiam se livrar da dívida, e voltar para suas famílias, tendo que continuar trabalhando e submetidos à vida na selva amazônica e ao isolamento, as imensas jornadas de trabalho para extração da borracha, submetidos a situações sub-humanas, em riscos de morte por índios, onças, cobras ou animais peçonhentos, malárias, tuberculose, etc. (PAULA, 1980).

Segundo Gonçalves (2005), o barracão do seringalista era peça importante na organização social do espaço amazônico. Sempre localizado em pontos estratégicos, às margens dos rios, tinha uma ligação com os seringueiros financiando os produtos que lhes eram necessários, onde os pagamentos dos produtos financiados eram pagos com a produção da borracha.

A ideia da conquista da hinterlândia Amazônica, no período colonial, teve seguimento anos mais tarde com a estrada de ferro Belém/Bragança, a estrada Lobão, cortando o Acre a Manaus-Caracaráí, e a Macapá-Oiapoque. Mas, que não obtiveram grandes resultados nos seus projetos (REIS, 1974).

Somente em 1969, surge um projeto mais audacioso, quando o Eng.º Eliseu Resende, diretor geral do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens – DNER sugeriu a construção da Rodovia Transamazônica, também conhecida como BR-230, ligando a região Amazônica ao Nordeste, e tendo como um dos objetivos a complementação do sistema hidroviário. Tendo como presidente general, Emilio Garrastazu Médici, o projeto integrou outros, como: colonização, desenvolvimento agrário e industrial. Tendo o esforço de uma integração da Amazônia à economia Nacional, teve o apoio do Ministério das Minas e Energia, Sudam (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia), Ministério do Interior e outros (REIS, 1974).

De acordo com os estudos de Tamer (1971), as ideias de Eliseu Resende, restringiam-se em uma estrada que atendesse de início, somente aos trechos mais importantes, cortando as áreas mais povoadas, pois de acordo com o discurso, não havia disponibilidade de recursos para uma obra tão grande. Segundo o autor, o que levou o Presidente Médice, a iniciar imediatamente as obras da Rodovia, foi o drama da seca nordestina que desenrolava em pleno coração da Caatinga. Por isso a ideia seria construir uma estrada adensando a selva amazônica, e colonizar as suas margens com o povo do Nordeste, aliando a possibilidade de encontrar riquezas minerais na região. Passando essa incumbência ao Ministério dos Transportes, Interior, Agricultura, Planejamento e Saúde.

Assim, o governo na forma do Decreto- lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, instituiu o Programa de Integração Nacional-PIN, tendo como objetivo financiar as obras de infraestrutura nas regiões compreendidas pela SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) e SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia, promovendo a integração nacional.

Segundo Reis (1974, p. 47 e 48), todos os órgãos governamentais foram mobilizados para a execução do PIN, determinando-se as seguintes normas de ação:

- Construir, imediatamente, a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém, como providência a ser inserida no quadro das medidas de médio prazo, anunciadas na reunião da SUDENE, a 6 de junho de 1970;
- Construir essas estradas de forma a propiciar a ocupação dos vales úmidos e espaços vazios existente em larga faixa inexplorada do território nacional, excedente na região semi-árida, mediante vigoroso plano de colonização que haverá de contribuir, decisivamente para a conquista da Amazônia e para a sua incorporação econômica e social ao patrimônio da nação. A Transamazônica e a Cuiabá-Santarém constituiriam verdadeira espinha dorsal de um vasto programa de deslocamento de trabalhadores rurais dos sertões semi-áridos, visando sua adequada fixação em extensas e férteis áreas situadas nos estados do Maranhão, Pará e do Planalto Central, de forma a modificar, a médio e longo prazos, a face das duas regiões. Esse aproveitamento de mão-de-obra excedente ia ao encontro das maiores preocupações da SUDENE, para o qual o “problema do desemprego e sub-emprego avulta como dos maiores para a região” (*Relatório SUDENE – DEZ ANOS*);
- Proporcionar a conexão rodoviária dos portos fluviais existentes nos rios atravessados pela estrada, complementando assim o sistema de transporte dos raros núcleos urbanos existentes na região e assegurando-lhes via terrestre permanente para ampliação do seu intercâmbio econômico e social;
- Assegurar a articulação, em condições de tráfego permanente, da expressiva malha de estradas nordestinas com o grande sistema de estradas de rodagem em implantação na Amazônia;
- Acautelar o eventual desvirtuamento da função colonizadora da importante ligação terrestre, prevenindo a ocupação desordenada de suas margens e o desempenho das atividades econômicas especulativas ou predatórias da terra. Para tanto, reservar, para colonização, faixa de terra de cerca de 10 km, à esquerda e à direita do eixo da estrada, em toda a sua extensão, de modo que nessa larga faixa de 20 km possam os setores competentes do Governo Federal e dos Governos locais, coordenadamente, planejar e executar racional programa de ocupação humana da terra e sua adequada e produtiva exploração econômica;
- Promover o aproveitamento – tão amplo quanto as condições técnicas de construção das obras rodoviárias permitisse e as condições sanitárias das frentes de serviço admitissem – de mão-de-obra nordestina, recrutando-se trabalhadores especializados e não especializados nas áreas mais afetadas pelas secas, para aproveitamento nas variadas tarefas de construção das estradas e criando estímulos para a sua fixação familiar na região, pelo oferecimento de terras agricultáveis, sob garantia e assistência adequada;
- Projetar e implantar os acampamentos necessários à execução dos serviços nas duas estradas, de modo que de imediato se constituíssem em núcleos pioneiros de colonização, para ali permanecerem mesmo após a conclusão das obras. Os empreiteiros deveriam construir não apenas e propriamente o chamado *canteiro de obras*, mas igualmente toda uma infra-estrutura de serviços comunitários, com habitações, energia elétrica, água, escola, posto de saúde, centro de comunicações e agência bancária, além de importantes instalações destinadas ao Ministério da Agricultura, centro de patrulha mecanizada e revenda de material agrícola, olaria,

serraria, armazém da CIBRAZEM, empório da COBAL, laboratório de análise de terras, secção fundiária e de topografia, pequena estação meteorológica, etc.

Tendo o DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagens), como responsável pela construção da Rodovia, que seria uma transversal com extensão de 5.560 km, partindo de Cabedelo e João Pessoa, até à fronteira do Peru, e como um dos objetivos o deslocamento dos excedentes demográficos do Nordeste para a região amazônica. A construção da Transamazônica foi dividida em oito lotes de obras. Sendo de Estreito- Marabá à construtora Mendes Junior, e de Marabá- Entroncamento Jatobal à S.A Paulista Com. e Construção (REIS, 1974).

Reis (1974), afirma que os estudos rodoviários foram dificultados pela densidade da vegetação, e que os dados obtidos foram através de estudos geológicos, estudos de navegabilidade dos rios, projeto de exploração mineral e de colonização agropecuária, e também, levantamento aerofotográfico. Após as etapas de voos fotográficos, exames estereofotoanalíticos, informações adicionais de aspectos geológicos, pedológicos, hidrológicos e topográficos da região, obteve-se a elaboração do anteprojeto, tendo como base plantas aerofotogramétricas, deu-se a pavimentação da rodovia e os melhoramentos diante de estudos de viabilidade técnico-econômica e projetos de engenharia.

Segundo Reis (1974), Marabá, Altamira e Itaituba, surgem como pontos obrigatórios do projeto, por estarem geograficamente inseridos dentro de um dos objetivos da Rodovia, que é fazer conexão entre os transportes fluvial e rodoviário.

Nota-se um esforço muito grande em um projeto do Governo, que tinha como meta para a Amazônia a integração ao restante do país, tendo o *slogan* “integrar, para não entregar”, e uma das estratégias seria o povoamento, usando também o *slogan*: “uma terra sem povo, para um povo sem terra”. Para isso, havia um projeto de povoamento, criando-se as agrovilas em um raio de 10 km da via, com uma média de 250 habitantes distribuídos entre 50 famílias (cada família teria direito a uma gleba de 100 hectares). Para as agrovilas foi planejada uma estrutura essencialmente residencial, o menor centro de integração da comunidade urbano-rural, habitada por rurícolas dedicados a atividades agropastoris (REIS, 1974).

Segundo Reis (1974), havia uma organização nesse sistema onde a criação das agrópolis, fazia parte constituindo um centro de segunda grandeza, polarizando uma média de 20 agrovilas. As agrópolis seriam estruturadas com escola secundária, olárias, pequenos comércios e um posto de gasolina. E por fim, uma rurópolis, com duas agrópolis em sua

jurisdição, de vida urbana mais intensa e ocupando a posição de liderança na hierarquia proposta.

Reis (1974), afirma ainda que, com a divulgação da obra da Rodovia Transamazônica pelo PIN, houveram várias críticas vinculadas a mídia nacional, principalmente, devido a questões econômicas. E, que também, as políticas de reordenamento do território amazônico, idealizado pelo Governo, exigiam que fosse implantado através de construção de rodovias e da criação de núcleos de apoio à colonização dirigida. Daí, a elaboração de planos de anseio urbano para vários municípios amazônicos que eram alvos do Governo.

1.1. Marabá na rota da Transamazônica

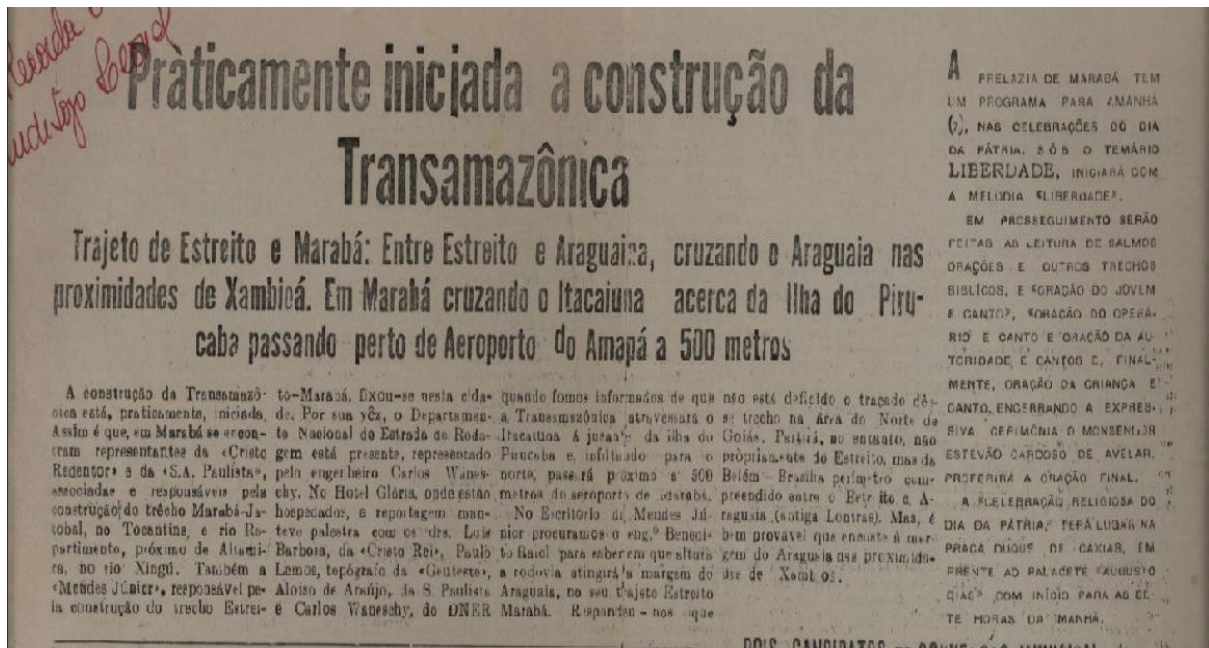
Conforme Tourinho (1991) foram criados planos urbanos para vários municípios amazônicos, financiados pelo PIN, inclusive Marabá. Logo, a mudança do padrão de ocupação da região amazônica, exigiu um olhar para a organização do espaço urbano, reordenando os assentamentos rurais, como também, as atividades urbanas propriamente ditas. E, como medida de controle, Marabá foi declarada área de Segurança Nacional (Decreto-Lei nº 1.113 de 30/10/70), sendo ponto de apoio do exército brasileiro na luta contra a Guerrilha do Araguaia.

Conforme Gonçalves (2005), com a implantação da estrada, a região sai de um modelo onde o rio e a floresta tinha grande importância, como meio de acesso e transporte do extrativismo como atividade mais importante, onde a perspectiva do índio e do caboclo ribeirinho é diferenciada do olhar do madeireiro e do grande capitalista, e, passa para outro modelo onde a estrada é o eixo de ligação e transporte, em uma perspectiva do Estado em atender o grande capital nacional e internacional, em projetos hidrelétricos e de mineração, bem como, outras atividades do poder hegemônico. A rodovia Transamazônica mudou o modelo de organização do espaço, através da intervenção do Estado, para atender ao grande capital.

Em pesquisa na FCCM (Fundação Casa da Cultura de Marabá), foram encontrados arquivos de “O marabá”, jornal local da década de 70, onde tinham manchetes retratando o início da construção da Rodovia Transamazônica (Imagem 1). As notícias apontavam o trajeto de Estreito e Marabá com informações sobre as empreiteiras “Cristo Redentor” e “S.A. Paulista”, encarregadas das obras no trecho Marabá-Jatobal, no Tocantins e rio Repartimento, próximo de Altamira, no rio Xingú. E, a “Mendes Júnior,” responsável pela construção do

trecho Estreito-Marabá. Os seus representantes, encontravam-se hospedados em hotéis de Marabá. A reportagem do jornal entrevistou os representantes das empreiteiras, onde se obteve informações sobre a obra e os trechos em que seriam ligados pelo empreendimento (A. JUNIOR, 1970).

Imagem 1: Jornal “O Marabá”



Fonte: FCCM (2018)

Organização: OLIVEIRA, C. A.(2019)

O jornal “O Marabá”, noticiou a inauguração da Transamazônica, com a seguinte manchete: “PRESIDENTE DA REPÚBLICA INAUGURA ESTRADA DOS BANDEIRANTES DE HOJE” (Imagem 2), essa notícia, chamou a atenção da população de Marabá, por contada conclusão da primeira etapa da obra em menos de dois anos, e com aproximadamente seis mil homens trabalhando na obra. Dia 27 de setembro de 1972, o presidente Médici, entregou 1254 km de estrada, ligando Estreito a Itaituba no Pará. A matéria do jornal enfatiza a grandiosidade da obra, que adentrando a selva amazônica, abre as portas de um novo celeiro de riquezas para o mundo (A. JUNIOR, 1972).

Imagem 2: Jornal “O Marabá”



Fonte: FCCM (2018);

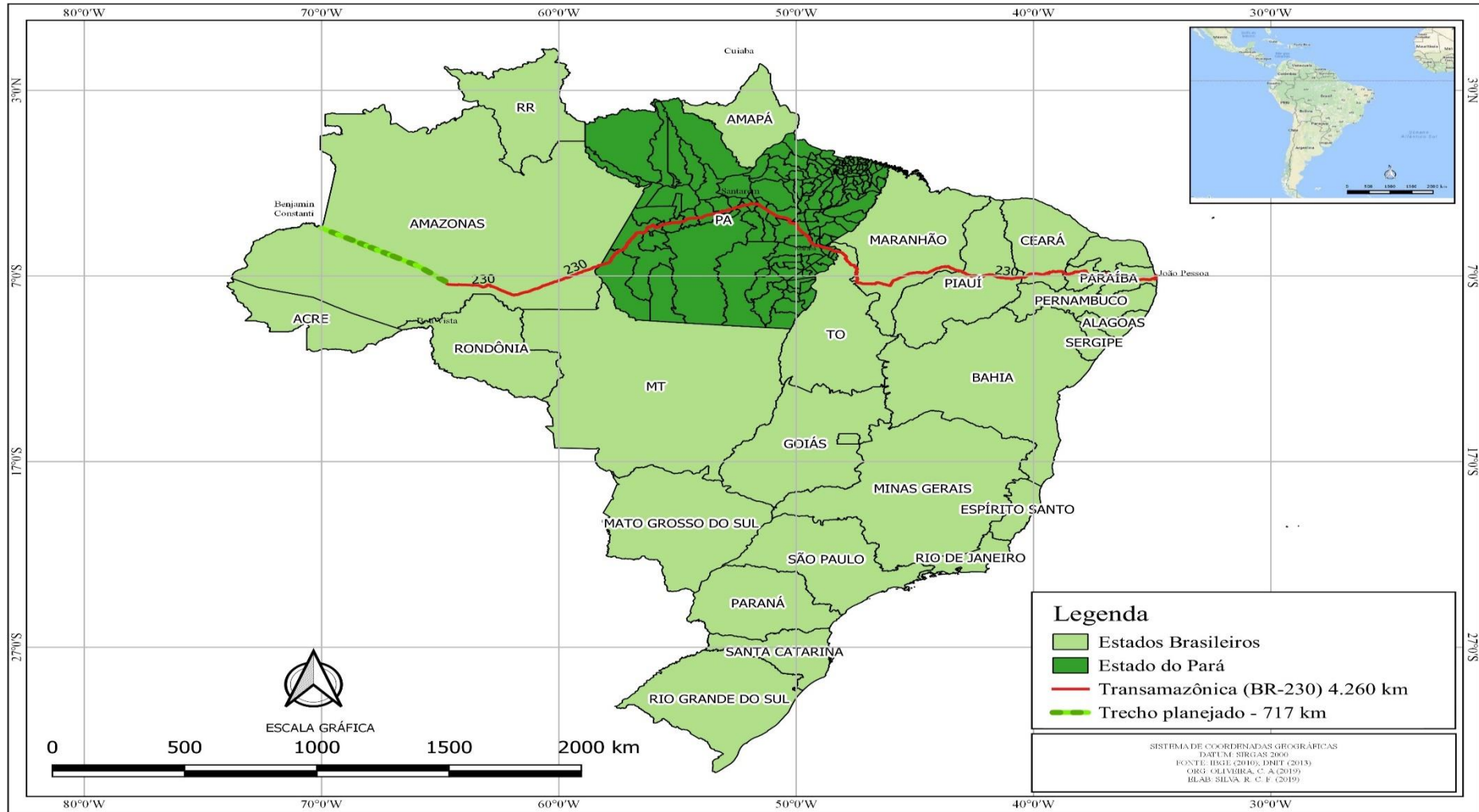
Organização: OLIVEIRA, C. A. (2019).

Logo após a inauguração da Rodovia Transamazônica, a sociedade marabaense estava empolgada com a estrada da “integração” e o comércio e serviço local, usava o nome “Transamazônica”, como *slogan* em uma forma de promover seus negócios. O próprio jornal fez uma adaptação no nome, mudando-o para: “O Marabá, o jornal da Transamazônica”. Empresas de viação, também se estabeleceram e geraram empregos, ajudando na economia local.

Cabe destacar, que a Transamazônica trouxe fortes mudanças na formação territorial de Marabá. Através da transversal implantada pelo Estado a facilidade de acesso pela rodovia, atraiu forte migração de pessoas de várias partes do país, as quais vinham em busca de empregos e melhores qualidades de vidas. Principalmente, depois da década de 80, com o surgimento do garimpo da Serra Pelada, e posteriormente, com os projetos de mineração, surgiram as indústrias de produção de ferro gusa (TOURINHO,1991).

A Rodovia Transamazônica teve sua inauguração em 27 de agosto de 1972, não consolidando sua extensão até o Peru, conforme era o projeto original. No entanto, sua extensão ficou com 4.260 km, tendo em seus extremos ao leste Cabedelo, Paraíba, e ao oeste Lábrea, Amazonas, conforme se pode constatar a seguir no Mapa1.

Mapa 1: Localização da Transamazônica (BR-230), no mapa do Brasil



Fonte: IBGE (2010); DNIT (2013).

Destaca-se que hoje, a Rodovia Transamazônica, em grande parte do seu trecho, principalmente adensando o interior Amazônico, continua com grandes problemas, buracos e poeiras, no período de estiagem; e, no período chuvoso, muitos atoleiros que dificultam o acesso de viajantes e transporte de mercadorias para muitas cidades. Em Marabá, a Rodovia, tem boa condição asfáltica e é o principal eixo de articulação entre os núcleos Marabá Pioneira, Cidade Nova e Nova Marabá, sendo uma avenida bastante movimentada entre esses núcleos.

1. 2. A Transamazônica hoje em Marabá

Em Marabá o projeto de duplicação da Rodovia Transamazônica, entre os núcleos Cidade Nova e Nova Marabá, surge decorrente das políticas de desenvolvimento regional e da necessidade de melhorar a acessibilidade de veículos entre os três núcleos (Marabá Pioneira, Cidade Nova e Nova Marabá), os quais já estavam com a sua acessibilidade bastante comprometida. Além de conseguir atingir esses objetivos, essa duplicação modificou a dinâmica do comércio local, pois comércios varejistas, transportadoras e demais comércios de grande porte se instalaram às margens desse eixo viário, usufruindo da boa estrutura e acessibilidade que foi implantada.

Segundo Cunha (2017), a duplicação da Rodovia transamazônica, dentro do núcleo urbano, objetivava também, melhorar a economia do município, através da comercialização de mercadorias produzidas na cidade de Marabá, tendo a Transamazônica, como importantíssimo eixo de ligação econômica, mediante a exportação e transporte de mercadorias.

O projeto da duplicação da Rodovia Transamazônica foi elaborado tendo como base:

Com relação ao projeto e sua inserção na região destaca-se a importância de sua compatibilização com o Sistema Viário de Marabá, definida pelo Plano Diretor instituído através da LEI Nº. 17.213 de 19 de outubro 2006, com retificações da Lei Nº. 17.229, de 20 de abril de 2007. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 08 apud CUNHA 2017).

Para a elaboração do projeto foram feitas análises da área e dos agentes socioespaciais, tanto do seu entorno como dos que fariam uso da rodovia no seu cotidiano, os quais seriam

afetados diretamente com o empreendimento. Foram identificados três elementos e falhas estruturais descritos como “Trechos” (Mapa 2), conforme a descrição a seguir:

Trecho 1 – Estaca 0 à 55

Este trecho apresenta características urbanas, população ocupante as margens do rio Itacaiúnas, vegetação na lateral da rodovia e tráfego de ciclistas e pessoas em suas margens.

Trecho 2 – Estaca 55 à 150

Este trecho com características totalmente urbanas, apresenta forte tráfego local, área lindeira ocupada por indústrias, comércios e prestadoras de serviço. Este segmento apresenta marginais abertas dos dois lados da rodovia, sem pavimentação adequada, com muitos problemas de drenagem, e sem nenhum planejamento de fluxo de tráfego, o que provoca operação deficiente e acidentes em função das seguintes características:

- Entradas e saídas dos bairros, principais avenidas comerciais da cidade, indústrias, comércios e prestadoras de serviço;
- Cruzamento da BR 230 por pedestres, ciclistas e motociclistas.

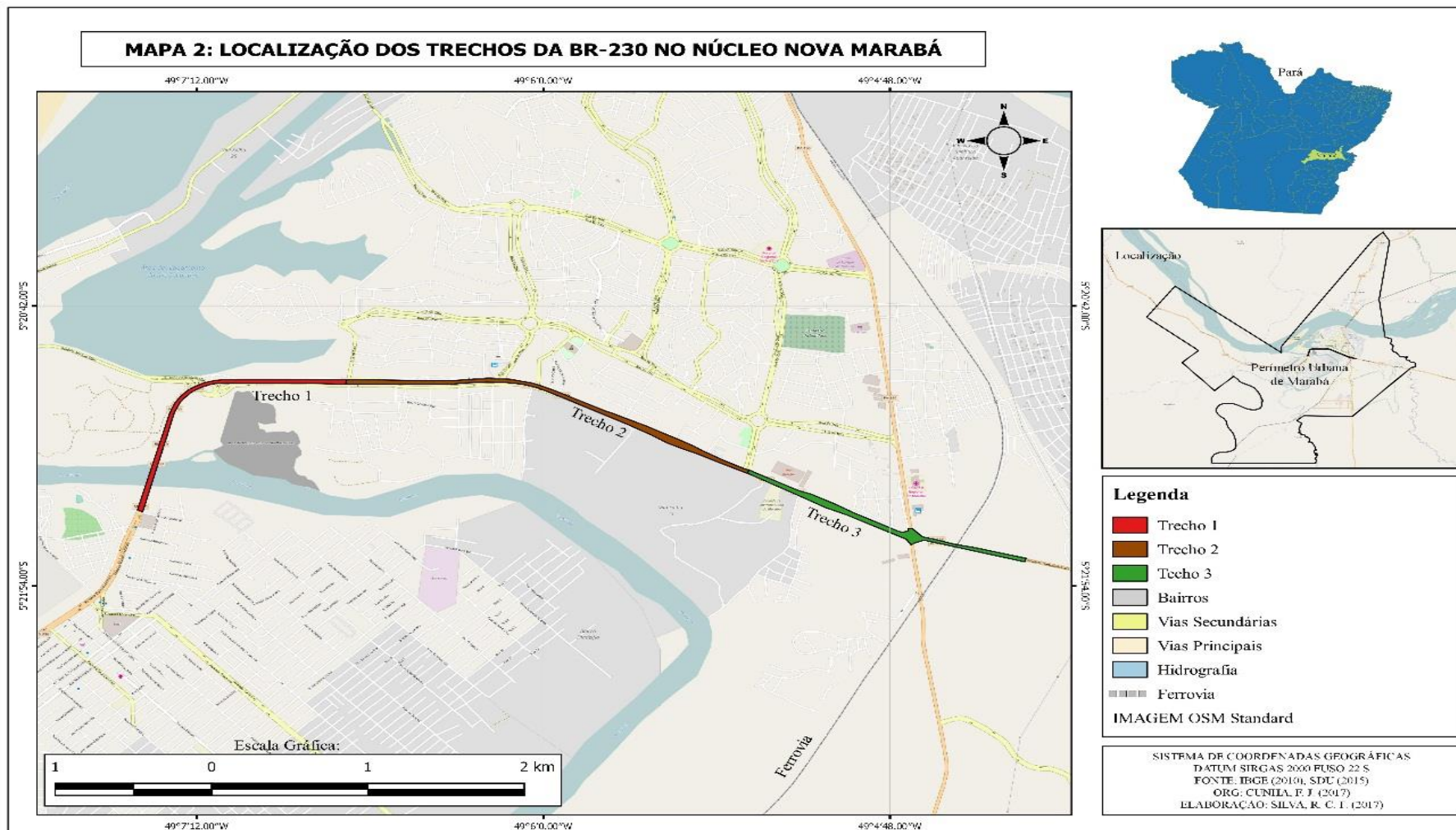
Trecho 3 – Estaca 150 à 296 + 16,84

Este trecho com área lindeira ocupada por indústrias, comércio e algumas residências, apresenta segmentos ainda sem as marginais, tendo como características críticas para o tráfego os seguintes aspectos:

- Tráfego leve local e tráfego pesado de passagem;
- Entradas e saídas de algumas indústrias, empresas comerciais, bairros periféricos de Marabá e Postos de Abastecimento de combustível;
- Cruzamento da BR 230 por pedestres, ciclistas e motociclistas;

Tráfego de veículos de tração de animal. (PROJETO EXECUTIVO DE ENGENHARIA, 2008, p. 14 apud CUNHA 2017).

Mapa 2: Localização dos Trechos da BR-230 no núcleo Nova Marabá



Fonte: IBGE (2010); SDU (2015); CUNHA (2017).

O projeto de duplicação da Transamazônica no perímetro da Nova Marabá melhorou a acessibilidade e o tráfego de veículos, além de alavancar a dinâmica comercial. Após a duplicação da Rodovia, a Transamazônica, tornou-se uma avenida importante com várias lojas, como: shopping center (Imagem 3), academias de ginásticas, hotéis (Imagem 4), distribuidoras, faculdade, supermercados (Imagem 5) e dentre outras áreas do comércio de grande porte.

Imagem 3: Shopping Center Marabá na Transamazônica, Fl. 30 - Nova Marabá



Fonte: OLIVEIRA, C. A. (2019)

Imagem 4: Golden Ville Hotel na Transamazônica, Fl. 31 - Nova Marabá



Fonte: OLIVEIRA, C. A. (2019)

Imagem 5: Supermercados Líder na Transamazônica, Fl. 31 – Nova Marabá



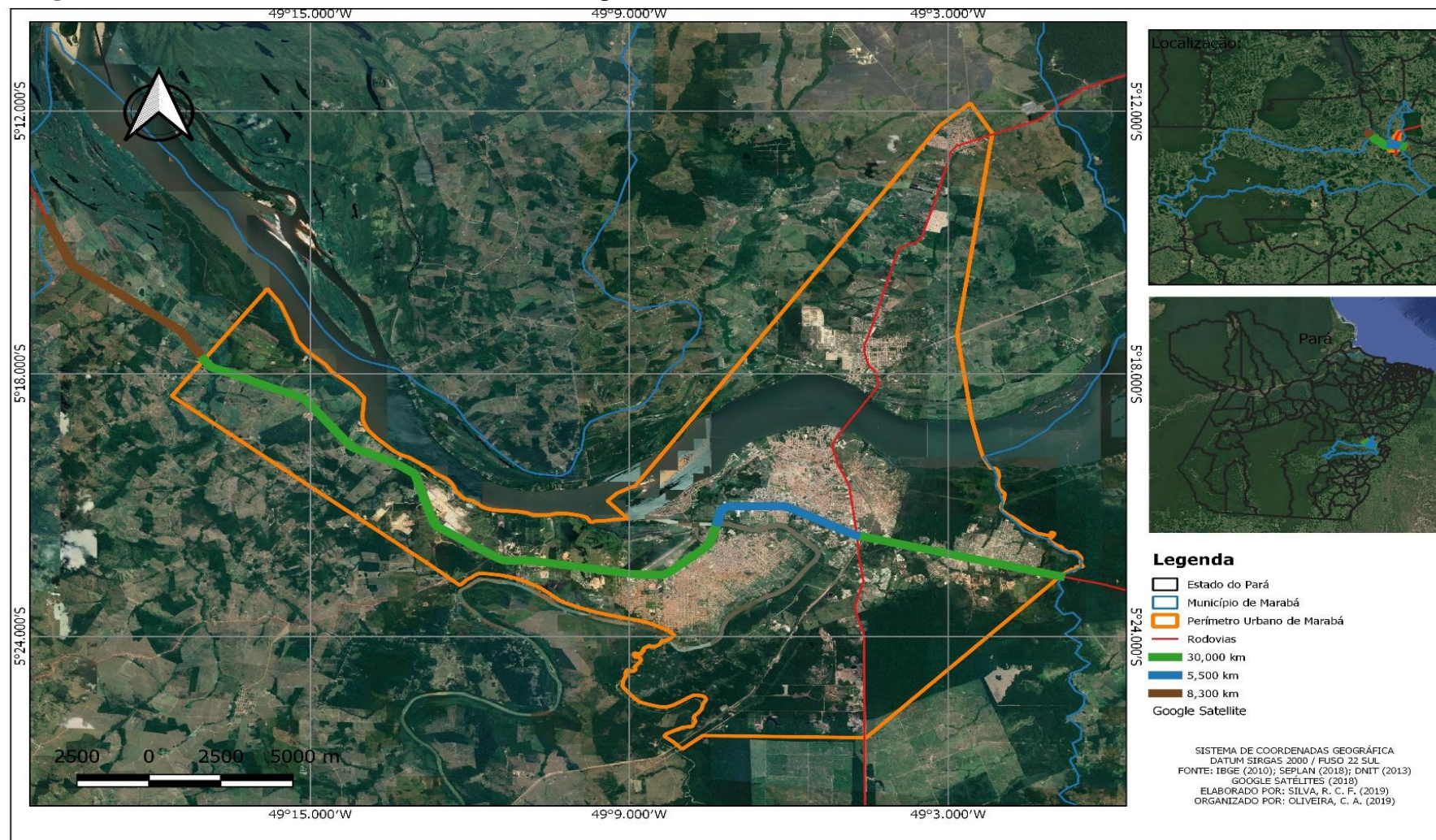
Fonte: OLIVEIRA, C. A. (2019)

Entretanto, ainda existem lotes vazios entre eles, e que além de deixar uma aparência ruim para a cidade, não cumprem sua função social. Esses lotes se mantêm tomados pela vegetação local e com placa de venda por imobiliárias.

Cabe destacar, que Rodovia Transamazônica (BR-230) foi o projeto que mudou a realidade da região Amazônica, e em especial a cidade de Marabá (Imagem 6). Seu eixo viário corta o município com a extensão de 43,800 km, 8,300 na zona rural e 35,500 km na

zona urbana (5.500 km, no perímetro Nova Marabá - área em estudo deste trabalho). Esse trecho da Rodovia é bem movimentado de veículos de transportes e cargas, e está em bom estado de conservação asfáltica.

Imagem 6: Carta da Rodovia Transamazônica no município de Marabá



Fonte: IBGE (2010); SEPLAN (2018); DNIT (2013).

Conforme a carta (imagem 6), torna-se possível compreender, que a Transamazônica é hoje uma das vias de maior movimentação de veículos de carga e de passeio, a qual dá acesso aos cinco Núcleos da Cidade, sendo considerada assim, como um dos vetores da migração demográfica, que atualmente, ocupa grande parte da Nova Marabá.

1.3. Histórico da Nova Marabá

Para apresentar um histórico da formação do núcleo urbano da Nova Marabá, fez-se necessário realizar pesquisas bibliográficas e entrevistas (as quais serão apresentadas mais adiante), com antigos moradores de Marabá, os quais trabalharam no processo de construção do mencionado núcleo, mas antes disso, discorrer-se-á um pouco sobre o contexto histórico.

Segundo Almeida (2008), em 1964 no governo militar, é criado o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), o qual era vinculado ao BNH (Banco Nacional de Habitação) e ao Ministério do Interior. O mencionado órgão seria responsável por estabelecer políticas no âmbito da habitação popular, coordenar e implementar uma política nacional no campo do planejamento urbano. A SERFHAU prestaria ainda, assistência técnica aos Estados e Municípios para elaboração dos chamados planos de Desenvolvimento Integrado. Seria ela, a responsável em dar suporte, no sentido de criar um planejamento que enfatizasse a necessidade de participação dos diversos níveis de governo, da população e comunidade, porém, isso não acontecia. Além disso, muitos relatórios e planos diretores acabavam acontecendo por meio de empresas privadas, sem consulta à comunidade, sendo que depois de elaborados, não eram aplicados, e com o passar do tempo, com a mudança de governo local, essas políticas públicas eram abandonadas.

As intervenções do governo para a região amazônica tinham como proposta uma remodelação na estrutura urbana, visando o saneamento básico, programa habitacional, e interferências administrativas. A SERFHAU dispunha de um cadastro técnico e de escritório com especialização em planejamentos, que estava disponível para muitos municípios, alguns municípios foram alcançados pelo Projeto Rondon e por Superintendências Regionais de Desenvolvimento, como foi o caso de Marabá (ALMEIDA, 2008).

A ação do Governo para Marabá não teve um olhar voltado para as práticas e necessidades do povo local, assim como muitos projetos para a Amazônia, pois não funcionou conforme o discurso a qual foi planejado, sendo mais uma vez, o destino dessa região,

direcionado dentro de um planejamento autoritário, não respeitando a cultura e costumes do seu povo (ALMEIDA, 2008).

A área de expansão urbana de Marabá na sua fase inicial foi implementada pela SERFHAU, após realizar um sobrevoo sobre Marabá, tendo seus limites delineados pelas rodovias PA-70 e Transamazônica, a área do varjão separando do Núcleo Pioneiro, e pelo rio Tocantins ao norte. Mas, foi no Governo de Ernesto Geisel, que a SUDAM, dando seguimento, implantou o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM), logo após a extinção da SERFHAU, e teve um novo plano urbanístico, elaborado por um escritório de arquitetura em São Paulo, contratado para esse fim (ALMEIDA, 2008).

Nessa perspectiva, é perceptível o descaso e a falta de responsabilidade no qual foi decidido o planejamento urbano de uma população, conduzido por técnicos que não tinham conhecimento da região, dos costumes, dos valores e nem da realidade local. Tais técnicos se basearam somente em informações técnicas a cerca do pontal e das enchentes periódicas, e assim, se deu o planejamento da Nova-Marabá, com a previsão de acomodar uma população de apenas 50 mil habitantes. Entretanto, o Núcleo da Nova Marabá, assim como os demais núcleos da cidade, só foi crescendo e se desenvolvendo a cada dia mais, isso, em decorrência de ações passadas, tais como: a PA-70, a Transamazônica, o Projeto Grande Carajás e a construção de uma hidrelétrica no Tocantins, passando a agregar muito mais do que 50 mil habitantes. Sendo Marabá pensada pelo Governo, como núcleo de reserva de mão de obra para Carajás (ALMEIDA, 2008).

Segundo Tourinho (1991), os planos de desenvolvimento urbano para Marabá, projetados pelo Governo, não visavam somente aos problemas das cheias dos rios Tocantins e Itacaiúnas, que atingia a população do pontal, mas também, suprir outros interesses, como por exemplo: o apoio as intervenções estatais, promovendo a penetração de capital e força de trabalho na zona rural; atender os interesses do grande capital, em específico o Projeto Carajás, no sentido de evitar uma aglomeração no sopé da serra, o que traria risco à segurança do empreendimento; absorver os excedentes populacionais do país, etc.

De acordo com Almeida (2008), as intervenções do Governo para a região amazônica, são fundamentadas somente em questões políticas e ideológicas. As ações e projetos, não levaram em consideração o modo de vida, a diversidade social, cultural e a relação das populações locais com o seu ambiente.

Infelizmente, a triste realidade da região amazônica é que os projetos e intervenções para essa região, na sua grande maioria, não objetivam uma melhoria e qualidade de vida para o povo dessa região, mas sim, interesses externos ou em atender os anseios do grande capital.

O requerimento de terras por parte do Governo Federal para a construção de um porto, a instalação do 52º BIS (Batalhão de Infantaria de Selva) e a implantação do plano de desenvolvimento urbano de Marabá, trouxe problemas para a elite da castanha, a qual era detentora e extensões de terras, incluindo da área que estava nos projetos para Marabá. Esse fato levou o Governo a mudar o prefeito de Marabá, para evitar que pela influência política da elite local viesse ter resistência nos planos de ocupação da área escolhida, que em sua maioria pertencia à família Mutran (TOURINHO, 1991).

A área pleiteada para o porto era ocupada por Osvaldo Mutran; a requerida pelo exercito para a instalação do 52º pertencia a Alzira Mutran; e, dentre os membros da família que ocupavam por concessão de uso terras onde se pensava instalar a nova cidade, estavam: Jorge Mutran, Alzira Mutran, Tufi Mutran, Osvaldo Mutran e Assis Mutran Neto (MELO 1988, ATHAYDENETO 1984 apud TOURINHO, 1991).

Em entrevista com o Sr. Eliodorio Fernandes, nascido em 17/11/1952, na cidade de Marabá, formado em Administração (UNAMA), o qual foi funcionário da SUDAM entre 1980 a 1986, e chegou ao cargo de Coordenador da Área de Expansão Urbana da Nova Marabá, o mesmo falou que o projeto de expansão urbana de Marabá foi elaborado em um escritório em São Paulo, pelo urbanista Joaquim Guedes, e que quando chegou a coordenar o serviço de implantação, pegou o projeto já em andamento. Relatou ainda, que a área onde foi implantado o projeto da Nova Marabá, era uma área pertencente a donos de castanhais, entre os quais a maioria pertencia à família Mutran, e que o objetivo do projeto era migrar a população da Marabá pioneira para esse novo local, devido a área ter uma localização inadequada para o sitio urbano, pois estaria sujeita a enchentes periódicas, e não suportaria o adensamento demográfico previsto para a cidade.

No entanto, houve grande resistência por parte dos moradores do núcleo antigo, em aceitar essa proposta, devido a muitos fatores, dentre eles, destacam-se os seguintes: as distâncias e as dificuldades de deslocamento, pois os habitantes de Marabá estavam acostumados em suas idas e vindas ao comércio, passeio pela cidade e visitas a amigos e parentes a pé, tendo uma mobilidade fácil e tranquila no núcleo pioneiro.

No que tange a implantação do projeto, as ruas foram abertas por máquinas, e ficaram em terra batida sem asfalto ou qualquer outro tipo de pavimentação. A água oferecida à população era encanada e potável, fornecida pelo governo, através da COSANPA (Companhia de Saneamento do Pará). Eliodorio reconhece que o projeto urbanístico foi inadequado para a realidade de Marabá, que houve vários entraves para sua implantação e que o projeto da planta urbana foi alterado devido vários fatores, como: as ocupações

desordenadas que ocuparam as “áreas verdes” e os espaços entre as folhas foram interligados por ruas diante da dinâmica da cidade, que não existiam no projeto original.

Na conversa com o Sr. Ary Pires Rodrigues, nascido em 21 de abril de 1944, na cidade de Marabá-PA, topógrafo aposentado, o qual trabalhou nessa atividade no período de implantação da Nova Marabá pela Sudam, e foi remanejado para trabalhar para a Prefeitura Municipal de Marabá (PMM), quando essa absorveu o projeto, ele destacou que a formação de Marabá e dos ciclos econômicos, desenvolveu-se inicialmente pelo caucho, mas depois, entrou em extinção, seguindo com a exploração da castanha do Pará, atividade essa, exercida no período chuvoso. No período de estiagem das chuvas, dava-se a entre safra, e os castanheiros trabalhavam no garimpo de diamantes fazendo mergulhos nos rios para apanhar o cascalho. Esses trabalhadores, que geralmente eram migrantes do nordeste, alternavam entre essas duas atividades, como forma de sustentar suas famílias.

Ary, fala que, Marabá foi palco da Guerrilha do Araguaia, e houve intervenção do Governo, o qual em 1970 decretou o município como área de segurança nacional (o que facilitou para a requisição de terras de fazendeiros da região, para o projeto da Nova Marabá). Com a implantação da Transamazônica, começaram a chegar muitos mais migrantes para essa região, camponeses em busca de terras e capitalistas em busca de lucros. Com o apoio do Governo federal e de incentivos fiscais, Marabá foi mudando o modelo econômico, e os castanhais gradativamente, foram sendo substituídos por pastagens para gado. A própria elite da castanha foi migrando sua atividade econômica para a pecuária.

Em 1976, os primeiros lotes do núcleo Nova Marabá começaram a ser ocupados, inicialmente nas Folhas 27 e 28. No entanto, tudo era muito disperso, e a ideia do governo de transferir a cidade para esse novo local, não foi bem aceita pela população. Os primeiros moradores a se estabelecerem no novo local sofriam com a distância, pois o comércio continuou na Velha Marabá, assim como as oportunidades de emprego, e isso dificultava a adaptação à nova moradia (TOURINHO, 1991).

De acordo com Ary Pires, a enchente de 80 foi a maior da história, chegando a marca de 18,70 metros o nível do rio Tocantins, inundando todo o núcleo pioneiro e muitos procuraram se abrigar na Nova Marabá. A SUDAM, juntamente com a COHAB, haviam construído várias casas de madeira, com quatro compartimentos pequenos, piso grosso, telhas de amianto e fossa séptica, em um projeto de habitação “planejada” chamadas de “casas da Cohab”, onde as pessoas selecionadas pagariam uma pequena taxa mensal até quitar o imóvel. A COHAB fez a entrega desses imóveis, localizados nas Folhas: 5, 9, 10, 11, 12, 15, 17, 18, 19 e 23, entretanto, poucos permaneceram nas casas, voltando quase todos, depois de baixar

as águas para o antigo núcleo. Ainda de acordo com Ary, a Nova Marabá foi povoada quase toda por migrantes que vieram em busca de emprego ou qualidade de vida, começando com o garimpo de Serra Pelada, o qual foi o responsável por atrair muitos migrantes e outras forças que atraíram esse contingente.

Ary relatou também, que a SUDAM teve problemas para manter o projeto urbano da Nova Marabá, devido às ocupações desordenadas, mas, quando passou para o município, a coisa perdeu o controle. Ele mesmo fez o serviço topográfico de várias áreas para lotear pela administração municipal, como: a Fl. 06, Fl. 29 e Fl. 33, que não faziam parte do projeto original da SUDAM para serem habitadas, assim como muitas outras áreas ocupadas, como é o caso do Km 7, que estava fora da área delimitada pela SERFHAU. Esse aumento populacional se intensificou também, devido à conclusão da ponte rodoferroviária e a decadência do garimpo de Serra Pelada em 1984, onde muitos garimpeiros procuraram se estabelecer em Marabá. Ary, afirma que a própria localização geográfica de Marabá é um fator forte para o crescimento da cidade, que ao longo dos anos, vem se estabelecendo como um importante polo na atualidade.

De acordo com Almeida (2008), a distribuição dos lotes na Nova Marabá, não atendeu a demanda da população, que após a chegada dos migrantes, teve o seu crescimento intensificado. Os lotes foram destinados as instituições e empresas vinculadas ao Grande Projeto Carajás como prioridade.

Em meados de 1980, a penetração de frentes econômicas repercutiu para Marabá uma série de mudanças, devido a implantação de grandes projetos para a região, como o Programa Grande Carajás, que implantou a Estrada de Ferro Carajás, ligando o município de Parauapebas (que na época pertencia a Marabá) ao porto de Itaqui em São Luís do Maranhão, a descoberta do ouro em Serra Pelada e a tentativa de implantação de um polo siderúrgico, atraindo grande contingente de trabalhadores ao município (TOURINHO, 1991).

Diante desse cenário regional, Marabá vem se estabelecendo num mercado regional com novas formas espaciais, em decorrência do desenvolvimento da cidade, sendo consolidada como um polo que oferece um comércio de bens e serviços local e regional, com a implantação de órgãos estaduais e federais, serviços de saúde e educação. A Nova Marabá tem sido destaque, produzindo fluxo de informações, pessoas e capital, que diante dessa dinâmica, vem apresentando um comércio crescente, atraindo assim, o investimento do grande capital, principalmente ao longo da Transamazônica após sua duplicação que estruturou esse perímetro, havendo grande valorização imobiliária ao longo da rodovia. O que se observa é que apesar dessa estrutura, fluxo de veículos e de pessoas, ainda há um

considerável número de lotes vagos nesse perímetro urbano, contrariando a lei da função social da propriedade.

Ou seja, as pessoas que ainda não possuem lotes, não detêm de recursos financeiros mínimos e suficientes, para poder ter acesso e adquirir um. Isso explica o porquê de tantas pessoas necessitadas não possuírem um teto para morar, mesmo diante de alguns espaços vazios, espalhados pela cidade.

2. VAZIOS URBANOS, A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E A FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE

Nesse capítulo tratar-se-á sobre o termo dos vazios urbanos, apresentado a classificação dos vazios, abordado a produção do espaço urbano e a função social da propriedade, tendo como contrapartida a legislação que, estabelecem diretrizes, as quais irão nortear e ordenar o espaço urbano, que tem como meta estabelecer uma melhor qualidade de vida aos cidadãos e a organizar a cidade. Para desenvolvimento e discussão deste capítulo, além de pesquisas bibliográficas, apresentar-se-á o resultado da entrevista, realizada com o Sr. João Alfredo Veloso de Souza, nascido em Tocantinópolis/TO, Superintendente Adjunto do SDU (Superintendência de Desenvolvimento Urbano).

2. 1. Conceituando os Vazios Urbanos

Segundo as afirmações de Borde (2006), até poucas décadas atrás, o vazio estava relacionado apenas às áreas onde a cidade poderia expandir, em oposição às áreas consolidadas da cidade, e/ou espaços livres para pedestres, jardins e praças. O vazio parecia confortável e até adequado ao crescimento, pois era algo tido como necessário para a cidade. Somente em meados do século XIX, é que ele se torna uma categoria inquietante no contexto da vida urbana, sendo associado ao esvaziado, relacionado ao tornar vazio, objeto de reflexão, que surge nas cidades europeias, com o amplo processo de desindustrialização.

Vazios urbanos é uma termologia que conforme afirma Sousa (2010), surge no pós-industrial das cidades. A princípio, estavam relacionados à terceirização, zonas industriais abandonadas, ferrovias desativadas e edifícios abandonados. A condição de “vazios”, não estava relacionada à ocupação do espaço, e sim, ao desuso.

Também, Cavalcanti (2017), faz afirmações de que as discussões no entorno dos vazios urbanos, ganham ênfase com a crise mundial do capitalismo nos anos 1970, quando surge um processo de desindustrialização em países desenvolvidos (Estados Unidos, Inglaterra, França, etc.), e que trouxe uma obsolescência marcada pelas ruínas de complexos industriais e áreas portuárias.

Segundo Conti, Faria e Timóteo (2013), a existência dos vazios urbanos, dá sinais de uma sociedade paradoxal, formada por contradições sociais e econômicas, sinalizando à subsunção do capital, que atua de acordo com seus interesses.

Segundo Sousa (2010), o termo vazios urbanos, está relacionado, hoje, a espaços da cidade ausente de construção ou espaços desqualificados, degradados e de indefinição ou ruptura urbana.

Pelas afirmações de Conti, Faria e Timóteo (2013), os vazios urbanos são áreas desabitadas, descampadas, situadas em locais de adensamento demográfico, edificações desabitadas ou grandes extensões de terras rurais, que pertencem ao perímetro urbano, e que passaram a ser mercadoria reservada, à espera de valorização para os grandes proprietários de terras. Já Dittmar (2006), afirma que vazios urbanos é um termo abrangente aos espaços abandonados, espaços subutilizados e espaços intersticiais.

Para Freitas e Negrão (2014), esses espaços dentro do perímetro urbano, não representam, necessariamente, um problema público, a depender da sua destinação e uso, porém, passam a ser motivo de preocupação, quando usados para deposição de resíduos, ou quando, apresentam vegetação exacerbada que permitem a proliferação de animais indesejáveis à comunidade, desde que esses espaços, não sejam legalmente áreas de preservação ambiental, dada as características físicas da área e o tipo de vegetação.

Já Ferreira e Zanutelli (2017), apresentam os vazios urbanos, como espaços não edificados (representados por lotes, glebas ou fazendas que se encontram dentro da área urbana), mas plenos de significados, controlados por proprietários de terras que desenvolvem estratégias de apropriação da renda da terra nesses espaços.

O PDPMM (2018), no art. 160º, reconhece como vazios urbanos os não edificados: terrenos ou lotes; imóveis subutilizados: os que apresentam índice de ocupação e aproveitamento inferiores a 25% (vinte e cinco por cento) da área; e, os não utilizados: todo tipo de edificação que esteja comprovadamente desocupada há mais de 2 (dois) anos.

Os vazios urbanos têm conceituações distintas na visão de vários autores. Alguns convergem para o mesmo olhar, enquanto que outros têm uma visão diferenciada desse importante fenômeno urbano. No entanto, é consensual que o pós-industrial com a crise do capitalismo, a qual culminou a um processo de desindustrialização, bem significativo na Europa e Estados Unidos, e conseqüentemente, levou os vazios urbanos a se tornarem um fenômeno cada vez mais expressivo, estando relacionado ao desuso de áreas industriais, comerciais e portuárias. Essas afirmações são feitas nos estudos de Sousa (2010), Cavalcanti (2017) e Borde (2006). Já Conti, Faria e Timóteo (2013), também Ferreira e Zanutelli (2017), afirmam que os vazios urbanos estão relacionados à apropriação de terras e seu controle para serem usadas como mercadoria de reserva pelos grandes proprietários.

2. 1. 1. Vazios Urbanos: Classificação e tipologia

Pode-se dizer que os vazios urbanos são fenômenos que recebem classificações e tipologias, para serem mais bem entendidos. Isso, conforme as afirmações dos estudos de Borde (2006), as percepções de Dittmar (2006), Sousa (2010) e o Plano Diretor Participativo do Município de Marabá (Lei Municipal de Marabá 17.846/2018).

Quadro 1 – Classificação dos Vazios Urbanos

VAZIOS URBANOS: CLASSIFICAÇÃO / TIPOLOGIA	
Autores	Classificação
Sousa (2010)	1 – Desocupados: Espaços onde não há edificações; 2 – Desafetados: Imóveis que estão sem uso; 3 – Subutilizados: Imóveis com uso inadequado ou em processo de obsolescência.
Dittmar (2006)	1 – Remanescentes Urbanos: Espaços abandonados / áreas e edificações sem uso; 2 – Áreas ociosas: Espaço subutilizado / espaços não parcelados (glebas) e loteamentos não ocupados; 3 – Espaço Residual: Espaço intersticial / espaços entre rodovias, orla ferroviárias, orla de rios, etc.
Borde (2006)	1 – Vazio Esvaziado: Espaço em desuso procedente do vazio social das relações comerciais, industriais, etc.; 2 – Desafetados: Não utilizados, em estado de degradação; 3 – Vazios Intersticiais: Grandes áreas vazias da malha urbana.
Plano Diretor Municipal (2018)	1 – Vazios Urbanos: Terrenos, loteamentos (não edificadas) e edificações que estejam comprovadamente desocupadas há mais de 2 (dois) anos; 2 – subutilizados: Imóveis que apresentem índice de ocupação e aproveitamento inferiores a 25% (vinte e cinco por cento).

Fonte: SOUSA (2010); DITTIMAR (2006); BORDE (2006); MARABÁ (2018).

Organização: OLIVEIRA, C. A. (2019).

Conforme o quadro 1, nota-se que cada autor, utiliza-se de termos específicos e com definições diferenciadas, para classificar os vazios urbanos.

Entretanto, mesmo com toda essa diversidade de conceitos e termos, os mencionados autores, caminham sempre para o mesmo rumo, no sentido de dizerem que, esses vazios urbanos, são glebas de terra internas na malha urbana, dotadas de infraestrutura e equipamentos sociais, mas que não realiza - de certa forma, uma função social.

2. 2. A produção do espaço urbano e a função social da propriedade

Segundo Trindade Jr (2011), nas últimas décadas, o padrão de organização do espaço nas cidades Amazônicas, sofreu mudanças nas formas e conteúdos, levando a uma diferenciada produção do espaço urbano. Essa nova face está relacionada à dinâmica econômica, política e cultural no plano regional, a qual se dá frente aos novos papéis conferidos às cidades e a uma nova estrutura produtiva no mercado de trabalho e da importância política desses núcleos urbanos, que são alvos de investimentos econômicos e ações governamentais, desde a metade do século passado.

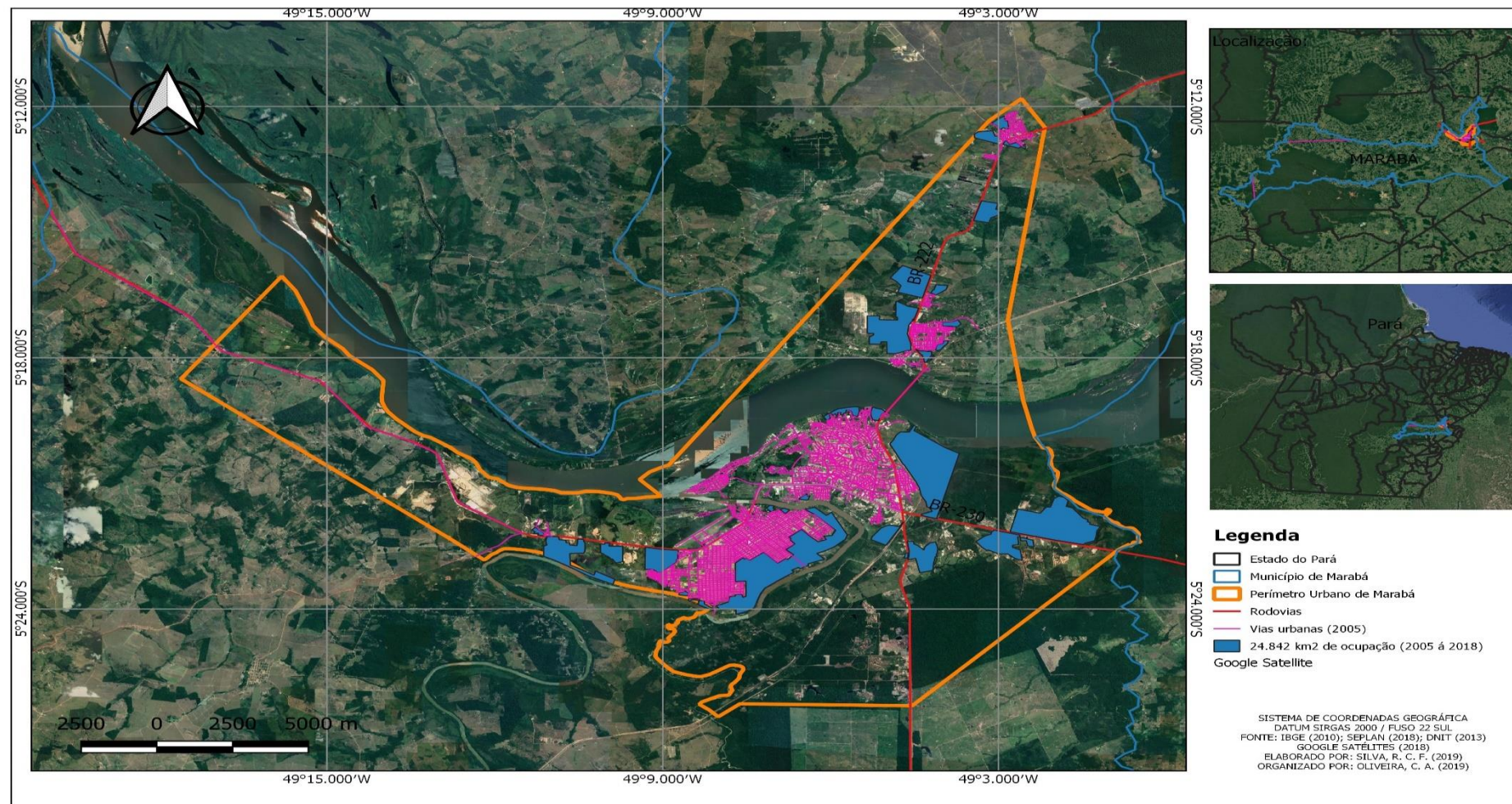
De acordo com os estudos de Trindade Jr (2011), cidades médias, são conceituadas por ter uma importância sub-regional, assumindo assim, um determinado papel dentro da estrutura urbana regional, tendo não somente centros locais, mas núcleos urbanos com capacidade de influenciar e polarizar cidades menores, articulando relações de toda ordem, onde o autor destaca Marabá, como cidade média que chama atenção por desempenhar funções de mediação entre as pequenas cidades da região e as metrópoles regionais e extra-regionais.

Marabá, tem se estabelecido como um polo regional nas últimas décadas com as intervenções governamentais, que convergiram projetos importantes para a região, o qual culminou no seu desenvolvimento urbano. A posição geográfica estratégica entre três rodovias importantes, a PA-150, BR-222 e a Transamazônica (BR-230), teve grande relevância nesse processo. Em decorrência disso, atrai empreendedores para a cidade, surgindo à necessidade de mão de obra. Nesse contexto, grande parte dessa mão de obra, vem dos municípios ou estados vizinhos.

Destaca-se que essa dinâmica, provocou um crescimento na produção do espaço urbano. Em consequência das propostas de projetos para a cidade, o ramo imobiliário tem feito grandes investimentos para ganhar dinheiro, mediante o desenvolvimento de projetos de loteamentos e condomínios nas mediações periféricas da cidade, em áreas que antes eram pastos de fazendas, e se tornaram terras caras. Esses empreendimentos e as ocupações

desordenadas em áreas periféricas contribuíram para que a malha urbana da cidade de Marabá, expandisse-se havendo um espraiamento periférico de 24.843 km², de 2005 a 2018, conforme se pode ser observado na área azul da carta (Imagem 7), e isso, tem agravado a violência na periferia da cidade. Além de dificultar a administração pública nesses locais, por falta de infraestrutura básica, serviços e equipamentos urbanos essenciais, a população local, também sofre com as consequências sociais.

Imagem 7: Carta da Malha Urbana de Marabá



Fonte: IBGE (2010); SEPLAN (2018); DNIT (2013); GOOGLE SATELITE (2018).

A produção do espaço, seja o da rede urbana, seja o intraurbano, não é o resultado da “mão invisível do mercado”, nem de um Estado hegeliano, visto como entidade supraorgânica, ou de um capital abstrato que emerge de fora das relações sociais. É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade (CORRÊA 2011, p.43).

Segundo Corrêa (1995), o espaço urbano é um complexo fragmentado e articulado, composto por uma diversidade de agentes sociais que mantêm relações espaciais, fazendo diferentes usos da terra em áreas determinadas para a indústria, o comércio, moradia, lazer, e outros, para futura expansão da cidade.

A produção e (re) produção do espaço urbano dão-se pela dinâmica exercida pelo capital e pelas práticas dos agentes sociais envolvidos nesse processo, fazendo com que a cidade se remodele em resposta as ações desses sujeitos. Daí, a importância do Plano diretor, como ferramenta das políticas públicas para organizar a cidade, sendo responsável por definir políticas de uso e ocupação do solo, estabelecendo as áreas industriais, comerciais, residenciais, etc., através das zonas especiais.

O PDP (Plano Diretor Participativo), como instrumento de planejamento e gestão do território, tem restrita participação da sociedade com representantes de associações de bairros, comércio e sindicatos, visando também, as demandas dos atores locais. O Plano tem como princípio e objetivo o desenvolvimento urbano tendo o Poder Público como regulador das ações de indivíduos, grupos e organizações sobre o território, garantindo o direito à cidade e o cumprimento da função social da propriedade (PMM, 2011).

De acordo com Corrêa (2011), a produção do espaço está relacionada com os agentes sociais e escala, ou seja, a produção do espaço tem vínculo com a ação dos agentes sociais concretos, sejam eles rígidos ou não, com práticas individuais ou em comum, e essa ação vai repercutir em uma dimensão espacial, envolvendo uma escala de ação dos mesmos. Ainda segundo o autor, esse espaço urbano fragmentado, articulado e condicionante social, é estabelecido ao longo do tempo por agentes que necessitam de espaço para suas atividades e funções, os quais transformam o espaço urbano. Esses agentes que produzem o espaço urbano, são: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

Ainda de acordo com Carlos (2011), a produção do espaço, importa conteúdos e determinações, levando em consideração os vários níveis da realidade e suas complexidades no espaço tempo, tendo como sujeitos: o Estado, o capital, o comercial e o financeiro com suas articulações com os demais setores da economia, onde pode ser citado o mercado

imobiliário e os sujeitos sociais, que diante de suas necessidades e desejos relacionados à vida humana, materializam-se no espaço (produção social / apropriação privada), por necessidades econômicas e políticas.

O Estado atua na organização espacial da cidade, de forma complexa e variável no espaço-tempo, tendo contrapartida a dinâmica da sociedade da qual é parte constituinte. O Estado é um grande consumidor de espaço, como um grande industrial que é. Além também de manter uma reserva de terras para uso em projetos futuros (CORRÊA, 1995).

Outros agentes que também produzem o espaço urbano são os grupos sociais excluídos. Corrêa (1995), enfatiza que as diferenças sociais (na sociedade de classe), que estão relacionadas ao acesso a bens e serviços, são enormes. E a habitação é um dos bens que, na nossa sociedade é seletivo, tendo uma parcela considerável da população, a qual é excluída de poder pagar um aluguel de um imóvel e, muito menos de efetivar a compra de um. Esses mesmos grupos, são fortemente sujeitos à subnutrição, doenças, baixo nível de escolaridade, desemprego e subdesemprego e o emprego mal remunerado.

Segundo a interpretação de Corrêa (1995), a especulação fundiária é um entrave contra aqueles proprietários dos meios de produção que precisam de grandes extensões de terras por um preço barato. O aumento dos preços dos imóveis, em decorrência da retenção das terras, causa aumento nos preços dos imóveis, que acaba atingindo os salários da força de trabalho. Nesse processo, quem tem interesse na especulação fundiária, são os proprietários fundiários. Essa prática gera conflito entre proprietários industriais e fundiários. O autor ainda enfatiza que a dinâmica articulada pelo capital, manifesta-se através de uma variedade de ações e agentes sociais em relações espaciais, as quais envolvem investimento de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, etc. (onde as relações espaciais de natureza social, integram e interligam diversas partes da cidade, unindo- as em um conjunto articulado).

Em Marabá, a especulação fundiária tem causado um desconforto ao desenvolvimento da cidade devido, em relação aos preços elevados de terrenos. Em áreas, como a da Rodovia Transamazônica, no perímetro urbano da Nova Marabá, observa-se muitos lotes vagos, alguns sem cercas ou muros, outros com placas de venda de imobiliárias. Lotes que poderiam estar sendo ocupados por algum comércio, ou loja de serviço, no entanto, ou por espera de valorização da terra, ou por preços altos, fazem com que alguns empreendimentos redirecionem para outro local o seu projeto de construção, ou espere uma baixa nos preços de lotes. Enquanto isso, esses permanecem vazios, sem cumprir sua função social, contrariando o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor Participativo (Imagem 8).

As afirmações de Lefebvre (2001), dizem que os promotores de vendas são declarados em obter lucros, e o que oferecem não são uma moradia ou imóvel, mas sim, urbanismo. Ou seja, aguardam a estruturação do local aonde tem o lote vazio para obter maior lucro.

Imagem 8: Lote vago à venda, localizado na Fl. 31 as margens da Transamazônica



Fonte: OLIVEIRA, C. A. (2018)

Conforme o relatório técnico do Plano Diretor Participativo de Marabá (2011), o crescimento urbano está relacionado também ao êxito rural, que entre 2000 a 2007 houve um aumento significativo, proveniente da dinâmica econômica do município e do crescimento de setores ligados à economia urbana e a concentração de terras ao longo dos anos em áreas da zona rural do município, que foram se tornando terras urbanas em consequência do aumento demográfico na cidade.

Os proprietários de terras atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades, interessando-se em que estas tenham o uso que seja o mais remunerador possível, especialmente uso comercial ou residencial de *status*. Estão particularmente interessados na conversão da terra rural em terra urbana, ou seja, têm interesse na expansão do espaço da cidade na medida em que a terra urbana é mais valorizada que a rural. Isso significa que estão fundamentalmente interessados no *valor de troca* da terra e não no seu *valor de uso* (CORRÊA, 1995, p. 16).

A apropriação de terras na Transamazônica com objetivo de implantação de condomínios fechados em áreas que antes eram pastos de fazendas, retrata a afirmação de Corrêa acima. No perímetro urbano da Nova-Marabá, dá-se a intervenção de agentes

imobiliários que adquirem lotes de terras esperando a valorização da terra com interesses no valor de troca. Também, empresários no ramo de vendas de automóveis, peças automotivas e demais ramos de vendas e negócios, investem em lotes nesse perímetro, e aguardam a valorização da área para iniciarem a edificação de suas lojas. Essas ações, conseqüentemente, vão agregando vazios urbanos ao longo da Rodovia Transamazônica, visto que, não há uma cobrança ou pressão por parte da PDPM, com respeito aos vazios que vão se formando ao longo da rodovia.

Seguindo as diretrizes do Estatuto da Cidade o PDP (Plano Diretor Participativo), como instrumento organizador e regulador do espaço urbano, tendo em vista o direito à cidade e seu desenvolvimento, ressalta-se o seu princípio de cumprimento da função social da propriedade (MARABÁ, 2018).

A ação do capitalismo na cidade, conseqüentemente na produção do espaço urbano, vai repercutir espacial e socialmente, tendo uma influência nas atividades do homem, redefinindo-se sob a lógica do processo de valorização do capital, tornando o espaço em mercadoria. Logo, pela lógica do capital, que transforma toda produção em mercadoria, o espaço urbano é assim definido (CORRÊA, 2011).

Segundo Oliveira (2001), o século XX, foi o período no qual mais o Brasil se urbanizou, com grande número de cidades que cresceram e se desenvolveram, tendo uma concentração maior de habitantes nas cidades. As conseqüências desse processo culminaram com o agravamento das exclusões sociais, a marginalização e a violência urbana, as quais trazem consigo, grandes preocupações para os cidadãos e governantes das cidades. Os problemas são diversos e agravantes, gerando assim, o crescimento de favelas, ocupações desordenadas, e vilas desprovidas dos equipamentos públicos, a retenção especulativa de terrenos, a verticalização sem precedentes, além de vários problemas ambientais. O longo percurso em busca de soluções que amenizassem esses problemas, tem origem na Constituição Federal, nos artigos 182 e 183, que anos mais tarde, seguem na construção do Estatuto da Cidade, e posteriormente, tendo o Plano Diretor, como instrumento legítimo pela política urbana na esfera municipal para o pleno desenvolvimento da função social da propriedade, conforme o artigo 182.

Em Marabá, o primeiro PDP foi instituído sob a Lei n. 17.213, de 09 de outubro de 2006, com base nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, do Capítulo III, da Lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001, do Estatuto da Cidade. Com prazo de revisão para dez anos, ou seja, em 2016. No Plano Diretor Participativo, constam parágrafos que tratam da organização do espaço urbano e da função social da propriedade (MARABÁ, 2006).

As ações do Plano Diretor Participativo, como instrumento regulador da cidade, com perspectiva de fazer cumprir a função social da propriedade, seria inibir os agentes imobiliários quanto à especulação imobiliária, que é um dos principais produtores da segregação e exclusão social.

Nesse contexto, Marabá não é diferente da outra porção do país, aonde o desprezo e as ações excludentes tem o poder de vitimizar os menos favorecidos da sociedade, “empurrando” esse grupo para ocupações desordenadas e para locais de proteção ambiental, ou que oferecem riscos de mortes, tais como: beira de córregos ou mananciais, áreas inundáveis ou deslizantes, sem infraestrutura, insalubres, sem saneamento e desprovidos de serviços públicos essenciais. Um dos vetores causadores dessa situação é a especulação fundiária, que age através da retenção de terrenos, esperando a valorização dos mesmos, impedindo a apropriação por aqueles que não têm dinheiro suficiente para adquiri-los. Essa ação acaba por causar um espraiamento na malha urbana, dificultando assim, o controle da administração municipal sobre a cidade.

De acordo com a afirmação acima, um dos fenômenos criados pela especulação imobiliária é a segregação urbana, a qual tem caráter dissociativo, e leva o isolamento de indivíduos ou grupos, em virtude de questões sociais, transporte, mobilidade e acessibilidade, desvinculando de outros grupos ou indivíduos, como por exemplo, a situação dos grupos que têm suas moradias em condomínios fechados (FERRARI, 2004 apud RODRIGUES, 2011).

Marabá perpassa por todas essas situações negativas, criadas pela especulação fundiária, gerando desconforto social e administrativo para a cidade, que já tem muitos problemas de transporte público e acessibilidade. As ocupações desordenadas têm deixado grupos em total isolamento, sem água potável, saneamento, transporte, segurança, escola, e saúde.

Segundo Carvalho e Rossbach (2010), a retenção de terras vazias urbanas, que aguardam por valorização, causam espraiamento ou dispersão, conseqüentemente, dificulta a administração municipal com elevados custos de urbanização e danos ambientais com o aumento de automóveis, um dos principais causadores do efeito estufa e da impermeabilização extensiva do solo.

Em entrevista com Sr. João Alfredo Veloso de Souza, de 68 anos de idade, que atualmente, ocupante do cargo de Superintendente Adjunto do SDU (Secretaria de Desenvolvimento Urbano) da PMM (Prefeitura Municipal de Marabá), Veloso, como é conhecido, tem uma jornada histórica, pó conta de trabalhar na prefeitura de Marabá, desde 1972. O mesmo era diretor do Departamento de terras da PMM, quando a SUDAM começou

a implantação do projeto de urbanização da Nova Marabá, aonde pode acompanhar o processo de implantação, que segundo ele, o que se vê hoje, está fora do projeto original.

Veloso relatou ainda, que a Transamazônica, no perímetro urbano da Nova-Marabá, do lado direito sentido Marabá Pioneira - Km 06 seria destinado às indústrias, mas que, devido algumas áreas estarem abaixo da cota 82 (área sujeita a cheias do rio, no período chuvoso), a SUDAM não consolidou essa ideia. Destaca-se que a Folha 33 era uma dessas áreas que estavam abaixo da cota 82, e que mais tarde, veio a ser uma das muitas ocupações desordenadas em Marabá. Assim como o Km 07, a Folha 34, a Folha 14 e a Folha 25, que não estavam no projeto da SUDAM da Nova-Marabá.

Veloso falou também, um pouco sobre o crescimento demográfico de Marabá, os empreendimentos imobiliários e loteamentos para pessoas de classe média e alta, no entanto, ele destaca que não houve uma preocupação do Governo em fazer um projeto de habitação que atendesse as necessidades de moradia das pessoas de baixa renda e os imigrantes, o que conseqüentemente, viram-se empurradas para ocuparem os espaços vazios, que estavam abaixo da cota 82, e em áreas verdes do projeto original da Nova Marabá.

Tratando-se da Transamazônica, no perímetro urbano da Nova-Marabá, Veloso argumentou que, o projeto da SUDAM especificou áreas para indústria e para o comércio, dentro desse perímetro, entretanto, não vigorou por questões de falta de estrutura, logo surgindo o distrito industrial, atraindo indústrias para aquele local. As áreas foram ocupadas por nomes bem conhecidos na cidade, são eles: Reinaldo Zucatelli, João Miranda, Francisco Miranda Cruz (hoje é a ocupação da Folha 35), José Miranda e Ernesto Almeida, esses sujeitos foram os que ficaram com maior parcela de terras. Veloso falou que, as ocupações nesse perímetro, deram-se através de grilagens urbanas, sem lei de limite ou tamanho dos lotes. Existiam grupos para regularizar as ocupações dentro da PMM, visando uma especulação futura, porém, o que se vê de espaços vazios nesse perímetro, são reflexos de ações passadas, ou seja, de terras concentradas nas mãos de uma pequena minoria, e muitos necessitados de um pedacinho de terra para terem uma vida digna.

Falando sobre o IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) progressivo no tempo, Veloso, falou que a PMM, no mandato passado, chegou a fazer levantamento dos lotes vagos (espaços vazios) da cidade, reconhecendo que isso traz prejuízos para a cidade, como por exemplo: insegurança, proliferação de doenças e devido o mato e a sujeira, a estética da cidade, não cumpri a função social da propriedade, etc.

No entanto, não conseguiram colocar em prática o que foi planejado, ficando apenas como uma ferramenta que nunca foi usada para inibir e combater essas ações dentro da cidade

de Marabá. Ainda segundo o Sr Veloso, hoje, a PMM, não disponibiliza de um cadastro com informações dos lotes vagos e/ou subutilizados na zona urbana de Marabá.

Segundo as afirmações de Rodrigues (2004), sem pesquisa de campo, sem dados do intra-urbano, sem levantamento da propriedade dos imóveis e sem a definição de critérios sobre subutilização de imóveis, não é possível avaliar quando cumprem a sua função social. Ou seja, é fundamentalmente importante um cadastro dos lotes vazios para que haja um controle sobre os mesmos.

É relevante lembrar, que propriedade é um direito básico para o cidadão, porém, o Brasil é um país de grandes desigualdades sociais, no que se refere ao direito à moradia. Isso, ainda que Constituição Federal de 1988, tenha estabelecido diretrizes sobre a função social da propriedade, com vista ao interesse público. No âmbito urbano, os municípios devem tratar desse interesse, através da criação do PDP (Plano Diretor Participativo), visando à efetivação da função social da propriedade e sua real utilização.

Segundo Carvalho e Rossbach (2010), o princípio da função social da propriedade está presente nas constituintes desde 1934, mas veio ter uma visão holística, de forma completa, somente na constituição de 1988, quando passou por mudanças no código civil, o qual defendia direito de propriedade individual, e passou a defender o princípio da função social da propriedade e da cidade. Traçando um novo paradigma jurídico-político, onde passa a ter controle do uso do solo urbano.

Segundo o Estatuto da Cidade, Lei n 10.257, de 10 de Julho de 2001, com base nos Arts. 183 e 183, da Constituição Federal, estabelecem normas de ordem pública e interesse social, que regulam o uso da propriedade urbana em prol do coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como, do equilíbrio ambiental. Tendo em sua política urbana o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções da cidade e da propriedade urbana, na qual uma de suas diretrizes estabelece a ordenação e o controle do solo, tendo como princípio evitar a retenção especulativa do imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização. O Estatuto da Cidade passa a responsabilidade da política urbana ao Plano Diretor (que é obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes) e especifica como é que a propriedade cumpre sua função social (segundo o Art. 39), quando atende as exigências fundamentais de ordenação da cidade, de acordo com o Plano Diretor, com vista a assegurar o atendimento das necessidades dos cidadãos, tendo qualidade de vida, justiça social e desenvolvimento das atividades econômicas (CARVALHO e ROSSBACH, 2010).

Com base na Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, fundamentada nos art. 182 e 183, da Constituição Federal, criou-se o Plano Diretor Participativo do Município de Marabá, sob a

Lei n. 17.213, de 09 de outubro de 2006, na Câmara de vereadores, como instrumento básico da política de desenvolvimento territorial. O Plano Diretor estabelece o que é a função social da propriedade no capítulo I, Art. 3 dizendo:

Art. 3. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende simultaneamente as necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, a justiça social, ao acesso universal aos direitos sociais e desenvolvimento econômico, a compatibilidade no uso da propriedade com a infra-estrutura existente, com os equipamentos e serviços públicos disponíveis, com a preservação da qualidade do ambiente urbano e natural e compatibilizando o uso da propriedade com segurança, o bem-estar e a saúde de seus usuários e vizinhos de forma a contribuir para a sustentabilidade sócio-ambiental. (MARABÁ 2006, p. 1 e 2).

O que o primeiro Plano Diretor Municipal de Marabá estabelece no Art. 3, do Cap. I, sobre a função social da propriedade, está de acordo com o Estatuto da Cidade, no entanto, observa-se que durante uma década, desde a implantação do PDPMM, as existências de terras ociosas no perímetro em estudo perpetuam, o que causa um estranhamento, haja vista que, as políticas de ordenamento urbano foram estabelecidas. Para que haja um entendimento dessa situação, será feito uma análise contrastando o primeiro Plano com o atual, no que tange a esse respeito, assim como, uma análise das imagens de satélites, referentes aos anos de 2005 e 2018, que apresentam a progressão de ocupação dos lotes vagos no perímetro da Transamazônica em estudo, e ajudarão a ter uma melhor compreensão do assunto.

A função social da propriedade urbana é uma atribuição dada ao imóvel que está inserido na cidade e exerce um papel diante da mesma e da sociedade, essa propriedade deve cumprir um fim produtivo ou prestando um serviço aos cidadãos e ao desenvolvimento econômico da cidade, sem agredir o meio ambiente e a segurança. Os lotes vagos e imóveis não utilizados que estão no perímetro em estudo não cumprem a função social da propriedade urbana, pois esses locais além de apresentar uma paisagem ruim para a cidade deixam de contribuir com a economia local, por não ter um empreendimento onde abriria oportunidades de emprego à população. No entanto é um conceito que ainda é muito questionado devido ser de controle do poder público, e que tem autoridade para determinar se o imóvel cumpriu ou não essa função.

3. ANÁLISE TEMPORAL DO PLANO DIRETOR E DOS VAZIOS URBANOS

Neste capítulo, far-se-á um comparativo do PDPMM de 2006 com o atual (2018), levando em consideração esse importante instrumento básico da política de desenvolvimento do município, que tem como objetivo se fazer cumprir a função social da propriedade. Também se analisará os vazios na Transamazônica, no perímetro em estudo, fazendo um comparativo temporal através de imagens (cartas), os quais irão mensurar os vazios entre os anos de 2005 e 2018.

3. 1. Os Planos Diretores de 2006 e 2018

O Plano Diretor do Município de Marabá, Lei Nº. 17.213, de 09 de outubro de 2006, primeiro Plano do município, embasado nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, do capítulo III, da Lei nº. 10.257, de 10 julho de 2001, tendo como um dos princípios fundamentais, fazer com que a propriedade cumpra a sua função social (MARABÁ, 2006).

O Plano Diretor de 2006, no Art.125, da Lei 17.213/2006, usando das suas atribuições define critérios para os imóveis não edificados, subutilizados e não utilizados. Os imóveis que estiverem em desconformidade serão notificados, conforme o Art. 126 desta Lei, tendo até 1 (um) ano para protocolar o projeto de parcelamento ou edificação, e até 2 (dois) anos após a aprovação do projeto, para dar início as obras do empreendimento (MARABÁ, 2006).

Segundo o Plano Diretor de Marabá de 2006 (Art. 127), estabeleceu-se que, ao esgotar o prazo posto, o Poder Público Municipal, deve aplicar alíquotas progressivas no Imposto sobre a propriedade Predial Territorial Urbana, IPTU, sendo 15% a mais sobre o valor do IPTU do ano anterior, 30% no segundo ano, 45% no terceiro ano e 60% no quarto ano.

De acordo com o Plano Diretor de 2006, após 5 (cinco) anos, contados a partir do prazo estabelecido aos imóveis notificados, prescritos no Art. 126, os que não tiverem cumprindo a função social da propriedade urbana, poderão ser desapropriados na forma prevista no Art. 182, parágrafo 4º, inciso III, da Constituição Federal.

O Plano Diretor vigente, estabelece critérios para definição de imóveis não edificados, subutilizados e não utilizados, através do Art. 161, sujeitos a cobrança do IPTU progressivo

no tempo, tendo que estarem localizados em uma área que possua via pavimentada, iluminação pública, abastecimento de água e coleta de lixo.

Segundo o Art. 162 do Plano Diretor 2018, o Poder Público notificará o proprietário, titulares de domínio útil ou ocupantes, para em até 1 (um) ano, protocolar junto à Superintendência de Desenvolvimento Urbano (SDU), projeto de parcelamento ou edificação com cronograma de execução das obras, onde será emitido o Alvará de Construção. E, em até 2 (dois) anos, a partir da emissão do Alvará de Construção, para concluir as obras do empreendimento, segundo o cronograma aprovado. Já os imóveis subutilizados, utilizados inadequadamente e não utilizados, terão um prazo de 1 (um) ano para se ajustarem, segundo o Plano Diretor de 2018, especificado no Art. 162.

No Art. 163, esclarece-se que após o prazo prescrito no Art. 162 da Lei 17.846/2018, o imóvel caracterizado como solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, os quais seus proprietários foram devidamente notificados, e não cumpriram as condições e os prazos estabelecidos para parcelamento, edificação ou utilização compulsório, será então tributado pelo IPTU Progressivo no Tempo, mediante alíquotas majoradas anualmente pelo prazo de 5 (cinco) anos consecutivos, até atingir a alíquota máxima de 15% de acréscimo na última cobrança (MARABÁ, 2006).

Diante da análise do Plano Diretor de 2006, em específico ao Art. 127, o qual trata da aplicação do IPTU Progressivo no Tempo, ouve um erro na sanção da lei, quando a alíquota progressiva começa cobrando no primeiro ano 15%, sobre o IPTU do ano anterior, e chegando ao percentual no quarto ano 60% de acréscimo. Existe uma ilegalidade no percentual cobrado no Art. 127, por não estar de acordo com o Estatuto da Cidade. Segundo o texto de BRASIL (2008, p 19), Seção III, Art. 7º: “O valor da alíquota a ser aplicado a cada ano será fixado na lei específica a que se refere o *caput* do Art. 5º desta Lei e não excederá a duas vezes o valor referente ao ano anterior, respeitada a alíquota máxima de quinze por cento”.

Na elaboração do Plano Diretor de 2018, houve erro no Art. 162, quando é dado um prazo de 2 (dois) anos para concluir a construção das obras, após a liberação do Alvará de Construção. De acordo com BRASIL (2008, p 19) Seção II, Art. 5º: “Os prazos a que se refere o *caput* não poderão ser inferiores: II – dois anos, a partir da aprovação do projeto, para iniciar as obras do empreendimento”.

O Plano Diretor Participativo do município de Marabá (2018) no Art. 161 parágrafo único, trás propostas definindo áreas de incidência do IPTU progressivo no tempo aos imóveis situados em logradouros dos núcleos Cidade Nova e Nova Marabá, assim também a

Rodovia Transamazônica (BR – 230), contemplando a área em estudo desse trabalho (Imagem 9).

Imagem 9: Área de aplicação do IPTU progressivo no tempo



Fonte: PDPMM (2018).

A definição das áreas de incidência para a cobrança do IPTU progressivo no tempo é apenas uma projeção das ações que são necessárias para alcançar esse objetivo, pois segundo as pesquisas realizadas nesse trabalho a PMM não dispõe de um cadastro de imóveis não utilizados, subutilizados e não edificados.

3. 2. Os vazios urbanos na Transamazônica

A Rodovia Transamazônica tem grande importância para Marabá, não somente como eixo viário, ligando a cidade ao Sul do país, através da conexão com a Rodovia Belém-Brasília (BR-010), mas também, como uma avenida estruturada (no perímetro urbano) com uma boa condição asfáltica; iluminação; acessibilidade de veículos automotivos e transporte coletivo, ligando os três núcleos de Marabá (Nova Marabá, Cidade Nova e Velha Marabá); disponibilidade de serviço de água potável através da COSANPA (Companhia de Saneamento do Pará); e, coleta de lixo.

Disponibiliza ainda, uma centralidade comercial, tanto no núcleo Cidade Nova como na Nova Marabá, atraindo assim, uma grande clientela para diversos tipos de comércios e serviços, devido sua fácil acessibilidade, o que conseqüentemente, ocasiona grande fluxo de pessoas e veículos.

Entretanto, ainda assim, têm um número elevado de lotes vazios no perímetro da Nova Marabá, alguns com aparência de abandono (Imagem 10) as proximidade do 4º BPM – Batalhão de Polícia Militar e outros com placa de venda por imobiliárias (Imagem 11).

Imagem 10: Lote vago às margens da Transamazônica, nas proximidades do 4º BPM



Fonte: OLIVEIRA, C. A. (2018)

Imagem 11: Lote vago à venda por imobiliária, Fl. 31 as margens da Rod. Transamazônica.



Fonte: OLIVEIRA, C. A. (2018)

Os vazios urbanos são fenômenos comuns em muitas cidades, e há de se pensar que, nem todos os vazios que apresentam condições de edificações são objetos do capital

especulativo. Em alguns casos, os proprietários não têm condições de construir e ocupar o imóvel. Essa realidade não se aplica no perímetro em estudo, vista que são áreas pertencentes à elite, pessoas que têm poder financeiro e vários imóveis em outras partes da cidade, são os perfis dos cidadãos que tiveram acesso a esses lotes, segundo informações do superintendente adjunto do SDU, João Alfredo Veloso.

O Plano Diretor Participativo, obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, é um instrumento da política pública, o qual tem o objetivo de ordenar a cidade, evitando que ela seja ocupada de maneira irregular e desordenada, tendo a participação da sociedade quanto às definições e tomadas de decisões, quanto ao uso e ocupação do solo, de maneira a ajudar na otimização dos serviços públicos e na qualidade de vida (MARABÁ, 2011).

Diante das normativas do primeiro Plano Diretor de Marabá, as situações irregulares de uso e ocupação do solo, em que o imóvel não cumpre a função social, deveriam ser confrontadas com a Lei Municipal, que trata da função social da propriedade. Porém, desde a implantação do Plano Diretor Municipal, as situações de vazios urbanos, não foram notificadas, para que os proprietários providenciassem o Parcelamento, Utilização ou Edificação Compulsórios (PUEC), e que mediante o não cumprimento do prazo para se ajustarem, a execução do IPTU progressivo, que seria o instrumento para inibir e corrigir essa infração urbana.

Segundo as afirmações de Borde (2006), os vazios urbanos, sejam eles terrenos ou edifícios vacantes, confrontam com o tecido urbano pelo uso e ocupação do solo, por não cumprirem a função social da propriedade.

A imagem de satélite geoprocessada (Imagem 12), apresenta a delimitação dos vazios urbanos no perímetro em estudo, no ano de 2005, antes da implantação do Plano Diretor do Município. Assim os lotes desocupados, apresentam 371.741 m² (cor bege); os lotes subutilizados apresentam 111.387 m² (cor amarela); e, imóvel não utilizado (cor verde), apresenta 4.052 m² de, gerando um valor total de 487.180 m² de vazios urbanos.

Imagem 12: Carta dos vazios urbanos na Transamazônica em 2005



Fonte: IBGE (2010); SEPLAN (2018); DNIT (2013); GOOGLE SATÉLITE (2018).

Organização: OLIVEIRA, C. A. (2019)

Os vazios visualizados na carta, imagem 12 remetem a ideia de serem áreas à espera de valorização com fim de especulação imobiliária, ou seja, são lotes em que os proprietários aguardam obras que venham valorizar a localidade, onde estão inseridos os lotes, como foi o caso da duplicação da Transamazônica (BR-230), fazendo com que houvesse um acréscimo considerável para venda dos lotes.

Com a implantação do Plano Diretor, a expectativa seria de uma mudança na paisagem com relação aos vazios urbanos em Marabá e no perímetro urbano da Transamazônica, principalmente, com a obra de sua duplicação e estruturação das vias, com iluminação pública, coleta de lixo, água encanada, dentre outros, que são parâmetros exigidos para que se possa dar legalidade à execução do PUEC e do IPTU progressivo no tempo, no entanto, pode-se observar através da carta, imagem 13 referente ao ano de 2018, que os lotes desocupados, os subutilizados e não utilizados, ainda perduram após anos de implantação do Plano, tendo 131.802 m² de lotes desocupados (não edificadas), representados pela cor bege no Mapa; 16.992 m² de imóveis subutilizados (cor amarelo) e 4.052 m² de imóvel não utilizado (cor verde). De 2005 para 2018, foram edificadas 346.652 m² (cor vermelho), em áreas que antes eram vazias.

Imagem 13: Carta dos vazios urbanos na Transamazônica em 2018



Fonte: IBGE (2010); SEPLAN (2018); DNIT (2013); GOOGLE SATÉLITES (2018).

Organização: OLIVEIRA, C. A. (2019)

Ao observar a carta da imagem 13, o qual trata da delimitação dos lotes vagos e edificados em 2018, pode-se perceber que houve uma progressão nas edificações em áreas que antes eram vazias, tendo uma redução de 68,627% em relação a 2005, mas que não consolidaram por completo os lotes vazios, mesmo após mais de uma década de implantação do Plano Diretor do município. Há uma percepção de que as edificações aconteceram em decorrência da centralidade nesse perímetro, após a duplicação da rodovia, momento em que houve uma procura local pelos empreendedores, e não por cobrança das leis urbanísticas de uso e ocupação do solo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos realizados nesse trabalho apresentam que, os processos de formação do território marabaense se deram a partir do extrativismo (caucho e castanha-do-pará), posteriormente, com a mineração e a construção da Rodovia Transamazônica, os quais foram embriões do crescimento demográfico e catalisadores do processo de desenvolvimento urbano através, dos Grandes Projetos para Marabá e região.

A Rodovia Transamazônica mudou o padrão de ocupação espacial de Marabá, sendo responsável pela chegada de migrantes de varias regiões do país. A cidade hoje tem uma importância dentro do contexto regional, e essa importante rodovia mantém a cidade conectada com as cidades circunvizinhas, além de ter uma importante função intra-urbana.

Juntamente com todo esse crescimento de Marabá e sua importância como cidade media, existem também, problemas relacionados ao uso e ocupação do solo, surgindo retenção de terras a espera de valorização e especulação imobiliária, que pode ser observado na área de estudo.

O presente trabalho, realizado na Rodovia Transamazônica, no perímetro urbano da Nova Marabá, que teve como objeto de estudos os vazios urbanos, nesse recorte espacial que servem como referência para dimensionar e demonstrar que a administração municipal não se esforça em atribuir uma função social à propriedade urbana. Essas afirmações estão embasadas diante da pesquisa feita para elaboração desse trabalho, a qual revela que não existe um cadastro de imóveis não edificados, muito menos não utilizados ou subutilizados, que são imóveis que não cumprem sua função social.

No primeiro Plano Diretor continha um erro na elaboração da lei, no Art. 127, que tratava da aplicação do IPTU progressivo no tempo, cobrando alíquotas que começavam com 15% a mais em cima do valor do ultimo IPTU, e finalizava no quarto ano com 60% de acréscimo. Uma lei que criava uma ilegalidade na sua ação, pois não estava dentro das normas do Estatuto da Cidade, que orienta a cobrança do IPTU progressivo no tempo com alíquota máxima de 15% no quinto ano.

O que se observa é que houve um descaso pelo poder publico gestor do primeiro Plano Diretor de Marabá com a questão dos vazios urbanos, e os prejuízos causados por esse fenômeno a cidade e a sociedade, pois o equívoco na lei do IPTU progressivo no tempo foi mantido até a revisão do Plano em 2017, dando se a entender que foi uma lei criada somente para cumprir um protocolo, mas que não teve efetividade.

No Plano Diretor de 2018 foi corrigido o percentual cobrado nas alíquotas do IPTU progressivo, obedecendo aos parâmetros do Estatuto da Cidade, no entanto, apresenta também um erro na sua lei, no Art. 162, que atualmente reza que o proprietário terá 2 (dois) anos para concluir a construção da obra, após a liberação do Alvará de Construção, enquanto que o Estatuto da Cidade, especifica que não se pode ultrapassar 2 (dois) anos para iniciar as obras de construção do empreendimento, após a apresentação do projeto. Entretanto, segundo a Secretaria Executiva do Plano Diretor, a correção já foi feita, e está aguardando a aprovação na Câmara de Vereadores.

Quando se fala de vazios urbanos parece ser algo que não chama atenção da sociedade, e muito menos do poder público. Ao olhar um lote vago, um terreno abandonado, ou uma edificação abandonada nosso olhar não contempla o que há por trás desse fenômeno, os prejuízos que trazem para a cidade e à sociedade. Mas, esse trabalho buscou despertar a uma reflexão para essa realidade.

Dessa forma, este trabalho, busca chamar a atenção quanto à importância do Plano Diretor como instrumento básico das políticas urbanas, o qual tem como princípio se fazer cumprir a função social da propriedade, mas para isso, requer esforço político e seriedade, sem perder o foco das demandas sociais, e perseverando com o objetivo de uma cidade com menos injustiças sociais, que é de responsabilidade do poder público, e não do capital.

REFERÊNCIAS

- Almeida, José Jonas – **A Cidade de Marabá Sob o Impacto dos Projetos Governamentais**. São Paulo. José Jonas Almeida. Dissertação de mestrado apresentado ao programa de Pós-Graduação em História econômica do departamento de história da FFLCH da USP. São Paulo 2008. 272 p.
- BORDE, A. Vazios urbanos: avaliação histórica e perspectivas contemporâneas. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. Rio de Janeiro – RJ, v. 8 n. 5, 2004.
- Brasil. **Estatuto da Cidade**.- 3. ed. – Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.
- Carlos, Ana Fani Alessandri. Da “organização” a “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escala e desafios**. São Paulo: Contexto, p.53-73. 2011.
- CAVALCANTI, E. R. (2017). **Vazios urbanos e seus novos usos**: reflexões para a forma urbana de Fortaleza (Ce). São Paulo, Universidade Presbiteriana Mackenzie.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: editora Ática, 1995.
- CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escala e desafios**. São Paulo: Contexto, p. 41 – 51. 2011.
- CUNHA, J. F. **Impactos da Duplicação da Rodovia Transamazônica sobre a ponte Mobilidade Urbana dos Pedestres da Folha 33 em Marabá-PA**, Marabá PA, 2017, 171 p.
- Constituição da República Federativa do Brasil**: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988. Brasília: Câmara dos deputados. 2012. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br>>. Acesso em 10 mai.2019.
- CONTI, E. F.; FARIA, T. de J. P.; TIMÓTEO, G. M. **Os vazios urbanos versus a função social da propriedade**: o papel do plano diretor da cidade de campos dos goytacazes. Boletim de Geografia, UENF, 2014.
- DITTIMAR, A. C. C. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos**: Análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba – Paraná. 2006. 230f.
- Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana), Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba. 2006. Disponível em: http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=994. Acesso em: 10 de mai 2019.
- FERREIRA, F. C.; ZANOTELLI, C. L. A. **A morfologia e o papel dos vazios urbanos na região metropolitana de Vitoria - ES**. GEOTEXTOS, v.26, nº2. P. 39-57, jul/dez, 2017.

FREITAS, M. R. P.; NEGRÃO, G. N. **Vazios urbanos**: estudo de caso no município de Guarapuava, PR. *Geographia Opportuno Tempore*, v. 1, n. 2, p. 480-493. 2014.

Gonçalves, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. Carlos Walter Porto Gonçalves, 2. ed.- São Paulo: Contexto, 2005.

JUNIOR, A. **Praticamente iniciada a construção da Transamazônica**. O Marabá, Marabá, 6 e 7 set. 1970, n 263, p. 01.

JUNIOR, A. **Presidente da república inaugura estrada dos bandeirantes de hoje**. O Marabá, Marabá, 24/27 set. 1972, n 362, p. 01.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MARABÁ, **Lei nº 17.213 de 09 de Outubro de 2006**. Plano Diretor Participativo do Município de Marabá. Marabá-Pa.

MARABÁ, **Lei nº 17.846 de 29 de Março de 2018**. Plano Diretor Participativo do Município de Marabá. Marabá-PA.

O Estatuto da Cidade=The City StatuteofBrazil: a comentary/organizadores Celso Santos Carvalho, AnaclaudiaRossbach - São Paulo: **Ministério das Cidades**: Aliança das cidades, 2010. 120 p:Il.

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **Estatuto da Cidade**; para compreender.../ Isabel Cristina Eiras de Oliveira – Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

PAULA, J. A. de. **Notas Sobre a Economia da Borracha no Brasil**. Belo Horizonte, CEDEPLAR/UFMG, 1980.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ (PMM). **Revisão do Plano Diretor Participativo de Marabá, Pará**: relatório de leitura técnica. Marabá: PMM / Diagonal, 2011.

Reis, Arthur Cezar Ferreira. (1974). **Transamazônica a Integração Brasileira**. Coleção terra dos papagaios. Composto e impresso nos est. Gráficos Borsoi S/A. Rio de janeiro, RJ. p. 164

RODRIGUES, Ana Carolina Vicente. **Análise dos espaços considerados vazios urbanos na cidade de Guarabira - PB** / Ana Carolina Vicente Rodrigues.- Guarabira: UEPB, 2011.

RODRIGUES, A. M., **Estatuto da cidade**: Função social da cidade e da propriedade. Alguns aspectos sobre população urbana e espaço. Caderno Metrópole (PUCSP), São Paulo, v. 12, p. 9-26, 2005.

SILVA, Rainério M. et alii. **Arranjos Produtivos locais nos municípios de Altamira, Anapu, Uruará e Brasil Novo**. UFPA/ SEBRAE. Relatório Técnico, 2009.

SOUSA, C. A. **Do cheio para o vazio**: Metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos. 2010. 135f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Técnica de Lisboa. [s.n], 2010.

TAMER, Alberto. **Transamazônica, Solução para 2001**. Alberto Tamer, (1ª ed. 1970), 2ª ed.- Rio de Janeiro: Apec Editora S/A, 1971.

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. **Planejamento Urbano em Área de Fronteira Econômica: o caso de Marabá**. Vol. 2, UFPA/1991.

TRINDADE JR., S-C. C. **Cidades médias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação dos territórios**. In: Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Rio de Janeiro, 2011.

ZANOTELLI, C. L. A.; FERREIRA, F. C. **A morfologia e o papel dos vazios urbanos na região metropolitana de Vitória - ES**. GEOTEXTOS, v.26, nº 2. P. 39-57, jul/dez, 2017.