



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DOCTORADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA



HELBANETH MACÊDO OLIVEIRA

CIDADES MÉDIAS E PLANEJAMENTO NA AMAZÔNIA ORIENTAL:
um estudo da produção vertical do espaço urbano em
Imperatriz/MA e Marabá/PA



Uberlândia – MG

2023

HELBANETH MACÊDO OLIVEIRA

**CIDADES MÉDIAS E PLANEJAMENTO NA AMAZÔNIA ORIENTAL:
um estudo da produção vertical do espaço urbano em
Imperatriz/MA e Marabá/PA**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial obrigatório para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de concentração: Dinâmicas Territoriais e Estudos Ambientais.

Linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais.

Orientadora: Profa. Dra. Beatriz Ribeiro Soares.

Uberlândia – MG

2023

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

O48 2023	<p>Oliveira, Helbaneth Macêdo, 1984- Cidades Médias e Planejamento na Amazônia Oriental [recurso eletrônico] : um estudo da produção vertical do espaço urbano em Imperatriz/MA e Marabá/PA / Helbaneth Macêdo Oliveira. - 2023.</p> <p>Orientador: Beatriz Ribeiro Soares. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Uberlândia, Pós-graduação em Geografia. Modo de acesso: Internet. Disponível em: http://doi.org/10.14393/ufu.te.2023.189 Inclui bibliografia.</p> <p>1. Geografia. I. Soares, Beatriz Ribeiro, 1952-, (Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Pós- graduação em Geografia. III. Título.</p> <p>CDU: 910.1</p>
-------------	---

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:
Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091
Nelson Marcos Ferreira - CRB6/3074



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
 Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Geografia
 Av. João Naves de Ávila, 2121, Bloco 1H, Sala 1H35 - Bairro Santa Monica, Uberlândia-MG, CEP 38400-902
 Telefone: (34) 3239-4381/3291-6304 - www.ppggeo.ig.ufu.br - posgeo@ufu.br



ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	GEOGRAFIA				
Defesa de:	Tese de Doutorado Acadêmico, Número 239, PPGGEO				
Data:	29 de março de 2023	Hora de início:	13h:30min.	Hora de encerramento:	17h:30min.
Matrícula do Discente:	11913GEO007				
Nome do Discente:	HELBANETH MACÊDO OLIVEIRA				
Título do Trabalho:	CIDADES MÉDIAS E PLANEJAMENTO URBANO NA AMAZÔNIA ORIENTAL: UM ESTUDO DA PRODUÇÃO VERTICAL DO ESPAÇO EM IMPERATRIZ (MA) E MARABÁ (PA)				
Área de concentração:	DINÂMICAS TERRITORIAIS E ESTUDOS AMBIENTAIS				
Linha de pesquisa:	DINÂMICAS TERRITORIAS				
Projeto de Pesquisa de vinculação:					

Reuniu-se na Sala (on line) no Campus Santa Mônica no Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em GEOGRAFIA, assim composta: Professores Doutores: [Fernando Luiz Araújo Sobrinho - UNB-DF](#); [Adão Francisco de Oliveira - PPPGG/UFT](#); [William Rodrigues Ferreira - IG-UFU](#); [Julio Cesar de Lima Ramires - IG-UFU](#) e [Beatriz Ribeiro Soares - IG-UFU](#) (orientadora do(a) candidata). Os Professores participaram de forma remota.

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, Dr(a). [Beatriz Ribeiro Soares - IG-UFU](#), apresentou a Comissão Examinadora e o candidato, agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(às) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovado(a).

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de [Doutora](#).

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Beatriz Ribeiro Soares, Professor(a) do Magistério Superior**, em 29/03/2023, às 17:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **William Rodrigues Ferreira, Professor(a) do Magistério Superior**, em 29/03/2023, às 17:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Julio Cesar de Lima Ramires, Professor(a) do Magistério Superior**, em 29/03/2023, às 17:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Luiz Araujo Sobrinho, Usuário Externo**, em 29/03/2023, às 17:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adão Francisco de Oliveira, Usuário Externo**, em 03/04/2023, às 15:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4314864** e o código CRC **FF9F0A2B**.

AGRADECIMENTOS

Neste degrau acadêmico, agradeço primeiramente a Deus por todas as condições que me foram dadas para poder chegar até aqui e realizar esse sonho antigo, desde o dom da vida, saúde e forças. Minha gratidão e reconhecimento ao Senhor, meu grande ajudador.

Agradeço a minha família pelo apoio irrestrito, principalmente na pessoa da grande guerreira e meu exemplo de vida, minha mãe Zilda Macêdo (minha auxiliar nos trabalhos de campo), e a meus irmãos e sobrinhos pela disposição no que precisei, meu conforto cotidiano.

Agradeço ao professor Jailson de Macêdo Sousa (*in memoriam*), pessoa sem o qual eu certamente não teria chegado até aqui, meu orientador da graduação, um grande pesquisador, amigo pessoal, companheiro de lutas e um ser humano incrível. Você foi embora nessa pandemia, mas seu legado certamente estará vivo. Deus me ajude a amenizar a dor de sua ausência.

Agradeço à professora Beatriz Ribeiro Soares que tão solícitamente me recebeu em Uberlândia, no LAPUR, na UFU e em sua casa, sempre com ações e palavras gentis e de uma delicadeza ímpar. Obrigada, professora.

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) pelo custeio da pesquisa, na forma de bolsa estudo, meu agradecimento.

Aos amigos de Imperatriz que muito me ajudaram nos diálogos e questionamentos que a cidade oferece, em especial a Sheryda Lila de Souza Carvalho, companheira nas agruras da tese, obrigada.

Aos amigos de Marabá que se dispuseram a dialogar sobre a complexidade desta cidade, Magno Ricardo Silva de Carvalho e Marcus Mariano.

Aos caros amigos que conheci em Uberlândia, na convivência do curso de doutorado, em especial Karen Carrer Ruman de Bortoli, Nélio Paulo Sartini Dutra Júnior, César Augusto Otalvaro Sierra e Lucas Alves Pereira, os quais transformaram em alegria momentos difíceis e me fizeram amar essa cidade e a UFU, vocês são incríveis.

A todos que não citei aqui, mas que me ajudaram direta ou indiretamente na produção deste trabalho, meu muito obrigada.

“Alô, Alô! W o Brasil

Alô, Alô! W o Brasil

Jacarezinho! Avião!

Jacarezinho! Avião!

Cuidado com o disco voador

Tira essa escada daí

Essa escada é prá ficar aqui fora

Eu vou chamar o síndico [...]”.

(Música W/Brasil - Chama o Síndico/

Autoria: Jorge Ben Jor).

RESUMO

O papel de intermediação de fluxos das cidades médias é fundamental para a complexificação do cenário urbano brasileiro. O mesmo se diz a respeito da rede urbana amazônica, em particular da macrorregião da Amazônica Oriental, onde as cidades intermediárias cumprem papel de relevo, sendo inclusive utilizadas como elos de acesso aos pequenos centros através da política de integração nacional empreendida neste território. Nesta conjuntura, o objetivo deste trabalho consiste em compreender a produção vertical do espaço e suas relações com o planejamento urbano empreendido em Imperatriz, principal cidade média do Maranhão, e em Marabá, o terceiro maior centro urbano do Pará, utilizando-se da análise dos instrumentos da política urbana, em especial o Plano Diretor, que entendemos ser um aparato legislativo sujeito ao embate de forças que visam apropriar-se da cidade contemporânea. Parte-se da hipótese de que a verticalização em cidades intermediárias tende a seguir a dinâmica vertical dos grandes centros, com o espraiamento social e espacial dos edifícios. Diante disso, o percurso metodológico adotado utilizou de pesquisa de campo, observação direcionada e preenchimento de formulários para o levantamento dos dados primários, bem como para a elaboração dos resultados apresentados na forma de gráficos, tabelas, quadros, mapas e organogramas. Assim sendo, constatou-se que as duas realidades estudadas possuem consideráveis similaridades quanto ao processo de formação socioespacial e à influência do contexto regional. Contudo, em relação à estruturação intraurbana e à produção vertical temos duas realidades distintas. Em ambas, a produção de edifícios data do início da década de 1980, com a lógica de espacialização dos edifícios presente de forma similar, porém, com intensidade distinta, ao ponto de ser possível identificar o mercado da habitação vertical em uma e em outra não. Posto isso, a verticalização de Imperatriz e Marabá é um indicativo da importância que esses centros possuem em suas respectivas hinterlândias, dada a particularidade de a verticalização encontrar-se em espaços dinâmicos.

Palavras-chave: verticalização; cidades médias; planejamento urbano; Imperatriz/MA; Marabá/PA.

ABSTRACT

The role of intermediation of flows of medium-sized cities is fundamental for the complexification of the Brazilian urban scenario. The same is true of the Amazonian urban network, in particular of the Eastern Amazon macro-region, where the intermediate cities play an important role, being even used as links of access to small centers through the national integration policy undertaken in this territory. At this juncture, the objective of this work is to understand the vertical production of space and its relations with urban planning undertaken in Imperatriz, the main middle city of Maranhão, and in Marabá, the third largest urban center of Pará. Using the analysis of urban policy instruments, in particular the Master Plan, which we understand to be a legislative apparatus subject to the clash of forces that aim to appropriate the contemporary city. It starts from the hypothesis that verticalization in intermediate cities tends to follow the vertical dynamics of large centers, with the social and spatial spread of buildings. Therefore, the methodological approach adopted used field research, directed observation and filling out forms for the collection of primary data, as well as for the elaboration of the results presented in the form of graphs, tables, charts, maps and organization charts. Thus, it was found that the two realities studied have considerable similarities in the process of socio-spatial formation and the influence of the regional context. However, in relation to intraurban structuring and vertical production we have two distinct realities. In both, the production of buildings dates from the early 1980s, with the spatial logic of the buildings present in a similar way, but with different intensity, to the point that it is possible to identify the vertical housing market in one and in another not. That said, the verticalization of Imperatriz and Marabá is an indication of the importance that these centers.

Keywords: verticalization; medium cities; urban planning; Imperatriz/MA; Marabá/PA.

RESUMEN

El papel de intermediación de flujos de las ciudades medias es fundamental para la complejidad del escenario urbano brasileño. Lo mismo se dice respecto a la red urbana amazónica, en particular de la macrorregión de la Amazonía Oriental, donde las ciudades intermedias cumplen papel de relieve, siendo incluso utilizadas como enlaces de acceso a los pequeños centros a través de la política de integración nacional emprendida en este territorio. En esta coyuntura, el objetivo de este trabajo consiste en comprender la producción vertical del espacio y sus relaciones con el planeamiento urbano emprendido en Imperatriz, principal ciudad media del Maranhão, y en Marabá, el tercer mayor centro urbano del Pará, utilizando el análisis de los instrumentos de la política urbana, en especial el Plan Director, que entendemos ser un aparato legislativo sujeto al embate de fuerzas que buscan apropiarse de la ciudad contemporánea. Se parte de la hipótesis que la verticalización en ciudades intermedias tiende a seguir la dinámica vertical de los grandes centros, con el esparcimiento social y espacial de los edificios. Ante esto, el recorrido metodológico adoptado utilizó la investigación de campo, observación dirigida y diligenciamiento de formularios para el levantamiento de los datos primarios, así como para la elaboración de los resultados presentados en forma de gráficos, tablas, cuadros, mapas y organigramas. Así, se constató que las dos realidades estudiadas poseen considerables similitudes en cuanto al proceso de formación socioespacial y a la influencia del contexto regional. Sin embargo, en relación a la estructuración intraurbana y a la producción vertical tenemos dos realidades distintas. En ambas, la producción de edificios data de principios de la década de 1980, con la lógica de espacialización de los edificios presente de forma similar, pero con intensidad distinta, al punto de ser posible identificar el mercado de la vivienda vertical en una y en otra no. Dicho esto, la verticalización de Imperatriz y Marabá es un indicativo de la importancia que estos centros.

Palabras clave: verticalización; ciudades medias; planificación urbana; Imperatriz/MA; Marabá/PA.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Classificação funcional de Michel Rochefort para as cidades médias brasileiras, 1975	38
Figura 2 – Imperatriz/MA: cais do porto em 1967	67
Figura 3 – Distribuição de títulos de propriedade em Imperatriz, outubro de 1980 ..	72
Figura 4 – Marabá/PA: vista do cais do porto nos anos de 1950	80
Figura 5 – Esquema típico do parâmetro urbano do solo criado	105
Figura 6 – Cidade de Imperatriz/MA: mapa dos principais pontos em 1938	118
Figura 7 – Imperatriz/MA: vista aérea no final da década de 1960	120
Figura 8 – Imperatriz/MA: vista aérea em 1973.....	123
Figura 9 – Imperatriz/MA: planta urbana em 1972	124
Figura 10 – Calçadão de Imperatriz: registros de meados de 1980, antes da revitalização de 2019 e em 2020.....	126
Figura 11 – Imperatriz/MA: mapa do espaço urbano em 1960 e 1980.....	127
Figura 12 – Imperatriz/MA: problemas nas vias urbanas nos anos de 1970	129
Figura 13 – Imperatriz/MA: reportagem sobre ocupação de terras, 1976	130
Figura 14 – Imperatriz/MA: marcos legais do planejamento municipal, 1988-2018	132
Figura 15 – Imperatriz/MA: eixos estruturantes do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município (PDDI), 2018	140
Figura 16 – Marabá/PA: perspectiva aérea do pontal entre os rios Tocantins e Itacaiúnas	143
Figura 17 – Marabá/PA: Registro das enchentes de 1926 e 1947	144
Figura 18 – Marabá/PA: mapa do Plano de Desenvolvimento (PDUM) – 1973	146
Figura 19 – Marabá/PA: mapa do Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM) – 1976	147
Figura 20 – Marabá/PA: quatro períodos da ocupação territorial	150
Figura 21 – Marabá/PA: marcos legais do planejamento municipal, posteriores ao Estatuto da Cidade	152
Figura 22 – Marabá/PA: mapas de simulações de enchentes até as cotas 80, 82, 84 e 88	153
Figura 23 – Marabá/PA: Delimitação das áreas passíveis de Outorga Onerosa.....	160
Figura 24 – Imperatriz/MA: condomínios verticais Residencial Livia e Village do Bosque I, 2023	171

Figura 25 – Imperatriz/MA: edifício Residencial V Avenida e Porto Real Residence, 2023	172
Figura 26 – Imperatriz/MA: vista parcial da ZIT e ZPA, 2023	173
Figura 27 – Imperatriz/MA: propaganda dos edifícios Infinity Home, Unique e do bairro Jardim Três Poderes, 2023	179
Figura 28 – Imperatriz/MA: vista parcial do bairro Jardim Três Poderes, 2023	180
Figura 29 – Imperatriz/MA: vista da Av. Bernardo Sayão na altura do bairro Maranhão Novo, 2023	181
Figura 30 – Imperatriz/MA: vista panorâmica do centro em direção ao Rio Tocantins, 2023	182
Figura 31 – Imperatriz/MA: edifício Freitas e Jotaé Peças, 2023	184
Figura 32 – Imperatriz/MA: edifícios Residence Hotel e Mediterranée Club Residence, 2023	186
Figura 33 – Imperatriz/MA: vista parcial da área verde do 50º BIS, 2023	187
Figura 34 – Marabá/PA: vista panorâmica do Núcleo Nova Marabá, 2023	197
Figura 35 – Marabá/PA: vista parcial da Rodovia Transamazônica na altura do Km 06 no Núcleo Nova Marabá, 2023	202
Figura 36 – Marabá/PA: Partage Shopping, 2023	206
Figura 37 – Marabá/PA: Residencial Rio Vermelho, Residencial Xavante, Condomínio Solar das Castanheiras e Condomínio Vitória Régia, 2023	210
Figura 38 – Marabá/PA: Hotel Tauari e Condomínio Tocantins, 2023	211
Figura 39 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: marcos legais do planejamento municipal, 1988-2023	226
Figura 40 – Marabá/PA: Planos Diretores anteriores ao Estatuto da Cidade	229
Figura 41 – Imperatriz/MA: marketing digital do Edifício Joá, 2023	242
Figura 42 – Marabá/PA: marketing digital do Edifício Crystal Tower, 2023	244

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Imperatriz/MA: Evolução demográfica (1950-2010).....	70
Gráfico 2 – Marabá/PA: evolução demográfica (1950-2010).....	82
Gráfico 3 – Brasil: cenário do Plano Diretor nos municípios segundo faixas de população, 2018.....	113
Gráfico 4 – Estados do Maranhão e Pará: cenário comparativo do Plano, 2018	114
Gráfico 5 – Imperatriz/MA: usos dos edifícios conforme as zonas urbanas, 2023 ..	178
Gráfico 6 – Imperatriz/MA: edifícios por pavimentos nas zonas urbanas, 2023	185
Gráfico 7 – Imperatriz/MA: linha comparativa dos principais usos dos edifícios por categoria de pavimentos, 2023	188
Gráfico 8 – Marabá/PA: edifícios por pavimento e núcleo urbano, 2023.....	205
Gráfico 9 – Marabá/PA: usos dos edifícios por núcleo urbano, 2023.....	207
Gráfico 10 – Marabá/PA: usos dos edifícios por núcleo urbano, 2023.....	208
Gráfico 11 – Marabá/PA: períodos de construção vertical, 2023	209
Gráfico 12 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: evolução demográfica (1950-2022)	220
Gráfico 13 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: evolução demográfica da população urbana (1950-2010).....	222
Gráfico 14 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: evolução demográfica da população rural (1950-2010).....	223
Gráfico 15 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: edifícios por pavimentos, 2023	235
Gráfico 16 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: edifícios por tipos de usos, 2023	237
Gráfico 17 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: uso comercial/serviços por categoria de pavimentos, 2023	238
Gráfico 18 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: uso residencial por categoria de pavimentos, 2023	240

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Classificação de cidades médias conforme suas diferentes funções na rede urbana, 2008	39
Quadro 2 – Cidades médias da Amazônia Oriental: distribuição segundo os níveis de hierarquia urbana nas unidades da federação	62
Quadro 3 – Os instrumentos da política urbana brasileira	101
Quadro 4 – Imperatriz/MA: lista dos edifícios na zona central, 2023.....	165
Quadro 5 – Imperatriz/MA: lista dos edifícios nas zonas residenciais centrais, 2023	166
Quadro 6 – Imperatriz/MA: lista dos edifícios nas zonas residenciais distantes do centro e nas demais zonas urbanas, 2023.....	168
Quadro 7 – Imperatriz/MA: bairros componentes das zonas residenciais próximas à zona central, 2023.....	175
Quadro 8 – Imperatriz/MA: empresas imobiliárias atuantes no mercado, 2023	190
Quadro 9 – Imperatriz/MA: lista das construtoras atuantes no mercado, 2021	192
Quadro 10 – Imperatriz/MA: relação das construtoras de edifícios, 2023	194
Quadro 11 – Marabá/PA: listagem dos edifícios por localização, 2023.....	199
Quadro 12 – Marabá/PA: lista das construtoras em atividade, 2023.....	212
Quadro 13 – Marabá/PA: relação das construtoras de edifícios, 2023	215
Quadro 14 – Marabá/PA: empresas imobiliárias atuantes no mercado, 2023	216

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Amazônia Legal: localização das sub-regiões e capitais estaduais – 2020	58
Mapa 2 – Município de Imperatriz/MA: localização geográfica, 2023.....	66
Mapa 3 – Município de Marabá/PA: localização geográfica, 2023	79
Mapa 4 – Imperatriz/MA: zoneamento do perímetro urbano, 2004	135
Mapa 5 – Marabá/PA: Zoneamento da sede municipal, 2018.....	157
Mapa 6 – Imperatriz/MA: distribuição espacial dos edifícios, 2023	164
Mapa 7 – Imperatriz/MA: espacialização dos edifícios localizados nas zonas centrais, 2023	177
Mapa 8 – Marabá/PA: distribuição espacial dos edifícios, 2023.....	198
Mapa 9 – Marabá/PA: distribuição espacial dos edifícios e órgãos públicos nos Núcleos Cidade Nova e Nova Marabá, 2023	203

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Cidades de porte médio da Amazônia Oriental: população em 2010, 2022 e variação absoluta	60
Tabela 2 – Município Imperatriz/MA: fragmentação territorial a partir de 1950	73
Tabela 3 – Região Intermediária de Imperatriz: regiões imediatas, número de municípios, área e população, 2022.....	74
Tabela 4 – Região Intermediária de Marabá: regiões imediatas, número de municípios, área e população, 2022.....	84
Tabela 5 – Gestão pública no estado do Pará: principais cidades com unidades descentralizadas e seus níveis de gestão, 2021	86
Tabela 6 – Brasil: cenário de três instrumentos de planejamento urbano, segundo faixas de população, 2018	108
Tabela 7 – Imperatriz/MA: modificações nos parâmetros do zoneamento - zonas residenciais e zona central (2004 e 2006).....	138
Tabela 8 – Marabá/PA: parâmetros urbanísticos de ocupação do solo, na Macrozona urbana, 2018	158
Tabela 9 – Imperatriz/MA: distribuição dos edifícios segundo as zonas, 2023	170
Tabela 10 – Imperatriz/MA: agentes construtores de edifícios, 2023.....	193
Tabela 11 – Marabá/PA: distribuição dos edifícios nos núcleos urbanos, 2023.....	201
Tabela 12 – Marabá/PA: agentes construtores de edifícios, 2023	215
Tabela 13 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: Regiões Intermediárias e Imediatas, quantidade de municípios e população, 2023	224
Tabela 14 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: agentes construtores de edifícios, 2023.....	246

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AC	Acre
AEIS	Áreas de Especial Interesse Social
ALPA	Aços Laminados do Pará
AP	Amapá
AP	Arranjo Populacional
APP	Área de Proteção Ambiental
BASA	Banco da Amazônia
BNH	Banco Nacional da Habitação
CDMA	Centro de Diagnóstico Médico Avançado
CGPD	Conselho Gestor do Plano Diretor
CNPU	Conselho Nacional de Política Pública
CRECI	Conselho Regional dos Corretores de Imóveis
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
FNRU	Fórum Nacional pela Reforma Urbana
FSADU	Fundação Sôsaândrade de Apoio ao Desenvolvimento da Universidade Federal do Maranhão
GETAT	Grupo de Terras Araguaia-Tocantins
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IES	Instituição de Ensino Superior
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ITBI	Imposto de Transmissão de Bens Imóveis
MA	Maranhão
ONU	Organização das Nações Unidas
PA	Pará
PD	Plano Diretor
PDDI	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado
PDP	Plano Diretor Participativo
PDUM	Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá
PEMAS	Plano Estratégico Municipal para a Habitações Subnormais
PEUM	Plano de Expansão Urbana de Marabá
PGC	Projeto Grande Carajás

PIB	Produto Interno Bruto
PIN	Programa de Integração Nacional
PNCCPM	Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte médio
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
POLOAMAZÔNIA	Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
PROTERRA	Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste
PT	Partido dos Trabalhadores
REGIC	Regiões de Influência de Cidades
RIV	Relatório de Impacto de Vizinhança
RR	Roraima
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SMH	Sistema Municipal de Habitação
SNI	Serviço Nacional de Informações
SNIS	Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
TO	Tocantins
UHE	Usina Hidrelétrica
VA	Valor Agregado
ZC	Zona Central
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social
ZO	Zona de Outorga
ZP	Zonas Prioritárias
ZPA	Zona de Proteção Ambiental
ZR	Zona Residencial
ZRB1	Zona Residencial do Bacuri 1
ZRB2	Zona Residencial do Bacuri 2
ZRC	Zona Residencial do Centro
ZRMN	Zona Residencial do Maranhão Novo
ZRNI	Zona Residencial da Nova Imperatriz

SUMÁRIO

1	CONSIDERAÇÕES INICIAIS	21
2	CIDADES MÉDIAS: PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E SUAS PARTICULARIDADES	30
2.1	Concepções e tipologias de cidade média: aportes iniciais.....	32
2.1.1	A importância das cidades médias na urbanização brasileira	40
2.2	A lógica da verticalização no contexto das cidades médias: experiências e singularidades.....	42
2.2.1	Os atores da produção do solo urbano vertical.....	50
2.3	Cidades médias e seu papel na urbanização da Amazônia Oriental.....	55
2.4	A formação socioespacial das cidades médias de Imperatriz/MA e Marabá/PA	63
2.4.1	A cidade média de Imperatriz/MA: de portal da Amazônia a pórtico do capital	64
2.4.2	A cidade média de Marabá/PA: um entroncamento no sudeste paraense ...	77
3	PLANEJAMENTO URBANO, PLANO DIRETOR E AS CONTRIBUIÇÕES PARA AS CIDADES.....	89
3.1	Resgate histórico do planejamento urbano no Brasil	89
3.1.1	O Estatuto da Cidade e os instrumentos da política urbana	97
3.1.2	Os instrumentos de planejamento urbano municipal e suas relações com o Plano Diretor: desafios e oportunidades	109
3.2	Discutindo a verticalização à luz do planejamento urbano.....	116
3.3	A estruturação intraurbana de Imperatriz/MA e o planejamento municipal	118
3.3.1	Marcos legais do planejamento urbano de Imperatriz/MA: os desdobramentos do Plano Diretor e do Zoneamento urbano.....	128
3.4	O planejamento e a expansão urbana de Marabá/PA mediante a dicotômica relação com os rios	142

3.4.1 O Plano Diretor de Marabá/PA e a organização espacial da cidade	151
4 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO VERTICAL DE IMPERATRIZ/MA E MARABÁ/PA.....	162
4.1 Remontando o quadro da verticalização urbana de Imperatriz.....	163
4.1.1 Caracterização da produção vertical segundo o zoneamento urbano	163
4.1.1.1 <i>A verticalização do solo urbano nas zonas centrais de Imperatriz</i>	<i>174</i>
4.1.2 Os agentes produtores do espaço urbano vertical da princesa do Tocantins	189
4.2 Identificando a produção do espaço vertical de Marabá	196
4.2.1 Um panorama da produção vertical segundo os núcleos de Marabá	196
4.2.2 Os agentes produtores do espaço vertical marabaense.....	212
5 IMPERATRIZ/MA E MARABÁ/PA: NEXOS E DIVERGÊNCIAS NA FORMAÇÃO, PLANEJAMENTO E PRODUÇÃO VERTICAL DO ESPAÇO URBANO	218
5.1 A formação socioespacial de Imperatriz/MA e Marabá/PA: duas realidades em um mesmo contexto	219
5.2 O percurso do planejamento urbano e a organização espacial de Imperatriz/MA e Marabá/PA.....	225
5.2.1 As particularidades do planejamento frente à produção vertical de Imperatriz e Marabá: o estudo dos instrumentos da política urbana	230
5.3 Duas cidades médias e a produção vertical do espaço: similitudes e particularidades em apreço	234
5.3.1 Ponderações sobre a produção vertical em Imperatriz e Marabá.....	235
5.3.2 Os agentes produtores do espaço urbano vertical.....	245
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	249
REFERÊNCIAS	253
ANEXO A – FORMULÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO BÁSICA DOS EDIFÍCIOS.....	266

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

No contexto contemporâneo, as cidades são organizadas com o intuito de maximizar suas possibilidades de produção e reprodução da mais-valia, conformando um arranjo de relações externas, e também uma gama de atividades internas, favoráveis à criação de condições atrativas para a reprodução do capital. Tudo isso, atrelado à difusão da informação em tempo real, resulta em mudanças espaciais conforme cada lugar é inserido na dinâmica global de produção dos objetos (SANTOS, 2017).

No rol das tipologias de cidades, as cidades médias são de particular interesse pelo importante papel de intermediação dos fluxos entre os estratos superiores e inferiores da rede urbana. Devido a isso, a estruturação de seu espaço interno apresenta particularidades que vão refletir a amplitude de seus papéis regionais, e também a disputa entre as diferentes classes. O planejamento e a organização socioespacial das cidades médias pode ser um caminho para entendê-las, assim como sua dinâmica na questão residencial.

Se no contexto brasileiro as cidades médias possuem papel de relevo na complexificação da rede urbana, no que se refere à realidade amazônica essas cidades são fundamentais para a estruturação do território. Assim, no particular da Amazônia Oriental, caracterizada por Becker (2009) como a região com um contingente populacional e um povoamento consolidado, as cidades médias são pontos nodais da rede de cidades. Por esse motivo, o presente estudo volta-se para duas cidades médias amazônicas: Imperatriz (situada no oeste maranhense) e Marabá (localizada no sudeste paraense).

Uma particularidade dessas urbes refere-se à participação destas quanto a outra regionalização do país. O Maranhão é o único estado do Nordeste participante da Amazônia Legal (com apenas uma parcela do território), portanto, agrega influências distintas tanto da dinâmica socioespacial do Nordeste como também da Amazônia. Assim sendo, a cidade maranhense de Imperatriz participa da rede urbana nordestina e da teia urbana das cidades amazônicas (visto que está na porção oriental da Amazônia). Enquanto Marabá é município componente do estado do Pará, e assim partícipe da rede urbana do Norte do país, e ao mesmo tempo compõe o rol das urbes amazônicas.

As duas cidades compartilham traços similares em seus respectivos processos históricos de formação, uma vez que participaram ativamente das mudanças que envolveram a ressignificação da Amazônia sob a diretiva estatal. Sobre as similitudes, tratam-se de cidades cuja formação e crescimento estiveram, desde seu início, associadas à dinâmica dos rios como via de comunicação e rota comercial de interligação entre as cidades.

Aponta-se que, geograficamente, Imperatriz está localizada à margem direita do rio Tocantins, fazendo divisa com o estado homônimo, enquanto Marabá está na confluência de dois cursos fluviais, o Tocantins e seu afluente, o Itacaiúnas. Imperatriz está a montante e Marabá a jusante, e, na contemporaneidade, são interligadas por rodovias com uma distância¹ de aproximadamente 230 km uma da outra.

Por conseguinte, ambas as cidades tiveram diretamente envolvidas nos principais ciclos econômicos regionais, além de ter crescimento demográfico análogo e desempenhar papéis regionais similares em suas respectivas unidades federativas. Ao mesmo tempo, as duas aglomerações possuem diferenças notáveis na formação do arranjo intraurbano, na estruturação de suas economias, bem como na forma e dinâmica residencial.

No bojo do planejamento regional do Estado para a Amazônia, o planejamento urbano comparece como uma das ferramentas utilizadas para a consecução dos objetivos da política de integração nacional. Dessa conjuntura emergiram os primeiros traços da organização socioespacial de muitas cidades médias, das quais Imperatriz e Marabá fazem parte, e que dão suporte à produção vertical do solo urbano como uma das formas de apropriação do espaço da cidade.

Em vista disso, as motivações do trabalho voltam-se às inquietações erguidas ao longo da trajetória acadêmica da discente, em que se trabalhou com a temática da segregação espacial urbana em dois bairros de Imperatriz, no âmbito do trabalho de conclusão do curso de graduação em Geografia, do Centro de Estudo Superior de

¹ O percurso mais próximo entre as duas cidades (230 km) refere-se a um trecho de rodovia parcialmente pavimentado com duas pontes, feito em aproximadamente quatro horas de carro no período da seca. O trajeto pavimentado inicia a partir de Imperatriz e transpõe o rio Tocantins pela ponte Dom Affonso Felipe Gregory em direção ao vizinho estado do Tocantins. Neste estado se percorrem quatro rodovias estaduais (TO 126, TO-201, TO-404 e TO-010) para chegar à Rodovia Transamazônica (BR-230), que transpõe a ponte do Rio Araguaia em direção ao Pará, onde inicia o trecho não pavimentado de aproximadamente 12 km. Posteriormente, segue-se na Transamazônica com pavimentação até Marabá.

Imperatriz da Universidade Estadual do Maranhão (CESI/UEMA), momento em que se identificou outro fenômeno dicotômico na paisagem urbana, e com estreitas vinculações com a segregação, ou seja, a verticalização.

Posteriormente, no contexto do curso de Mestrado desenvolvido no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins (PPGG/UFT), buscou-se analisar o processo de verticalização em Imperatriz e suas relações com a autosegregação, pensando no par dialético forma e conteúdo como matrizes de interpretação, o que nos possibilitou apreender que o fenômeno estudado se manifesta também em cidades congêneres da rede urbana brasileira. Este processo, mesmo apresentando conteúdo similar, também possui particularidades conforme a realidade em que a verticalização está inserida, o que nos fez olhar mais atentamente para essas peculiaridades em cidades médias da Amazônia Oriental, em especial no contexto urbano de Imperatriz/MA e Marabá/PA.

Com isso, se entende que a verticalização urbana pode ser observada tanto nos grandes centros como também em cidades médias, principalmente nas que denotam papéis de comando no âmbito regional, fomentadas por uma nova divisão técnica e social do trabalho. Nessa direção, explica-se que a escolha das duas cidades como recorte espacial da pesquisa se deu por diversos motivos.

Primeiramente, em vista das similaridades de papéis que cada uma desempenha enquanto polo econômico regional, bem como de sua proximidade no entreposto entre Maranhão, Pará e Tocantins (aqui não se utilizou a cidade tocantinense de Araguaína por esta não apresentar a produção vertical em seu espaço urbano). Ou seja, a dinâmica funcional que cada urbe exerce em suas respectivas regiões de influência e as condições de abrigar a produção vertical do espaço foram fundamentais para a escolha feita.

Outro motivo basilar refere-se ao interesse de aprofundar os estudos da verticalização em cidades médias, contrapondo esse objeto em outra urbe de dinâmica similar a Imperatriz. No raio de influência próximo (tanto no Maranhão como nos estados vizinhos), apenas Marabá possui semelhanças, de forma que foram esses os fatores intervenientes na escolha de ambas as cidades para a pesquisa.

Olhando Imperatriz e Marabá para além das similaridades no processo de urbanização, a produção vertical do solo urbano é um elemento presente em ambas, mas com ritmo, intensidade e características distintas. Tal motivo nos fez procurar

entender como tem sido disciplinada a dinâmica de expansão do tecido urbano socioespacial, observando o planejamento urbano difundido em cada uma, em especial apreço o plano diretor municipal.

Diante dos elementos supracitados, a inquietação da pesquisa vai na direção de buscar compreender a verticalização urbana no cenário da Amazônia Oriental e a forma como esta se manifesta no tecido urbano de Imperatriz e Marabá. Assim, o problema da pesquisa pode ser resumido em uma questão norteadora que se pretende esclarecer, ou mesmo trazer à luz, mediante uma contribuição da ciência geográfica. Em outros termos, o problema da pesquisa está fundamentado na seguinte indagação: Como é possível compreender a produção vertical do espaço urbano da Amazônia Oriental, observando o planejamento difundido nas cidades médias de Imperatriz/MA e Marabá/PA?

Ao considerar a questão central, ressaltam-se os questionamentos secundários levantados no intuito de delimitar e aprofundar a problemática deste estudo, os quais são: Que características e significados o fenômeno urbano assume em cidades médias da Amazônia Oriental, tendo como espaços analíticos as cidades de Imperatriz/MA e Marabá/PA? Como o planejamento urbano tem organizado a lógica espacial de implantação de edifícios nas duas cidades estudadas? Quais particularidades podem ser identificadas no planejamento e produção vertical do solo urbano de Imperatriz/MA e Marabá/PA?

Assim, tendo em vista as indagações propostas, apresenta-se a principal hipótese da pesquisa, que consiste na admissão de que nas cidades médias o centro urbano e seu entorno são alvos da produção vertical do solo urbano. Diante disso, para esses espaços privilegiados das cidades temos que considerar a legislação urbanística por meio de seus instrumentos de planejamento que, é passível de ser utilizada como ferramenta de acesso e legalização do solo urbano melhor equipado para a produção da habitação verticalizada para as classes de maior renda.

Nas cidades intermédias, a ideia é reproduzir a lógica da produção vertical do espaço de modo similar às grandes metrópoles, contudo, a construção e a comercialização de edifícios é voltada para as classes de maior poder aquisitivo, sendo esse tipo de habitação um diferencial de modernidade para a cidade, e não acessível à maioria. Nos grandes centros, dada sua longa história de produção de

edifícios, estes são voltados para as diversas faixas de renda, diferenciando-se pelo padrão construtivo e localização.

Diante do contexto apresentado, o principal objetivo que norteou a pesquisa consiste em compreender a produção vertical do espaço urbano na Amazônia Oriental, considerando, nesse cenário, os instrumentos de planejamento urbano difundidos nas cidades médias de Imperatriz/MA e Marabá/PA. E de forma específica, também intentou-se: i) refletir sobre o processo histórico de formação e estruturação das cidades médias da Amazônia Oriental, em especial Imperatriz/MA e Marabá/PA e suas relações com o contexto urbano-regional; ii) estudar os instrumentos de planejamento municipal e suas relações com a verticalização urbana, tendo como objeto analítico o plano diretor de Imperatriz/MA e Marabá/PA; iii) analisar a produção do solo urbano vertical nas duas cidades em estudo, observando a distribuição espacial e a tipologia dos edifícios enquanto resultante da atuação de diferentes agentes produtores do espaço urbano; iv) apresentar as particularidades da produção vertical em Imperatriz/MA e Marabá/PA e a vinculação desta com o planejamento intraurbano.

O percurso metodológico da pesquisa é fundamentado na ótica da produção capitalista do espaço, relacionando a intrínseca relação do tempo nas intervenções materializadas na cidade. Como todo trabalho de natureza científica é construído a partir da adoção de método, técnicas de pesquisa e abordagens teóricas, o estudo caminhou no sentido de uma análise crítica da produção vertical do espaço em Imperatriz e Marabá, tendo em vista a legislação voltada ao planejamento municipal enquanto instrumento interveniente na produção dessas cidades médias amazônicas. Pensa-se a materialidade da verticalização como fenômeno histórico, construído por distintos sujeitos e interesses na apropriação da cidade capitalista.

Sob outra perspectiva, o trabalho se utiliza da comparação como ferramenta estruturante do pensamento para o estudo das duas cidades médias, com o intuito de reconhecer suas similitudes e diferenças quanto à produção vertical do solo urbano. Aqui se entende que:

O método é, quando compreendido como caminho do pensamento, uma combinação de habilidades do domínio cognitivo e de procedimentos intelectuais (estes compreendidos como ações práticas, orientadas pela razão). *Entre tais habilidades e procedimentos, que são muitos, está a comparação.* Reconhecê-la como um procedimento intelectual é importante para esclarecer que, embora tenha se destacado que todos que trabalham com algum tipo de pesquisa empírica estão, de certo modo, realizando comparação, isto não deve ser compreendido como uma oposição entre teoria e empiria [...]. A comparação não pode se efetuar, cientificamente falando, sem ser conduzida pelo pensamento, a partir de fundamentos teóricos e de método que lhe deem sustentação (SPOSITO, 2016, p. 41, grifos nossos).

Ou seja, tratamos de comparar a verticalização, enquanto objeto, em duas cidades de mesmo estrato em suas respectivas redes urbanas. E tendo em vista que se trata de um fenômeno atrelado à organização intraurbana das cidades, buscamos também entender as particularidades dessas urbes na forma e dinâmica com que a produção de edifícios é feita. Nesta direção, o arcabouço teórico-metodológico é utilizado com o uso da comparação enquanto aparato fundamental para o raciocínio.

O caminho metodológico do trabalho é estruturado em três etapas, conforme as seções são desenvolvidas. A primeira refere-se à construção das matrizes teóricas, por meio do levantamento das bibliografias que respaldaram o estudo, tratando de estruturar um diálogo com os autores de referência sobre temáticas como as cidades médias, com Amorin Filho e Serra (2001), Soares (1999) e Sposito (2001); o contexto e a rede urbana amazônica, com Becker (1990; 2013) e Ribeiro (1998); Maricato (2013) e Souza (2015) sobre a legislação voltada ao planejamento urbano no Brasil; bem como Souza (1994) e Somekh (2014) na pormenorização da produção vertical do espaço.

A segunda etapa se refere à coleta de dados que, em conjunto com a investigação teórica, deu prosseguimento ao desenvolvimento prático da pesquisa. Nesta direção desenvolveram-se três frentes de trabalho em cada uma das cidades: a) a pesquisa *in loco* nos estabelecimentos verticais; b) a pesquisa em órgãos públicos; c) e a pesquisa nas instituições privadas. Esse levantamento foi realizado no transcorrer do ano de 2021, o que, mediante as particularidades da pesquisa e a impossibilidade da coleta de informações remotamente, induziu a pesquisadora a realizar todas as etapas de forma presencial.

Tendo em vista que o campo foi realizado no contexto pandêmico da Covid-19, as medidas mitigativas adotadas foram as recomendações e os protocolos do Ministério da Saúde, como o uso de máscara, álcool em gel, o distanciamento social

e a vacinação. Além das dificuldades inerentes à pesquisa, a pandemia dificultou sobremaneira o acesso às informações básicas para a consecução dos objetivos propostos, motivo que levou o campo ser desenvolvido no período de praticamente um ano. A coleta dos dados iniciou-se em Imperatriz, de fevereiro a maio de 2021, e em Marabá de junho a meados de outubro do mesmo ano. Nesse período a pesquisadora realizou diversos deslocamentos interestaduais, de ônibus, entre as duas cidades.

Na averiguação *in loco* realizaram-se visitas em todos os edifícios de quatro ou mais pavimentos em Imperatriz e Marabá, em busca do preenchimento de formulário básico de identificação (Anexo A), momento em que também se utilizou da observação direcionada para o levantamento de informações construtivas e de localização. Em boa parcela dos estabelecimentos se fez necessário o retorno por diversas vezes (seja por agendamento ou não), em busca das informações primárias da pesquisa. Para isso, consultou-se, com base no critério de acessibilidade, síndicos, porteiros, residentes antigos, vizinhos e os que detinham algum conhecimento sobre as edificações verticais.

No âmbito dos órgãos públicos, visitaram-se diversas secretarias municipais, até a peregrinação em busca das informações se ater aos locais onde os dados foram fornecidos. Em Imperatriz, detivemo-nos na Secretaria de Planejamento, Fazenda e Gestão Orçamentária (SEFAZGO) e na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano (SEPLU); em Marabá nos atemos à Secretaria Municipal de Gestão Fazendária (SEGFAZ) e à Superintendência de Desenvolvimento Urbano de Marabá (SDU). Nestes locais foram levantadas outras informações dos edifícios, como metragem quadrada, valor venal, padrão construtivo de referência para o IPTU, bem como o material cartográfico da cidade.

Ainda na esfera pública, visitou-se a câmara de vereadores das duas cidades em busca das legislações referentes ao planejamento urbano – planos diretores, lei de zoneamento, uso e ocupação do solo, lei do perímetro urbano, dentre outros regramentos que serão citados no trabalho –, bem como suas alterações. Além disso, foram visitados órgãos de cultura, como a Fundação Casa da Cultura de Marabá e a Academia Imperatrizense de Letras em busca de registros históricos, conselhos de ordem, como o Conselho Regional dos Corretores de Imóveis (CRECI), e sindicatos

vinculados à construção civil das duas cidades, contando com a participação de funcionários e gestores.

Já na esfera privada, realizou-se o levantamento de empresas participantes do mercado da habitação vertical, como construtoras e imobiliárias. Para isso, procedeu-se à realização de listagem a partir das informações do questionário utilizado, visitas às empresas identificadas durante as viagens em busca dos edifícios, pesquisa online no sítio eletrônico das empresas, bem como registro da situação cadastral dos respectivos CNPJs na receita federal para aquisição de informações gerais. Em situações específicas, realizou-se ainda a aferição presencial no caso de inconsistências.

De posse dessas informações, procedeu-se à análise e catalogação dos resultados, bem como ao cruzamento das informações que geraram os mapas, tabelas, quadros, organogramas e gráficos da pesquisa, visando as respostas para os questionamentos levantados na problematização do estudo.

Assim sendo, a estruturação da tese é feita em seis seções, a principiar por esta de Considerações iniciais. A segunda seção tem como título “Cidades médias: produção do espaço urbano e suas particularidades”, em que se apresentam os aportes iniciais sobre as cidades médias brasileiras e sua relevância para a urbanização, a qual está estreitamente vinculada à verticalização do espaço enquanto uma das formas de produção da cidade. Nesta seção se apresenta também o cenário das cidades médias amazônicas e a influência do cenário regional na estruturação das cidades de Imperatriz e Marabá, que passam a ter seus respectivos processos de formação e organização espacial explanados à luz das transformações implementadas na Amazônia.

A terceira seção, “Planejamento urbano e Plano Diretor: contribuições para a cidade”, discorre sobre o planejamento enquanto temática central. A apreciação tem início trazendo à baila considerações sobre a história do planejamento urbano brasileiro, passando pela história dos principais regramentos da política urbana até a consecução do Estatuto da Cidade. A partir de então, se apresentam os principais instrumentos de planejamento urbano, suas características e contribuições para as cidades, momento em que também se coloca como a verticalização comparece nesse cenário. Posteriormente, volta-se para o planejamento e estruturação intraurbana de Imperatriz e Marabá, com ênfase nas legislações que disciplinam a dinâmica de

expansão e organização destas, com vistas principalmente para o Plano Diretor e o zoneamento urbano.

Na quarta seção, intitulada “A produção do espaço urbano vertical de Imperatriz/MA e Marabá/PA”, apresenta-se a análise da distribuição espacial dos edifícios conforme o zoneamento urbano. Em Imperatriz a ênfase se dá nas zonas centrais (no caso a própria zona central e as zonas residenciais próximas a esta), e em Marabá nos núcleos com o maior quantitativo de edifícios. Posteriormente, são abordadas as tipologias dos edifícios de acordo com a quantidade de pavimentos e os tipos de usos. Discorre-se a respeito da relação de proximidade das construções verticais com a centralidade urbana, bem como os agentes envolvidos no processo de produção, comercialização e o público alvo do comércio vertical. Nesta seção se aplica a entender o panorama da verticalização nas duas cidades e como esta é estruturada tendo em vista o planejamento pela ótica urbanística.

A quinta seção é nomeada “Imperatriz/MA e Marabá/PA: nexos e divergências na formação, planejamento e produção vertical do espaço urbano”, em que se procede à análise comparativa entre as duas cidades, com base em três premissas: a formação socioespacial e sua relação com o contexto regional; a forma como cada uma das cidades é pensada pelo viés do planejamento urbano à luz dos seus respectivos Planos Diretores; e a produção vertical do espaço das duas realidades em apreço (tanto com dados dos edifícios como dos agentes promotores). A ideia desta seção é apresentar as similitudes e particularidades entre Imperatriz e Marabá, relacionando-as à produção vertical do espaço urbano. A última seção expõe, por fim, as considerações finais do trabalho, bem como as proposições para pesquisas futuras sobre a temática.

2 CIDADES MÉDIAS: PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E SUAS PARTICULARIDADES

A temática das cidades médias tem sido alvo de diversos estudos, em diferentes realidades nacionais, tendo em vista os papéis e funções que estas desempenham nos sistemas urbanos. Adjetivadas como espaços em transição, cidades médias, cidades intermediárias ou intermédias, cidades de porte médio, dentre outros, essas aglomerações urbanas intermediam os fluxos de pessoas, mercadorias, capitais e informações entre as pequenas cidades e os maiores centros.

Pesquisas indicam que a presença de cidades médias consiste em um forte indicador da complexidade de determinada rede urbana, pois o equilíbrio na configuração espacial dos sistemas urbanos está vinculado ao fortalecimento das relações internas e externas das cidades e regiões (ANDRADE; SERRA, 2001a). Ou seja, a estratificação de um conjunto de cidades proporciona a diversidade de funções urbanas e regionais, contribuindo para a ampliação das relações entre seus núcleos componentes.

Explicações se fazem necessárias acerca de algumas terminologias que serão comumente utilizadas neste trabalho e que permeiam o estudo das cidades médias. A primeira delas refere-se ao que se entende por sistema urbano, o qual é pensado conforme concepções de autores como Beaujeu-Garnier (1983), que vislumbra uma dinâmica complexa, com características como a integração das cidades e o envolvimento destas num conjunto de relações com o exterior e seu interior, num espaço produzido que reage a quatro principais componentes: o trabalho, o capital, a política e o comportamento dos indivíduos.

A autora citada também não despreza a inserção do sistema urbano no espaço e no tempo e aponta para sua possibilidade de evolução. É nessa direção que Machado (2003, p. 129) trata de sistemas e redes urbanas como sistemas complexos e evolutivos, afirmando que “a cidade, com sua organização interna, e o conjunto de cidades, com suas relações de interdependência e complementaridade, constituem, em escalas diferentes, exemplos de sistemas abertos e hierarquizados”. A afirmação apresenta ponderações que nos interessam no estudo das cidades médias, uma vez que estas possuem relações horizontais e verticais com os demais centros,

conformando um sistema urbano complexo, tanto pela perspectiva unitária (intraurbano) quanto pelo prisma sistêmico (interurbano).

É bom lembrar que, no Brasil, geógrafos como Milton Santos (2008, 2017) trabalham com a concepção de sistema para diversas matrizes de interpretação do espaço geográfico, tal qual o par dialético sistema de objetos e sistema de ações, a identificação do sistema técnico atual e os dois subsistemas urbanos. Segundo ele, o espaço também pode ser lido como um sistema (um todo unitário), que pode ser caracterizado pelas diferenças que há entre os seus elementos constitutivos (SANTOS, 2004).

Em um ponto determinado no tempo, as variáveis do espaço são *assíncronas* de um ponto de vista genético, isto é, levando em conta as diferenças de “idade” que as caracterizam no polo do sistema e nos outros pontos periféricos do espaço. No entanto, as variáveis funcionam *sincronicamente* em cada “lugar”. Todas trabalham em conjunto, graças às relações de ordem funcional que mantêm. Cada lugar é, a cada momento, um sistema espacial, seja qual for a “idade” de seus elementos e a ordem em que se instalaram. Sendo total, o espaço é também pontual. [...] Assim, sincronia e assincronia não são de fato opostas, mas complementares no contexto espaço-temporal, porque as variáveis são exatamente as mesmas. (SANTOS, 2004, p. 258-9, grifos do autor).

Diante disso, o sistema urbano se apresenta, portanto, enquanto um dos subsistemas (subespaços) componentes do espaço geográfico como um todo, e as dinâmicas sincrônicas e assíncronas conformam as diversas relações apresentadas pelo movimento do/no espaço ao longo do tempo.

Outra terminologia que fornece embasamento para se entender as cidades médias é a concepção de rede urbana. O entendimento adotado diz que “a rede urbana é simultaneamente um reflexo *da* e uma condição *para* a divisão territorial do trabalho, historicamente a forma mais avançada na divisão social do trabalho” (CORRÊA, 2015, p. 26, grifos do autor). Subentende-se que a rede urbana é um dos tipos de redes geográficas, mas considerada síntese das demais, haja vista que outras redes – de transportes, bancária, dos órgãos públicos – são organizadas através da rede urbana (CORRÊA, 2012).

Recorda-se que a rede urbana está atrelada às características próprias das redes, como a circulação, a comunicação e a seletividade (DIAS, 2017; RAFFESTIN, 1993). A fluidez destas características manifesta-se pela presença de importantes elos que vão favorecer o desenvolvimento de seus atributos; e nesse tipo de rede,

determinadas cidades exercem estrategicamente essa função de elo (principalmente quando nos referimos às cidades médias). Já a seletividade espacial das redes envolve as ações e os interesses dos atores produtores do espaço ao escolherem locais específicos (seja no intraurbano, no espaço regional ou global) para usufruir de maiores benefícios na produção capitalista do espaço geográfico. Neste sentido, as cidades médias possuem destaque em função de seu papel de intermediação de fluxos.

Dito isso, aqui se entende que as cidades médias não são estáticas no espaço e no tempo, pois constituem-se na materialização de momentos de sua rede urbana. Assim como as cidades podem ser pensadas como compostas de espacialidades e temporalidades (ABREU, 2003; SALGUEIRO, 2003), o mesmo se aplica às cidades médias. Em outros termos, conforme o decorrer do tempo e das dinâmicas que uma rede de cidades percorre, pode-se ter cidades médias hoje que podem ou não ser entendidas como médias no futuro. E há, evidentemente, a possibilidade de cidades locais se estruturarem para se tornar médias e vice-versa. Daí a importância de se interpretar essas cidades enquanto cidades em transição.

Em decorrência disso, a presente seção visa discutir a importância das cidades ditas intermediárias, apresentando, de início, um arcabouço teórico que possibilite entendê-las, para posteriormente apresentar as particularidades do objeto analítico da tese, ou seja, a produção vertical do espaço urbano em tais cidades. Nesta direção é que a dinâmica das cidades médias será apresentada no contexto urbano regional da Amazônia Oriental, recorte espacial onde estão inseridas as duas cidades apreciadas neste trabalho: Imperatriz/MA e Marabá/PA.

O intuito é apresentar os subsídios para a leitura desse agrupamento de cidades na realidade em que a pesquisa é desenvolvida, além de evidenciar que as diferenças regionais do país têm, no que Corrêa (2017) chama de “mundo amazônico”, particularidades de relevância para a interpretação das complexidades apresentadas pelo sistema urbano brasileiro.

2.1 Concepções e tipologias de cidade média: aportes iniciais

Tendo em vista a existência de importantes estudos de referência, no país e no exterior, sobre a complexidade que envolve as cidades médias, pretende-se

apresentar a noção elaborada acerca destas no meio acadêmico. Como se sabe, todo trabalho científico é estruturado com base em conhecimentos de pesquisas antecedentes, de forma que o mesmo ocorre no estudo das concepções e tipologias das cidades intermediárias.

A princípio, é preciso conhecer para se entender determinado objeto analítico. Nesta direção, importa apontar que as cidades médias são identificadas com base em critérios que variam de país para país, principalmente no que diz respeito à população (SOARES, 1999). Em termos oficiais, na realidade do Brasil, entende-se por cidade média o aglomerado urbano situado na faixa populacional de 100 a 500 mil habitantes, observando-se, principalmente, a faixa demográfica para essa identificação.

Contudo, “o critério demográfico (embora cômodo e não negligenciável) é capaz apenas de identificar o grupo ou faixa que pode conter as cidades médias. Outros critérios deveriam ser também levados em consideração [...]” (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p. 2). Os autores reconhecem que o critério demográfico tem sua utilidade para “uma primeira aproximação”, no entanto, é preciso conhecer e considerar outras características dessas cidades, tendo em vista seu papel de intermediação na rede urbana.

Dentre as características que podem definir o patamar das cidades médias, Castelo Branco (2006) elenca o grau de urbanização, o tamanho econômico, a centralidade e a qualidade de vida urbana. Já Corrêa (2007) entende essas cidades por meio da combinação única de três características: a) tamanho demográfico, b) funções urbanas, e c) a organização intraurbana de seu espaço.

Outro esclarecimento que pode ser feito é que nem toda cidade média, necessariamente, encontra-se situada na faixa de população citada, e vice-versa. Há que se reconhecer as particularidades regionais apresentadas pela rede urbana brasileira: as realidades encontradas no Norte e Nordeste do país, por exemplo, nem sempre encontram similitudes em outras áreas, como Sul e Sudeste.

Ao refletir sobre isso, Maria Encarnação Beltrão Sposito (2001, p. 614) afirma que “não há correspondência direta entre o tamanho demográfico de uma cidade e seu papel na rede urbana ou, em outros termos, cidades de mesmo porte populacional podem desempenhar papéis que diferem em sua natureza e importância”. Esse raciocínio é de fundamental valia para o entendimento das cidades médias, o qual tem sido fortemente evidenciado por estudos como o de Bitoun, Miranda e Moura (2017).

Consoante a isso, apresenta-se o conceito de cidade média desenvolvido por Corrêa (2017):

A noção ou conceito de cidade média é de natureza relacional, envolvendo relações com centros menores e maiores do que ela. Nesse sentido, a cidade média só pode ser compreendida como parte integrante de uma rede urbana. [...] É nesse contexto que se situam as cidades médias, cidades de intermediação no âmbito da rede urbana (CORRÊA, 2017, p. 29).

Ao evidenciar a natureza relacional das cidades médias, o autor toca num importante ponto para o presente estudo, dado que o papel de intermediação dos fluxos exercido pelas cidades médias necessita da existência de relações destas com as pequenas e grandes cidades. Entendendo essa intermediação pelo binômio concentração-dispersão, Santos (2008, p. 332) nos explica que “as metrópoles representam as formas de concentração e as cidades locais são representativas das formas de dispersão. Quanto às cidades intermediárias, elas são representativas de uma espécie de compromisso entre as duas tendências”.

De qualquer forma, essas cidades em evidência são os pontos nodais da complexificação em curso das redes urbanas. Sendo assim, não é tarefa simples refletir sobre as relações e os papéis exercidos pela cidade média na atualidade, pois os desdobramentos do capital global elevam o contexto relacional das diferentes urbes a níveis escalares diversos, em um movimento quase instantâneo proporcionado pelas conexões em tempo real. Isso ainda carece de maiores investigações das ciências parcelares, das quais a Geografia é partícipe. Todavia, é possível apresentar esforços que podem apontar como essa dinâmica relacional tem ocorrido nas cidades médias.

Atualmente, o reconhecimento da inserção de uma cidade média no âmbito de uma rede urbana tornou-se extremamente mais complexo. No geral, ela continua a compor a estrutura da rede hierárquica na qual seus papéis intermediários se definiram, mas há um vasto conjunto de possibilidades de estabelecimento de relações com outras cidades e espaços que não compõem, de fato, a rede a que pertence essa cidade. A mundialização da economia e o desenvolvimento das telecomunicações ampliaram muito os fluxos que uma cidade pode estabelecer com espaços distantes, e esses fluxos não se desenham, apenas, com cidades maiores ou menores, ao contrário, eles também se estabelecem entre cidades da mesma importância e entre essas e outras cidades constitutivas de outras redes urbanas (SPOSITO, 2006, p. 147-8).

Essa afirmação nos direciona a pensar que as relações que fomentam a estruturação de uma cidade média não são apenas no sentido vertical (hierárquico) de sua rede urbana, mas também no horizontal (entre outras cidades médias); podem ser relações de complementaridade e de competição. Entendemos que o mesmo ocorre em outros tipos de cidades, pois há conexões específicas entre determinados agentes que atuam na cidade. Um exemplo disso é o “salto de escala” realizado entre as classes mais abastadas.

Avançando para além das relações no sentido horizontal e vertical, Boix Domenech (2003) aprofunda a questão e explana que há, na verdade, redes verticais e horizontais entre as cidades, ou seja, a multidiversidade de redes presentes entre as cidades é uma possibilidade real que ainda está por ser apreendida. No entanto, o que nos interessa explicar aqui é que:

Las redes verticales o jerárquicas son aquellas que se establecen entre nodos de diferente rango, cuando algunos los nodos dominan a los otros en el intercambio. *Las redes horizontales* o heterárquicas se establecen normalmente entre nodos del mismo rango, donde no existe dominancia. Adicionalmente, las redes horizontales también pueden establecerse entre ciudades de diferente rango, siempre que no exista una relación de dominación (BOIX DOMENECH, 2003, p. 175, grifos do autor).

As redes horizontais, que o autor chama de heterárquicas, são caracterizadas por relações de não dominância. À primeira vista, se pensaria que tais relações existem apenas entre cidades de igual hierarquia, mas, conforme foi apontado, também podem ocorrer entre centros de níveis diferentes. O conceito de heterarquia, na conjuntura brasileira, é abordado por Catelan (2013) ao se debruçar sobre três cidades médias paulistas (Bauru, Marília e São José do Rio Preto), propondo que elas apresentam articulações complexas e, por isso, fazem parte de uma “heterarquia urbana”.

Esse é um dos conceitos caros ao presente trabalho, já que nos propomos a estudar duas cidades médias de igual posição na hierarquia de suas redes urbanas (Capitais Regionais C). Diante disso, preocupamo-nos em explicar esse conceito nas palavras do autor:

A heterarquia urbana é, assim, a possibilidade de compreensão dos interstícios gerados na estruturação hierárquica da rede urbana e na complexa trama de interações espaciais urbanas interescalares. No que se refere às cidades médias, a heterarquia urbana corresponde ao momento em que as horizontalidades e as verticalidades encontram-se, quanto o local/regional é articulado definitivamente à reprodução do capital e às redes que passam a coexistir em múltiplas escalas. [...] propomos a validação da expressão “heterarquia urbana” que valoriza a estruturação hierárquica da rede no que se refere à sua funcionalidade, mas que reconhece, nesse processo, que as funções e os papéis das cidades médias na rede urbana são fruto do processo de articulação entre as escalas geográficas. Sendo assim, a hierarquia urbana não explica as articulações econômicas, mas apenas resulta delas. Atribuir determinado nível de participação às cidades mostra parte da perspectiva relacional da rede urbana (CATELAN, 2013, p. 78-9).

À luz da heterarquia urbana – mas não desprezando a hierarquização –, as cidades médias relacionam-se com outros centros de mesmo nível, em sua ou em outras redes; e tais relações podem ser um dos pontos que fomentam sua manutenção na condição de cidade média. Quando se olha para as relações e interações das cidades médias na perspectiva interescalar, se vê o quanto esses espaços contribuem (similarmente aos nós de uma rede) para amarrar as diversas lógicas, fomentando assim um tecido onde as cidades se conectam à produção do capital.

Por conseguinte, pode-se afirmar que as cidades médias não são todas iguais, nem apresentam as mesmas funções e relações nas redes urbanas em que estão inseridas. São diversos os tipos de cidades médias, tendo em vista que seus contextos urbanos e regionais também são diferentes. No entanto, para se falar sobre as tipologias de cidades médias, é necessário, a priori, explicar o consenso brasileiro do que não se considera ser cidade média, pois esse entendimento será adotado no presente estudo. Conforme explica Sposito:

[...] há um consenso sobre o fato de que cidades de porte médio que compõem áreas megalopolitanas, metropolitanas ou aglomeradas não são, de fato, cidades médias, pois que, se do ponto de vista demográfico, assim poderiam ser qualificadas, do ponto de vista econômico, compõem uma área urbana estruturada funcionalmente, com grau significativo de integração ou coesão interna e, por isso, não podem ser estudadas, com base nas divisões político-administrativas que orientam a coleta dos dados populacionais. Essa primeira constatação leva à conclusão de que *o não pertencimento a áreas urbanas de grande porte é uma das condições para que se constitua o caráter de “cidade média”, no sentido do conceito que se quer construir e não, apenas, da classificação demográfica* (SPOSITO, 2001, p. 627, grifos nossos).

A explicação da autora destaca a importância de não se considerar apenas a questão do tamanho da população para identificar cidades médias; o ideal seria agregar diferentes critérios. No caso das cidades localizadas em regiões metropolitanas, mesmo que estejam no limiar demográfico, no quesito relacional estas compartilham a dinâmica do centro que comanda a região, muitas vezes apresentando áreas conturbadas.

Acerca dos centros urbanos que não são considerados cidades médias, é necessário abrir um parêntese: as cidades de porte médio que também são capitais estaduais. Estudos sobre a temática (geralmente em cidades das regiões Sul e Sudeste do país) têm excluído sumariamente essas urbes, no entanto, este não é o entendimento do presente trabalho, uma vez que se reconhece as distintas realidades regionais do Brasil. E no caso particular da região amazônica, na macrorregião Norte, há capitais como Boa Vista/RR (Capital Regional C), Palmas/TO (Capital Regional B) e Rio Branco/AC (Capital Regional C), classificadas com centralidades intermediárias na rede urbana de diferentes metrópoles, que também estão inseridas na faixa demográfica das cidades médias. Assim, neste trabalho serão entendidas enquanto capitais estaduais que também são cidades médias, como considera o estudo de Andrade e Serra (2001b)².

Optamos por adotar esse raciocínio em concordância com a colocação de Castelo Branco (2007)³, ao apontar que uma das possibilidades de identificação das cidades médias é a estruturação da rede urbana e o papel que os centros desempenham. O universo dessas cidades pode corresponder à gama dos centros urbanos hierarquicamente situados entre os centros locais e as metrópoles. Esse entendimento também está presente no trabalho de Bitoun, Miranda e Moura (2017)⁴, que interpretam como cidades médias brasileiras os centros urbanos situados nas

² No trabalho de Andrade e Serra (2001b, p. 245), listam-se no anexo 2 as capitais Boa Vista e Rio Branco no rol das cidades médias estudadas.

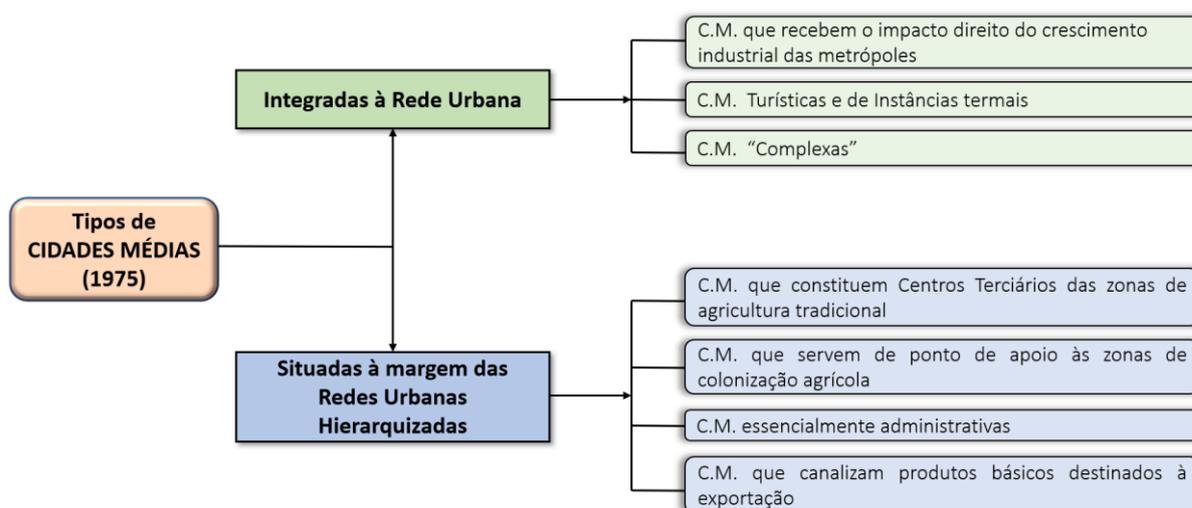
³ Observa-se que mesmo entendendo as cidades médias no patamar intermediário da rede urbana, na pesquisa de Castelo Branco (2007, p. 252), a autora não faz distinção entre as capitais estaduais e exclui todas da condição de cidades médias, alegando sua consideração sobre “características específicas da centralidade político-administrativa”.

⁴ Bitoun, Miranda e Moura (2017) identificam 603 cidades médias no Brasil, incluindo as capitais estaduais classificadas enquanto Capitais Regionais B ou C. Já as Capitais Regionais A são agregadas ao estrato superior das Metrópoles e, portanto, desconsideradas enquanto cidades médias. O autor observa as tipologias da REGIC, considerando os estratos intermediários da rede urbana, ou seja, as Capitais Regionais B e C, Centros Sub-Regionais A e B, e Centros de Zona A e B. Para esta última categoria o autor indica considerar cidades médias para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste os Centros de Zona com menos de 50 mil habitantes, e para Sul e Sudeste os que detenham população superior a isso.

categorias intermediárias da rede urbana, e neste rol considera as capitais estaduais classificadas até o patamar de Capital Regional B, o qual também adotamos aqui.

A respeito das tipologias de cidades médias brasileiras, este tem sido um esforço de classificação desenvolvido por diversos pesquisadores. Uma das primeiras aproximações sobre o tema é a classificação sugerida por Michel Rochefort (1975), de cunho preliminar e baseada no caráter funcional desses centros, os quais foram classificados em duas categorias principais: a) as cidades médias que estavam integradas à rede urbana; e b) as cidades médias situadas à margem das redes urbanas hierarquizadas (PONTES, 2001). Essa categorização é ilustrada na Figura 1, a seguir.

Figura 1 – Classificação funcional de Michel Rochefort para as cidades médias brasileiras, 1975



Fonte: Da autora, com base em Pontes (2001, p. 572-578).

Logicamente, há que se considerar que a realidade encontrada nos anos 1970 difere, em muitos aspectos, do que se encontra na contemporaneidade, no entanto, se aprende com a construção teórica do passado para apreender a lógica que impera nas cidades médias do presente.

Outra contribuição é desenvolvida por Corrêa (2007), que preliminarmente aponta para três categorias: a) lugar central; b) centro de drenagem e consumo de renda fundiária; e c) centro de atividades especializadas. O primeiro tipo seria caracterizado por apresentar centralidade urbano-regional tanto de bens como serviços, suprindo sua hinterlândia regional; o segundo seria constituído de cidades

médias que apresentam centralidade de atividades vinculadas ao campo, como a prestação de serviços e atividades varejistas para uma elite fundiária; já o terceiro e último tipo refere-se às cidades altamente especializadas, seja no segmento da indústria ou no setor terciário, e que por isso mantêm relações que vão além de sua abrangência regional. O autor também associa essas tipologias à atuação de suas elites, as quais ele identifica enquanto elite comercial, elite fundiária e elite empreendedora.

Além dos citados, merece menção o trabalho de Oliveira (2008), que apresenta uma proposição metodológica que utiliza, além da dimensão demográfica, as dimensões econômica, ambiental, social, cultural, política e a presença de equipamentos e infraestruturas. Ele aponta indicadores e variáveis que podem ser utilizados para a identificação de pelo menos nove tipos de cidades médias, elaborando um quadro síntese que é colocado a seguir.

Quadro 1 – Classificação de cidades médias conforme suas diferentes funções na rede urbana, 2008

Tipos	Crítérios
Centro de serviços	Cidade especializada em oferecer serviços públicos e privados para a população regional.
Centro administrativo	Cidade que abarca as diferentes instituições políticas e administrativas dos níveis estadual e federal.
Polo econômico	Cidades que desenvolvem estratégias nos diferentes níveis (estadual, nacional e internacional) de produção industrial e comercialização em grande escala.
Centro turístico	Cidade que aproveita as potencialidades naturais, o patrimônio histórico e o cultural para promover atividades ligadas ao turismo.
Canal de comunicação	Cidade que utiliza sua localização relativa para servir de espaço de intercâmbio de pessoas, bens e informações.
Centro de fronteira	Cidade que aproveita sua posição geográfica e sua estratégia de desenvolvimento para dominar as relações em áreas de fronteira
Centro regional	Cidade que concentra o comércio varejista e serviços especializados com alcance regional.
Centro de drenagem e consumo de renda fundiária	Cidade localizada em área pastoril que apresenta um complexo agroindustrial.
Centro especializado	Cidade que apresenta atividades especializadas que permitem estabelecer relações de longa distância, chegando ao nível internacional.

Fonte: Oliveira (2008, p. 240).

No Quadro 1, as tipologias não devem ser entendidas como tendo papéis isolados, podendo uma mesma cidade desempenhar características que se encaixam em mais de um tipo, a depender da realidade que se estuda (OLIVEIRA, 2008). No caso particular de Imperatriz, por exemplo, compreende-se que esta desempenha as funções de centro de serviços, centro administrativo, centro regional e polo econômico. No caso de Marabá, tem-se características que podem inseri-la na tipologia de centro de drenagem da renda fundiária, polo econômico e centro administrativo, contudo, assume-se que se carece de maiores estudos para essa identificação. Em seções que serão apresentadas mais à frente, o leitor pode encontrar maiores subsídios sobre essas duas cidades.

2.1.1 A importância das cidades médias na urbanização brasileira

Discorrer sobre as cidades médias também envolve reconhecer sua importância na organização da rede urbana, bem como sua contribuição histórica para o processo de complexificação do sistema urbano brasileiro. Sobre isso, é notória a participação do Estado no planejamento político voltado para o desenvolvimento desses centros, visando a elevação do número de cidades médias com o intuito de induzir o processo de “desconcentração” das grandes metrópoles.

Assim como a concepção de cidade média envolve sua conjuntura relacional na rede de cidades, o mesmo se dá sobre seu papel no decorrer da história. O crescimento numérico destas aponta mudanças significativas na reestruturação produtiva do território nacional, historicamente com os grandes centros localizados próximos ao litoral, conformando uma dinâmica concentrada no Sul e Sudeste. A partir de então, passa a ocorrer a “integração” paulatina de outros centros espacialmente localizados nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste – até então praticamente “desconectados” da dinâmica produtiva do país –, e com isso há uma amenização (até certo ponto) das desigualdades regionais.

Conforme apregou Santos (2017), há possibilidades reais de intervenção nas redes urbanas de países subdesenvolvidos, pois as relações entre cidade e região são desiguais. Nestes espaços, segundo ele, “parece muito mais fácil intervir, porque a juventude e a fraqueza das estruturas lhes dão certa flexibilidade. É por isso que, em todos esses países, a organização urbana evolui num ritmo rápido” (SANTOS,

2017, p. 179). É o que ocorreu no caso brasileiro com o planejamento da reestruturação produtiva do país, observando a dinâmica de suas grandes regiões.

O momento marcante em que se tem o crescimento das cidades médias ocorre no período da última ditadura militar no Brasil, o qual foi materializado no II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (II PND)⁵, instituído de 1975 a 1979, e que compunha a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU). Nessa política foram traçadas as principais estratégias para os centros de porte médio, segundo as macrorregiões brasileiras (PONTES, 2001).

Esse cenário de planejamento do território nacional advém de um período de prosperidade econômica, caracterizado pela história como o “milagre econômico”, em que se tem um crescimento significativo do Produto Interno Bruto (PIB) e de outros indicadores macroeconômicos. Isso impactou o crescimento das maiores cidades, que foram cada vez mais concentrando não apenas um elevado quantitativo populacional, como também uma grande produção industrial.

Em outros termos, a “macrocefalia urbana” é um problema a ser combatido, a fim de se alcançar uma equidade no sistema urbano. Nesse ponto, o papel das cidades médias tem destaque, pois estas são vistas como uma possibilidade de redução dos fluxos em direção às metrópoles, mas com determinada cautela. Conforme Amorim Filho e Serra (2001, p. 14, grifos dos autores), a “intenção era mesmo esta: *desconcentrar dentro de um certo limite espacial, para não colocar em xeque os níveis de produtividade alcançados nos grandes centros urbanos do país*”.

Esse processo de desconcentração ocorre na proposição estratégica do I PND, que visava a integração nacional Norte-Sul e Leste-Oeste, com vistas a articular recursos e mão de obra, principalmente do Nordeste, da Amazônia e do Centro-Oeste, de forma a reduzir a migração para o Centro-Sul. O II PND dava continuidade a essa integração, mas por meio da criação e/ou incentivo do que foi denominado “polos de desenvolvimento” (SOUZA, M. A., 2015). Neste segundo momento se tem o papel de relevo das cidades, subsidiado principalmente pelo Banco Nacional da Habitação (BHN).

Nesse plano é que aparece o Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio (PNCCPM), significativa ferramenta de apoio a estes núcleos urbanos e fomentadores de mudanças socioespaciais significativas, com vistas à

⁵ Para maiores informações, consultar o documento suplementar de Brasil (1974).

redução da crescente migração em direção às metrópoles. Tudo isso conformou o que Santos (2013, p. 77) vai chamar de “urbanização concentrada” e que, posteriormente, passa ao “estágio de metropolização, com o aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (em torno do meio milhão de habitantes)”.

Destaca-se assim a importância estratégica das cidades médias, cujo marco foi na década de 1970, apontando seu papel na: a) redução das disparidades regionais; b) orientação de fluxos migratórios; c) diferenciais de produtividade industrial; e d) necessidade de multiplicação de postos avançados de expansão do sistema socioeconômico nacional (AMORIM FILHO; SERRA, 2001). Olhando, pois, para essas urbes, indaga-se como a produção vertical se comporta nestes espaços singulares, sendo essa a ideia que a próxima subseção se incumbe de apresentar.

2.2 A lógica da verticalização no contexto das cidades médias: experiências e singularidades

Exposta a contextualização e o papel das cidades médias no planejamento do sistema urbano brasileiro, e tendo em vista que tratamos o planejamento pela perspectiva da produção vertical do solo urbano, a presente seção visa apresentar esse objeto, e como o mesmo é desenvolvido no recorte das cidades médias. Considera-se que o mesmo processo de reestruturação do território nacional que influenciou diretamente na expansão das cidades médias e na dispersão industrial também é fator chave da verticalização (antes presente predominantemente nas grandes metrópoles) que passa a ser construída também em cidades médias.

No momento em que se viu a cidade média enquanto uma possibilidade viável e rentável para a atração de diversos capitais, pessoas e fluxos, criou-se a “necessidade” de residir de forma similar aos grandes centros, ou seja, a cidade média, com suas vantagens e amenidades, passa a abrigar a verticalização (geralmente em escala menor do que nas metrópoles) direcionada ao público de maior condição financeira. Esse nicho de mercado tornou-se alvo do mercado imobiliário, que investiu na produção da habitação vertical, comercializada na forma unitária de apartamentos.

A presença da verticalização altera a configuração espacial das cidades médias e confere dinamismo ao mercado da habitação desses centros. Determinados locais passam a ser “privilegiados” pela presença de edifícios, a paisagem urbana é alterada e atrela-se a verticalização à modernidade da cidade. Porém, é importante lembrar que “a paisagem é o conjunto das coisas que se dão diretamente aos nossos sentidos; a configuração territorial é o conjunto total, integral, de todas as coisas que formam a natureza em seu aspecto superficial e visível” (SANTOS, 2014a, p. 85). Isso significa que o que é visto pela paisagem, no caso da verticalização, apresenta apenas o que a vista alcança – podendo ocultar os verdadeiros sentidos e intenções por trás dessa paisagem –; já a configuração do território envolve outras variáveis que nem sempre estão à mostra.

A expansão urbana vertical é facilmente visível na paisagem, e os edifícios são formas urbanas que evidenciam o que há de mais “moderno” na forma de se residir na cidade. Podem ser interpretados sob diversos enfoques, tais como templos da modernidade, identidades de um modo de vida, fatores de diferenciação socioespacial, dentre outros. São pensados, construídos e vendidos por um segmento do mercado imobiliário para determinadas parcelas da sociedade. Em outras palavras:

A verticalização urbana constitui-se num estágio avançado de apropriação do solo urbano. Esse estágio representa mudanças sociais e econômicas, sendo, portanto, símbolo da modernidade, um marco revolucionário na paisagem urbana. Residir em edifícios é uma nova ideologia que representa status social com boa infraestrutura urbana e localização, além de segurança. É importante destacar que a verticalização, não denota apenas transformações de ordem morfológica e espacial, mas também de ordem econômica, cultural e social (FRANÇA; ALMEIDA, 2015, p. 587).

As transformações socioespaciais da habitação vertical são diversas. Na cidade, a verticalização não apenas se destaca pela dimensão e altura de seus empreendimentos, como também altera a dinâmica dos transportes, a demanda pelo consumo de produtos alimentícios, além de influir na valorização imobiliária das áreas ao seu entorno, podendo ser um dos fatores modificadores da cultura local. Assim como as cidades médias são entendidas com base em suas interações espaciais com outras cidades – e por isso não se tem apenas um tipo de cidade média –, a verticalização também é apreendida de acordo com o espaço onde se encontra, havendo diferenciações quanto a sua presença em cidades médias, grandes ou metrópoles.

É sabido que a construção de edifícios tem forte impacto na estruturação do espaço urbano das cidades médias. Indo além, um dos caminhos analíticos para este estudo afirma que “os conceitos de forma, função e estrutura podem ser usados como categorias primárias na compreensão da atual organização espacial” (SANTOS, 2014b, p. 70). Partindo da primeira categoria, o edifício é uma forma material com funções urbanas, como residencial, comercial, institucional, dentre outras, e está vinculado à estruturação de determinados locais da cidade, seja no centro, com o predomínio de funções comerciais, ou nos bairros centrais voltados à habitação.

A título de identificação, a verticalização é proposta como “a multiplicação efetiva do solo urbano, possibilitada pelo uso do elevador” (SOMEKH, 2014, p. 28). A autora é referência nesta temática por seus estudos sobre a verticalização da maior cidade do país, nos quais fez uma periodização do processo, apontando para a importância do elevador na expansão urbana vertical e para o simbolismo dos primeiros edifícios da metrópole paulista. Não há dúvida de que a introdução do elevador proporcionou a elevação dos patamares edificadas, que até então contavam apenas com o máximo de três pavimentos.

Nesse sentido, vale ressaltar que a verticalização urbana tem como referência o patamar inicial de quatro pavimentos, conforme Mendes (1992, 2009); Souza (1994), Casaril (2008), Töws (2010), dentre outros. Essa correlação de patamares para a identificação da verticalização está atrelada à primeira legislação que tratava da exigência de elevadores em São Paulo, no ano de 1920. Este raciocínio também é utilizado na identificação do referido ano como marco inicial do processo no espaço paulista, segundo Somekh (2014).

No entanto, com o tempo, a legislação das cidades foi alterada e passou-se a exigir elevadores a partir de cinco pavimentos; em outras cidades, o piso de quatro pavimentos é a referência; outras utilizam também a metragem em altura a partir do primeiro piso⁶, de forma que há diferenças na legislação conforme o município e o estado que se estuda. É por isso que Ramires (1998, p. 152) considera que “o processo de verticalização está intimamente vinculado à construção de edifícios altos, mas é preciso ressaltar que os prédios de dois, três e quatro pavimentos também

⁶ O atual código de obras de São Paulo utiliza duas variáveis para a exigência do elevador: “A edificação com mais de 5 (cinco) andares ou que apresente desnível superior a 12,00m (doze metros) contado do piso do último andar até o piso do andar inferior, incluídos os pavimentos destinados a estacionamento, deve ser servida por elevador de passageiro” (SÃO PAULO, 2017, p. 7, Anexo I).

fazem parte desse processo”. No presente estudo, optou-se por adotar o recorte inicial dos quatro pavimentos para o estudo da produção do solo urbano verticalizado.

Por conseguinte, na concepção de Souza (1994, p. 135), a verticalização é “resultante, no espaço produzido, de uma estratégia entre múltiplas formas do capital – fundiário, produtivo, imobiliário e financeiro, que cria o espaço urbano”. Fica evidente que a autora analisa a construção dos edifícios sob a ótica da produção capitalista do espaço, e como o edifício é constituído de vários pavimentos sobrepostos, logo se torna a expressão real da multiplicação/reprodução vertical do espaço urbano. Ora, se estamos a tratar de um espaço produzido, se pergunta por quem e para quem ocorre esse processo, e justamente nestas questões encontra-se a presença dos diversos capitais citados, os quais representam os interesses dos agentes produtores do espaço, que aqui convergem para a criação da verticalização urbana.

A presença da diversidade de capitais, no entender da verticalização, também indica que a “arte da renda”, preconizada por Harvey (2005), está posta em ação em sua potência máxima, com investimentos altamente lucrativos. Verticalizar o solo urbano é uma atividade que não é feita em qualquer local da cidade, pois é preciso ter garantias de retorno financeiro. Essa lógica valorativa é de nosso particular interesse, principalmente no espaço das cidades médias, uma vez que “produzir cidades é um grande negócio. Produzir edifícios é um excelente negócio para poucos” (SOUZA, 1994, p. 150).

Verticalizar é um negócio rentável que perpassa pela dimensão da mercadoria, e aí estão embutidas variáveis que fazem desse negócio um investimento, ou seja, agregam valor, oferecem diferenciação, envolvem a questão da escassez e conferem *status*. Essa discussão sobre a renda da terra abrange alguns tipos de “renda monopolista”, como sua versão locacional – quando o preço agrega valor pelos benefícios sociais que a localização agrega – e a renda por escassez, criada pela singularidade da mercadoria comercializada que proporciona seu uso especulativo (HARVEY, 2005). Ambos os casos se aplicam à comercialização do solo urbano verticalizado, em que se utiliza a localização privilegiada (que se relaciona com a infraestrutura urbana disponível) e as especificidades do empreendimento (como no caso de edifícios de alto padrão, com materiais de qualidade acima da média do mercado, áreas privativas requintadas e áreas comuns com espaços diferenciados).

Alguns trabalhos sobre a verticalização em cidades médias foram selecionados, e acreditamos que sejam representativos da lógica vertical nesses locais. O primeiro deles é de Ramires (1998), que enfoca a verticalização de Uberlândia/MG pela perspectiva da mercantilização da habitação verticalizada, do consumo e da dimensão simbólica que envolve o processo. Neste estudo o autor identifica três momentos da verticalização: o primeiro foi a partir da 1950/70, em que houve a estruturação do processo com a construção de edifícios baixos e dos primeiros arranha-céus, concentrados espacialmente no centro; no segundo momento há uma acentuação da verticalização a partir de 1980, com a expansão das construções para os bairros próximos ao centro; e no terceiro momento, houve a consolidação da produção vertical do espaço urbano nos anos de 1990, com a continuidade da expansão para os bairros centrais (RAMIRES, 1998).

Esta é a primeira particularidade do processo em cidades médias: a tendência de concentração espacial na área mais valorizada da cidade (o centro), em um momento inicial, e a partir daí expandir-se para os bairros centrais. Isso ocorre por uma especificidade característica da área central, que segundo Villaça (2012) é onde está a acessibilidade máxima. No centro, encontra-se uma estrutura que colabora para a valorização do empreendimento vertical, como a presença de grandes vias de fluxo fácil, rede bancária, infraestrutura urbana adequada, facilidade de acesso a diversos supermercados, além de outros, conformando a acessibilidade dita.

A centralidade intraurbana é fator fundamental para o espraiamento da verticalização no tecido urbano. Neste sentido, importa diferenciar que se entende o centro como o espaço físico da cidade, e a centralidade como a criação social ou atributo de uma determinada área central (MAIA; SILVA; WHITACKER, 2017). Nas cidades médias, de modo geral, é nítida a localização da centralidade intraurbana, comumente localizada espacialmente no centro da cidade. No entanto, no caso das cidades polinucleadas, essa diferenciação não é tão simples, haja vista a equidade de mais de uma centralidade intraurbana.

O que se pretende apontar sobre o centro e a centralidade em cidades médias⁷ “é o fato de que os empreendimentos verticais, em geral, ocupam áreas nobres e valorizadas. Também é importante notar que esses empreendimentos trazem

⁷ Para mais informação sobre centro e centralidade em cidades médias, consultar Maia, Silva e Whitacker (2017). E sobre a natureza do centro urbano, ver Villaça (2001, 2012).

valorização às áreas onde se situam” (TÖWS *et al.*, 2009). Essa é a constatação encontrada na cidade média de Apucarana/PR, reforçando que existe uma simbiose entre o empreendimento vertical e a manutenção da valorização fundiária onde ele é implantado. Quando se fala da cidade capitalista, o centro é, na verdade, o centro do consumo; logo, a centralidade refere-se tanto à dialética do lugar do consumo como também ao consumo do lugar (LEFEBVRE, 2001).

É bem verdade que a particularidade citada é notoriamente encontrada em cidades onde a verticalização está envolta no discurso da modernidade (e da novidade), como um novo horizonte na forma de se residir, principalmente em seus estágios iniciais de expansão em que a casa é a principal forma de moradia. O empreendedor vertical, então, busca áreas bem valorizadas e com alto valor social agregado para investir na produção de edifícios e auferir maiores rendimentos nas unidades de apartamentos.

Passadas as primeiras décadas da produção vertical, e dependendo do ritmo da multiplicação dos edifícios (vinculado principalmente à questão econômica da cidade), o amadurecimento da expansão vertical do espaço urbano pode ser identificado, principalmente, pela disseminação, a partir do centro e áreas centrais, para localidades que comportam alguma centralidade na cidade, momento em que pode ocorrer a difusão da habitação verticalizada também para as camadas populares.

A popularização da produção vertical pode ser identificada como uma “descentralização concentrada”, em virtude de que, por um lado, passa a ocorrer o acesso das classes de menor poder aquisitivo à moradia verticalizada, pela produção de edifícios populares; e, por outro lado, permanecem determinados setores/bairros com a produção vertical voltada para a alta renda da cidade, e como mais um dos segmentos da habitação de alto padrão.

Esse último cenário, que identificamos como verticalização madura e que é uma perspectiva notoriamente presente nas metrópoles e grandes cidades, ganha contornos mais complexos quando se trata de cidades médias, locais onde pode ou não ocorrer esse estágio, dada a pungência do comércio imobiliário local, o pensamento predominante de suas elites, as relações com outros centros de mesma hierarquia ou superior, dentre outros fatores. Em outras palavras, há cidades médias com acentuada produção vertical que conseguem galgar a instância de popularização

dos edifícios, bem como cidades que, mesmo com intensa reprodução vertical do solo urbano, ainda não chegaram à fase de popularização dos prédios. Por fim, há as cidades médias que podem ou não abrigar a disseminação dos edifícios no tecido urbano e, nestes casos, geralmente o processo ocorre de forma lenta, com predomínio de baixo patamar construtivo.

É importante salientar que, de maneira geral, o mercado imobiliário trabalha com duas principais frentes para a produção do urbano na contemporaneidade: a construção de condomínios horizontais (fechados ou não) e a construção de edifícios. Não se relega ao terceiro plano a construção de casas, mas a estratégia de produção dessas duas formas de habitação tem impulsionado a expansão urbana nos muitos cenários das cidades médias pelo país.

Reconhece-se que, a depender do tipo de cidade – pequena, média ou grande –, há diferenças quanto à intensidade do processo de verticalização, geralmente com destaque para os grandes centros urbanos, frutos de uma dinâmica imobiliária intensa. As cidades médias também participam e, esporadicamente, algumas cidades pequenas, contudo, há que se esclarecer que isso não ocorre em todas as cidades de igual forma, cada uma apresenta especificidades que podem culminar, ou não, na produção vertical do solo urbano. Esse entendimento é feito com base em diversas obras que se debruçaram sobre a expansão da verticalização nas primeiras cidades brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro, bem como nas cidades médias, com trabalhos já citados anteriormente.

Com um número maior de estudos sobre a temática da verticalização, tais como Giménez (2007), Casaril (2008) e Töws (2010), as cidades paranaenses de Londrina e Maringá também apresentam importantes considerações. Evidenciou-se que a verticalização em cidades médias se vincula à segregação socioespacial, e isso se dá por diversos fatores: valorização de determinadas áreas em detrimento de outras; valores dos apartamentos voltados a uma parcela mais abastada da sociedade local (e às vezes residentes temporários de alta patente), além de outros.

Fica claro que ela [a verticalização] também se encontra intimamente ligada à segregação espacial, sendo assim uma das promotoras das desigualdades de distribuição dos grupos pelo espaço e estando inserida nesse processo, determina às classes menos favorecidas a habitação mais precária e às classes privilegiadas os lugares com melhores infraestrutura e valorização (GIMÉNEZ, 2007, p. 171).

A conclusão do autor sobre a verticalização maringaense é uma realidade presente em outras cidades médias. Foi o que também constatou Casaril (2008) em Londrina, destacando a segregação como um dos impactos provocados pela verticalização. A valorização imobiliária se volta a quem pode pagar mais para acessar determinada parcela do solo urbano, e, inserida neste rol, a verticalização é, portanto, seletiva e excludente – principalmente quando apreendida em seu percurso de expansão inicial.

Um dos diversos processos espaciais, a segregação residencial aqui é entendida como a conjugação da segregação social e espacial (socioespacial)⁸, que se manifesta no espaço pela distribuição desigual, conforme a classe social, de seus locais de residência. Corrêa (2013) vai elucidar os tipos de segregação residencial, observando dois grupos sociais distintos: a) a segregação das classes associadas às elites (em que se identifica a autosegregação), na qual há a escolha de onde residir pela detenção de capital para isso; e b) a segregação das classes menos favorecidas socialmente – em que se identifica a segregação imposta e a segregação induzida. Na primeira, é imposto o local de residência pela falta de condições financeiras; e no segundo tipo, pelas mesmas variáveis financeiras, a escolha limitada a alguns locais da cidade.

O autor complementa que os três tipos de segregação residencial são gerados por uma mesma política de classes, decorrente da íntima relação entre o capital e a estratificação social, pois as camadas sociais que detêm melhores condições monetárias visam diferenciar-se dos demais escolhendo os melhores locais da cidade para habitar. Pelo mesmo mecanismo, os mais pobres são levados a morar nos espaços da cidade menos valorizados, tendo em vista que é onde podem pagar pela habitação (CORRÊA, 2013). De uma forma ou de outra, tem-se o preço da terra urbana valorado e usufruído de forma desigual, e neste pormenor temos uma das especificidades da verticalização.

Pensando nesta direção, o seguinte apontamento nos diz que:

[...] não há como negar que à geografia da verticalização corresponde uma geografia da valorização, nitidamente acoplada, no seu processo de expansão, às possibilidades de infra-estrutura, em decorrência das quais os pobres vão sendo permanentemente rechaçados (SOUZA, 1994, p. 173).

⁸ Para maiores informações sobre a história, os padrões espaciais e tipos de segregação residencial, recomenda-se Vasconcelos *et al.*, 2013.

É cristalino, portanto, que a verticalização do espaço urbano está casada com a produção capitalista do espaço. Por isso, se de um lado a valorização diferenciada do solo urbano gera riqueza e *status* para uns, de outro também gera desvalorização e pobreza para outros. Entendem-se como faces antagônicas de uma mesma moeda, o que significa que a organização espacial da cidade média (com o advento da verticalização), também vai apresentar as reverberações desse processo espacial, que evidencia as contradições da produção e reprodução do espaço geográfico.

Diante disso, ainda são rarefeitos os estudos sobre a dinâmica da expansão urbana vertical na Amazônia, os quais, em sua esmagadora maioria, enfocam as grandes metrópoles, como Belém, Manaus e São Luís. Tudo indica que a dinâmica das cidades médias da região amazônica tem particularidades próprias, e dadas as dificuldades de acesso à extensão desse território, as cidades médias desenvolveram-se espraadamente, não havendo a mesma intensidade de fluxos que se observa nas cidades médias do Sul e Sudeste do país, conforme será apontado mais à frente no trabalho.

Acredita-se que, por esses e outros fatores, a verticalização urbana da Amazônia Oriental encontra-se presente em poucas cidades (excetuando-se as metrópoles), principalmente nas maiores cidades médias. Assim, uma das causas que motiva este estudo é apresentar essa realidade ainda carente de pesquisas, através do recorte espacial da maior cidade média do estado do Maranhão – Imperatriz – e da terceira maior cidade média do estado Pará – Marabá. Assim, a próxima seção dá prosseguimento à explicação da lógica verticalizadora do espaço urbano por meio da apresentação dos principais agentes imbuídos neste processo.

2.2.1 Os atores da produção do solo urbano vertical

Uma vez que se apresentou a lógica da verticalização e suas particularidades em cidades médias, se pergunta quem são os responsáveis pela materialização desse processo, de que forma e por que é feito. É este o intuito da presente seção: elucidar a atuação dos principais atores envolvidos na dinâmica da produção vertical do espaço urbano. Posto isso, explica-se que é o objeto da pesquisa que aponta ao pesquisador a identificação dos principais agentes participantes; no caso da

verticalização, identificou-se os principais atores com base em estudos de referência, alguns já citados anteriormente.

Segundo Corrêa (1989), são cinco os principais agentes produtores do espaço urbano: a) os promotores imobiliários; b) o Estado; c) os proprietários fundiários; d) os proprietários dos meios de produção; e) os grupos sociais excluídos. Esses atores trabalham conforme seus interesses, num conjunto complexo de relações (às vezes conflituosas e às vezes amistosas) para a produção do espaço das cidades. Para se estudar a verticalização, os dois primeiros agentes possuem papel de relevo, posto que, no espaço da cidade, para se construir primeiro deve-se adquirir a propriedade de determinada área; posteriormente, se faz a construção e a venda pelo grupo que o autor identificou como promotores imobiliários; e então o Estado regulariza todo o processo por meio de uma série de legislações.

Uma observação sobre a não consideração dos proprietários fundiários enquanto agentes no que diz respeito à verticalização: isso se dá porque, conforme mencionado, essa construção é feita em áreas já valorizadas da cidade, o que implica dizer que os promotores imobiliários são os atores que localizam e realizam a compra de tais áreas (principalmente por meio da incorporação). Os proprietários fundiários, por sua vez, geralmente possuem terras localizadas em áreas mais distantes do centro urbano, onde ainda se tem a urbanização rarefeita (principalmente em cidades médias) e próxima da parcela rural do município.

Assim, não se considera a participação direta dos proprietários fundiários urbanos na produção vertical do solo urbano, mesmo que se reconheça que cada cidade tem suas peculiaridades. Contudo, se admite a importância destes para a produção do espaço das cidades, tendo em vista que, mesmo não sendo os agentes mais importantes da produção vertical, não deixam de fazer parte dele, muitas vezes através da posse de grandes extensões de terras urbanas ou de áreas com alta valorização imobiliária.

Quanto ao grupo dos promotores imobiliários, trata-se de um aglomerado de operações exercidas total ou parcialmente por uma ou mais pessoas ou empresas, no que se refere à incorporação, financiamento, estudos técnicos, construção e comercialização de imóveis (CORRÊA, 1989). Cada operação vai criar agentes distintos, às vezes com mais de uma função. Utilizando-se como exemplo, tem-se o comerciante que resolve investir na construção, bem como o Estado e os bancos que

podem atuar como promotores imobiliários ao promover, além da construção, também o financiamento ou a comercialização de imóveis (CORRÊA, 1989).

Dentre as operações que envolvem a promoção imobiliária, a incorporação merece maior detalhamento por não ser facilmente apreendida como as demais. A lei brasileira define as incorporações imobiliárias da seguinte forma:

Considera-se incorporador a pessoa física ou jurídica, comerciante ou não, que embora não efetuando a construção, compromisse ou efetive a venda de frações ideais de terreno objetivando a vinculação de tais frações a unidades autônomas, em edificações a serem construídas ou em construção sob regime condominial, ou que meramente aceite propostas para efetivação de tais transações, coordenando e levando a termo a incorporação e responsabilizando-se, conforme o caso, pela entrega, a certo prazo, preço e determinadas condições, das obras concluídas (BRASIL, 1964, art. 29).

Diante do exposto, acentua-se que a incorporação é o passo inicial para o lançamento de um empreendimento vertical, pois é a partir dela que ocorre a compra (ou compromisso de compra irrevogável) do terreno e as definições de que empresa ficará incumbida da construção e de quem realizará a venda. Em outros termos, a incorporação se refere ao gerenciamento das etapas que envolvem o lançamento de um edifício, normalmente em regime condominial. Provavelmente seja por isso que há um consenso de que a “incorporação dedica-se, sobretudo, à construção de edifícios verticais” (BOTELHO, 2005, p. 53).

Há lançamentos em que a empresa incorporadora também realiza a construção e a comercialização das unidades, assim como também ocorre de a incorporadora contratar a construtora e a promoção do edifício, congregando até três CNPJs (Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica) diferentes no processo. Neste sentido, a responsabilidade é compartilhada entre os entes até a entrega final, momento em que se encerram os papéis da incorporação e da promoção, ficando a construtora responsável por eventuais problemas construtivos no prazo de cinco a dez anos, conforme a legislação⁹.

Com isso se entende porque Maria Adélia Aparecida Souza (1994) compreende que os incorporadores, os construtores e os vendedores são os agentes produtores da verticalização. Prossequindo, ela explana sobre o principal destes agentes, dizendo que:

⁹ Maiores informações sobre a matéria, consultar o Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor e jurisprudência a respeito.

[...] o “incorporador”, é quem incorpora, quem na realidade, promove o empreendimento, quem cria o espaço vertical. Que significa incorporar? Significa fabricar o solo – processo que vai desde a compra do terreno até a venda, para o consumidor final, da mercadoria produzida. O incorporador é quem desmembra o terreno em “frações ideais”, portanto, é quem fabrica o solo. É o incorporador, como já ficou visto, quem compra o terreno, quem contrata o arquiteto para a elaboração do projeto, quem paga os emolumentos à Prefeitura e ao cartório e quem, quando vai fazer uma venda, deverá pagar a campanha de venda. Ele arca, portanto, com o maior número de custos do processo de produção do edifício, mas também realiza o maior lucro, exatamente na transação da venda do terreno embutida no preço do imóvel (tendo como base a fração ideal) (SOUZA, 1994, p. 192).

O destaque para a incorporação imobiliária não é por acaso, principalmente em se tratando da produção urbana vertical, pois, conforme dito, refere-se ao principal agente do processo. É um negócio rentável que funciona consorciado com outros agentes em busca da mais-valia urbana, a qual é obtida principalmente pelo que Ribeiro (2015) vai chamar de “sobrelucro de localização”, ou seja, é o lucro obtido pelo incorporador ao adquirir um terreno mediante um preço voltado para determinado uso, e neste local multiplica sua rentabilidade. Mais detalhadamente,

O lucro da incorporação é a consequência da capacidade que alguns agentes detêm em *criar solo* na cidade, seja através da verticalização, pela qual numa mesma área de terreno multiplica-se a quantidade de unidades construídas, seja pela mudança social do uso do solo, isto é, de comercial para residencial, de popular para elitizado, de familiar para turístico etc. É esta capacidade de *revalorizar* a terra urbana que permite que uma parte do seu valor seja apropriada na forma de lucro da incorporação (RIBEIRO; CARDOSO, 2012a, p. 127, grifos dos autores).

O usufruto desse lucro – ou sobrelucro, no caso da verticalização – oriundo da criação do solo urbano vertical evidencia a captação da renda fundiária urbana que deveria, por direito, ser dividida para toda a sociedade. Essa é uma questão de justiça social em que o Estado se apresenta como principal responsável por disciplinar o processo e tornar exequível a prática redistributiva da mais-valia urbana em benefício da coletividade.

O estado capitalista, na condição de um dos agentes produtores do espaço, desempenha diversos papéis. Santos (2004) destaca o papel de intermediação entre forças externas e internas à cidade sem, no entanto, intermediar passivamente. Já Corrêa (1989) identifica algumas ações do Estado, das quais destacamos duas: a) implantação de serviços públicos; b) elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo. Na primeira ação, elenca-se, por exemplo, a construção de rodovias, a

instalação de água e esgoto, a iluminação pública, bem como a localização de fixos coletivos, como centros de saúde; no segundo caso, disciplina-se a utilização da terra urbana visando um planejamento que beneficie a cidade.

Em um estudo mais detalhado sobre o Estado capitalista e a questão urbana, Lojkine (1997, p. 191) destaca o papel desse ente enquanto regulador social sob a égide de três intervenções, das quais destacamos a planificação urbana, que consiste na “coordenação estatal da ocupação e da utilização do solo urbano” e que “permite suprimir as taras aparentes da concorrência capitalista e da renda fundiária”. O autor estuda o contexto de países desenvolvidos, contudo, na atuação estatal em países subdesenvolvidos, acredita-se que haja alterações sensíveis, principalmente no que tange à efetivação da planificação urbana, realidade raramente vista no Brasil, mesmo que presente no discurso. Quanto à supressão do chamariz concorrencial da renda fundiária, o Estado brasileiro encontra-se atuando mais no sentido de regularizar o processo, pendendo consideravelmente para o lado dos detentores de capital, prova disso é o exponencial desenvolvimento da segregação socioespacial.

Um dos grandes responsáveis pela organização do espaço intraurbano, o Estado, segundo Lima (2011, p. 256), “tem papel determinante na estruturação da cidade e na valorização da terra urbana, na medida em que legisla sobre o uso e ocupação do solo. Atuando como regulador do potencial construtivo”. A legislação urbanística constitui-se em uma das maneiras de o Estado regular o uso do solo urbano, sendo que este pode estar integrado em diversas leis, como o Plano Diretor, o código de obras e edificações e a lei de zoneamento, por exemplo. Através dessas e de outras legislações estaduais e federais, o gestor também pode arrecadar tributos a serem investidos em prol da coletividade. Em vista disso, Souza (1994) afirma que:

[...] a análise da legislação se impõe para a compreensão do movimento da realidade social, em que, certos processos são gerados por agentes que, independente das articulações que estabelecem entre si diretamente, no processo de acumulação, carecem de uma “legitimação social”, possibilitada pelo Estado (SOUZA, 1994, p. 219).

Essa legitimação social é uma das primeiras ações necessárias à verticalização urbana, posto que em cidades médias volta-se para o público de maior renda. A atuação do Estado no comércio do solo urbano vertical pode ser estudada a partir da legislação urbana, a qual precede a construção de edifícios. Vários trabalhos utilizam esse entendimento para a compreensão da verticalização, dentre os quais citam-se

Löwen Sahr (2007), Töws (2010), Somekh (2014), dentre outros. “A legislação não é neutra e sim fruto de tensões e exigências dos diferentes grupos que dela se beneficiam” (LÖWEN SAHR, 2007, p. 26).

É nessa direção que o presente estudo pensa a verticalização, pois, ao olhar como a cidade organiza a legislação que regula a ação dos agentes promotores da verticalização, é possível apreender também a ação dos agentes públicos na anuência da produção da habitação verticalizada, evidenciando a parcialidade do Estado capitalista. Contudo, essa temática será detalhada na seção 2, com enfoque nos instrumentos da política de planejamento municipal das cidades médias de Imperatriz/MA e Marabá/PA. Para o prosseguimento do estudo, a seção a seguir apresenta o papel das cidades médias na macrorregião da Amazônia Oriental, já que as duas cidades escolhidas para a pesquisa estão inseridas na dinâmica dessa área e, portanto, diretamente relacionadas às ações empreendidas nesse subespaço.

2.3 Cidades médias e seu papel na urbanização da Amazônia Oriental

No período recente, a urbanização da Amazônia envolveu um misto de relações, conflitos e interesses em escala nacional, regional e local. Sob o discurso da “integração nacional”, a região foi um dos principais alvos do planejamento nacional, momento em que se gestaram diversos planos que fomentaram a reestruturação dessa parcela do território. Nesse ínterim, as cidades médias constituem um dos pontos principais de articulação de muitas das políticas desenvolvimentistas direcionadas à região.

Com o intuito de conectar a Amazônia à dinâmica produtiva do país, o Estado tornou-se o principal agente fomentador desse processo. Becker (1990) explica que a estratégia governamental para alcançar a ocupação da Amazônia foi baseada na programação e imposição de uma malha de duplo controle tecnopolítico sobre esse espaço, a qual ela chama de “malha programada”. Essa estratégia consistia em pelo menos três elementos: a) superposição de territórios federais sobre os estaduais; b) subsídios ao fluxo de capital e indução dos fluxos migratórios; e c) implantação de redes de integração espacial (BECKER, 1990).

O primeiro elemento materializou-se, principalmente, na criação da Amazônia Legal, região de planejamento socioeconômico institucionalizada pela Lei nº

124/2007, para a atuação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), que abrange nove estados brasileiros (vide Mapa 1). O segundo elemento consistiu na concessão de subsídios fiscais e na criação de uma estrutura financeira para a gestão de recursos direcionados à área, como a criação do Banco da Amazônia (BASA), dentre outras ações que fomentaram a atração de pessoas e capitais para a região.

O terceiro, e não menos importante, elemento da política da estratégia do Estado direcionada à Amazônia – a implantação de redes de integração no espaço regional – consistiu na criação de: rede urbana para a localização dos órgãos públicos; rede rodoviária, através da construção de estradas federais que cortavam a região e facilitavam os diversos fluxos (até então o transporte era feito pelos rios); rede de telecomunicações, que viabilizava não apenas a comunicação como valores já presentes nas demais porções do país; e, ainda, rede hidroelétrica para fomentar a produção de energia necessária para os novos empreendimentos e demais redes (BECKER, 1990).

No tocante à estruturação de uma rede urbana amazônica, nos referimos principalmente ao II PND (marco histórico para a expansão das cidades médias), que, no caso amazônico, proporcionou a criação de polos de desenvolvimento regional que facilitariam a gestão do território. A literatura indica que a partir da diretiva estatal, a rede urbana da Amazônia é alterada de um padrão dendrítico para uma organização mais complexa (CORRÊA, 2015), principalmente pela constituição dos centros intermediários. Essa mudança de padrão na urbanização amazônica ocorre principalmente a partir dos anos 60 do século XX, conforme aponta Trindade Jr.:

A partir da década de 60 espacializou-se no território amazônico um novo padrão de ocupação territorial, comandado pelo Estado e pelos grandes projetos. Buscava-se a inserção do espaço regional à nova lógica de produção através de novas oportunidades de investimentos pautadas na política dos polos de desenvolvimento; sendo necessário, para isso, a estruturação de um ambiente geograficamente atrativo, inclusive com a implantação de novas franjas urbanas avançadas. A inserção dessas novas cidades na rede urbana regional pode ser visualizada em dois momentos. O primeiro deles, relacionado à estruturação do espaço amazônico no sentido de inseri-lo, como fronteira econômica, em uma nova ordem imposta. O segundo, marcado pelo novo sentido que a Amazônia passa a despertar nos dias atuais, em especial como fronteira tecno-ecológica, configurando sua atual inserção na divisão do trabalho (TRINDADE JR., 2003, p. 136-7).

As cidades, vistas como ferramentas de implementação da “urbanização dirigida”, passam a agregar um contingente considerável de migrantes de diversos estados em busca de trabalho e melhores condições de vida. É a partir de então que se desenvolve uma urbanização “concentrada” em pontos específicos do território, com o reforço do papel de metrópoles, como Belém; a criação de novos polos de investimento, como Manaus; e a ascensão de pequenas cidades à condição de cidades médias.

Segundo Becker (2013), a real meta do planejamento regional empreendido na Amazônia foi a exploração natural da região. Por essa razão, o Estado implantou a “fronteira urbana” antes mesmo da “fronteira agropecuária e mineral”, sendo os núcleos urbanos locais de mobilização de mão de obra migrante. A autora aponta que os surtos de crescimento das cidades amazônicas são uma das características da urbanização regional, e analisa a natureza desses surtos asseverando que:

Nota-se a ausência da substituição de importações nos surtos dos núcleos amazônicos. [...] É uma relação centro-periferia, fortemente dependente da demanda externa e de suas oscilações. [...] Essa falha, presente até hoje na ausência de agregação de valor aos produtos exportados, é uma das principais razões da insuficiência de dinamismo urbano (BECKER, 2013, p. 39).

A colocação da autora pode ser percebida pela dinamização de alguns centros no período dos diversos ciclos econômicos, como o da borracha, da castanha, do ouro, dentre outros. E no período da ofensiva estatal não foi diferente: determinadas cidades polo foram escolhidas para dinamizar o levante urbano, papel que muitas cidades médias desempenharam, principalmente por causa dos diversos projetos. Na década de 1970, importantes alterações também ocorreram:

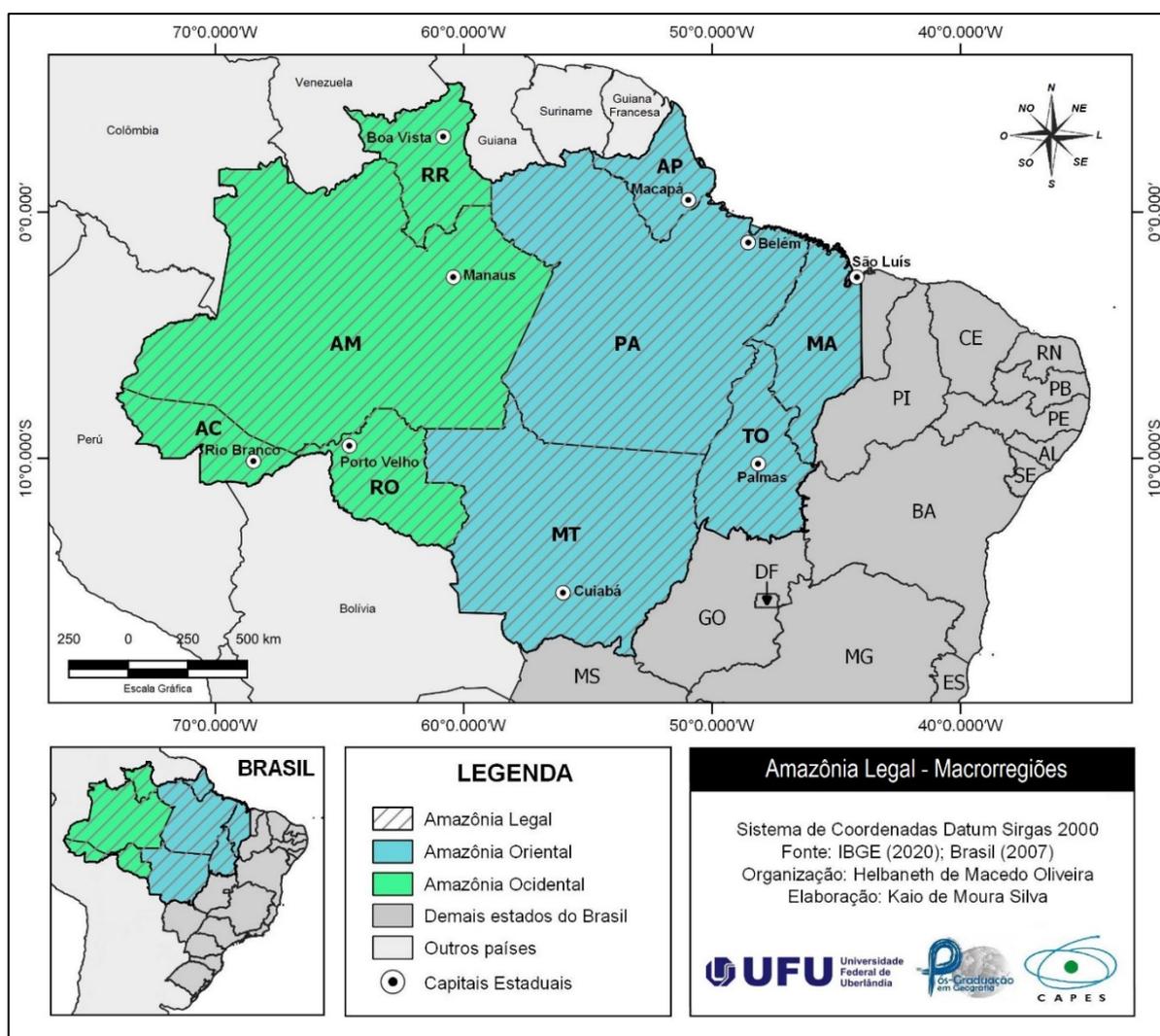
De modo resumido, o que caracteriza os anos 70 para a Amazônia é a consolidação da “malha programada” iniciada no final dos anos 60, tendo no Estado o seu principal articulador, com a política de “integração nacional” através do programa de construção de eixos rodoviários, culminando com a abertura da Transamazônica e estimulando à migração interna e provocando à ocupação produtiva da Região; além da instalação de megaprojetos estatais e/ou privados, tais como o Programa Grande Carajás, proposto pela Companhia Vale do Rio doce (CVRD); Hidrelétrica de Tucuruí, da Eletrobrás; a Albrás, Alunorte e o Projeto Trombetas que produzem bauxita e/ou alumina e alumínio e o Alumar (RIBEIRO, 1998, p. 91).

No bojo das transformações citadas, a reprodução ampliada do capital é efetivada, e o elevado crescimento urbano da região indica que, pelo menos em uma

primeira aproximação, os objetivos estavam sendo alcançados. Todavia, sabe-se que a inserção dos lugares na lógica dominante não ocorre de igual maneira, e o mesmo se dá na Amazônia Legal, com parcelas desse espaço sendo alvo de maiores investidas do capital, enquanto outras ficaram na periferia do processo.

Para fins de consecução do planejamento regional, a Amazônia Legal é subdividida em duas macrorregiões: a Amazônia Oriental e a Amazônia Ocidental, conforme dispõe o Mapa 1, a seguir.

Mapa 1 – Amazônia Legal: localização das sub-regiões e capitais estaduais – 2020



Fonte: Da autora, com base em IBGE (2020) e Brasil (2007).

Composta por quatro estados da região Norte (Acre, Amapá, Rondônia e Roraima), a Amazônia Ocidental constitui-se na porção mais distante do centro produtivo do país, com as condições naturais melhor preservadas e contendo boa

parcela dos territórios indígenas e comunidades tradicionais. Essa condição, ao longo da história, dificultou a penetração das tentativas colonizadoras, por isso, o planejamento para a região incumbiu-se de inserir um ponto nevrálgico para a facilitação da conquista dessa parcela do território, efetivada principalmente pela construção da Zona Franca de Manaus, bem como por sua conexão com as diversas redes de ligação para estas.

Por sua vez, a Amazônia Oriental é composta por cinco estados, sendo três da região Norte (Amapá, Pará e Tocantins), um da região Centro-Oeste (Mato Grosso), e parte do estado do Maranhão, que também é participante da região Nordeste. Sendo a porção mais acessível do território amazônico, a Amazônia Oriental teve, ao longo do seu processo de ocupação, uma participação maior nos fluxos com as demais áreas produtivas do país, por sua proximidade com as demais regiões, dentre outros fatores. Dessa maneira, esta macrorregião – adjetivada como “arco do fogo” ou mesmo “arco do desmatamento”, dadas as principais características da ocupação – passa a ser entendida, por autores como Becker (2015), como “arco do povoamento consolidado” diante das mudanças que foram processadas no transcorrer do tempo.

Trata-se da fração amazônica com o maior número de cidades e com uma dinâmica produtiva acentuada, sobretudo pela presença de grandes projetos atrelados, em sua maioria, à extração mineral e a empreendimentos energéticos, além do mais recente avanço da produção de grãos. Nesta área, a rede urbana oferece importante contribuição para a compreensão da região, principalmente no que se refere às cidades médias.

Reitera-se que, concernente à realidade da Amazônia, dificilmente se observam cidades de porte médio que não desenvolvam funções de cidade média, uma vez que as condições peculiares de comunicação entre os centros não se assemelham às demais porções do território nacional. Nessa realidade, a distância entre as principais cidades (mas não apenas isso) coaduna para a presença de cidades de porte médio, que coaptam os fluxos dos pequenos centros mais distantes. No entanto, o inverso não ocorre, ou seja, nem todas as cidades médias são necessariamente de porte médio (SPOSITO, 2001).

Assim sendo, a Tabela 1 apresenta as principais cidades de porte médio, distribuídas conforme a unidade da federação, bem como sua evolução populacional recente.

Tabela 1 – Cidades de porte médio da Amazônia Oriental: população em 2010, 2022, variação absoluta e porcentagem de crescimento

UF	Cidade	População		Variação Absoluta (2010-2022)	Crescimento em %
		2010	2022		
MA	Imperatriz	247.505	273.027	25.522	10.3
	Açailândia	104.147	107.263	3.116	2.9
	Bacabal	100.014	104.352	4.338	4.3
	Balsas	83.528	100.257	16.729	20.0
MT	Rondonópolis	195.476	253.388	57.912	29.6
	Sinop	113.099	199.698	86.599	76.5
	Tangará da Serra	83.431	100.784	17.353	20.8
	Sorriso	66.521	117.605	51.084	76.7
PA	Santarém	294.580	351.220	56.640	19.2
	Marabá	233.669	271.321	37.652	16.1
	Parauapebas	153.908	271.577	117.669	76.4
	Abaetetuba	141.100	158.042	16.942	12.0
	Itaituba	97.493	137.170	39.677	40.7
	Cametá	120.896	134.734	13.838	11.4
	Altamira	99.075	135.067	35.992	36.3
	Barcarena	99.859	126.733	26.874	26.9
	Bragança	113.227	121.793	8.566	7.5
	Breves	92.860	114.628	21.768	23.4
Paragominas	97.819	104.883	7.064	7.2	
TO	Palmas	228.332	334.454	106.122	46.4
	Araguaína	150.484	186.867	36.383	24.1

Nota 1: No Maranhão excluiu-se Codó por não ter sua sede municipal incluída na região da Amazônia Legal (69% da população é urbana), apenas parte da sua zona rural.

Fonte: Da autora, com base no Censo demográfico de 2010 e IBGE (2022).

Como se pode observar, são 22 as cidades de porte médio da Amazônia Oriental, e todas apresentaram crescimento demográfico positivo na última década. No estado do Amapá não se identificaram cidades de porte médio, tendo em vista que a única cidade inserida nos parâmetros populacionais (Santana/AP) faz parte da região metropolitana da capital Macapá/AP (cidade de grande porte). Tocantins apresentou o menor número de cidades de porte médio, apenas Palmas e Araguaína, sendo a primeira também a capital estadual que, dentre todas as cidades elencadas da

Amazônia Oriental, obteve a segunda maior variação absoluta, com o acréscimo de 106.122 habitantes e terceira maior porcentagem de crescimento (46.6%) em apenas 12 anos.

Em seguida, Maranhão e Mato Grosso apresentam três cidades cada, sendo que no primeiro tem-se a cidade com menor acréscimo de população, Açailândia, com uma variação de 3.116 pessoas; já no segundo estado, a alteração da população das cidades de porte médio foi significativamente superior, com destaque principalmente para Sinop/MT, com 86.599 residentes a mais e maior porcentagem de crescimento dentre todas as cidades médias (76.5%). O estado do Pará, por sua vez, concentra em torno de 52% das cidades de porte médio de toda a macrorregião (11 centros), sendo que, a cidade que mais cresceu foi Parauapebas – apresentando variação absoluta superior a 117 mil habitantes.

Identificadas as cidades de porte médio da Amazônia Oriental, e entendendo que nem todas as cidades médias estão inseridas neste rol, passa-se a apresentar as cidades médias da macrorregião à luz do estudo de Bitoun, Miranda e Moura (2017). Conforme dito anteriormente, cidades médias são aquelas inseridas nas categorias intermediárias da rede urbana, com funções de comando entre o estrato inferior da rede urbana (os centros locais) e o estrato superior (metrópoles e capitais regionais A).

A hierarquia urbana utilizada foi baseada na pesquisa Regiões de Influência das Cidades – REGIC (IBGE, 2020), que classificou os centros urbanos brasileiros em cinco níveis: Metrópole, Capital Regional (A, B e C), Centro Sub-Regional (A e B), Centro de Zona (A e B) e Centro local. O Quadro 2 apresenta este rol de cidades da Amazônia Oriental, distribuídas segundo seus respectivos estados e conforme suas posições na hierarquia urbana.

Há, contudo, situações atípicas de arranjos populacionais (AP) compostos de duas ou mais cidades em estados distintos. Sobre isso, importa dizer que “os Arranjos Populacionais são unidades territoriais compostas por mais de um Município, que apresentam integração significativa em razão da contiguidade das áreas urbanizadas ou da presença de deslocamentos” (IBGE, 2020, p. 72). Diante disso, as cidades médias inseridas em arranjos populacionais interestaduais foram contabilizadas no estado da cidade com o maior percentual demográfico, à exceção de uma (AP Laranjal

do Jari/AP – Almeirim/PA) que, por questões práticas, foi contabilizada no estado do Pará.

Quadro 2 – Cidades médias da Amazônia Oriental: distribuição segundo os níveis de hierarquia urbana nas unidades da federação

Níveis de hierarquia urbana	ESTADOS COM CIDADES MÉDIAS DA AMAZÔNIA ORIENTAL ¹⁰			
	MA	MT	PA	TO
Capital Regional B	-	-	-	Palmas
Capital Regional C	AP Imperatriz	Rondonópolis Sinop	Marabá Santarém	Araguaína
Capital Sub-Regional A	Bacabal Santa Inês	Tangará da Serra AP Barra do Garça	Altamira Parauapebas Redenção	Gurupi
Capital Sub-Regional B	Açailândia Balsas Pinheiro Presidente Dutra* AP Tocantinópolis/TO – Porto Franco/MA*	Água Boa* Alta Floresta Cáceres Diamantino* Juína* Lucas do Rio Verde Nova Mutum* Pontes e Lacerda* Primavera do Leste Sorriso	Abaetetuba Barcarena Capanema Itaituba Paragominas Tucuruí Xinguara*	Paraíso do Tocantins Porto Nacional
Centro de Zona A	- AP Estreito - Barra do Corda - Lago da Pedra	- AP Alto Araguaia - AP Jaciara** - Barra do Bugres** - Campo Novo do Parecis** - Campo Verde** - Colíder** - Confresa** - Juara** - Mirassol D'Oeste** - Sapezal**	- AP Laranjal do Jari/AP – Almeirim/PA - Bragança - Conceição do Araguaia**	- Colinas do Tocantins** - Dianópolis** - Guaraí**

¹⁰ No estado do Amapá, a única cidade média identificada foi a capital Macapá (Capital Regional C), no entanto, por ser uma cidade de grande porte, optou-se por não agregá-la à lista de cidades médias. São necessários maiores estudos sobre Macapá para se afirmar que esta exerça funções de cidade média, uma vez que o entendimento adotado aqui não concorda que todas as capitais estaduais sejam excluídas da tipologia de cidades médias apenas por sua condição político-administrativa, conforme se observa em países de economia planificada.

Centro de Zona B	- Colinas** - Coroatá - Cururupu** - Esperantinópolis** - Maracaçumé** - Mirador** - Paulo Ramos** - Santo Antônio dos Lopes** - São Bento** - São Domingos do Maranhão** - Vitorino Freire** - Zé Doca	- Araputanga** - AP Arenópolis - Nortelândia** - Bom Jesus do Araguaia** - Canarana** - Garantã do Norte** - Nova Xavantina** - São Félix do Araguaia**	- Breves - Capitão Poço - Mãe do Rio** - Tucumã**	- AP Pedro - Afonso/TO** - Natividade** - Palmeirópolis**
Total cidades médias	23	32	19	12
Total cidades no estado	217	141	144	139

* Capitais Sub-Regionais B com menos de 50 mil habitantes.

** Centros de Zona A e B com menos de 50 mil habitantes.

Fonte: Da autora, com base em REGIC (IBGE, 2020) e IBGE (2022).

O Quadro 2 apresenta um total de 86 cidades médias localizadas na Amazônia Oriental, o que corresponde a aproximadamente 12,87% do total de municípios dos cinco estados que compõem a região. A análise, por estado, indica que no Maranhão as cidades médias representam 10,59% do total; no Mato Grosso esse número é de 22,69%; no Pará; 13,19%; e em Tocantins, apenas 8,63%. Os números expressam parte da complexidade amazônica que procuramos explicar em seções anteriores. São poucas as cidades médias desta região, pois a miríade de pequenos centros suplanta, de longe, o conjunto das grandes e médias cidades.

Observando os níveis da hierarquia urbana, a região apresenta 47 Centros de Zona, 32 Capitais Sub-Regionais e sete Capitais Regionais. Entre essas últimas, as cidades de Imperatriz e Marabá estão inseridas na tipologia de Capitais Regionais C, um dos motivos por que são de particular interesse para este estudo, pois participam da gestão do espaço urbano regional em seus respectivos estados.

2.4 A formação socioespacial das cidades médias de Imperatriz/MA e Marabá/PA

Após assinalar os principais pontos da urbanização amazônica através das lentes de suas cidades médias, apresentam-se as cidades de Imperatriz/MA e Marabá/PA. No decorrer do processo de formação socioespacial de cada uma, essas urbes estiveram de certa forma conectadas, a priori pelo Rio Tocantins, uma vez que

ambas estão localizadas à margem deste – Imperatriz a montante e Marabá a jusante –, contudo, em estados distintos. Também tiveram fortes ligações porque compartilharam algumas dinâmicas econômicas de alcance regional.

Na contemporaneidade, essas cidades distam uma da outra por aproximadamente 234 km, tendo pelo menos duas formas de interligação terrestre: a primeira via BR-230, que perpassa pelo estado de Tocantins até a BR-010, onde encontra-se Imperatriz; e a outra pela BR-010, que percorre a MA-125 e a BR-22 até a BR-150 com destino a Marabá.

Por entender que ambas as urbes são constitutivas de um cenário macrorregional, em que as ações impetradas nesta escala ecoaram na estruturação de seus respectivos espaços intraurbanos, assim como as singularidades que há entre elas são de particular interesse para a presente pesquisa, esta seção será subdividida em duas partes, no intuito de melhor explicar a formação socioespacial de cada uma.

2.4.1 A cidade média de Imperatriz/MA: de portal da Amazônia a pórtico do capital

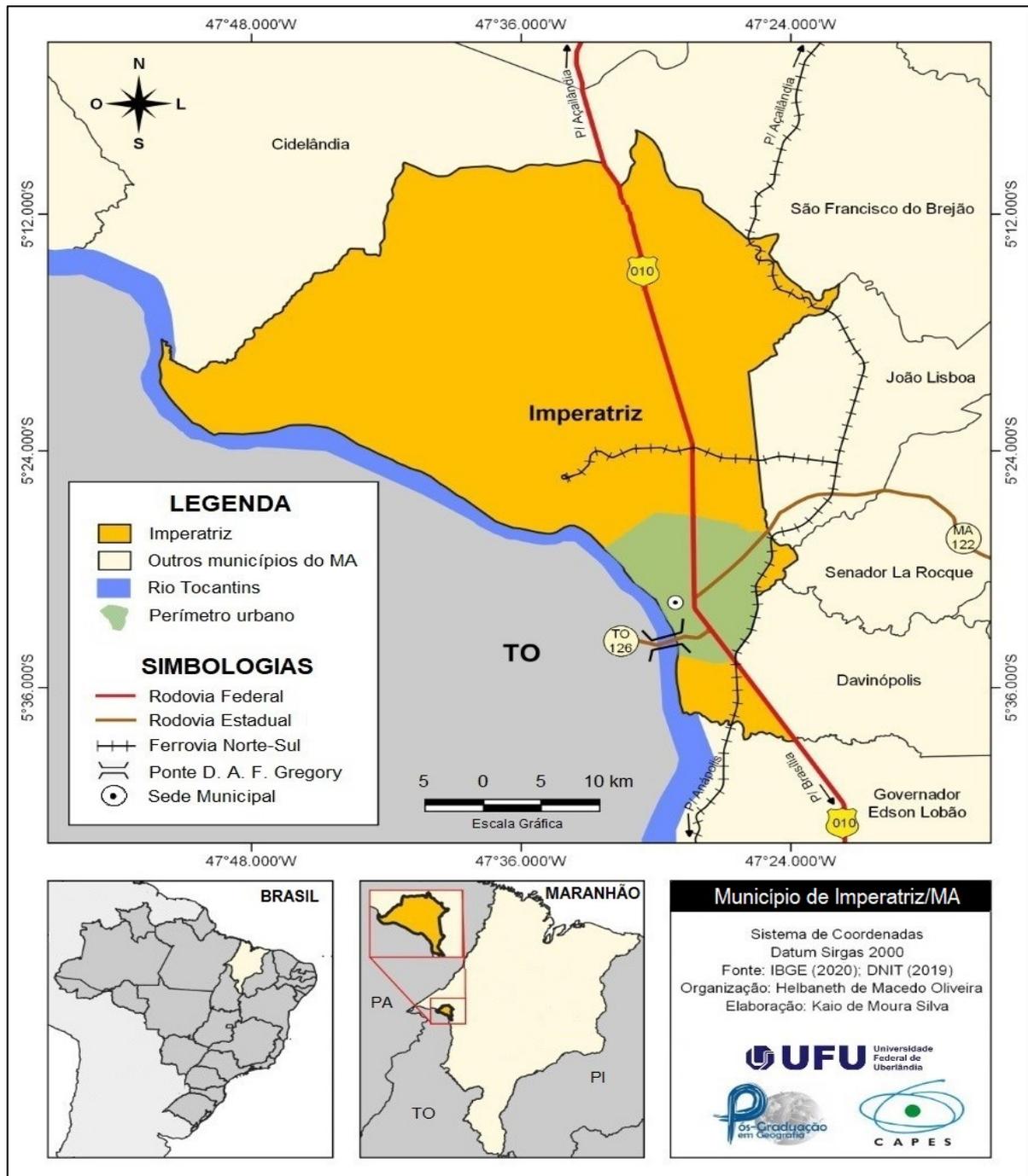
O município de Imperatriz, conhecido popularmente como portal da Amazônia e princesa do Tocantins, tem seu processo de expansão socioespacial atrelado significativamente às diversas mudanças socioterritoriais que a Amazônia Oriental vivenciou nas últimas décadas. A contar de 1950, um turbilhão de mudanças fez com que Imperatriz saísse da condição de cidade isolada, no sul do Maranhão, para a segunda maior economia estadual, um polo urbano regional no entreposto entre os estados do Maranhão, Tocantins e Pará, e uma das mais dinâmicas cidades médias da Amazônia Oriental.

Imperatriz está localizada na margem direita do rio Tocantins e situada na porção oeste do estado (vide Mapa 2). Conta com uma população de 259.980 habitantes (segunda posição no ranking estadual), apresenta extensão territorial de 1.369,039 km² e densidade demográfica de 180.79 hab./km², esta última bem acima da média estadual, de 19,81 hab./km², e da nacional, de 23,8 hab./km² (IBGE, 2022). O PIB de Imperatriz em 2018 foi de R\$ 7,126 bilhões, o que corresponde à contribuição de 7,26% do PIB estadual e à segunda maior economia deste ente federativo. Ao se analisar a distribuição do PIB municipal pelos setores econômicos,

tem-se que o terciário contribui com 72,6%; o secundário, com 26,9%; e o primário, com 0,5% (IMESC, 2020).

Conforme é possível ver no Mapa 2, o município de Imperatriz encontra-se em um entroncamento de multimodais de transportes, com um segmento longitudinal da Belém-Brasília, bem como da MA-122 (Av. Pedro Neiva de Santana) e da mais recente interligação com o estado do Tocantins, via ponte Don Affonso Felipe Gregory, que interliga a TO-126 à rodovia BR-010 construída em 2009. Apresenta também um trecho da Ferrovia Norte-Sul interligando a via férrea a Açailândia, cidade de encontro da Ferrovia Carajás, que posteriormente segue ao Porto do Itaqui, em São Luís.

Mapa 2 – Município de Imperatriz/MA: localização geográfica, 2023



Fonte: Da autora, com base em IBGE (2020) e DNIT (2019).

No espaço urbano imperatrizense há o aeroporto Prefeito Renato Moreira, com a operação de três companhias aéreas que fazem voos para São Paulo, Belém e Brasília. Este equipamento constitui-se um dos caminhos de acesso ao Parque Nacional da Chapada das Mesas, complexo turístico de cachoeiras que contribui para a dinâmica econômica do sul do Maranhão.

Não há dúvida de que a presença desses importantes pontos de conexão é um dos motivos que contribuem para explicar parte da dinâmica socioeconômica da cidade. Contudo, para se apreender como Imperatriz chegou à condição de polo econômico regional, com um raio de influência que abrange o sul do Maranhão, o norte do Tocantins e o sudeste do Pará, é preciso conhecer um pouco de sua história.

A fundação da Vila de Santa Tereza, em 1852, é o marco inicial da cidade de Imperatriz – nome dado em homenagem a Imperatriz Tereza Cristina –, fruto de uma das missões do Tocantins que compunha a frente pastoril nordestina que alcançou os “Sertões dos pastos bons”, região esta que compreendia a porção sul do Maranhão, até então povoada por diversos povos indígenas (FRANKLIN, 2005). Até seu centenário, Imperatriz não galgou grandes distâncias que a diferenciasses das demais cidades interioranas do estado.

Diferentemente da atualidade, o cenário de Imperatriz nos primeiros anos da década de 1950 era de ausência de estradas que a conectassem às demais cidades maranhenses, com toda a comunicação sendo feita pela “estrada líquida” em direção a outros centros que também utilizavam o rio para o escoamento de mercadorias, como Porto Nacional a montante (ainda pertencente ao estado do Goiás), e Marabá e Belém a jusante, no estado do Pará. Neste período, Imperatriz possuía maiores relações com a capital paraense do que com a própria capital estadual e, possivelmente, por estas condições de isolamento, o adjetivo de “Sibéria maranhense” foi dado a este município (FRANKLIN, 2008).

Figura 2 – Imperatriz/MA: cais do porto em 1967



Fonte: Valverde e Dias (1967, p. 199).

Com a construção da primeira estrada de rodagem, interligando Imperatriz a Grajaú, em 1949, foi possível o início do comércio com outras áreas: “foi a abertura das portas para o Nordeste há muito desejada. Os comerciantes de Imperatriz passaram a negociar com Recife. E os migrantes começaram a chegar [...]” (BARROS, 1996, p. 14). A migração proporcionada pela abertura dessa estrada encontrou em Imperatriz abundantes terras devolutas, com condições para a fixação de um contingente de trabalhadores que passaram a trabalhar na rizicultura, o que conformou um dos primeiros ciclos produtivos que alimentou a economia ciclôtmica da cidade.

Posteriormente, tem-se também a chegada da energia elétrica (1953) e o delineado de novas ruas, praças e avenidas da cidade, dentre outros equipamentos urbanos, além do início da construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010), que chegou a Imperatriz em 1958. A partir de então, a cidade passa por uma reestruturação sem precedentes, tanto pela presença dos trabalhadores da BR-010 como pela chegada dos migrantes em busca de melhores condições de vida. Estava instalada uma das mais importantes dinâmicas de Imperatriz. Conforme Franklin (2008):

Imperatriz foi escolhida como *base da segunda frente de trabalho da área maranhense*, de onde partiriam duas frentes, uma no sentido da divisa do Maranhão com Goiás, em Estreito, onde seria construída uma ponte sobre o rio Tocantins, e a outra no sentido inverso, rumo à divisa com o Pará. *A primeira frente era a paraense*, com base em Belém, numa extensão de 338 quilômetros, começando na margem esquerda do rio Guamá e findando na margem esquerda do rio Itinga, afluente do Gurupi, divisa com o Maranhão, naquela época também limites do município de Imperatriz. *A terceira frente era a goiana*, desde Anápolis a Estreito, subdividida em duas; uma até Gurupi e a outra de Gurupi a Estreito (FRANKLIN, 2008, p. 115-116, grifos nossos).

Em Imperatriz foi alocada uma das três frentes de trabalho da construção da Belém-Brasília, fato que desencadeou a edificação de importantes estruturas públicas, como o aeroporto da cidade e a primeira agência do Banco do Brasil, e reforçou a atração de levadas migrantes. Economicamente, a cidade passava pelo auge da produção do arroz, com diversas usinas de beneficiamento, ao ponto de ser destaque estadual neste cultivo. Conforme Sousa (2015, p. 335), “a produção de arroz denotou a atividade econômica predominante em Imperatriz entre as décadas de 1950-1970. O auge deste processo produtivo se deu entre 1960-1970”. No entanto, conforme a natureza dos surtos econômicos da região, a cultura do arroz não perdurou.

Com a conclusão da Belém-Brasília em 1974 e a presença de abundante mata nativa, paulatinamente tem-se o declínio da produção do arroz, e entra em cena outro ciclo com a extração da madeira. A facilidade do escoamento das toras via rodovia impulsionou a retirada da maior parte da mata nativa e alimentou a economia local até meados de 1980. Franklin (2005, 2008) assinala que em 1977 havia mais de 300 indústrias madeireiras, e que o arrefecimento da atividade se deu principalmente pela finitude da floresta equatorial, tamanho foi o avanço do desmatamento, bem como pela insuficiência de energia elétrica para suprir a demanda produtiva da cidade.

Diante do enfraquecimento da produção madeireira, o cenário econômico não era dos melhores, pois o país vivenciava as consequências da segunda crise do petróleo. Foi o momento em que eclodiu a descoberta do ouro no sudeste do Pará, logo em 1980, atraindo boa parte da mão de obra das cidades amazônicas e nordestinas. Iniciava-se o ciclo do ouro.

Franklin (2008) explica que Imperatriz e Marabá foram as duas cidades que mais se beneficiaram com o garimpo da Serra Pelada: a primeira tornou-se local de abastecimento do garimpo, principalmente de insumos, como máquinas e implementos, além de suprimentos e mão de obra; e a segunda, pela proximidade com o garimpo, teve suas atividades econômicas voltadas à mineração. Cerca de 60% da mão de obra envolvida na extração era constituída de maranhenses.

Foi a partir desse momento que Imperatriz ampliou sua influência no sul do Maranhão e estados vizinhos, despontando como principal centro urbano dinamizador dos fluxos regionais. Nesse sentido, Sousa (2015) expõe que:

O desenvolvimento da atividade mineradora pautada na extração do ouro na região de Serra Pelada, [...] impulsionou definitivamente o comércio e o segmento de serviços da cidade de Imperatriz que enfrentara antes do início da década de 1980 grave retração econômica. [...] A exploração do ouro no sul do Pará contribuiu de modo decisivo para alavancar a atividade comercial em Imperatriz a partir de 1980. As vias destinadas ao comércio logo se expandiram para além do contato direto com o rio Tocantins, alcançando ainda na década de 1970 a rodovia Belém-Brasília (SOUSA, 2015, p. 339).

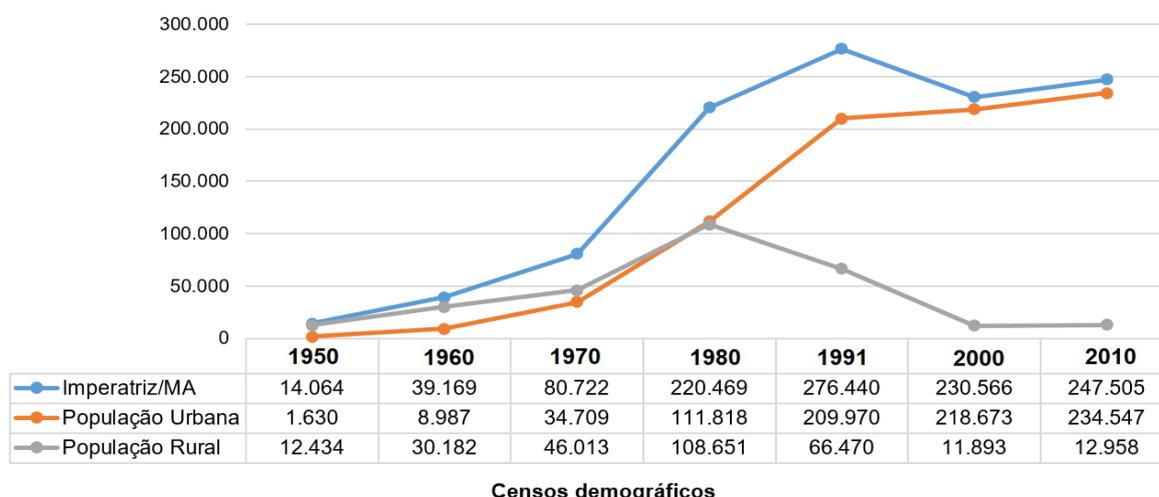
Os investimentos direcionados à extração aurífera retornaram à cidade na forma de melhoramentos do mercado local, possibilitando o acesso a fornecedores de outras regiões, e abrindo portas para o fluxo de diversas mercadorias para Imperatriz. Isso, conforme diz o autor, propiciou a expansão territorial do comércio da cidade até o encontro com a BR-010 que transpassa a área urbana. O desenvolvimento da tônica

comercial da cidade, a partir dos anos 1980, se vê pela reestruturação econômica pautada no crescente incremento de atividades terciárias.

Nota-se, portanto, que essa cidade média foi um dos centros que cresceram na Amazônia Oriental, construindo importantes relações com as demais centralidades regionais, o que favoreceu a organização do seu comércio. Concomitantemente à alternância de atividades econômicas, Imperatriz viu sua população crescer exponencialmente. Segundo o IBGE, em 1960 o município possuía 39.169 habitantes, e já na década seguinte houve um acréscimo de mais de 50 mil pessoas, passando para 80.772 residentes em 1970 (vide Gráfico 1), momento em que a economia se voltava para a produção do arroz e a construção da Belém-Brasília alterava a dinâmica do município.

Na década seguinte, a população continuou crescendo ante a mudança dos investimentos para o ciclo da madeira, alcançando 220.469 habitantes em 1980, com um salto populacional de 139.747 residentes em apenas uma década. Essa explosão demográfica altera também a distribuição da população no município, que passa pela primeira vez a concentrar-se, em sua maioria, na cidade. No censo de 1980, Imperatriz apresentou 111.818 habitantes (50,71%), enquanto a população rural correspondeu a 108.651 residentes (49,29%), marcando o início de um processo de esvaziamento da zona rural que foi ampliado nos períodos posteriores, conforme expõe o Gráfico 1.

Gráfico 1 – Imperatriz/MA: Evolução demográfica (1950-2010)



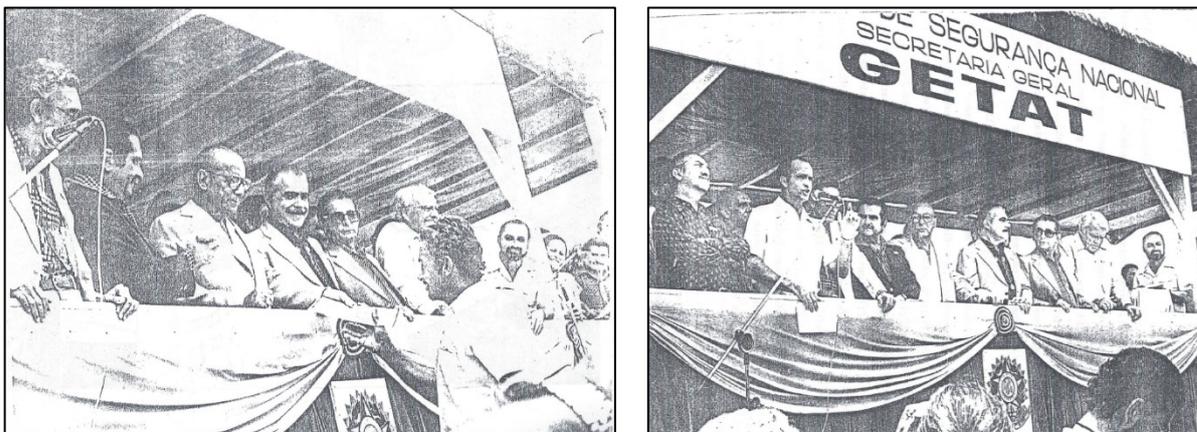
Fonte: Da autora, com base nos Censos demográficos do IBGE (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).

O deslocamento compulsório de trabalhadores rurais para a cidade é visto por Lima (2008) principalmente a partir da promulgação da popularmente conhecida Lei de Terras Sarney, expedida pelo então governador José Sarney, e da criação do Grupo de Terras Araguaia-Tocantins (GETAT), sendo esses os principais fatores que impulsionaram o processo. O primeiro instrumento impulsionou o latifúndio da terra no estado, pois beneficiava diretamente os detentores de capital; em contrapartida, os pequenos agricultores viram-se, em pouco tempo, sem condições de se manter em suas terras. É o que relata Amaral Neto (2021) sobre essa política no Maranhão:

Na década de 1970, a Mesorregião Oeste Maranhense, composta pelas microrregiões Gurupi, Pindaré e Imperatriz, foi estremecida por conflitos fundiários, numa empreitada sem trégua dos latifundiários contra os camponeses. [...] Grandes empresas mediante anúncios de terras baratas, sem concorrência pública e sem leilão, financiadas por bancos estatais, compraram grande parte das terras do Maranhão. A maioria das empresas, para comprar maior quantidade possível de terras, organizaram várias empresas de fachada para conseguir propriedades de até 100 mil hectares. Assim, a Lei de Terras institucionalizou, de forma rápida e violenta, a grilagem de Estado. Alguns anos mais tarde, em 1976, a Lei Federal Nº 6.383 (Lei das Ações Discriminatórias) tornou péssimo o que já estava ruim. Elas promoveram um imenso êxodo rural, pois aqueles trabalhadores e suas famílias não conseguiram permanecer em suas antigas posses devido, principalmente, ao não cumprimento de prazos administrativos e jurídicos, discriminados pelas respectivas leis, que estabeleciam direitos e deveres aos camponeses (AMARAL NETO, 2021, p. 153-4).

A ideia governamental era utilizar-se da propriedade da terra como ferramenta para atrair investimentos estrangeiros no intuito de dinamizar a economia maranhense, o que desembocou em conflitos camponeses, ainda persistentes em diversas regiões do estado, e no êxodo rural em direção às cidades. Associado a isso, o segundo instrumento – criação do GETAT – efetivou uma política fundiária estatal impositiva, que Valverde (1989, p. 111) explica da seguinte forma: “O GETAT se propunha a eliminar as tensões sociais em sua área de atuação, à moda da ditadura: impondo uma estrutura agrária rapidamente e pela força. Por isso, estava diretamente sob o comando do SNI”. Com atuação no leste do Pará, oeste do Maranhão e norte de Goiás (atual Tocantins), o GETAT, segundo o autor, era mais um aliado dos fazendeiros do que um órgão de justiça social. A Figura 3 ilustra a distribuição de terras em Imperatriz.

Figura 3 – Distribuição de títulos de propriedade em Imperatriz, outubro de 1980



Fonte: Bitoun (1980, p. 142; 255).

Na fotografia se identifica o então presidente da república, João Baptista Figueiredo, o senador José Sarney, o ministro do interior Mário Andreazza e o presidente da GETAT. Refletindo sobre a formação socioespacial de Imperatriz nesse período, Lima (2008) evidencia que:

As terras ocupadas pelos trabalhadores rurais e suas famílias expulsos anteriormente, por causa da Lei de nº 2.979/69 passam a ser controladas pelo GETAT, que processa a arrecadação e venda dessas terras para pessoas de “fora” do estado do Maranhão, seguindo em certo sentido, a orientação da política de terras do Governo Sarney, que se instaura com a ditadura do projeto de colonização da Amazônia brasileira (LIMA, 2008, p. 68).

Mediante essas duas ferramentas, nos decênios posteriores, a população urbana de Imperatriz cresceu vertiginosamente para 75,95% em 1991 (209.970 pessoas) e no censo de 2000 aumentou para 94,84% (218.673 habitantes). Tal inclinação se manteve no último censo de 2010, com 94,76% da população imperatrizense residindo na área urbana. A curva do crescimento demográfico demonstra, portanto, que no período entre as décadas de 1960 e 1980, a cidade mais do que triplicou sua população. A título de estruturação do espaço intraurbano, isso teve seu preço, principalmente no que se refere a dificuldade do poder público de disciplinar o crescimento da cidade.

Assim, similar ao cenário de muitas cidades brasileiras, Imperatriz cresceu desordenadamente através de constantes invasões de terrenos públicos e privados, o que ocasionou a constituição de muitos bairros, frutos desse processo. Outros

bairros, por sua vez, foram construídos em grandes loteamentos privados, de forma que a cidade crescia vertiginosamente sob diversas iniciativas.

A partir de 2000 se observa um decréscimo demográfico de 45.874 habitantes em relação à década anterior, pois, no censo deste, Imperatriz constou com 230.450 pessoas. E importa dizer que esse declínio não retrata uma involução demográfica, ao contrário, é resultado de uma intensa fragmentação territorial em que Imperatriz perdeu grande parte de seu território e, com isso, também uma parcela de população. Conforme aponta a Tabela 2, a partir dos anos 50 a cidade vinha sofrendo perdas de território e população, que mesmo assim não se refletiram no crescimento populacional, que foi acentuado na segunda onda de desmembramentos ocorridos na década de 1990.

Tabela 2 – Município Imperatriz/MA: fragmentação territorial a partir de 1950

Município emancipado	Ano de Fundação	Área (km ²)	Densidade Demográfica (hab./km ²)	População	
				2010	2022
Montes Altos	1958	1.488,513	6,32	9.413	10.286
João Lisboa	1961	1.137,104	32	20.381	24.609
Açailândia	1981	5.805,159	17,92	104.047	107.263
Cidelândia	1994	1.462,809	9,34	13.681	12.857
Davinópolis	1994	332,249	37,46	12.579	14.467
Governador Edison Lobão	1994	615,957	25,81	15.895	18.375
São Francisco do Brejão	1994	745,357	13,76	10.261	8.837
São Pedro da Água Branca	1994	720,461	16,7	12.028	14.379
Vila Nova dos Martírios	1994	1.190,008	9,47	11.258	10.138
Total		12.752,260	-	209.543	221.211
Imperatriz		1.369,039	180,79	247.505	273.027

Fonte: Da autora, com base em IBGE (2010, 2022).

Conforme exposto, no intervalo de 50 anos, nove municípios emanciparam-se diretamente da extensão territorial de Imperatriz, o que corresponde a uma população similar à que a cidade apresenta na atualidade, que certamente influiu na elevada densidade demográfica. Segundo Coutinho (1994), Imperatriz era o terceiro município do estado no quesito territorial, com uma área de 13.352 km², atrás apenas de Grajaú e Barra do Corda. O processo de fragmentação territorial da cidade alterou

drasticamente os limites físicos de Imperatriz, no entanto, a dinâmica socioeconômica manteve-se.

Na primeira onda de desmembramentos, ocorrida de 1958 a 1981, a cidade teve a maior parte do seu território – mais da metade da área municipal de Imperatriz – fragmentado entre Montes Altos, João Lisboa e Açailândia. Franklin (2005) esclarece que mais cinco municípios foram emancipados indiretamente através dos desmembramentos ocorridos a partir desses três primeiros municípios emancipados de Imperatriz, no caso, Ribamar Fiquene e Lajeado Novo, oriundos de Montes Altos; Senador La Rocque e Buritirana, de João Lisboa; e Itinga do Maranhão, de Açailândia. Já na segunda geração de emancipações efetuadas em 1994, mais seis cidades foram criadas: Cidelândia, Davinópolis, Governador Edson Lobão, São Francisco do Brejão, São Pedro da Água Branca e Vila Nova dos Martírios, todos municípios pequenos com menos de 19 mil habitantes.

Na contemporaneidade, Imperatriz é a principal cidade da Região Intermediária que leva seu nome, a qual compreende a maior parte do Maranhão meridional. A regionalização das Regiões Intermediárias e imediatas (IBGE, 2017) assinala o raio de influência que a cidade possui no contexto estadual, sendo composta por quatro Regiões Imediatas em seu raio de influência próxima, conforme expõe a Tabela 3.

Tabela 3 – Região Intermediária de Imperatriz: regiões imediatas, número de municípios, área e população, 2022

Região Geográfica Intermediária de Imperatriz	Regiões Imediatas	Nº de municípios	Área (km ²)	População 2022
	Imediata de Imperatriz	17	23.709,646	535.054
	Imediata de Balsas	12	57.160,986	232.233
	Imediata de Barra do Corda	9	29.989,303	266.232
	Imediata de Açailândia	5	11.772,353	220.988
	Total	42	122.632,288	1.254,507

Fonte: Da autora, com base em IBGE (2020, 2022).

A Região Intermediária de Imperatriz abriga uma população de aproximadamente 1.314.751 residentes, distribuídos numa área de 122.632,288 km², num agregado de 43 municípios. Explorando o conjunto das Regiões Imediatas, tem-se que a Imediata de Imperatriz se distingue com o maior número de municípios e população. Isso já se via no último censo, em que a imediata de Imperatriz também

apresentava a maior contribuição de população urbana (cerca de 48%) e a maior contribuição demográfica para a intermediária, com um total de 509.243 habitantes (OLIVEIRA, 2020).

Incorpora-se à análise a Tabela 3: dentre os 42 municípios, apenas dois são cidades de porte médio – Imperatriz, com 259.980 residentes, e Açailândia, com 113.783 habitantes –, de forma que os demais 40 municípios são considerados pequenas cidades. Entretanto, quando se olha para a hierarquia dos centros urbanos levantados pela REGIC (IBGE, 2020), o cenário altera-se consideravelmente: na Intermediária de Imperatriz a rede urbana está estruturada em torno de uma Capital Regional C (AP Imperatriz), duas Capitais Sub-Regionais B (Açailândia e Balsas) e dois Centros de Zona A (AP Estreito e Barra do Corda), além da base com os demais centros locais.

Presume-se, portanto, que nesta região há cidades pequenas que desenvolvem papéis de cidades médias, como Balsas, de 96.951 habitantes e com papel na rede urbana de Capital Sub-Regional B, a qual nomeia uma Região Imediata e intermedia fluxos entre os centros de Zona e a Capital Regional. Tendo em vista a sua forte dinâmica agrária voltada à monocultura da soja para exportação, ela compõe a região interestadual do Matopiba¹¹, além de ser uma das mais importantes cidades do sul do Maranhão. Há também o Arranjo Populacional de Estreito, cidade onde se encontra instalada a Usina Hidrelétrica de Estreito (UHE), um dos grandes empreendimentos energéticos presentes no estado, com dinâmica compartilhada com a vizinha cidade tocantinense de Aguiarnópolis.

Diante dessa conjuntura macrorregional da rede urbana, coloca-se que Imperatriz é a principal cidade média do Sulmaranhense¹², que polariza diversos fluxos, e onde se destaca a oferta de serviços de saúde e educação superior, bem como a centralidade em gestão territorial e a dinâmica comercial e de serviços. Segundo dados da REGIC (IBGE, 2018), Imperatriz apresenta considerável nível de gestão territorial, com centralidade quatro em gestão pública¹³, o que corresponde à segunda posição no estado, após a capital com gestão nível 3.

¹¹ Sobre a região de planejamento do MATOPIBA, terminologia dada pela conjugação das siglas dos estados do Maranhão (MA), Tocantins (TO), Piauí (PI) e Bahia (BA), consultar EMBRAPA ([ca. 2021]).

¹² Região *Sulmaranhense* refere-se à terminologia utilizada por Sousa (2015) para adjetivar a porção sul do Maranhão.

¹³ Os níveis de centralidade em gestão pública vão do maior para o menor, de 1 a 8, sendo os níveis 1 a 3 referentes às capitais estaduais e a capital Brasília, e os demais níveis distribuídos pelas centralidades regionais e sub-regionais.

A centralidade em gestão pública corresponde à presença dos principais órgãos públicos, que segundo a REGIC são: IBGE, INSS, Secretaria do Trabalho, Receita Federal, Justiça Eleitoral, Justiça do Trabalho e Justiça Federal. Imperatriz apresenta ao menos um nível de todos os órgãos públicos citados, com agências, unidades regionais e gerências executivas implantadas em seu território, que respondem não apenas pela cidade, como também por diversas cidades do sul do estado, organizando a demanda no atendimento à população por meio desses polos.

No que se refere à gestão empresarial, a partir de Imperatriz tem-se a ramificação de diversas redes de empresas privadas, com destaque para o grupo Mateus Supermercados, uma das maiores redes de alimentos do Brasil com mais de 183 lojas, distribuídas em 61 cidades nos estados do Maranhão, Pará e Piauí, tipificadas em lojas do tipo Mix Atacarejo, Hiper Mateus, Eletro Mateus e Armazém Mateus, além de centros e distribuição, este último presente em Imperatriz, além de diversas lojas (GRUPO MATEUS, [ca. 2021]).

Há também o Magazine Liliani, empresa varejista fundada em Imperatriz com mais de 70 filiais em cinco estados: Maranhão, Ceará, Piauí, Pará e Tocantins, sendo uma das maiores redes de móveis e eletrodomésticos do Nordeste (LILIANI, c2018). Essas e outras empresas alimentam nichos de mercado que têm na dinâmica comercial de Imperatriz importante nó na gestão do território, organizando significativa parcela dos fluxos regionais no entroncamento interestadual dos estados citados.

Todavia, os elementos de identificação da dinâmica terciária de Imperatriz vão além da presença de grandes grupos econômicos. Segundo a REGIC, esta cidade média aparece na 14ª posição no ranking das 30 maiores centralidades do país no deslocamento para compra de vestuário e de calçados, e na 25ª posição quando se trata de deslocamentos para a compra de móveis e eletrodomésticos (IBGE, 2020). Esses dados indicam a forte dinâmica comercial de abrangência para além dos limites estaduais, o que se relaciona ao fato de o PIB municipal contar com 72,6% de contribuição do comércio e prestação de serviços, sendo esta a principal atividade que estrutura a pungência urbano-regional de Imperatriz.

Concernente aos serviços ofertados na cidade, o segmento da educação superior é referência. Sousa (2015, p. 396) constatou que: “ao levar em consideração o dinamismo promovido pela oferta dos serviços vinculados à educação superior, nos principais núcleos urbanos da região Sulmaranhense, é notória a influência exercida

pela cidade de Imperatriz”, com cerca de sete Instituições de Ensino Superior (IES) e 54 cursos de graduação, além de diversos cursos de pós graduação *lato sensu* e sete cursos *stricto sensu* (seis cursos de mestrado e um de doutorado)¹⁴.

No tocante à centralidade dos serviços em saúde de Imperatriz¹⁵, a cidade é referência na atenção de média e alta complexidade, sendo polo de uma das três Macrorregiões de Saúde do estado, a Macrorregião Sul (MARANHÃO, 2018), atendendo, via pactuação intermunicipal, 43 municípios, além de pacientes de outros estados, como Tocantins, via pactuação interestadual. Observando o número de estabelecimentos de saúde públicos e privados, tem-se que a “segunda cidade com maior número de estabelecimentos é Imperatriz com 689 unidades, das quais 11 delas estão sob gestão estadual” (MARANHÃO, 2020, p. 103).

Segundo a REGIC, a influência do Arranjo Populacional de Imperatriz alcança não apenas o sudoeste do próprio estado, como também o sudeste do Pará e o norte do Tocantins, no que diz respeito aos deslocamentos para o acesso a serviços de alta complexidade (IBGE, 2020). Entende-se, assim, que a oferta de serviços especializados em saúde e sua abrangência para além dos limites estaduais constitui-se em uma das características que subsidiam o papel de Imperatriz enquanto importante cidade média da Amazônia Oriental e principal cidade média maranhense.

2.4.2 A cidade média de Marabá/PA: um entroncamento no sudeste paraense

Adjetivada como “terra da castanha”, Marabá é uma das principais cidades médias da Amazônia Oriental situadas no sudeste paraense. No decorrer de sua história, estruturou-se graças aos diversos ciclos econômicos ocorridos na região. De história antiga, Marabá consolidou-se na condição de polo econômico regional principalmente a partir da diretiva estatal com vistas à “integração nacional”, através da implantação de grandes projetos, como o Projeto Grande Carajás (PGC) e o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA); da criação de agências como a SUDAM, que viabilizou os recursos necessários às mudanças territoriais pretendidas; e da criação do BASA. Esses são componentes de

¹⁴ Dos cursos *Strictu sensu*, seis mestrados e um doutorado são ofertados na Universidade Federal do Maranhão (UFMA), e um mestrado na Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão (UEMASUL).

¹⁵ Para mais informações sobre a centralidade em saúde de Imperatriz, consultar Araújo (2016) e Oliveira *et al.* (2021).

uma política governamental direcionada à inserção dessa parcela de território na dinâmica produtiva do país, principalmente a partir da década de 1960.

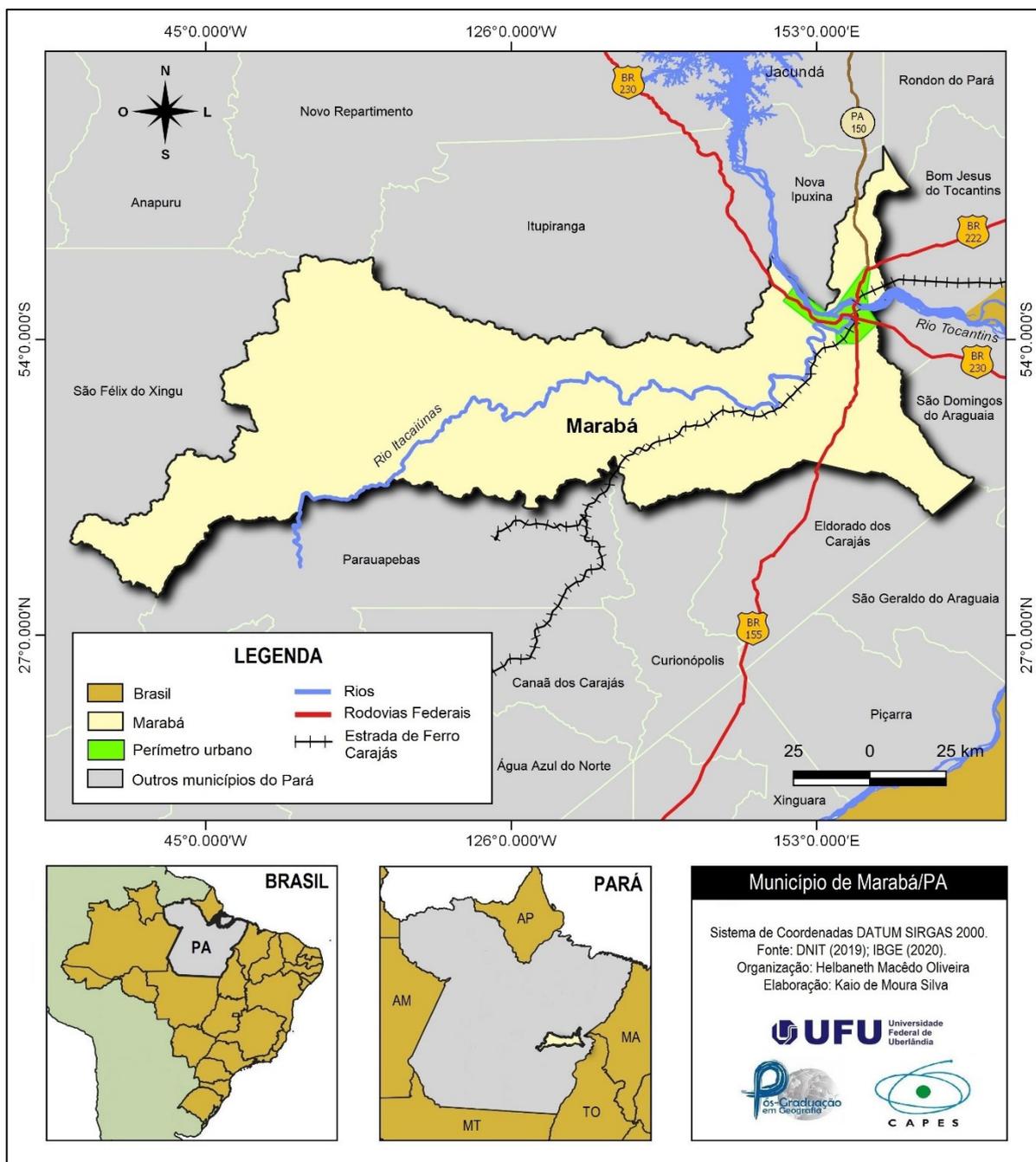
Marabá encontra-se localizada à margem esquerda do rio Tocantins, na confluência deste com o rio Itacaiúnas, apresentando uma extensão territorial de 15.092,268 km², uma população de 233.669 habitantes e densidade demográfica de 15,45 hab./km² (IBGE, 2022). O município faz fronteira com outros 10 municípios do sudeste paraense: Bom Jesus do Tocantins, Curionópolis, Itupiranga, Jacundá, Rondon do Pará, São Geraldo do Araguaia, São João do Araguaia, São Félix do Xingu, Senador José Porfírio e Parauapebas, conforme aponta o Mapa 3.

Na conjuntura estadual, Marabá é a terceira maior economia, com PIB de 8.596.00 milhões que corresponde a uma participação de 5,5% do total do estado, atrás apenas da capital Belém e de Parauapebas. Na composição do PIB, segundo os setores econômicos, a maior contribuição vem do setor terciário, com 49,3%, seguido da indústria, com 45,8%, além do setor primário, com 4,8% (FAPESPA, 2019).

Analisando a distribuição do PIB municipal de Marabá percebe-se que a dinâmica econômica é compartilhada principalmente entre os serviços e a indústria. No terciário, a cidade tem o Comércio, as atividades imobiliárias, a Administração pública e as atividades técnicas, científicas e profissionais como motores que contribuem para este setor; enquanto o setor secundário é baseado na extração mineral, principalmente do cobre e manganês, na indústria da transformação referente à metalurgia e na construção civil; enquanto na agropecuária destaca-se o cultivo de mandioca e milho e a criação de bovinos (FAPESPA, 2019).

A divisão quase equitativa do PIB entre a indústria e o terciário confere a esta cidade um desenvolvimento socioeconômico que é de particular interesse para este estudo, uma vez que esta interação é refletida na organização intraurbana da cidade.

Mapa 3 – Município de Marabá/PA: localização geográfica, 2023



Fonte: Da autora, com base em DNIT (2019) e IBGE (2020).

No mapa é visível que Marabá situa-se num entroncamento rodoviário. No sentido transversal, a cidade é cortada pela rodovia Transamazônica (BR-230); no sentido longitudinal tem-se a BR-155, que se conecta à PA-150 (Rodovia Paulo Fonteles) a partir de Marabá no sentido Norte; além da bifurcação desta última com a BR-222, que interliga a cidade a Belém-Brasília. Também se encontra um segmento da estrada de ferro Carajás, que interliga o transporte de cargas de Carajás ao Porto

do Itaqui. Além disso, Marabá possui o aeroporto João Corrêa da Rocha, com a presença de três companhias aéreas em operação que realizam voos regulares com destino às cidades de Belo Horizonte, Belém e Brasília.

Até 1970, Marabá teve sua dinâmica socioeconômica voltada majoritariamente para o extrativismo da castanha-do-pará (*Bertholletia excelsa*) que fomentou, associado à manutenção de pequenos garimpos, seu singelo crescimento urbano. Contudo, essa dinâmica produtiva centralizada em Marabá alimentava a economia de boa parte do baixo e médio Tocantins, com influência no oeste do Maranhão e no norte de Goiás, através dos principais centros urbanos localizados à margem do rio Tocantins, até então o principal canal de comunicação entre as cidades. Na Figura 4 é possível ver uma perspectiva do cais do porto marabaense de então.

Figura 4 – Marabá/PA: vista do cais do porto nos anos de 1950



Fonte: Dias (1958, p. 420).

A partir de Marabá ocorriam trocas comerciais em pelo menos dois sentidos fluviais: a) pelo rio Tocantins, a montante, através das cidades maranhenses de Imperatriz, Porto Franco e Carolina, e a partir delas com as maiores cidades do Nordeste, como Recife e Fortaleza; em Goiás, com cidades como Araguatins, Itaguatins, Filadélfia, Miracema do Norte e Porto Nacional, seguindo para as metrópoles do país, como São Paulo e Rio de Janeiro; b) pelo rio Araguaia com as cidades paraenses de Conceição do Araguaia, e a jusante do Tocantins com Itupiranga, Jacundá, Tucuruí e Abaeté, onde finalmente chegava a Belém, a maior cidade da região (DIAS, 1958).

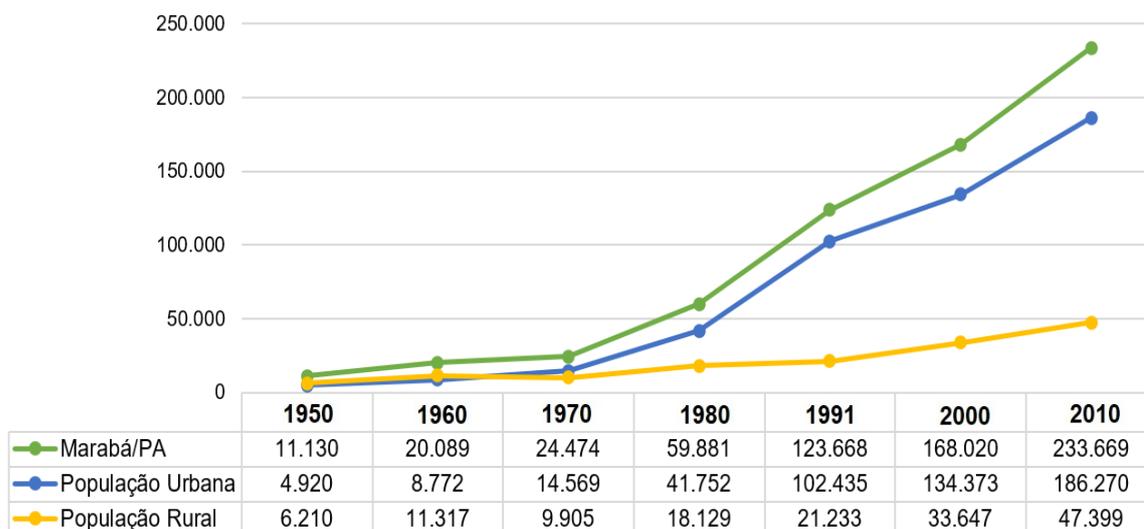
A importância de Marabá no contexto regional é melhor explicada da seguinte forma:

Há domínio absoluto da cidade sobre as regiões circunvizinhas, uma vez que tanto o Araguaia, Tocantins quanto o Itacaiúnas, escoam a produção regional justamente na altura da cidade. Além do mais, a praça comercial de Marabá na época do “verão” abastece os garimpos do Ipixuna (a jusante, e hoje quase extinto) e os de Mãe Maria e do Araguatins, a montante. É por esta localização que a área de ação de Marabá ultrapassa de muito os limites municipais, atraindo para sua órbita de influência econômica os municípios do baixo Tocantins (até Barão) e os do médio Tocantins, atingindo o norte do Goiás e oeste do Maranhão (DIAS, 1958, p. 391).

Apesar da pungência econômica, Marabá não detinha uma estruturação social e cultural à altura desta importância, se comparada a outras cidades tocantinas, como é o caso de Carolina/MA, por exemplo. Segundo Oliveira (1940), mesmo Marabá arrecadando dez vezes mais do que Carolina, esta projetava-se em todo o Tocantins por meio de suas instituições, imprensa e também comércio. E muito disso se dava pela dinâmica inconstante do ciclo anual de extração da castanha que, nos períodos de cheia dos rios, impossibilitava a atividade, então os migrantes atraídos pela produção da castanheira logo retornavam ao sertão maranhense e goiano, deixando a cidade esvaziada (DIAS, 1958).

Assim, a evolução demográfica de Marabá passou por diversos momentos econômicos que impactaram diretamente seu incremento populacional. Contudo, é a partir do século XX que a amplitude da expansão deste município ganha robustez, que se reflete no crescimento do número de habitantes. O Gráfico 2 apresenta a evolução demográfica de Marabá, com as conseguintes mudanças no contingente urbano e rural a partir de 1950 até o último censo.

Gráfico 2 – Marabá/PA: evolução demográfica (1950-2010)



Censos demográficos

Fonte: Da autora, com base nos Censos demográficos do IBGE (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).

É diante do cenário anteriormente descrito que se olha para o crescimento municipal de Marabá: em 1950, havia 11.130 habitantes, com posterior acréscimo populacional para 20.089 pessoas, em 1960. No intervalo entre as décadas de 1950 a 1960, a população marabaense não teve grande incremento populacional, apresentando um pouco mais de quatro mil pessoas no intervalo de uma década (1960-1970). Todavia, este é o momento de inflexão da curva de crescimento rural em relação à expansão da população urbana, em que esta passa, a partir de então, a distanciar-se quantitativamente do aglomerado rural do município.

A partir dos anos de 1970, a perspectiva do aumento populacional muda por completo: efetua-se um crescimento da ordem de 144,67%, registrado no censo de 1980, adição devida principalmente ao incremento da população urbana, com 41.752 pessoas (186,58%), e também à expansão rural, com 18.129 residentes (83,02%). Essa década marca duas tendências que passam a desenvolver-se paralelamente nos decênios posteriores: a) o crescimento urbano superior ao rural; b) a expansão da população residente na área rural, só que em ritmo menor. O indicativo é repetido no censo de 1991 com crescimento marabaense total de 106,55% (123.668 habitantes), com decorrente acréscimo urbano de 145,34% (102.435 pessoas) e rural de 17,12% (21.233 pessoas).

Esse surto demográfico vivenciado a partir dos anos 1970 se deve à reestruturação socioeconômica da cidade, em decorrência das ações empreendidas no espaço regional pelo Estado brasileiro. Até essa década, predominou o que diversos autores chamam de “oligarquias dos castanhais”: os maiores beneficiados eram, principalmente, famílias de latifundiários que enriqueciam pelo controle dos castanhais e por todo o aparato fornecido para a extração da castanha. A partir de então entram em cena os grandes projetos governamentais de integração nacional, vinculados a programas como o Programa de Integração Nacional (PIN) e o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agro-indústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA), que fomentaram diversas mudanças socioespaciais na região (RIBEIRO, 1998).

Foi neste período que iniciou a construção da BR-222 (antiga PA-70) que abriu caminho por terra para conectar a cidade às demais parcelas do território paraense, interrompendo a ligação pela estrada líquida e, com ela, a atividade dos castanhais. “Com a PA-70, Marabá rompia o isolamento geográfico e, ao mesmo tempo, sua dependência em relação à capital do Estado” (ONU-HABITAT, 2009, p. 37). Além desta estrada, em 1972 é entregue a Transamazônica (BR-230), uma das principais vias de interligação Leste-Oeste do país, o que desencadeou, em conjunto com o PGC, a atração de levas migrantes para a atividade em curso.

A partir dos censos de 2000 e 2010, o crescimento demográfico sofreu uma redução considerável, respectivamente de 35,86% e 39,07%, mas manteve-se ampliando. Em 2000, a população urbana cresceu 58,46%, chegando a 134.373 habitantes, enquanto na porção rural o crescimento foi de 31,17%, equivalente a 134.373 residentes. A tendência de redução do ritmo de expansão se manteve em 2010, quando a cidade cresceu 40,87%, ao passo que o número de habitantes da zona rural foi para 38,62%, um pouco maior que a década anterior. O cenário citadino de Marabá segue assim um compasso de crescimento contínuo, conforme apontado no Gráfico 2.

Marabá é o principal município da Região Intermediária que leva seu nome, a qual é composta por três regiões imediatas, a saber, a Região Imediata de Marabá, a Imediata de Tucuruí e a Imediata de Parauapebas. A Intermediária de Marabá compreende uma área de 92.971,08 km², com 23 municípios componentes, onde

reside uma população de aproximadamente 1.302.818 habitantes (IBGE, 2022), conforme apresenta a Tabela 4.

Tabela 4 – Região Intermediária de Marabá: regiões imediatas, número de municípios, área e população, 2022

Região Geográfica Intermediária de Marabá	Regiões Imediatas	Nº de municípios	Área (km ²)	População 2022
	Imediata de Marabá	13	33.571,66	515.624
	Imediata de Tucuruí	6	44.041,02	310.004
	Imediata de Parauapebas	4	15.358,40	397.203
	Total	23	92.971,08	1.222,831

Fonte: Da autora, com base no IBGE (2010, 2022).

Em termos analíticos, entre o agregado das regiões imediatas, a imediata de Marabá destaca-se com a maior participação absoluta em número de municípios, população e extensão territorial, e muito disso advém de momentos pretéritos em que essas imediatas faziam parte do município de Marabá.

Por conseguinte, se acrescenta que dentre os 23 municípios apenas os três municípios polos possuem população superior a 100 mil habitantes: Marabá com 287.664, Tucuruí com 116.605 e Parauapebas com 218.787 residentes. Apreende-se que a maior parte dos municípios são de pequeno porte. Cenário semelhante é visto na estruturação da rede urbana: segundo a REGIC (IBGE, 2020), Marabá está no topo da hierarquia urbana, sendo identificada como Capital Regional C; posteriormente, está Parauapebas enquanto Capital Sub-Regional A; e Tucuruí como Capital Sub-Regional B, com as demais cidades constituindo os centros locais da base do segmento da rede.

Nesta região é possível inferir que Parauapebas tem PIB superior ao de Marabá, sendo o segundo contribuinte no ranking estadual. Este PIB tem contribuição do setor industrial de 73%, principalmente concernente à extração de minério de ferro, e apenas 25,9% de contribuição dos serviços (FAPESBA, 2019). Isso fornece subsídios para apontar que a dinâmica econômica está baseada em uma atividade com forte influência exógena à região, por exemplo, a sujeição às flutuações cambiais, sendo por isso volátil, o que dificulta a estruturação da divisão de trabalho interna em

Parauapebas, com sua população utilizando também dos serviços ofertados por Marabá.

Nesta direção caminha uma das conclusões de Monteiro (2005) sobre a dificuldade de enraizamento de processos de desenvolvimento, no decorrer de meio século de mineração na Amazônia. Segundo ele:

A expectativa, recorrentemente acalentada, era de que a mínero-metalurgia produziria rápidos efeitos de encadeamento industrial. Entretanto, ela não foi capaz de impulsionar o surgimento da propalada rede de relações como fruto de encadeamentos “para frente e para trás” das atividades de mineração e siderometalurgia. As dificuldades de a mínero-metalurgia impulsionar processos de desenvolvimento de base local, todavia, não residem fundamentalmente na limitada capacidade de estabelecer encadeamento produtivo. Uma das razões encontra-se no fato de estas atividades serem profundamente dependentes de dinâmicas extra-regionais que, por sua vez, determinam os padrões tecnológicos, de inovação e de organização dentro dos quais as empresas mínero-metalúrgicas têm de operar, o que as distanciam da articulação ou mesmo da construção de arranjos produtivos de base local (MONTEIRO, 2005, p. 199).

O quadro encontrado em Parauapebas reflete o dinamismo empreendido pelos grandes projetos na região, os quais, em sua maioria, investem prioritariamente na atividade extrativa, de forma que o empreendimento não gera um retorno social, caracterizando uma dependência da atividade. Esse é retrato das cidades que abrigam a mineração, reflexão explicada por Becker (2013, p. 46) ao dizer que os “royalties provenientes da mineração introduzem arrecadação que nem sempre é revertida em investimento”.

Diante do contexto urbano regional, a cidade média de Marabá também pode ser melhor compreendida pelas centralidades temáticas ali desenvolvidas. Marabá ocupa a 11^a posição dentre os principais centros do país na assistência técnica para a produção agropecuária, a 12^a posição para a aquisição de maquinários e implementos agropecuários, além da 18^a posição concernente à aquisição de insumos para a mesma atividade, dinâmica voltada principalmente para a bovinocultura de corte, segundo a REGIC (IBGE, 2020). Conforme já exposto, a contribuição do setor primário para o PIB marabaense é de apenas 4,8%, no entanto, esta cidade intermedia os fluxos especializados na dinâmica agropecuária de cidades de sua hinterlândia, tendo boa parte de seu comércio voltado para suprir essa demanda regional.

No que tange à gestão territorial, que é compartimentada entre a gestão pública e a gestão empresarial, Marabá se coloca como lugar central no estado. Atinente à

gestão pública, a cidade abriga as unidades descentralizadas dos principais órgãos públicos, como INSS, IBGE, Secretaria do Trabalho, Justiça Eleitoral, Justiça Federal, Receita Federal e Justiça do Trabalho elencados pela REGIC. A Tabela 5 apresenta o quadro geral da gestão pública no estado do Pará, com destaque para as principais cidades.

Tabela 5 – Gestão pública no estado do Pará: principais cidades com unidades descentralizadas e seus níveis de gestão, 2021

CIDADES	Órgãos Públicos														QUANTIDADE	
	INSS		Secretaria do Trabalho			Receita Federal			IBGE		Justiça Federal		Justiça Eleitoral			J. do Trab.
	Nível 2	Nível 1	Nível 3	Nível 2	Nível 1	Nível 4	Nível 2	Nível 1	Nível 3	Nível 1	Nível 3	Nível 2	Nível 3	Nível 1		Nível 1
	Ger. Executivas	Agências	Super. Regionais	Ger. Regionais	Ag. Regionais	Regiões Fiscais	Delegacias	Agências	Unid. Estaduais	Agências	Seções Judiciárias	Subseções Jud.	Tribunais Regionais	Zonas Eleitorais		Varas do Trabalho
Belém	X	X	X			X	X	X	X	X	X		X		X	11
Marabá	X	X		X			X	X		X		X		X	X	9
Santarém	X	X		X			X	X		X		X		X	X	9
Altamira		X		X				X		X		X		X	X	7
Castanhal		X		X				X		X		X		X	X	7
Itaituba		X			X			X		X		X		X	X	7
Paragominas		X			X			X		X		X		X	X	7
Redenção		X			X			X		X		X		X	X	7
Tucuruí		X			X			X		X		X		X	X	7
Abaetetuba		X						X		X				X	X	5
Ananindeua		X						X		X				X	X	5

Fonte: Da autora, com base no IBGE (2020) e nos sítios eletrônicos dos sete órgãos apontados.

Verifica-se que Marabá compartilha a segunda posição com Santarém enquanto principais centros de gestão pública do estado do Pará, ambas com um total de nove unidades dos sete órgãos apontados. A hierarquização da rede urbana marabaense identifica a importância desses centros, ao classificá-las como as duas

Capitais Regionais que estruturam a rede comandada por Belém, além de Macapá/AP. Evidencia-se que em Marabá há dois níveis de gestão do INSS, com a presença de agência e gerência executiva; uma gerência regional da Secretaria do Trabalho; tanto delegacia como agência da Receita Federal; agência nível 1 do IBGE; uma subseção da Justiça Federal; além do nível 1 da Justiça Eleitoral e do Trabalho. A presença dessas unidades descentralizadas corrobora o papel central de cidade média desempenhado por Marabá na rede urbana estadual.

No tocante à gestão empresarial, Marabá desponta como um dos centros que sediam e comandam variadas empresas. O trabalho de Carvalho (2020) aponta distintas superfícies comerciais distribuídas nos núcleos urbanos da cidade, com ênfase para as localizadas no eixo da rodovia Transamazônica, destacando-se sete principais: Supermercado Mateus, Mix Mateus, Loja Havan, Hipermercado Líder Marabá, Hipermercado Atacadão e Carolina Varejo e Atacado, às margens da BR-222; além do Shopping Pátio Marabá.

No contexto do sudeste da Amazônia Oriental, Marabá tem importante papel na gestão privada, sendo um dos três principais centros que comandam a dinâmica dos fluxos regionais, principalmente quando se fala do entroncamento policêntrico entre os estados do Pará, Maranhão e Tocantins, onde três Capitais Regionais articulam-se: Imperatriz/MA, Marabá/PA e Araguaína/TO. É o que apontam Sodré e Oliveira (2021):

O terceiro centro de gestão empresarial mais importante da região é Marabá (PA), que conta com 203 filiais controladas por empresas-sede da cidade e 379 filiais atraídas para seu território, controladas por 306 empresas, demonstra uma alta concentração de capital. Por sua vez, a cidade tende a apresentar uma centralização econômica considerável, na medida em que cada empresa-sede multilocalizada controla, em média, aproximadamente 2,2 filiais (SODRÉ; OLIVEIRA, 2021, p. 9).

A colocação dos autores indica a eminente centralidade territorial que Marabá exerce. Tanto o quantitativo de empresas filiais controladas por companhias da cidade quanto o total de filiais presentes no território marabaense apontam para uma demanda que fomenta a presença desse comércio diversificado, induzindo à atração de capitais. Recorda-se que o valor agregado dos serviços contribui para a maior parte do PIB municipal de Marabá, com 49,3%, que, somado à dinâmica produtiva do setor industrial e da agropecuária, resulta na pungência da cidade na contemporaneidade.

Isso significa dizer que Marabá é um dos principais centros paraenses, bem como um dos principais polos de importância regional para a Amazônia Oriental.

Diante do que foi exposto nesta seção, as cidades médias desempenham papel crucial para a estruturação da rede urbana brasileira, em especial para a rede urbana amazônica. Essa tipologia de centros colabora para a intermediação dos fluxos entre o grande número de pequenas cidades e as metrópoles, sendo espaços visados pelo grande capital para a apropriação do território nacional. A verticalização se apresenta nestes locais como uma estratégia bem-sucedida para a multiplicação efetiva do solo urbano e a consequente reprodução do capital.

No processo de formação socioespacial das cidades médias de Imperatriz e Marabá, é possível apreender que elas se constituem em grandes nós da rede urbana amazônica que carecem de maiores estudos, principalmente no que concerne à estruturação intraurbana, tema que a próxima seção se empenha em apresentar pela ótica do planejamento urbano e de seu principal instrumento: o Plano Diretor.

3 PLANEJAMENTO URBANO, PLANO DIRETOR E AS CONTRIBUIÇÕES PARA AS CIDADES

Neste preâmbulo introdutório, incumbido de apresentar o planejamento urbano e o Plano Diretor enquanto importantes ferramentas para a cidade, se fazem necessárias algumas colocações para ajudar o leitor a entender como a seção está estruturada. A ideia é apresentar o processo histórico do planejamento urbano brasileiro, uma vez que esse percurso apresenta características que ainda perduram no planejamento e na gestão de muitas cidades Brasil afora. A partir disso, serão enfocados os instrumentos de planejamento urbano, bem como suas contribuições e importância, segundo o Estatuto da Cidade, com destaque para os instrumentos de planejamento municipal, em especial o Plano Diretor.

Em seguida, se apresentará como a verticalização é trabalhada dentro do Plano Diretor, principalmente na realidade de cidades médias e com a presença da produção vertical do solo urbano. A partir de então, será abordado o planejamento urbano das duas urbes em estudo, procurando perscrutar como ambas foram planejadas, por quem e para quem, principalmente observando a produção histórica do espaço, já que nem sempre o planejamento corresponde ao que a letra da lei apresenta (quando esta existe). Ainda, se investigará como, num período mais recente, Imperatriz e Marabá são planejadas, observando seus respectivos planos diretores.

3.1 Resgate histórico do planejamento urbano no Brasil

Apresentar um breve histórico do planejamento urbano brasileiro é tarefa envolta em uma gama de pormenores que tornam o proposto um árduo trabalho. Isso porque é notório que se tem uma tradição na elaboração de leis e regulamentos, destacando o país entre os mais bem-postos no quesito regulatório. Contudo, o arcabouço jurídico não se concretiza, necessariamente, na realidade. Diversos autores da temática concordam com Maricato (2013, p. 122), quando ela enfatiza que “o urbanismo brasileiro (entendido aqui como planejamento e regulação urbanística) não tem comprometimento com a realidade concreta, mas com uma ordem que diz respeito a uma parte da cidade, apenas”.

Isso significa dizer que o planejamento não é neutro, é uma ferramenta eficaz de poder e dominação de classes. Conforme aponta Vainer (2013, p. 117), “o planejamento é uma forma transformada de luta de classes”. Diferente de outras realidades nacionais inseridas no contexto desenvolvido, em que o planejamento está ligado à prática, no Brasil o planejamento tem servido mais como fachada ideológica com função de ocultar os reais interesses (VILLAÇA, 2015).

É nesta direção que vislumbramos o planejamento na realidade urbana do país, já que é patente o abismo que separa a aplicação da lei para os mais pobres e a mesma lei para os abastados. A presença de bairros inteiros criados a partir de invasões, dada a dificuldade de acesso à moradia, por exemplo, e a contrapartida do elevado número de vazios urbanos à espera de valorização denunciam a distância da lei para uns e outros.

Diante disso, como explicar o planejamento urbano brasileiro, uma vez que, em tese, ele está atrelado à elaboração de planos e à sua execução? Optou-se, portanto, em partir de uma incursão no tempo e apresentar o que os planos propunham e suas reverberações no âmbito da realidade. Assim sendo, no decorrer da história do planejamento urbano no Brasil, esse processo e o Plano Diretor confundem-se, alteram-se diversas nomenclaturas, mas o ideal simbólico permanece. Villaça (2015) resume as principais terminologias, conteúdos e metodologias utilizadas ao longo das diversas fases do planejamento urbano no país:

[...] cabe abordar historicamente as já mencionadas mudanças na nomenclatura, nas formas, nos conteúdos e nas metodologias dos planos. Em primeiro lugar cai em desuso a expressão *plano de melhoramentos e embelezamento* e entra em cena a expressão *urbanismo*. Depois esta cai em desuso, sendo substituída por *planejamento urbano* e *plano diretor*. Depois por *plano urbanístico* depois por *plano local integrado* e finalmente volta-se a *plano diretor*. Em segundo lugar, os conteúdos e metodologias de elaboração dos planos sofrem alterações radicais. De enormes volumes com centenas de páginas, recheados de mapas, pesquisas e estatísticas elaborados por equipes multidisciplinares e abordando enorme leque de problemas, transformam-se em meros projetos de lei, às vezes contendo apenas declarações de princípios, políticas ou diretrizes gerais, às vezes até sem mapas, ou com poucos mapas. Um simples projeto de lei publicado no *Diário Oficial* (VILLAÇA, 2015, p. 191-2, grifos do autor).

O motivo de tantas mudanças terminológicas e de conteúdos resume-se, basicamente, ao descrédito que esses instrumentos alcançaram em regular a organização socioespacial, resultando em crescentes problemas urbanos. Esse importante trajeto explica como se chegaram às lutas pela reforma urbana que

originaram o Estatuto da Cidade, o qual, atualmente, disciplina a presença do Plano Diretor (PD) municipal.

O prelúdio do planejamento em espaços urbanos no Brasil é datado das primeiras décadas do século XX, nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, com a implementação de planos urbanos de melhoramento e embelezamento, sob a influência de ideais importados de como as cidades deveriam ser. Essas intervenções urbanísticas tiveram como égide a idealização de cidades desenvolvidas e modernas, principalmente inspiradas pelo pensamento de Ebenezer Howard e suas cidades-jardim, de Le Corbusier, pelas intervenções de Haussmann em Paris, bem como pelos modelos de Versalhes, de Washington, da carta de Atenas, dentre outros.

Esses símbolos de modernidade foram materializados no contexto urbano brasileiro, principalmente no decorrer de governos paulistas, com as intervenções de Prestes Maia, e no caso fluminense com a reforma de Passos e do Plano Agache. Nesse sentido, há que se colocar a crítica de Somekh (2014) ao falar das intervenções características desse período como “urbanismo modernizador” e não moderno, principalmente sob o aspecto do que foi realizado em São Paulo. Para a autora, neste urbanismo a questão social não teve lugar central, e sim a eficiência e o desenvolvimento da cidade e do capital, sendo excludente com os mais pobres. Ainda segundo ela:

A modernização corresponde à necessidade constante de o capitalismo buscar aumento de produtividade por meio de avanços tecnológicos e organizacionais. [...] O urbanismo moderno vai além, por surgir na cidade industrial especificadamente para enfrentar os problemas sociais que se confundem com as questões urbanas (SOMEKH, 2014, p. 49).

O planejamento, seja ele nacional, regional, local ou urbano, atrelado à modernidade não é novidade e constitui-se numa das ferramentas utilizadas para justificar ações que visam a modificação e/ou reorganização espacial. É um importante dispositivo para o alcance da equidade social, contudo, como toda ferramenta, é passível de ser utilizado para funções adversas do seu propósito original. Conforme a citação, é a presença dos problemas sociais urbanos (fonte de descontentamentos e conflitos) que motiva a existência do planejamento urbano, incumbido de amenizar a vida nas cidades por meio da busca da justiça social.

Nessa direção, quando nos referimos ao planejamento urbano, é importante diferenciá-lo da gestão urbana. Planejamento e gestão não são sinônimos, mas estão

intimamente relacionados, principalmente quando se visa o desenvolvimento das cidades.

O planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte (pois o imprevisível e o indeterminado estão sempre presentes, o que torna a capacidade de improvisação e a flexibilidade sempre imprescindíveis), das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir. Longe de serem concorrentes ou intercambiáveis, planejamento e gestão são distintos e complementares (SOUZA, M. L, 2015, p. 46).

Tendo em vista que a gestão das cidades se relaciona ao que é feito e o planejamento, ao que se pretende que seja feito, e ainda que o planejamento também influi na gestão, é que se pensa a organização do espaço das cidades. Entender essa organização intraurbana é fundamental, uma vez que são “os processos sociais que animam o núcleo urbano e que estão envolvidos na dinâmica da produção do espaço, e que é, ao mesmo tempo, uma chave privilegiada para observarmos e decifrarmos a sua complexidade enquanto produto social” (SOUZA, 2019, p. 63).

Vale ressaltar que desenvolvimento e crescimento urbano são coisas distintas, tanto que, no caso brasileiro e em toda a América Latina, o crescimento urbano acelerado não trouxe o desejado desenvolvimento das cidades. Pelo contrário, acarretou um inchaço populacional que contribuiu para a exclusão de boa parcela dos menos favorecidos do direito à cidade, os quais vivenciam condições precárias, em detrimento de uma parcela abastada que usufrui das benesses que a cidade oferece, delineando a segregação socioespacial urbana presente nas principais cidades do país.

Exaurido o discurso de embelezamento das cidades, que se efetivou através dos grandes planos que tratavam de transportes, alterações na localização, forma das moradias, saneamento, dentre outros, entra em cena o planejamento sob o discurso da funcionalidade e eficiência das cidades. Segundo Villaça (2015), esse segundo momento é identificado como o período do “plano intelectual”, em que se muda a abordagem para focar em planos com base técnica, elaborados por equipes multidisciplinares, com grande enfoque na qualidade do plano produzido, período que vai de 1930 a 1990.

É o período do plano intelectual, que pretende impor-se e ser executado porque contém “boas ideias”, tem base científica e é correto tecnicamente. É o *plano-discurso* que se satisfaz com sua própria “verdade” e não se preocupa com sua operacionalização e sua exequibilidade. Sua “verdade” bastaria (VILLAÇA, 2015, p. 204, grifo nosso).

O autor levanta uma das principais críticas ao planejamento brasileiro, referindo-se à excessiva ênfase na elaboração de planos de melhoramento do espaço urbano e de todo o aparato técnico imbuído no processo de elaboração, como se o produto final, por si só, fosse responsável pela alteração da realidade. A estratégia difundida é de conhecer os problemas urbanos, daí a importância da tecnocracia envolta na elaboração dos planos, em que a competência do trabalho era o foco.

Assim, o plano-discurso nada mais é que uma artimanha que se repete ao longo de diversas gestões, em diferentes cidades do país, e, não por acaso, há uma intenção oculta em não focar a aplicação do Plano Diretor, em não fiscalizar sua efetivação, pois se tem ciência de que “os planejadores também são ‘planejados’” (SOUZA, 2019, p. 107). Há uma questão ideológica envolvida na apresentação de leis regulatórias do espaço urbano, contudo, a efetividade dessas leis e a estruturação administrativa do Estado para tornar isso realidade é o ponto nodal da política urbana brasileira. E neste parêntese encontram-se os conflitos de interesses entre as diferentes parcelas do capital, principalmente o imobiliário, na apropriação da cidade.

Segundo Maricato (2013), foi no período do regime militar que o planejamento urbano mais desenvolveu-se no Brasil, através das diretrizes da PNDU inseridas no II PND, de que tratamos na seção anterior, momento em que foram criados órgãos como o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), que financiava o planejamento. A partir dos anos 70, houve significativa notoriedade para o planejamento urbano com a criação de órgãos públicos municipais incumbidos dessa tarefa, bem como a criação de escolas de arquitetura voltadas à temática.

Maria Adélia A. de Souza (2015, p. 140), participante do processo, complementa colocando que “[...] havia, na época, uma clara preocupação do poder público com o planejamento urbano e municipal. Essa preocupação alinhava uma série de interesses: dos governos, da economia, e dos agentes privados”. A preocupação tinha razão de ser, pois se trata do momento em que o êxodo em direção às grandes cidades já apresentava como consequência um “crescimento descontrolado” e se avantajava a precariedade da vida urbana.

Foi exatamente durante a implementação do primeiro e único sistema nacional de planejamento urbano e municipal e do crescimento da produção acadêmica sobre o assunto que as grandes cidades brasileiras mais cresceram... fora da lei. Boa parte do crescimento urbano se deu fora de qualquer lei ou de qualquer plano, com tal velocidade e independência que é possível constatar que cada metrópole brasileira abriga, nos anos 1990, outra, de moradores de favelas, em seu interior. Parte de nossas cidades podem ser classificadas como *não cidades*: as periferias extensas, que além das casas autoconstruídas, contam apenas com o transporte precário, a luz e água [...] E é notável como essa atividade referida, de pensar a cidade e propor soluções para seus problemas, permaneceu alienada dessa realidade que estava sendo gestada (MARICATO, 2013, p. 140, grifo da autora).

Diante da explanação colocada, é intrigante a invisibilidade da cidade ilegal no planejamento urbano da época. O descolamento da realidade com a produção jurídica regulatória para a cidade é, no mínimo, incoerente. Conforme mencionado anteriormente, nem sempre o planejamento urbano é usado para os fins a que se destina, sua função enquanto aparato ideológico é uma realidade vivenciada cotidianamente.

Posto isso, cria-se um consenso – que Souza (2019) vai chamar de “hipersimplificações” comuns – em que a resposta dos problemas urbanos resumir-se-ia nos jargões: “o problema é a falta de planejamento”, ou mesmo “o problema é a falta de vontade política”, que foram reproduzidos largamente na mídia e, inclusive, no meio acadêmico. Segundo esse autor, “a limitação reside em achar que mais planejamento e que um planejamento melhor (tecnicamente) seriam como que a chave para abrir a porta da superação das dificuldades concernentes aos problemas urbanos” (SOUZA, 2019, p. 106).

Como já exposto, na década de 1970 o que não faltou foram planos (principalmente tecnocráticos), de planos diretores municipais a planos regionais e nacionais, contudo, os problemas urbanos persistiram.

Cada vez que um tipo de plano fracassa, outro é inventado para tomar seu lugar. A expressão “urbanismo”, por exemplo, cai em desgraça, é considerada obsoleta, sendo substituída por “planejamento urbano”, que passa a ter uma conotação “moderna”. Vários nossos nomes surgem para salvar os planos do fracasso. Surgem assim não só os Planos Integrados, mas o Plano Programático, o Plano Indicativo etc. etc. [...] É por estar inserido na ideologia dominante sobre os problemas urbanos e suas causas, e sobre a isenção e objetividade da técnica, que o plano diretor sobrevive (VILLAÇA, 2015, p. 227).

Como se pode ver, nomenclaturas e boas intenções não são o bastante. No caso do planejamento urbano, há que se estar atento ao que é praticado na

apropriação do espaço. Nessa direção, reafirma-se o pensamento de Maricato (2014, p. 183), ao concluir que “no campo ou na cidade, a propriedade da terra continua a ser um nó na sociedade brasileira”. Dessa forma, o cenário da reforma urbana era desenhado mediante grandes inquietações e conflitos sociais.

A antessala das mudanças ocorre primeiramente através do vazamento midiático, por volta de 1976, das primeiras notícias sobre o que é atualmente o Estatuto da Cidade, na época um “anteprojeto de desenvolvimento urbano” do Conselho Nacional de Política Pública (CNPUP), que resultou em manchetes alarmistas acerca de uma suposta “socialização do solo urbano”, que ocasionou o abandono da ideia. Ainda assim, a campanha da fraternidade adota a temática do solo urbano, reivindicando ações do poder público para o enfrentamento das desigualdades sociais, mobilizando diversos movimentos sociais pela causa. Isso, somado às eleições de 1981, deu fôlego aos apelos populares, gerando a retomada do anteprojeto citado e transformando-o em projeto de lei de desenvolvimento urbano, que perdurou anos em tramitação no congresso nacional (RIBEIRO, 2012; GRAZIA, 2012).

Foi hasteando a bandeira do Movimento Nacional pela Reforma Urbana que diversos movimentos sociais urbanos se uniram, tais como os da luta pela moradia, transporte e saneamento, por exemplo, além das associações, entidades sindicais, ONGs, dentre outras, pela conquista não apenas da Constituição Brasileira de 1988, como também das reformas sociais (MARICATO, 2014). O fruto disso foi a Emenda Constitucional de Reforma Urbana, criada pela iniciativa popular e entregue na Assembleia Nacional Constituinte em 1987, com 200 mil assinaturas.

A Emenda confrontava diretamente o interesse do monopólio da terra urbana e principalmente sua função social. Até então intocado pelos diversos planos, o poderoso direito de propriedade agora havia sido questionado, e propunha-se a imposição de limites reais. Conforme dizem os autores:

As forças conservadoras argumentavam que os princípios da justiça social eram pretextos para impedir o desenvolvimento do país (desenvolvimento foi um termo durante muito tempo empregado para dissimular a questão de desigualdade do espaço urbano); que um caráter intervencionista na política urbana seria excessivamente estatizante; o usucapião era classificado como instrumento de desordem social e de incentivo às ocupações ilegais de terrenos, dentre outras concepções retrógradas (SAULE JÚNIOR; UZZO, 2009, p. 261).

Também identificadas por Martins (1994) como “o poder do atraso”, essas forças conservadoras estão no cerne de muitas questões urbanas. Não se tratava da tomada de terras da cidade, mas da sonhada justiça social que proporcionasse o acesso ao solo pelos mais pobres. A citação deixa claro que a propriedade privada da terra é assegurada desde que cumpra sua função social, e a terra ociosa é o objeto pernicioso que se busca combater, ou seja, “[...] a propriedade deixou de ser somente vinculada ao direito civil, matéria de caráter privado, e passou a ser disciplinada pelo direito público. Separou-se o direito de propriedade do direito de construir” (SAULE JÚNIOR; UZZO, 2009, p. 262). A análise deixa evidente que os avanços foram significativos.

O embate, na verdade, é entre o que Lefebvre (2001) identifica como valor de uso e valor de troca no sistema urbano capitalista. A apropriação do espaço urbano para o desenvolvimento da vida da maior parcela da população e, por outro lado, a apropriação deste também para a atividade rentista exercida por uma minoria. Como assevera Maricato (2014, p. 26), a oposição é “entre renda imobiliária e condições de vida. A crise urbana está no centro do conflito social no Brasil”.

Em face do exposto, de toda a ideia apresentada ficou oficialmente aceito e institucionalizado apenas um capítulo, intitulado “Da política urbana” (inserido no título “Da ordem Econômica e Financeira”), estruturado em dois artigos da Constituição Federal (artigo 182 e 183). Muito ainda necessitava ser feito, uma vez que a seção citada carecia de uma regulamentação específica. Posteriormente à criação do Fórum Nacional pela Reforma Urbana (FNRU) e ao sabor de muita pressão política, efetivou-se a aprovação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), depois de decorridos 13 anos de promulgação da Constituição de 88.

Mais interessante ainda é observar que esse marco histórico apresentou uma regulação com instrumentos que permitissem à população participar do processo e ter voz na colocação de sua realidade. Muitos autores concordam que nessa época houve avanços de peso na política urbana brasileira, consagrando o Plano Diretor como principal instrumento dessa política, bem como sua função como ferramenta de planejamento dos municípios. Em resumo:

O avanço está na possibilidade de o plano diretor ser o instrumento que define se a propriedade urbana está ou não cumprindo sua função social. As dificuldades estão nos obstáculos que a mesma Constituição antepõe à aplicação de sanções aos proprietários que não derem destinação social a suas propriedades. Em primeiro lugar, essas sanções dependem de lei federal (par. 4º), e em segundo lugar há a exigência de que sejam aplicadas, *sucessivamente*, as penalidades de parcelamento ou edificação compulsórios, imposto progressivo no tempo e desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal (VILLAÇA, 2015, p. 223, grifo do autor).

Com avanços e não sem pouca dificuldade, a história brasileira é feita de forma lenta (MARTINS, 1994), contudo, há que se reconhecer que a criação do Estatuto da Cidade mudou os rumos da dinâmica imobiliária urbana. E muito disso se dá em virtude de seus instrumentos, que são o que conecta a lei à realidade. Assim sendo, Souza (2019) aponta os principais objetivos específicos da Reforma Urbana, fonte primária do Estatuto da Cidade: a) coibir a especulação imobiliária; b) reduzir o nível de disparidades sócio-econômico-espacial intraurbana; c) democratizar o planejamento e gestão do espaço urbano; d) garantir segurança jurídica para as populações residentes carentes; e) gerar renda para os mais pobres, dentre outros.

São, portanto, os instrumentos da política urbana que estão incumbidos de cumprir seus objetivos; são eles que permitem transpor a letra do papel para a prática cotidiana da cidade, em parceria, logicamente, com governos e gestão pública. Nesse sentido, a advertência de Maricato (2001, p. 96) deve ser levada a sério: “nenhum instrumento é adequado em si, mas depende de sua finalidade e operação. Nenhuma virtude técnica substitui o controle social sobre essa prática”. Com isso, esses instrumentos são o objeto da próxima seção, bem como suas contribuições para a cidade como um todo.

3.1.1 O Estatuto da Cidade e os instrumentos da política urbana

Após se explicar a saga do Estatuto da Cidade, convém apresentá-lo conforme sua disposição vigente. Inicialmente, é importante colocar que na constituição, a política de desenvolvimento urbano tem por objetivo “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, 1988, art. 182). Esse objetivo geral é melhor explicado no próprio estatuto, em que é afirmado que “a política urbana tem por objetivo ordenar o

pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” (BRASIL, 2001, art. 2).

Engana-se quem pensa que a luta pela reforma urbana acabou com a promulgação do Estatuto da Cidade. Novos desafios foram propostos, pois o risco de se repetir a história dos planos anteriores existe, e o fetichismo do plano por si mesmo é uma das principais armadilhas que pode contribuir para a presença do “plano-discurso”, citado por Villaça (2015), e entendido como plano ideológico supostamente com poderes mágicos, capaz de sozinho mudar a realidade da cidade.

Destacam-se ao menos dois grandes desafios: a) a capacitação dos atores sociais para as possibilidades e potencialidades do Estatuto da Cidade em promover políticas urbanas baseadas na reforma urbana das cidades; b) a divulgação e a popularização do Estatuto da Cidade para a população, em linguagem fácil para facilitar sua implementação (SAULE JÚNIOR; UZZO, 2009).

No primeiro desafio, esses atores sociais são entendidos como a sociedade civil e suas representações, tais como os próprios gestores públicos, representantes populares de grupos e associações, representações sindicais e de grupos de ordem, profissionais, a própria academia, parlamentares, dentre outros. Já o segundo tópico pode ser desenvolvido por entidades como o atual Ministério do Desenvolvimento Regional, organizações como Colegiados de Secretários Municipais de Planejamento Urbano, Colegiados Metropolitanos, o FNRU¹⁶, dentre outras.

Há que se esclarecer que, neste trabalho, se reconhece que nem todo o aparato instrumental que colabora para o planejamento e a gestão urbana está estritamente descrito no Estatuto da Cidade ou nos dois artigos da Constituição Federal. Isso porque, como consta nas diversas referências sobre o tema, são distintas as tipologias de instrumentos urbanos. Para se ter uma ideia, somente Souza, M. L. (2015) descreve cinco tipos, conforme sua função:

Os instrumentos de que pode servir-se o planejador e o gestor urbanos são, portanto, de diversas naturezas (tributos, zoneamentos, parâmetros urbanísticos etc.). Eles admitem ser classificados, aproximadamente, em cinco grupos gerais, no que tange ao seu potencial de influenciar atividades dos agentes modeladores do espaço urbano: informativos, estimuladores, inibidores, coercitivos e outros (SOUZA, M. L., 2015, p. 218).

¹⁶ Para maiores informações consultar o sítio eletrônico do fórum em: <https://forumreformaurbana.org.br>

Como o presente trabalho trata da produção vertical urbana, optamos por enfatizar os instrumentos estimuladores, inibidores e coercitivos, mas reconhecendo que também são importantes os informativos e os que exercem funções outras. Segundo o autor, são exemplos de instrumentos estimuladores os incentivos fiscais e as vantagens ofertadas a pretensos investidores; entre os instrumentos inibidores, de natureza repressora da atuação imobiliária, tem-se os impostos, como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo, a desapropriação, o parcelamento e a edificação compulsórios; já os instrumentos mais radicais, chamados de coercitivos, são os índices urbanísticos (como o coeficiente de ocupação do solo) que dependem de aprovação para a autorização de construção.

Consonante a isso, é prudente considerar que o zoneamento territorial e a cobrança de impostos das edificações têm sua parcela de contribuição para o disciplinamento da habitação urbana. O Imposto de Transmissão de Bens Imóveis (ITBI)¹⁷, por exemplo, tem seu papel na aquisição e venda de imóveis e, por conseguinte, na dinâmica imobiliária; enquanto o zoneamento tem caminhado *pari passo* com o Plano Diretor, ou até mais. Essas ferramentas complementam-se na função de gerir o urbano, o qual será tratado mais à frente.

Voltando-nos ao Estatuto da Cidade, sua estruturação é feita com base em cinco capítulos, distribuídos em 58 artigos e 12 seções (BRASIL, 2001). O primeiro capítulo apresenta as diretrizes gerais, o segundo os instrumentos da política urbana, o terceiro trata especificamente do Plano Diretor, o quarto apresenta a gestão democrática da cidade, e o quinto aborda as disposições gerais. Não nos ateremos a discutir cada um deles, apenas os principais para o estudo.

Sobre os instrumentos, o Estatuto trata dos que são voltados para a política urbana e os instrumentos voltados para a gestão democrática da cidade. Esse segundo grupo abre um leque de possibilidades para a participação popular, com a presença de conferências, debates públicos, dentre outros, que trazem a interlocução dos maiores afetados pela gestão urbana. Inclusive, no artigo 44 se coloca “a realização de debates, audiências e consultas públicas sobre as propostas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e do orçamento anual, *como condição*

¹⁷ O ITBI geralmente é regulamentado por leis municipais que tratam do código tributário. Em Imperatriz, se dá pela Lei Complementar nº 001, de 19 de dezembro de 2003, e em Marabá, pela Lei Complementar nº 004, de 30 de dezembro de 2010.

obrigatória para sua aprovação pela Câmara Municipal” (BRASIL, 2001, art. 44, grifo nosso).

São elencados ao menos quatro instrumentos da gestão democrática da cidade, os quais são:

Art. 43. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

I – órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;

II – debates, audiências e consultas públicas;

III – conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;

IV – iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (BRASIL, 2001).

Nota-se que se abriu uma frente para que a população participe ativamente da gestão pública. Mas é preciso lembrar que isso só será efetivo se houver, conforme dissemos, uma capacitação mínima de quem está à frente do processo e uma divulgação ampla para que o acesso seja realmente democrático. Tudo isso com vistas para o que Alfonsin (2012, p. 96) diz ao refletir sobre esse novo modelo de gestão, afirmando que o “Estatuto busca virar a página de um tempo de clientelismo, troca de favores e promiscuidade entre a elite das cidades e os gestores urbanos”. Um adendo sobre “a população” mencionada neste parágrafo refere-se à clara diferenciação de qual classe social se fala, pois Flávio Villaça entende que esse todo populacional não existe. Para ele:

O que existe são classes sociais ou setores ou grupos da população. A classe dominante sempre participou seja dos planos diretores seja dos planos e leis de zoneamento. Quem nunca participou forma – e continuam sendo – as classes dominadas, ou seja, a maioria. Até agora foram essas classes as grandes ausentes. Portanto, quando se fala em Plano Diretor Participativo, como sendo novidade e se referindo aos planos diretores do presente, essa ênfase na “participação” só pode se referir à maioria dominada, já que a minoria dominante sempre participou, embora raramente de forma ostensiva (VILLAÇA, 2005, p. 50).

Portanto, quando nos referirmos à participação popular, a interpretação que temos diz respeito a essas frações de classes que têm a oportunidade de participar ativamente das legislações que se aplicam ao solo urbano e impactam diretamente sua realidade, o que não ocorre com as classes de maior poder aquisitivo que, historicamente, não tiveram empecilhos para o usufruto da cidade. Sobre os instrumentos voltados para a política urbana, o artigo 4º os apresenta conforme a

esfera de abrangência, dividindo-os em diversos tipos, os quais são colocados no Quadro 3 a seguir.

Quadro 3 – Os instrumentos da política urbana brasileira

Instrumentos da Política Urbana	
I – Planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;	
II – Planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;	
III – Planejamento municipal, em especial:	<ul style="list-style-type: none"> a) Plano Diretor; b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo; c) zoneamento ambiental; d) plano plurianual; e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual; f) gestão orçamentária participativa; g) planos, programas e projetos setoriais; h) planos de desenvolvimento econômico e social;
IV – Institutos tributários e financeiros:	<ul style="list-style-type: none"> a) imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana - IPTU; b) contribuição de melhoria; c) incentivos e benefícios fiscais e financeiros;
V – Institutos jurídicos e políticos:	<ul style="list-style-type: none"> a) desapropriação; b) servidão administrativa; c) limitações administrativas; d) tombamento de imóveis ou de mobiliário urbano; e) instituição de unidades de conservação; f) instituição de zonas especiais de interesse social; g) concessão de direito real de uso; h) concessão de uso especial para fins de moradia; i) parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; j) usucapião especial de imóvel urbano; l) direito de superfície; m) direito de preempção; n) outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso; o) transferência do direito de construir; p) operações urbanas consorciadas; q) regularização fundiária; r) assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos; s) referendo popular e plebiscito; t) demarcação urbanística para fins de regularização fundiária; u) legitimação de posse.
VI – Estudo prévio de impacto ambiental (EIA) e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV).	

Fonte: Da autora, com base em Brasil (2001).

Conforme o Quadro 3, e antes de se falar dos instrumentos do planejamento municipal, é interessante observar dois tipos de instrumentos que, mesmo que sejam regidos por regulação própria, é importante acentuar suas características. Façamos primeiramente dos instrumentos classificados como **institutos tributários e financeiros**, dos quais destacamos dois: o IPTU e a contribuição de melhoria. O IPTU, além de contribuir para a receita municipal, pode ser utilizado como instrumento inibidor da especulação imobiliária em sua forma de IPTU regressivo no tempo, e é explicado no artigo 7º de Brasil (2001), o qual resume-se no aumento da alíquota cobrada no caso de terrenos urbanos não edificados, subutilizados ou não utilizados, sendo proibidas quaisquer isenções ou anistia.

Sobre as contribuições de melhoria, trata-se da tributação atrelada à valorização imobiliária diretamente vinculada às benfeitorias públicas. Verdade seja dita, essa identificação é algo complexo, já que toda a sociedade é beneficiada com as obras públicas. Contudo, Marcelo Lopes de Souza esclarece isso:

O sujeito passivo do tributo seria, portanto, o proprietário imobiliário, via de regra de médio ou alto poder aquisitivo, beneficiado direta e/ou indiretamente (aumento do valor de troca do imóvel) pelas obras realizadas nas adjacências de sua propriedade. O beneficiário final, contudo, deveriam ser os moradores de espaços segregados e mal dotados de infraestrutura técnica e social elementar, como loteamentos irregulares e favelas, áreas estas que o Estado deveria eleger como alvos prioritários para novos investimentos (SOUZA, M. L., 2015, p. 242, grifos do autor).

Ou seja, a ideia desse tributo seria capturar parte da extração da renda fundiária urbana dos mais ricos para os cofres públicos, uma vez que essa aquisição é feita mediante investimentos do próprio Estado em melhorias da cidade. O problema disso é o entrave que Maricato (2013, p. 175) destaca muito bem, ao dizer que, não apenas no Brasil, mas em toda a América Latina, “a valorização imobiliária é vista com um direito do proprietário e não como um ganho que lhe é alheio”. E isso, atrelado à desconfiança e à falta de fiscalização do público em geral de como e onde os recursos públicos são aplicados, conduz a dificuldades na efetivação desse instrumento, sem contar o clientelismo que ainda perdura.

Também chamadas de “exações” por Smolka (2014), as contribuições de melhoria são um instrumento de recuperação de mais-valia fundiária de particular interesse, já que podem ser feitas sob diversas formas, não apenas por meio de pagamento de imposto, mas também por meio da contribuição em forma de bens e

benfeitorias públicas, executadas previamente ou não, para a liberação da permissão de construir. Duas situações ocorridas no contexto fluminense são apresentadas a seguir e servem de exemplificação de como essa ferramenta pode ser utilizada.

No Rio de Janeiro, a prefeitura exigiu de uma incorporadora de torres comerciais no centro da cidade a reabilitação de prédios históricos vizinhos e a construção de um reservatório de grande porte para coletar águas pluviais. Na nova área de expansão da Barra da Tijuca, foi exigida dos incorporadores imobiliários a ampliação das linhas troncais de coleta de esgotos, como parte do acordo para permitir a construção de novas edificações (SMOLKA, p. 2014, p. 33).

Observa-se, nas ações citadas, que a sociedade teve a contrapartida devida como condição para a construção que impactaria a dinâmica circunvizinha. A atuação do Estado, ao utilizar-se do ente privado para realizar as modificações urbanas, em muitos casos, é mais coerente do que se fosse feito pelo município, geralmente em um tempo maior e com mais burocracia.

Segundo o autor, o uso de exações ocorre também na mitigação de impactos viários na Guatemala e também em Córdoba, na Argentina, como instrumento efetivo de compensação social. Neste último caso, “esses pagamentos devem ser pagos em espécie, na forma de serviços de esgotos, drenagem, iluminação pública ou outras obras públicas que o município considere necessárias e de custo comparável ao benefício recebido” (SMOLKA, 2014, p. 34).

Para arrematar o tema desse grupo de instrumentos, uma diferenciação se faz necessária para o estudo dos próximos que serão apresentados, a qual consiste em deixar claro que há diferenças entre o princípio da distributividade e a noção de redistributividade, o que é explicado com riqueza de detalhes por Silva (1999) ao estudar a recuperação de mais-valias fundiárias urbanas na América Latina, e que nos parece coerente apontar aqui. Segundo a autora:

Essa distinção é necessária porque na ação de distribuição [...], que afeta a forma como essas mais-valias fundiárias são apropriadas, não está contida uma ação de redistribuição, ou seja, esta ação não altera *per se* a forma como as mais-valias fundiárias são historicamente repartidas. Aqui, entendemos redistribuir como o resultado de uma ação de intervenção do setor público sobre a destinação final de excedentes originados por uma ação distributiva, com o objetivo de alterar a distribuição anterior àquela ação distributiva (SILVA, 1999, p. 105).

Assim, a repartição da renda fundiária urbana é feita para o todo social por meio da ação do poder público (princípio da distributividade), através de obras e investimentos governamentais, mas, de certa forma, essa divisão não altera as diferenças na apropriação da terra urbana. Já os mecanismos que trabalham a redistributividade das mais-valias fundiárias urbanas dão ao Estado condições de apropriar-se do sobrelucro (ou coibir a produção excedente), e distribuí-lo para o todo social, de forma a favorecer os que possuem menos condições de acesso e dificultar o excedente fundiário que não beneficia a cidade. O planejamento urbano associado aos diversos instrumentos contribui para a distribuição e a redistribuição da produção da cidade de forma equilibrada.

Além dos instrumentos citados, o segundo tipo refere-se aos **institutos jurídicos e políticos**. A lei apresenta uma lista de 20 instrumentos, conforme foi colocado no Quadro 3. Dentre esses destacaremos a usucapião especial de imóvel urbano, de natureza tanto individual como coletiva, que consiste na concessão de registro de posse ao possuidor de imóvel de até 250 m² por um período ininterrupto de cinco anos, sem oposição de seu uso; e a usucapião coletiva de mesmo rito, diferenciando-se pela constituição condominial de frações ideias de terreno. Em ambos os casos é exigida a não titularidade de outro imóvel, bem como a aplicação por apenas uma vez (BRASIL, 2001).

Esse instrumento coincide com os ideais da reforma agrária, atentando, contudo, para a reforma fundiária urbana, mecanismo que visa dificultar a especulação imobiliária em detrimento de populações desassistidas do direito à habitação. A usucapião é irmã gêmea da concessão de uso especial para fins de moradia, que era voltada para terras públicas, mas que teve seus seis artigos vetados. Outros instrumentos voltados para a função social da propriedade são o direito de preempção e o direito de superfície.

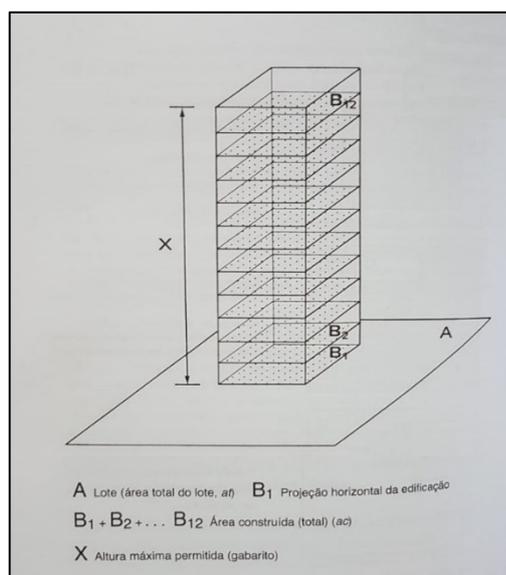
O direito de preempção consiste na concessão, para o município, da preferência na compra de imóvel urbano de particular, que tem suas regras fixadas no Plano Diretor de quais áreas são alvo deste interesse para os diversos fins de planejamento, como regulação ou reserva fundiária, proteção de áreas específicas, instalação de equipamentos públicos, expansão urbana, dentre outras (BRASIL, 2001). Já o direito de superfície “tem o objetivo de flexibilizar o mercado fundiário, permitindo a utilização da terra urbana sem transferência de propriedade” (CARDOSO, 2012, p. 44); de forma

gratuita ou com custos, esse mecanismo visa satisfazer a função social da propriedade urbana, através da concessão temporária para terceiro da utilização da terra ou edificação.

Quanto ao último instrumento, tipificado enquanto instituto jurídico e político, tem-se a outorga onerosa do direito de construir (também chamada de solo criado), que, segundo o Estatuto da Cidade, refere-se à concessão para a construção até determinado coeficiente de aproveitamento básico, por intermédio de pagamento feito pelo beneficiado da ação, que seguirá o regramento constante no Plano Diretor municipal (BRASIL, 2001).

A outorga onerosa é um instrumento que tipifica de forma explícita o avanço do Estatuto na separação do direito de propriedade (direito privado) do direito de construção (direito público). Isto é, a propriedade privada da terra urbana deve sujeitar-se ao bem público comum. Essa é uma das principais conquistas do Estatuto da Cidade. Para a melhor compreensão desse parâmetro, a elucidação do que venha a ser esse “coeficiente de aproveitamento básico” é fundamental, pois trata-se de um dos parâmetros que envolvem a identificação da terra urbana. A Figura 5 apresenta a esquematização do solo urbano criado.

Figura 5 – Esquema típico do parâmetro urbano do solo criado



Fonte: Souza, M. L. (2015, p. 225).

A figura acima expõe que a altura de uma construção é dada pela adição das áreas de cada piso sobreposto (representado por B₁, B₂ até B₁₂, mas podendo ter

quantidade diversa), a qual refere-se ao gabarito construtivo, que nada mais é do que a criação de solo urbano verticalizado. Pormenorizadamente, na aquisição de terreno urbano, o que se compra em um lote com área dada em metros quadrados é o direito de acesso a uma determinada parcela do solo urbano, e com ela o direito de construção (concessão pública) até determinado limite de pavimentos, geralmente limitado a um pavimento, o que implica dizer que esse número é o índice de aproveitamento do solo básico (que também é aplicado para toda a cidade, a depender do Plano Diretor).

A construção que ultrapasse esse limite de pavimento também extrapola a concessão mínima de construção (coeficiente de aproveitamento básico), indo além do nível do chão, e, portanto, está passível da incidência da outorga onerosa do direito de construir, dada a criação de solo adicional. A ideia de solo criado aplicada no Brasil foi idealizada primeiramente em Roma, no ano de 1971, atrelada à Comissão Econômica da Europa, vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU), por meio da criação documental que defendia a separação do direito de construir do direito de propriedade; em 1975, a França cria a primeira lei que efetiva esse instrumento e limita a área de construção à *plafond legal de densité* (RIBEIRO; CARDOSO, 2012a).

Com isso, dissemina-se a restrição do limite de construção e se estrutura uma importante ferramenta de regramento do solo urbano. É coerente lembrar que essa ferramenta está no rol das que visam evitar que a superexploração da renda fundiária urbana seja direcionada apenas para o comércio privado da terra, transferindo parte do valor auferido para os cofres municipais, fomentando, assim, uma redistribuição da lucratividade, a qual também é feita pelo usufruto das benesses que a infraestrutura urbana apresenta.

Na prática, é uma forma de amenizar as discrepâncias sociais na apropriação desigual do espaço urbano, mesmo que se reconheça que “a produção e a apropriação do espaço urbano não só reflete as desigualdades e as contradições, como também as reafirma e reproduz” (MARICATO, 2013, p. 170). As funções da concessão onerosa do solo urbano criado, que podem ser vistas a curto e longo prazo, são: “função de arrecadação, função desconcentradora e função de rebaixamento dos preços da terra” (SOUZA, M. L., 2015, p. 239).

Para além de fator tributário, a função de dispersar o adensamento construtivo visa amenizar problemas sociais, tais como a redução de fluxos viários em uma área

verticalizada, por exemplo, bem como a função de reduzir os preços da terra que advém da limitação na construção de pavimentos em regiões urbanas específicas. Isso induz a expansão horizontal em outras áreas (colaborando diretamente no planejamento urbano da cidade), mesmo que, conforme indica Souza, M. L. (2015), incorre-se no risco de redução da tributação de IPTU, por exemplo, contudo, pode facilitar o acesso a essas áreas.

O Estatuto da Cidade oferece ao Plano Diretor esses instrumentos que podem, nas mãos da gestão urbana comprometida com a justiça social, voltar o aparelho do Estado para equilibrar as forças que se digladiam pela apropriação da cidade. Em suma, a conceituação de solo criado pode ser feita da seguinte forma:

Trata-se de um mecanismo que permite a repartição entre proprietário da terra, incorporadores e Poder Público dos benefícios privados do processo de urbanização criado pela iniciativa privada, mas que se funda no investimento que o conjunto da sociedade realiza na forma da implantação dos equipamentos, da infraestrutura urbana e, de uma forma mais genérica, da riqueza social que caracteriza o espaço urbano, fruto da agregação, no espaço das iniciativas individuais cujos benefícios são socializados a partir de condições de acessibilidade. Ou seja, trata-se da apropriação, pela autoridade municipal, de parte da valorização fundiária e imobiliária (RIBEIRO; CARDOSO, 2012a, p. 128).

Acredita-se que evidenciar a divisão da riqueza social do espaço urbano pelos agentes citados é, no mínimo, justo, pois é da parcela que cabe ao poder público municipal que se tem o retorno do investimento para os demais segmentos da cidade, visando assim minimizar as injustiças urbanas. Com isso, se apresentou um quadro sintético dos principais instrumentos tipificados como tributários e financeiros, e os institutos jurídicos e políticos que possuem vinculações com o planejamento urbano, tendo em vista que fornecem ferramentas para que o município oriente o crescimento e o desenvolvimento da cidade, fundamentais também para o estudo da verticalização urbana.

Para uma melhor apreensão de como se encontra o panorama dos instrumentos de planejamento urbano nas cidades brasileiras, a Tabela 6 apresenta três instrumentos representativos das duas categorias analisadas, os quais referem-se à identificação da presença de legislação sobre contribuição de melhoria (dos institutos tributários e financeiros), outorga onerosa e usucapião (institutos jurídicos e políticos), conforme as faixas demográficas das cidades brasileiras.

Tabela 6 – Brasil: cenário de três instrumentos de planejamento urbano, segundo faixas de população, 2018

Faixas de população	Municípios						
	Total	Instrumentos de planejamento urbano					
		Legislação sobre contribuição de melhoria		Legislação sobre outorga onerosa do direito de construir (solo criado)		Legislação sobre usucapião especial de imóvel urbano	
		Total	%	Total	%	Total	%
Até 5 000	1.257	662	53%	297	24%	120	10%
De 5 001 a 10 000	1.203	596	50%	331	28%	115	10%
De 10 001 a 20 000	1.348	722	54%	430	32%	157	12%
De 20 001 a 50 000	1.096	773	71%	664	61%	329	30%
De 50 001 a 100 000	349	264	76%	258	74%	118	34%
De 100 001 a 500 000	271	212	78%	222	82%	117	43%
Mais de 500 000	46	39	85%	45	98%	22	48%
Brasil	5.570	3.268	59%	2.247	40%	978	18%

Fonte: Da autora, com base em IBGE/MUNIC – Pesquisa de Informações Básicas Municipais (2018).

De acordo com a tabela 6, quanto maior o porte demográfico do município maiores são as probabilidades de haver legislação sobre o planejamento urbano. Como o foco deste trabalho são cidades médias, se atentarmos para a faixa demográfica representativa das cidades de porte médio, verifica-se que, nos dois primeiros instrumentos, há uma tendência de crescimento no percentual de cidades com legislações voltadas aos instrumentos de contribuição de melhoria e solo criado, conforme também se eleva o patamar de cidades; porém, na usucapião urbana, mesmo repetindo a tendência, os percentuais são menores.

Vale observar que, nos três instrumentos destacados, a participação dos municípios de porte médio possui percentuais acima do que é apresentado pelo país, com mais do que o dobro quando se enfoca a legislação sobre solo criado e usucapião, possivelmente pela quantidade de pequenos municípios que não dispõem desses instrumentos.

Por último, e não menos importante, há também os oito **instrumentos de planejamento municipal** (vide Quadro 3), que abrangem Plano Diretor, parcelamento, uso e ocupação do solo, zoneamento ambiental, planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, dentre outros. No entanto, daremos maior atenção ao Plano

Diretor, por entender que a este conjugam-se leis como o parcelamento, o uso e a ocupação do solo, bem como o zoneamento ambiental. Além disso, o Plano Diretor “é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” (BRASIL, 2001, art. 40). Em vista disso, optou-se por apresentar os principais instrumentos do planejamento municipal, em apreço o Plano Diretor, na próxima seção.

3.1.2 Os instrumentos de planejamento urbano municipal e suas relações com o Plano Diretor: desafios e oportunidades

Segundo a literatura sobre o Plano Diretor, e após se apresentar sua jornada até a chegada nos termos que constam no Estatuto da Cidade, não são poucos os dilemas que envolvem esse regramento jurídico em sua tarefa de disciplinar a política de expansão urbana municipal. Para principiar, esclarecemos que o Plano Diretor e o zoneamento urbano têm tido caminhos paralelos ao longo da história do planejamento urbano no Brasil, diferenciando-se, dentre outros aspectos, por este último ter tido um caráter predominantemente prático e de longa data com aprovação em lei.

É importante colocar que “o conceito teórico de Plano Diretor inclui o zoneamento como um instrumento indispensável à sua execução, mas raríssimos são os Planos Diretores que incluíram um zoneamento minimamente desenvolvido” (VILLAÇA, 2012, p. 187). Isso ocorre por diversos motivos, mas, resumidamente, há o zoneamento disciplinado por lei, tal qual o Plano Diretor, e utilizado em conjunto com este (quando há uma fiscalização efetiva), ou há uma breve síntese no Plano Diretor. O mesmo se aplica ao parcelamento, uso e ocupação do solo que, via de regra, é instituído por lei municipal própria.

Todavia, o zoneamento carece de um pouco mais de atenção, por ser o instrumento que vai incidir na classificação das áreas intraurbanas, o que está diretamente vinculado à questão da verticalização e sua localização na cidade, pois, conforme já exposto, a produção vertical do espaço atrela-se a áreas específicas do tecido urbano. Assim, é preciso diferenciar os tipos de zoneamento e suas funcionalidades. Para Souza, M. L. (2015, 2019), são pelo menos três os principais tipos: a) zoneamento de uso do solo; b) zoneamento de densidade, c) zoneamento de prioridades.

No primeiro caso – zoneamento de uso do solo – refere-se à constituição de zonas conforme os diferentes usos/funções, visando uma coerência na localização de áreas específicas; é o caso da implantação de indústrias distantes de áreas residenciais, ou mesmo a locação de áreas de comércio próximas às zonas residenciais, por exemplo. O segundo tipo – zoneamento de densidade – é voltado para ordenar a expansão urbana com foco no adensamento, procurando evitar a saturação extrema, como no caso de bairros altamente verticalizados que vão ocasionar problemas com congestionamento e infraestrutura pública para suprir a demanda habitacional, bem como evitar seu oposto, isto é, grandes áreas com ocupação rarefeita, conforme aponta Souza (2019).

O terceiro tipo, o zoneamento de prioridades, de caráter complementar aos dois primeiros, pode ser sucintamente explicado da seguinte forma:

A preocupação central de um zoneamento de prioridades e “includente”, em contraste com a técnica tradicional de zoneamento de uso do solo, não é a separação de funções e usos, mas sim a *identificação dos espaços residenciais dos pobres urbanos e sua classificação de acordo com a natureza do assentamento (favela ou loteamento irregular) e, adicionalmente, conforme o grau de carência de infraestrutura apresentado*. Convencionou-se chamar esses espaços de *Áreas de Especial Interesse Social (AEIS)* ou *Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS)*. Tais espaços compreendem, principalmente, *favelas, loteamentos irregulares e os vazios urbanos* (SOUZA, M. L., 2015, p. 263, grifos do autor).

De acordo com o próprio nome, o zoneamento de prioridades refere-se à constituição de áreas prioritárias da atenção pública, o que não inviabiliza a presença do zoneamento de uso do solo ou do zoneamento de adensamento. Há um misto de complementaridade desses diferentes focos, conforme a realidade apresentada pelo município.

Sobre as ZEIS, se explica que foram instituídas a partir de reivindicações populares: “partindo da crítica às leis de zoneamento que dialogavam apenas com o mercado imobiliário, como se toda a população urbana nele se inserisse, as ZEIS buscaram combater a segregação” (MARICATO, 2014, p. 158). Conforme a autora, essa ideia, inclusive, nasce antes mesmo do Estatuto das Cidades, como mecanismo popular de reivindicação de moradias em cidades como São Paulo, por exemplo, e que passou a ser incorporada nas diversas leis de zoneamento pelo país.

O crescente déficit habitacional nas grandes e médias cidades foi um dos principais fatores que impulsionou a instituição das ZEIS, além do incentivo do Estado com a criação de órgãos como o Banco Nacional da Habitação (BNH) e a SERFHAU (ambos extintos) e, mais recentemente, de programas de habitação de interesse social, como o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), o Programa Casa Verde e Amarela, dentre outros fomentados pela Caixa Econômica Federal. Tais programas vão constituir um verdadeiro nicho de mercado que Shimbo (2012) vai chamar de Habitação Social de Mercado, identificada pela confluência do Estado, empresas construtoras e capital financeiro.

Essa produção de moradias voltada às camadas mais populares tem sua localização espacial feita, preferencialmente, nas ZEIS. Mas a abrangência do zoneamento vai muito além disso, uma vez que pretende organizar as diversas funções e usos do solo urbano, com a criação de Zonas Prioritárias (ZP), Zonas de Proteção Ambiental (ZPA), zonas industriais, zonas residenciais, zonas comerciais, dentre outras, evitando incorrer em mecanismo de segregação.

Esse instrumento continua ainda hoje a viabilizar, em larga medida, e independente da intenção dos planejadores, as diferentes formas de segregação social do espaço. Associado a determinados critérios de parcelamento do solo e a determinados parâmetros de ocupação, estabelece uma base para a diferenciação não apenas em termos físicos, como, principalmente, socioeconômicos (RIBEIRO; CARDOSO, 2012b, p. 113).

Apesar do diagnóstico apontado, acredita-se que o zoneamento é uma importante ferramenta do planejamento urbano que pode contribuir para a assistência de moradia digna à maioria dos desassistidos desta. Contudo, sua eficiência não se dá apenas pela mera delimitação de zonas, mas também pela contrapartida do Estado na oferta de equipamentos públicos que assistam às populações, caso contrário, o risco de um zoneamento criador de áreas marginais torna-se real (principalmente no tocante aos mais pobres).

Assim sendo, voltando-nos ao instrumento básico da política de expansão urbana, segundo o que expõe o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor é aprovado por força de lei municipal, com revisão decenal, sendo o responsável por indicar os parâmetros da função social da propriedade urbana. Com base nele, ações podem ser tomadas para implementar as modificações no âmbito do município, associadas

ao plano plurianual, às diretrizes orçamentárias e ao orçamento anual que instrumentalizam sua efetividade.

Além disso, ficam incumbidos os Poderes Executivo e Legislativo não apenas de sua elaboração, como também de fiscalização e implementação. Conforme coloca a lei:

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:
I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;
II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;
III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos (BRASIL, 2001).

Como se pode ver, a participação popular é um dos pilares da elaboração do Plano Diretor municipal, e se faz fundamental para uma legislação condizente com a realidade que será aplicada. Mesmo assim, não se pode esquecer que a implementação deste vai depender de um rigoroso acompanhamento, e aí está o cerne que pode alterar sua efetividade. Esse é o alerta de Maricato (2001, p. 113) ao dizer que o “PD pode, dependendo da correlação de forças local, ficar muito aquém do que permitem os instrumentos fixados no Estatuto da Cidade. A lei dá instrumentos para o avanço da luta contra a apropriação desigual do espaço [...] mas não a substitui”.

A luta do planejamento urbano e do Plano Diretor é uma constante na cidade contemporânea. Tanto que a conceituação de planejamento urbano, desenvolvida por Villaça (2015), evidencia o caráter permanente de ambos:

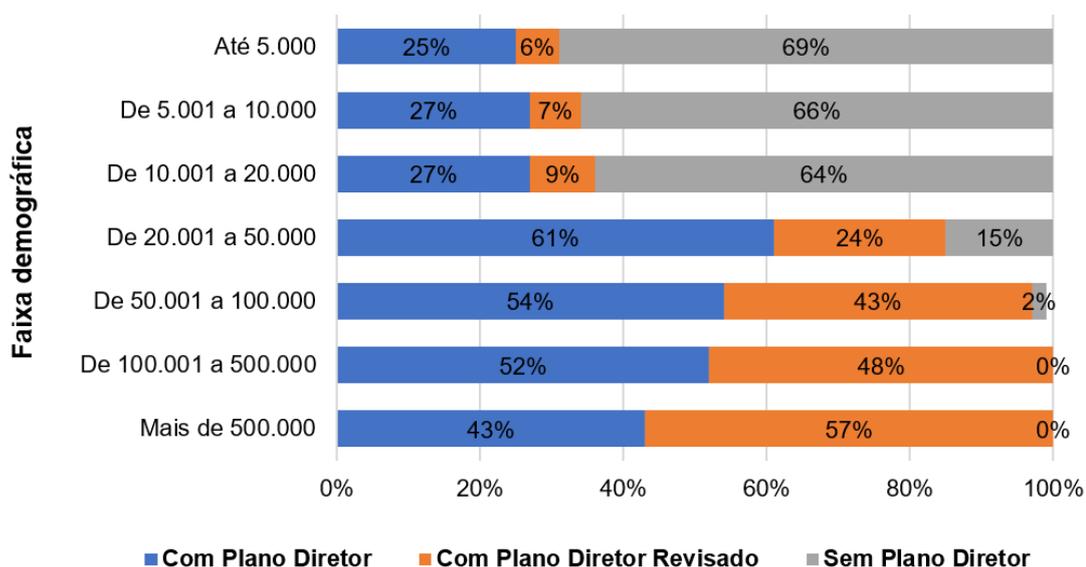
O planejamento urbano seria um processo contínuo do qual o plano diretor constituiria um momento; o processo seria uma atividade multidisciplinar e envolveria uma pesquisa prévia – o diagnóstico técnico – que revelaria e fundamentaria os “problemas urbanos” e seus desdobramentos futuros, cujas soluções seriam objeto de proposições que integram os aspectos econômicos, físicos, sociais e políticos das cidades e cuja execução tocaria a um órgão central coordenador e acompanhador da sua execução e contínuas revisões (VILLAÇA, 2015, p. 187-188).

À autoridade municipal, compete não apenas coordenar a elaboração, como também providenciar a revisão do Plano Diretor a cada 10 anos. Esse plano é voltado para realidades municipais específicas, sendo obrigatório para aglomerações com população superior a 20 mil habitantes, por exemplo, conforme apontamos a seguir.

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:
 I – com mais de vinte mil habitantes;
 II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
 III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4o do art. 182 da Constituição Federal;
 IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;
 V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.
 VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos (BRASIL, 2001).

Entende-se que os seis tópicos que caracterizam a presença do Plano Diretor indicam que, em boa parte dos municípios brasileiros, há a necessidade desse instrumento de planejamento urbano, em vista de uma melhor organização social diante de problemas como: grandes aglomerações urbanas, atividades turísticas, grandes empreendimentos com risco de impactos ambientais, perigos oriundos de movimentos de terra ou equivalentes, dentre outros. Pensando nisso, o Gráfico 3 apresenta um panorama do Plano Diretor nas cidades brasileiras.

Gráfico 3 – Brasil: cenário do Plano Diretor nos municípios segundo faixas de população, 2018



Fonte: Da autora, com base em IBGE/MUNIC (2018).

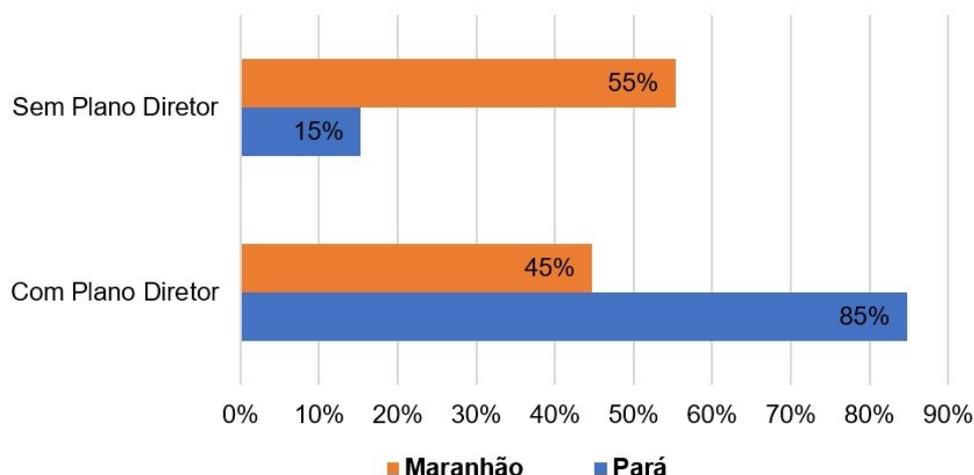
O cenário das cidades do país aponta para a presença do Plano Diretor na esmagadora maioria das grandes aglomerações urbanas (faixa de 100.001 a 500 mil e superior a 500 mil habitantes), nas quais 100% contam com o instrumento, estando

revisado ou não. Isso significa dizer, segundo o IBGE (2020), que nesse intervalo se encontra 57,6% da população nacional.

Quando olhamos para os pequenos centros, distribuídos nas cinco primeiras faixas demográficas, há nítida diferenciação entre os municípios que estão situados nas três primeiras faixas e os que são um pouco maiores (de 20.001-50.000 e 50.0001-100.000). Nestes últimos, respectivamente, 15% e 2% não possuem Plano Diretor, enquanto nos municípios menores de 20 mil habitantes, esses percentuais são consideravelmente maiores, superando o limiar dos 60%.

Uma das explicações para a diferença está no limite demográfico exigido na lei para a elaboração do Plano Diretor, ou seja, 20 mil habitantes. Assim, as pequenas cidades não possuem a obrigatoriedade do PD pelo quesito população, mas podem ser abrangidas pelos incisos II a VI do artigo 41 do Estatuto, em que se acrescenta que essas cidades equivalem a 67,8% (2.783) dos municípios brasileiros, uma das características da rede urbana nacional com o predomínio de pequenos centros.

Com o intuito de aprofundar o detalhamento referente ao panorama dos planos diretores, o Gráfico 4 aborda a temática no cenário em que as cidades de Imperatriz e Marabá estão inseridas, enfocando a perspectiva dessa legislação nos estados do Maranhão e Pará. Com isso, procuramos apresentar a realidade em que essas duas cidades médias participam, uma vez que são centros de destaque em suas unidades federativas.



Fonte: Da autora, com base em IBGE/MUNIC (2018).

No cenário comparativo entre os dois estados, o Maranhão apresenta mais da metade dos municípios sem a presença de Plano Diretor, enquanto o Pará tem percentual inferior, com menos de 15% para os municípios sem essa legislação. Já nos municípios com PD, a maioria das cidades paraenses se enquadram, com cerca de 85%, ao passo que esse percentual, no vizinho estado do Maranhão, é de apenas 45%.

Numa análise mais acurada, quando se apreciam esses percentuais diante do porte dos municípios que cada estado apresenta, verifica-se que, no universo das cidades maranhenses, 56% possuem até 20.000 habitantes, o que significa dizer que a diferença entre os 55% dos municípios sem PD é relativamente menor. Isso ocorre possivelmente pela característica do estado, que apresenta 96% das suas cidades sendo consideradas pequenas e inseridas na faixa demográfica inferior a 1000.001 habitantes.

Sobre essa particularidade é preciso que se atente, pois pode indicar que as cidades com Plano Diretor (45%) correspondem aproximadamente aos 40% dos municípios com população entre 20.0001 e 100 mil pessoas, com sensíveis diferenças (provavelmente são diferenças entre as cidades que se encaixam no artigo 41, que mesmo com pouca população estejam sujeitas a riscos ambientais, tenham potencial turístico, dentre outras).

Entre as cidades maranhenses com PD, das 122 que compõem esse universo, apenas 44 tiveram seus planos revistos, o que implica refletir que, possivelmente, são as poucas cidades maiores e com legislação elaborada há mais de 10 anos. Nesta

seção está inserida a cidade de Imperatriz, a segunda maior do estado e objeto do presente estudo, que terá explicado seu Plano Diretor em seções posteriores deste capítulo.

Já no estado do Pará, com percentual bem menor de cidades sem Plano Diretor (15%), se coloca que essa unidade federativa tem cerca de 88% de suas urbes (126) situadas na faixa de cidades pequenas, com menos de 100.001 residentes, e 28% do total de seus centros correspondem à faixa demográfica de até 20.000 pessoas. O que nos faz entender que há um considerável número de pequenas cidades com PD e, sendo notória a atividade mineradora em diversos centros, isso possivelmente pode explicar a presença de mais cidades pequenas com planos diretores.

Quanto aos 85% de municípios com PD (o que equivale em números absolutos a 122 municípios), examina-se que as cidades com população superior a 20.001 residentes correspondem a 72% (104 municípios) do total de 144 centros. No rol de cidades com Plano Diretor, 44 tiveram revisão deste, equivalendo a 31% do total. Neste grupo encontra-se a segunda cidade a que o estudo se atém, Marabá, uma das principais cidades médias paraenses e que também terá seu PD examinado mais à frente.

Diante disso, apreende-se que, da promulgação do Estatuto da Cidade, em 2001 – momento em que se torna obrigatória a presença de um Plano Diretor municipal –, até 2021, decorreram 20 anos desse instrumento de planejamento. E, como todo aparato jurídico, a lei é feita buscando avanços na resposta aos problemas que incomodam a sociedade, contudo, acreditamos que esse diagnóstico¹⁸ mais preciso a história dará por si, junto com as modificações feitas nas cidades brasileiras.

Importa explicar, portanto, as relações que o objeto deste estudo (a verticalização) tem com a legislação do Plano Diretor. Essa é a ideia desenvolvida na seção seguinte, em que trataremos de situar o leitor para os limites e possibilidades proporcionadas pelo PD na dinâmica verticalizadora do espaço urbano.

3.2 Discutindo a verticalização à luz do planejamento urbano

¹⁸ O *diagnóstico* do Plano Diretor no Brasil não faz parte do objetivo do presente trabalho, por isso optamos por não adentrar na questão. Algumas obras têm se incumbido disso, tais como Santos Junior e Montandon (2011), além de Rosin e Oliveira (2017), dentre outros.

A cidade contemporânea expande-se no sentido horizontal e vertical, por meio da produção do espaço urbano atrelada diretamente à terra urbana, bem como à produção social vinculada a esta. Assim sendo, a ênfase que procuraremos dar trata especificadamente da expansão urbana no sentido vertical, a qual pode ser identificada pela construção de edifícios, forma urbana material que agrega a sobreposição de espaço.

Tendo em vista isso, a produção vertical do espaço urbano é um dos alvos da legislação urbanística que disciplina a intensidade e a localização dos empreendimentos verticalizados, por meio de leis como o zoneamento, o código de obras municipal e, principalmente, o Plano Diretor, que tem como função o benefício da cidade como um todo. Diante de particularidades como a concentração em áreas valorizadas pelo mercado imobiliário, e sendo também ferramenta de valorização, a verticalização pode, portanto, alterar significativamente a organização socioespacial da cidade.

Sobre os novos encargos trazidos pela verticalização para o seio da gestão municipal, Ramires (1998) comenta que:

Com o desenvolvimento do processo de verticalização surge uma nova responsabilidade para o Poder Público, no sentido de disciplinar esse processo, através de zoneamentos, definição de gabaritos dos prédios, estipulação das taxas de ocupação e índices de aproveitamento dos lotes (RAMIRES, 1998, p. 111).

Essa responsabilidade se dá em vista da dimensão da produção vertical no espaço urbano, com implicações diretas na circunvizinhança em razão da altura e da redução da privacidade do entorno, do fluxo de pessoas e de alterações ambientais, como sombra, barulho e ventos, que modificam a qualidade das demais moradias. A depender da população residente, da quantidade de pavimentos e do número total de apartamentos, um único edifício pode alterar toda a dinâmica social de um bairro.

Como tratamos de edifícios que geralmente são voltados às camadas de mais alta renda, logo, bem valorizados, a legislação é fundamental para sua implantação. Isso porque uma regra é clara: “quanto mais valorizada for uma área para o mercado imobiliário, mais detalhada é sua legislação” (MARICATO, 2001, p. 95). O empreendimento vertical carece do aparato jurídico, regulado pelo Estado, para a consecução do projeto e sua posterior efetivação, pois o público a que se destina não costuma correr riscos na garantia do capital investido.

A legalização da construção é um critério indispensável, e por isso mesmo é calculada previamente pelo incorporador ou construtor como um dos custos da construção. Neste processo, inserem-se diversas taxas e licenças, como ITBI e alvará de construção, além de alguns encargos, autorização ambiental, dentre outros que vão subsidiar o início da construção. É nesta etapa que instrumentos como a outorga onerosa do direito de construção é aplicada, quando da inobservância do índice de aproveitamento discriminado no Plano Diretor, bem como se confere o respeito ao zoneamento municipal, aos limites construtivos do código de obras e posturas etc.

Um dos diferenciais da compra de um apartamento é que esses trâmites legais são feitos pelos agentes construtores e/ou incorporadores, cabendo ao pretendo comprador arcar com o equivalente financeiro embutido no preço final.

Assim, com base nas informações sobre o planejamento urbano municipal e seus principais instrumentos de modificação do espaço, as duas próximas subseções incumbir-se-ão de apresentar a perspectiva do planejamento urbano em Imperatriz/MA e Marabá/PA, tratando de explicar também o processo de estruturação intraurbana de cada uma delas, bem como o percurso do principal instrumento de planejamento urbano, isto é, o Plano Diretor destas urbes.

3.3 A estruturação intraurbana de Imperatriz/MA e o planejamento municipal

Voltando a atenção para a organização espacial de Imperatriz e sua estruturação intraurbana, relembra-se que a cidade foi fundada às margens do rio Tocantins, tendo seu crescimento urbano partindo do rio em direção ao Leste. A partir dos anos 50, 60 e 70 do século XX ocorre uma explosão demográfica vinculada a fatores como a construção da BR-010, movida pela política desenvolvimentista, e a mudanças fomentadas também pela economia ciclôtímica da região, sob o estandarte do arroz, da madeira e do ouro.

O primeiro layout esquemático do espaço urbano imperatrizense representa a cidade no ano de 1938, sendo apresentado por Orlando Valverde e Catharina Dias em 1967, mostrando a organização do espaço da cidade.

Figura 6 – Cidade de Imperatriz/MA: mapa dos principais pontos em 1938

numa economia quase fechada, sufocada pela falta de transportes”, razão pela qual boa parcela da força de trabalho voltava-se à extração da castanha em Marabá.

A relação dos trabalhadores, metade do ano fora na colheita nos castanhais e outra metade na cidade, interferiu até mesmo em uma das gestões municipais. Conforme aponta Barros (1996), o prefeito Antenor Fontenele Bastos afastava-se constantemente para a colheita em Marabá no período de seu mandato, iniciado em 1956, o que ensejou uma maior atuação do vice Mundico Barros, que realizou as primeiras aberturas de terrenos em novas áreas de expansão da cidade, como na rua Simplício Moreira e na praça de Fátima, até então apenas abertas. Foi sob o governo do vice, que terminou por assumir definitivamente a gestão de 1958 a 1960, que boa parcela da cidade teve seu impulso inicial de expansão.

Ao todo, 29 ruas e avenidas e cinco praças foram “planejadas e abertas à machado” por Mundico Barros, dentre as quais estão as principais vias da cidade. Destacam-se, no sentido vertical, 13 logradouros, dos quais tem-se as avenidas Getúlio Vargas e Dorgival Pinheiro de Sousa como eixos principais; e no sentido transversal a essas, outras 16 ruas, como a rua Piauí, Ceará, Maranhão, Sergipe, Alagoas, além da Av. Babaçulândia situada após a BR-010; além de praças centrais como a Praça Tiradentes, Praça Brasil, dentre outras (BARROS, 1996).

Figura 7 – Imperatriz/MA: vista aérea no final da década de 1960



Fonte: Ambrogio (2015).

Esse período é um marco para o planejamento urbano imperatrizense, pois delineou os rumos de expansão da cidade. É bom lembrar que Imperatriz já atraía migrantes pela abertura da Estrada do Permínio, feita em 1949. Assim, chegavam novos moradores e havia a necessidade de disciplinar o assentamento das famílias, atraídas principalmente pela cultura do arroz e pelas abundantes terras para o plantio. Isso se reflete no censo de 1960, em que se acha um acréscimo de 25.105 residentes, passando a cidade a abrigar um contingente de 39.169 pessoas.

A partir dos anos 1960 e 1970, o crescimento demográfico acentuou-se a níveis até então nunca vistos, desde sua fundação em 1852:

De burgo acanhada, há duas décadas atrás [1950], em que as casas se distribuíam em duas ou três ruas principais, paralelas à barranca do rio [...], Imperatriz cresceu espetacularmente, ultrapassando já o número de 2.000 prédios, expandindo-se sobretudo em direção à estrada de rodagem. Aí um ativo comércio, constituído essencialmente de bombas de gasolina, oficinas mecânicas, pensões, bares, etc., surgiu como por encanto. Os novos setores criados com o desenvolvimento da cidade, [...] são compostos de ruas largas, traçado geométrico em xadrez, com os respectivos quarteirões ainda não totalmente ocupados pelas construções. O surto de crescimento de Imperatriz concorreu para que o núcleo desenvolvesse também o seu setor de serviços, como, por exemplo, a casa de saúde, de iniciativa particular, que tornou Imperatriz independente das influências de Marabá e Carolina (VALVERDE; DIAS, 1967, p. 203-4).

A dinâmica socioeconômica que se materializou no espaço urbano alterou drasticamente o perímetro urbano e o desenho da cidade, que mais do que duplicou a área territorial existente em 1938. De acordo com os autores, o traço reto dos quarteirões enfileirava-se ao longo de diversas ruas, contudo, entre as principais estruturas urbanas de então, apenas o mercado municipal saiu da área central, próxima ao rio. Igrejas, farmácias, prefeitura, posto médico e postos escolares concentravam-se a partir da rua Simplício Moreira e demais ruas paralelas no sentido beira-rio a Leste.

À medida que a economia imperatrizense galgou outros patamares, sua relação com os demais centros maranhenses e paraenses também se modificou. A aptidão para o setor terciário se desenvolveu em Imperatriz com a criação de diversos estabelecimentos, ocorre que o declínio do arroz e a extração da madeira alimentou a economia da cidade, até então com abundante floresta nativa. O que, associado à construção da Belém-Brasília, facilitou o escoamento da produção, contudo, a

atividade teria vida curta pela intensidade que logo resultou na escassez da matéria-prima, conforme aponta Franklin (2008).

No censo de 1970 Imperatriz apresentava 80.722 habitantes, ao passo que em 1980 esse total foi para 220.469 residentes. Muito disso se deve à transição do ciclo do arroz para a atividade de extração da madeira, o que impulsionou a vinda de levas migrantes para Imperatriz e também para a região, oriundas de diversas localidades, que acessaram a cidade e as outras cidades via rodovia Belém-Brasília.

Os migrantes continuaram a chegar no decênio dos anos 1980, com a descoberta de ouro em Serra Pelada. Imperatriz tornou-se estratégica para essa atividade, alimentando o garimpo com mão de obra e, principalmente, maquinário para a extração, oportunidade em que, como mencionado anteriormente, ampliaram-se as relações dos comerciantes com novos fornecedores. Conforme Sousa (2015):

A cidade de Imperatriz se apresentara no contexto mencionado como o principal núcleo urbano das regiões: central e sul do território maranhense, sendo que esta influência também se irradiava para o extremo norte do estado Tocantins (antes pertencente ao estado de Goiás) e ainda às porções sul e sudeste do estado do Pará. Nesses termos, a cidade de Imperatriz se constituía como o principal de centro abastecedor das necessidades básicas das populações vinculadas à exploração mineral difundida na região sul do estado do Pará (SOUSA, 2015, p. 338).

A cidade destacava-se no cenário regional do sul do Maranhão e no entroncamento circunvizinho dos estados de Pará, Goiás e Maranhão, ao passo que a organização intraurbana também era alterada. A Figura 8 apresenta uma panorâmica da cidade em 1973, em que é possível observar a presença de equipamentos urbanos como o Estádio Frei Epifânio D'Abadia, inaugurado na década anterior, o antigo aeroporto próximo a este, bem como o traçado da Belém-Brasília.

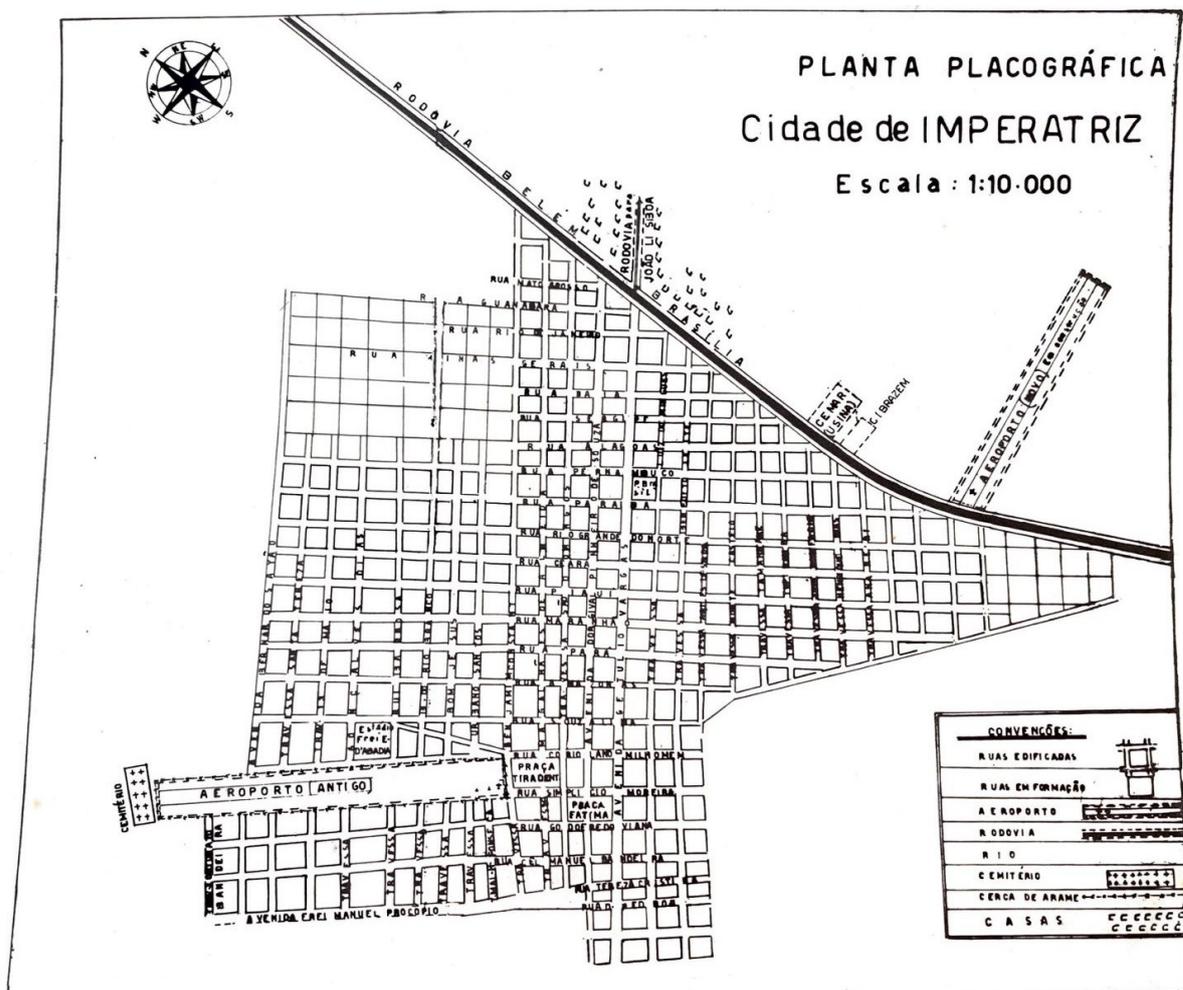
Figura 8 – Imperatriz/MA: vista aérea em 1973



Fonte: Imperatriz (2007).

Nos anos 1970, muitas alterações ocorreram em Imperatriz em sua transição de pequena cidade para centro econômico regional. A Figura 9 apresenta com mais detalhe o contorno do traçado urbano imperatrizense nos primeiros anos desta década, em que é possível ver a presença dos dois aeroportos: o antigo, que logo seria transformado em logradouros públicos voltados à habitação; e o novo, cuja localização e construção deu-se nas margens da BR-010, e foi inaugurado posteriormente, conforme encontra-se em 2022.

Figura 9 – Imperatriz/MA: planta urbana em 1972



Fonte: Barros (1996, p. 399).

No mapa de 1972, o traçado urbano já evidenciava o deslocamento da urbanização em direção à rodovia. Se atentarmos para as vias com nomenclaturas e as quadras em processo de desenvolvimento, pode-se perceber, por exemplo, que cortando o antigo aeroporto (comumente chamado de campo de pouso) no sentido norte, a Av. Bernardo Sayão já orientava o caminho da ocupação do solo, que posteriormente tornar-se-ia uma das principais vias que interliga o fluxo da rodovia à bairros centrais como o Jardim Três Poderes (já com quadras delimitadas no mapa), e o bairro Nova Imperatriz, um dos principais subcentros da cidade, situado na porção à esquerda da Bernardo Sayão.

Segundo Barros (1996, p. 127), foi na gestão do prefeito Raimundo Silva que “começa o bairro Nova Imperatriz, implantando-o a partir da ponta norte do campo de pouso, e seguindo até a Rua Sousa Lima”. Assim, à proporção do crescimento da

cidade, viam-se alterações significativas nas feições urbanas, com a presença de estruturas novas, como a criação do 50 BIS; a inauguração do novo aeroporto em 1973; a criação de vias fundamentais de acesso, como a Av. Pedro Neiva de Santana, asfaltada em 1975 e que encabeçou parte da urbanização para além da rodovia, hoje um subcentro dinâmico de Imperatriz.

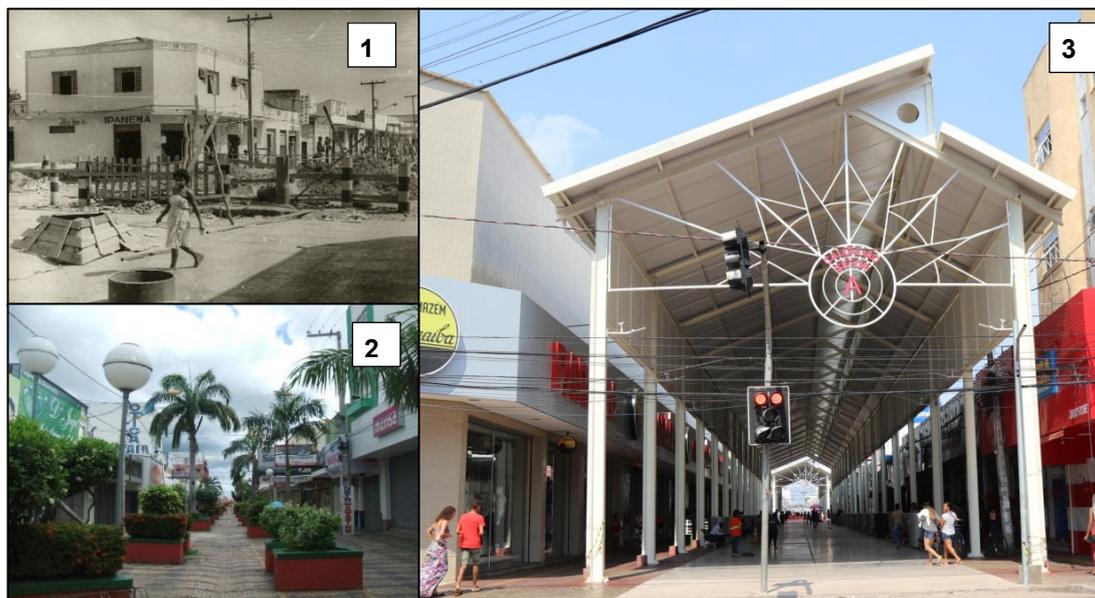
No alvorecer dos anos de 1980, é inaugurado o calçadão de Imperatriz, como é conhecida uma fração da Av. Getúlio Vargas, que consagrou a mudança definitiva das principais atividades comerciais do antigo centro (localizado nas imediações das primeiras ruas, próximo à Beira-Rio) para a nova área central, tendo a Av. Getúlio Vargas como principal espaço comercial, que se estende até a BR-010. Comércio esse que, na contemporaneidade, expande-se por ruas paralelas, como a Av. Dorgival Pinheiro de Souza, Rua Luís Domingues etc. Ferreira (2015) comenta o contexto em que isso ocorreu:

No final da década de 70, o então prefeito Carlos Gomes Amorim inicia a construção do calçadão em um trecho da Avenida Getúlio Vargas, concluindo-o no início dos anos de 1980. Era uma utopia para comerciantes e investidores daquele período, que chegaram inclusive a declarar que aquela obra seria a falência da maior e mais importante avenida da cidade. Era de fato um sonho utópico, mas que não se tornaria um pesadelo. Considerado utópico porque a rua de lazer mais próxima de Imperatriz era a Rua 8, em Goiânia capital de Goiás a 1.500 quilômetros de distância. Considerado um pesadelo porque acreditavam realmente que ele poderia causar a falência do comércio onde ele estava sendo construído (FERREIRA, 2015, p. 75).

Com a conclusão do calçadão, o comércio voltou-se em peso para essa área, revigorando a dinâmica terciária da cidade (Figura 10). Como menciona Ferreira (2015), até então a cidade não tinha um espaço comercial estruturado para a manutenção do comércio local e dependia, em boa medida, de Goiânia. Não há dúvida de que a abertura do calçadão contribuiu para o desenvolvimento do comércio de Imperatriz e concentrou parte dos fluxos neste setor.

O espaço do calçadão pode ser entendido como uma centralidade comercial imperatrizense, desempenhando funções intra e interurbanas expressas pela dinâmica do comércio popular, também alimentado pela proximidade de um terminal de integração, que favorece o transporte dos e para os diferentes bairros e cidades vizinhas, bem como a proximidade de diversas agências bancárias, que convergem para um forte intercâmbio de capitais e pessoas (SILVA, 2021).

Figura 10 – Calçadão de Imperatriz: registros de meados de 1980, antes da revitalização de 2019 e em 2020



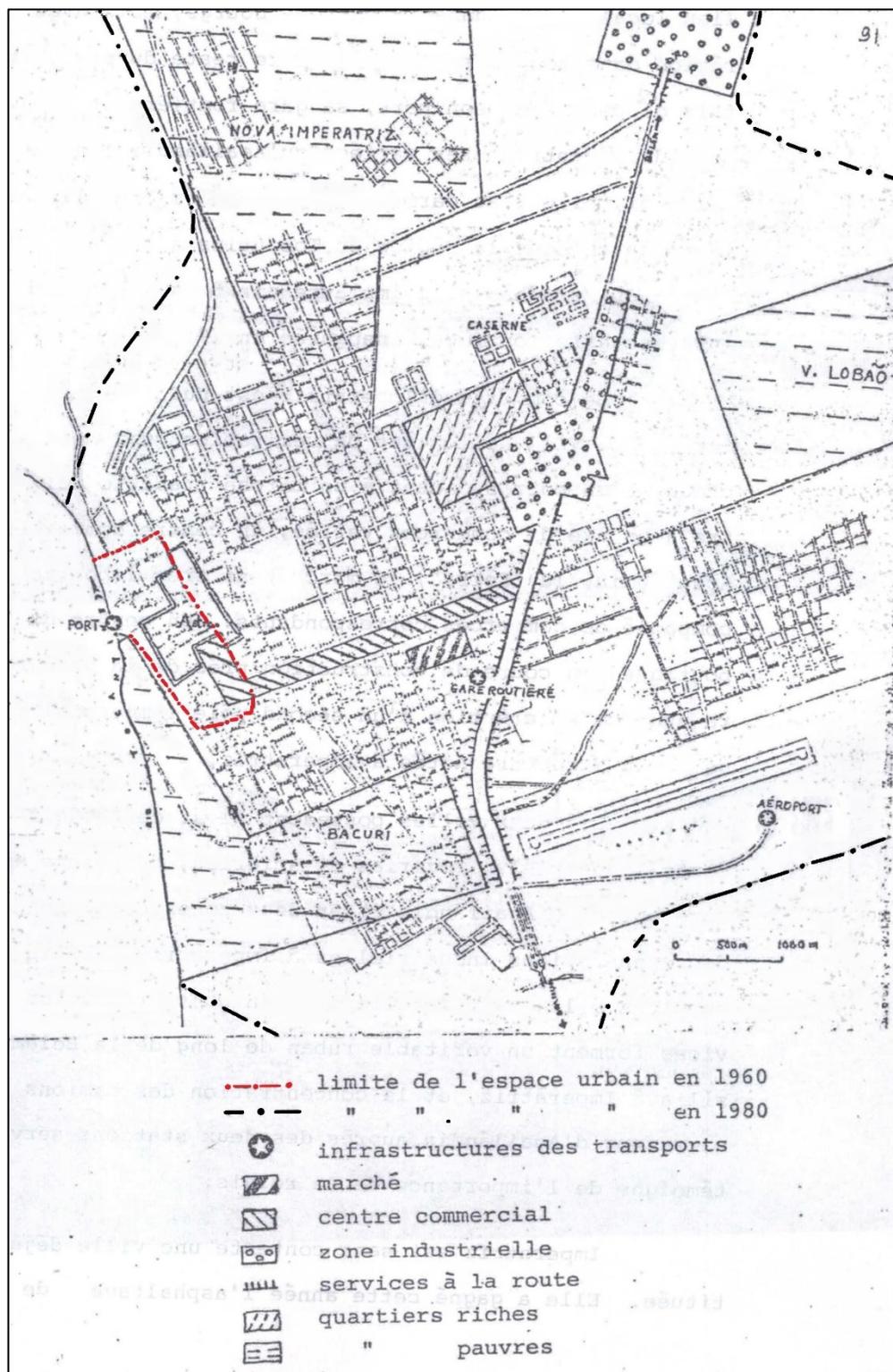
Fonte: 1 - Cunha (2014); 2 - Lima ([ca. 2019]); 3 - Comércio (2020).

Sob a perspectiva de Imperatriz nos anos 80, há que se apontar que, neste período, já havia uma nítida diferenciação do tecido socioespacial. Os primeiros bairros encontravam-se em franco processo de ocupação, e boa parte dos grandes equipamentos públicos achavam-se instalados. Um estudo de referência sobre Imperatriz, intitulado “Cidade e desenvolvimento regional numa região pioneira no Brasil: Imperatriz-Maranhão” (BITOUN, 1980, tradução nossa), apresenta abundantes apontamentos deste período. Segundo relatado por esse autor:

A diferenciação social é acentuada - Do luxo das moradias no bairro dos Três Poderes junto ao quartel, às sórdidas cabanas de palha nos pântanos da Vila Lobão, na estrada para João Lisboa, completa-se a gama: bairros de classe média na metade norte da cidade, bairros mais populares na zona sul (Bacuri). Os conjuntos habitacionais prometem luxo e os preços do m² urbano já variam de 700 a 5.000 cruzeiros (BITOUN, 1980, p. 94, tradução nossa).

A citação do autor deixa claro que, no espaço urbano de Imperatriz, a porção de território próxima ao quartel (50 BIS) já possuía status de espaço residencial voltado para a elite da cidade, local onde é criado o bairro Jardim Três Poderes, que desde sua gênese foi planejado para as camadas de mais alta renda (OLIVEIRA, 2017). A Figura 11 ilustra essa afirmação do autor com um mapa do espaço urbano imperatrizense.

Figura 11 – Imperatriz/MA: mapa do espaço urbano em 1960 e 1980



Fonte: Bitoun (1980, p. 91), editado pela autora.

Observa-se, no layout da cidade, que os primeiros bairros populares foram Nova Imperatriz, Bacuri e Vila Lobão. Já se tinha a centralização da indústria em determinados pontos, destacados no mapa como zona industrial, e localizados

próximos à rodovia Belém-Brasília, como é o caso do bairro Maranhão Novo (ao lado do Jardim Três Poderes), onde havia a presença de muitas das usinas beneficiadoras de arroz. Da mesma forma, é visível o destaque do centro comercial, já na Av. Getúlio Vargas, e na sua seção próxima à BR a presença do Mercadinho de Imperatriz e da antiga rodoviária.

No mapa da Figura 11, se compararmos o limite do espaço urbano de 1960 com o de 1980 é nítida a expansão da mancha urbana e a estruturação do espaço intraurbano. O tecido da cidade alastra-se em direção à BR, e neste período perpassa a esta; indo também no sentido das laterais do rio Tocantins, e em direção ao cemitério São João Batista e Bacuri. Assim, mediante a compreensão dessa dinâmica de expansão de Imperatriz, a próxima seção se incumbe de apresentar o planejamento da cidade segundo a legislação municipal, com foco no seu Plano Diretor.

3.3.1 Marcos legais do planejamento urbano de Imperatriz/MA: os desdobramentos do Plano Diretor e do Zoneamento urbano

A ocupação do solo urbano imperatrizense se deu ao longo de sua história num misto de legalidade e ilegalidade, que marca não apenas esta, mas muitas das cidades brasileiras. O crescimento demográfico explosivo a partir dos anos 50 impactou a dinâmica da cidade com a insurgência de problemas urbanos como: violência; altos índices de acidentes de trânsito – associados à precariedade e desorganização das vias –; constante ocupação de terras; problemas atrelados à própria dinâmica climática, como as enchentes do rio Tocantins e alagamentos nas épocas de chuvas, que engrossavam o caldo das reclamações dos cidadãos.

Como a maioria das cidades em franco processo de expansão, os problemas urbanos de Imperatriz avantajavam-se, e a gestão urbana caminhou com dificuldades para a sua resolubilidade. A infraestrutura urbana e o trânsito, por exemplo, eram constantemente noticiados na mídia local como dificuldades rotineiras encontradas no período de 1950 a 1980. O clima na cidade tem duas estações bem definidas, e no período chuvoso a situação se agravava, não apenas no centro como também nas novas áreas em expansão. A Figura 12 apresenta duas reportagens sobre a problemática da infraestrutura viária de Imperatriz.

Figura 12 – Imperatriz/MA: problemas nas vias urbanas nos anos de 1970

Operação tapa buracos

Segundo apurou a nossa reportagem, o prefeito José do E. Santo Xavier dará início na próxima terça-feira, a operação TAPA BURACO, objetivando com isso recuperar as nossas principais vias públicas, seriamente danificadas pelas pesadas chuvas que cairam durante o inverno. Os serviços de rua serão feitos à base de camadas de picarra e asfalto, sob a orientação da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Município e atingirão as seguintes vias da cidade: Av. Getúlio Vargas e ruas Godofredo Viana e Manoel Bandeira. Tais obras serão de caráter provisório, enquanto não se execute o grande plano de urbanização de Imperatriz. A assessoria do Gabinete da Prefeitura Municipal informou ainda à nossa reportagem que dentro de breves dias será encaminhada ao Legislativo local, mensagem solicitando abertura de crédito, visando a compra de veículos para formar a patrulha mecanizada do Município, a fim de que tenha começo uma outra oportuna operação, qual seja, terraplenagem recuperação e recuperação de estradas municipais. Progresso se reserva ao direito de oportunamente voltar ao assunto. A reportagem do O

Na Dorgival Pinheiro nova enchente



A chuva de ontem novamente formou a imensa lagoa na "Dorgival Pinheiro", junto ao cruzamento com a rua Amazonas, outra vez dificultando o tráfego de veículos. Decididamente, o problema é crônico. Por outro lado, no temporal que ontem à tarde desabou, uma casa da rua Dom Pedro II, próxima ao bairro da União, teve seu telhado atingido pela queda de um raio, lançando longe telhas e vigas de madeira. Dentro da casa todos caíram, mas ninguém sofreu nada de mais grave. Na beira do rio, houve um corre-corre, no caso de desembarque, provocado pela queda de um raio que atingiu um barco atracado, também sem fazer vítimas.

Calçadão estranhando água



A forte chuva que no começo da tarde de ontem caiu sobre a cidade, deu prejuízos para o calçadão que está sendo construído na avenida Getúlio Vargas. A água que desce do teto do Mercado Botafogo não foi devidamente canalizada para a rede de esgotos, e correndo no sub-solo, levantou uma parte do piso já concluído, lançando muito longe as pedrinhas que ali estavam colocadas. O buraco provocado pela água tem uns quatro metros de comprimento por dois de largura. Logo após a chuva, técnicos do CONOL chegaram ao local, para imediata restauração do trecho do calçadão danificado.

Fonte: Jornal o Progresso, edições de 27/05/1973 e de 19/10/1979.

Alagamentos e a constante presença de operações feitas pelo governo municipal, como a de tapar buracos, na época do inverno, eram de praxe (e ainda são). Tal situação passa a ter outra dimensão com a expansão urbana para além dos limites da BR, ampliando também outros aparatos urbanos. O exemplo das vias de Imperatriz é apenas um dos problemas que afligiam a vida urbana; o lixo, o esgotamento sanitário e a distribuição da água encanada também eram (e ainda são) questões recorrentes. Atualmente, aproximadamente 87,33% da população tem acesso à água tratada, enquanto 69,67% não possui coleta de esgoto (SNIS, 2021).

Gestão após gestão, as reclamações eram as mesmas, e os avanços seguiam a passos lentos. Aqui recordam-se os esforços de gestores de organizar a expansão do tecido urbano de Imperatriz, até mesmo criando as primeiras ruas "a machadadas",

contudo, uma coisa era apontar o caminho das primeiras vias, outra coisa foi sua ocupação. Os conflitos pela terra não são um fenômeno novo, principalmente quando se trata da terra urbana imperatrizense. Vez ou outra havia a ocupação de grandes áreas ociosas, onde logo se congregavam diversas famílias em seus barracos improvisados.

Foi assim que se constituíram muitos dos bairros de Imperatriz. Seja pela morosidade dos trabalhos de regularização fundiária, ou pelo poder do grande latifúndio urbano, respaldado juridicamente e contido na “cidade legal”, o acesso ao solo urbano ocorria, então, por diversas formas. Recortamos uma reportagem de 1976 que explana sobre algumas dessas invasões, disposta na Figura 13.

Figura 13 – Imperatriz/MA: reportagem sobre ocupação de terras, 1976



Fonte: Jornal o Progresso, edição de 16/07/1976.

Pode-se ver que a expansão da cidade não ocorria pacificamente. Na reportagem, há o relato de pelo menos três ocupações em áreas já valorizadas pelo mercado imobiliário desde aquela época, como a Rua Ceará, a Av. Bernardo Sayão e o bairro Jardim Três Poderes. O embate entre as diferentes classes sociais pelo acesso à terra urbana não era (e continua não sendo) problema de simples resolução. Isso, associado à questão da violência – em seu *modus operandi* da pistolagem, como era melhor conhecida nestas terras amazônicas –, trazia para o cenário de Imperatriz dificuldades ainda maiores, chegando a vitimar até mesmo alguns prefeitos.

Nos anos posteriores, na década de 1990, a cidade já tinha boa parte de sua área intraurbana consolidada: os bairros centrais já estavam bem caracterizados e expandia-se com mais intensidade a porção periférica de Imperatriz, tanto no sentido Leste, para além da Belém-Brasília, como no sentido Noroeste, em direção à estrada do Arroz e adjacências. Imperatriz crescia no sentido horizontal e também vertical, pelo incremento de edifícios nas áreas centrais.

Assim, entendendo alguns pontos importantes da realidade urbana de Imperatriz a partir de seu crescimento urbano e dos problemas decorrentes deste, trataremos dos marcos legais do planejamento municipal. Sabe-se que, conforme o Estatuto da Cidade, os instrumentos da política urbana são diversos (já abordados nas subseções 2.1.1 e 2.1.2), e quando se trata especificamente do planejamento municipal, suas ferramentas também se relacionam com outros instrumentos jurídicos e financeiros, de forma que optamos por trabalhar com duas legislações cruciais para o planejamento do município: o Plano Diretor e a Lei de zoneamento, uso e ocupação do solo de Imperatriz.

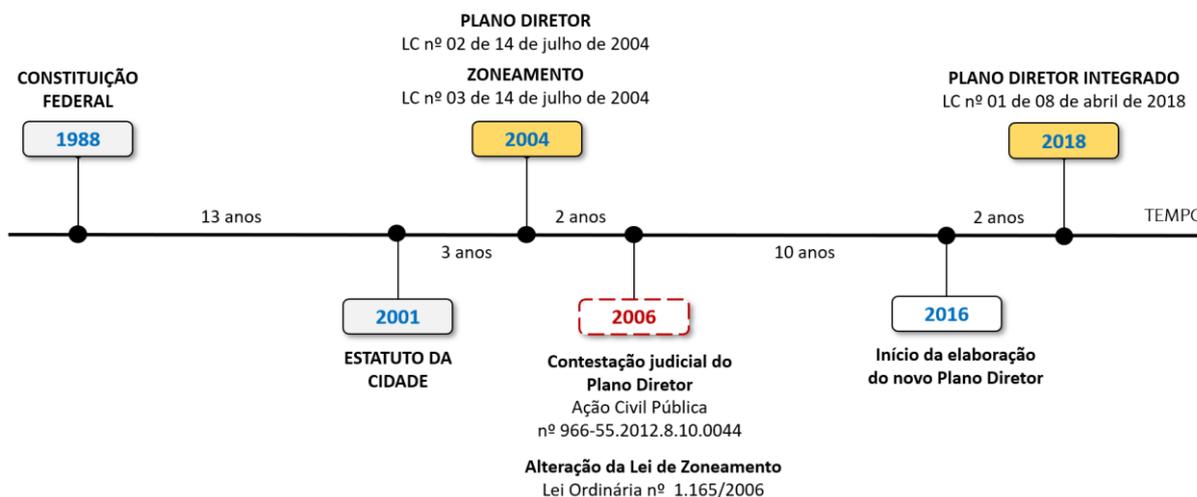
Não se menosprezam outras legislações também envolvidas na temática do planejamento, como o plano plurianual e as diretrizes orçamentárias, por exemplo. Contudo, acredita-se que as duas ferramentas escolhidas podem apresentar com mais propriedade a dimensão socioespacial de Imperatriz, dado o caráter de ambas as leis estar voltado à materialização das funções e usos da terra urbana, o que, por conseguinte, pode indicar como a cidade é pensada, principalmente no que tange à verticalização.

A partir dos marcos legais que embasam os desdobramentos do planejamento de Imperatriz, se esclarece que o município disciplina o zoneamento, o parcelamento, o uso e a ocupação do solo em lei específica, fora do Plano Diretor. O Plano Diretor, por sua vez, contempla os aspectos do zoneamento ambiental. Esse adendo se faz necessário porque muitas cidades agregam em seu Plano Diretor o zoneamento da cidade, e, em outros casos, também é essa norma que trata do uso, parcelamento e ocupação do solo permitido, o que não é caso de Imperatriz.

Posto isso, explica-se que a aprovação do primeiro Plano Diretor do município ocorreu em 2004, três anos após o Estatuto da Cidade instituir a obrigatoriedade deste instrumento para as cidades com mais de 20.000 habitantes. Imperatriz já apresentava, no ano anterior, segundo o censo de 2000, cerca de 230.566 pessoas,

ou seja, era um dos municípios que careciam urgentemente desse instrumento. Nesse sentido, os marcos legais do planejamento da cidade são apresentados na Figura 14.

Figura 14 – Imperatriz/MA: marcos legais do planejamento municipal, 1988-2018



Fonte: Da autora, com base em Brasil (1988, 2001), Imperatriz (2004a; 2004b; 2006, 2018).

O ano de 2004 não data apenas a promulgação do primeiro Plano Diretor de Imperatriz, mas também a aprovação da Lei de Zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo da cidade, sob a consultoria da empresa GMarques. Isso ocorre no último ano da gestão do então prefeito Jomar Fernandes, filiado ao Partido dos Trabalhadores (PT). É coerente apontar que, segundo Oliveira (2017), os primeiros edifícios de Imperatriz começaram a ser erguidos mais de 20 anos antes, no início da década de 1980, ou seja, essas legislações chegam quando a produção vertical do espaço já estava em curso.

Até então, destacavam-se três normas que dispunham da organização do espaço da cidade. A primeira referia-se à Lei Orgânica, que se resumia a enumerar as legislações que seriam utilizadas para desenvolver a política urbana, as quais posteriormente seriam elaboradas e aprovadas, conforme disposto no artigo 126. A segunda era o Código de Obras (Lei nº 197/78), que estipulava o rito sumário das construções e algumas normativas conforme o tipo de estabelecimento (e revogada pela lei de zoneamento); e a terceira se tratava do Código de Posturas (Lei nº 850/97), com enfoque voltado à higiene e ordem pública.

Esse primeiro PD de Imperatriz foi composto de 113 artigos, distribuídos em 22 Títulos. Por ter sido elaborado praticamente em conjunto com a Lei de zoneamento,

uso e ocupação do solo, muitas das questões práticas voltadas à habitação ficaram dispostas nesse segundo instrumento. Em suas disposições iniciais, a Lei preocupou-se em: definir a “Política de Desenvolvimento e das Funções Sociais da Propriedade Urbana e da Cidade”; classificar os 33 objetivos em quatro categorias: objetivos políticos, econômicos e sociais, físico-ambientais e administrativos; dividir as 38 diretrizes norteadoras em diretrizes econômico-sociais, físico-ambientais e político-administrativas (IMPERATRIZ, 2004a).

O PD/2004 trabalhou a questão da habitação no Título VI, intitulado “Da Política Habitacional”, nos artigos 79 a 81. Entre as ações estratégicas da política urbana imperatrizense estavam avanços, como a elaboração do Plano Estratégico Municipal para Habitações Subnormais (PEMAS), do Sistema Municipal de Habitação (SMH) e a criação de um banco de dados sobre a demanda e oferta de moradias.

Os instrumentos da política urbana imperatrizense eram dispostos similarmente ao que foi citado no Estatuto da Cidade. Porém, vale mencionar o caso da usucapião especial de imóvel urbano, condição de ocupação da terra urbana que delimitou quatro situações para Imperatriz: a) em área de até 250 m², com ocupação ininterrupta e sem oposição, desde que não se tenha imóvel na cidade; b) em área superior a 250 m², seja propriedade pública ou privada, quando ocupada por população de baixa renda, nos termos da limitação anterior; c) usucapião em área de risco, em que é citada a concessão de uma outra área para a aplicação do dispositivo; e d) a ocupação, até o mês anterior da promulgação do PD, em terras públicas (IMPERATRIZ, 2004a, art. 30 a 33).

O viés desse instrumento voltou-se a suprir o déficit habitacional do município, como é citado nos objetivos da política habitacional, e utilizou-se da ferramenta usucapião como uma das formas de contornar a situação de forma emergente. Contudo, além disso, foi dando margem para a ilegalidade jurídica ao incluir áreas públicas que, conforme os artigos 183 e 191 da CF, não estão sujeitas à usucapião. Com boas intenções, mas com fragilidades, o primeiro Plano Diretor de Imperatriz foi contestado judicialmente apenas dois anos após sua aprovação.

Em 2006, o então prefeito Ildon Marques acionou o Ministério Público (MP), alegando, por exemplo, a não realização de audiências públicas para a realização do plano, requisito exigido no Estatuto da Cidade para a elaboração da lei. A partir daí, no aditamento da Ação Civil Pública nº 966-55.2012.8.10.0044, diversos Termos de

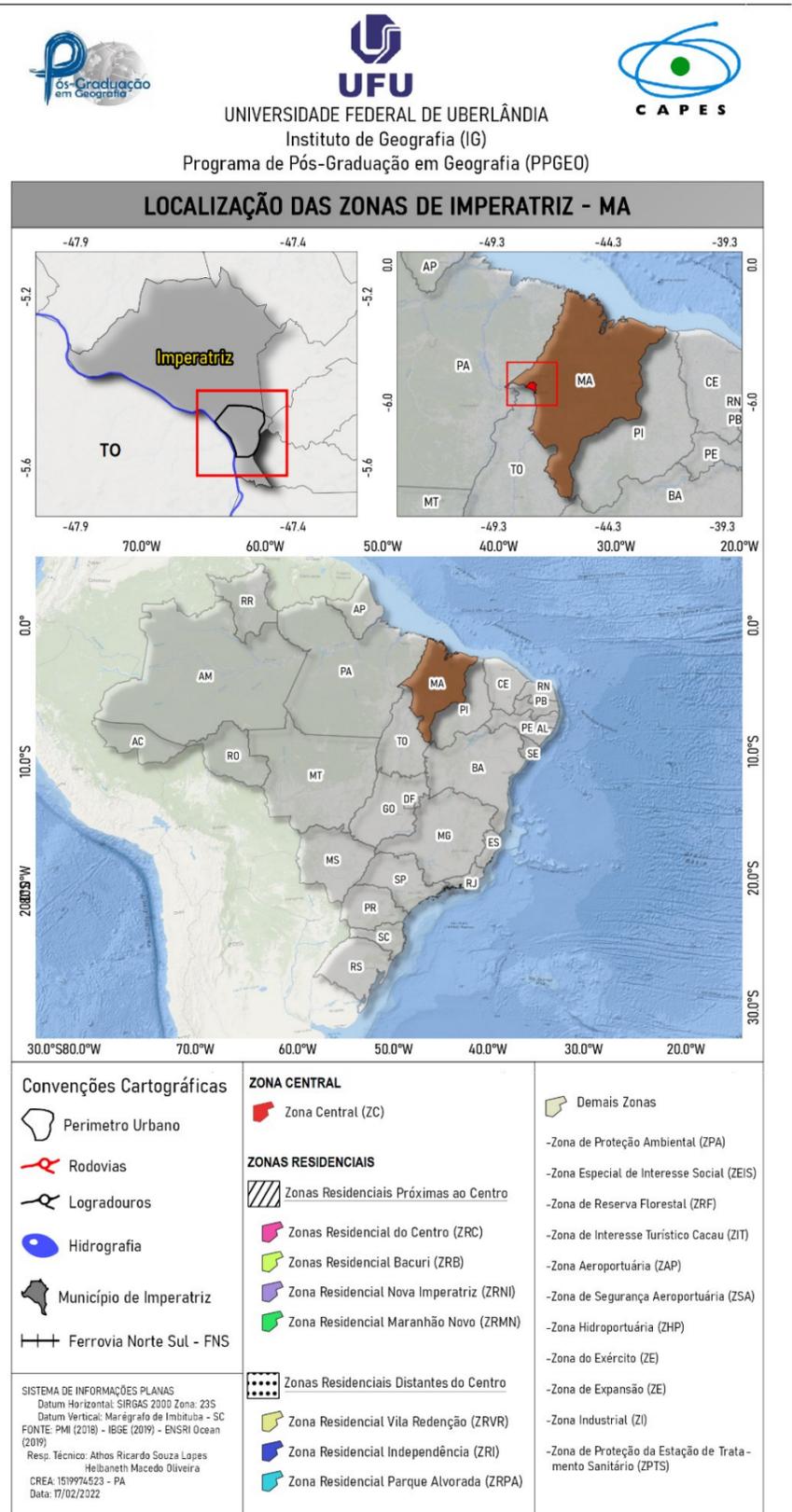
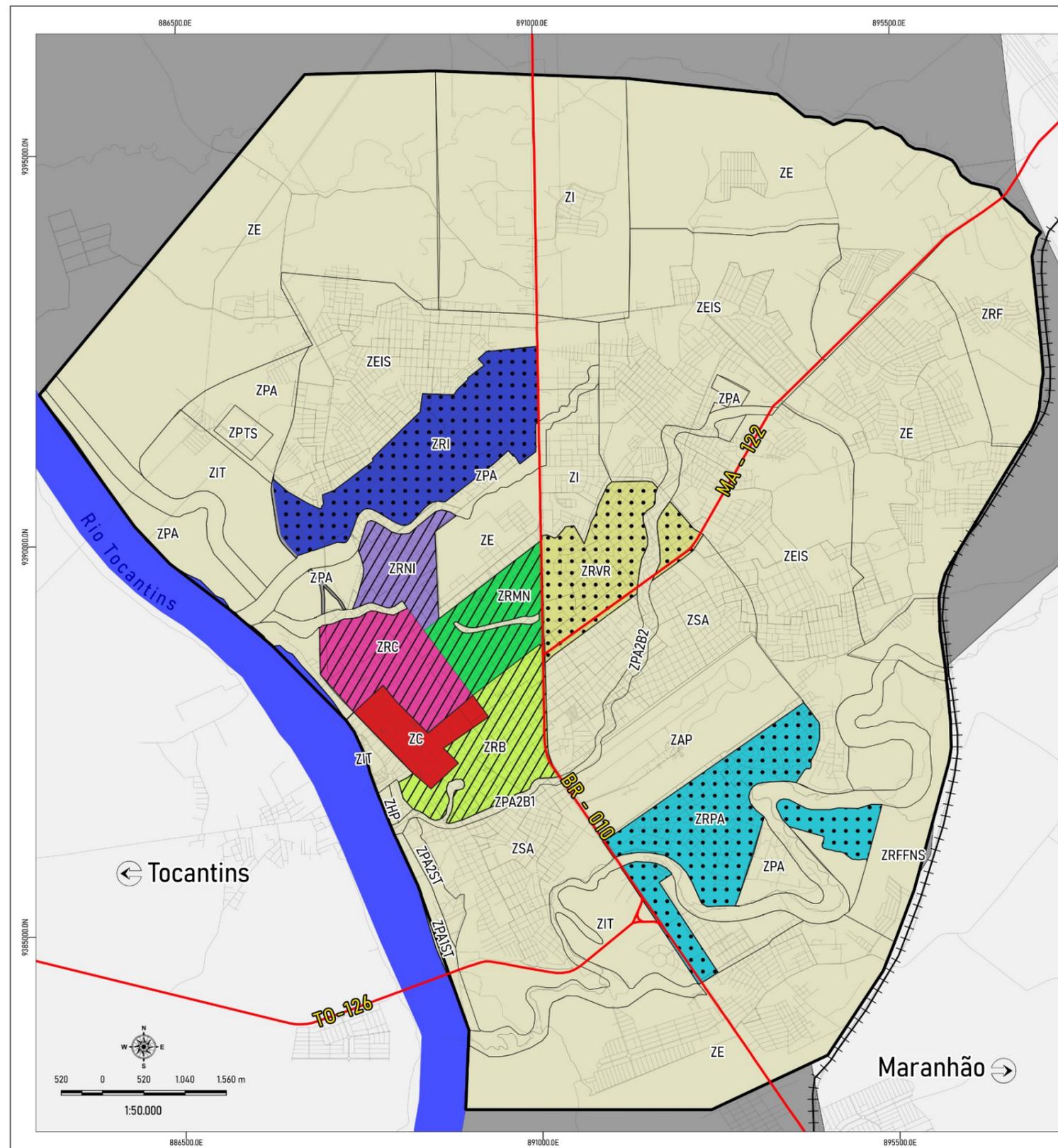
Ajustamento de Conduta (TAC) foram feitos, mas não cumpridos, no decorrer dos 10 anos seguintes; ao passo que a cidade continuava crescendo, e a produção vertical do espaço também.

O hiato que se seguiu a essa década de arrolamento dos trâmites judiciais do Plano Diretor, na prática, não afetou o crescimento urbano. Tecnicamente, o PD não estava suspenso, e sim sendo contestado para a realização dos ajustes de que carecia. Como isso não ocorreu nas diversas gestões que protelaram a solicitação judicial (e ainda não se sabe bem como), as licenças de construção e os alvarás de funcionamento continuaram a ser emitidos pela prefeitura; os cartórios mantiveram seus trabalhos de emissão de títulos e certificações; e a compra, a construção e a venda de imóveis continuaram em Imperatriz.

Assim, tudo indica que o Plano Diretor continuava em vigor, e, não por acaso, justamente neste período há uma explosão de edifícios em Imperatriz. Segundo Oliveira (2017, p. 129), só no interstício de 2011 a 2017, “o número de prédios lançados no mercado imperatrizense já supera, de longe, a quantidade de edifícios construídos em toda a cidade nas últimas três décadas juntas”. Esse cenário da expansão vertical da cidade será melhor explanado mais à frente no trabalho, mas coloca em evidência o período.

Nota-se que o caminho do PD/2004 foi bem similar à Lei de zoneamento, uso e ocupação do solo de Imperatriz (Figura 14), pois ambas as legislações foram criadas em 2004 e alteradas em 2006: o Plano Diretor foi contestado, e o zoneamento, modificado radicalmente. Entretanto, o avanço dessas legislações é algo a ser registrado, pois ofereceu subsídios à aplicação dos instrumentos do planejamento urbano do município, dos principais parâmetros que regulam o acesso ao solo e das divisões das zonas e usos objetivados no planejamento da cidade, o que até então não se tinha.

Mapa 4 – Imperatriz/MA: zoneamento do perímetro urbano, 2004



Fonte: Da autora, com base em Imperatriz (2004b).

Consoante a isso, sobre o zoneamento serão feitas algumas ponderações a respeito de sua importância para o planejamento da cidade. Para se ter uma ideia, a Lei de zoneamento agregou, além da criação das Zonas, a definição da área urbana e os parâmetros para as edificações municipais, ao revogar dois dispositivos que dispunham sobre isso – respectivamente, a Lei nº 196/1978 e a Lei nº 923/2000. A Lei é composta de 142 artigos, 15 capítulos, seis anexos, seis tabelas explicativas, sete desenhos esquemáticos de referência para as vias e o mapa do zoneamento da cidade.

Em seu primeiro artigo, a norma já evidencia sua relevância, conforme se dispõe.

Art. 1º A presente Lei dispõe sobre a divisão do Município de Imperatriz em Zonas, define normas de parcelamento e uso do solo, bem como estabelece a intensidade de ocupação e utilização, e as atividades adequadas, toleradas e proibidas, tendo em vista os seguintes objetivos:

I – orientar e estimular o desenvolvimento urbano sustentado;

II – harmonizar a coexistência de usos conflitantes, em especial nas áreas residenciais e outras atividades de interesses sociais e econômicos;

III – permitir o desenvolvimento racional e integrado;

IV – assegurar concentração urbana equilibrada, mediante o controle do uso e do aproveitamento do solo;

V – assegurar a reserva de espaços necessários à expansão disciplinada da cidade e que valorizem as potencialidades econômicas do município. (IMPERATRIZ, 2004b).

O texto deixa evidente que há o esforço de conciliar os conflitos dos usos da terra urbana, procurando alcançar o desenvolvimento de forma sustentável e equilibrada, por meio do controle do acesso ao espaço. A lei é clara ao delimitar com precisão cirúrgica o limite de cada uma das 54 zonas, bem como ao dar especial atenção à constituição do sistema viário hierarquizado, usando desses dois instrumentos para limitar a ocupação. Neste último, isso ocorre porque para cada tipologia de via se estipula uma área *non aedificandi* que varia de 12 a 50 m a partir do eixo viário.

No texto da lei não se menciona especificamente a construção de edifícios, mas no artigo 15 há uma condicionante prévia que o construtor deve respeitar para que lhe seja concedida a documentação que respalde os empreendimentos, conforme a citação que segue:

Art. 15. Todos os desmembramentos, loteamentos, condomínios e conjuntos habitacionais serão analisados e receberão Habite-se e/ou certificado de aceitação e conclusão de projeto após a conclusão e aprovação da implantação da infraestrutura urbana, bem como a construção de equipamentos urbanos, obedecendo às normas abaixo:

I) Empreendimentos de até 3 (três) hectares ou parcelados em até 100 (cem) unidades destinadas a habitação deverão realizar e concluir serviços e obras de arruamento, calçamento, meio-fio e infraestrutura coletiva de drenagem, água e luz;

II) empreendimentos de até 5 (cinco) hectares ou parcelados em até 400 (quatrocentas) unidades destinadas à habitação deverão realizar e concluir serviços e obras de arruamento, calçamento, meio-fio e infraestrutura coletiva de drenagem, água e luz, praça (s), equipamentos de lazer e recreação, saúde ou educação (IMPERATRIZ, 2004b.)

Tudo indica que a ideia não foi bem aceita, pois esse é o primeiro trecho revogado pela Lei Ordinária nº 1.165/2006, considerado “*omissis*” até o primeiro inciso, o qual exigia a implantação de infraestrutura pública a partir de 100 hectares ou quando o parcelamento seria de até 100 unidades. Já o segundo inciso foi revisado, passando de cinco para oito hectares e de 400 para 600 unidades. Fica nítida, assim, a redução da faixa em que se exigia a contrapartida do empreendimento para as benfeitorias públicas e o largo incentivo ao fracionamento do solo urbano imperatrizense.

Entre as alterações da Lei de zoneamento, feita pela lei ordinária citada e referente à questão da habitação, estão os parâmetros gerais das Zonas de Imperatriz. É importante apontar que o ordenamento das Zonas é conferido não apenas em suas localizações e limites, mas também nas restrições construtivas embasadas nos limites de áreas, afastamentos e gabaritos estipulados para cada tipo de uso, sendo que são 17 os tipos de Zonas admitidas no município (IMPERATRIZ, 2004b; OLIVEIRA, 2017).

Esses parâmetros construtivos vão incidir na expansão urbana da cidade no sentido horizontal e também vertical. Como tratamos da verticalização do solo urbano, nos ateremos a dois tipos de Zonas, sabidamente onde incidem esse tipo de habitação: a) Zonas Residenciais (ZR) e a Zona Central (ZC). Em Imperatriz são oito ZR e uma ZC, as quais se detalham como foram pensadas e as posteriores modificações em dois parâmetros atrelados ao regramento construtivo, conforme se apresenta na Tabela 7, a seguir.

Tabela 7 – Imperatriz/MA: modificações nos parâmetros do zoneamento - zonas residenciais e zona central (2004 e 2006)

Zona	Sigla	ATME*		Gabarito Máximo	
		2004	2006	2004	2006
Zona Central	ZC	200%	280%	15 pav.	20 pav.
Zona Residencial Centro	ZRC	200%	280%	13 pav.	20 pav.
Zona Residencial Bacuri 1	ZRB 1	160%	180%	03 pav.	06 pav.
Zona Residencial Bacuri 2	ZRB 2	160%	180%	03 pav.	06 pav.
Zona Residencial Nova Imperatriz	ZRNI	180%	280%	09 pav.	20 pav.
Zona Residencial Maranhão Novo	ZRMN	180%	280%	09 pav.	20 pav.
Zona Residencial Vila Redenção	ZRVR	160%	160%	06 pav.	06 pav.
Zona Residencial Parque Alvorada	ZRPA	160%	160%	03 pav.	03 pav.
Zona Residencial Independência	ZRI	160%	160%	06 pav.	06 pav.

*ATME – Área Total Máxima da Edificação.

Fonte: Da autora, com base em Imperatriz (2004b, 2006).

Como se pode ver no disposto, a maior parte das áreas residenciais de Imperatriz e a área central foram alteradas significativamente de 2004 para 2006, em vigor até a atualidade. Na limitação da Área Total Máxima da Edificação (ATME), definida como a relação máxima entre a área de construção e a área do terreno, todas as ZR localizadas próximas ao centro urbano foram alteradas, com destaque para quatro Zonas que saíram de 200% de ATME para 280% (a ZC e as ZR do centro, ZR da Nova Imperatriz e a ZR do Maranhão Novo). Só não foram alteradas as porcentagens das ZR mais distantes da área central da cidade.

Quanto ao gabarito máximo, mostrou-se elevado para as mesmas zonas citadas, indo para o teto de 20 pavimentos nas Zonas próximas ao centro, seis pavimentos nas ZR do Bacuri I e II, e mantendo-se inalterados os mesmos patamares das três zonas mais distantes do centro. Nota-se que, na Tabela 7, a ZC, a Zona Residencial do Centro (ZRC), a Zona Residencial da Nova Imperatriz (ZRNI) e a Zona Residencial do Maranhão Novo (ZRMN) são os alvos do planejamento da cidade voltado à produção vertical do solo urbano, mediante o suporte jurídico para o processo.

Na mesma direção, outras variáveis foram alteradas no sentido de reduzir o espaço construtivo nas zonas centrais (ZC, ZRNI, ZRMN, ZR e ZRB1 e ZRB2), como as áreas mínimas dos lotes, que passaram de 420 m² para 125 m²; bem como a

testada mínima, que foi de 12 m para 5 m. Da mesma forma caminharam também os afastamentos laterais e de fundos, que ficaram menores conforme se aumentam os pavimentos construídos: por exemplo, na categoria dos edifícios mais altos de 14 a 20 pavimentos, os afastamentos principal e de fundos decaíram de 9 m para 4 m (IMPERATRIZ, 2004b; 2006).

Se a lei tratou de legalizar uma dinâmica vigente ou se a dinâmica influenciou na lei, é algo que procuraremos elucidar em momentos posteriores. O certo é que esses parâmetros indicam que o planejamento de Imperatriz está voltado ao adensamento das áreas centrais da cidade, seguindo a mesma lógica da densidade demográfica do município, com alta concentração onde a cidade oferece uma gama maior de equipamentos urbanos. Isso contribui para a elevação dos preços dos imóveis nestas áreas e também acarreta um maior fluxo viário, além da necessidade de maiores investimentos na manutenção da estrutura pública.

Paralelamente à vigência e às alterações da Lei de zoneamento, transcorria o drama judicial do primeiro Plano Diretor de Imperatriz. Seus capítulos finais ocorreram no último ano da gestão do ex-prefeito Sebastião Madeira, por meio da assinatura do contrato nº 006/2016, que empregou a consultoria da Fundação Sôsândrade de Apoio ao Desenvolvimento da Universidade Federal do Maranhão (FSADU) para a realização de um novo Plano Diretor municipal, com os trabalhos iniciados em maio do mesmo ano.

Foi na gestão seguinte, no segundo ano do primeiro mandato do atual prefeito Francisco de Assis Andrade Ramos (popularmente conhecido por Delegado Assis), e após a capacitação do conselho da cidade, as diversas reuniões com os segmentos da sociedade, a elaboração do texto da lei e a criação de material técnico (IMPERATRIZ, 2018b), que em 09 de abril de 2018 o novo Plano Diretor foi finalmente sancionado (vide Figura 14).

Aprovado pela Lei Complementar nº 001/2018, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) do município de Imperatriz é composto de 96 artigos, distribuídos em dois títulos: o primeiro com três capítulos e o segundo com oito e diversas seções e subseções; além de quatro volumes suplementares à lei que apresentam as etapas do processo de elaboração, um plano de ação e mapas temáticos do macrozoneamento territorial e ambiental do município. Agora comprovadamente sem as suspeitas em torno da ausência de participação popular, o

novo Plano Diretor vigora, e suas particularidades sobre a política habitacional serão objeto de algumas ponderações.

A primeira delas refere-se à estruturação temática do PDDI/2018, o qual se volta para sete estratégias norteadoras, que entendemos ser a síntese dos problemas municipais encontrados nas consultas públicas (Figura 15). Elas estão listadas no art. 7º da lei, a qual dedica um capítulo para cada tema, objetivando a articulação desses temas para o alcance dos objetivos propostos, e tendo também o Plano de Ação como uma das ferramentas complementares.

Figura 15 – Imperatriz/MA: eixos estruturantes do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município (PDDI), 2018



Fonte: Da autora, com base em Imperatriz (2018).

Para o presente estudo, são dois os eixos de interesse: o primeiro, que versa sobre a política territorial, e o terceiro, sobre o uso e ocupação do solo. No entanto, o terceiro eixo está embasado na revisão da Lei de zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo de Imperatriz, prevista para ocorrer até um ano após a aprovação do Plano Diretor, e que em 2023 ainda não aconteceu.

Sendo assim, enfatizaremos o primeiro eixo – política territorial urbana e rural –, que se resume aos instrumentos destacados pelo município como as principais ferramentas de acesso ao espaço. Conforme a redação a partir do art. 10, o PDDI salienta alguns instrumentos e seus parâmetros, com uma seção dedicada a cada um; porém, evitou-se tratar da usucapião especial de imóvel urbano, que nem sequer é mencionada na Lei.

É válido apontar que nem no PDDI nem na Lei de Zoneamento de Imperatriz consta a adoção do coeficiente de aproveitamento único, assim, para cada parâmetro ou zona, optou-se por aplicar os valores e/ou percentuais exigidos em cada situação. Analisando os instrumentos apontados na política territorial urbana e rural, viu-se que alguns dispositivos foram esplanados superficialmente, jogando a responsabilidade das especificações para leis a serem criadas no futuro. É o caso do IPTU progressivo no tempo, que foi resumido a limitar a taxa de até duas vezes o valor do ano anterior, e repassou os maiores detalhes à lei específica, estipulada para ser criada no prazo de até quatro anos contados da promulgação do PDDI (IMPERATRIZ, 2018).

Um dispositivo que se relaciona à verticalização é o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), tendo em vista que se insere em tipologia de habitações multifamiliares e, dependendo da quantidade de pavimentos, pode oferecer considerável impacto social pelo adensamento populacional e incrementar o fluxo viário. A Lei explica que esse instrumento é tipificado em Imperatriz da seguinte forma:

Art. 36. O interessado em obter junto a Prefeitura Municipal licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento de empreendimento de impacto urbanístico e ambiental, deverá apresentar Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), que conterá, no mínimo, análise dos seguintes aspectos:

- I. Adensamento populacional;
- II. Equipamentos urbanos e comunitários;
- III. Uso e ocupação do solo;
- IV. Valorização imobiliária;
- V. Geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI. Ventilação e iluminação;
- VII. Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;
- VIII. Infraestrutura pública disponível e estimativa de atendimento da demanda futura;
- IX. Impacto sócio econômico na população residente ou atuante no entorno;
- X. Impactos sonoros;
- XI. Interferências ou impacto na paisagem.

Art. 37. O Executivo, com base na análise dos estudos de impacto de vizinhança apresentados, poderá exigir do empreendedor, a execução, às

suas expensas, das medidas atenuadoras e compensatórias relativas aos impactos decorrentes da implantação da atividade (IMPERATRIZ, 2018).

Os grandes edifícios certamente apresentam modificações relacionadas a adensamento populacional, valorização imobiliária, geração de tráfego e interferência ou impacto na paisagem urbana. E com base nesse instrumento, há a contrapartida de se executar as medidas solicitadas pelo município diante dos impactos, os quais também são exigidos na lei de Zoneamento.

No Plano de Ação voltado ao eixo 1 e intitulado “Política territorial urbana e rural”, as ações se referem a ideia de desenvolver equidade na distribuição dos equipamentos públicos básicos. De forma prática, criou-se uma zona de amortecimento para os povoados de 1 km, intuindo distanciar a presença da indústria destes espaços. Enfim, muitos dos parâmetros direcionados à habitação ficaram dispostos na Lei de zoneamento, motivo pelo qual escolhemos trabalhar com esses dois regramentos.

De forma geral, o PDDI de Imperatriz evidencia a preocupação com a questão ambiental, principalmente quando se olha para o material cartográfico, através da delimitação de Áreas de Proteção Ambiental (APP) e zonas de riscos. Há também significativas mudanças na questão viária e na habitação em áreas de risco, contudo, diversas questões são deixadas para futuras legislações a ser criadas.

Tendo em vista que este trabalho trata de duas realidades urbanas, após Imperatriz/MA, a próxima seção irá apresentar então o planejamento do município de Marabá/PA, bem como sua disposição intraurbana e as particularidades que fazem desta cidade uma das maiores da Amazônia Oriental.

3.4 O planejamento e a expansão urbana de Marabá/PA mediante a dicotômica relação com os rios

Não há como tratar de planejamento e expansão urbana marabaense e não se ater a sua íntima relação com os rios Tocantins e Itacaiúnas. A localização do sítio da cidade, desde seus primórdios, esteve no encontro dos dois rios, na região conhecida popularmente como Velha Marabá, especialmente no bairro Cabelo Seco, a partir do qual o núcleo urbano expandiu-se para as demais porções do território. São famosas

as grandes cheias que assolaram a cidade, forçando a mudança da população para as porções mais altas nos períodos de subida dos rios.

Oliveira (1940, p. 7) caracterizou a cidade como “um acampamento a ser levantado quando se avizinhar uma grande enchente”, que em decorrência dessa dinâmica dificultava o desenvolvimento da infraestrutura urbana, até então predominantemente com a presença de pequenas habitações de taipa, e praticamente desprovida de estruturas como hospitais, bancos e colégios. Segundo o autor, a teimosia dos habitantes em voltar para o “pontal do Itacaiúnas” (Figura 16), após a descida das águas, tinha uma justificativa simples e relacionava-se à questão econômica da exploração dos castanhais, pois, neste ponto, era possível controlar o fluxo das mercadorias dos dois rios.

Figura 16 – Marabá/PA: perspectiva aérea do pontal entre os rios Tocantins e Itacaiúnas



Fonte: Oliveira (1940).

As enchentes de 1926 e 1947 possuem notoriedade como as primeiras que destruíram a cidade e deixaram um rastro de ruínas e doenças associadas às precárias condições de vida no local (DIAS, 1958; OLIVEIRA, 1940; YOSHIOKA, 1986). Os estudos a respeito das enchentes apontam que havia forte resistência dos moradores em sair das áreas alagadas até a chegada da água, por receio de perdas materiais. Diz-se que na “enchente de 1926 muitos moradores se retiraram temporariamente da cidade, outros permaneceram em balsas amarradas ao telhado das casas” (ALMEIDA, 2011, p. 206). A Figura 17 é ilustrativa a esse respeito.

Figura 17 – Marabá/PA: Registro das enchentes de 1926 e 1947



Fonte: Almeida (2011, p. 216); Dias (1958, p. 388).

As providências para a resolução deste problema foram poucas neste período, resumindo-se à reconstrução da cidade no mesmo sítio. Dada a última enchente de 1947, gradativamente passou-se a ocupar a região do bairro do Amapá, um pouco mais elevado que o centro. Neste sentido, se acrescenta que:

[...] uma outra parte da cidade encontrava-se em fase acelerada de expansão e parecia ser a continuidade natural de Marabá: o bairro Amapá e o entorno. Em 1971, a Transamazônica alcançou esse bairro, tornando-o um ponto de parada do fluxo migratório vindo do Nordeste. A facilidade de ocupação dos lotes mais baratos oferecidos pela Prefeitura ajudou no crescimento da ocupação nas áreas próximas a esse núcleo, surgindo no início da década de 1970 o bairro Jarbas Passarinho, depois chamado de Vila Transamazônica, em função de se localizar as margens da rodovia do mesmo nome. Alguns órgãos federais como o INCRA e o DNER instalaram-se lá. Nesse mesmo bairro havia o aeroporto que já ocupava uma área considerável e que depois foi ampliado. [...] Em função disso foi apontado por autoridades e lideranças locais como o local onde poderia ser construída a Nova Marabá, sobretudo em função de estar livre das enchentes [...] (ALMEIDA, 2008, p. 76).

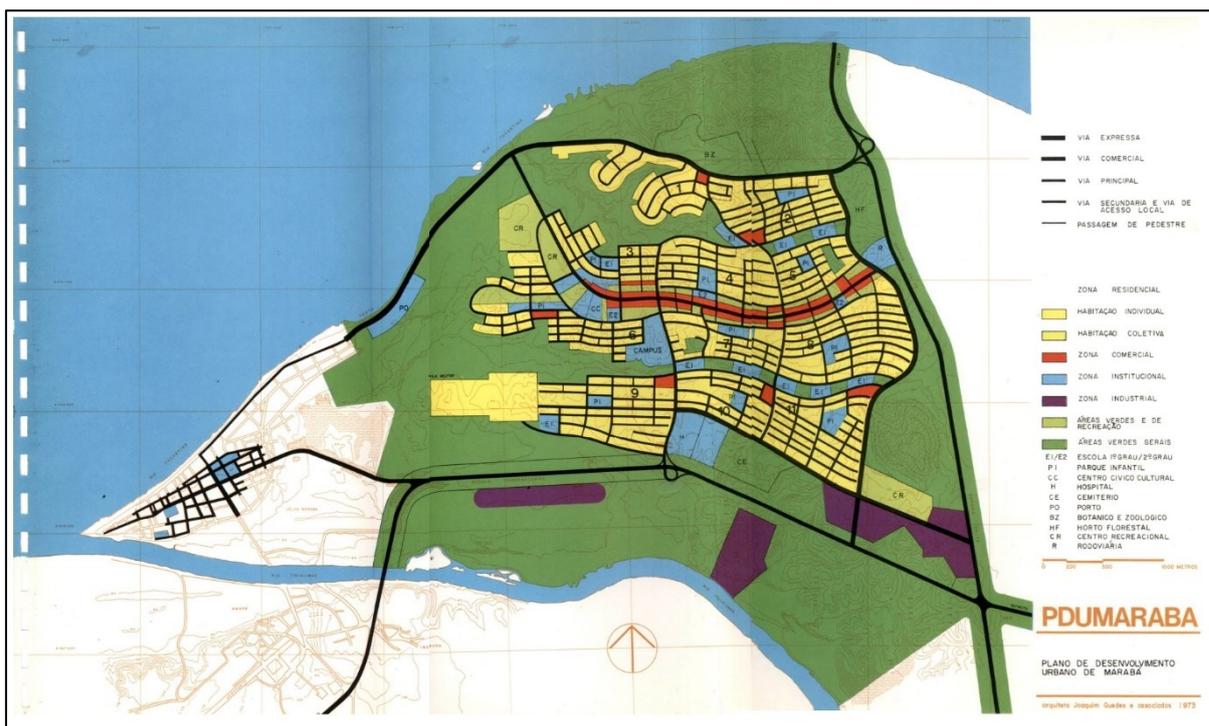
A ideia de transferir a sede municipal para uma área mais elevada passou a ser cogitada, e teve reforço diante de outra enchente ocorrida dez anos depois, em 1957. Almeida (2011) afirma que o então prefeito chegou a fazer uma proposição à Câmara Municipal, contudo, não foi levada adiante por falta de apoio popular. Na década de 1970 a cidade passou por uma fase de grandes mudanças, pois entra em cena a diretiva estatal voltada às transformações do Programa de Integração Nacional (PIN), com projetos como o PGC e a hidrelétrica de Tucuruí, ao mesmo tempo em que vivenciou mais uma leva de enchentes.

É neste cenário que em 1972, através da SERFHAU e sob investimentos do PIN, foi contratada a empresa Arquitetos Joaquin Guedes e Associados para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM), que contou com uma equipe multidisciplinar nesse processo e apresentou, em seu relatório, um exaustivo estudo das características da cidade e do contexto regional, salientando a doação, por parte do município, da área onde seria erguido o novo centro urbano, chamado então de Nova Marabá (YOSHIOKA, 1986). A Figura 18 apresenta o mapa deste plano.

No relatório do PDUM consta que a nova estrutura urbana desenvolver-se-ia nos seguintes parâmetros: a) estaria inteiramente acima da cota de 88, vislumbrando a segurança das enchentes, e os terrenos abaixo desse limite ficariam impróprios; b) as rodovias PA-70 e a Transamazônica seriam o limite da cidade; c) o sistema viário seria composto por uma malha de 500 a 1.000 metros para o desenvolvimento dos lotes; d) habitações com baixa densidade de construções e com sombreamento; e) 50% da população vivendo em edifícios de 2 a 4 pavimentos; e) traçado das ruas preferencialmente no sentido Leste-Oeste; f) além de um sistema viário que priorizasse pedestres e ciclistas, e reduzisse a dependência de automóvel e de transporte coletivo (SERFHAU, 1973).

Com isso, se pode ver que há motivo para o vultoso investimento feito para sua execução. De acordo com as palavras finais do relatório, realmente seria uma “extraordinária experiência urbana na Amazônia”. Para efeito de visualização da proposta, o relatório apresenta também um mapa com maiores esclarecimentos, o qual é apresentado a seguir.

Figura 18 – Marabá/PA: mapa do Plano de Desenvolvimento (PDUM) – 1973



Fonte: SERFHAU (1973).

A partir desse mapa se apreende que o plano era, na transposição da cidade, compartilhar o uso institucional da nova Marabá com a antiga Marabá (próximo ao pontal do Itacaiúnas) e priorizar o uso habitacional e comercial para a nova área, acercando-a dos espaços industriais, além da abundante presença de áreas verdes. No entanto, a implementação do PDUM não seguiu conforme o planejado, pois com a extinção da SERFHAU e a conseguinte mudança política, a implementação do plano foi transferida para a SUDAM que, por sua vez, tratou de elaborar um novo plano sob a influência de revezes políticos.

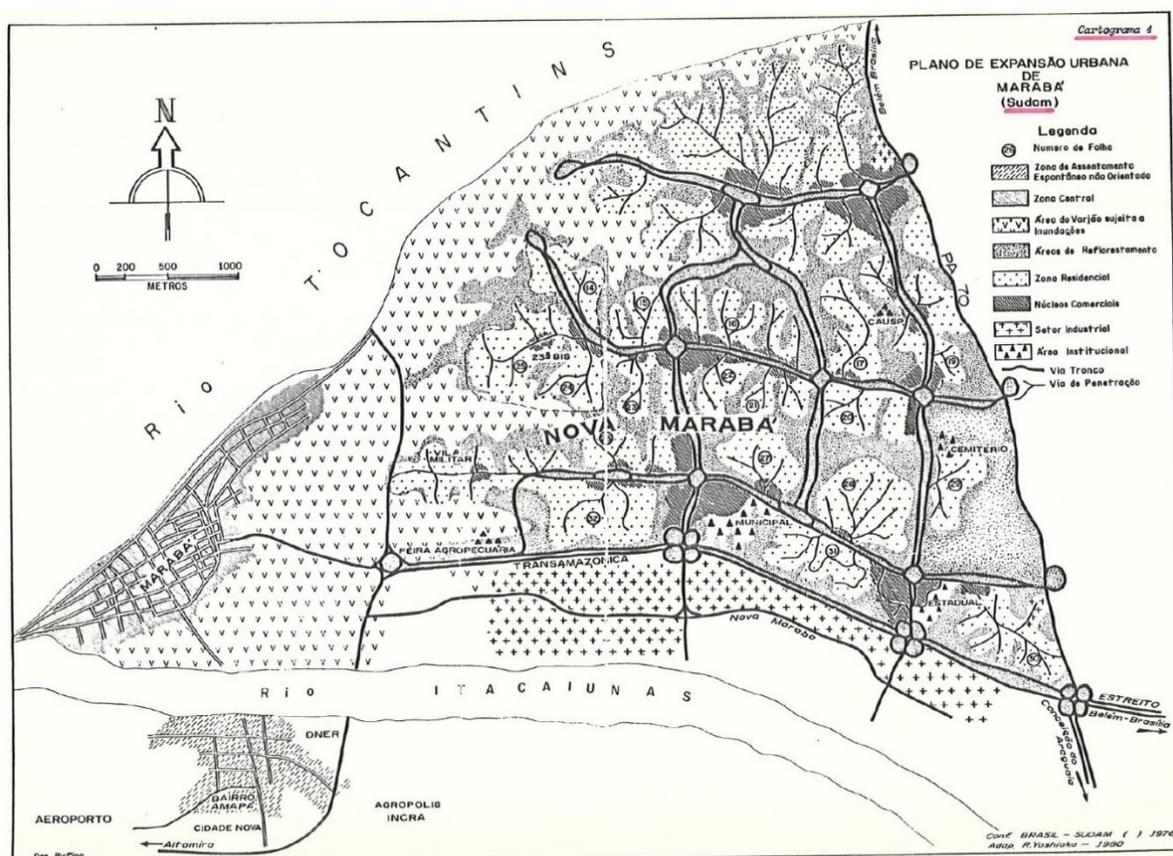
Enquanto não se concretizava a construção da nova cidade, nesse interstício dos instrumentos do planejamento de Marabá, acentuaram-se os problemas urbanos decorrentes não apenas das cheias, como também do crescimento demográfico oriundo das constantes chegadas de migrantes. Era urgente uma solução para a cidade.

Agora sob a diretiva da SUDAM, o novo plano foi denominado Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM) e publicado em 1977, com a contratação de uma nova empresa para sua elaboração. O processo refez todo o levantamento do município, em que se tem o planejamento de Marabá e sua inserção nos projetos

regionais; a previsão da construção da usina hidrelétrica de Itabocas; o assentamento de 620 famílias de 1971-1972 pelo INCRA; a criação da PA-8 ligando Belém à PA-70, próximo a Marabá; além da instalação de um campus do Projeto Rondon na cidade, de forma que o município era entendido como um núcleo de apoio, principalmente ao Projeto Carajás, distante 200 km (SUDAM, 1977).

Na estruturação urbana proposta pelo PEUM, a ideia era estruturar a cidade morfológicamente similar à ramificação de uma árvore, com suas folhas, galhos e tronco. Segundo Yoshioka (1986, p. 104), “ao contrário do Plano do SERFHAU, há uma dispersão da cidade em várias ‘folhas’, isto é, espécie de superquadras, com número variável de quadras e lotes. A ‘folha’ seria, portanto, uma comunidade básica modular”. Pontua-se que o plano foi implementado, e atualmente se constitui em um dos principais núcleos urbanos, denominado Nova Marabá. Na Figura 19 consta o plano do PEUM.

Figura 19 – Marabá/PA: mapa do Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM) – 1976



Fonte: Yoshioka (1986, p. 105).

No mapa se compreende a ideia proposta pelo PEUM de dispersar a ocupação do solo urbano por meio do acesso hierarquizado das vias, visando distribuir o tráfego e instalar as áreas residenciais próximas ao comércio, espalhando espaçadamente os equipamentos institucionais para a proximidade dos grandes troncos viários. Nota-se, no entanto, que não há um planejamento para a antiga Marabá, o que foi dado pela prática, no processo de implantação da Nova Marabá, passando esta primeira região urbanizada a compor outro núcleo da cidade.

Analisando as bibliografias, se tecem algumas críticas sobre o projeto elaborado pela SUDAM. Algumas tratam do suposto superdimensionamento das vias com canteiros amplos e das curvas assimétricas do sistema viário (YOSHIOKA, 1986), por exemplo. Outras dizem respeito à normatização das casas e lotes, com o padrão de afastamento um dos outros, e a ocupação de apenas 40% do terreno, que divergia do padrão construtivo encontrado nos bairros mais antigos, com casas germinadas e alto adensamento (ALMEIDA, 2011). Contudo, acreditamos que, se olharmos para Marabá na atualidade, muito do que foi planejado tinha sua razão de ser, pois o layout arquitetônico das vias, por exemplo, dá a Marabá de hoje maior fluidez no trânsito, um fator diferenciador que não se encontra em toda cidade, principalmente da Amazônia, onde o trânsito é problema recorrente.

Há, certamente, outras críticas que tiveram fundamento, como a morosidade na implantação da Nova Marabá e o fato de a cota de inundação não ter sido acatada na implantação do PEUM, estando prevista no PEDUM da SERFHAU, o que resultou, no ano de 1980, na maior enchente já registrada na cidade, atingindo até mesmo a Nova Marabá (ALMEIDA, 2011). Assim, a partir dos anos 1970, seguiu-se a expansão urbana da cidade em pelo menos dois sentidos, sendo o primeiro ao norte, em direção à Nova Marabá, a qual teve sua ocupação pela distribuição de lotes, processo esse gerenciado pela SUDAM e envolto no embate das forças locais.

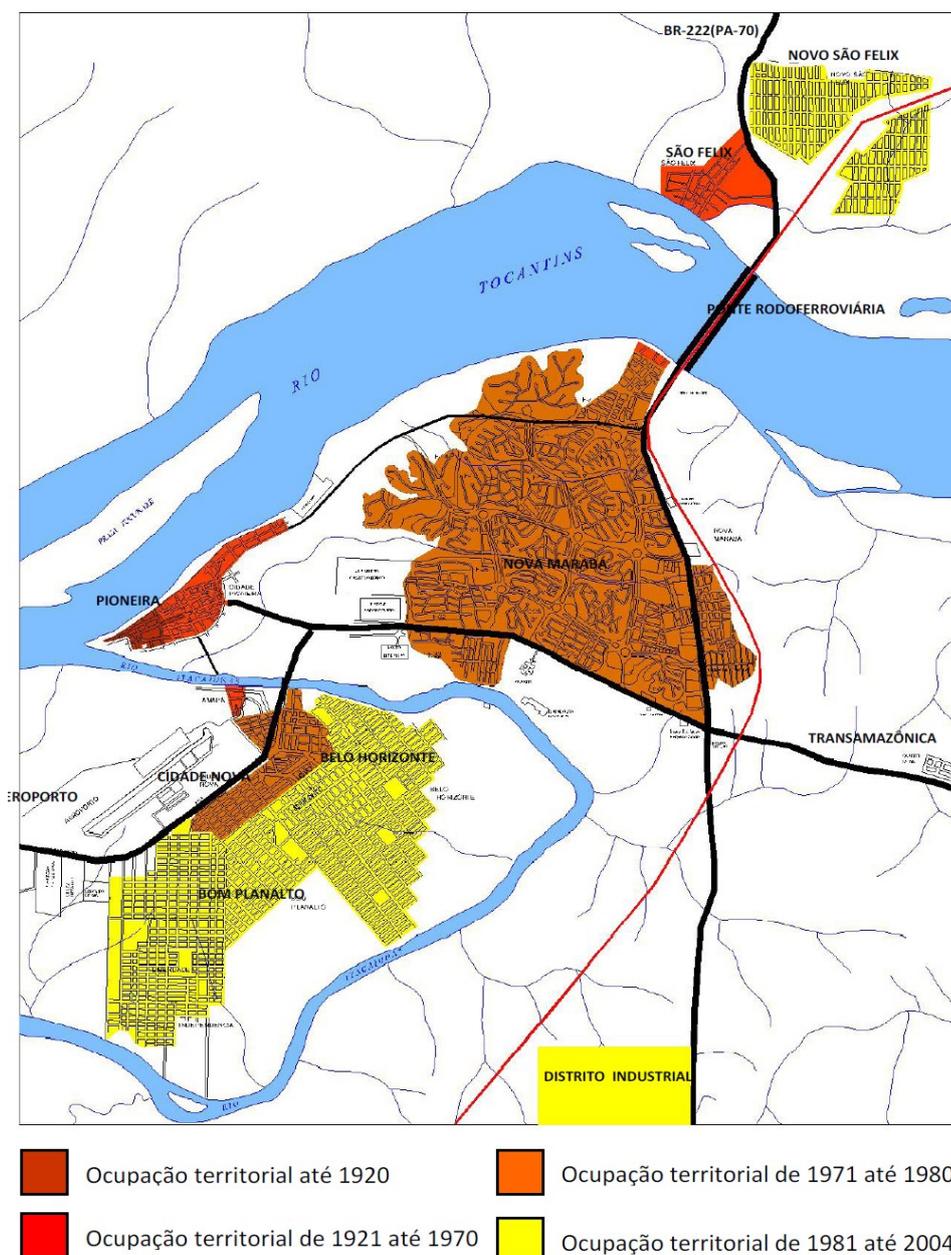
A segunda direção foi rumo ao refúgio das partes altas, a partir do bairro Amapá, que confluuiu na ocupação em direção ao sul da cidade, na lateral esquerda do Itacaiúnas para as adjacências do aeroporto (Figura 20). A ocupação desta área não teve a consecução de planos, contudo, diversas gestões incumbiram-se de disciplinar o assentamento (principalmente da população migrante) por meio da abertura de vias, por exemplo. Esta veio a consolidar-se como outra grande área da cidade, conhecida atualmente como Núcleo Cidade Nova.

A expansão e ocupação do bairro Amapá se acelerou em direção ao vale do rio Itacaiúnas, formando outros bairros entre 1974 e 1977, como Novo Horizonte, Parque das Laranjeiras, Jardim Belo Horizonte e o núcleo instalado pelo INCRA para os seus funcionários. Essa expansão deu origem ao Complexo Integrado Cidade Nova, localizado em área mais elevada e segura com relação às enchentes. Era a tendência que se apresentava para a expansão de Marabá, uma vez esgotada a ocupação da área urbana original no núcleo pioneiro, que mesmo assim, ainda era procurada por algumas famílias de migrantes (ALMEIDA, 2008, p. 171).

Olhando para as nomenclaturas dos núcleos que foram sendo criados, como Nova Marabá e Cidade Nova, estas remetem à fuga da região central da cidade (Marabá Pioneira), frequentemente arrasada pelas enchentes. Havia a ideia de esvaziar essa região, mas isso não ocorreu. Assim, a configuração do território marabaense foi sendo construída atrelada à sua dicotômica relação com os rios que margeiam sua localização e que contribuíram para o destaque regional de Marabá na extração vegetal da castanha. Esses mesmos rios também foram os grandes propulsores das mudanças espaciais que estruturaram a cidade tal qual encontra-se na contemporaneidade.

A Figura 20 resume a expansão territorial de Marabá em quatro períodos.

Figura 20 – Marabá/PA: quatro períodos da ocupação territorial



Fonte: ONU-Habitat (2009, p. 40).

No primeiro período, que vai até 1920, destaca-se a tradicional Velha Marabá no pontal inundável; no segundo período, até 1970, se observa a expansão do núcleo velho e também as primeiras construções para o extremo norte, na margem direita do rio Tocantins, o qual desenvolveu-se lentamente; o terceiro período ocorre no intervalo entre 1971 e 1980, em que tem um considerado avanço na região da Nova Marabá e o começo do bairro Cidade Nova; quanto ao quarto momento, após 1981 e até 2004, vê-se a consolidação da urbanização nas proximidades do aeroporto, com a formação

dos bairros Belo Horizonte e Bom Planalto, bem como a criação do primeiro distrito industrial, além do avanço para o sentido norte com a criação do Novo São Félix nas imediações da PA-70 (BR-222).

Como é possível ver no mapa, a presença das rodovias foi um dos ramais que puxaram parte da expansão urbana que possui uma estrutura multimodal. No sentido sul, a ponte sobre o rio Itacaiúnas foi inaugurada em 1981 e possibilitou a circulação da Velha Marabá com as áreas à esquerda deste rio. Já a ponte sobre o rio Tocantins é de maior envergadura, pois se trata de uma Rodoferroviária, por onde também percorre a Estrada de Ferro Carajás (inaugurada em 1984), que conecta os núcleos São Félix e Morada Nova às demais porções do tecido urbano.

Portanto, a cidade de Marabá é compartimentada pelos rios, que nortearam em boa medida seu processo de expansão. Os diversos núcleos de Marabá associam-se para a formação de uma cidade polinucleada, com um centro urbano localizado na Marabá Pioneira, mas com centralidade urbana divergente a esta, ou mesmo difusa. Acredita-se que o estudo da verticalização possa lançar luz sobre a real localização espacial da centralidade urbana marabaense.

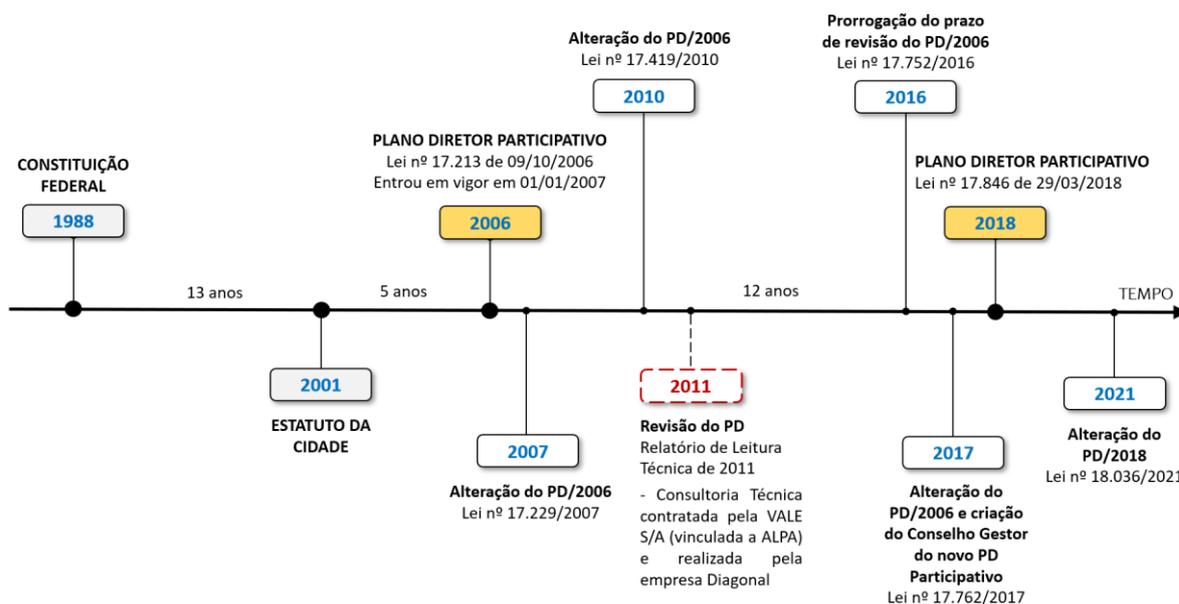
Diante das ponderações sobre o planejamento e a expansão urbana de Marabá desde os primórdios de sua organização espacial, e a partir da exposição das principais áreas que compõem a estruturação intraurbana da cidade, apresenta-se um estudo do planejamento urbano marabaense após a instituição do Estatuto da Cidade, o qual versa principalmente sobre a legislação referente ao Plano Diretor desta urbe.

3.4.1 O Plano Diretor de Marabá/PA e a organização espacial da cidade

O percurso da legislação voltada ao planejamento de Marabá, após a lei do Estatuto da Cidade, pode ser explicado principalmente pelo seu Plano Diretor Participativo (PDP). Isso porque esse regramento agrega o zoneamento, os parâmetros para o uso, ocupação e parcelamento do solo, além dos principais instrumentos da política de desenvolvimento municipal. Ou seja, constitui-se num aparato basilar para o planejamento desta cidade média, motivo pelo qual enfocaremos o Plano Diretor como ferramenta de análise.

A Figura 21 dispõe cronologicamente os desdobramentos do Plano Diretor de Marabá, após o Estatuto da Cidade.

Figura 21 – Marabá/PA: marcos legais do planejamento municipal, posteriores ao Estatuto da Cidade



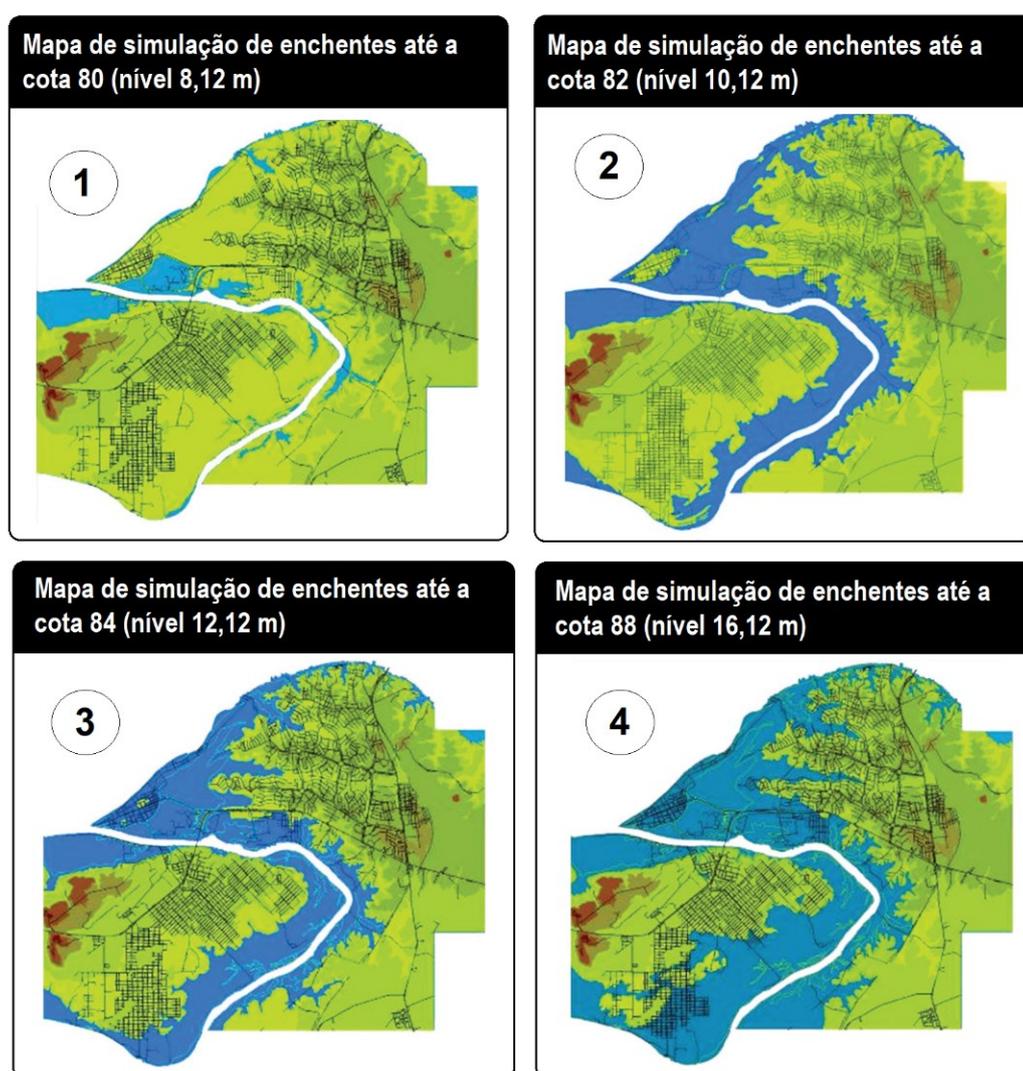
Fonte: Da autora, com base em Brasil (1988; 2001), Marabá (2006; 2018).

De acordo com a ilustração, a criação do primeiro Plano Diretor de Marabá após o Estatuto da Cidade, ocorre em 2006. Esse plano era composto por 170 artigos e estruturado em sete títulos, e diversos capítulos, sessões e subseções. Vigorou por 12 anos, sob diversas alterações. O documento se voltava ao regramento municipal na forma de temas, como a estruturação espacial (Título II), os parâmetros para uso, ocupação e parcelamento do solo (Título IV), os instrumentos do planejamento (Título IV), dentre outros. Esses temas abrangem direta ou indiretamente a produção vertical do espaço e o planejamento marabaense, motivo pelo qual teceremos ponderações a respeito.

Na vigência desse Plano Diretor, o município era compartimentado em 16 distritos administrativos, onde já constava a sede municipal composta de cinco distritos (incluindo um a ser criado), de forma que os principais distritos da sede urbana tinham subdivisões em Zonas Centrais, Zonas Intermediárias e Zonas de Expansão. Ainda, se especificava uma área não edificável baseada na cota altimétrica abaixo de 84 metros (equivalente a 12,12 m acima do nível do rio Tocantins), e que posteriormente foi reduzida para a cota de 82 m pela Lei 17.229/2007 (MARABÁ, 2006).

Esse último parâmetro, trazido pelo Plano Diretor, foi uma das formas encontradas para minimizar os efeitos das enchentes que assolavam essa urbe desde sua fundação. Dispunha também sobre priorizar os já assentados nas áreas de risco para serem alvo das políticas habitacionais de reassentamento. Os mapas constantes na Figura 22 demonstram quatro cenários com cotas de inundação entre 80 e 88, no espaço urbano marabaense.

Figura 22 – Marabá/PA: mapas de simulações de enchentes até as cotas 80, 82, 84 e 88



Fonte: ONU-Habitat (2009, p.106-7).

Consta, pois, que no cenário com cota de 82 para o cenário com a cota de 84 temos uma diferença no nível do rio Tocantins de dois metros, e o alagamento quase total do núcleo da Velha Marabá, além do comprometimento da porção sul do núcleo

da Cidade Nova e da porção oeste do núcleo da Nova Marabá. Daí porque o PDP/2006 trouxe avanços no sentido de preparar e planejar a cidade ante as oscilações que o ambiente oferece. Mas as questões sociais também trazem conflitos, e este plano estipulou, no art. 18, § 2º, o limite de três pavimentos para o gabarito do Distrito da Marabá Pioneira, onde também se encontra o centro da cidade, evidenciando as providências quanto às fragilidades desta região (MARABÁ, 2006).

Sob essa perspectiva, entende-se que a construção de edifícios altos nesse distrito foi proibida não apenas por ser a área mais tradicional da cidade, como também pelo caráter histórico e cultural. Sabe-se, contudo, que a centralidade urbana e suas proximidades é alvo da verticalização, assim, ao se retirar a possibilidade desses empreendimentos nesta área da cidade, questiona-se, portanto, se o setor da Marabá pioneira é a principal centralidade urbana da cidade. Essa questão procuraremos elucidar no decorrer do trabalho.

Um ponto de interesse sobre o zoneamento de outra área da cidade refere-se ao distrito da Nova Marabá em que já se definiram áreas para a aplicação da Outorga Onerosa do Direito de Construir, como clara contrapartida ao direito de construção nesta área, conforme aponta o parágrafo primeiro do art. 24:

§ 1º. Como forma de ressarcir o Poder Público pelos investimentos feitos no Distrito da Nova Marabá será instituída a Outorga Onerosa do Direito de Construir nos termos definidos nesta Lei, tendo o coeficiente básico definido em um ponto dois, vezes a área do terreno. (MARABÁ, 2006).

A Lei trabalhava com a padronização dos índices de aproveitamento para toda a extensão do município, sendo o coeficiente de aproveitamento único de 1.2 vezes a área do terreno (à exceção da Marabá Pioneira, em que esse índice era de 1.5, mas limitada no gabarito), o índice de aproveitamento máximo de 4,0 e a taxa de ocupação mínima de 0,25% (MARABÁ, 2006, art. 114). Além disso, condicionava a emissão do alvará de funcionamento ou o certificado de conclusão das melhorias urbanas a cargo do construtor, de acordo com os impactos sociais e de vizinhança das edificações.

Foram contabilizadas ao menos quatro alterações do PDP/2006, nas quais se trataram as incoerências do texto da lei com relação aos materiais produzidos no levantamento técnico; de prorrogação do prazo para a revisão após os 10 anos limitados pelo Estatuto da Cidade; e modificações pontuais da lei para as demandas da cidade até a criação do próximo plano. No rol dessas últimas modificações,

contudo, a Lei nº 17.419/2010 trouxe consideráveis mudanças, como a redução do índice máximo de aproveitamento para todo o município de 4,0 para 2,5, deixando apenas as áreas com a aplicação da outorga onerosa com aproveitamento máximo de 4,0.

Tudo indica que, olhando os índices de aproveitamento citados e as áreas onde se aplicava a outorga onerosa do direito de construir limitado a 4,0 vezes a área do terreno (áreas essas localizadas nos Núcleos Nova Marabá e Cidade Nova), Marabá não se organizava para a produção do solo urbano vertical, ao contrário, limitava a criação dos edifícios altos, ao menos na vigência do PDP/2006.

Nos interstícios dessas mudanças, em 2011 propôs-se a revisão do Plano Diretor (apenas 4 anos após sua aprovação) em decorrência das transformações que o projeto siderúrgico Aços Laminados do Pará (ALPA), da mineradora Vale S.A., acarretaria em Marabá. Pela dimensão do empreendimento, logo firmou-se uma parceria com o município para providenciar essa revisão, com consultoria técnica feita pela empresa Diagonal e arcada pela Vale, que resultou num relatório de leitura técnica das condições municipais. Contudo, o envio do rascunho da lei que dispunha da revisão do PDP não chegou a ser efetivado, pois o projeto ALPA foi abortado, o que impactou diretamente a economia marabaense.

A síntese apresentada no parágrafo anterior, na verdade se trata de um período de grande importância para a produção do espaço de Marabá. Autores como Souza (2015) consideram que, no espaço marabaense, houve um momento anterior à ALPA e posterior, em decorrência das transformações socioespaciais que se materializaram na cidade.

[...] o citado projeto industrial criou grandes expectativas em torno da cidade de Marabá, proporcionando o movimento de diferentes fluxos em sua direção, seja de investimento do mais diversos tipos (novos empreendimentos comerciais, industriais e, sobretudo, imobiliários) ou mesmo em relação aos deslocamentos populacionais. As expectativas geradas em torno do grande projeto fez com que a cidade se “preparasse” para possíveis efeitos imediatos, como através da ampliação do perímetro urbano, a fim de receber os novos empreendimentos imobiliários. (SOUZA, M. V., 2015, p. 189-190).

Observa-se que a preparação de Marabá para a chegada do projeto ALPA refletiu em investimentos públicos e privados, a ponto de haver a ampliação do território da cidade. Conforme Souza, M. L. (2015), no período de 2008 a 2014 foram mais de 30 mil novos parcelamentos do solo urbano, com um crescimento de 35% do

perímetro urbano. E diante da não concretude do projeto, o efeito foi em cadeia, seguiu-se um período pós-ALPA em que se viu a não efetivação de outros empreendimentos planejados, que visavam as benesses que a siderurgia proporcionaria.

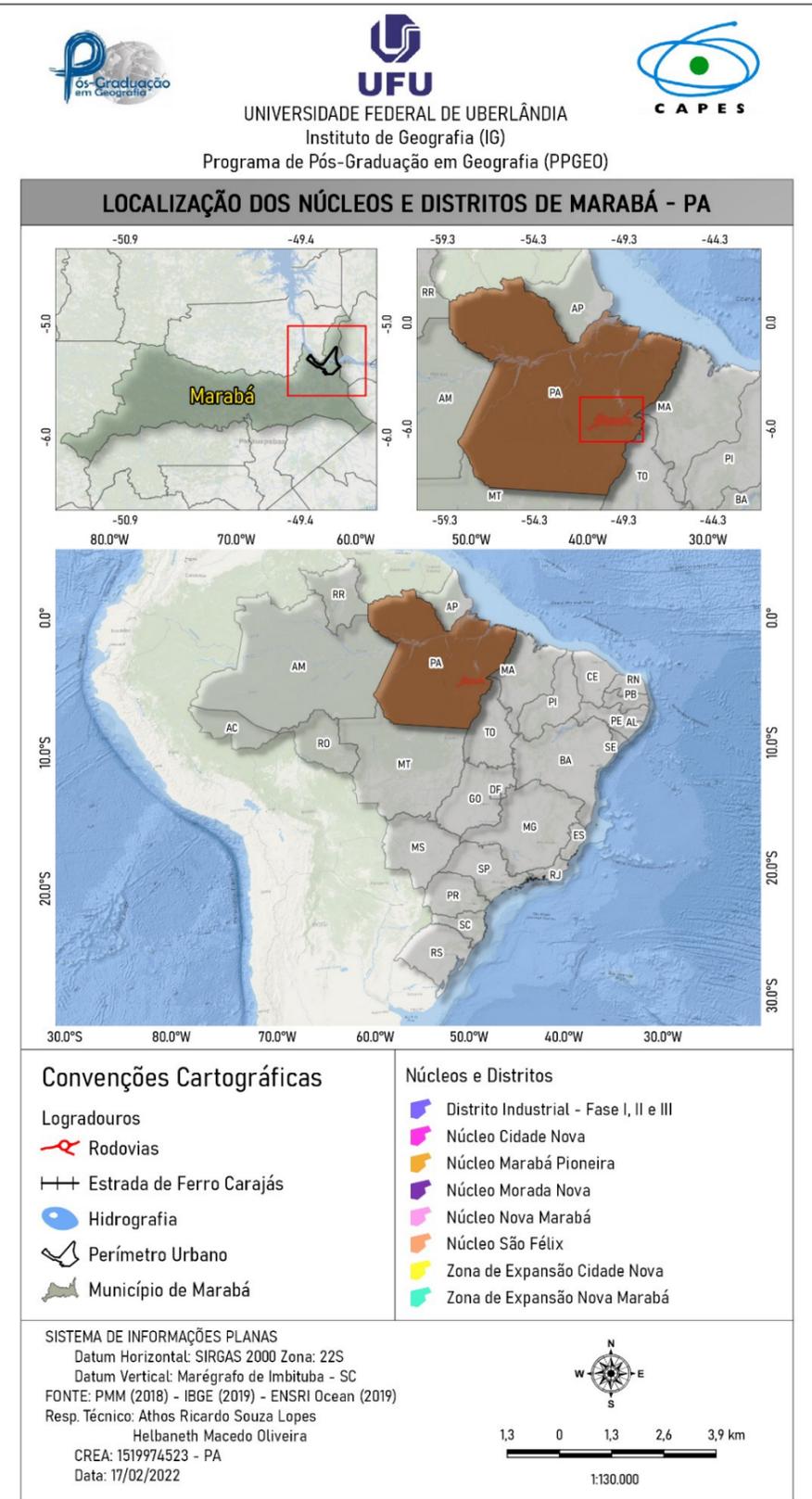
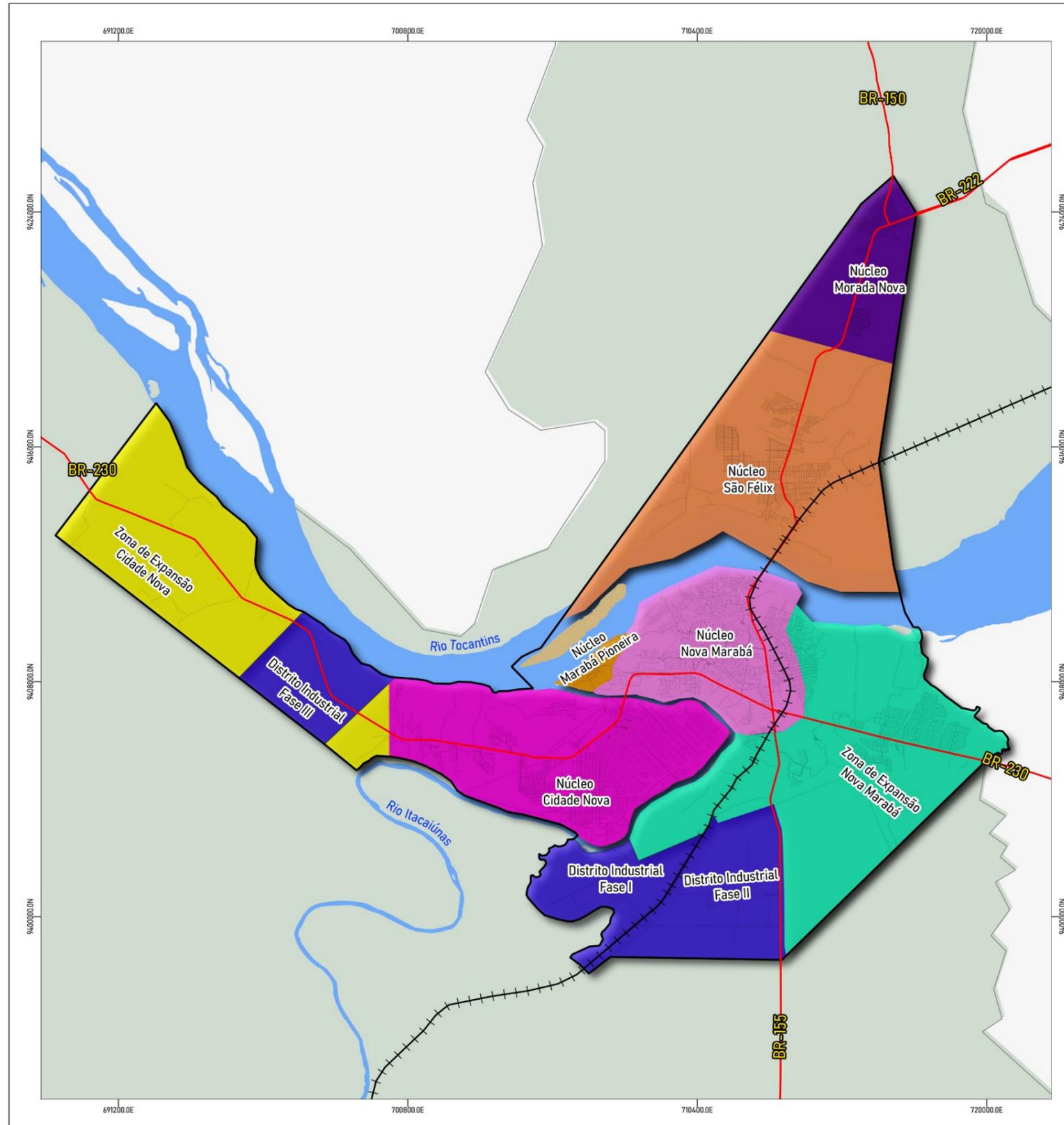
Carvalho (2020) aponta, dentre essas consequências, e além das ocupações urbanas advindas da migração que seguia o esperado crescimento, a interrupção de projetos de loteamentos e da implementação de estruturas comerciais como shoppings e supermercados. Contudo, a cidade seguiu sua dinâmica produtiva, e conforme explanamos anteriormente o ritmo de crescimento urbano manteve-se e, mesmo com as expectativas frustradas as demais atividades econômicas mantiveram-se.

Há que se apontar que o PDP/2006 instituiu como mecanismo de gestão do Plano Diretor um sistema de acompanhamento e controle, o qual era composto de diversos órgãos, com destaque para o Conselho Gestor do Plano Diretor (CGPD), responsável por acompanhar, monitorar e aprovar diversas ações voltadas ao plano e também sua instrumentalização diante da realidade da cidade, inclusive quando se tratavam de grandes projetos, empreendimentos com altos custos sociais, dentre outros. Analisando esse Plano Diretor, se entende porque seu substituto não ousou modificá-lo drasticamente, em invés disso, o novo plano fez uma releitura de algumas terminologias, mantendo a simetria do original.

O novo Plano Diretor participativo promulgado pela Lei nº 17.846, de 29 de março de 2018, é composto de 220 artigos e sete títulos estruturantes. Trata dos princípios fundamentais e seus objetivos (Título I), da estrutura espacial de Marabá (Título II), dos objetivos e diretrizes que norteiam as políticas por setor (Título III), dos parâmetros de uso, parcelamento e ocupação do solo (Título IV), dos instrumentos da política municipal (Título V), da gestão do Plano Diretor (Título VI), além das disposições finais e transitórias (Título VII).

Agora, a estruturação municipal passa de 16 para 12 distritos administrativos, sendo a zona rural composta por 11 distritos e a zona urbana por apenas um. O distrito da sede municipal passou a ser subdividido em três categorias para abranger os diversos usos do território, sendo cinco núcleos urbanos, duas zonas de expansão e duas zonas industriais, conforme espacializa o Mapa 5.

Mapa 5 – Marabá/PA: Zoneamento da sede municipal, 2018



Fonte: Da autora, com base em Marabá (2018).

Os quatro Núcleos Urbanos passaram a ser subdivididos em setores de uso consolidado, em consolidação, de uso controlado e de recuperação e qualificação; as duas Zonas de Expansão classificadas como setores de uso controlado, exercendo a função de reserva fundiária para a expansão urbana; e os Distritos Industriais classificados em setores de uso específico, com proibição de uso adverso e também o adensamento populacional (MARABÁ, 2018). Nota-se que as limitações são bem específicas, e o zoneamento municipal foi usado plenamente para a limitação dos usos indesejados nas frações do espaço urbano.

Além dessas, há poucas alterações no PDP/2018 que destoem do plano anterior. Neste se explana detalhadamente cada setor, seus usos e diretrizes. Para o Núcleo da Marabá Pioneira, manteve-se a cota de inundação de 82 m, mas se alterou o gabarito máximo para cinco pavimentos; já nos demais núcleos, o regramento que vai além das normativas do tipo de uso e diretrizes encontra-se resumido no anexo II, que mostra os parâmetros urbanísticos para a ocupação do solo.

Os parâmetros mantiveram-se os mesmos do antigo plano, alterando-se apenas as denominações das zonas, agora voltadas para os tipos de setores: se consolidados, em consolidação, de uso controlado ou de expansão, conforme a Tabela 8.

Tabela 8 – Marabá/PA: parâmetros urbanísticos de ocupação do solo, na Macrozona urbana, 2018

Zona	Uso	Taxa de Ocupação Máxima	Frente mínima do terreno	Recuo mínimo (m)		Gabarito
				Frontal	Fundo	
Setor Consolidado	Res. Multifamiliar	60%	15	3,0	2,0	2,5 x (L+R)
	Não residencial (ou misto)	70%	15	3,0	0,0	
	Comercial	70%	15	0,0	0,0	
- Setores em consolidação; - De uso controlado; - Recuperação e qualificação	Res. Multifamiliar	60%	30	3,0	2,0	
	Não residencial (ou misto)	65%	15	3,0	2,0	
	Comercial	70%	15	0,0	0,0	
Expansão Urbana	Res. Multifamiliar	60%	15	3,0	2,0	
	Não residencial (ou misto)	60%	10	3,0	2,0	

Legenda do Gabarito: L = Largura da via de circulação de veículo; R = Recuo.

Fonte: Da autora, com base em Marabá (2018).

No que tange à verticalização voltada para o uso residencial, não se faz diferenciação quanto à habitação horizontal ou vertical, a taxa de ocupação é a mesma de 60%, os recuos também não se alteram em função dos setores, variando entre dois e três metros. De modo similar, o uso comercial diferencia-se por permitir recuos frontais e de fundos nulos; já o uso misto varia conforme o setor, com ocupação máxima de 70% e frente mínima de 15 metros em toda cidade (MARABÁ, 2018).

Quando se olha para o gabarito, diretamente relacionado à questão dos edifícios, este é dado pela multiplicação de 2,5 x (a largura da via de circulação de veículo + o recuo), o que vale para toda a cidade. Não se sabe ao certo qual recuo se pretendeu usar, mas supõe-se que seja o principal, que não ultrapassa três metros. Considerando que a classificação das vias é dada no art. 151 e vai de sete a 16 metros de largura, o limite do gabarito máximo adotado pelo PDP/2018 seria de 47,5 metros, o que equivaleria a um edifício de 15 pavimentos. Como se vê, esta seria mais uma restrição à implantação de edifícios na cidade.

Quanto aos instrumentos da política de desenvolvimento municipal, apresentada a partir do Título V, destaca-se o IPTU progressivo no tempo que incide nos termos do seguinte artigo:

Art. 161. Constituem-se critérios para a definição de imóveis não edificados, subutilizados e não utilizados no município de Marabá:

I - para os não edificados, aqueles que não possuírem até 3 (três) meses após a vigência desta Lei, edificação para uso permanente, incluindo imóveis que possuam fundações executadas, desde que possuam Alvará de Construção emitido pela Prefeitura Municipal de Marabá;

II - **para os não utilizados, aqueles que estiverem cadastrados como vagos há mais de 2 (dois) anos** para cobrança de Imposto Predial e Territorial Urbano em porções territoriais que possuam pelo menos via pavimentada, iluminação pública, abastecimento de água e coleta de lixo;

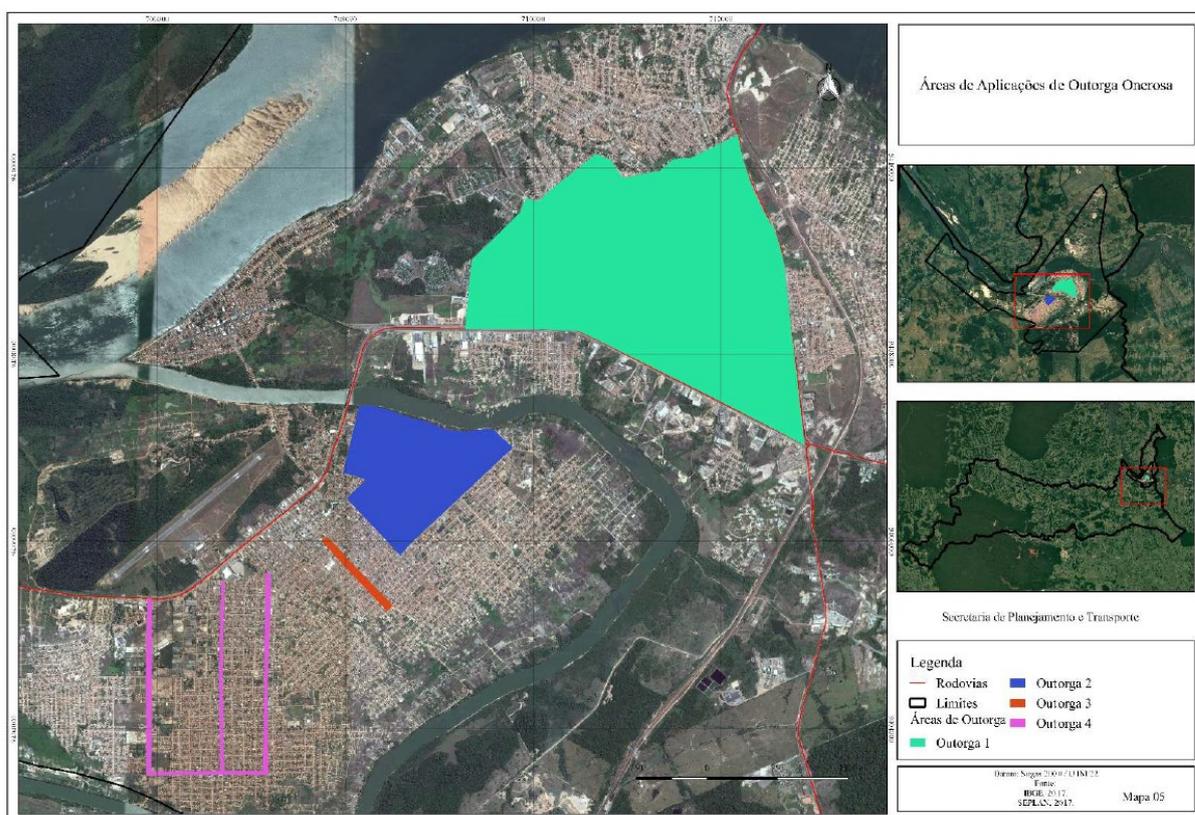
III - para os subutilizados, aqueles que apresentarem índices de ocupação e aproveitamento inferiores à 25% (vinte e cinco por cento) (MARABÁ, 2018, grifos nosso).

Por meio do inciso segundo, imóveis vagos por mais de dois anos e com benfeitorias públicas estão passíveis do IPTU progressivo no tempo, mas estipulado em áreas específicas da cidade, como nos Núcleos da Nova Marabá, Cidade Nova e nas proximidades da BR-230, ou seja, próximos a vias de grande circulação e conseqüentemente valorizadas pelo mercado imobiliário. Pela ação deste instrumento, o planejamento de Marabá visa coibir os vazios urbanos que usufruem

dos equipamentos públicos e a especulação imobiliária nos espaços visados da cidade.

Outro instrumento que merece menção é o uso da Outorga Onerosa (solo criado), que se relaciona diretamente à verticalização, o qual possui um mapa em anexo com as áreas passíveis deste instrumento (que não são poucas), conforme colocamos na Figura 23. Boa parte da área central do Núcleo da Nova Marabá está incluída neste instrumento, local onde encontra-se uma estruturação urbana diferenciada, bem como a porção norte e algumas ruas do Núcleo Cidade Nova.

Figura 23 – Marabá/PA: Delimitação das áreas passíveis de Outorga Onerosa



Fonte: Marabá (2018).

Com base nesse instrumento, o município captura parte do sobrelucro do solo urbano, que seria direcionado apenas para o mercado imobiliário, e reorienta para os cofres públicos parte do retorno dos investimentos feitos em infraestrutura urbana, para aplicação em outras áreas carentes da cidade. É também uma ferramenta de gestão, pois colabora para elevar a arrecadação municipal; no caso de Marabá, o PDP/2018 estipula o pagamento na expedição da licença de construção, mesmo que parcelado em no máximo cinco vezes, conforme o artigo 168.

Neste último plano, até o corrente ano, apenas uma lei foi promulgada alterando-o. Trata-se da Lei nº 18.036/2021, que dispõe de modificações como a dilatação de dois para quatro anos do prazo para a elaboração do zoneamento ambiental, o zoneamento econômico-ecológico, o tombamento do Centro Histórico da Marabá Pioneira e do Plano Local de Interesse Social, além da possibilidade de criação de novas áreas para aplicação da Outorga Onerosa mediante decreto municipal.

Sob o emblema do planejamento na escala do país e da região amazônica, bem como da política voltada à estruturação das principais cidades brasileiras, mediante a importância e o papel do Estatuto da Cidade e seus instrumentos, espera-se que o contexto da verticalização seja melhor compreendido. Dessa forma, expostas as principais nuances do planejamento urbano de Imperatriz e Marabá, atentando para seus respectivos regimentos – Plano Diretor e zoneamento –, e uma vez entendido como esses dois centros tiveram seus espaços intraurbanos estruturados, pretende-se apresentar, nas seções que seguem, como a produção vertical do espaço desenvolve-se.

4 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO VERTICAL DE IMPERATRIZ/MA E MARABÁ/PA

Uma vez que, nas seções anteriores, apresentaram-se as duas cidades médias em apreço, a inserção destas no contexto regional e a perspectiva do planejamento urbano difundido em suas respectivas realidades, a presente seção incumbe-se então de abordar a produção vertical do espaço urbano, suas particularidades concernentes a tipologias, localização intraurbana, agentes produtores, dentre outros, em Imperatriz e Marabá.

Esta seção é estruturada em dois subtópicos principais, um para cada cidade. O primeiro refere-se à verticalização de Imperatriz, em que se apresenta a espacialização dos edifícios na delimitação das principais zonas urbanas de interesse para a pesquisa (as zonas residenciais próximas ao centro) e a caracterização geral dos edifícios imperatrizenses segundo os tipos de uso, localização e tipologia por categorias de pavimentos. Posteriormente, em um subtópico específico, trata-se dos agentes envolvidos no processo de verticalizar o solo urbano da cidade.

No segundo subtópico, o enfoque é a produção vertical em Marabá, momento em que se utiliza a localização espacial desta conforme o zoneamento, ou seja, a distribuição segundo os núcleos urbanos. A partir daí mostramos a distribuição dos edifícios conforme as tipologias de uso e por categorias de pavimentos. Após, parte-se para explicar os agentes responsáveis pela ação de verticalizar o solo urbano marabaense, apresentando um panorama do mercado imobiliário no tocante à produção de edifícios.

Cabe frisar que, o percurso metodológico do capítulo foi desenvolvido sob diversas formas. A pesquisadora percorreu as duas cidades, no período de proximamente um ano para o levantamento das informações básicas dos edifícios. O trabalho de campo iniciou em Imperatriz, através da divisão da cidade em setores de bairros já conhecidos, e a partir desses quadrantes passou a realizar visitas diárias (em veículo próprio, no caso de Imperatriz, e em Marabá pela contratação de particular para as rondas por núcleo urbano em busca de se avistar edificações verticais).

A cada empreendimento encontrado, primeiramente preencheu-se as informações de identificação com os dados visíveis, como localização, ordem de identificação e pontos de referência. Posteriormente realizava-se a primeira tentativa

de contato com os responsáveis da edificação vertical, como porteiros, síndicos e moradores, para as informações detalhadas como tipo de uso, data de inauguração, agente construtor, etc. Diante das dificuldades de acesso a boa parcela dos empreendimentos, o trabalho de campo foi realizado em diversas etapas, até restringir-se aos de maiores adversidades.

Neste processo, a cada edifício visitado realizou-se registro fotográfico, o qual foi arquivado em ordem sequencial das visitas, e separados por bairros (no caso de Imperatriz) e por setores (no caso de Marabá). Esse procedimento foi útil para as fases posteriores de catalogação e análise dos empreendimentos, principalmente no caso de nomes parecidos. Assim sendo, os avanços seguiram por meio da produção cartográfica incumbida de realizar a espacialização das edificações, conforme será mostrado mais adiante, a qual passou por análise comparativa das fichas de identificação, registros feitos em campo (e em casos específicos o retorno ao endereço do prédio para esclarecer divergências locacionais ou de identificação), e a respectiva localização nos mapas sínteses.

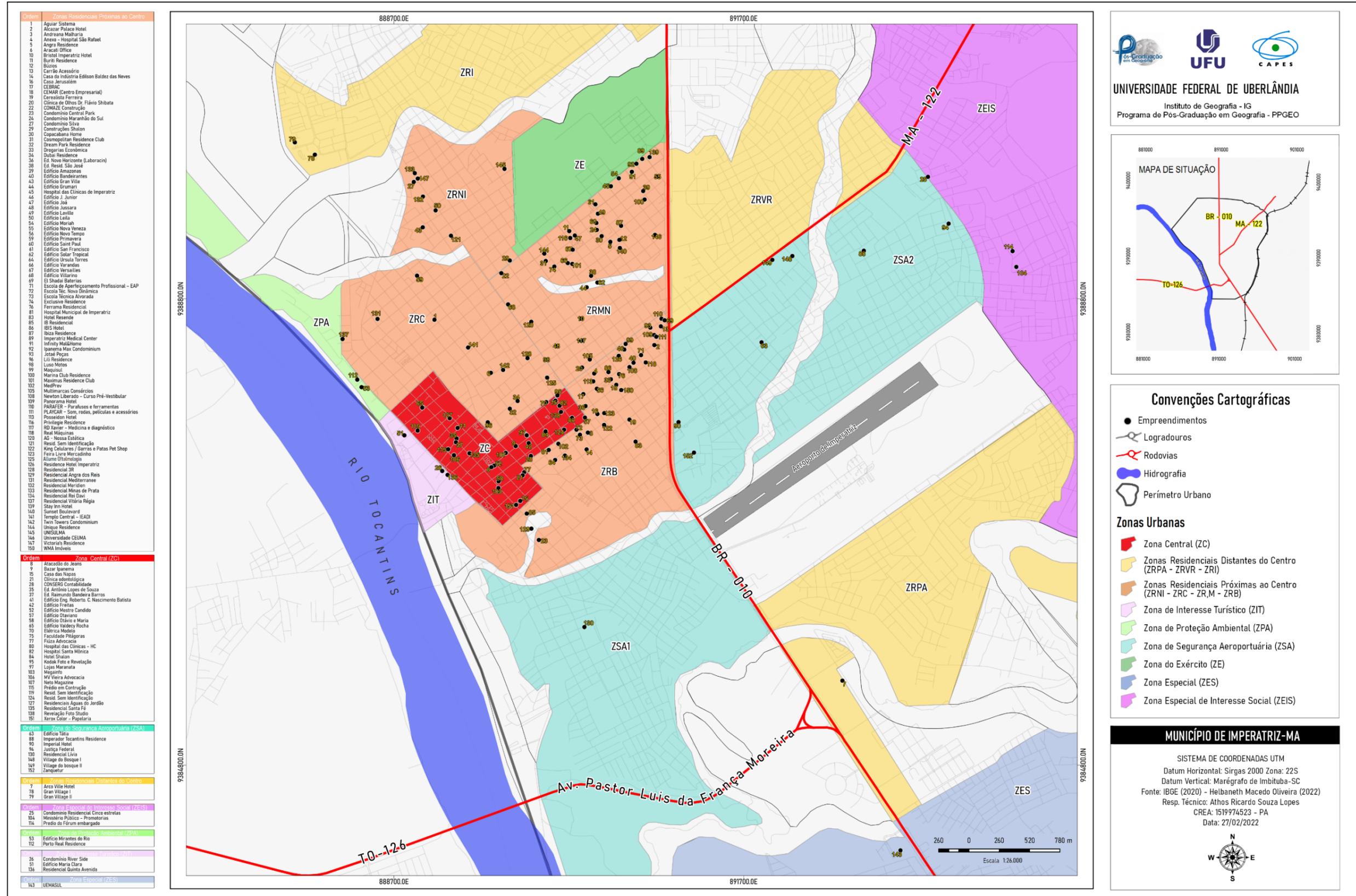
4.1 Remontando o quadro da verticalização urbana de Imperatriz

Neste momento, a ideia consiste em trazer ao leitor a dinâmica vertical do espaço urbano, considerando para isso a distribuição dos edifícios conforme as respectivas zonas, bem como os diversos usos dos mesmos e os agentes envolvidos no processo.

4.1.1 Caracterização da produção vertical segundo o zoneamento urbano

O quadro da verticalização urbana, em Imperatriz, é desenhado a partir da delimitação das principais zonas urbanas de interesse para o estudo, ou seja, as zonas residenciais próximas ao centro e à ZC. Nesta direção, o Mapa 6 apresenta a distribuição espacial e a identificação dos edifícios imperatrizenses levantados na pesquisa de campo.

Mapa 6 – Imperatriz/MA: distribuição espacial dos edifícios, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021 e Imperatriz (2004b).

Conforme é visto no Mapa 6, a pesquisa constatou que os edifícios de Imperatriz se concentram principalmente na Zona Central (ZC) e suas adjacências, ou seja, as zonas residenciais que circundam a ZC no sentido Leste e em direção à BR-010. Já nas demais zonas, a presença de edifícios é pontual, caracterizando um quadro onde é possível afirmar que a centralidade urbana identificada na ZC, no caso de Imperatriz, influi diretamente na concentração da verticalização nas imediações desta área.

Em Imperatriz fica nítido que a localização espacial da produção vertical está intrinsecamente relacionada a áreas valorizadas da cidade, favoráveis às condições de maior rentabilidade diante da presença de serviços e equipamentos públicos que encarecem o valor do m² dessas áreas, logo, propícias ao sobrelucro da terra urbana aos pretensos investidores. Os Quadros 4, 5 e 6 apresentam a discriminação dos 152 edifícios identificados em Imperatriz, conforme a localização por zona.

Quadro 4 – Imperatriz/MA: lista dos edifícios na zona central, 2023

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	
	Endereço	Zona
Atacadão do Jeans	Rua Amazonas, 441	ZC
Bazar Ipanema	Rua Getúlio Vargas, 751	ZC
Casa das Napas	Rua Piauí, 710	ZC
Clínica odontológica	Rua Benedito Leite, 438 -AB	ZC
CONSERG Contabilidade	Rua Luís Domingues, 900	ZC
Ed. Antônio Lopes de Souza	Rua Benjamim Constant, 267	ZC
Edifício Raimundo B. Barros	Rua Godofredo Viana, 520	ZC
Edifício Eng. Roberto. C. Nascimento Batista	Rua Hermes da Fonseca, 295	ZC
Edifício Freitas	Av. Getúlio Vargas, 858	ZC
Edifício Mestre Candido	Av. Getúlio Vargas, 560 (Hotel Advance)	ZC
Edifício Otaviano	Rua Ceará, 940	ZC
Edifício Otávio e Maria	Rua Godofredo Viana, 1031	ZC
Edifício Valdecy Rocha	Rua Rui Barbosa, 100	ZC
Elétrica Modelo	Av. Dorgival P. de Sousa, 687	ZC
Faculdade Pitágoras	Rua Barão do Rio Branco, 300	ZC
Fiúza Advocacia	Rua Benedito Leite, 438-B	ZC
Hospital das Clínicas - HC Imperatriz	Av. Bernardo Sayão, s/n	ZC
Hospital Santa Mônica	Rua Piauí, 772	ZC
Hotel Shalon	Rua Pará, 610	ZC
Kodak Foto e Revelação	Av. Dorgival Pinheiro de Sousa, 809	ZC
Lojas Maranata	Av. Getúlio Vargas, 885	ZC
Megainfo	Rua Godofredo Viana, 1088	ZC
MV Vieira Advocacia	Rua Cel. Manoel Bandeira, 1763	ZC
Neto Magazine	Av. Getúlio Vargas, 623	ZC
Prédio em Construção	Rua Cel. Manoel Bandeira, s/n vermelho	ZC

Residencial s/ identificação	Rua Barão do Rio Branco, 59	ZC
Residência s/ identificação	Rua Maranhão, s/n (entre n-639 e 627)	ZC
Residencial Águas do Jordão	Rua Simplício Moreira, 1110	ZC
Residencial Santa Fé	Rua Godofredo Viana, 661	ZC
Revelação Foto Studio	Av. Getúlio Vargas, 1235	ZC
Xerox Color Papelaria	Rua Monte Castelo, 159	ZC

Fonte: Da autora, com base em Oliveira (2017) e pesquisa de campo realizada em 2021.

Quadro 5 – Imperatriz/MA: lista dos edifícios nas zonas residenciais centrais, 2023

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	
	Endereço	Zona
Alcazar Palace Hotel	Av. Getúlio Vargas, 2222	ZRB
Andreana Malharia	Rua Aquiles Lisboa, 517	ZRB
Anexo - Hospital São Rafael	Av. Dorgival P. de Sousa, 1178	ZRB
Carrão Acessórios	Rua Guanabara, 88	ZRB
FIEMA Casa da Indústria	Rua Aquiles Lisboa, 1560 - Mercadinho	ZRB
Casa Jerusalém	Rua Rio Grande do Norte, 954	ZRB
CEBRAC cursos e Claro	Av. Getúlio Vargas, 1513	ZRB
Centro Empresarial (CEMAR)	Rua Pernambuco, 915	ZRB
Cerealista Ferreira	Rua Monte Castelo, 858	ZRB
Residencial Central Park	Rua Tupinambá, 2500	ZRB
Drogarias Econômica	Av. Getúlio Vargas, 540	ZRB
Ed. Novo Horizonte (Laboracin)	Rua Luís Domingues, 1521	ZRB
Edifício Bandeirantes	Av. Getúlio Vargas, 2000	ZRB
Edifício J. Junior	Av. Dorgival Pinheiro de Sousa, 1480	ZRB
Edifício Novo Tempo	Av. Getúlio Vargas, 1594 (Extrafarma)	ZRB
Edifício Ursula Torres	Rua Aquiles Lisboa, 146	ZRB
El Shadai Baterias	Av. Dorgival Pinheiro de Sousa s/n	ZRB
Escola de Aperfeiçoamento Profissional - EAP	Av. Getúlio Vargas, 2080	ZRB
Escola Téc. Nova Dinâmica	Rua Benedito Leite, 1130	ZRB
Escola Técnica Alvorada	Rua Piauí, 1020	ZRB
Ferrama Residencial	Rua Alagoas, 830	ZRB
Hospital Munic. de Imperatriz	Rua Benedito Leite, 861	ZRB
Hotel Resende	Rua Tupinambá, 597	ZRB
IB Residencial	Rua Tamandaré, 240 (perto UEMASUL)	ZRB
IBIS Hotels Imperatriz	Av. Getúlio Vargas, 1779	ZRB
Jotaé Peças	Av. Dorgival Pinheiro de Sousa, 1771	ZRB
Maquisul	Av. Dorgival P. de Souza, 1521	ZRB
MedPrev	Rua Benedito Leite, 937	ZRB
Newton Liberado Pré-Vestibular	Rua Sergipe, 638	ZRB
Panorama Hotel	Av. Getúlio Vargas, 2311	ZRB
PARAFER – Parafusos	Av. Dorgival Pinheiro de Sousa, 1889	ZRB
PLAYCAR – Som e acessórios	Rua Rio de Janeiro, 58	ZRB
Posseidon Hotel	Rua Parnaíba, 740	ZRB
Real Máquinas	Rua Luís Domingues, 2201	ZRB
Residencial s/ identificação	Rua Aquiles Lisboa, 658	ZRB
Residencial s/ identificação	Rua Benedito Leite, 1412	ZRB
Residence Hotel Imperatriz	Av. Dorgival Pinheiro de Sousa, 1400	ZRB
Residencial Angra dos Reis	Rua Tupinambá, 2333	ZRB

Residencial Rei Davi	Rua Pará, 835	ZRB
WMA Imóveis	Rua Luís Domingues, 1832	ZRB
Aguiar Sistema	Rua Amazonas, 605	ZRC
Aracati Office	Rua Urbano Santos, 155	ZRC
Dream Park Residence	Rua Amazonas, 123	ZRC
Dubai Residence	Rua Antônio de Miranda, 242	ZRC
Edifício Primavera	Rua Pará, 518	ZRC
Lili Residence	Rua Antônio de Miranda, 75	ZRC
Luso Motos	Rua Ceará, 252	ZRC
Residêncial s/ identificação		ZRC
Residencial 3R	Rua Piauí, 261	ZRC
Mediterrané Club Residence	Rua Brasil, 789	ZRC
Residencial Vitória Régia	Rua Flamboiant da Primavera, 358	ZRC
Templo Assembleia de Deus	Rua Gonçalves Dias, 565	ZRC
Twin Towers Condominium	Rua Urbano Santos, 482	ZRC
Angra Residence	Rua Mato Grosso, 26	ZRMN
Bristol Imperatriz Hotel	Rua Alagoas, 255	ZRMN
Buriti Residence	Rua Dr. Itamar Guará, 2150	ZRMN
Edifício Búzios	Rua Goiás, 114	ZRMN
Clínica de Olhos Dr. Flávio Shibata	Rua João Lisboa, 896	ZRMN
COMAZE Construção	Av. Bernardo Sayão, ao lado Vipão	ZRMN
Condomínio Maranhão do Sul	Rua Mato Grosso, 795	ZRMN
Copacabana Home	Rua Mato Grosso, 650	ZRMN
Cosmopolitan Três Poderes	Rua 13 de Maio, 1925	ZRMN
Edifício Residencial São José	Rua Minas Gerais, 895	ZRMN
Edifício Amazonas	Rua Espírito Santo, 1169	ZRMN
Edifício Grumari	Rua Bahia, 971	ZRMN
Hospital das Clínicas - HC	Av. Bernardo Sayão, 2150	ZRMN
Edifício Joá	Rua Dom Cesário, 119	ZRMN
Edifício Juçara I e II	Rua Hermes da Fonseca, 286/284	ZRMN
Edifício Laville	Rua Goiás, 3231	ZRMN
Edifício Moriah	Av. Bernardo Sayão, 3000	ZRMN
Edifício Nova Veneza	Rua Dom Cesário, 75	ZRMN
Edifício Saint Paul	Rua Dom Cesário, 225	ZRMN
Edifício San Francisco	Rua Goiás, 1	ZRMN
Edifício Solar Tropical	Rua Minas Gerais, 815	ZRMN
Edifício Varandas	Rua Bahia, 1280	ZRMN
Edifício Versailles	Rua Minas Gerais, 1079	ZRMN
Edifício Vilarino	Rua Ceará, 332 (Prédio do André Motos)	ZRMN
Exclusive Residence	Rua Sergipe, 55	ZRMN
Ibiza Residence	Rua Paraná, 186-A	ZRMN
Imperatriz Medical Center	Rua Mato Grosso, 2650	ZRMN
Infinity Mal&Home	Av. Bernardo Sayão, s/n	ZRMN
Ipanema Max Condominium	Av. Bernardo Sayão, 3600	ZRMN
Marina Club Residence	Rua Haroldo Veloso, 57	ZRMN
Maximus Residence Club	Rua Bahia, 1400	ZRMN
Multimarcas Consórcios	Rua João Lisboa, 1007	ZRMN
RD Xavier	Rua Pernambuco, 545	ZRMN
Ag nossa Estética	Rua Rio Grande do Norte, 46	ZRMN
Privilegie Residence	Rua Minas Gerais, s/n	ZRMN

Stay Inn Hotel	Av. Bernardo Sayão, 17	ZRMN
Sunset Boulevard	Rua Senador Milet, 446	ZRMN
Unique Residence	Rua Sergipe, 54	ZRMN
Universidade CEUMA	Rua Barão do Rio Branco, 100	ZRMN
Condomínio Silva	Rua Ceará, 1591	ZRNI
Construções Shalon	Av. Bernardo Sayão, s/n	ZRNI
Gran Ville -Varandas do Norte	Rua São Pedro, 10	ZRNI
Edifício Leila	Rua Ceara, 1179	ZRNI
Residencial s/ identificação	Rua São Francisco, 1528	ZRNI
Residencial Meridien	Rua São Sebastião, 1016	ZRNI
Residencial Minas de Prata	Rua Ceara, 1600	ZRNI
UNISULMA	Rua São Pedro, 11	ZRNI
Victoria's Residence	Rua Ceará, 1596	ZRNI

Fonte: Da autora, com base em Oliveira (2017) e pesquisa de campo realizada em 2021.

Quadro 6 – Imperatriz/MA: lista dos edifícios nas zonas residenciais distantes do centro e nas demais zonas urbanas, 2023

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	
	Endereço	Zona
ZONAS RESIDENCIAIS DISTANTES DO CENTRO		
Arco Vile Hotel	Av. Central, s/n (em frente 1005)	ZRPA
Gran Village I	Av. dos Colibris, s/n	ZRI
Gran Village II	Av. dos Bentevis, s/n	ZRI
DEMAIS ZONAS URBANAS		
Edifício Mirantes do Rio	Av. 15 de novembro, 782	ZPA
Porto Real Residence	Av. 15 de Novembro, 932	ZPA
Condomínio Residencial 5 estrelas	Av. das Constelações, s/n	ZEIS
Ministério Público - Promotorias	Av. Perimetral José Felipe do Nascimento, Qd. 21	ZEIS
Prédio do Fórum embargado	Av. Perimetral José F. do Nascimento, s/n	ZEIS
UEMASUL	Rua Monte Castelo, 161	ZES
Condomínio River Side	Av. 15 de Novembro, 20	ZIT
Edifício Maria Clara	Av. 15 de Novembro, 380	ZIT
Residencial V Avenida	Av. 15 de Novembro, 200	ZIT
Edifício Tátia	Rua Tupinambá, 1060	ZSA
Imperador Tocantins Residence	Rua João Gulart, s/n	ZSA
Imperial Hotel	Rodovia BR-010, 100	ZSA
Justiça Federal	Av. Tapajós, s/n	ZSA
Residencial Lívia	Rua Dom Pedro II, 2125	ZSA
Village do Bosque I	Av. Pedro Neiva de Santana, 520	ZSA
Village do Bosque II	Av. Pedro Neiva de Santana, 520B	ZSA
Zanquetur	Rua Sete, 12	ZSA

Fonte: Da autora, com base em Oliveira (2017) e pesquisa de campo realizada em 2021.

Tendo em vista que a pesquisa trabalha com o planejamento urbano das cidades, o zoneamento foi utilizado como norteador da localização dos empreendimentos visitados, que é vista tanto no Mapa 6 como nos Quadros 4, 5 e 6. Assim, aponta-se que a lei de zoneamento, uso e ocupação do solo municipal (IMPERATRIZ, 2004b; 2006) disciplina o gabarito máximo de seis pavimentos e a ATME limitada a 160% para as três zonas residenciais distantes do centro (ZRVR, ZRPA, ZRI), enquanto para as quatro zonas próximas ao centro esse gabarito permite o limite de 20 pavimentos e ATME de até 280%.

A análise dos dados aponta que o planejamento urbano de Imperatriz está voltado para o adensamento populacional das áreas servidas de infraestrutura urbana, visto que, nas áreas periféricas da cidade (e distantes do centro urbano), é notória a precariedade da infraestrutura urbana ofertada. Ou seja, entende-se que o viés da legislação coaduna com o que os dados do campo evidenciam, pois, ao incentivar a verticalização das áreas centrais e ao mesmo tempo limitar a produção vertical na periferia, o município reforça a dicotomia entre as áreas carentes e um pouco mais distantes em relação ao centro urbano.

Não é de hoje que a realidade de Imperatriz aponta para gritantes dificuldades no quesito infraestrutura urbana (até mesmo no centro), pois a presença desses fixos em áreas mais longínquas demandaria maiores investimentos para a logística de transporte e demais serviços públicos. Em face disso, e com o intuito de explicar a espacialização dos edifícios, a Tabela 9, a seguir, procura mostrar um quadro síntese dos edifícios através da distribuição quantitativa segundo as principais zonas urbanas.

Tabela 9 – Imperatriz/MA: distribuição dos edifícios segundo as zonas, 2023

ZONAS DE IMPERATRIZ		QTDE	TOTAL
Zona Central - ZC		31	31
Zonas Residenciais Centro	Próximas do	Zona Residencial Bacuri - ZRB*	40
		Zona Residencial Maranhão Novo - ZRMN	39
		Zona Residencial Centro - ZRC	13
		Zona Residencial Nova Imperatriz - ZRNI	9
Demais Zonas com Edifícios		Zona de Segurança Aeroportuária - ZSA**	8
		Zona Especial de Interesse Social - ZEIS	3
		Zona de Interesse Turístico - ZIT	3
		Zona de Proteção Ambiental - ZPA	2
		Zona Especial - ZES	1
Zonas Residenciais Centro	Distantes do	Zona Residencial Independência - ZRI	2
		Zona Residencial Parque Alvorada - ZRPA	1
		Zona Residencial Vila Redenção - ZRVR	0

* ZRB corresponde à junção de ZRB1 e ZRB2. **ZSA corresponde à junção de ZSA1 e ZSA2.
Fonte: Da autora, com base em Imperatriz (2004b) e pesquisa de campo realizada em 2021.

Diante do exposto, percebe-se que a produção do solo urbano vertical de Imperatriz não se dá exatamente na ZC, apesar deste local estar na segunda posição no ranking das zonas mais verticalizadas. É no aglomerado das quatro zonas residenciais próximas ao centro da cidade que incide a primazia da construção vertical, área esta composta de quatro zonas residenciais centrais: ZRB, ZRMN, ZRC e ZRNI. Justamente são as quatro zonas residenciais que tiveram alterações drásticas nos padrões construtivos mediante a mudança da legislação, conforme apontamos na seção 3, Tabela 7.

Essas quatro zonas residenciais, localizadas próximas à ZC, concentram massivamente 66% do total de edifícios da cidade (101 unidades), motivo que ensejou o recorte espacial nesta cidade restringir-se a esses espaços. Já a ZC propriamente dita abriga cerca de 20% dos edifícios (31 unidades); o agregado das cinco zonas identificadas na pesquisa como demais zonas da cidade abriga 11% (17 edifícios); e, por último, as três zonas residenciais distantes da ZC abrigam juntas apenas 2% do total identificado (cerca de 3 edifícios).

Quanto à terceira posição no ranking das zonas com a presença de verticalização, apresentadas na Tabela 9 e no Mapa 6, o aglomerado das demais zonas da cidade apresentou um total de 17 edifícios distribuídos em cinco zonas: Zona

de Segurança Aeroportuária (ZSA), Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), Zona de Interesse Turístico (ZIT), Zona de Proteção Ambiental (ZPA) e Zona Especial (ZES).

As duas ZSA possuem localização estratégica. A ZSA situada à esquerda da BR-010 está ao lado do aeroporto e abriga o maior shopping da cidade (o Imperial Shopping), sendo limitada pela passagem da Avenida Pedro Neiva de Santana ao Norte, motivo que pode indicar a presença dos oito edifícios, dos quais destacamos, na Figura 24, o edifício Village do Bosque I, no bairro Parque da Lagoa. Já na ZSA à direita da BR-010, apenas um edifício residencial foi identificado, o Condomínio Livia, no bairro Parque do Buriti (Figura 24), muito provavelmente por ser uma área de expansão da cidade (Zona de Expansão Sul), recentemente favorecida pela construção da Ponte Dom Affonso Felipe Gregory que interliga o Maranhão ao estado do Tocantins (vide Mapa 4).

Figura 24 – Imperatriz/MA: condomínios verticais Residencial Livia e Village do Bosque I, 2023



Fonte: Da autora, a partir de pesquisa de campo realizada em 2021.

Os três edifícios localizados na ZEIS referem-se a residenciais que têm a MA-122 como principal vetor de expansão no sentido da Zona de Expansão Leste, em direção a cidades como João Lisboa e Senador La Roque, dentre outras do centro maranhense. Esta área abriga um elevado número de loteamentos e residenciais horizontais fechados¹⁹ da cidade, voltados para média e alta renda. Isso se dá pela presença de fixos que têm dinamizado a expansão da área, como a presença do hospital macrorregional de Imperatriz, da Faculdade de Imperatriz (FACIMPE), e de órgãos públicos, como Ministério Público e Justiça Federal.

¹⁹ Sobre os residenciais horizontais de Imperatriz consultar Carvalho (2016).

No sentido oposto da cidade, os edifícios presentes na ZIT e na ZPA estão próximos ao principal ponto turístico de Imperatriz às margens do Rio Tocantins, ou seja, a Beira Rio, que é caracterizada como local de alta valorização imobiliária e de urbanização antiga, além da proximidade com a ZC (vide Mapa 6). Dentre os três edifícios na área da ZIT, a Figura 25 apresenta o Residencial V Avenida, e dentre os dois localizados na ZPA, o Porto Real Residence.

Figura 25 – Imperatriz/MA: edifício Residencial V Avenida e Porto Real Residence, 2023



Fonte: Da autora, a partir de pesquisa de campo realizada em 2021.

Os dois exemplares apresentados são construções que usufruem de uma vista panorâmica para o rio Tocantins (Figura 26), com o entorno constituído de casas com alto valor imobiliário, dada a localização privilegiada pela proximidade com bairros estruturados como o Nova Imperatriz, a Beira Rio já citada, bem como o curto período de deslocamento em relação ao centro urbano. Contudo, por ser uma área de urbanização antiga, possui alto adensamento populacional. O Residencial V Avenida foi construído por volta dos anos de 1988, pela Aracati Construções, enquanto o Porto Real Residence, mais recente, foi entregue em 2015 pela FRP Engenharia com um total de 16 apartamentos.

Figura 26 – Imperatriz/MA: vista parcial da ZIT e ZPA, 2023



Fonte: Da autora, capturada a partir do edifício Aracati Office, em 01/06/2021.

Quanto aos empreendimentos identificados nas três zonas residenciais distantes do centro, a ZRVR foi a única que não teve nenhum edifício construído, ao passo que as demais (ZRI e ZRPA) somaram juntas apenas três construções. Analise-se que pode haver diferentes fatores que influem na escassa presença de edifícios nessas áreas.

O primeiro fator passa pela localização, pois, sabidamente, são áreas situadas relativamente distante do centro urbano. O segundo diz respeito à própria restrição imposta na lei de zoneamento; e o terceiro fator entendemos ter relação com o padrão de renda dos habitantes dessas áreas, geralmente compostas de bairros populares. Por último, há a questão da logística viária que as zonas residenciais distantes do centro possuem: a ZRVR, por exemplo, é limitada por duas grandes vias de acesso à cidade, a BR-010 e a MA-122, com um fluxo viário intenso que tem relações também com um problema antigo de Imperatriz, referente à dificuldade de estacionamento nas áreas de maior trânsito.

Já ZRI e a ZRPA estão pareadas à BR-010, que é uma das vias de acesso a essas áreas, e que sofre com congestionamentos diários, além da precariedade das demais vias de acesso em determinados períodos do ano, como a Avenida Ceará e Newton Belo para a ZRI, e a rua Alvorada para a ZRPA. Ou seja, a diminuta presença de edifícios nas áreas periféricas pode ser explicada mediante o exposto. Assim sendo, para aprofundar a caracterização da produção vertical imperatrizense no limiar

do zoneamento urbano, optou-se por focar as zonas centrais que respondem pela maior parcela das edificações verticais da cidade. Esse, portanto, é o enfoque do próximo tópico.

4.1.1.1 A verticalização do solo urbano nas zonas centrais de Imperatriz

O mapa de espacialização dos edifícios de Imperatriz (Mapa 6) mostra que a verticalização está distribuída ao redor do polígono heptagonal que delimita a Zona Central, com destaque para a Praça de Fátima e o Calçadão que motiva o formato em T, e claramente identifica o local do centro urbano da cidade. Sabe-se que nas quatro zonas centrais que também são residenciais (ZRMN, ZRB, ZRNI, ZRC – vide Mapa 7 à frente) é onde está o chamariz da produção vertical do solo urbano imperatrizense.

Acredita-se que as motivações que ensejam a localização dessas construções se relacionam à situação privilegiada, pois estão próximas de pontos nodais como: a) Belém-Brasília, b) 50-BIS e c) Beira Rio; ao fato de abrigar alguns dos principais subcentros²⁰, como as Quatro Bocas²¹, um dos dois shoppings centers (o Tocantins Shopping Center), além do considerável fluxo comercial presente no bairro Entroncamento, próximo à BR-010, bem como à dinâmica comercial dos bairros Mercadinho e Bacuri.

A título de explicação, se aponta que as quatro zonas residenciais próximas à ZC de Imperatriz são compostas por um agregado de bairros densamente povoados. O Quadro 5 discrimina os bairros componentes das quatro zonas residenciais centrais que, se observado, também possui bairros que são parcialmente componentes dessas zonas.

²⁰ A temática dos subcentros de Imperatriz não faz parte do presente trabalho. Aqui se reconhece a carência de estudos não apenas para sua identificação, como também para explicação da dinâmica intraurbana e sua relação com o Centro.

²¹ A área das “Quatro Bocas” é identificada popularmente no entroncamento da rua Ceará com a Av. Bernardo Sayão, no bairro Nova Imperatriz, onde tradicionalmente vendia-se a “panelada”, que é o prato típico da cidade.

Quadro 7 – Imperatriz/MA: bairros componentes das zonas residenciais próximas à zona central, 2023

Zonas Residenciais próximas à Zona Central	Bairros Componentes
Zona Residencial Bacuri - ZRB	Bacuri* Entroncamento Juçara Mercadinho União
Zona Residencial Maranhão Novo - ZRMN	Jardim Três Poderes Maranhão Novo
Zona Residencial Centro - ZRC	Centro Nova Imperatriz*
Zona Residencial Nova Imperatriz - ZRNI	Nova Imperatriz*

* Parcialmente componentes.

Fonte: Da autora, com base em Imperatriz (2004a) e Imperatriz (2004b).

Um adendo sobre a composição das zonas de Imperatriz refere-se à situação crítica em que a cidade se encontra no quesito legal de delimitação dos bairros, que desemboca na não identificação dos parâmetros que subsidiaram o zoneamento. Ou seja, na contemporaneidade a cidade não possui legislação ou produção técnica que explicita a delimitação dos bairros, há apenas um mapa que apresenta seus possíveis limites, o qual foi elaborado em 2003 na gestão do então prefeito Jomar Fernandes.

Após exaustivas buscas na Câmara municipal e de diversas visitas e entregas de ofícios nas principais secretarias relacionadas à questão residencial da cidade, constatamos que não houve produção técnica ou legislativa a respeito até o presente momento. Diante desse quadro rarefeito de informações oficiais, para identificarmos quais bairros fazem parte das ZR próximas à ZC, fizemos um comparativo entre o mapa de zoneamento urbano anexo da Lei de Zoneamento (IMPERATRIZ, 2004b) ao material citado.

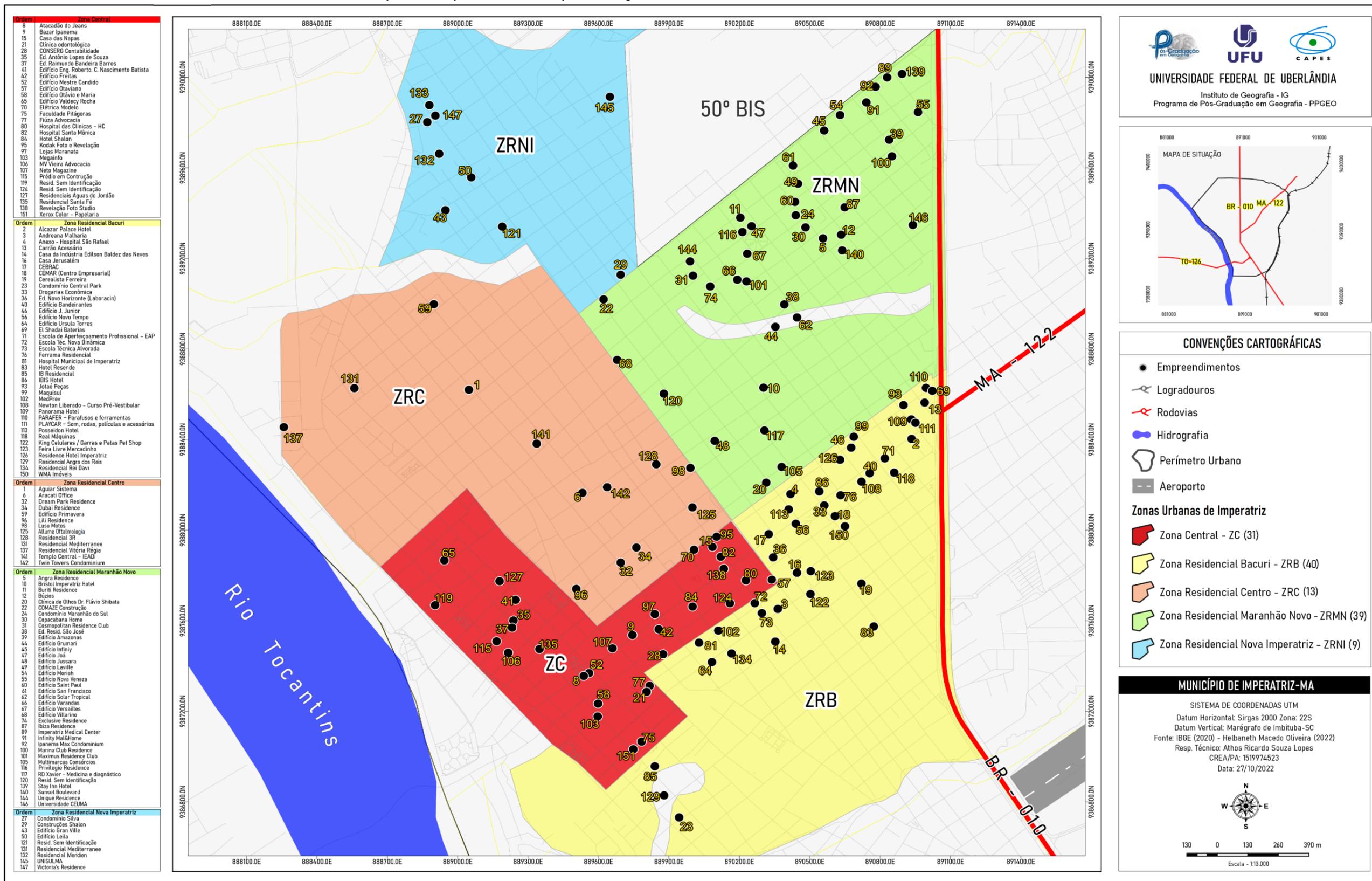
Com base no Quadro 5, nota-se que a ZRB é a que possui o maior número de bairros: divide-se ao norte em ZRB1, onde estão os bairros Juçara e Entroncamento, e ao sul estão os bairros Mercadinho, União e parte do próprio bairro que nomeia a zona, que é o Bacuri. Este também é componente de uma das Zona de Segurança Aeroportuária (ZSA) da cidade, que é limitada pelos riachos Bacuri e Cacaú.

A ZRMN é composta pelos bairros Jardim Três Poderes e Maranhão Novo, a qual é delimitada pela presença da BR-010 (Mapa 7), pela Av. Bernardo Sayão, rua João Lisboa e Ceará. Já na ZRC encontram-se o Centro propriamente dito e uma

parcela do bairro Nova Imperatriz, enquanto a ZRNI possui parte do próprio bairro que a designa.

Se atentarmos para o Mapa 7, a seguir, as quatro zonas residenciais próximas à ZC de Imperatriz são colocadas em cores diferentes, com enfoque na distribuição e identificação dos respectivos edifícios presentes em cada uma. Com essa ênfase é possível notar que, dentre as quatro zonas centrais, duas apresentam maior quantidade de edifícios na cidade, a ZRMN e a ZRB, enquanto a ZRNI e a ZRC contam com menos construções.

Mapa 7 – Imperatriz/MA: espacialização dos edifícios localizados nas zonas centrais, 2023



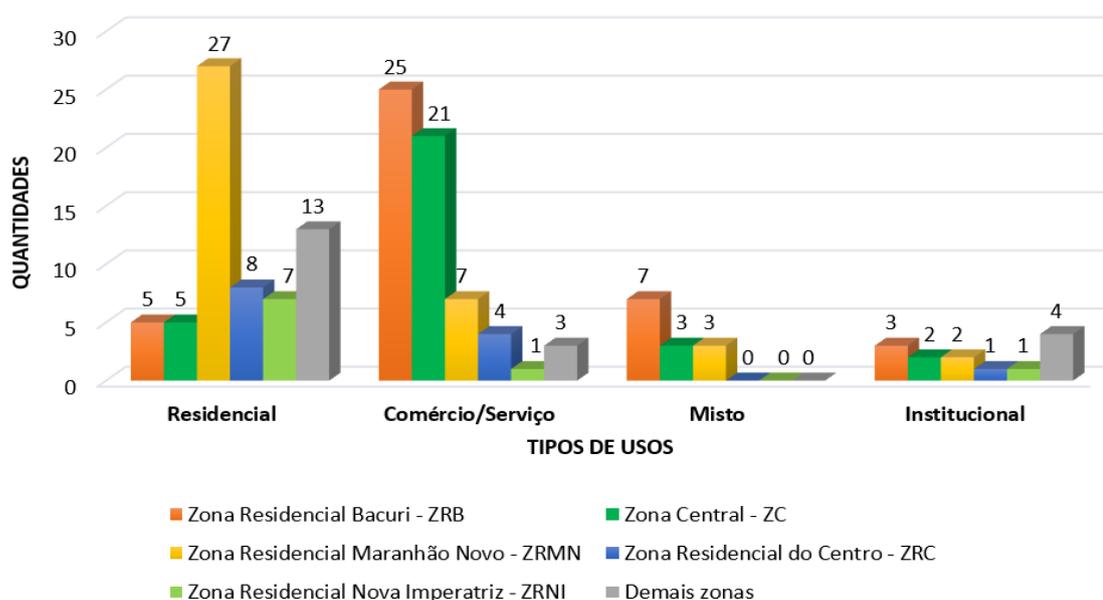
Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021 e Imperatriz (2004b).

Retomando a tônica da verticalização do espaço urbano de Imperatriz para além da distribuição espacial, os tipos de usos destinados para os edifícios pode ser um dos caminhos para se entender as particularidades desse objeto. Isso porque, como toda forma urbana material, o edifício é construído visando sua inserção na dinâmica de produção dos lugares. Como símbolo de modernidade, esse fixo pode apresentar diversas funções no arranjo espacial da cidade, acarretando consideráveis modificações na paisagem urbana.

Se reitera o entendimento de Soares (1995, p. 156) ao analisar a paisagem verticalizada de Uberlândia, por exemplo, e nos dizer que, “A construção de arranha-céus foi a expressão máxima do progresso, da autoridade, pois simbolizou a superioridade do homem em relação à natureza, e, sobretudo, criou uma nova paisagem urbana, verticalizada”. Em Imperatriz não é diferente, desde a produção desse tipo de habitação é nítido o destaque que os espaços verticalizados possuem, desejados por muitos e acessíveis para poucos, representam signos da paisagem urbana moderna propagado na/da cidade.

Em vista disso, o Gráfico 5 apresenta a finalidade dos edifícios imperatrizenses, estruturados em quatro categorias: uso residencial, comércio/serviço, misto e institucional, os quais são apresentados conforme as zonas onde esse tipo de construção mais incide.

Gráfico 5 – Imperatriz/MA: usos dos edifícios conforme as zonas urbanas, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

A partir dos dados é possível constatar que os edifícios imperatrizenses se voltam, em sua maioria, para os usos residencial e comercial. O primeiro tipo responde por 43% do total de prédios da cidade (cerca de 65 unidades), enquanto o segundo representa 40% (61 unidades). Secundariamente, o uso misto e o uso institucional representaram cada um apenas 9%, equivalendo a 13 edificações cada.

Perscrutando os números com o intuito de entender melhor como esses usos estão dispostos no espaço urbano, analisaremos cada um deles, a começar pelos usos majoritários. Conforme indica o Gráfico 5, o uso residencial é predominante para os edifícios imperatrizenses com uma diferença de 4 edifícios unidades em relação ao uso comercial. Nesta direção, a ZRMN é o local de destaque dos prédios voltados ao uso residencial, já que essa zona apresentou a maior quantidade, com 27 unidades em detrimento das demais. A Figura 27 apresenta a divulgação de dois exemplares residenciais presentes neste espaço, bem como do bairro Jardim Três Poderes.

Figura 27 – Imperatriz/MA: propaganda dos edifícios Infinity Home, Unique e do bairro Jardim Três Poderes, 2023



Fonte: Plainar (2022); Aracati (2020).

Não é à toa que a ZRMN tem destaque no quesito produção de habitações verticalizadas, uma vez que um dos seus dois bairros componentes é o Jardim Três Poderes, que abriga as construções de maior valor comercial da cidade e onde tem-se a efervescência do mercado vertical, haja vista que o metro quadrado mais caro está localizado neste bairro. Trata-se de uma área nobre que tem passado pelo processo de substituição de suas residências de luxo pela construção vertical voltada à elite local (OLIVEIRA, 2017).

Tendo em vista da divulgação colocada na Figura 27, o Infinity Home & Mall é localizado na Avenida Bernardo Sayão e edificado pela Plainar Engenharia, construção servida de um aparato de equipamentos comuns como piscinas, playground, espaços de reunião, espaço para pets, churrasqueira, academia, dentre outros. E no caso do Unique Três Poderes, de responsabilidade da Aracati Engenharia, o condomínio conta com portaria 24 horas, brinquedoteca, quadra poliesportiva, salão de jogos e de festa, churrasqueira, dentre outras estruturas. Um exemplo do arcabouço construtivo ofertado nos empreendimentos verticais presente no bairro Jardim Três Poderes.

A título de ilustração, a Figura 28 apresenta uma vista parcial do bairro citado, com destaque para os principais edifícios perceptíveis na paisagem urbana.

Figura 28 – Imperatriz/MA: vista parcial do bairro Jardim Três Poderes, 2023



Fonte: Da autora, capturada a partir do edifício Amazonas, em 25/05/2021.

Outro bairro que compõe a ZRMN é o próprio bairro Maranhão Novo, que nomeia a zona, o qual faz divisa com o Três Poderes e devido à proximidade de seu vizinho termina por participar da verticalização, abrigando um considerável número de edificações, contudo de padrão e status social sensivelmente menor, o que contribuiu para explicar os 27 edifícios residenciais dessa zona e a diferença em relação a outras zonas da cidade. A Figura 29 apresenta uma vista do bairro Maranhão Novo a partir da Avenida Bernardo Sayão.

Figura 29 – Imperatriz/MA: vista da Av. Bernardo Sayão na altura do bairro Maranhão Novo, 2023



Fonte: Da autora, capturada em 21/05/2021.

Em segundo lugar, o agregado das demais zonas de Imperatriz possui 13 edifícios residenciais distribuídos pela cidade. São edifícios que se encontram geralmente isolados de circunvizinhança de igual tipologia construtiva, contudo, apresentam regime condominial e sem similaridade em relação ao quantitativo de pavimentos. Logo após seguem quatro zonas – ZRC, ZRNI, ZRB e ZC – com oito, sete, cinco e cinco edifícios cada, respectivamente. Assim como o grupo anterior, essas zonas não possuem relações com o entorno quanto a um processo de verticalização de seus respectivos bairros; tratam-se de edifícios heterogêneos, alguns construídos na década de 1980, como o Edifício Leila e o Minas de Prata, ambos na Rua Ceará.

Quanto ao segundo tipo de uso predominante das construções verticais de Imperatriz temos o uso para fins de comércio e prestação de serviços, com um total de 61 edifícios elencados (vide Gráfico 5). São edifícios em sua maioria baixos, estando 77% situados na categoria entre quatro e cinco pavimentos. Essas edificações estão distribuídas principalmente em duas zonas da cidade: 25 unidades na ZRB e 21 na ZC, o que coloca esses locais como os centros onde o comércio e a prestação de serviços se materializa através do suporte dados pelos edifícios.

Essas duas zonas estão situadas espacialmente uma ao lado da outra, sendo lógica a dinâmica dos fluxos comerciais compartilhada por estas, a Figura 30 apresenta uma panorâmica do centro urbano.

Figura 30 – Imperatriz/MA: vista panorâmica do centro em direção ao Rio Tocantins, 2023



Fonte: Da autora, capturada a partir do edifício IBIS Imperatriz Hotel em 25/05/2021.

Na imagem é possível notar as duas principais avenidas do comércio local: à esquerda a avenida Getúlio Vargas, e à direita a avenida Dorgival Pinheiro de Souza; na parte inicial, o Poseidon hotel e a torre de telecomunicações próxima à praça Brasil, e ao fundo o rio Tocantins.

A ZC abriga o coração do comércio de Imperatriz (principalmente as avenidas citas e seu entorno), sendo que o calçadão e adjacências fomentam a diversificação do comércio da cidade. Já a ZRB abriga bairros voltados para o comércio, como o

Entroncamento, que possui uma extensão dos fluxos da ZC em direção à Belém-Brasília e que também possui os edifícios identificados como os mais antigos da cidade²², além do bairro Mercadinho, principal área do mercado tradicional.

Ainda no que se refere ao uso comercial/serviços, comparece a ZRMN com sete edifícios, a ZRC com quatro, as demais zonas da cidade com 3 unidades e a ZRNI com apenas uma edificação vertical voltada a esse fim. No total desta categoria tratamos de edifícios equitativamente divididos, metade direcionados para a diversificação comercial e a outra parcela para a prestação de serviços de saúde, como clínicas, e também advocacias, escolas técnicas e hotéis. Esta última categoria conta com 13 unidades, como o Imperial Hotel, Alcazar, Poseidon, IBIS, *Stay In* Hotel, Bristol, entre outros.

Quanto aos tipos de usos minoritários dos edifícios de Imperatriz temos o uso misto e institucional (vide Gráfico 5). Apenas 13 unidades possuem uso misto, geralmente agregando o uso residencial nos pavimentos superiores e o uso destinado ao comércio/serviço no pavimento térreo. Tratam-se de edifícios predominantemente baixos, em sua maioria com quatro pavimentos e bem localizados comercialmente, situados na ZRB. No universo desta categoria apenas três fogem à regra, sendo um de cinco e outro de sete pavimentos (Figura 31), e apenas um alto, com 19 andares.

²² Sobre os primeiros edifícios de Imperatriz consultar Oliveira (2017).

Figura 31 – Imperatriz/MA: edifício Freitas e Jotaé Peças, 2023



Fonte: Da autora, a partir de pesquisa de campo realizada em 2021.

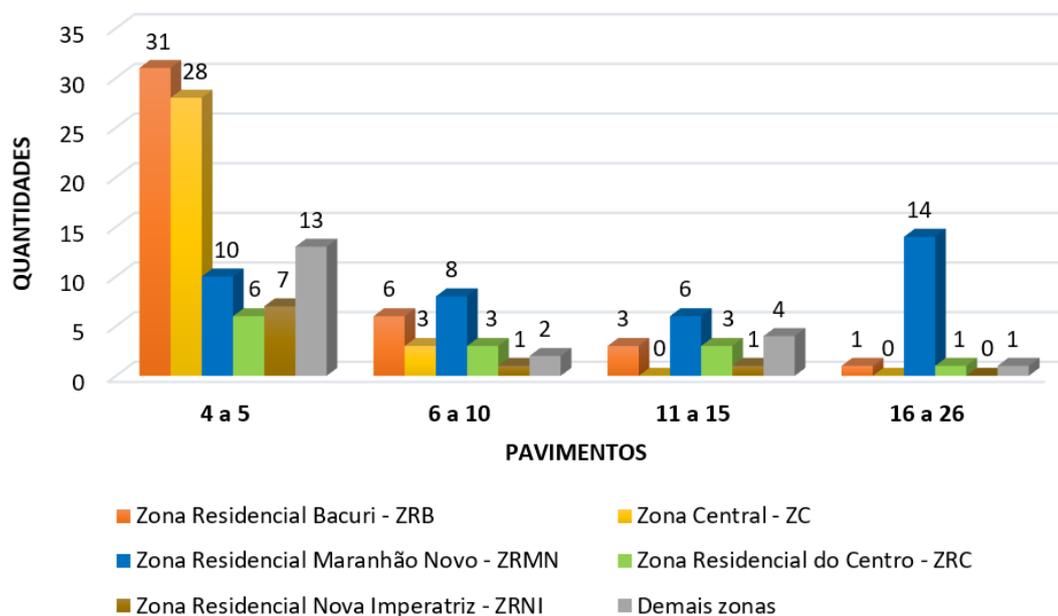
Dos 13 edifícios destinados ao uso institucional, destacam-se quatro instituições de ensino superior, três hospitais (HDMI, Hospital Santa Mônica e HC), um templo religioso e instituições públicas como a casa da indústria, o Ministério Público, a Justiça Federal, entre outros. São prioritariamente baixos, situados entre quatro e sete pavimentos, além de espacialmente distribuídos da seguinte forma: a ZRB possui três edifícios; a ZRMN e a ZC, dois edifícios cada; a ZRC e a ZRNI, um edifício cada; e, por fim, as demais zonas da cidade abrigam juntas quatro unidades.

Outro caminho para se entender a produção vertical em Imperatriz passa pela altura das construções, uma vez que quanto maior a sobreposição do solo urbano maiores são as condições de lucratividade do empreendimento. Em contrapartida, há a elevação da tributação devido ao impacto para a vizinhança e a cidade, e, conseqüentemente, a necessidade de maiores investimentos públicos, principalmente na infraestrutura viária, dado o aumento da demanda, conforme discutiu-se anteriormente.

Portanto, os espaços onde há a concentração de edifícios são indicadores de condições favoráveis para a produção imobiliária local, confluindo para a relação intrínseca entre oferta e demanda. Assim sendo, a distribuição dos edifícios segundo

a altura edificada nas principais zonas de Imperatriz encontra-se disposta no Gráfico 6, a seguir.

Gráfico 6 – Imperatriz/MA: edifícios por pavimentos nas zonas urbanas, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

A princípio, é possível apontar que os edifícios baixos, inseridos na categoria de quatro a cinco pavimentos, predominam no quantitativo total, correspondendo a 63% do total (95 unidades). As duas categorias intermediárias – edifícios situados entre seis e 10 pavimentos e os que estão entre 10 e 15 pisos – apresentam, respectivamente, 15% (23 edifícios) e 11% (17 edifícios), a exemplo da Figura 32 que mostra dois edifícios situados nesta categoria. Já a última categoria dos prédios mais altos de Imperatriz apresenta percentualmente 11% do total (17 edifícios).

No gráfico 6 visualiza-se que a categoria dos edifícios baixos de Imperatriz é representativa na ZRB e na ZC, respectivamente com 31 e 28 unidades cada. Dado que a legislação não exige elevador para esses patamares, possivelmente esse seja um dos fatores que incentivam a difusão da categoria, além do uso voltado para comércio e habitação, situação em que é possível multiplicar a rentabilidade da construção, seja por aluguel ou venda, já que por pavimento é possível desmembrar ao menos duas ou quatro salas/apartamentos distintos (a depender da tipologia do edifício até mais).

Figura 32 – Imperatriz/MA: edifícios Residence Hotel e Mediterranée Club Residence, 2023



Fonte: Da autora, a partir de pesquisa de campo realizada em 2021.

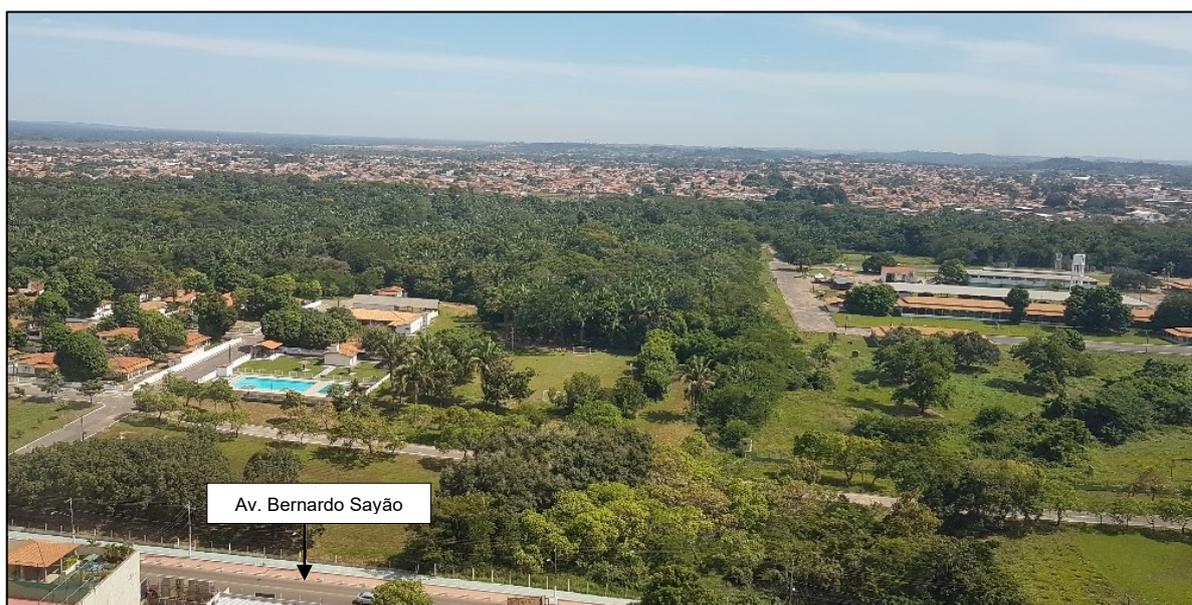
Se comparado às demais categorias, os edifícios baixos predominam, contudo, não se destacam na paisagem urbana da cidade, um dos motivos pelo qual se faz necessário analisar também as demais categorias. Nas duas categorias intermediárias, de seis a 10 pavimentos e de 11 a 15 pisos, há uma distribuição similar entre as zonas urbanas; somente a ZC não apresentou nenhum edifício na terceira categoria. Agregando as duas categorias, os edifícios são voltados principalmente para uso residencial, com 22 das 40 unidades, e posteriormente, na segunda posição, o uso comercial com 13 construções.

Em face do exposto, partindo das duas categorias intermediárias até à categoria dos edifícios mais altos, a ZRMN possui destaque, com respectivamente oito edifícios na categoria situada entre seis e dez pavimentos, seis prédios na categoria entre 11 e 15 pavimentos, e 14 construções na categoria das edificações mais altas da cidade. Esta zona se destacada não apenas nos tipos de usos, conforme citado anteriormente, mas também no quantitativo de patamares edificadas, o que também ocorre pela possibilidade de captura de renda de monopólio advinda da localização que a zona possui.

A ZRMN possui uma localização privilegiada, já que está próxima não apenas do centro de Imperatriz, mas também tem a Avenida Bernardo Sayão como principal

via de acesso e delimitação, a qual é uma das principais vias arteriais urbanas que interligam fluxos viários à BR-010. Além disso, a ZRMN está pareada ao 50º Batalhão de Infantaria de Selva (50º BIS), com uma ampla área verde que, ao que tudo indica, é fator gerador da renda de monopólio comercializada pelo mercado imobiliário local (Figura 33).

Figura 33 – Imperatriz/MA: vista parcial da área verde do 50º BIS, 2023



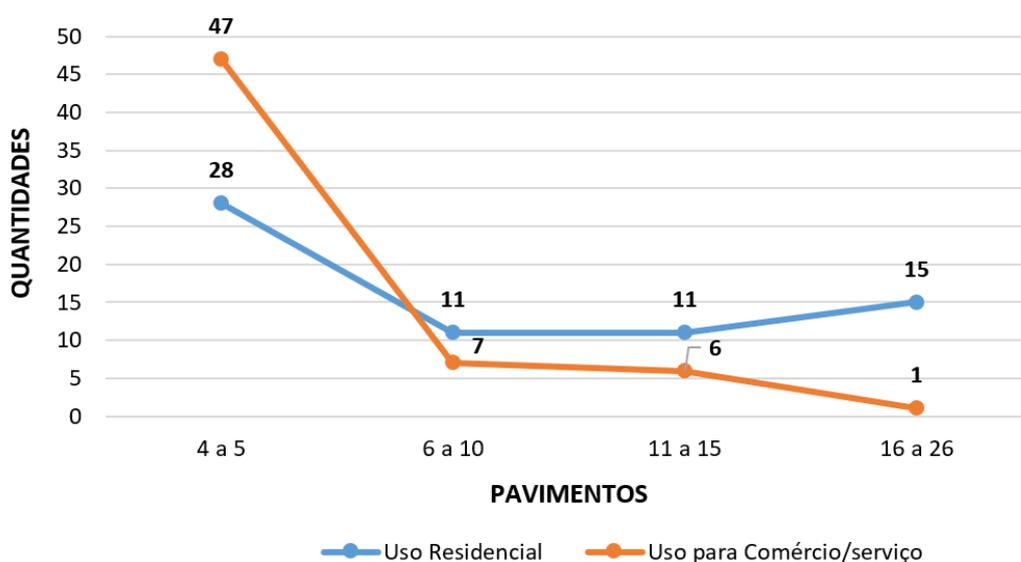
Fonte: Da autora, capturada a partir do edifício Amazonas em 25/05/2021.

A imagem apresenta a visão do 50º BIS, onde se vê ao fundo o bairro Santa Rita e à frente parte da Av. Bernardo Sayão que limita o bairro Jardim Três Poderes e o Maranhão Novo, sendo que no sentido à direita essa avenida faz ligação com a BR-010. Ademais, na categoria dos edifícios mais altos de Imperatriz (entre 16 e 26 pavimentos) estão também os edifícios com o valor venal mais elevado. Das 17 unidades, 14 estão na ZRMN, e apenas duas situam-se em outras áreas/zonas: o primeiro diz respeito ao Porto Real Residence, no Bairro Beira Rio; e o segundo, Aracati Office, está localizado no centro, sendo o único que possui uso comercial da categoria. São edifícios que, pelo porte, possuem de dois a três elevadores, já que se destinam à habitação de alto padrão, e são erguidos através da atuação de incorporadoras em associação com construtoras e imobiliárias nas etapas de construção, promoção e venda.

Em síntese, a caracterização da verticalização urbana de Imperatriz, à luz do zoneamento urbano, pode ser explicada pela análise comparativa dos principais usos

em contrapartida aos patamares edificadas e à sua espacialização no espaço urbano da cidade. Neste caminho, apresenta-se no Gráfico 7 a linha comparativa dos principais usos em relação à altura dos edifícios de Imperatriz, que possibilita algumas ponderações sobre a dinâmica vertical deste espaço.

Gráfico 7 – Imperatriz/MA: linha comparativa dos principais usos dos edifícios por categoria de pavimentos, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Constata-se que a tendência característica da verticalização imperatrizense é a presença de um número maior de edifícios baixos, os quais possuem uso tanto residencial quanto comercial, com predomínio nítido do segundo. À medida que se produz edifícios mais altos, a curva dos tipos de usos se inverte, e a vocação dos edifícios de patamares intermediários volta-se gradualmente ao uso residencial, conforme mais pisos a construção vertical possuir, ao ponto de os edifícios mais altos da cidade serem maciçamente residenciais em detrimento dos comerciais.

Em outras palavras, os edifícios com poucos pavimentos (e que não necessitam de elevador), tendem a ser utilizados principalmente para o comércio e a prestação de serviços, já os edifícios altos são utilizados predominantemente para a habitação. Esses são indícios de que há um mercado local voltado para a produção da habitação vertical, além de um público consumidor disposto a pagar para residir e

usufruir das comodidades ofertadas neste tipo de habitação, que não é de cunho popular.

Isso ratifica o que foi apontado em seções anteriores: a tendência da verticalização em cidades médias está direcionada a um público seletivo, que pode pagar para ter diferenciação no padrão de habitação na cidade. Diante do fato de se ter poucas edificações verticais em um mercado em que a casa ainda é a principal forma de residir, o predomínio nítido da verticalização em uma área valorizada como a ZRMN ratifica que se está diante de um processo de verticalização em seu percurso intermediário, já que, segundo Oliveira (2017), em Imperatriz a produção vertical possui mais de 30 anos.

Sucessivamente, à medida que a verticalização imperatrizense é materializada no espaço intraurbano, fica a pergunta sobre os agentes envolvidos neste processo. E conhecer isso é relevante para se saber quem está contribuindo para planejar e construir a cidade pelo viés da produção vertical do espaço urbano e, conseqüentemente, participando da reconfiguração deste espaço que dinamiza um complexo regional interestadual interligado a redes de cidades amazônicas. Sendo assim, a próxima subseção apresenta esses agentes da verticalização imperatrizense.

4.1.2 Os agentes produtores do espaço urbano vertical da princesa do Tocantins

O espaço urbano verticalizado é um dos segmentos de mercado que mais cresce no Brasil, a exemplo do que vem ocorrendo na maior metrópole nacional, conforme explicitam Marques e Minarelli (2021) e Jorge (2022). Eles apontam que o número de apartamentos suplantou o quantitativo de casas na última década, em São Paulo, moldando um padrão urbano altamente adensado e com desafios para o planejamento urbano. A tendência citada tem se disseminado também para outras urbes pelo país, com o crescente lançamento de unidades verticais pelo mercado imobiliário.

No que se refere aos agentes produtores da verticalização em cidades médias, os promotores imobiliários trabalham sob a forma de um conglomerado de agentes relacionados ao mercado imobiliário, conforme explicitamos em seções anteriores, os quais compreendem incorporador, construtoras, imobiliárias, corretores, dentre outros. No que diz respeito a Imperatriz, esses agentes podem ser representados

principalmente pela ação de incorporadores, construtoras e imobiliárias e/ou corretores. Nessa direção, o Quadro 8 apresenta as principais empresas imobiliárias de Imperatriz em atividade.

Quadro 8 – Imperatriz/MA: empresas imobiliárias atuantes no mercado, 2023

	Nome Empresarial/Fantasia	CRECI	CNPJ
1	Ademar Mariano Imobiliária	270	04.631.643/0001-94
2	Alexandro Vieira Targino	817	41.921.704/0001-84
3	Almeida & Borges Imobiliária Ltda	641	19.535.429/0003-73
4	Centro De Negócios Getúlio Vargas EIRELI	823	16.733.565/0001-18
5	CITY - Empreendimentos Imobiliários Ltda	37	06.272.017/0001-84
6	Cryslar Imobiliária	531	09.479.089/0002-76
7	D. M. Nascimento Imobiliária	773	28.802.535/0001-03
8	Dias Imobiliária	154	11.053.469/0001-05
9	Elo Imobiliária LTDA - ME	656	21.504.178/0001-40
10	Europa Investimentos Imobiliários LTDA	495	17.758.722/0001-02
11	F. Neuma do Nascimento	582	21.390.202/0001-67
12	G.S. Brito & Cia Ltda - ME	609	11.581.499/0001-94
13	Imobiliária Ancora Ltda - ME	542	08.661.268/0001-86
14	Innovar Imobiliária Eireli - ME	565	20.239.22/10001-24
15	J. Machado Sousa Serviços Imobiliários	762	34.806.5280001-74
16	J. L. Martins e Comercio Ltda	775	02.196.836/0001-39
17	J.F Sousa Consultoria e Treinamento	608	11.073.535/0001-09
18	L.B. Ferreira Empreendimentos	745	27.523.401/0001-82
19	M. A. Assessoria Imobiliária Ltda - ME	666	25.178.132/0001-39
20	M. M. Gestão e Negócios Ltda	810	30.119.025/0001-70
21	M. R. de Carvalho Neta Empreendimentos - ME	647	24.099.146/0001-02
22	Mario Silva Araújo ME	829	23.8827.44/0001-82
23	MC Corretora de Imóveis Ltda - ME	594	21.381.681/0001-55
24	MN Assessoria e Gestão Ltda	794	26.962.034/0001-50
25	Paulo Gundim Imóveis	331	11.815.522/0001-68
26	Rayza Machado de Moraes - ME	735	29.357.083/0001-52
27	Residencial Jardim das Oliveiras	488	16.586.275/0001-99
28	S. A. Bandeira Empreendimentos - ME	655	24.2437.36/0001-59
29	Terra Brasil Imóveis	312	08.404.97/00001-64
30	Unyca Imobiliária Ltda	419	15.375.286/0001-67

Nota: ME – Microempresa; EIRELI – Empresa Individual de Responsabilidade Limitada.
Fonte: Da autora, com base em CRECI-MA (2021), Receita Federal (2021), e pesquisa de campo realizada em 2021.

Além das 30 empresas imobiliárias listadas, Imperatriz conta também com 150 corretores de imóveis com CPF registrados no CRECI-MA. Assim sendo, a atividade desenvolvida por esses dois agentes se apresenta de forma diversificada, pois se trabalha tanto a nível empresarial como individual, muitas vezes com a associação das duas formas através de um corretor que também é proprietário de imobiliária e que pode agregar outros corretores.

A participação desses dois agentes no comércio vertical de Imperatriz se dá pela promoção e venda de apartamentos. Mas, considerando que um mesmo imóvel pode, por exemplo, ser divulgado por uma empresa corretora e por um promotor imobiliário, torna-se difícil o rastreamento de quais agentes tratam especificadamente apenas de imóveis verticais no mercado. Aqui, vale lembrar que há uma associação entre os diferentes agentes no mercado vertical de Imperatriz (assim como em outras cidades com verticalização), portanto, se diz que esse ramo de atividade possui estreitas relações com a atuação das empresas construtoras.

Essa associação se dá de diferentes formas: pode haver a parceria da construtora incumbida do levantamento do edifício com os promotores, por meio do rateio da comissão oriunda da venda fruto da promoção/divulgação do empreendimento (seja ainda na planta, via on-line nas redes sociais, visita a um decorado do empreendimento ou mesmo pela apresentação in loco do apartamento); há também os casos em que a própria construtora faz os dois papéis, tanto a construção quanto a promoção do edifício.

Sob essa perspectiva, apresentam-se as principais construtoras atuantes em Imperatriz na listagem do Quadro 9.

Quadro 9 – Imperatriz/MA: lista das construtoras atuantes no mercado, 2021²³

	Denominação	CNPJ
1	Aracati Construções e Incorporações	04.907.353/0001-20
2	Canol Construtora Nordeste	06.990.980/0001-01
3	Canopus Construções	06.699.029/0001-90
4	Cellos Engenharia e Construções	03.838.312/0001-67
5	Construtora Alterosa	08.949.111/0001-50
6	Construtora e Incorporadora Mottasul	08.857.972/0001-09
7	Dimensão Engenharia	41.503.939/0001-56
8	DPL Construções	08.584.700/0001-82
9	Ferreira e Campos (Construtora Campos)	07.214.148/0001-78
10	Franere Construções e Imobiliária	06.066.229/0002-96
11	FRP Engenharia e Incorporação	11.068.734/0001-29
12	HB20 Construções	15.482.315/0001-90
13	Impacto Construção e Administração	10.988.380/0001-78
14	Imperial Construções e Engenharia	04.925.759/0001-36
15	INFOTECH Construções	04.257.582/0001-47
16	INOVATEC Construtora	08.319.217/0002-51
17	Lastro Engenharia e Construções	07.556.694/0001-97
18	Lockimper Artefatos de Cimento	08.881.387/0001-44
19	MAC Projetos e Construções	07.829.175/0001-55
20	Modelo Engenharia	02.420.092/0002-75
21	Monteiro Leitão Construtora	11.349.110/0001-80
22	Natal Construções	06.165.276/0001-06
23	Plainar Engenharia	03.651.534/0001-76
24	Shekinah Construções e Comércio	15.768.438/0001-91
25	Soloteto Engenharia	35.158.484/0001-86
26	Soluções Engenharia e Serviços	15.471.054/0001-02
27	Terramata	04.806.301/0001-68

Fonte: Da autora, com base em SINDUSCON OESTE/MA (2021), Receita Federal (2021), e pesquisa de campo realizada em 2021.

Das 27 construtoras identificadas em Imperatriz é possível perceber um leque de tipologias construtivas desenvolvidas por cada uma delas. A listagem apresentada conta com empresas de origem local, como também de outras localidades, como a

²³ As empresas listadas referem-se apenas às que possuem a atividade de Construção de edifícios (CNAE 41.20-4-00) enquanto atividade econômica principal ou secundária em seus respectivos CNPJ.

Canopus Construções e a Franere, oriundas de São Luís/MA, e que também participam na construção de edifícios em Imperatriz; além de empresas de outros estados, como a Lastro Engenharia, de Brasília/DF, e a Inovatec Construções, filial da matriz de Palmas/TO.

Contudo, nem todos os edifícios de Imperatriz foram erguidos pela atuação de empresas construtoras, há também a construção por meio da ação direta do proprietário do terreno que investe na construção, e por vezes até mesmo promove a divulgação do empreendimento. Esse agente construtor possui significativa importância no comércio vertical de Imperatriz, conforme apresenta a Tabela 10.

Tabela 10 – Imperatriz/MA: agentes construtores de edifícios, 2023

Agente Construtor	Quantidade	%
Iniciativa particular	63	41%
Construtora	63	41%
Não identificado	20	13%
Construtora não identificada	6	4%
TOTAL	152	100%

Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021 e em Oliveira (2017).

Empatados na primeira colocação, estão os dois principais agentes construtores de imóveis verticais em Imperatriz, representados pela participação de construtoras, com 41% da fatia das edificações, e com o mesmo percentual a iniciativa particular. Isso indica que é significativo o investimento de proprietários fundiários urbanos na construção vertical, principalmente quando se tratam de edifícios baixos, os quais representam 89%, ou seja, 56 unidades; estão caracterizados, em sua ampla maioria, pela utilização direcionada ao comércio e à prestação de serviços. Ao mesmo tempo, são apenas 6 unidades entre seis e sete pavimentos, e apenas uma com 13 pavimentos, no caso, o Panorama Hotel situado no bairro Entroncamento e componente da ZRB.

Esse quadro com a predominância de edifícios baixos construídos pela iniciativa particular se dá, principalmente, pela questão financeira, haja vista que é uma construção significativamente mais barata do que os edifícios de maior porte, que são feitos predominantemente pela atuação de construtoras que detêm maiores recursos para investir, além de linhas de financiamento bancário diversificadas. O

Quadro 10 apresenta, portanto, a relação das 20 construtoras identificadas na verticalização do solo urbano de Imperatriz.

Quadro 10 – Imperatriz/MA: relação das construtoras de edifícios, 2023

Denominação	Qtde	Edifícios
Aracati Construções e Incorporações	17	Aracati Office Centro Empresarial (Cemar) Condomínio Residencial 5 estrelas Condomínio River Side Cosmopolitan Residence Club Edifício Mestre Candido (Hotel Advance) Edifício Tátia Maximus Residence Club Mediterrané Club Residence Residencial Angra dos Reis Residencial Central Park Residencial Meridien Residencial Minas de Prata Residencial V Avenida Twin Towers Condominium Unique Residence Bristol Hotel Imperatriz
Plainar Engenharia	10	Angra Residence Búzios Copacabana Home Edifício Grumari Edifício Joá Edifício Moriah Imperatriz Medical Center Infinity Mal&Home Ipanema Max Condominium Marina Club Residence
Construtora Alterosa	9	Buriti Residence Condomínio Maranhão do Sul Edifício Amazonas Edifício Saint Paul Edifício San Francisco Edifício Solar Tropical Edifício Varandas Edifício Versailles IBIS Hotels Imperatriz
FRP Engenharia e Incorporação	6	Allume Oftalmologia Edifício Primavera Hospital das Clinicas Imperatriz Ibiza Residence Porto Real Residence Privilege Residence
Canopus Construções	4	Gran Village I Gran Village II Village do Bosque I Village do Bosque II

MAC Engenharia	3	Arco Vile Hotel - nome provisório RD Xavier - Medicina e diagnostico Residencial Vitória Régia
Construtora Betel	1	Edifício Otaviano
ENGEPEC Engenharia	1	Ministério Público – Promotorias
FRANERI Construções	1	Imperial Hotel
Gutemberg Caetano	1	Sunset Boulevard
Gutierrez Engenharia	1	Edifício Mirantes do Rio
Imperial Construções	1	Imperador Tocantins Residence
INOVATEC Construtora	1	Exclusive Residence
Lastro Engenharia	1	Residencial Lívia
JRV Construtora e Incorporadora	1	FIEMA/SESI – Casa da Indústria
MRS Engenharia	1	Universidade Pitágoras
NBR Empreendimentos	1	Stay Inn Hotel
Soloteto	1	WMA Imóveis
SP Administração	1	Universidade CEUMA
W. Neto Incorporadora	1	Ferrama Residencial

Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021 e em Oliveira (2017).

É certo que algumas das construtoras citadas no quadro já foram extintas, como a W. Neto Incorporadora e a Gutemberg Caetano, contudo, é importante registrar a contribuição destas para a organização espacial da cidade, pois esses edifícios existem e estão em plena utilização. Possui destaque na verticalização de Imperatriz a empresa Aracati, com 17 unidades (inclusive as mais antigas de Imperatriz); posteriormente, a Plainar Engenharia, construtora local com 10 unidades; a Construtora Alterosa com nove; a FRP Engenharia com seis, além da Canopus com quatro e a MAC Engenharia com três edifícios. As demais construtoras apresentaram juntas 14 edificações, com um edifício cada uma.

Pela denominação, e analisando as atividades primárias ou secundárias de seus CNPJs, é possível perceber que das 20 empresas listadas, 10 também atuam na atividade de incorporação: Aracati Construções e Incorporações, Canopus Construções, Construtora Alterosa, FRANERI Construções, FRP Engenharia e Incorporação, INOVATEC Construtora, Lastro Engenharia, NBR Empreendimentos, Soloteto e W. Neto Incorporadora. Essas empresas englobam tanto a função da construção quanto da incorporação, sendo esta um dos principais agentes da produção vertical.

Desse modo, ficam evidentes os principais agentes envolvidos na produção do solo urbano vertical de Imperatriz, os quais têm trabalhado na reconfiguração urbana desta cidade média, identificada como um polo econômico e regional, o que também

motiva a presença da verticalização em seu espaço intraurbano. Contudo, esta não é a única cidade estudada na pesquisa, também carece que se apresente a produção vertical em Marabá, o que enseja o desenvolvimento do tópico a seguir.

4.2 Identificando a produção do espaço vertical de Marabá

Esta seção do trabalho apresenta a produção da habitação verticalizada em Marabá/PA, os atores envolvidos neste cenário, bem como uma caracterização dos edifícios marabaenses no que concerne às suas tipologias de usos, altura construtiva e localização no tecido intraurbano. Ainda, explica-se a lógica da produção de edifícios e sua relação com o planejamento urbano desenvolvido nesta urbe.

4.2.1 Um panorama da produção vertical segundo os núcleos de Marabá

Conforme mencionado em seções anteriores, Marabá tem sua área urbana estruturada em cinco núcleos urbanos, duas zonas de expansão e duas zonas industriais. Porém, a presença de edifícios não é uma constante em todas elas, apenas quatro áreas possuem edifícios inseridos no patamar da verticalização, sendo três dos cinco núcleos urbanos (Núcleo Nova Marabá, Núcleo Cidade Nova e Núcleo Marabá Pioneira), e uma das duas Zonas de Expansão de Marabá (Zona de Expansão Nova Marabá).

Esses espaços, juntos, agregam um total de 83 edificações verticais, que o Mapa 8, à frente, apresenta espacialmente distribuídos pelo tecido da cidade. A opção de apresentar a localização dos edifícios pela perspectiva dos núcleos urbanos se faz tanto pela tônica do estudo, ou seja, o planejamento urbano, como também pela própria dinâmica da organização espacial da cidade, que tem os núcleos compostos por bairros e por loteamentos e residenciais, motivo que ensejou se trabalhar apenas com a escala dos núcleos urbanos. A Figura 34 apresenta uma panorâmica do Nova Marabá.

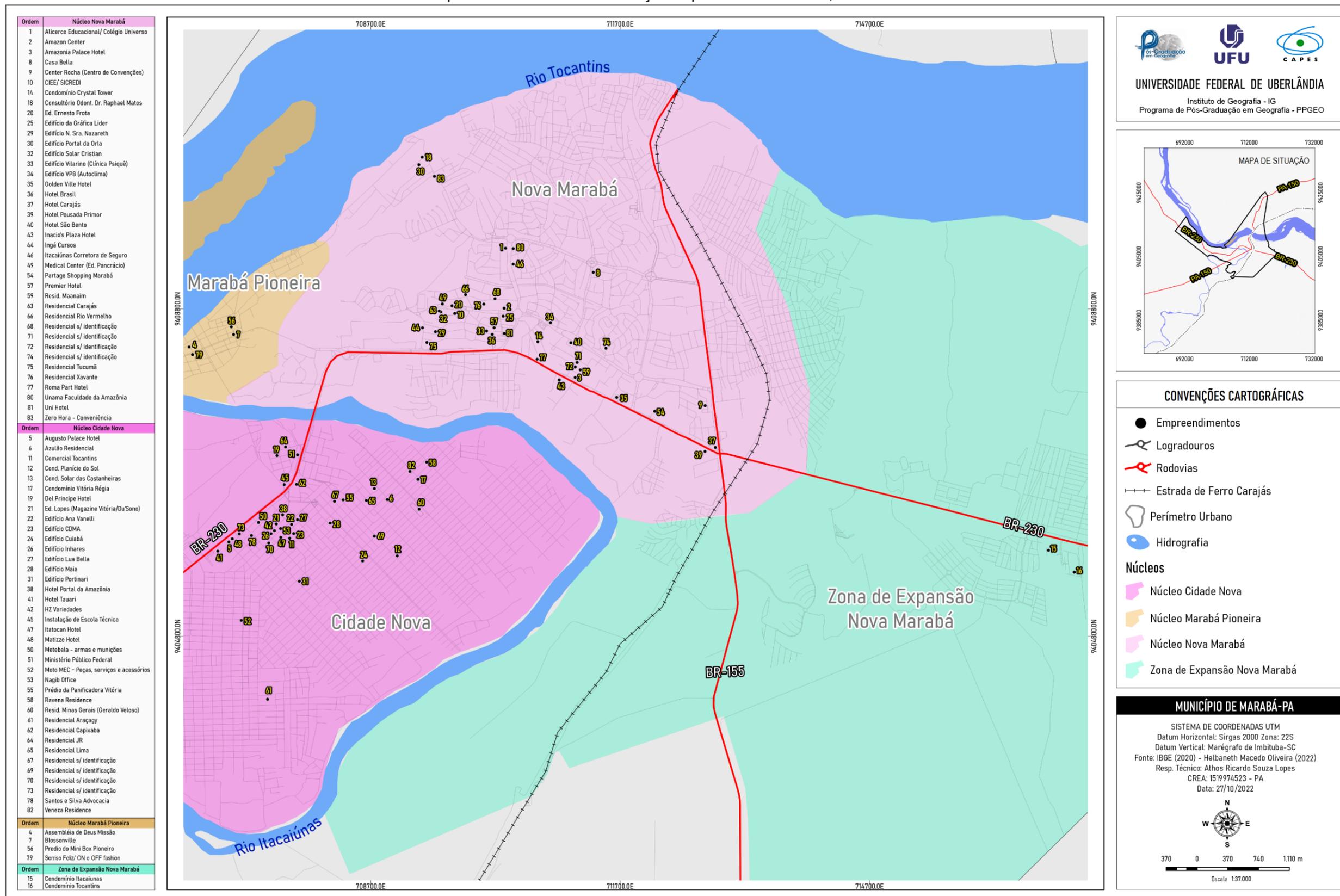
Figura 34 – Marabá/PA: vista panorâmica do Núcleo Nova Marabá, 2023



Fonte: Da autora, capturada a partir do edifício Crystal Tower em 17/06/2021.

Na imagem é possível observar o rio Tocantins ao fundo, a direita o edifício *Center Amazon* e a esquerda um dos edifícios em construção, próximo à rodoviária na Folha 32. Assim sendo, no Mapa 8, a seguir, se apresenta a espacialização dos edifícios marabaenses conforme os principais núcleos urbanos.

Mapa 8 – Marabá/PA: distribuição espacial dos edifícios, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021 e Marabá (2018).

Diante do mapa se apreende que a distribuição espacial dos edifícios de Marabá é equitativa, principalmente nos núcleos Nova Marabá e Cidade Nova, onde é perceptível a irradiação dos empreendimentos nas imediações da Rodovia Transamazônica (BR-230). Ainda, há edifícios pontualmente no Núcleo Marabá Pioneira e na Zona de Expansão Nova Marabá. O Quadro 11 explicita cada um desses empreendimentos, identificados por núcleo urbano.

Quadro 11 – Marabá/PA: listagem dos edifícios por localização, 2023

IDENTIFICAÇÃO		LOCALIZAÇÃO	
		Endereço	Núcleo Urbano
1	Augusto Palace Hotel	Rod. Transamazônica, 2560	Cidade Nova
2	Azulão Residencial	Av. Paraná, Qd. 52, Lt. 30	Cidade Nova
3	Center Rocha	Rod. BR 230, 1.148-A	Cidade Nova
4	Comercial Tocantins	Av. Nagib Mutran, 439	Cidade Nova
5	Condomínio Planície do Sol	Av. Belém, Qd. 148, Lt. 01, Super Qd. 40	Cidade Nova
6	Cond. Solar das Castanheiras	Rua das Castanheiras, 321	Cidade Nova
7	Condomínio Vitória Régia	Av. Amazonas, Qd. 72, Lt. 33	Cidade Nova
8	Del Principe Hotel	Rua Marehal Rondon, 94	Cidade Nova
9	Edifício Cclopes	Rua São Francisco, 229-A	Cidade Nova
10	Edifício Ana Vanelli	Rua Sérvulo Brito, 357	Cidade Nova
11	Edifício CDMA	Av. Itacaiúnas, 1878	Cidade Nova
12	Edifício Cuiabá	Rua Cuiabá, 116	Cidade Nova
13	Edifício Inhares	Rua São Francisco, 2091	Cidade Nova
14	Edifício Lua Bella	Rua Carajás, 447	Cidade Nova
15	Edifício Maia	Rua Rio Vermelho, 15	Cidade Nova
16	Edifício Portinari	Rua Dom Pedro Fontineli, s/n	Cidade Nova
17	Hotel Portal da Amazônia	Rua Frei Raimundo Lambezart, s/n	Cidade Nova
18	Hotel Tauari	Rod. Transamazônica, 3045	Cidade Nova
19	HZ Variedades	Rua São Francisco, s/n	Cidade Nova
20	Instalação de Escola Técnica	Av. do Aeroporto, Qd. N, Lote 16	Cidade Nova
21	Itatocan Hotel	Av. Pedro Marinho, 2044	Cidade Nova
22	Matizze Hotel	Rod. Transamazônica, 2497	Cidade Nova
23	Metebala - armas e munições	Rua Afro Sampaio, 2128	Cidade Nova
24	Ministério Público Federal	Rod. BR 230, 1076	Cidade Nova
25	Moto MEC – Peças e serviços	Av. Boa Esperança, 380	Cidade Nova
26	Nagib Office	Av. Nagib Mutran, 295	Cidade Nova
27	Prédio da Panificadora Vitória	Rua Fortunato Simplício Costa, 1370	Cidade Nova
28	Ravenna Residence	Rua Fortaleza, Qd. 59, Lt. 31	Cidade Nova
29	Minas Gerais Residencial	Av. Minas Gerais, Qd. 31, Lt. 20 e 30	Cidade Nova
30	Residencial Araçagy	Av. Sol do Oeste, s/n	Cidade Nova
31	Residencial Capixaba	Rua Fortaleza, 90	Cidade Nova
32	Residencial JR	Rua da Colina, Qd. 07, Lt. 02	Cidade Nova
33	Residencial Lima	Rua Antônio Araújo, 337	Cidade Nova
34	Residencial s/ identificação	Rua Antônio Chaves, s/n	Cidade Nova
35	S/ identificação	Rua Fortunato Simplício Costa, 1440	Cidade Nova
36	Residencial s/ identificação	Av. Castelo Branco, 2227	Cidade Nova
37	Sem identificação	Rod. Transamazônica (BR 230), s/n	Cidade Nova
38	Santos e Silva Advocacia	Rua Pedro Fontinele, s/n	Cidade Nova
39	Veneza Residence	Rua Amazonas, Qd. 54, Lt. 30	Cidade Nova
40	Alicerce Educacional	Fl. 23, Qd. 10, Lt. 08	Nova Marabá

41	Center Amazon	Av. VP8, Fl. 26, Qd. 14, Lt. 1	Nova Marabá
42	Amazonia Palace Hotel	Rodovia BR 230, Km 4,6, s/n	Nova Marabá
43	Casa Bella	Travessa Rio Preto, 119	Nova Marabá
44	CIEE/ SICREDI/ VP8 Office	Fl. 32, Qd. 19, Lt Especial	Nova Marabá
45	Crystal Tower	Fl. 31, Qd. 08, Lt. 20	Nova Marabá
46	Consultorio Dr. Raphael Matos	Fl. 25, Qd. 21, Lt. 2-A	Nova Marabá
47	Edifício Ernesto Frota	Folha 26, Qd 7, Lt. 04-E	Nova Marabá
48	Edifício da Gráfica Lider	Fl. 32, Qd. 3, Lt. 18 e 19	Nova Marabá
49	Edifício Nossa Sra. Nazareth	Fl. 32, Qd. 03, Lt. 12-E	Nova Marabá
50	Edifício Portal da Orla	Fl 23, Qd. 21, Lt. 02	Nova Marabá
51	Edifício Solar Cristian	Fl. 32, Qd. 1, Lt. D10	Nova Marabá
52	Edifício Vilarino	Folha 32, Qd. 13, Lt.15	Nova Marabá
53	Edifício VP8 (Autoclima)	Fl. 27, Qd. 18, Lt. 11	Nova Marabá
54	Golden Ville Hotel	BR 230, Km 05, s/n, Folha CSII 31	Nova Marabá
55	Hotel Brasil	Fl. 32, Qd. 10, Lt. 02	Nova Marabá
56	Hotel Carajás	Fl. 34, Qd. 08, Lt. 1	Nova Marabá
57	Hotel Pousada Primor	Rodovia BR 230, Km 6, s/n	Nova Marabá
58	Hotel São Bento	Folha 31, Qd. 01, Lt. E-09 e E-10	Nova Marabá
59	Inacio's Plaza Hotel	Rod. BR 230, Fl. Industrial, s/n	Nova Marabá
60	Ingá Cursos	Fl. 32, Qd. Esp., Lt. 9-10, VP 08	Nova Marabá
61	Itacaiúnas Corretora de Seguro	Fl. 22, Qd. 17, Lt. 07	Nova Marabá
62	Medical Center (Ed. Pancrácio)	Fl. 26, Qd. 7, Lt. E-12	Nova Marabá
63	Partage Shopping Marabá	Rod. Transamazônica, 68507 Qd 15, Lt. 10	Nova Marabá
64	Premier Hotel	Folha 32, Qd. 05, Lt. 83	Nova Marabá
65	Residencial Maanain	Fl. 31, Qd. 09, Lt. 07	Nova Marabá
66	Residencial Carajás	Fl. 32, Qd. 19, Lt.06	Nova Marabá
67	Residencial Rio Vermelho	Folha 26, Quadra 5, Lote 11	Nova Marabá
68	Residencial s/ identificação	Folha 26, Quadra 6, Lote 21-B	Nova Marabá
69	Residencial s/ identificação	Fl. 31, Qd. 08, Lt. B2	Nova Marabá
70	Residencial s/ identificação	Fl. 31, Qd. 08, Lt. B3	Nova Marabá
71	Residencial Tucumã	Fl. 32, Qd. 05, Lt. 18, 19 e 20	Nova Marabá
72	Residencial Xavante	Folha 26, Quadra 3, Lote 20	Nova Marabá
73	Roma Part Hotel	BR 230, Km 4	Nova Marabá
74	Unama Faculdade da Amazônia	Fl. 22, Qd. 03, Lt. 08, casa A	Nova Marabá
75	Uni Hotel	Folha 32, Qd. 09, Lt. 06/12	Nova Marabá
76	Sem identificação	Fl. 32, Qd. 10	Nova Marabá
77	Zero Hora - Conveniência	Fl. 25, Qd. Especial, Lt. 02	Nova Marabá
78	Sorriso Feliz/ ON e OFF <i>fashion</i>	Travessa 13 de maio, 290	Velha Marabá
79	Assembleia de Deus Missão	Rua 5 de abril, 1000	Velha Marabá
80	Blossonville	Travessa Augusto Dias, 552	Velha Marabá
81	Mini Box Pioneiro	Travessa Augusto Dias, 460	Velha Marabá
82	Condomínio Itacaiúnas	BR 230, Km 9, Total Ville, 1618	Z.E. Urbana Nova Marabá
83	Condomínio Tocantins	BR 230, Km 9, Total Ville, s/n	Z.E. Urbana Nova Marabá

Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Note-se que os tipos de empreendimentos verticais em Marabá são diversos, como hotéis, condomínios residenciais, comércio, estabelecimentos para a prestação de serviços, dentre outros, que serão tratados mais à frente. Contudo, um compêndio dos edifícios marabaenses se evidencia na Tabela 11, com a quantidade e os

percentuais representativos das quatro áreas que abrigam edificações verticais na cidade.

Tabela 11 – Marabá/PA: distribuição dos edifícios nos núcleos urbanos, 2023

Núcleo/Zona	Quantidade	%
Cidade Nova	39	47%
Nova Marabá	38	46%
Velha Marabá	4	5%
Zona de Expansão Nova Marabá	2	2%
Total	83	100%

Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Constata-se que a distribuição espacial se dá majoritariamente no Núcleo Cidade Nova, com 47% do universo identificado, e com apenas um edifício de diferença, no Núcleo Nova Marabá, com 46% do total. Ou seja, cerca de 93% dos edifícios levantados estão nestes dois núcleos. No Núcleo Velha Marabá identificaram-se apenas quatro unidades (5%), e tão somente dois empreendimentos (2%) encontram-se na Zona de Expansão Nova Marabá.

É importante lembrar que, apesar de o Núcleo Velha Marabá ser simbolicamente o centro da cidade, local que historicamente foi o motor da dinâmica econômica e que fomentou sua estruturação, é também palco de diversas inundações nos períodos de cheia dos rios Tocantins e Itacaiúnas, portanto, área vulnerável a desastres naturais, além de abrigar a maioria das edificações históricas. Por tais motivos, o planejamento urbano para esse núcleo apresenta, no Plano Diretor, a limitação de gabarito de cinco pavimentos, de forma que esses fatores inviabilizam a construção verticalizada neste espaço.

Outras áreas em franca expansão, como a Z. E. Nova Marabá, também são pouco representativas. Essa área é cortada pelas BR-230 e BR-155, além de ter parte do percurso da Estrada de Ferro Carajás perfazendo seu perímetro (vide Mapa 5). A Z.E. Nova Marabá abriga o 52º Batalhão de Infantaria de Selva (52º BIS), diversos condomínios horizontais e, por isso mesmo, abriga os maiores condomínios fechados verticais de Marabá, os dois Total Ville (Condomínio Tocantins e Itacaiúnas). Infere-se que, por estar distante das áreas centrais, a Z.E. Nova Marabá está em processo de estruturação, e já abriga instituições que incentivam investimentos e a expansão

da urbanização, como o campus da UNIFESPA e a unidade de Marabá da empresa JBS.

Posto isso, é evidente que os dois núcleos urbanos com a maior quantidade de edifícios são representativos da produção vertical na cidade. Assim, interrogações como que motivações fomentam a concentração vertical apenas nesses dois núcleos, bem como quais atrativos a estrutura urbana tem nessas áreas para concentrar os edifícios, em detrimento das demais áreas da cidade, são diretrizes que nos fazem voltar o olhar para a estruturação dos Núcleos Nova Marabá e Cidade Nova. A Figura 35 apresenta uma vista parcial da BR-230 no percurso do Nova Marabá.

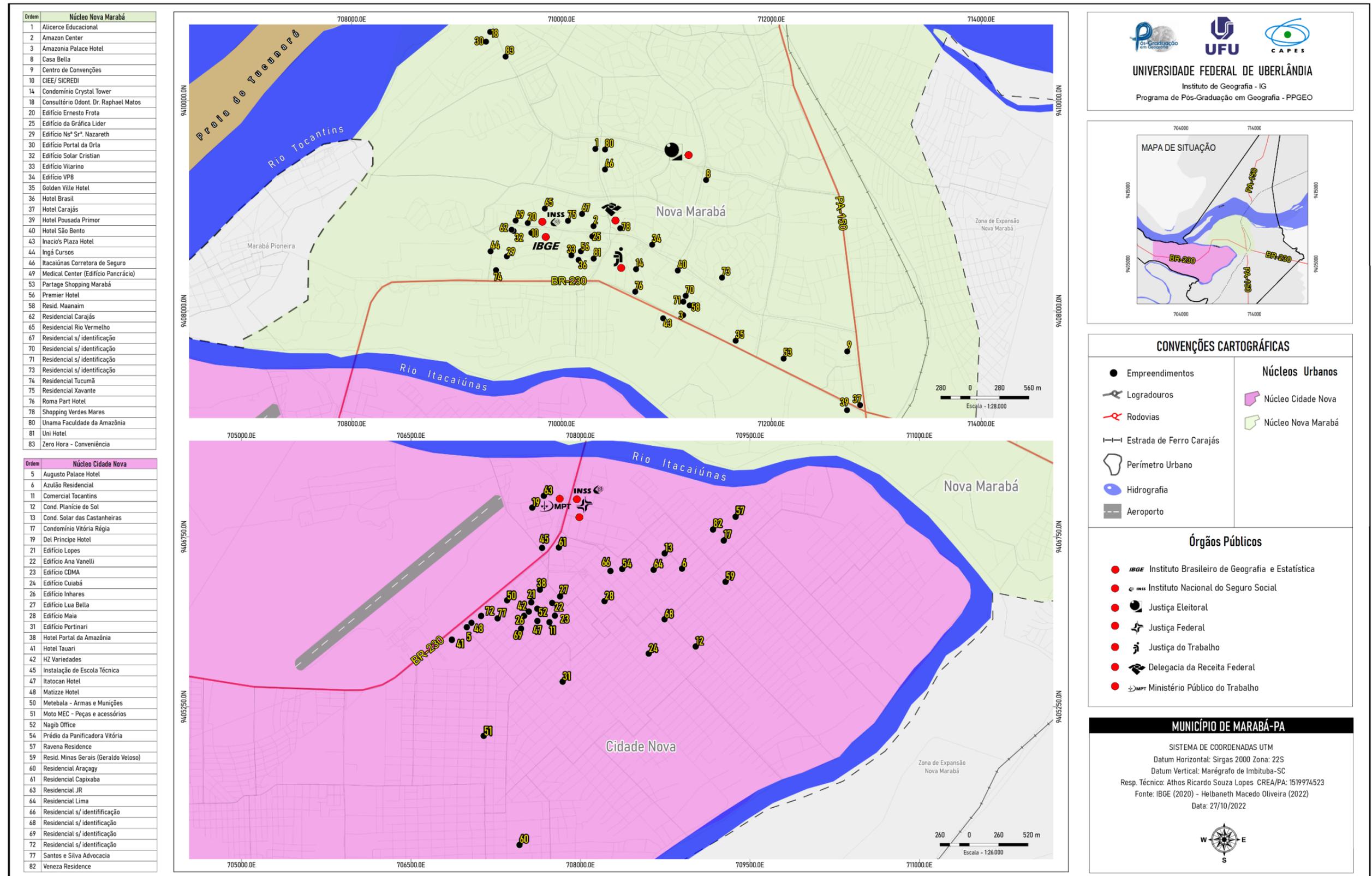
Figura 35 – Marabá/PA: vista parcial da Rodovia Transamazônica na altura do Km 06 no Núcleo Nova Marabá, 2023



Fonte: Da autora, a partir de pesquisa de campo realizada em 2021.

Na imagem se pode ver, à direita, o edifício Crystal Tower na Folha 31, e às margens da rodovia o Roma Part Hotel, em construção. Nessa direção, a primeira ideia parte da oferta de serviços públicos nesses espaços, conforme colocamos em seções anteriores, pois a gestão pública fomenta fluxos internos e externos à cidade, estruturando uma rede de atendimentos a depender do nível hierárquico que o órgão presente (vide Tabela 5). Por isso, optamos por apresentar o Mapa 9 com enfoque na espacialização vertical nesses dois núcleos, em contraponto à localização das principais instituições públicas citadas pelo estudo da REGIC (IBGE, 2020).

Mapa 9 – Marabá/PA: distribuição espacial dos edifícios e órgãos públicos nos Núcleos Cidade Nova e Nova Marabá, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021 e em Marabá (2018).

Conforme o mapa, no Núcleo Cidade Nova (na cor rosa) encontram-se três órgãos públicos principais: uma agência do INSS, uma subseção da Justiça Federal – que tem jurisdição em pelo menos 16 municípios – e uma Procuradoria Regional do Ministério Público do Trabalho, com abrangência que engloba 38 municípios paraenses. Por ser o núcleo que também possui o aeroporto da cidade, e que é cortado pela BR-230, boa parte dos edifícios estão no entorno da rodovia, espalhando-se para seu interior no sentido leste.

O Cidade Nova é subdividido em diversos bairros, como Amapá, Novo Horizonte, Lucinha e Belo Horizonte, locais onde foram identificadas edificações verticais. Possivelmente, a associação dos fatores locacionais citados no parágrafo anterior contribua para a presença dos 39 edifícios neste núcleo.

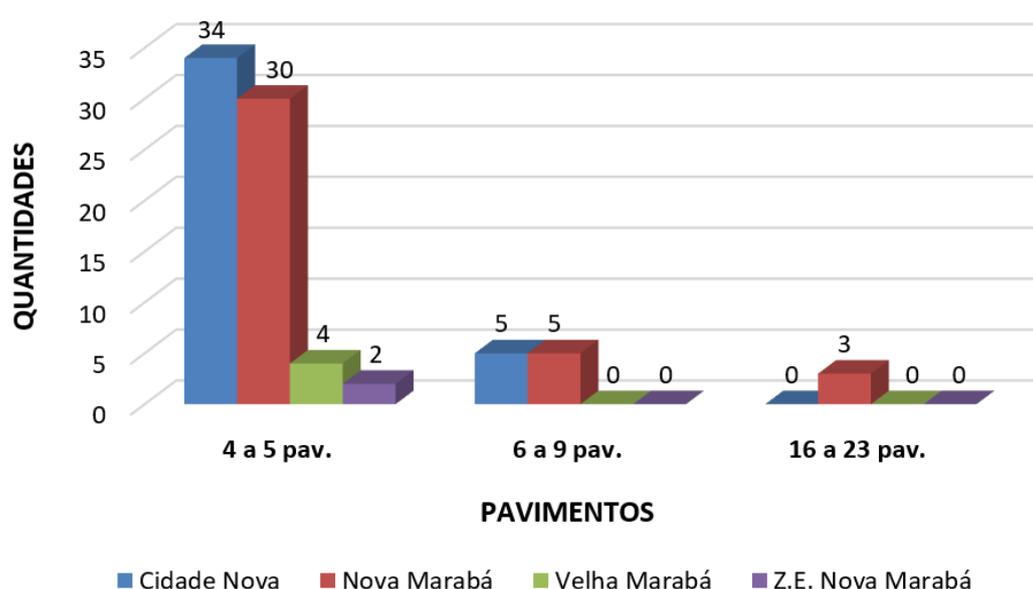
No que se refere ao Núcleo Nova Marabá (cor verde), este é delimitado ao norte pelo rio Tocantins, ao sul pelo rio Itacaiúnas, a oeste pelo Núcleo Velha Marabá e a leste pela Z.E. Nova Marabá. Neste núcleo, a BR-230 e a PA-150 se cruzam, com a Estrada de Ferro Carajás margeando esta última em direção ao Núcleo São Félix. Este núcleo abriga cinco órgãos públicos de referência: uma Gerência executiva do INSS, uma agência do IBGE, uma Gerência Regional da Secretaria do Trabalho, uma Delegacia da Receita Federal e uma zona da Justiça Eleitoral.

Os 38 edifícios presentes no Núcleo Nova Marabá estão distribuídos principalmente nas proximidades da marginal direita da BR-230, ocupando os interstícios da rodovia e os troncos transversais paralelos das avenidas VP-8 até a avenida VP-3. Vale lembrar que se trata da área planejada pelos planos PDUM, da SERFHAU, e PEUM, da SUDAM, para comportar a mudança da cidade em resposta às inundações da Marabá Pioneira. Portanto, este núcleo é estruturado em folhas, com vias hierarquizadas com funções residenciais e de comércio distribuídas ao longo das quadras, o que explicamos na seção 3 sobre o planejamento urbano.

Para além do panorama da distribuição espacial dos edifícios, e com o intuito de enriquecer o cenário dos empreendimentos identificados na cidade, apresenta-se também a distribuição destes conforme a quantidade de pavimentos construídos. Isso ocorre porque se entende que quanto maior a dispersão socioeconômica da produção vertical, maiores são as possibilidades de diversificação no quantitativo dos patamares construtivos, com a presença de edifícios relativamente baixos, como os de altura mediana, até os arranha-céus.

Aqui recorda-se que adotamos o recorte inicial de quatro pisos a partir do térreo para a catalogação das edificações. Neste sentido, o Gráfico 8 apresenta essa distribuição vertical segundo os núcleos urbanos, os quais foram classificados em três categorias distintas: a primeira é composta por edifícios baixos, situados entre quatro e cinco pavimentos; a segunda dos edifícios medianos, com seis a nove lajes; e a terceira categoria dos edifícios altos, entre 16 e 23 pavimentos.

Gráfico 8 – Marabá/PA: edifícios por pavimento e núcleo urbano, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

A pesquisa constatou que os edifícios baixos são predominantes no cenário urbano marabaense, talvez por isso mesmo não haja destaque na paisagem. As edificações entre quatro e cinco pavimentos correspondem a 84% do total de prédios da cidade (70 unidades), e destes, 61 são de quatro pavimentos, e apenas nove possuem cinco pisos.

Essa categoria está localizada, principalmente, no Núcleo Cidade Nova, com 34 unidades, e no Núcleo Nova Marabá, com 30 edificações. Neste cenário, o Núcleo Velha Marabá possui os únicos quatro edifícios identificados inseridos nesta categoria, bem como os dois prédios da Zona de Expansão Nova Marabá.

No que tange à categoria dos edifícios medianos, eles correspondem a 12% do universo elencado (cerca de 10 unidades), e estão localizados no Nova Marabá e no

Cidade Nova, com cinco unidades cada. Ao se olhar melhor esse agregado construtivo, são sete edificações voltadas para o comércio e a prestação de serviços e três com função residencial. A partir de então, tem-se um salto construtivo de nove pisos para a última categoria, com o marco inicial de 16 até 23 pisos, representados por apenas três edifícios (dois residenciais e um comercial) localizados no Núcleo Nova Marabá. As Figuras 36 e 42 apresentam exemplares.

Figura 36 – Marabá/PA: Partage Shopping, 2023



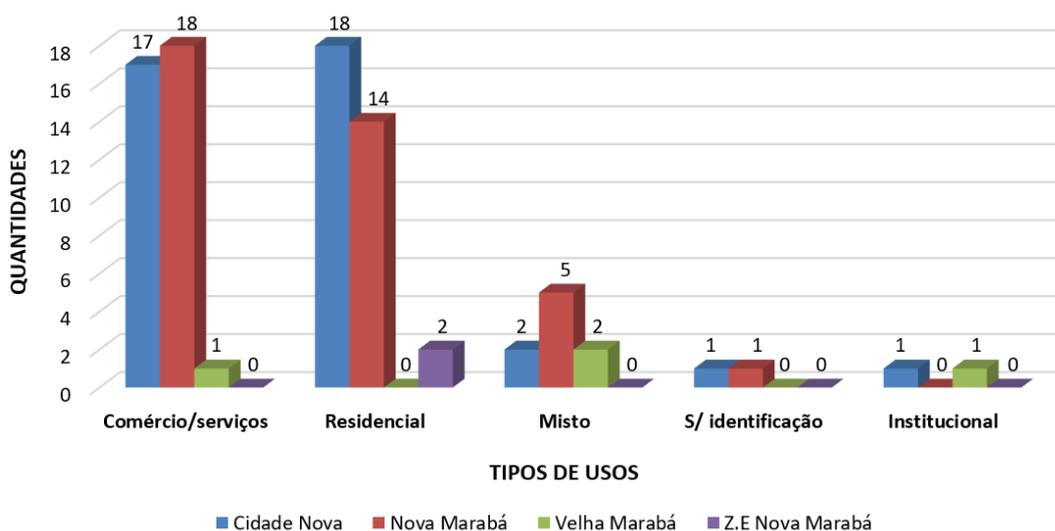
Fonte: Da autora, a partir de pesquisa de campo realizada em 2021.

Por intermédio da análise dos patamares construídos é possível inferir que Marabá não apresenta a produção do espaço vertical enquanto uma forte constante perceptível na paisagem urbana. Isso se diz não apenas porque os edifícios desta cidade são majoritariamente baixos, como também porque a diferença entre essa categoria e os medianos e altos é consideravelmente grande.

Tudo indica que o cenário urbano local tem a maior parcela das construções inseridas na tipologia de casas e condomínios horizontais (estes últimos com forte presença de construções recentes nos núcleos São Félix e Morada Nova). Entretanto, também é preciso conhecer os tipos de usos que esses edifícios possuem, já que isso pode indicar o direcionamento da produção vertical do espaço urbano da cidade.

Nesta perspectiva, o Gráfico 9 apresenta os principais usos dos edifícios marabaenses segundo os núcleos urbanos.

Gráfico 9 – Marabá/PA: usos dos edifícios por núcleo urbano, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

São dois os núcleos urbanos com destaque para a presença da produção de habitação vertical, também são dois os tipos de usos predominantes em Marabá. Observa-se, pelo gráfico, que os edifícios voltados para o comércio e a prestação de serviços respondem por 43% dos usos, o que equivale a 36 edificações na cidade.

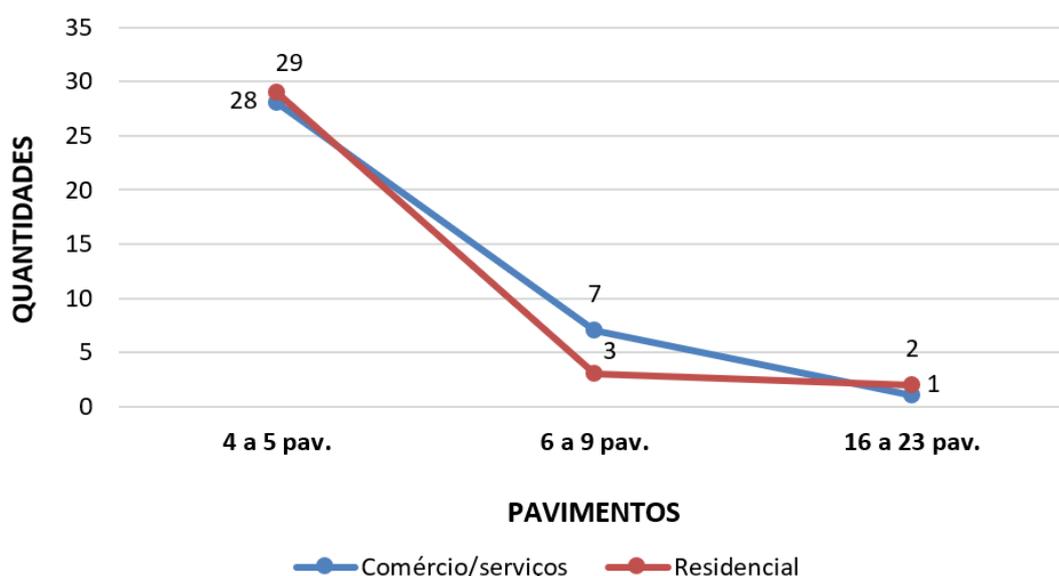
Uma particularidade dessa categoria de uso é que praticamente metade é constituída de hotéis (ao todo 15 unidades). Apuramos na pesquisa de campo que isso se deve à frequência de funcionários de empresas mineradoras e siderúrgicas que utilizam estes serviços, a exemplo da Vale S.A, Buritirama Mineração, Sinobras, Ancora Siderúrgica Norte, além de construtoras como Camargo Corrêa e Concremat, bem como outros ramos de atividade como Energisa e JBS.

Quanto ao segundo tipo de uso predominante, a função residencial respondeu por 41% dos contabilizados, ou seja, 34 unidades, e novamente com o predomínio dos Núcleos Cidade Nova e Nova Marabá, respectivamente com 18 e 14 edifícios. Na sequência, o uso misto, geralmente estruturado com o piso térreo para o comércio e os pavimentos superiores para a habitação, foi de 11% (nove unidades) e o uso

institucional apenas 2%. Em duas unidades não foi possível identificar o uso a que se destinam, o que corresponde a 2% do total.

Infere-se, portanto, que apenas os dois primeiros usos correspondem juntos a 84% das funções urbanas a que os edifícios de Marabá são destinados. O Gráfico 10 faz um comparativo dos usos por pavimentos, em que é possível perceber a tendência de queda no quantitativo de prédios conforme os patamares são maiores.

Gráfico 10 – Marabá/PA: usos dos edifícios por núcleo urbano, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Em Marabá a pesquisa aponta para uma maior parcela de edifícios baixos, com o uso predominante tanto para o comércio e prestação de serviços como para a habitação. Os exemplares verticais de altura mediana e mesmo os mais altos, por sua vez, são pontuais e não possibilitam afirmar que esta cidade possui uma dinâmica vertical voltada à produção de grandes edifícios.

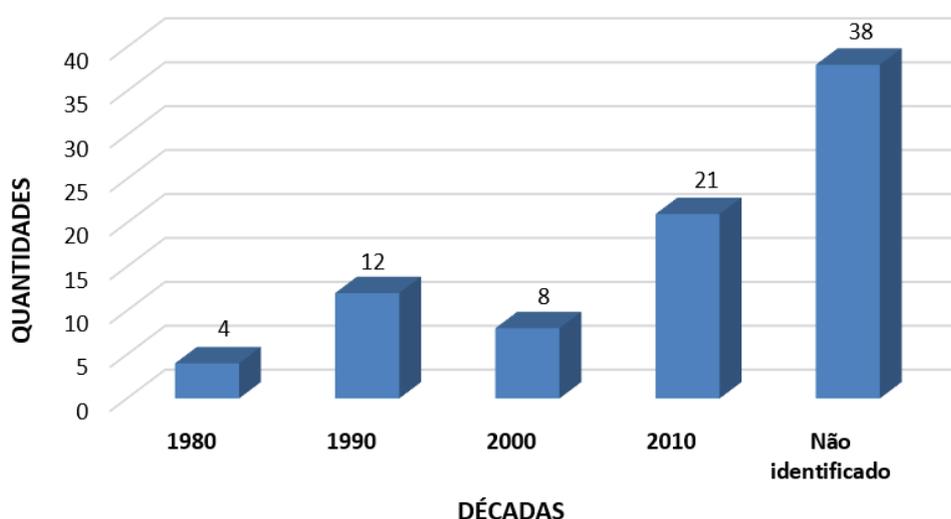
No transcorrer da pesquisa buscou-se entender as razões que motivam a pouca representatividade dos edifícios médios e altos em Marabá, pois é sabido que, em cidades médias, principalmente as de funções regionais importantes como a que esta cidade desempenha, é notória a presença desses fixos que traduzem os anseios do mercado local nas similitudes com os grandes centros (sem desprezar as particularidades da região amazônica).

Identificou-se que o insucesso do projeto ALPA teve sua parcela de colaboração, entre 2008 e 2014, haja vista que alguns dos edifícios medianos tiveram suas construções paradas, e alguns continuam assim até o momento, como o Roma Part Hotel, de oito pavimentos. Além disso, há também pouca adesão do mercado imobiliário local à produção do solo urbano verticalizado, seja pela falta de organização, pouca demanda ou mesmo pela rarefeita oferta.

O certo é que, pelas falas dos locais, há uma crença popular de que o marabaense não é adepto à moradia vertical, motivo que também pode explicar o sucesso da larga produção de condomínios horizontais, motores da urbanização principalmente nas áreas dos núcleos São Félix e Morada Nova, ao norte, e parte da Z.E. Nova Marabá, no sentido leste.

Registrou-se que a história dos edifícios de Marabá remonta desde a década de 1980, quando se ergueram os primeiros empreendimentos (Figura 32). A pesquisa identificou 45 prédios construídos em diferentes períodos (cerca de 54%), e 38 em que não foi possível ter essa situação temporal, conforme o Gráfico 11.

Gráfico 11 – Marabá/PA: períodos de construção vertical, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

São quatro edifícios levantados ainda nos anos de 1980, como o Residencial Xavante (Figura 37) e o Del Príncipe Hotel. Posteriormente, na década de 1990, identificaram-se 12 prédios, sendo cinco hotéis – Matizze Hotel, Hotel Carajás, Hotel

Portal da Amazônia, Itatocan Hotel – além de cinco residenciais, como o Condomínio Vitória Régia e o Residencial Rio Vermelho (Figura 37).

Figura 37 – Marabá/PA: Residencial Rio Vermelho, Residencial Xavante, Condomínio Solar das Castanheiras e Condomínio Vitória Régia, 2023



Fonte: Da autora, a partir de pesquisa de campo realizada em 2021.

Já nos anos 2000, o número de edifícios novos caiu para oito unidades identificadas, com um misto de hotéis, como o Hotel Tauari (Figura 33) e o Hotel São Bento, edifícios comerciais e apenas um condomínio residencial, no caso o Solar das Castanheiras (Figura 37), edificado pela Construtora Goiás com aproximadamente 80 apartamentos. No último período, que partiu de 2010 até o presente momento, foram 21 edificações construídas, 11 destes residenciais como o Veneza Residence, o Residencial Araçagy, o Crystal Tower (Figura 37), o Veneza Residence, o Condomínio Itacaiúnas e o Condomínio Tocantins (Figura 38). Este último conta com cerca 14 torres e 440 apartamentos construídos pela Direcional Safira Empreendimentos Imobiliários.

Figura 38 – Marabá/PA: Hotel Tauari e Condomínio Tocantins, 2023



Fonte: Da autora, a partir de pesquisa de campo realizada em 2021.

Em outros termos, a produção do espaço urbano vertical marabaense não é recente, remonta há pelo menos 40 anos deste tipo de construção, contudo, no transcorrer dos anos houve pouca representatividade dessa tipologia construtiva na cidade. Tratam-se, em sua maioria, de edifícios baixos e, portanto, não simbolizam o estereótipo da modernidade corriqueiramente presente no contexto da produção vertical do espaço, haja vista que não possuem destaque na paisagem e dificilmente são capturados pela lógica rentista do espaço como os de maior porte.

Além disso, também se considera que o impacto da não efetivação do projeto ALPA tenha sua parcela de colaboração na não difusão dos edifícios de maior altura, já que afetou todo o mercado imobiliário local, logo, também a construção de edifícios. Por outro lado, no contexto regional, Marabá desempenha o papel de Capital Regional C, colaborando para a presença de importantes instituições públicas e privadas, o que justifica a boa parcela dos edifícios utilizados para comportar a dinâmica comercial com a presença considerável de hotéis, além da questão residencial que se espalha pelos dois núcleos com as maiores quantidades de edifícios.

Entretanto, não basta identificar a produção vertical em Marabá, há que se apontar também os agentes envolvidos nesta atividade, pois se acredita que isso pode esclarecer por que a maior parcela dos edifícios é de baixos, além da pouca adesão à produção dos grandes edifícios. Assim sendo, o próximo tópico desenha um panorama dos agentes produtores da verticalização em Marabá.

4.2.2 Os agentes produtores do espaço vertical marabaense

Ao longo do processo de formação e estruturação socioeconômica de Marabá, percebe-se um gradual crescimento do quantitativo populacional, conforme é visto no Gráfico 2, o que pode indicar que o mercado imobiliário local também é flexível às transformações. Em momentos de crises (como a que houve com a siderurgia ALPA), a cidade prosseguiu sua trajetória de crescimento, principalmente tendo em vista que as atividades econômicas que movimentam o dinamismo urbano são compartilhadas pelos setores secundário e terciário.

É sabido que a produção vertical se atrela à ação de um aglomerado de agentes do mercado imobiliário, como incorporadoras, construtoras, corretoras, bem como outros agentes, como os proprietários fundiários urbanos. No que tange à realidade encontrada em Marabá, são diversas as construtoras em atividade, conforme aponta o Quadro 12.

Quadro 12 – Marabá/PA: lista das construtoras em atividade, 2023²⁴

	Denominação	CNPJ
1	ACASA Incorporação e Construção	30.364.394/0001-28
2	Aires e Arrais Construções	03.272.575/0001-51
3	ALG Construções	28.466.064/0001-00
4	Alicerce Construção	09.602.663/0001-50
5	Andrade Engenharia	08.769.651/0001-52
6	Brasterra Construtora	14.694.334/0001-17
7	Carget Empreendimentos	19.190.906/0001-44
8	Casarão Empresa de Construções - CAEMCO	04.758.115/0001-09
9	Clara Construtora	34.881.458/0001-19
10	Comasel Construtora Marabá	05.019.351/0001-68
11	Concebral Construtora	08.899.441/0001-89
12	Concepar Construtora do Pará	03.076.996/0001-07
13	Consolidar	12.125.839/0001-35
14	Construama - Construtora Amazonas	03.729.446/0001-40
15	Construfox - Construções e Incorporações	22.929.707/0003-81
16	Construmed	16.525.665/0001-59
17	Construpar Construtora	04.601.652/0001-32
18	Construtora Bastos	29.551.795/0001-08
19	Construtora Belo Monte	32.089.663/0001-10
20	Construtora Betinho Firmino	09.016.463/0001-16
21	Construtora Carvalho e Oliveira	177.147.940/0015-8

²⁴ As empresas listadas referem-se apenas às que possuem a atividade de Construção de edifícios (CNAE 41.20-4-00) enquanto atividade econômica principal ou secundária em seus respectivos CNPJs.

22	Construtora Confiança	08.955.638/0001-98
23	Construtora e Locadora Luara	06.019.165/0001-91
24	Construtora F. Brasil	04.903.513/0001-63
25	Construtora Gonçalves (FPG Construtora)	27.298.407/0001-01
26	Construtora Guerra	22.026.375/0001-63
27	Construtora J.B. Procópio	26.491.283/0001-05
28	Construtora Minas Forte	03.807.635/0001-93
29	Construtora Mourão	09.570.572/0001-80
30	Construtora Muralha	10.252.014/0001-56
31	Construtora Ribeiro	12.487.828/0001-03
32	Construtora Roff	31.849.535/0001-65
33	Construtora Rubens	24.147.263/0001-96
34	Construtora Sanreis	05.549.312/0001-72
35	Construtora Souza	34.589.162/0001-29
36	Construtora Terra Sol	07.628.490/0001-14
37	DF Consttutora	31.042.699/0001-86
38	Dfranco Construções	07.506.424/0001-71
39	Doca Construtora e Incorporadora	15.043.113/0001-41
40	Engicol Engenharia	04.372.801/0001-39
41	G&S Engenharia, Formentini e Mota Construção	14.254.641/0001-87
42	G.C.A Engenharia	07.774.085/0001-04
43	G.R. Construtora	22.398.519/0001-02
44	GA Empreendimentos	02.581.315/0001-03
45	Gabarito Engenharia	05.025.374/0001-85
46	Guizardi Junior Construtora e Incorporadora	36.912.947/0002-05
47	HD Terraplanagem e Edificações	07.110.291/0001-10
48	INGPOX	27.926.738/0001-30
49	Inove Empreendimentos	12.298.430/0001-10
50	Integral Engenharia	07.334.816/0008-77
51	JS Construtora	18.800.837/0001-80
52	L.C. Construtora	33.403.203/0001-88
53	Leão Edificações	06.287.099/0001-30
54	Lider Construtora	14.620.913/0001-15
55	MDX Engenharia e Treinamentos	31.427.473/0001-01
56	Naves Gouvea Engenharia	31.250.407/0001-09
57	NG Construtora	28.692.677/0001-57
58	Norte Serviços (Maria Empreendimentos)	23.662.733/0001-97
59	PRS Construtora	27.957.808/0001-18
60	RECH Engenharia e Projetos	22.168.996/0001-81
61	S&S Construtora e Serviços	31.593.964/0001-14
62	Santa Bárbara Engenharia	17.290.057/0005-07
63	Serrano Construções	31.319.983/0001-57
64	Triplice Engenharia	29.572.192/0001-92
65	Xerxes Construção	18.776.270/0001-54

Fonte: Da autora, a partir de pesquisa de campo realizada em 2021 e Receita Federal (2021).

Analisando os CNPJs das empresas construtoras de Marabá constatou-se que há uma diversidade de atividades secundárias relacionadas à construção que se voltam não apenas à construção das tipologias comuns na cidade, como casas, prédios e espaços comerciais, mas também aos serviços necessários para as indústrias, como obras de terraplanagem, construção de rodovias, estruturas metálicas, entre outras. Isso indica que o mercado imobiliário trabalha com serviços para as duas principais atividades econômicas de Marabá.

Além das construtoras, o papel das incorporadoras é fundamental para a produção de habitações verticalizadas. Nesse quesito, analisamos as empresas construtoras que também apresentam a atividade de Incorporação de empreendimentos imobiliários (CNAE 41.10-7-00) em seus respectivos CNPJs. Segundo a listagem colocada, encontraram-se cinco principais em atividade: Doca Construtora e Incorporadora, ACASA Incorporação e Construção, Casarão Empresa de Construções – CAEMCO, Construfox Construções e Incorporações e GA Empreendimentos.

Não necessariamente essas cinco incorporadoras respondem por toda a produção de edificações verticais de Marabá, posto que é comum a abertura de uma incorporadora para a gestão de determinado empreendimento, como a aquisição do terreno, a contratação da construtora e a organização da venda das unidades pela ação de imobiliárias ou promotores imobiliários, a qual é encerrada após o sucesso da empreitada. Ademais, no caso de um condomínio residencial vertical, por exemplo, após a entrega da obra se abre um novo CNPJ para o próprio condomínio gerir suas atividades internas.

Sendo assim, como o foco do trabalho está na produção vertical do espaço urbano, entende-se que isso pode ser feito de diversas formas, seja pela associação dos agentes citados, como a parceria de incorporadora e imobiliária, seja pela ação de apenas uma imobiliária, ou mesmo pela ação direta de um proprietário particular do terreno. Diante disso, no caso de Marabá a pesquisa identificou os principais agentes responsáveis pela construção vertical do espaço, apontados na Tabela 12.

Tabela 12 – Marabá/PA: agentes construtores de edifícios, 2023

Agente Construtor	Quantidade	%
Não identificado	37	45%
Iniciativa particular	23	28%
Construtora não identificada	12	14%
Construtora	11	13%
TOTAL	83	100%

Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Distingue-se que, do universo pesquisado, na maior parte das edificações (55%) foi possível identificar quem se incumbiu da construção, ao passo que em 45% do total não foi possível saber o agente construtor. Assim, dos agentes construtores identificados, a iniciativa particular respondeu por 23 edificações (28%); a parcela de construções feitas por construtoras, mas que não foi possível identificar, correspondeu por 12 edifícios (14%); e, por fim, o montante construtivo realizado por construtoras identificadas foi de 11 unidades (13%).

Aqui se pode ver que a iniciativa particular responde por praticamente metade das construções identificadas, ao passo que a construção via ação de construtoras responde por 27% do total. Destas, a identificação da construtora foi possível tão somente em 11 unidades, as quais o Quadro 13 elenca conforme a quantidade e identificação dos edifícios construídos.

Quadro 13 – Marabá/PA: relação das construtoras de edifícios, 2023

Denominação	Qtde	Edifícios
Direcional Safira Empreendimentos Imobiliários	2	Condomínio Itacaiúnas Condomínio Tocantins
Casa Goiás Construtora	1	Cond. Planície do Sol
Construfox	1	Edifício Portinari
Construtora Goiás	1	Cond. Solar das Castanheiras
Construtora Leão Edificações	1	Instalação de Escola Técnica
Eldorado Construtora e Incorporadora Ltda	1	Residencial Carajás
Protos Engenharia	1	Edifício Ernesto Frota
SJA Construções	1	Portal da Orla
SPE Cristal e Síntese	1	Crystal Tower
Vetor Incorporadora e Construtora	1	Residencial Araçagy

Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Das 11 construtoras de edifícios verticais em Marabá, seis também são incorporadoras, ou seja, apenas quatro não trabalham com a incorporação: Casa

Goiás construtora, Construtora Leão, Protos Engenharia e SJA Construções. Há, portanto, uma intrínseca relação da construção com a incorporação, mesmo que o universo de construtoras seja simbólico em relação ao total de edifícios marabaenses.

Para além da construção, a promoção e a venda de habitações verticais constituíram-se em uma etapa importante no sucesso do empreendimento verticalizado. E esse processo se faz por diversas formas, tanto pela própria construtora que edifica o imóvel, pela contratação de empresas corretoras, ou mesmo pela atuação de corretores de imóveis individuais. Em Marabá, segundo o CRECI da 12ª Região PA/AP, estão registrados 106 Corretores de Imóveis e 26 Empresas aptas ao exercício regular da profissão, estas últimas discriminadas no Quadro 14.

Quadro 14 – Marabá/PA: empresas imobiliárias atuantes no mercado, 2023

	Nome empresarial/Fantasia	CRECI
1	A C do Amaral Damasceno - ME	726
2	A K C Santis Imobiliária - ME	818
3	Alves Corretagem Ltda - ME	706
4	Cota Imobiliária Ltda - ME	737
5	Destac Empreendimentos Imobiliários Ltda	361
6	Elite Negócios Imobiliários Ltda - ME	632
7	G M Empreendimentos Imobiliários LTDA	473
8	Imobiliária Chaves Ltda - ME	342
9	Imobiliária e Locadora Moderna Ltda -ME	379
10	Imobiliária Exata Ltda	348
11	Imobiliária Rodrigues & Almeida Ltda	924
12	J Vidal Tavares - ME	599
13	Jose Maria Corretagem de Imóveis Ltda	966
14	Larissa de O Cavalcante Imobiliária - EPP	866
15	Lira Corretagem Ltda -ME	648
16	Lopes e Saraiva Ltda - ME	637
17	Marabá Imobiliária Ltda	1085
18	Marabá Prime Imóveis EIRELI	1082
19	Marcia G Spindola - Imobiliária	438
20	Mirante Empreendimentos Imobiliários Ltda	390
21	Novo Progresso Empreendimentos Imobiliários Ltda	284
22	Oriente Imobiliária e Empreendimentos EIRELI	945
23	PANORAMA - Empreendimentos e Participações Ltda	682
24	Residencial Cidade Jardim Marabá Ltda - SPE	777
25	S Bandeira Empreendimentos Unipessoal Ltda	1055
26	T & K Empreendimentos Imobiliários Ltda - ME	415

Nota: ME – Micro Empresa; EIRELI – Empresa Individual de Responsabilidade Limitada. Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021 e CRECI-PA/AP (2022).

Concernente à verticalização, a promoção imobiliária se constitui em fator chave para a organização do mercado voltado para este segmento construtivo. As ferramentas de marketing, seja presencial ou virtual, contribuem para a criação de necessidades associadas à dinâmica do mercado consumidor, que pode fomentar a produção em larga escala de edifícios em cidades médias.

No entanto, a parceria entre os agentes produtores da verticalização, aqui entendidos como o grupo dos promotores imobiliários apontados por Corrêa (1989), bem como os três tipos multifacetados apontados por Souza (1994) – que fazem incorporação, construção e venda –, é fundamental para a existência de um mercado vertical dinâmico. Apontados esses agentes na conjuntura urbana de Marabá, a análise nos permite realizar algumas reflexões.

Na sequência, a próxima seção empenha-se a apresentar uma síntese comparativa entre as duas cidades quanto aos aspectos de seus respectivos processos de formação socioespacial (levando em conta a dinâmica regional em que estão inseridas), planejamento urbano e produção vertical do espaço, de forma a evidenciar as particularidades e diferenças que cada urbe apresenta.

5 IMPERATRIZ/MA E MARABÁ/PA: NEXOS E DIVERGÊNCIAS NA FORMAÇÃO, PLANEJAMENTO E PRODUÇÃO VERTICAL DO ESPAÇO URBANO

Nesta última seção, o intuito é apresentar os principais pontos levantados nas duas realidades apreciadas no que diz respeito à estruturação socioespacial, ao planejamento urbano difundido, bem como à dinâmica vertical e às singularidades identificadas. Isso sob a justificativa de que, como tratamos de duas cidades médias, com papéis regionais similares em suas respectivas redes urbanas, há que se entender como o planejamento e a verticalização estão postos no contexto intraurbano dessas urbes.

Um das premissas de diferenciação do estudo se dá pela análise das variáveis apresentadas, que aqui se referem a três perspectivas. A primeira trata da formação e estruturação socioespacial das duas cidades, o que nos remete não apenas ao contexto histórico, como também à dinâmica relacional que favorece o dinamismo e a influência regional exercida por Imperatriz e Marabá na rede de cidades em que estão inseridas.

A segunda variável diz respeito ao planejamento urbano dessas cidades, pois isso aponta como elas são pensadas pelo Estado e sua inserção na dinâmica de produção do espaço regional (ambas são partícipes do processo de integração nacional da Amazônia). Neste particular, a análise do arranjo legislativo – planos diretores e lei de zoneamento, uso e ocupação do solo urbano – é peça chave na leitura do espaço geográfico dessas urbes. Dessa forma, se faz o estudo de como cada uma usa os instrumentos da política urbana em suas legislações regimentares.

A terceira variável tem a ver com a criação do solo urbano vertical, cujo objetivo é entender as características próprias da verticalização em Imperatriz e Marabá. Para isso, estudam-se as tipologias dos edifícios e os tipos de usos, além da atuação dos principais agentes do mercado imobiliário, no que se refere à combinação de diferentes funções/ações que culminam na produção do espaço urbano vertical, e, conseqüentemente, do planejamento e produção da cidade.

5.1 A formação socioespacial de Imperatriz/MA e Marabá/PA: duas realidades em um mesmo contexto

O paralelo sobre a formação socioespacial das duas cidades médias em apreço aponta que ambas se estruturaram atreladas à forte dinâmica regional dos diversos ciclos econômicos. Contudo, cada uma participou distintamente. Marabá desenvolveu-se graças ao vigor do extrativismo da castanha, que alimentou outros núcleos urbanos dos quais Imperatriz também se beneficiou, fornecendo mão de obra trabalhadora.

Até meados década de 1950, quando grandes mudanças ocorrem na região amazônica, as duas cidades tinham seus percursos históricos atrelados diretamente à dinâmica fluvial. No caso de Imperatriz, com o rio Tocantins, e em Marabá o mesmo rio Tocantins e um de seus afluentes, o Itacaiúnas. Foi por meio das águas que boa parte da comunicação e das trocas comerciais ocorreram, facilitando assim a construção de uma rede de cidades ribeirinhas da época. Diante disso, observa-se que as duas cidades possuem estreitas relações com os rios, assim como boa parte das cidades inseridas no contexto amazônico.

No alvorecer das mudanças implantadas a partir da dinâmica de integração da Amazônia, Imperatriz e Marabá são eleitas como cidades polo alvos de investimentos e planejamento para a estruturação de uma rede de cidades médias amazônicas que facilitassem os diversos fluxos em direção às metrópoles regionais. Neste transcorrer, o afloramento dos ciclos econômicos como o do ouro – localizado no garimpo da “Serra Pelada” – também teve importantes papéis.

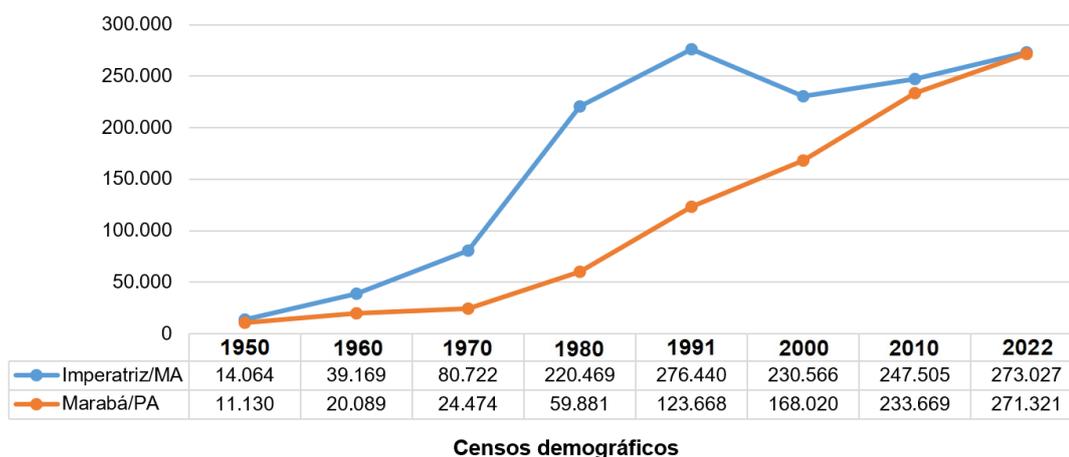
Imperatriz tornou-se uma das principais fornecedoras de mão de obra, equipamentos e materiais graças à intensificação das relações comerciais com outros centros do Nordeste, como Recife, e do Centro-Oeste, como Goiânia. Relações estas que perduram até a contemporaneidade. Já Marabá, por situar-se mais próxima ao garimpo, teve praticamente seu dinamismo econômico revertido do extrativismo da castanha para o extrativismo mineral. E mesmo diante do arrefecimento da produção aurífera, manteve-se com outros minérios, como o ferro e o manganês.

Evidencia-se, portanto, que há estreitas relações entre Imperatriz e Marabá no que se refere a seus papéis regionais. Imperatriz, por exemplo, nos primórdios de sua fundação, tinha mais relação com Belém do que com a própria capital estadual, dada

sua condição de isolamento via terrestre e o intercâmbio fluvial que havia (FRANKLIN, 2008). Marabá então apresentava um dinamismo regional fomentado pelos castanhais, destacando-se o Pará como um dos pontos nodais de comunicação da capital com o interior do estado. Para ambas, a proximidade dos rios foi fator fundamental em seus respectivos processos de formação e estruturação socioespacial.

Na contemporaneidade, principalmente após os anos de 1950, o dinamismo socioeconômico dessas cidades pode ser estudado através da evolução populacional de cada uma. A atração de fluxos migratórios é um dos indícios do crescimento urbano, o que pode também ser um dos caminhos para se rastrear uma dinâmica econômica em curso. Assim, o Gráfico 12 apresenta a curva demográfica das duas cidades a partir da década de 1950 até 2022.

Gráfico 12 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: evolução demográfica (1950-2022)



Fonte: Da autora, com base nos Censos demográficos do IBGE (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010) e IBGE (2022).

A curva do crescimento demográfico de Imperatriz apresenta sinuosidades destoantes da curva de Marabá. Ambas apresentavam, em 1950, um contingente similar de residentes, com ligeira diferença para Imperatriz, o que progressivamente muda ao voltamos o olhar para o registro mais recente de 2022, com a redução da diferença demográfica entre as duas cidades. No transcorrer das décadas posteriores a 1960, há uma mudança visível no movimento de pessoas: mesmo com ambas apresentando um crescimento constante, Imperatriz sofre um acréscimo maior, e

também um decréscimo que é contornado no período final da análise, enquanto Marabá mantém a constante.

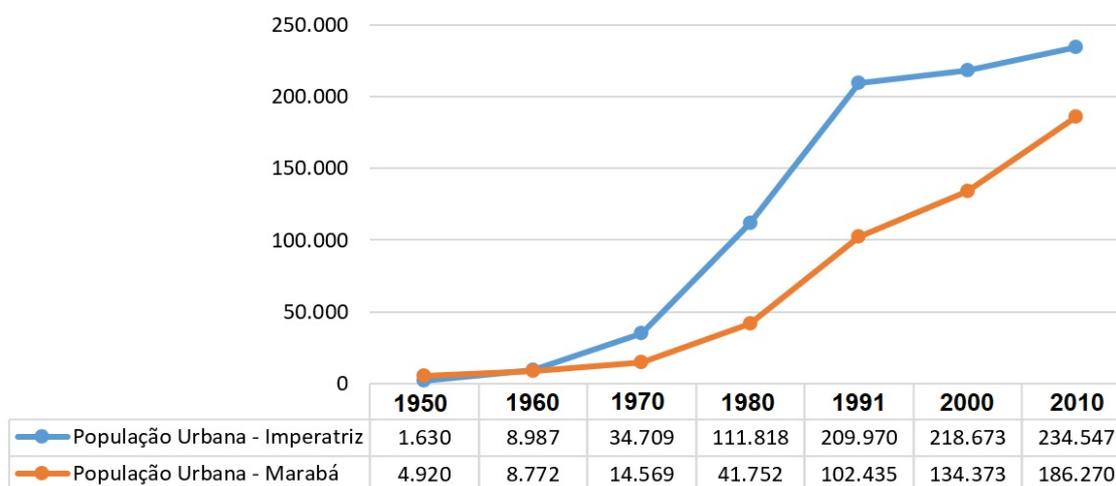
Analisando a curva de Marabá, percebe-se um crescimento linear crescente e estável de 1950 a 1960, acentuando-se gradualmente a partir de 1970, momento em que se tem a duplicação do contingente populacional, ficando mais evidente a partir de 1980, quando mais do que duplicam os residentes, tendência que se mantém no decênio dos anos 2000, 2010 até o ano de 2022, mas em ritmo menor. No período em apreço, Marabá apresentou população menor do que Imperatriz, contudo, no último decênio passou a registrar um número similar de residentes, com diferença de apenas 1.706 pessoas, confirmando sua consolidação enquanto polo econômico e regional.

Imperatriz, por sua vez, tem sua curva de crescimento populacional a partir dos anos 50, com tendência crescente até meados de 1970, quando há um crescimento vertiginoso da população, que praticamente triplica em uma década. A partir daí, nos anos de 1990, o crescimento decai, lembrando que nesse período houve intensa fragmentação territorial, com o desmembramento de seis outros municípios a partir de Imperatriz. Já nos anos 2000 volta-se a registrar o crescimento de habitantes, só que com menor intensidade, o que se mantém até o registro de 2022.

Assim, a perspectiva demográfica de Imperatriz e Marabá, mesmo diante de intercorrências, revela que as duas cidades apresentaram um dinamismo capaz de contornar as dificuldades e manter seus respectivos crescimentos urbanos. Isso indica que estamos tratando de cidades não apenas de porte médio (dado o horizonte populacional), mas também de cidades médias que possuem dinâmica socioeconômica própria, com papéis regionais fundamentais na intermediação de fluxos, o que propicia a divisão de trabalho interna, e as situa enquanto importantes nós da rede urbana amazônica e também em seus respectivos estados.

Esse crescimento demográfico de Imperatriz e Marabá pode ser melhor explicado pela subdivisão de sua população urbana e rural, as quais também possuem dinâmicas diferentes. O Gráfico 13 apresenta a curva do crescimento demográfico urbano destas cidades, no interstício de 1950 a 2010.

Gráfico 13 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: evolução demográfica da população urbana (1950-2010)



Censos Demográficos

Fonte: Da autora, com base nos Censos demográficos do IBGE (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).

Há similitudes entre a evolução demográfica urbana das duas cidades, pois ambas apresentam, em todos os períodos registrados, crescimento urbano sem nenhum período de declínio. A diferenciação entre ambas ocorre no quesito quantidade, pois Imperatriz inicia a curva em 1950, com uma população urbana menor do que Marabá, o que se inverte em 1960 e passa a distanciar-se em ritmo acentuado nas décadas posteriores, principalmente a partir dos anos de 1970.

Aqui infere-se que, possivelmente, há estreitas relações entre crescimento urbano e vocação econômica da cidade, pois Imperatriz tem 72,6% do seu PIB voltado para o terciário (IMESC, 2020), enquanto em Marabá o terciário responde por 49,3%, e seu secundário representa 45,8% do PIB municipal (FAPESPA, 2019). Ou seja, em Imperatriz o setor de comércio e serviços constituiu-se no motor econômico do município, e em Marabá esse dinamismo é compartimentado pelo terciário e secundário, compartilhando a pungência municipal, o que pode explicar, a princípio, a diferença no ritmo do crescimento urbano.

Marabá possui o crescimento urbano constante de 1950 a 1970, quando se tem três décadas de um verdadeiro *boom* urbano, com duplicação dos residentes na cidade de 70 para 80, o que fica mais evidente de 80 para 90 com um contingente

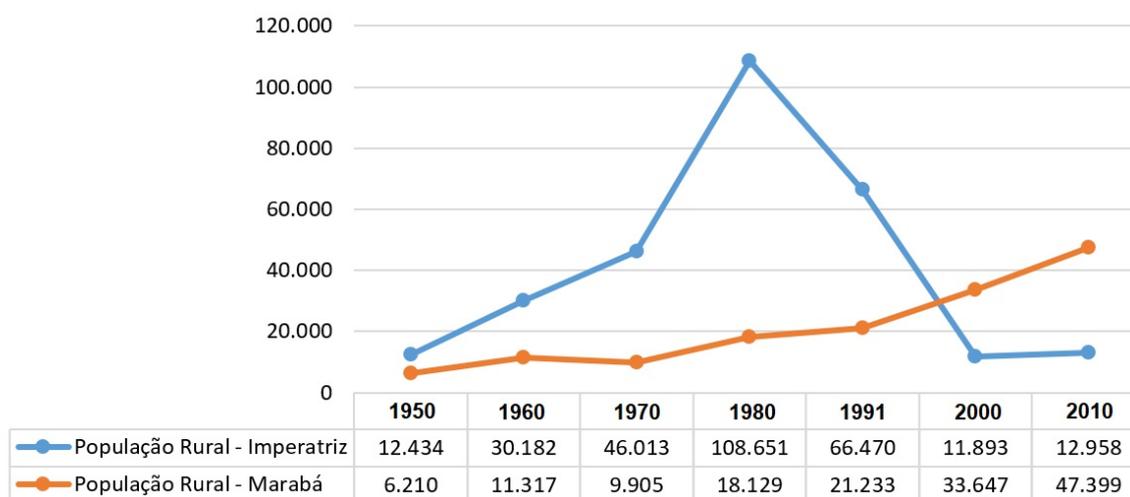
quase triplicado e que se mantém crescente nos dois últimos decênios, com um crescimento maior do que o registrado em Imperatriz.

O crescimento urbano ascendente, em um curto período de tempo, é uma constante comum às duas cidades. E isso pode ser evidenciado no crescimento do mercado imobiliário local, com o aquecimento na produção de imóveis. Nesta direção, o rápido acréscimo populacional acarretou diversas consequências, desde a presença da autoconstrução à margem da cidade legal até a construção de uma conjuntura favorável à diversificação das tipologias construtivas, o que pode apresentar condições propícias para o incremento da verticalização urbana.

No entanto, se reconhece que há pelo menos duas origens da população urbana: pode ser tanto oriunda da chegada de migrantes quanto da mudança de domicílio da população rural para o centro urbano. Em ambos os casos existe um incremento na produção de habitações e um aumento de diversas demandas, como a questão comercial, de logística nos transportes, dentre outras, que exigem a criação de uma estrutura pública para comportar esse movimento. Situação que é agravada com a verticalização do solo urbano.

Se houve adição na população urbana, se presume, *a priori*, que o oposto ocorreu com a população rural. É justamente este movimento de mudança demográfica que o Gráfico 14 apresenta com relação a Imperatriz e Marabá.

Gráfico 14 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: evolução demográfica da população rural (1950-2010)



Censos Demográficos

Fonte: Da autora, com base nos Censos demográficos do IBGE (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).

Através do gráfico é possível inferir que, assim como ocorreu com a população urbana, a evolução da população rural das duas cidades apresentou um movimento divergente. Em Imperatriz, a população rural tem curva acentuadamente ascendente a partir de 1950, com seu auge na década entre 1970 e 1980, o oposto é registrado após esse período, com uma queda vertiginosa nas duas décadas posteriores, e um leve crescimento em 2010 – o que correspondeu ao acréscimo de apenas 1.065 habitantes em uma década.

Já em Marabá, observa-se um crescimento contínuo, com apenas um pequeno período de decréscimo entre 1960 e 1970. Posteriormente, a curva de crescimento se mantém e se eleva a partir de 1991, continuando até a atualidade. Em Marabá não se registram grandes elevações díspares como em Imperatriz, há sim uma certa frequência no crescimento gradual. Possivelmente, a maior contribuição do setor primário seja uma das explicações para isso, o qual responde, em Marabá, por 4,8% do PIB (FAPESPA, 2019), enquanto em Imperatriz essa parcela é de apenas 0,5% do PIB municipal (IMESC, 2020).

Além do exposto, há que se falar que esse dinamismo econômico em muito se relaciona com o raio de influência que cada cidade exerce. Ou seja, se olharmos para a composição das Regiões Intermediárias de cada uma, se verá que diversas cidades orbitam em torno desses dois centros, confluindo para a constituição dessas regiões, conforme estruturou a pesquisa do IBGE (2017). Nessa direção, a Tabela 13 aponta as similaridades das Regiões Intermediárias de ambas as cidades em estudo.

Tabela 13 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: Regiões Intermediárias e Imediatas, quantidade de municípios e população, 2023

Região Intermediária (RI)	Regiões Imediatas	Nº de municípios	População 2022
Imperatriz	Imperatriz	17	535.054
	Balsas	12	232.233
	Barra do Corda	9	266.232
	Açailândia	5	220.988
	Total	42	1.254.507
Marabá	Marabá	13	515.624
	Tucuruí	6	310.004
	Parauapebas	4	397.203
	Total	23	1.222.831

Fonte: Da autora, com base em IBGE (2017; 2022).

Como se pode ver, as similitudes entre Imperatriz e Marabá vão além do contexto histórico, pois são cidades que conectam uma rede de cidades com quantitativo populacional bastante similar. Enquanto a Intermediária de Imperatriz possui um total de 1.254.507 habitantes, a Intermediária de Marabá polariza uma região com 1.222.831 residentes. Nos dois casos, a Imediata de mesmo nome da principal cidade corresponde também à de maior quantitativo populacional, evidenciando a centralidade dessas duas urbes em seu entorno próximo.

As diferenças encontram-se na quantidade de Regiões Imediatas de cada uma: Imperatriz com quatro e Marabá com três. Outra diferença está no quantitativo de municípios, com a RI de Imperatriz composta por 42 municípios (dos 279 que o estado do Maranhão possui), os quais territorialmente falando abrangem a porção sul; e a RI de Marabá, por sua vez, é estruturada com 23 dos 144 municípios paraenses.

Diante da importância regional que as duas cidades apresentam, há que se olhar para a estruturação intraurbana destas, pelo viés da legislação que disciplina o planejamento urbano. A produção do solo urbano vertical ocorre não apenas em cidades dinâmicas, mas carece também de uma organização intraurbana favorável à localização dos edifícios em áreas específicas. Assim, o próximo tópico encarrega-se de apresentar esse propósito pelo viés do planejamento.

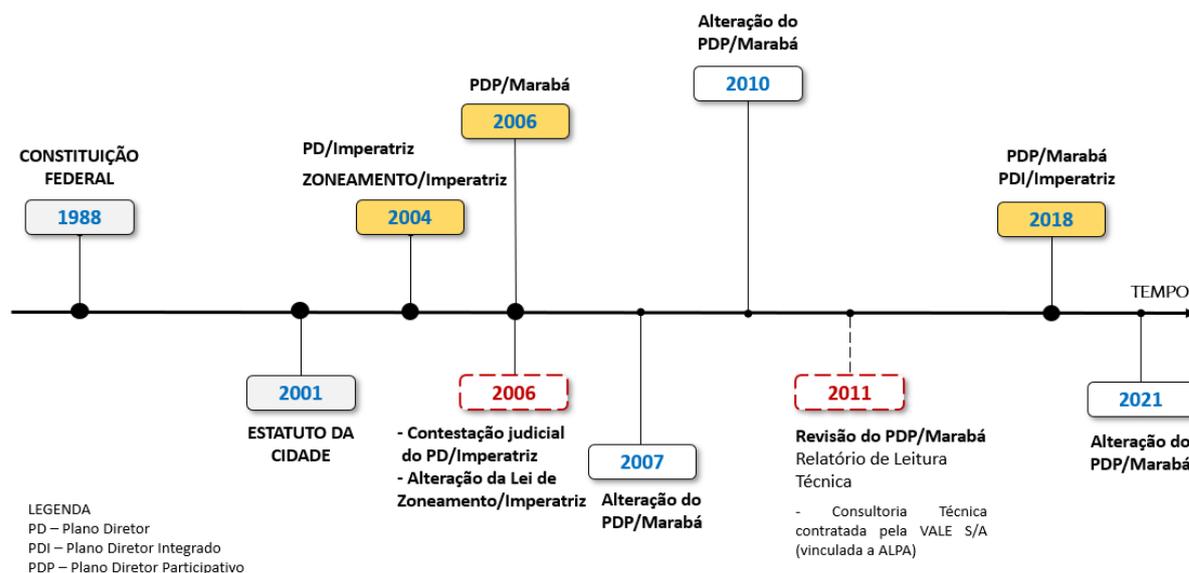
5.2 O percurso do planejamento urbano e a organização espacial de Imperatriz/MA e Marabá/PA

Pensar o planejamento urbano de uma cidade é uma das tarefas de gestores públicos, incumbidos de conciliar os diferentes interesses que permeiam o uso e a apropriação do espaço urbano. Para isso, a criação de leis específicas é um dos instrumentos fundamentais, assim como sua implementação eficaz. Apesar de se reconhecer que nem sempre a letra do papel corresponde ao que é efetivado na realidade, a análise da legislação que versa sobre o planejamento urbano de Imperatriz e Marabá é um dos principais caminhos que podem iluminar a dinâmica produtiva do espaço urbano verticalizado.

Nesse sentido, o marco legislativo adotado parte da instituição do Estatuto da Cidade, regramento que estipulou a exigência do PD para as cidades brasileiras a partir de 20.000 habitantes ou, em casos específicos, também para as cidades

menores que este limiar. Assim sendo, a Figura 39 apresenta o percurso dos planos diretores de Imperatriz e Marabá ao longo do tempo.

Figura 39 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: marcos legais do planejamento municipal, 1988-2023



Fonte: Da autora, com base em diversas legislações.

O esquema gráfico corrobora a exposição das particularidades dessas cidades quanto ao planejamento destas. O primeiro PD de Imperatriz entra em vigor em 2004, juntamente com a Lei de zoneamento, e o PD de Marabá, em 2006. Após, eventos adversos postergaram a revisão dos respectivos Planos Diretores: em Imperatriz houve a contestação do PD, e em Marabá, o colapso do projeto siderúrgico da ALPA. Isso proporcionou que o PD de Imperatriz fosse revisto apenas em 2018, mesma data da revisão do PD de Marabá.

Nesse cenário, a produção de edificações verticais ganhou impulso em Imperatriz, principalmente no período de contestação do PD, momento em que registra-se o maior lançamento desse tipo de empreendimento. Ao passo que em Marabá, o insucesso da ALPA acarretou na retração imobiliária pelos recursos investidos à espera do empreendimento siderúrgico que não veio.

Percalços à parte, o estudo do planejamento dessas cidades perpassa não apenas a confecção de seus planos diretores ao longo do tempo, há que se entender

também a estruturação intraurbana que essas legislações apresentam. E nesse quesito encontramos as maiores diferenças entre esses dois centros.

Primeiramente porque a dinâmica dos rios não teve a mesma ação no espaço intraurbano de cada uma. Em Marabá, a expansão urbana abraçou a junção de dois rios, favorecendo sua estruturação enquanto uma cidade polinucleada. Já em Imperatriz, o rio foi o pontapé inicial da expansão urbana para o sentido oposto a este, de forma que se estruturou uma cidade mononucleada.

Além disso, outra notável diferença encontra-se na forma como o zoneamento municipal consta nas legislações de Imperatriz e Marabá. Essas cidades planejaram a estruturação de seus espaços de formas distintas e, a esse respeito, pelo menos duas considerações devem ser feitas. A primeira refere-se a como o zoneamento é inserido no aparato jurídico conjuntamente com o PD: em Imperatriz há a separação do zoneamento em lei distinta do PD, enquanto em Marabá o zoneamento está integrado ao seu PD.

A segunda consideração refere-se à inserção da zona rural e urbana no planejamento municipal. Em Marabá, desde seu primeiro PDP, se trabalha com a estruturação municipal como um todo, considerando a integração da zona rural e urbana com o zoneamento dividido em 16 distritos, dos quais três corresponderiam à zona urbana e os demais à zona rural (MARABÁ, 2006). Na revisão do PDP desta cidade (que está em vigor), trabalha-se o zoneamento na figura de 12 distritos, dos quais a zona urbana é apenas um, subdivido em Núcleos, Zonas de Expansão e Distritos industriais (MARABÁ, 2018).

Já em Imperatriz a história muda de figura. De início porque, conforme dissemos, o planejamento municipal se utiliza principalmente de duas legislações (o PD e a Lei de zoneamento)²⁵. Na Lei de zoneamento, lançada conjuntamente com o PD e ainda em vigor, temos a consideração apenas da zona urbana, erroneamente tratada enquanto município (não existe sequer menção da existência de uma área rural, a qual sabidamente é a maior parcela do território imperatrizense). Isso se diz pela análise do material cartográfico do zoneamento e da descrição das zonas na Lei, que se utiliza dos limites do perímetro urbano para zonear o município. Isso muda

²⁵ Sabe-se que outras legislações também fazem parte do planejamento municipal, como o Plano Plurianual, as Diretrizes Orçamentárias e o Orçamento Anual, contudo, dada a natureza da pesquisa, utilizam-se apenas o PD e o Zoneamento.

quando o segundo PD é publicado, momento em que aparece a figura da área rural, seus povoados e suas zonas de amortecimento.

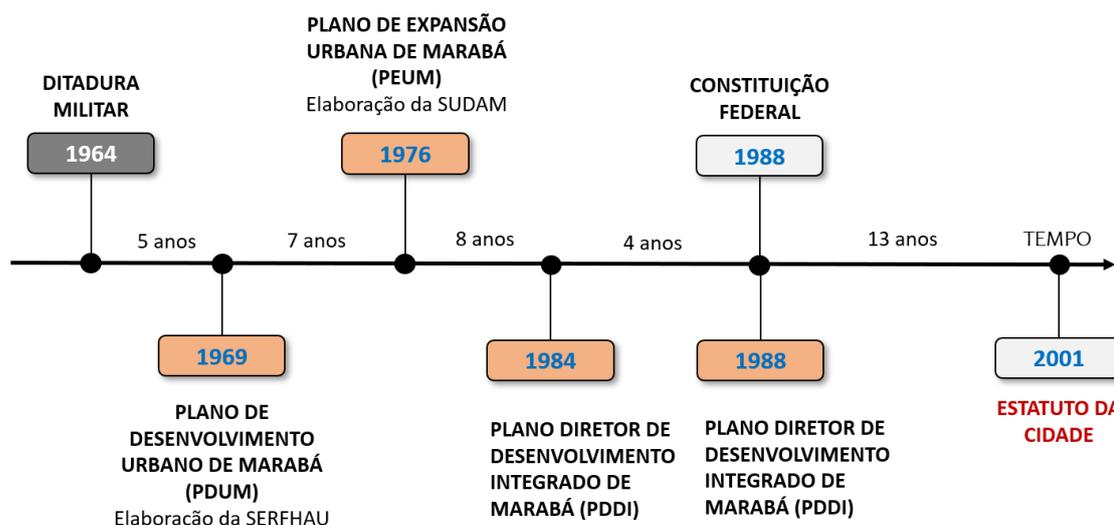
Intencionalmente ou não, é nítido que em Imperatriz temos a tendência de relegar a segundo plano a parcela rural, tornando sua área urbana o foco do planejamento municipal. Especialmente, essa área urbana está localizada excêntrica em uma pequena fração a sudeste (vide Mapa 2). Associa-se a isso também o fato de que, em relação à distribuição do PIB municipal, a contribuição do setor primário é discrepantemente menor se comparada ao secundário, e principalmente ao terciário, que subsidia a vocação comercial de Imperatriz.

À luz do zoneamento urbano, a cidade é compartimentada em pelo menos 18 tipos de zonas, que se subdividem em 58 zonas totais (IMPERATRIZ, 2004). Devido à grande quantidade de áreas criadas, tudo indica que o zoneamento vem oficializar a separação das principais áreas e seus respectivos usos na ausência de uma delimitação oficial dos bairros. E ao contrário do PD, o zoneamento está em vigor com apenas uma alteração de 2006.

Lembra-se, ainda, que em Imperatriz há um alto adensamento populacional, visto que a maior parte da população está na área urbana (95%). Somado a isso tem-se uma área urbana territorialmente menor em relação a maior parte da parcela rural. Ou seja, há uma alta concentração de habitantes no espaço urbano, o que também tem relação com a tendência de verticalização para o uso otimizado dos melhores locais da cidade.

Marabá possui uma extensão territorial 11 vezes maior do que Imperatriz e também uma área rural extensa em relação ao espaço urbano, além de concentrar boa parte de sua população na área urbana (o equivalente a 80%). Contudo, apresenta a distribuição das funções urbanas em áreas espacialmente extensas se comparadas a Imperatriz, que pelo olhar da legislação disciplina o adensamento populacional de forma melhor equilibrada em relação a sua companheira. Outro fator, porém, que se nota em Marabá e que não é visto em Imperatriz, é a forte influência de planos urbanísticos anteriores ao Estatuto da Cidade, principalmente os planos PDUM e PEUM construídos no período da ditadura militar, conforme apresenta cronologicamente a Figura 40.

Figura 40 – Marabá/PA: Planos Diretores anteriores ao Estatuto da Cidade



Fonte: Da autora, com base em Almeida (2008), Serfhau (1973) e Sudam (1977).

Diante do que é mostrado, apreende-se que tanto o histórico legislativo de planos diretores como os esforços implementados a partir destes dão a Marabá condições de planejamento urbano que favorecem uma organização de seu espaço intraurbano. Dessa forma, se tem os fundamentos da rigidez jurídica que a produção vertical do espaço encontra nessa urbe (mesmo que apenas isso não seja suficiente para explicar o menor quantitativo de edifícios).

É bom lembrar que estamos falando de duas realidades inseridas no contexto regional amazônico, com características próprias quanto ao processo de urbanização e desenvolvimento de suas cidades. Ou seja, as autoridades locais nem sempre disciplinam a expansão urbana como em outras regiões do país, ainda mais diante de um ritmo de crescimento urbano como o que Imperatriz e Marabá conheceram (principalmente a partir de 1950 a 1980), mediante os surtos populacionais decorrentes de uma economia ciclótica.

Assim sendo, na próxima subseção se faz uma análise pormenorizada do PD das duas cidades, verificando como cada uma utiliza os principais instrumentos urbanísticos na organização espacial intraurbana. Além disso, se aborda o disciplinamento da produção vertical do espaço urbano, olhando para o que é desejado para a cidade como um todo.

5.2.1 As particularidades do planejamento frente à produção vertical de Imperatriz e Marabá: o estudo dos instrumentos da política urbana

Como se viu, a construção verticalizada refere-se à criação adicional de solo urbano sobreposto, portanto, está sujeita a condições onerosas de construção por ultrapassar o coeficiente de aproveitamento mínimo municipal rente ao solo. A depender de cada município, esse ônus é cobrado de forma diferenciada, seja nos passos iniciais do processo de construção, como nos documentos pedidos na legislação (alvará, por exemplo), no transcorrer ou também nas etapas finais, como os serviços prestados como medida de compensação à circunvizinhança.

Assim, esta subseção tratará dos PDs de Imperatriz e Marabá, em particular dos instrumentos da política urbana que eles utilizam para disciplinar o uso do solo urbano, principalmente no que concerne à construção vertical, e que também podem apontar a forma com que cada cidade é pensada a respeito do planejamento urbano.

À luz dos instrumentos de planejamento urbano municipal, que são apresentados pelo Estatuto da Cidade, se vê que as cidades em estudo disciplinam de forma diferente a utilização do solo urbano. No PD de cada uma se encontram as normativas dos instrumentos aplicados para cada realidade. Dentre os diversos instrumentos, nesta pesquisa trataremos dos principais que possuem ligação com a produção do solo urbano municipal.

O PD de Imperatriz cita a utilização de 51 instrumentos distribuídos em cinco categorias, enquanto em Marabá são apontados 47 instrumentos dispostos em seis tipos. Mas, em ambos os PDs, apenas oito instrumentos são direcionados à realidade de cada cidade: 1) Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, 2) IPTU Progressivo no tempo, 3) Desapropriação com pagamento em títulos, 4) Transferência do direito de construir, 5) Direito de superfície, 6) Direito de preempção, 7) Operações urbanas consorciadas, e 8) EIV.

Dois outros instrumentos são citados em ambas as cidades, mas com diferenciações. O primeiro é a Outorga onerosa do direito de construir (solo criado), que em Marabá no seu PD apresenta o detalhamento adaptado a esta realidade, ao passo que em Imperatriz é citado, mas não desenvolvido, subentendendo-se que é seguido o Estatuto da Cidade. O segundo instrumento refere-se ao Consórcio

imobiliário, que sequer é citado no PD de Marabá, mas é desenvolvido no PD de Imperatriz.

Ademais, dentre os instrumentos que cada cidade se empenhou em destacar, enfocaremos dois que trabalham regramentos acerca da produção do solo que pode ser verticalizado e, por esse motivo, é a partir deles que a produção de edifícios será analisada em Imperatriz e Marabá. São eles: a) Outorga onerosa do direito de construir, que lembramos se tratar da contrapartida, para o município, por parte do beneficiário que ultrapassar o limite básico de aproveitamento do solo urbano; e b) Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, que corresponde à apresentação de uma análise sobre as vantagens e desvantagens que determinada construção possa apresentar ao seu entorno.

Na construção vertical do espaço, quanto maior o edifício (seja em número de apartamentos em cada prédio, quantidade de torres ou altura), há consideráveis possibilidades de modificações na circunvizinhança, que podem ser concernentes a outras edificações no processo construtivo, como no caso de ruídos ou sombreamento, ou aos diversos impactos em um raio de abrangência maior, como o crescimento da frota veicular, o fluxo de pessoas, a demanda de serviços públicos e assim sucessivamente.

Em Marabá, do primeiro PD de 2006 para o segundo de 2018, verifica-se uma significativa evolução no tratamento do solo criado da cidade, haja vista que se passa de três para nove artigos versando sobre o tema. No PD revisto, em seu artigo 167, é esclarecido que a outorga onerosa parte do coeficiente de aproveitamento mínimo adotado em toda a cidade (1.2 vezes a área do terreno), porém, observa-se o estoque de área edificável por zona urbana, e não meramente as dimensões do lote, como também a fórmula para o cálculo desse imposto (MARABÁ, 2018).

Este PD também cria quatro zonas de outorga (ZO), das quais duas correspondem a áreas delimitadas nos núcleos Nova Marabá e Cidade Nova, e outras duas zonas correspondem a avenidas presentes no Cidade Nova (Figura 23 e Mapa 5). Interessam-nos as duas grandes áreas de outorga de Marabá, pois uma parcela dos edifícios identificados está ali situada, principalmente o núcleo Nova Marabá, onde praticamente a maior parte dos edifícios está na zona de outorga deste núcleo, zona esta que tem seu perímetro irradiado da confluência da PA-150 com a BR-230. No núcleo Cidade Nova, por sua vez, há uma relativa distribuição dos edifícios na zona

de outorga (chamada de ZO1), e nos arredores da BR-250 em direção à parte central deste.

Evidencia-se, assim, que a distribuição espacial dos edifícios marabaenses encontra-se nas áreas valorizadas, com infraestrutura urbana melhor equipada, e nas quais também incide a cobrança do solo criado adicional. Dessa forma, fica nítido que o planejamento urbano de Marabá procura disciplinar o adensamento populacional através da cobrança do tributo nos locais onde é possível auferir maior rentabilidade com a produção vertical do solo urbano, ao mesmo tempo em que incentiva o espraiamento do tecido urbano por meio de áreas de expansão urbana e pela ausência da cobrança da outorga onerosa.

No caso de Imperatriz, com um maior número de edifícios, percebeu-se que o instrumento do solo criado possui intenção inversa ao que se vê em Marabá. Do primeiro PD para o que seria sua revisão, há mudanças radicais. No PD/2004 (de mesmo ano da Lei de zoneamento), delimitaram-se quatro tipos de zonas passíveis de cobrança adicional do solo criado, que são: as diversas ZEIS, as ZITs, a ZRPA e as zonas de expansão (Mapa 4). Ou seja, a maior parte das áreas-alvo da cobrança de solo adicional urbano eram, justamente, as que estavam distantes das áreas valorizadas de Imperatriz (a ZC e as zonas residenciais centrais), à exceção da ZIT pareada à ZC, onde está a área da Beira Rio.

Com a contestação do PD/2004, bem como por meio das modificações dos parâmetros construtivos da Lei de zoneamento, justamente nas zonas de maior adensamento populacional de Imperatriz (como a ZC e as zonas residenciais próximas ao centro - vide Tabela 7), percebeu-se que a construção dos edifícios teve um incentivo para que fossem localizados nas áreas valorizadas, reforçando o adensamento urbano, haja vista que construir nas áreas distantes sairia mais oneroso.

Um exemplo típico pode ser visto no comparativo entre a construção vertical em uma área nobre de Imperatriz, como a ZRMN (próxima ao 50BIS, BR-010 e do próprio centro), que tem área limite de construção de 280% e teto de pavimentos de 20 andares, e a ZRPA, localizada na saída da cidade na direção sul, que possui o limite de área construtiva de 160% e três pavimentos. Apreende-se que a ideia difundida até então era justamente o adensamento populacional.

Não suficiente, se voltarmos o olhar para o PD/2018 (em vigor e que em tese seria a revisão do PD/2004, mas que trouxe substanciais mudanças ao ponto de poder

ser considerado um PD diferente do anterior), observa-se que o instrumento da outorga onerosa do direito de construir é apenas citado, e retirou-se a delimitação das áreas passíveis de cobrança desse imposto. Ou seja, vigora o que fala o Estatuto da Cidade, mas com os parâmetros gerais.

Dessa forma, não se tem clareza se há em Imperatriz a cobrança do imposto do solo criado, pois isso não é especificado em seu Plano Diretor (e nem se encontrou em outra legislação específica). Assim sendo, se tal cobrança existe, é decorrente de um procedimento administrativo da prefeitura conforme parâmetros que não constam na legislação, e, portanto, não se sabe como o cálculo é feito, nem com base em que área ou localização.

Tudo indica que a extração do sobrelucro advindo da produção vertical, pelo mercado imobiliário, é um negócio altamente rentável tanto pela multiplicação efetiva do solo urbano como também pela não clareza de como a parcela da rentabilidade é revertida para o todo social, no tocante à cobrança do solo criado. Em vista disso, possivelmente há, em Imperatriz, um largo incentivo para a proeminente construção vertical, um dos fatores de atração de diversas empresas. Não é à toa que justamente nas zonas residenciais centrais e na ZC, é possível encontrar a concentração dos edifícios de Imperatriz.

Tudo indica que o planejamento de Imperatriz caminha, portanto, para a manutenção e a ampliação do inchaço populacional da área urbana, ao custo de maiores investimentos em infraestrutura urbana para comportar a concentração dos diversos fluxos. E quanto à verticalização, a análise da legislação e dos dados de campo indica que se segue a inclinação citada, com a localização dos edifícios nas áreas onde o valor do metro quadrado é maior, e, por conseguinte, com o espraiamento vagaroso da verticalização.

Outro instrumento que tem relações com a produção vertical do espaço é o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, o qual é exigido em construções que possuem potencial de impactar a vida dos adjacentes, caso em que a construção vertical está inserida. O EIV deve apresentar questões como: a valorização imobiliária, as transformações na geração de tráfego e demanda por transporte público, o adensamento populacional, as mudanças no uso e ocupação do solo, as modificações na ventilação e iluminação e as interferências na questão paisagística e do patrimônio natural e cultural (BRASIL, 2001).

Em Imperatriz, esse instrumento é explicitado em cinco artigos do PD, em que se exige que o responsável construtor arque com as medidas compensatórias em decorrência dos impactos gerados. Porém, o PD/2018 de Imperatriz não detalha que medidas compensatórias são essas, abordando de forma genérica. Novamente, incorre-se nos procedimentos administrativos, sem um detalhamento jurídico dos critérios aplicáveis para as construções verticais. Ou seja, as medidas compensatórias estão sujeitas a alterações conforme mudam os governos municipais, e não estão necessariamente disciplinadas no Plano Diretor.

Em pesquisa de campo constatou-se que, em Imperatriz, geralmente a contrapartida do empreendimento vertical pode ser feita através da realização de obras à comunidade, como asfaltamento ou colocação de bloquetes nas ruas circundantes à construção, de melhoramento das vidas, de concessão de parcela de terreno (no local da construção ou não) para a construção de alguma estrutura coletiva, além de serviços como sinalização de vias e outros. A extensão e o período da construção compensatória é acertado no processo de licenciamento construtivo.

Em Marabá são sete artigos que disciplinam, além do EIV, o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV), os quais são feitos com base em um termo fornecido pela prefeitura. Nesta urbe já se tem clareza das medidas compensatórias: ampliação de redes de infraestrutura urbana e adequação do sistema viário, concessão de área ou terreno para a colocação de equipamentos comunitários, cotas de emprego e também cursos de capacitação profissional, além da construção de equipamentos sociais em outras áreas da cidade e colocação ou manutenção de áreas verdes (MARABÁ, 2018).

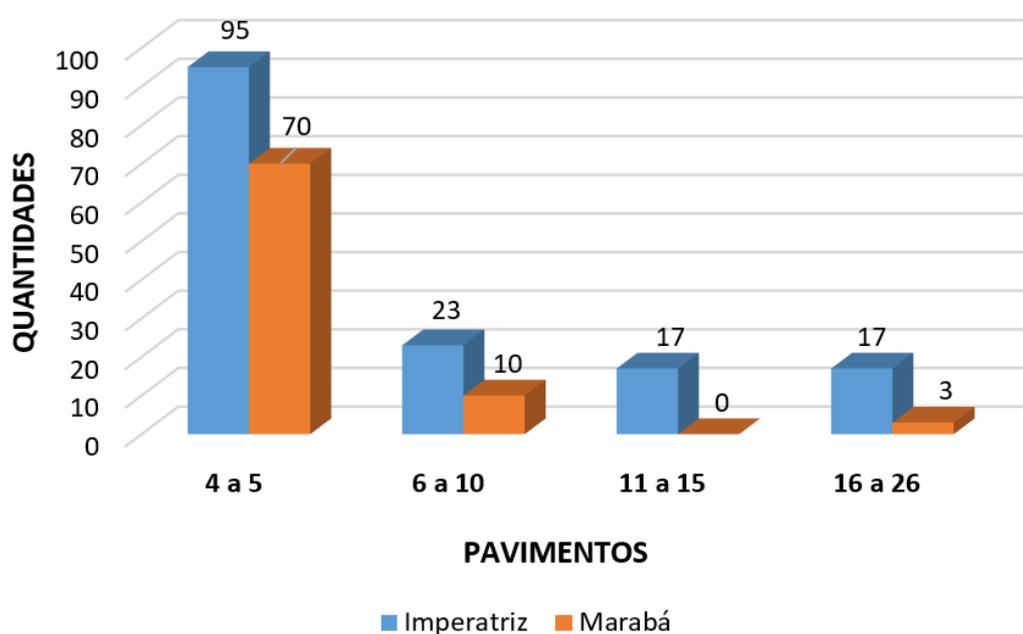
5.3 Duas cidades médias e a produção vertical do espaço: similitudes e particularidades em apreço

A ideia pretendida nesta seção é apresentar as nuances da produção de edifícios em Imperatriz e Marabá, levando em conta as semelhanças e as diferenças entre as mesmas, de forma a se identificar os contornos da verticalização enquanto objeto de estudo nas respectivas realidades. Além disso, será analisado como cada cidade estrutura a lógica verticalizadora do espaço urbano, a partir do tipo de uso, quantidade de pavimentos e agentes produtores.

5.3.1 Ponderações sobre a produção vertical em Imperatriz e Marabá

No que concerne à produção do solo urbano vertical, o estudo identificou que se tratam de realidades distintas. Apesar das similaridades entre Imperatriz e Marabá sob a perspectiva histórico-regional, a estruturação intraurbana destas caminhou de forma diferente, e o mesmo ocorre quando se trata da produção de edifícios. Nesse sentido, o Gráfico 15 inicia a apresentação dessas diferenças, tratando da distribuição vertical a partir de categorias dos pavimentos edificadas.

Gráfico 15 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: edifícios por pavimentos, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Tanto Imperatriz quanto Marabá apresentam a maior parte das edificações verticais situadas na categoria dos edifícios baixos – entre 3 e 4 pavimentos –, tendo a primeira 63% dos edifícios (95 unidades) e a segunda, 84% (70 unidades). O estudo identificou que isso se dá por diversos motivos, tanto por facilidades construtivas como o menor custo em relação aos edifícios com maiores patamares edificadas, quanto o fato de esta categoria estar liberada, pela legislação vigente, de instalar elevadores (o que aumentaria consideravelmente o custo para o construtor).

Contudo, o predomínio dessa tipologia não ensejaria o desenvolvimento do processo de verticalização urbano, pois há a dicotomia que esta categoria não abrange o simbolismo que a produção vertical possui atrelada ao que é percebido nos grandes centros, como a presença dos arranha-céus que alteram não apenas a paisagem urbana, mas a própria dinâmica produtora do espaço, construindo um nicho de mercado voltado ao lançamento de edifícios de padrões socioeconômicos diferentes.

Dessa forma, é a somatória produtiva dos edifícios baixos, médios e altos que entendemos fomentar a lógica verticalizadora do solo urbano. Por ser a primeira etapa do processo de verticalização, a produção dos edifícios baixos tende a predominar no espraiamento vertical do solo urbano. Posteriormente, a criação dos edifícios medianos se apresenta como a fase seguinte da estruturação do mercado urbano vertical.

Deduz-se, portanto, que há uma certa razão na redução do quantitativo de edifícios medianos e altos em relação aos baixos, primeiramente pelo custo, porque a partir dos edifícios medianos temos a exigência de elevadores, o que também é um exemplo típico da modificação dos padrões construtivos desta categoria, com a presença de elevador social e de serviços em um mesmo edifício. Aqui temos no mínimo duas tipologias de edificações: os prédios populares e aqueles voltados às classes de maiores condições econômicas; e, portanto, a abertura do leque construtivo para um público seletivo e, logicamente, em menor quantidade já que a escassez, segundo Harvey (2005), é um dos principais elementos componentes do valor.

Nesse ínterim, nas duas realidades em estudo, o Gráfico 15 mostra duas categorias representativas dos edifícios medianos – a de 6 a 10 pavimentos e a de 11 a 15 pavimentos. É perceptível que, em ambas as categorias, Imperatriz destaca-se com um maior número de edifícios, totalizando um percentual de 29% dos edifícios imperatrizenses (44 unidades), enquanto em Marabá este percentual corresponde a 12% do total (10 unidades), os quais estão concentrados na categoria de 6 a 10 pavimentos e sem nenhum representante na categoria de 11 a 15 pavimentos.

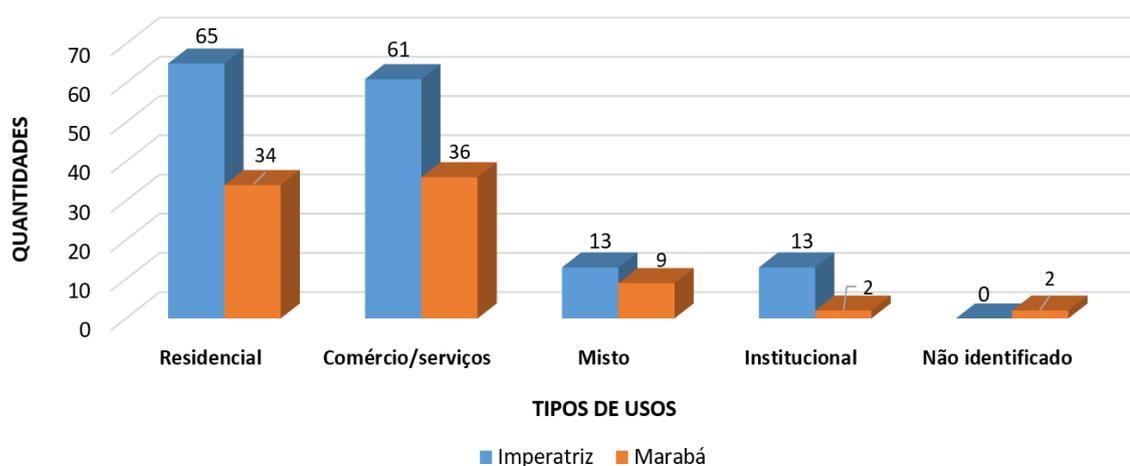
Ou seja, em Imperatriz a lógica verticalizadora do espaço apresenta uma constante, tendo em vista que mesmo com a redução dos edifícios, nas duas categorias medianas há uma representatividade considerável em relação ao total.

Contudo, ao olharmos para Marabá há uma lacuna, pois não há uma continuidade produtiva de edifícios na categoria que intersecciona os edifícios medianos aos de maiores patamares, isto é, a categoria de 11 a 15 pavimentos, ao passo que em Imperatriz há 17 edificações.

No entanto, não é apenas a quantidade de pavimentos que deve ser utilizada para entender a produção vertical; acredita-se que os tipos de usos podem enriquecer a análise e apresentar como o cenário vertical do solo urbano se estrutura, pois as funções destinadas aos edifícios interferem diretamente na sua localização espacial. Isso significa dizer, por exemplo, que um edifício comercial dificilmente será construído distante de uma área com uma tônica comercial, ou mesmo que não tenha uma fluidez viária que facilite o transporte dos usuários em direção aos fluxos comerciais.

Quanto ao uso residencial, identificou-se que segue um padrão similar ao comercial, mas com algumas particularidades. Os edifícios residenciais estão distribuídos espacialmente em diversas áreas da cidade, contudo, há preferências locais quando se encontram diversos edifícios residenciais em uma mesma área, geralmente são locais próximos de vias comerciais ou de fluxo viário que facilite o acesso ao comércio, de alguma forma. O parâmetro dos tipos de usos é disposto no Gráfico 16, a seguir.

Gráfico 16 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: edifícios por tipos de usos, 2023



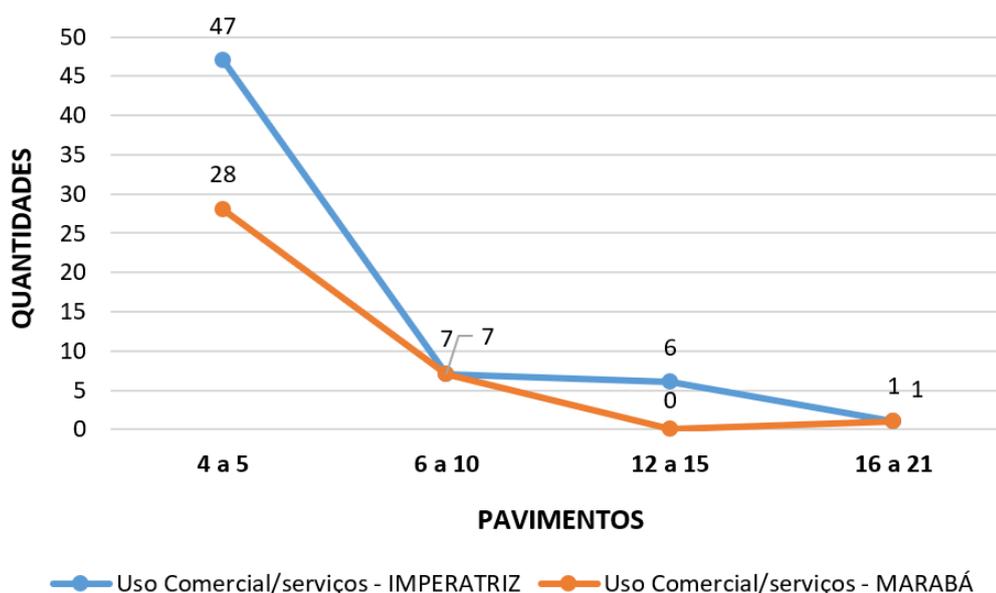
Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Dentre os quatro tipos de usos identificados, está claro que os usos residencial e comercial possuem papel de relevo na produção vertical das cidades médias de Imperatriz e Marabá. Essa tendência é uma constante presente em diversas cidades médias; já os usos misto e institucional, juntos, se apresentaram de forma secundária; e no caso de Marabá, houve edifícios (2 unidades) em que não foi possível identificar o tipo de uso.

Conforme o Gráfico 16, o uso residencial é predominante em Imperatriz, com 43% do total (65 unidades), seguido do uso comercial, que respondeu por 40% (61 unidades) e, na sequência, a somatória dos usos misto e institucional correspondeu a 19% (26 unidades). Em Marabá, por sua vez, o principal uso foi o comercial, com 43% do montante (36 edifícios), em segundo lugar veio o uso residencial com 41% (34 edifícios), e juntos os usos misto e institucional com 13% (11 edifícios).

Indo além, procurou-se correlacionar os tipos de usos principais aos patamares edificadas para entender como a dinâmica vertical é construída em cada uma das realidades em apreço. O Gráfico 17 expõe essa perspectiva entrecruzada com relação ao uso comercial nas quatro categorias de pavimentos adotada no trabalho.

Gráfico 17 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: uso comercial/serviços por categoria de pavimentos, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

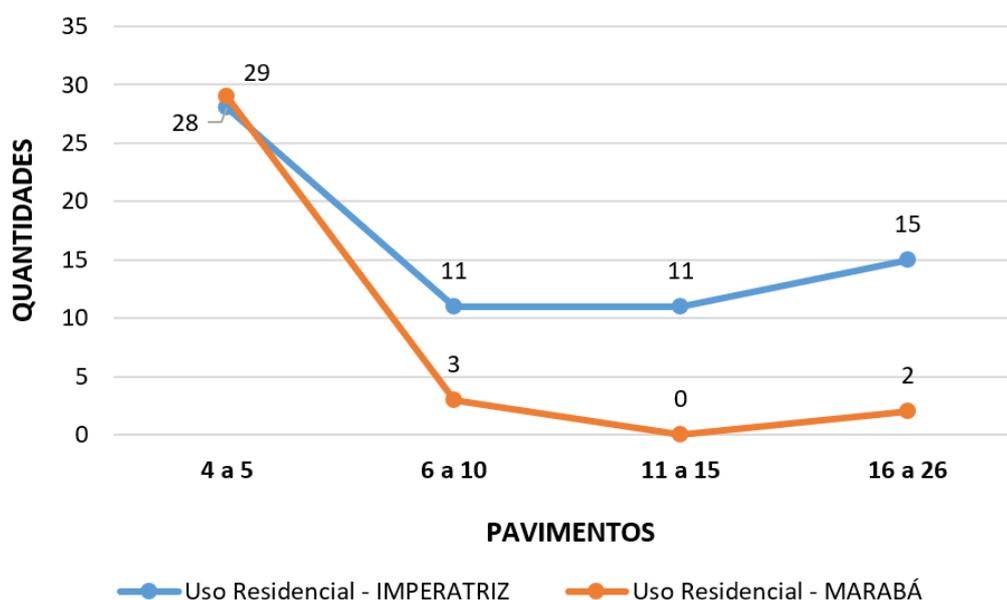
Os 13 edifícios imperatrizenses situados nos dois patamares intermediários, respectivamente com sete e seis edifícios cada, tratam-se de empreendimentos que abrigam oito hotéis, uma loja de variedades (Bazar Ipanema), um cartório (Edifício Antônio Lopes de Souza, onde funciona o Cartório do 1º Ofício), uma clínica de exames especializados (RD Xavier Medicina e Diagnóstico) e um edifício de escritórios (Centro Empresarial de Imperatriz). O único edifício alto que desenvolve a função comercial e está situado na última categoria do estudo refere-se ao Aracati Office, inaugurado em 2014 e localizado no centro da cidade, prédio com 21 pavimentos, 234 salas comerciais, cinco elevadores e 32.545,40 m² de área construída.

Já em Marabá, nos sete edifícios medianos situados entre 6 e 10 pavimentos encontram-se quatro prédios de salas comerciais (dos quais o Center Amazon é o mais alto, com nove pisos), dois hotéis e outro voltado à oferta de serviços médicos diversos (CDMA - Centro de Diagnóstico Médico Avançado). O único representante da última categoria refere-se ao complexo vertical de 16 pavimentos que abriga o shopping de Marabá (o *Partage Shopping Marabá*, vide Figura 31), com cinco salas de cinema, sete elevadores e aproximadamente 160 lojas.

Constata-se que a tendência é a de que a ampla maioria dos edifícios baixos esteja voltada ao comércio ou oferta de serviços, geralmente populares, em detrimento dos demais. Aqui se entende que tal fato tem relações com diversos pontos: a) o custo construtivo do edifício, b) as despesas menores para os proprietários e/ou locatários dos edifícios baixos, c) o tipo de serviço ofertado nos estabelecimentos comerciais em prédios menores, que geralmente se volta às camadas populares, d) a tendência de serviços especializados nos edifícios de maior porte, dentre outros.

Por outro lado, no concernente à inter-relação dos pavimentos com a função residencial dos edifícios, o Gráfico 18 expõe a tendência encontrada em Imperatriz e Marabá.

Gráfico 18 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: uso residencial por categoria de pavimentos, 2023



Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Observa-se que a linha dos edifícios residenciais lançados no mercado das duas cidades se assemelha conforme muda a categoria dos pavimentos. Há uma maior quantidade de edifícios baixos, uma redução quanto se trata dos patamares intermediários e uma leve alta no quantitativo dos de maior altura (de 16 a 26 pavimentos). Olhando mais atentamente para os dados, temos dois cenários distintos para as cidades estudadas.

O primeiro cenário é abordado pelo mercado vertical de Imperatriz, onde 43% do total dos edifícios residenciais são baixos (28 unidades), e a parcela dos 57% restantes está compartimentada entre os edifícios das duas categorias medianas, que respondem juntos por 34% (22 unidades), e a categoria dos maiores empreendimentos, que representa 23% do total (15 prédios).

A partir do uso residencial dos edifícios baixos é possível dizer que, para o mercado imobiliário imperatrizense, a lógica em curso aponta para a construção residencial voltada tanto às camadas populares como ao médio padrão, conforme a base de cálculo do cadastramento dos imóveis referente ao IPTU (PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ, 2021). Podem ser condomínios verticais distribuídos

por diversas áreas da cidade, os quais fazem concorrência direta com as habitações horizontais, sejam condomínios ou residências.

Os mesmos podem apresentar quatro, seis ou até oito apartamentos por pavimento. Neste último exemplo apontam-se os condomínios Village do Bosque I e II, respectivamente com 224 e 244 apartamentos de 46 m² distribuídos em diversas torres. Esses condomínios representam indícios característicos da primeira fase do processo de verticalização, com a disseminação da habitação verticalizada no tecido da cidade.

Quanto aos edifícios das categorias medianas, o padrão da edificação diversifica-se para médio e alto (PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ, 2021), o que é alterado conforme a localização espacial (principalmente a proximidade do centro e de áreas valorizadas), e os serviços ofertados (como a composição da área de lazer com piscina, quantidade de vagas de garagem, churrasqueira, quadras esportivas, dentre outros). Também têm relação os requisitos construtivos, como a quantidade de elevadores, o tamanho da área construída dos apartamentos, a quantidade de suítes, a oferta de serviços condominiais – existência de portaria, monitoramento eletrônico, jardinagem, entre outros.

As duas categorias de prédios medianos possuem a mesma quantidade de edificações (11 cada uma), e o mesmo se vê quanto ao padrão construtivo, com praticamente a metade de padrão médio e a outra parcela de padrão alto. Na primeira categoria (de 6 a 10 pavimentos), um exemplo típico do médio padrão é o Condomínio Primavera, entregue em 2013, que está localizado no bairro Nova Imperatriz, com sete pavimentos, 72 apartamentos, três torres e área de construção de 8.469,36 m².

Já um exemplar de alto padrão da segunda categoria (entre 11 e 15 pavimentos) é o Marina *Club Residence*, entregue em 2011 no bairro Maranhão Novo pela Plainar Engenharia, composto de 15 pavimentos distribuídos em uma única torre, 42 apartamentos e um total de 9.732,17m² de área construída. Verifica-se que os edifícios medianos se distanciam do público de menor renda, o que indica que na cidade média de Imperatriz, quando se trata da verticalização urbana, as maiores construções são para os detentores de renda acima da média, já que a presença de um mercado especializado na oferta deste tipo de habitação contribui para se entender que há uma demanda da habitação verticalizada para boa parcela da elite local.

Todavia, ainda há a categoria dos edifícios mais altos da cidade e região, uma vez que Imperatriz não apenas é a segunda maior cidade do Maranhão como também o maior centro urbano da porção meridional do estado. Logo, infere-se que, assim como ocorre com a urbanização, a verticalização urbana de Imperatriz não encontra paralelo nas demais cidades do estado, afora a capital. Com isso, os edifícios mais altos da cidade representam o simbolismo vertical urbano da região Sul Maranhense.

Tratam-se de condomínios verticais, em sua ampla maioria localizados na ZRMN, nos bairros Maranhão Novo e Jardim Três Poderes. Neste último se encontra a maior construção vertical da cidade, com 26 pavimentos, o Edifício Joá (Figura 41), sob a responsabilidade da Plainar Engenharia, condomínio de alto padrão em frente à praça do bairro Três Poderes, com um apartamento por andar, sendo cada um com 356 m² de área privativa, quatro suítes e quatro vagas de garagem.

Figura 41 – Imperatriz/MA: marketing digital do Edifício Joá, 2023



Fonte: Jazz (2014).

A análise da produção dos edifícios altos, representados pela categoria de 16 a 26 pavimentos, aponta que nesta se vislumbra um diferencial das demais categorias, primeiramente porque apresenta tendência inversa aos edifícios medianos, com ligeiro crescimento numérico. Outro aspecto é que a maioria (73%) é identificada como edifícios de alto padrão (11 unidades), em contraponto dos 23% que são de médio padrão (quatro unidades), conforme dados de referência para o IPTU (PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ, 2021).

Tudo indica que a inclinação do mercado imobiliário imperatrizense é a continuidade do nicho de mercado vertical voltado aos segmentos de maior poder aquisitivo, por meio da produção desses espaços residenciais diferenciados. A pesquisa aponta, portanto, para a consolidação do processo de verticalização do espaço urbano em Imperatriz, à medida que também há o crescimento das demais formas de habitação, como os condomínios horizontais (fechados ou não), bem como a tipologia mais comum no mercado, que são as casas.

No segundo cenário atinente às construções verticais voltadas para o uso residencial em Marabá, temos que os edifícios baixos são majoritários, com 85% do total (29 unidades), e os 15% restantes são distribuídos em duas categorias com apenas 5 exemplares. Dentre os edifícios baixos temos a esmagadora maioria com quatro pavimentos (25 unidades), e apenas quatro com cinco pisos, os quais são: Residencial Rio Vermelho, Residencial Xavante, Residencial Carajás e Veneza Residence (Figura 37).

Depreende-se, a partir dos dados, que a esmagadora maioria dos edifícios está na categoria dos baixos, não havendo praticamente um contrassenso com as demais categorias (medianos e altos), o que implica dizer que há uma rarefeita produção de habitações verticais, sem o simbolismo apresentado pelo processo. Isso indica que o mercado local se encontra em vias iniciais do processo de verticalização (mesmo diante de construções com aproximadamente 40 anos).

Diante disso, com base nas informações coletadas em campo e no trabalho de espacialização dos edifícios, vislumbrou-se que a paisagem urbana não apresenta a tônica do processo de verticalização, como tampouco há uma área específica que indique a concentração desse tipo de construção. É possível que a estruturação intraurbana também tenha relação com o citado, pois nos referimos a uma cidade

polinucleada, em que dois dos seus cinco núcleos urbanos concentram a dinâmica da centralidade urbana (e os dois maiores em densidade do tecido urbano e população).

Não obstante, a partir dos três únicos exemplares medianos situados em apenas uma categoria (6 a 10 pavimentos) – Edifício Portinari, Edifício Portal da Orla e Condomínio Planície do Sol, respectivamente com sete, oito e nove pavimentos – pode-se ver que estão distribuídos nos dois núcleos urbanos principais para a pesquisa, com dois no núcleo Cidade Nova e um no Nova Marabá.

Não havendo representante na categoria intermediária de 11 a 15 pavimentos, passa-se para as maiores construções verticais, com dois representantes: o Edifício Crystal Tower, de 16 pavimentos, em frente à praça da prefeitura (Figura 42), com 3 suítes, 150 m² de área privativa e duas vagas de garagem por apartamento; e um edifício de 23 pisos em construção, próximo à Rodovia Transamazônica.

Figura 42 – Marabá/PA: marketing digital do Edifício Crystal Tower, 2023



Fonte: Síntese (c2023).

O entendimento estruturado a partir do arcabouço levantado sobre a produção do espaço urbano vertical de Imperatriz e Marabá, nos possibilita dizer que há

significativas diferenças entre essas duas cidades: ambas apresentam o lançamento de edifícios, contudo em ritmos diferentes. Enquanto em Imperatriz há um claro mercado vertical aquecido, com a presença significativa de edifícios baixos, medianos e altos, em Marabá se verifica uma massiva concentração de edifícios baixos em detrimento das duas outras categorias.

Entende-se, portanto, que em Imperatriz podemos afirmar que o processo de verticalização é uma realidade no mercado imobiliário, pois essa tipologia construtiva alimenta um nicho de mercado e concorre paralelamente com outros tipos de construções, inclusive com uma diversificação de público-alvo e padrão construtivo dos diferentes tipos de edifícios. Por outro lado, em Marabá há a produção do solo urbano vertical (tendo em vista que existe um considerável número de edifícios baixos), porém, dadas as dimensões e a rarefeita presença dos edifícios medianos e altos, não se identificou o processo de verticalização.

5.3.2 Os agentes produtores do espaço urbano vertical

Tendo em vista que se apresentou a produção do solo urbano vertical em Imperatriz e Marabá, cabe também examinar a atuação e a relação dos diferentes agentes na produção da habitação verticalizada. Para tal, a pesquisa identificou que a construção vertical é feita por meio da ação direta de pelos menos dois agentes: a iniciativa particular e a atuação de construtoras associadas ou não a incorporadoras.

O agente construtor identificado como particular refere-se à iniciativa do proprietário do terreno (tendo adquirido a terra para esse fim ou não), ou seja, a pessoa física que investe na construção e arca com os custos da obra. O agente categorizado como construtora se divide em dois tipos, o das construtoras identificadas e as que não foi possível obter a identificação do nome da empresa. Recorda-se que, geralmente, na construção de edifícios medianos e altos, a ação de construtoras está atrelada à ação de outro agente, no caso, a presença de incorporadoras – papel que uma construtora pode desenvolver ou não, conforme consta na descrição dos CNPJs.

Além desses agentes, há o grupo dos agentes incumbidos da comercialização e venda das unidades, representados pela ação de imobiliárias e corretores. Sem falar que o Estado também atua enquanto agente regulador do processo, o qual

apresentamos no tocante ao planejamento urbano das duas cidades médias. Assim, a Tabela 14 discrimina os agentes construtores nas duas cidades, o quantitativo de edifícios construídos e os respectivos percentuais de participação.

Tabela 14 – Imperatriz/MA e Marabá/PA: agentes construtores de edifícios, 2023

Agente Construtor	Imperatriz/MA		Marabá/PA	
	Qtde	%	Qtde	%
Particular	63	41%	23	28%
Construtora	63	41%	11	13%
Não identificado	20	13%	37	45%
Construtora não identificada	6	4%	12	14%
Total	152	100%	83	100%

Fonte: Da autora, com base em pesquisa de campo realizada em 2021.

Em Imperatriz ocorre uma participação similar de construtoras e de particulares na construção vertical, cada um com 41% do total (63 unidades cada), sendo esses os dois principais agentes verticalizadores do espaço urbano da cidade, respondendo juntos por 82% do montante total. Contudo, se levarmos em conta que 4% dos edifícios (6 unidades) foram erguidos por construtoras não identificadas, a ação de construtoras pode ser considerada o principal agente construtor.

Quanto aos principais agentes construtores da verticalização em Marabá, se abstermos os 43% referente a construções em que não foi possível identificar o agente construtor, a iniciativa particular respondeu por 28% das edificações verticais (23 unidades), sendo esse o principal agente construtor, o que tem estreitas relações com a ampla maioria das construções serem baixas. Já o segundo agente diz respeito à ação de construtoras que, somadas as identificadas e não identificadas, representam 27% do total.

A significativa participação da iniciativa particular na construção vertical de Imperatriz e Marabá relaciona-se com a produção dos edifícios baixos para a extração de maior lucratividade. Verificou-se que a disseminação da verticalização com poucos pavimentos é rentável, pois uma mesma construção pode abrigar três possibilidades de uso: a) uso comercial ou de serviços, com locação de salas comerciais; b) uso residencial, com a venda de diversos apartamentos de uma mesma construção; c) uso

misto, que pode abrigar o comércio/serviço nos pavimentos inferiores e as residências nos pavimentos superiores.

Outrossim, olhando para o custo-benefício das construções verticais baixas, a iniciativa particular tem boas chances de rentabilidade, principalmente se o empreendimento estiver localizado em áreas já valorizadas da cidade (comerciais ou residenciais), o que potencializa a extração da renda da terra urbana. Isso explica os percentuais de participação de pessoas físicas envolvidas na construção de edifícios em Imperatriz e Marabá, sendo, portanto, uma das características do processo nessas urbes.

Quando olhamos para as construções verticais medianas e altas, entram em cena dois outros agentes: construtoras e incorporadoras. Não significa que esses dois agentes atuem apenas nessas duas categorias de edifícios, haja vista que seu leque construtivo é diverso, porém, há a participação massiva das incorporadoras ou construtoras quando nos referimos principalmente a edifícios com o teto de 11 ou mais pavimentos.

Isso se explica por diversos fatores. Em primeiro lugar, se pensa no custo da obra que já não é acessível ao pequeno construtor; em segundo, a lucratividade do empreendimento está atrelada à qualidade da construção, que passa a ser direcionada a um público específico (seja para o comércio ou habitação), portanto, com materiais e acabamentos refinados; e em terceiro, há maiores possibilidades de linhas de financiamento para esse tipo de investimento, devido às condições de amortização de risco suportado pelas empresas (associadas ou não, no caso da incorporação). Daí a ação de imobiliárias ser hegemônica quando se trata de maiores pavimentos, pois há também maior rentabilidade, de forma que essa é uma particularidade da produção vertical em ambas as cidades.

Porém, a construção não é a única fase para que um empreendimento seja considerado bem-sucedido. A venda das unidades é crucial (de preferência com a maior parcela de lucro possível). Neste ínterim, analisou-se que a ação de imobiliárias e corretores individuais é uma constante na comercialização dos imóveis. A parceria desses dois agentes é complexa tanto na comercialização quanto em relação aos outros agentes, como construtores e incorporadores.

Primeiramente, a função de comercializar as unidades pode ser feita de diversas formas. Tanto o construtor pode fazê-lo (no caso de particular ou de

construtora), como pode haver a contratação dos serviços de imobiliárias e corretores para realizarem a divulgação e venda, os quais passam a receber uma porcentagem do valor da venda na forma de comissão. Quanto mais unidades comercializáveis na edificação vertical (e dependendo da função), mais complexas as relações dos agentes promotores, pois no caso da compra de uma unidade para fins de extração do valor de troca, por exemplo, a mesma unidade passa pela promoção imobiliária para a venda e, posteriormente, para o aluguel.

A título de entender a estruturação e a comercialização de imóveis, a pesquisa identificou em Imperatriz um total de 150 corretores individuais e 30 empresas imobiliárias (CRECI-MA, 2021); e em Marabá foram 106 corretores individuais e 26 empresas imobiliárias (CRECI-PA/AP, 2022). Isso não significa que todos comercializam imóveis verticais, mas a análise das divulgações mostrou que uma boa parcela participa da promoção imobiliária, apesar de não ter sido possível rastrear essa diferenciação para esta pesquisa.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No contexto contemporâneo, as cidades são organizadas com o intuito de maximizar as possibilidades de produção e reprodução da mais-valia, conformando um arranjo de relações externas, e atividades internas, favoráveis à criação de condições atrativas para a reprodução do capital. Tudo isso atrelado à difusão da informação e à associação de agentes produtores do espaço cria condições para a especialização de determinados segmentos, como o mercado da habitação vertical, estudado na presente pesquisa.

As cidades intermediárias são palco da correlação de forças entre os ditames do capital global, largamente atuante nos grandes centros e a resistência do local presente nas pequenas cidades. Com funções de intermediação de fluxos, as cidades médias são elos fundamentais para a estruturação de rede urbana brasileira, espaços em franco processo de expansão socioespacial e que abrigam dinâmicas indutoras da especialização do espaço, como a produção urbana vertical.

Considerando que cada região apresenta características próprias, a Amazônia participa deste íterim com uma rede de cidades esparsas, com consideráveis diferenças entre as tipologias de centros componentes. Nessa realidade, são poucas as cidades que desempenham papéis de centros intermediários, visto que as distâncias e os fatores locacionais destes centros estão atrelados à dinâmica das águas, bem como a fatores do clima. Assim sendo, as duas cidades escolhidas para o estudo possuem, dentre outras particularidades, as citadas.

Historicamente, Imperatriz e Marabá tiveram boa parte seus respectivos processos de formação socioespacial intrinsicamente ligados aos rios, principalmente o rio Tocantins, que margeia Imperatriz, e no caso de Marabá, com a confluência deste com seu afluente, o Itacaiúnas. Essas cidades cresceram e tornaram-se polo econômico e regional em seus estados, bem como organizam os fluxos no entreposto estadual do Pará, Tocantins e Maranhão, região em que as mesmas se destacam como principais centros.

Ademais, a especialização socioeconômica de Imperatriz e Marabá conforma as primeiras diferenciações encontradas. Enquanto Imperatriz tem mais de 70% do PIB voltado para o terciário, Marabá tem a aptidão econômica compartimentada entre o secundário (dada a pungência da exploração mineral) e o terciário. Ao longo das

ações do processo de integração nacional, Marabá teve seu planejamento pensado por planos com o PEDUM e o PEUM, elaborados respectivamente pela SERFHAU e SUDAM, ao passo que em Imperatriz não se encontraram essas mesmas iniciativas, sendo a maior parte dos esforços realizados pelos governos locais.

Assim, neste trabalho tratou-se de responder à questão norteadora a respeito dessas duas cidades médias da Amazônia Oriental, e sua correlação com a produção da habitação verticalizada e o planejamento urbano difundido em ambas. No decorrer do exposto, viu-se que a lógica de implantação dos edifícios corresponde à localização da centralidade intraurbana, e que o planejamento, por meio do Plano Diretor, tem a possibilidade de organizar o espaço interno através da aplicação dos instrumentos da política urbana.

Constatou-se que Imperatriz é uma cidade monocêntrica e Marabá, policêntrica, e que mesmo diante dessa diferença, a localização das edificações verticais se deu nas áreas de maior rentabilidade do solo da cidade, onde o mercado imobiliário organiza a extração da mais-valia urbana. Neste sentido, se viu que, dentre as particularidades das duas urbes, o planejamento é um dos aspectos de relevo.

Em análise da legislação voltada para o planejamento urbano, constatou-se que, em Marabá, o Plano Diretor Participativo aportou um arcabouço jurídico relativo ao disciplinamento do uso do solo urbano. Plano esse que vigora com uma revisão de 2018 e que apresenta, no tocante à produção urbana vertical, limitação de gabarito e índice de aproveitamento básico em toda a extensão urbana, com o acréscimo da aplicação da ferramenta do solo criado nas áreas com maior assistência dos serviços públicos.

Em Imperatriz, por sua vez, o planejamento urbano foi estudado à luz de seu Plano Diretor Integrado, bem como da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo. Nesta urbe viu-se que essas duas legislações indicam que o planejamento da cidade tem viés difuso, com histórico de mudança legislativa que claramente induz o adensamento populacional nas áreas valorizadas, inclusive com redução de parâmetros construtivos e ampliação de gabaritos nos bairros centrais, em detrimento de maiores limitações nas áreas distantes do centro.

No que diz respeito à produção vertical, encontraram-se dois cenários distintos. Em Imperatriz, a pesquisa de campo identificou 152 edifícios, distribuídos majoritariamente nas quatro zonas residenciais próximas ao centro e na zona central,

com destaque para duas zonas: a ZRMN e a ZRB. A partir dos tipos usos, se viu que o uso comercial e o uso residencial são predominantes no mercado vertical imperatrizense, ao passo que em relação à quantidade de pavimentos, os edifícios situados na categoria dos baixos são maioria (entre 4 e 5 pavimentos), com um relativo crescimento dos edifícios mais altos (categorizados entre 16 e 26 pavimentos).

Ainda em Imperatriz, identificou-se a existência de um mercado vertical que produz habitações de diversos padrões, geralmente com os edifícios baixos voltados ao comércio ou habitação popular, e conforme se elevam os patamares edificados, percebe-se a modificação para o médio ou alto padrão. A partir daí foram identificados os dois principais agentes verticalizadores do solo urbano: a iniciativa privada e a ação de construtoras e incorporadoras, estas últimas envolvidas principalmente na produção dos edifícios mais altos.

Concernente à Marabá, detectou-se um total de 83 construções verticais, distribuídas principalmente em dois de seus cinco núcleos urbanos: o Núcleo Cidade Nova e o Núcleo Nova Marabá. Nesta urbe, a distribuição espacial dos edifícios se dá, principalmente, em função da proximidade da Transamazônica (que interliga a ramificação das principais vias de acesso a essas duas áreas), bem como pela localização de órgãos públicos norteadores da gestão pública, como INSS, IBGE, Ministério Público do Trabalho, Justiça Eleitoral e Justiça Federal.

Assim, o cenário vertical de Marabá apresentou os edifícios baixos como representantes desse tipo de construção, com uma ínfima minoria de edifícios medianos ou altos. Isso conforma a pouca visibilidade das construções verticais na paisagem urbana. A caracterização desses empreendimentos mostrou que, nesta cidade, o comércio é o uso predominante, seguido do uso residencial. Quanto aos agentes construtores, aproximadamente metade correspondeu a agente não identificado, e a outra parcela ficou dividida entre iniciativa particular, construtora identificada e não identificada.

Tanto em Imperatriz quanto em Marabá discerniu-se a presença de edificações verticais com datação a partir da década de 1980. Contudo, na primeira cidade, o comércio vertical é um dos ramos de concorrência direta da habitação horizontal, com o lançamento de prédios para diferentes estratos de renda, o que fornece subsídios para se afirmar que, em Imperatriz, há um mercado vertical em processo de

amadurecimento, tendo em vista edifícios de baixo, médio e alto padrão em uma certa constância.

Em relação à Marabá o mesmo não pode ser dito, dada a diminuta quantidade de edifícios das categorias intermediárias e dos considerados altos (praticamente uma presença simbólica). Ou seja, não se identificou um mercado vertical com a diversificação do público-alvo, como também não é possível afirmar que há um processo de verticalização urbana nesta urbe, mas sim a produção vertical de edifícios baixos através da iniciativa particular. Assim sendo, mesmo diante da conjuntura regional similar, Imperatriz e Marabá possuem particularidades que, no caso da temática estudada, vinculam-se ao planejamento urbano e produção vertical distintos.

Como resultados desta investigação, aponta-se que Imperatriz possui notoriedade tanto na presença de edifícios nas áreas valorizadas quanto na produção de área voltada à verticalização de alto padrão (a ZRMN), e que demonstra, na paisagem urbana, o simbolismo vertical presente nas cidades. Em contrapartida, Marabá não desenvolveu os aspectos que caracterizam o processo de verticalização, como a disseminação vertical para diversas faixas de renda e uma área com a verticalização de alto padrão, por exemplo; possivelmente, devido a esses motivos, a produção de edifícios esteja restrita aos prédios baixos e voltada ao baixo e médio padrão, não sendo possível afirmar que há um mercado vertical que concorra com as habitações horizontais.

A ideia não foi parear as tipologias construtivas, porém, esse é um dos indícios de um mercado vertical. Para um cenário futuro outras questões podem ser erguidas para se entender a produção do espaço urbano vertical das cidades médias amazônicas, como a ação das elites locais, o papel da cultura global, regional e local na construção das cidades, além da gestão pública e privada na dinâmica comercial que esses centros desenvolvem com o seu entorno.

Com isso, o trabalho evidencia a complexidade dos estudos referentes a cidades médias, tal qual se viu com as duas cidades escolhidas e que apresentaram cenários diferentes. Isso nos leva a reconhecer que a temática não se esgota com o esforço empreendido nesta pesquisa, a qual pretende oferecer subsídios para futuras esforços direcionados ao planejamento e verticalização das cidades médias amazônicas.

REFERÊNCIAS

- ABREU, M. de. Cidades: espacialidades e temporalidades. *In*: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (org.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. p. 97-98.
- ALFONSIN, B. O significado do Estatuto da Cidade para a regularização fundiária no Brasil. *In*: RIBEIRO, L. C. de Q.; CARDOSO, A. L. (org.). **Reforma urbana e gestão democrática**: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. 2. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2012. p. 93-102.
- ALMEIDA, J. J. Os riscos naturais e a história: o caso das enchentes em Marabá (PA). **Tempos Históricos**, Marechal Cândido Rondon-PR, v. 15, n. 2, p. 205-238, 2011. DOI: <https://doi.org/10.36449/rth.v15i2.7205>
- ALMEIDA, J. J. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. 272 f. 2008. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <https://www.teses.usp.br>. Acesso em: 19 jan. 2022.
- AMARAL NETO, R. A luta pela terra no Maranhão contemporâneo: a “Lei Sarney de Terras” e a resistência camponesa. **Entropia**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, p. 147-164, 2021. Disponível em: <https://entropia.slg.br/index.php/entropia/article/view/332>. Acesso em: 24 dez. 2021.
- AMBROGIO, A. [Imperatriz no final dos anos 1960]. Imperatriz, 15 dez. 2015. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/530378910461566>. Acesso em: 27 dez. 2022.
- AMORIM FILHO, O.; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. *In*: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001a.
- ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. Crescimento econômico nas cidades médias brasileiras. *In*: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001b. p. 213-249.
- ARACATI Construções. **Facebook**, 09 out. 2020. Disponível em: <https://eu-es.facebook.com/Aracatibrasilconstrucoes/>. Acesso em: 20 fev. 2023.
- ARAÚJO, J. A. V. **A região de influência de Imperatriz-MA**: Estudo da polarização de uma capital regional, destacando a regionalização dos serviços públicos de saúde. 216 f. 2016. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

BARROS, E. M. D. M. **Imperatriz**: memória e registro. Imperatriz: Ética, 1996.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia urbana**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1983.

BECKER, B. K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.

BECKER, B. K. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

BECKER, B. K. **A urbe amazônica**: a floresta e a cidade. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BECKER, B. K. Uma nova regionalização para pensar o Brasil? *In*: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (org.). **Brasil, Século XXI – por uma nova regionalização?**: agentes, processos, escalas. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 11-27.

BITOUN, J. **Ville et développement régional dans une région pionnière au Brésil**: Imperatriz-Maranhão. 274 f. 1980. Tese (Doutorado em Geografia) – Université de Paris I, Panthéon - Sorbonne, Paris, 1980.

BITOUN, J.; MIRANDA, L.; MOURA, R. Cidades médias no Brasil: heterogeneidade, diversidade e inserção nos espaços rurais brasileiros. *In*: MATURANA, F. *et al.* (ed.). **Sistemas urbanos y ciudades medias em Iberoamérica**. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2017. p. 44-77.

BOIX DOMENECH, R. **Redes de ciudades y externalidades**. 360 f. 2003. Tese (Doutorado em Economia) – Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, 2003. Disponível em: <https://www.tdx.cat/handle/10803/3995?show=full>. Acesso em: 20 nov. 2021.

BOTELHO, A. **O financiamento e a financeirização do setor imobiliário**: uma análise da produção do espaço e da segregação sócio-espacial através do estudo do mercado da moradia na cidade de São Paulo. 360 f. 2005. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 23 nov. 2021.

BRASIL. Lei nº 4.951, de 16 de dezembro de 1964. Dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, 21 dez. 1964. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/l4591.htm. Acesso em: 01 dez. 2021.

BRASIL. Lei nº 6.151, de 4 de dezembro 1974. Dispõe sobre o Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), para o período de 1975 a 1979. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 6 dez. 1974. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6151.htm. Acesso em: 29 nov. 2021.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, 17 jul. 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 12 jan. 2022.

CARDOSO, A. L. A cidade e seu estatuto: uma avaliação urbanística do Estatuto da Cidade. *In*: RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. (org.). **Reforma urbana e gestão democrática**: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. 2. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2012. p. 27-51.

CARVALHO, M. R. S. de. **As centralidades em Marabá-PA**: análise dos rearranjos a partir dos supermercados. 230 f. 2020. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2020.

CARVALHO, S. L. S. **Autossegregação urbana em Imperatriz/MA**: um estudo a partir dos condomínios horizontais do bairro Santa Inês. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional, 2016.

CASARIL, C. C. **Meio século de verticalização urbana em Londrina-PR e sua distribuição espacial**: 1950-2000. 266 f. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Londrina, 2008.

CASTELO BRANCO, M. L. Cidades médias no Brasil. *In*: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (org.). **Cidades médias**: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 245-277.

CATELAN, M. J. **Heterarquia urbana**: interações espaciais interescalares e cidades médias. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013. *E-book*.

COMÉRCIO de Imperatriz terá horário de funcionamento especial durante período de Carnaval. **O Portal**, 17 fev. 2020. Disponível em: <https://jornalportal.com.br/comercio-de-imperatriz-tera-horario-de-funcionamento-especial-durante-periodo-de-carnaval/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

CORRÊA, R. L. Cidades médias e rede urbana. *In*: SILVA, W. R. da; SPOSITO, M. E. B. (org.). **Perspectivas da urbanização**: reestruturação urbana e das cidades. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. p. 29-38.

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

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

CORRÊA, R. L. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, v. 9, n. 16, p.1-20, jul./dez. 2012. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/2378>. Acesso em: 23 nov. 2021. <https://doi.org/10.36661/2448-1092.2012v9n16.12033>

CORRÊA, R. L. Segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. *In*: VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 39-59.

COUTINHO, M. **Imperatriz**: subsídios para a história da cidade. São Luís: SIOGE, 1994.

CRECI-PA/AP. **Busca profissionais do CRECI 12ª Região**. 2022. Disponível em: https://www.crecipa.conselho.net.br/form_pesquisa_cadastro_geral_site.php. Acesso em: 17 jan. 2023.

CUNHA, F. [Calçadão da avenida Getúlio Vargas]. *In*: **Museu Virtual Imperatriz-MA** [Blog]. Imperatriz, 21 jun. 2014. Disponível em: <http://museu-virtual.blogspot.com/2014/06/fotografia-efetuada-durante-construcao.html#>. Acesso em: 17 jan. 2022.

DIAS, C. V. Marabá – centro comercial da castanha. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 20, n. 4, p. 382-427, out./dez. 1958. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1958_v20_n4.pdf. Acesso em: 27 dez. 2021.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. *In*: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (org.). **Geografia: conceitos e temas**. 17. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2017. p. 141-162.

EMBRAPA – EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. Sobre o Matopiba. **Embrapa**, [ca. 2021]. Disponível em: <https://www.embrapa.br/tema-matopiba/sobre-o-tema>. Acesso em: 20 dez. 2021.

FAPESPA - FUNDAÇÃO AMAZÔNIA DE AMPARO A ESTUDOS E PESQUISAS. **Produto Interno Bruto Municipal – 2017**. Belém: FAPESPA, 2019.

FERREIRA, W. A. **Pelas ruas e avenidas da cidade**: a história de Imperatriz. Imperatriz: Gráfica e Editora Brasil, 2015.

FRANÇA, I. S. de.; ALMEIDA, M. I. S. de. O processo de verticalização urbana em cidades médias e a produção do espaço em Montes Claros/MG. **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 42, n. 2, p. 584-610, maio 2015. Disponível em: <http://www.seer.ufrgs.br/index.php/bgg/article/view/52944/34038>. Acesso em: 19 nov. 2021.

FRANKLIN, A. **Breve história de Imperatriz**. Imperatriz, MA: Ética, 2005.

FRANKLIN, A. **Apontamentos e fontes para a história econômica de Imperatriz.** Imperatriz, MA: Ética, 2008.

GIMÉNEZ, H. M. M. **Interpretação do espaço urbano de Maringá:** a lógica da verticalização – período de 1990 a 2005. 183 f. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2007.

GRAZIA, G. Reforma urbana e estatuto da cidade. *In*: RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. (org.). **Reforma urbana e gestão democrática:** promessas e desafios do Estatuto da Cidade. 2. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2012. p. 53-70.

GRUPO MATEUS. **Quem somos.** c2021. Disponível em: <https://www.grupomateus.com.br/quem-somos/>. Acesso em: 12 dez. 2021.

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

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias - 2017.** Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100600.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2021.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **MUNIC - Pesquisa de Informações Básicas Municipais.** Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/10586-pesquisa-de-informacoes-basicas-municipais.html?edicao=25506&t=sobre>. Acesso em: 08 jan. 2022.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de influência das cidades 2018.** Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=acesso-ao-produto>. Acesso em: 20 nov. 2021.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Prévia da população calculada com base nos resultados do Censo Demográfico 2022 até 25 de dezembro de 2022.** Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2022/Previa_da_Populacao/POP_2022_Brasil_e_UFs.pdf. Acesso em: 29 dez. 2022.

IMESC – INSTITUTO MARANHENSE DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS E CARTOGRÁFICOS. Produto Interno Bruto dos municípios do estado do Maranhão 2018. **PIB Municipal**, São Luís, v. 14, n. 1, 2020. Disponível em: <https://imesc.ma.gov.br/src/upload/publicacoes/31d93d4e68a8b54d8a05493f43761db3.pdf>. Acesso em: 14 dez. 2021.

IMPERATRIZ. **Lei Complementar nº 001 /2018.** Institui o Plano Diretor de Imperatriz e dá outras Providências. Prefeitura de Imperatriz-MA, 2018a.

IMPERATRIZ – MA, em 1973. Flickr, 26 mar. 2007. Publicado por Nandocunha. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/imperatriz-ma/434962432>. Acesso em: 27 dez. 2022.

IMPERATRIZ. Câmara Municipal. **Lei Complementar Municipal nº 002, de 14 de julho de 2004**. Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor do Município de Imperatriz, Estado do Maranhão e estabelece outras providências. Imperatriz, MA: Prefeitura Municipal, 2004a. Disponível em: <https://www.imperatriz.ma.gov.br/portal/imperatriz/leis-municipais.html>. Acesso em: 18 jan. 2022.

IMPERATRIZ. Câmara Municipal. **Lei Complementar Municipal nº 003, de 14 de julho de 2004**. Dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo do Município de Imperatriz, Estado do Maranhão, e estabelece outras providências. Imperatriz, MA: Prefeitura Municipal, 2004b. Disponível em: <http://www.camaraimperatriz.ma.gov.br/portal2021/projeto/public/upload/leis/1804632f3c694f7c3cacfa306bf58846.pdf>. Acesso em: 18 jan. 2022.

IMPERATRIZ. **Lei Complementar nº 001/2018**. Institui o Plano Diretor de Imperatriz e dá outras Providências. Imperatriz, MA: Prefeitura Municipal, 09 abr. 2018a.

IMPERATRIZ. **Lei Ordinária nº 1.165/2006**. Altera dispositivos da lei complementar nº 03 de 14/7/2004, que dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano do município de Imperatriz e dá outras providências. Imperatriz, MA: Prefeitura Municipal, 2006. Disponível em: <https://www.imperatriz.ma.gov.br/portal/imperatriz/leis-municipais.html>. Acesso em: 18 jan. 2022.

IMPERATRIZ. Câmara Municipal. **Sistematização do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Imperatriz – MA**. Vol. I. Imperatriz, MA: Prefeitura Municipal, 2018b. Mimeo.

JAZZ. **Joá – Unbuilt architecture, Imperatriz - MA**. 2014. Disponível em: <https://jazzmarketing.myportfolio.com/joa-unbuilt-architecture-imperatriz-ma>. Acesso em: 26 dez. 2022.

JORGE, M. A. Verticalização acelera, e São Paulo já possui mais apartamentos do que casas. **Jornal da Unesp** [online]. São Paulo, 01 fev. 2022. Disponível em: <https://jornal.unesp.br/2022/02/01/verticalizacao-acelera-e-sao-paulo-ja-possui-mais-apartamentos-do-que-casas/>. Acesso em: 11 out. 2022.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centrauro, 2001.

LILIANI. **Quem somos**. c2018. Disponível em: <https://www.liliani.com.br/conteudo/institucional/quem-somos>. Acesso em: 12 dez. 2021.

LIMA, R. M. **O rural no urbano**: uma análise do processo de produção do espaço urbano de Imperatriz- MA. Imperatriz, MA: Ética, 2008.

LIMA, J. M. F. de. Bairro Concórdia em Belo Horizonte: uma discussão do papel do Estado na dinâmica imobiliária. *In*: MENDONÇA, J. G. de.; COSTA, H. S. de M. (org.). **Estado e capital imobiliário**: convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro. Belo Horizonte: C/Arte, 2011. p. 255-274.

LIMA, V. Centro de Imperatriz calçada comércio fechado num dia de domingo à tarde. **Mapio.net**, [ca. 2019]. Disponível em: <https://mapio.net/pic/p-22312285/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

LOJKINE, J. **O estado capitalista e a questão urbana**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LÖWEN SAHR, C. L. Dimensões de análise da verticalização: exemplos da cidade média de Ponta Grossa – PR. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 5, n. 1, p. 9-36, set. 2007. Disponível em: <https://revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2094>. Acesso em: 03 dez. 2021.

MAIA, D. S.; SILVA, W. R da.; WHITACKER, A. M. **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.

MACHADO, L. O. Sistemas e redes urbanas como sistemas complexos evolutivos. *In*: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (org.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. p. 129-135.

MARABÁ. **Lei nº 17.213, de 09 de outubro de 2006**. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Marabá, cria o Conselho Gestor do Plano Diretor e dá outras providências. Marabá, PA: Câmara Municipal, 2006.

MARABÁ. **Lei nº 17.846, de 29 de março de 2018**. Dispõe sobre a revisão do plano Diretor participativo do município de marabá, instituído pela lei Municipal nº 17.213 de 09 de outubro de 2006, e dá outras providências. Marabá, PA: Câmara Municipal, 2018.

MARANHÃO. Resolução nº 64/2018 – CIB/MA: Dispõe sobre o cronograma do Processo de Planejamento Regional Integrado e a Organização de Macrorregiões de Saúde do Estado do Maranhão. **Diário Oficial do Estado do Maranhão**, n. 120, 28 jun. 2018. Disponível em: <http://cosemsma.org.br/wp-content/uploads/2018/08/5-Resolu%C3%A7%C3%A3o-n%C2%BA-64-Anexo.pdf>. Acesso em: 18 dez. 2021.

MARANHÃO. Secretaria do Estado da Saúde. **Plano estadual de saúde 2020-2023**. São Luís: SES/MA, 2020.

MARQUES, E.; MINARELLI, G. Trajetória do estoque residencial formal, município de São Paulo, 2000/2020. **Centro de Estudos da Metrópole – CEM**, nota técnica n. 1, 05 jul. 2021. Disponível em: https://centrodametropole.fflch.usp.br/files/cem_na_midia_anexos/01-nota_tecnica_estoque_residencial_1.pdf. Acesso em: 11 out. 2022.

MENDES, C. M. **O edifício no jardim, um plano destruído**: a verticalização em Maringá. 379 f. 1992. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

MENDES, C. M. Aspectos culturais do consumo e da mercantilização do processo de verticalização do eixo Maringá, Londrina, Araçongas e Apucarana (PR) Brasil. *In*: MENDES, C. M.; TOWS, R. L. (org.). **A geografia da verticalização urbana em algumas cidades médias no Brasil**. Maringá: Eduem, 2009. p. 15-32.

MARICATO, E. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. *In*: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 8. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013. p. 121-192.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. 3. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

MARTINS, J. de S. **O poder do atraso**: ensaios de sociologia da história lenta. São Paulo: Editora HUCITEC, 1994.

MONTEIRO, M. de A. Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 187-207, jan./abr. 2005. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142005000100012>

OLIVEIRA, A. B. de. Considerações sobre a exploração da castanha no baixo e médio Tocantins. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 2, n. 1, p. 3-15, jan. 1940. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7115>. Acesso em: 27 dez. 2021.

OLIVEIRA, H. C. M. de. **Em busca de uma proposição metodológica para os estudos das cidades médias**: reflexões a partir de Uberlândia (MG). 2008. 364 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

OLIVEIRA, H. M. **Verticalização urbana e segregação socioespacial em Imperatriz/MA**: uma abordagem a partir dos bairros Jardim Três Poderes e Maranhão Novo. 204 f. 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional, 2017.

OLIVEIRA, H. M. O rural e o urbano no Maranhão Meridional: apontamentos a partir da Região Geográfica Intermediária de Imperatriz. **InterEspaço**, Grajaú/MA, v. 6, p. 01-19, 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.e202017>

OLIVEIRA, H. M.; SOARES, B. R.; OLIVEIRA, A. F. Rede urbana em tempos de covid-19 no estado do Maranhão: elementos da centralidade em saúde de Imperatriz. **Revista Sapiência: Sociedade, Saberes e Práticas Educacionais**, v. 10, n. 3, p.1-22, out. 2021. <https://doi.org/10.31668/revsap.v10i6.12673>

ONU-HABITAT. **Perspectivas para o meio ambiente urbano**: GEO Marabá. Brasília, DF: PNUMA, 2009. Disponível em: <https://www.terrabrasil.org.br/ecotecadigital/pdf/geo-maraba-perspectivas-para-o-meio-ambiente-urbano.pdf>. Acesso em: 23 dez. 2022.

PLAINAR Engenharia. **Facebook**, 14 mar. 2022. Disponível em: <https://www.facebook.com/plainarengenharia/videos/1128598874660205/>. Acesso em: 20 fev. 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ. Secretaria da Fazenda e Gestão Orçamentária. **Boletim de Cadastro Imobiliário**, 2021. Mimeo.

PONTES, B. M. S. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). *In*: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: Unesp, 2001. p. 529-607.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAMIRES, J. C. L. **A verticalização do espaço urbano de Uberlândia**: uma análise da produção e consumo da habitação. 358 f. 1998. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

RIBEIRO, L. C. Q. O Estatuto da Cidade e a questão urbana brasileira. *In*: RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. (org.). **Reforma urbana e gestão democrática**: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. 2. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2012. p. 11-26.

RIBEIRO, L. C. de Q. **Dos cortiços aos condomínios fechados**: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. A concessão onerosa do direito de construir: instrumento da reforma urbana? *In*: RIBEIRO, L. C. de Q.; CARDOSO, A. L. (org.). **Reforma urbana e gestão democrática**: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. 2. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2012a. p. 119-138.

RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. Plano diretor e gestão democrática da cidade. *In*: RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. (org.). **Reforma urbana e gestão democrática**: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. 2. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2012b. p. 103-118.

RIBEIRO, M. A. **A complexidade da rede urbana amazônica**: três dimensões de análise. 335 f. 1998. Tese (Doutorado em Ciências) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

ROSIN, J. A. R.; OLIVEIRA, C. M. (org.). **Estatuto da Cidade**: avanços e desafios. Tupã: ANAP, 2017.

SALGUEIRO, T. B. Espacialidades e temporalidades urbanas. *In*: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (org.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. p. 99-104.

SANTOS JUNIOR, O. A.; MONTANDON, D. T. (org.). **Os planos diretores municipais pós-Estatuto da Cidade**: balanço crítico e perspectivas. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011.

SANTOS, M. **Economia espacial**: críticas e alternativas. 2. ed. São Paulo: EdUSP, 2003.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. 6. ed. São Paulo: EdUSP, 2004.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo: EdUSP, 2008.

SANTOS, M. **Técnica, espaço e tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. 5. ed. São Paulo: EdUSP, 2013.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 6. ed. São Paulo: EdUSP, 2014a.

SANTOS, M. **Espaço e método**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 5. ed. São Paulo: EdUSP, 2014b.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: EdUSP, 2017.

SÃO PAULO (Município). **Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017**. Aprova o Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo; introduz alterações nas Leis nº 15.150, de 6 de maio de 2010, e nº 15.764, de 27 de maio de 2013. São Paulo: Diário Oficial do Município, 2017. Anexo 1. Disponível em: <https://www.legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16642-de-09-de-maio-de2017/>. Acesso em: 25 nov. 2021.

SAULE JÚNIOR, N.; UZZO, K. **A trajetória da reforma urbana no Brasil**. [S. l.], p. 259-270, 2009. Disponível em: https://www.ufjf.br/pur/files/2011/04/7_Reforma-Urbana-no-Brasil1.pdf. Acesso em: 11 jan. 2021.

SERFHAU – SERVIÇO FEDERAL DE HABITAÇÃO E URBANISMO. **Relatório Sumário – Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUMARABÁ)**. Ministério do Interior, SERFHAU, Prefeitura de Marabá, 1973. Disponível em: biblioteca.sudam.gov.br/Bibliivre4/. Acesso em: 20 jan. 2022.

SHIMBO, L. Z. **Habitação social de mercado**: a confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro. Belo Horizonte: C/Arte, 2012.

SILVA, F. F. O. **Recuperação de mais-valias fundiárias urbanas na América Latina**: debilidade na implementação, ambiguidades na interpretação. 283 f. 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SILVA, L. R. **Comércio e serviços em cidades médias**: a centralidade urbana de Imperatriz (MA). 108 f. 2021. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional, 2021.

SÍNTESE. **Cristal Tower**. c2023. Disponível em: www.sintese.eng.br/empreendimento/crystal-tower. Acesso em: 26 dez. 2022.

SMOLKA, M. O. **Recuperação de mais-valias fundiárias na América Latina**: políticas e instrumentos para o desenvolvimento urbano. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, 2014.

SNIS – SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÕES SOBRE SANEAMENTO. **Diagnóstico Anual de Água e Esgoto 2021** (Ano de Referência 2020). Brasília, DF: Ministério do Desenvolvimento Regional; Secretaria Nacional de Saneamento, 2021. Disponível em: www.snis.gov.br/diagnosticos/agua-e-esgotos. Acesso em: 12 jan. 2022.

SOARES, B. R. **Uberlândia**: da cidade jardim ao portal do Cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro. 347 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

SOARES, B. R. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. **Formação**, Presidente Prudente, v. 1, n. 6, p. 55-63, jan./dez. 1999. Disponível em: <https://revista.fcr.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1167/1168>. Acesso em: 20 nov. 2021.

SODRÉ, R.; OLIVEIRA, H. M. Rede urbana e gestão territorial: um estudo a partir da região sudeste da Amazônia Oriental. In: ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA (ENANPEGE), 14., 2021, João Pessoa. **Anais** [...]. Campina Grande: Realize, 2021. p. 1-20. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/78182>. Acesso em: 21 dez. 2021.

SOMEKH, N. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. 2. ed. São Paulo: Mackenzie, 2014.

SOUSA, J. de M. **Enredos da dinâmica urbano-regional sulmaranhense: reflexões a partir da centralidade econômica de Açailândia, Balsas e Imperatriz.** 541 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015.

SOUZA, M. A. A. **A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo.** São Paulo: HUCITEC; EDUSP, 1994.

SOUZA, M. A. A. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. *In: DEÁRK, C.; SCHIFFER, S. R. (org.). O processo de urbanização no Brasil.* 2. ed. São Paulo: EdUSP, 2015. p. 111-143.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos.** 10. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano.** 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2019.

SOUZA, M. V. M. **O projeto ALPA e a produção do espaço urbano em Marabá (PA): a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais.** 297 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. *In: SPOSITO, M. E. B. (org.). Urbanização e cidades: perspectivas geográficas.* Presidente Prudente: Unesp, 2001.

SPOSITO, M. E. B. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo de cidades médias no mundo contemporâneo. **Cidades**, v. 3, n. 5, p.143-157, jan./dez. 2006. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades>. Acesso em: nov. 2021. <https://doi.org/10.36661/2448-1092.2006v3n5.12786>

SPOSITO, M. E. B. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. *In: FREITAS-FIRKOWSKI, O. L. C. Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América latina.* San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016. p. 25-60. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Madianita-Da-Silva-2/publication/341913732_Estudos_Urbanos_Comparados_oportunidades_e_desafios_da_pesquisa_na_America_Latina/links/5ed934dc299bf1c67d3c94bc/Estudos-Urbanos-Comparados-oportunidades-e-desafios-da-pesquisa-na-America-Latina.pdf. Acesso em: 15 jan. 2023.

SUDAM – SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. **Plano de Expansão Urbana de Marabá.** SUDAM – Nova Marabá, 1977. Disponível em: biblioteca.sudam.gov.br/Bibliivre4/. Acesso em: 20 jan. 2022.

TÖWS, R. L.; MENDES, C. M.; GIMENEZ, H. M. M.; DRUCIAKI, V. P. O processo de verticalização no norte central paranaense: o caso de Apucarana. *In: MENDES, C. M.; TÖWS, R. L. (org.). A geografia da verticalização urbana em algumas cidades médias no Brasil.* Maringá: Eduem, 2009. p. 93-117.

TÖWS, R. L. **O processo de verticalização de Londrina e de Maringá (PR) Brasil:** o Estado e o capital imobiliário na produção do espaço. 265 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2010.

TRINDADE JR., S-C. C. Estado e gestão do espaço urbano na Amazônia: a experiência das cidades-empresa. *In*: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (org.). **Dilemas urbanos:** novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. p. 136-145.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. *In*: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único:** desmanchando consensos. 8. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013. p. 75-103.

VALVERDE, O.; DIAS, C. V. **A Rodovia Belém-Brasília:** estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: IBGE, 1967.

VALVERDE, O. **Grande Carajás:** planejamento da destruição. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1989.

VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Orgs.). **A cidade contemporânea:** segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

VILLAÇA, F. **As ilusões do Plano Diretor.** São Paulo: Ed. do Autor, 2005.

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileira.** São Paulo: Studio Nobel, 2012.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In*: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (org.). **O processo de urbanização no Brasil.** 2. ed. São Paulo: EdUSP, 2015. p. 169-243.

YOSHIOKA, R. **Avaliação de implantação de núcleo urbano na Amazônia:** exemplo de Nova Marabá – Pará. 188 f. 1986. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986. Disponível em: biblioteca.sudam.gov.br/BibliVre4. Acesso em: 03 jan. 2022.

ANEXO A – FORMULÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO BÁSICA DOS EDIFÍCIOS

(DATA: ____/____/____)

NOME DO EDIFÍCIO

ENDEREÇO:	
ENTRE RUAS:	
BAIRRO:	
CONSTRUTORA/INCORPORADORA:	
DATA DE CONSTRUÇÃO:	
EM OBRAS ()	PREVISÃO DE CONCLUSÃO (Entrega):
Nº DE TORRES:	
Nº DE PAVIMENTOS:	
Nº DE APARTAMENTOS TOTAIS:	
Nº DE APTO P/ PAVIMENTO:	
Nº DE APTOS DESOCUPADOS (a venda ou para alugar):	
ÁREA TOTAL DO EDIFÍCIO:	
TIPO DE USO:	() comércio/serviço () institucional () residencial () misto

PADRÃO CONSTRUTIVO

ELEVADORES:	() não possui () possui, quantidade: _____ Quantos são de serviço:
ÁREA TOTAL DOS APTOS:	
Nº VAGAS DE GARAGEM P/ APTO:	() não há garagem () 1 vaga () 2 vagas () 3 ou mais
Nº DE QUARTOS POR APTO:	() somente 1 () 2 quartos () 3 quartos () 4 ou mais
Nº DE BANHEIROS POR APTO:	() somente 1 () 2 banheiros () 3 banheiros () 4 ou +
OS APTOS POSSUEM QUARTO P/ EMPREGADA:	() Não () sim, <u>sem</u> banheiro () sim, <u>com</u> banheiro
EQUIPAMENTOS PRESENTES NAS ÁREAS COLETIVAS:	() salão de festa () piscina () playground () academia () brinquedoteca () salão de jogos () sala de cinema () circuito de segurança () Quadra poliesportiva () espaços gourmet/churrasqueira Outros: _____

Nº de ordem

Telefone p/ contato (Portaria): _____