



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS DE PORTO NACIONAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

DANILLO ARAÚJO PACHECO

**NOVOS LOTEAMENTOS E A MULTIPLICAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS EM
PORTO NACIONAL - TOCANTINS**

**PORTO NACIONAL-TO
2020**

DANILLO ARAÚJO PACHECO

**NOVOS LOTEAMENTOS E A MULTIPLICAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS EM
PORTO NACIONAL - TOCANTINS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Geografia da Universidade Federal do Tocantins, Campus Porto Nacional, para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Adão Francisco de Oliveira
Linha de Pesquisa: Estudos Geo-Territoriais

**PORTO NACIONAL - TO
2020**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

P116n Pacheco, Danilo Araújo.

NOVOS LOTEAMENTOS E A MULTIPLICAÇÃO DOS VAZIOS
URBANOS EM PORTO NACIONAL - TOCANTINS. / Danilo Araújo
Pacheco. – Porto Nacional, TO, 2020.

114 f.

Dissertação (Mestrado Acadêmico) - Universidade Federal do Tocantins
– Câmpus Universitário de Porto Nacional - Curso de Pós-Graduação
(Mestrado) em Geografia, 2020.

Orientador: Adão Francisco de Oliveira

1. Espaço Urbano. 2. Custo da Urbanização. 3. Vazios Urbanos. 4. Porto
Nacional. I. Título

CDD 910

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

DANILLO ARAÚJO PACHECO

**NOVOS LOTEAMENTOS E A MULTIPLICAÇÃO DOS VAZIOS
URBANOS EM PORTO NACIONAL - TOCANTINS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins – Câmpus Universitário de Porto Nacional. Foi avaliada para obtenção do título de Mestre em Geografia e aprovada em sua forma final pelo Orientador e pela Banca Examinadora.

Data de aprovação: 30/04/2020

Banca Examinadora:



Prof. Dr. Adão Francisco de Oliveira (Orientador), UFT



Prof. Dr. Lucas Barbosa e Souza, UFT



Prof. Dr. Ricardo Júnior de Assis Fernandes Gonçalves, UEG

Porto Nacional – TO
2020

Dedico este trabalho ao meu Deus querido, por me dar forças a cada dia, e a minha amada esposa Ana Aline, por fazer parte desta caminhada dando todo o apoio.

AGRADECIMENTOS

Ao término deste trabalho, agradeço sempre ao único e verdadeiro Deus por fazer parte da minha vida e me dar forças a cada dia, e por ter possibilitado tamanha experiência, a conclusão de uma dissertação de mestrado. Aos meus amados irmãos e irmãs da Igreja Presbiteriana do Brasil em Porto Nacional, pelo apoio e orações. Em especial ao presbítero Alysson, pois como servidor municipal me deu todo o apoio no levantamento dos dados para a pesquisa. E também aos demais servidores da Prefeitura de Porto Nacional, que estiveram sempre a disposição no fornecimento dos dados.

Ao meu orientador, professor Dr. Adão Francisco de Oliveira, por ter aceitado me orientar, e mesmo em meio às suas dificuldades que enfrentou neste período se dedicou a me ajudar e outros tantos companheiros. Aos meus colegas de turma, pelo companheirismo e pelas novas amizades que formamos. À nossa ilustríssima Marcileia Oliveira Bispo coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG). À querida Poliana Damacena secretária do PPGG, que tanto nos auxiliou nessa caminhada. À professora Dr. Kelly Fernandes de Oliveira Bessa, ao professor Dr. Lucas Barbosa e Souza e ao professor Dr. Ricardo Gonçalves (Membro externo, da UEG) que participaram das bancas de avaliação ao longo desse processo e muito me auxiliaram com suas observações pertinentes.

E é claro, à minha família, vó, tias, irmãos, irmã, mãe, cunhados, sogra, sogro. Ao meu pai (in memoriam) geógrafo, graduado pela primeira turma de geografia da então Unitins em Porto Nacional, primeiro a conquistar o grau de nível superior na nossa família, o qual nos inspirou e infelizmente hoje, não está mais conosco. E por fim à minha já mencionada anteriormente, amada esposa, parceira em todas as horas Ana Aline. Muito obrigado a todos. Pois continuei em meio às dificuldades pensando na importância que todos deram a mais essa conquista. Muito obrigado mesmo.

Que possamos seguir em frente, mesmo em meio às dificuldades que o mundo enfrenta, mesmo em momentos atípicos como no caso da pandemia, cientes de que se Deus é conosco, dias melhores virão. E eu creio nisso. Dias melhores virão. E em meio às dificuldades formamos o nosso caráter. E que Deus abençoe a todos nós.

RESUMO

PACHECO, D.A. **NOVOS LOTEAMENTOS E A MULTIPLICAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS EM PORTO NACIONAL – TOCANTINS**. 2020. 115p. Dissertação de Mestrado – Campus Porto Nacional, Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional.

A importância dos estudos cujo foco principal é a reprodução do espaço urbano, se reflete consideravelmente na qualidade de vida dos cidadãos. A literatura está repleta de estudos de caso de grandes cidades. Esta dissertação analisa a reprodução do espaço urbano em Porto Nacional. Atualmente (2020), quinta maior cidade do estado do Tocantins. Porto Nacional possui população estimada por volta dos 52 mil habitantes, e passou por um intenso momento de expansão urbana no período que vai de 2009 a 2018. E hoje, começa por colher frutos referentes aos vazios urbanos propiciados pelo excesso de produção de novos lotes frente ao crescimento demográfico muito aquém do esperado. O trabalho a seguir buscou evidenciar a situação anterior ao período acima citado, no qual a quantidade de vazios urbanos já era significativa. Tendo como marco que evidencia tal situação, o próprio plano diretor municipal, elaborado no ano de 2006.

A dissertação contou com levantamento bibliográfico sobre a produção do espaço urbano e os conceitos centrais da pesquisa: compactação, dispersão urbana. Buscou-se através das imagens de satélite mapear a evolução morfológica da cidade ao longo de sua existência de modo a contextualizar a produção do espaço urbano em Porto Nacional. Assim como levantou-se junto à prefeitura informações gerais dos bairros consolidados, como ano de implantação, número de lotes, para se fazer um panorama geral da sede do município.

Através de pesquisa junto ao cadastro municipal, buscamos e analisamos a taxa de ocupação nos bairros da cidade, procurando apresentar a questão dos vazios urbanos já existentes anteriormente ao lançamento dos novos loteamentos. Analisou-se informações sobre os novos loteamentos, como quantidade de lotes residenciais, comerciais, mistos, institucionais, áreas destinadas para serem áreas públicas, de modo a caracterizar o uso do solo e configuração dos novos loteamentos. Informações essas adquiridas junto à prefeitura e as empresas responsáveis pelos loteamentos. Assim como, por meio de levantamento em campo, e com auxílio de imagens de satélite, buscou-se caracterizar o uso do solo e configuração dos novos loteamentos.

Palavras-chave: Espaço Urbano. Custo da Urbanização. Vazios Urbanos. Porto Nacional.

ABSTRACT

PACHECO, D.A. NEW LOTS AND THE MULTIPLICATION OF EMPTY URBANS IN PORTO NACIONAL - TOCANTINS. 2020. 115p. Master's Dissertation - Porto Nacional Campus, Federal University of Tocantins, Porto Nacional.

The importance of studies whose focus is the reproduction of urban space, is reflected considerably in the quality of life of city dwellers. The literature is full of case studies from large cities. This dissertation in question analyzes the reproduction of urban space in Porto Nacional. Currently, the fifth largest city in the state of Tocantins. Porto Nacional has an estimated population of around 52 thousand inhabitants, and went through an intense moment of urban expansion in the period from 2009 to 2018. And today, it begins to reap fruits related to the immense urban voids provided by the excess production of new lots against demographic growth far below expectations. The following work sought to highlight the situation prior to the period mentioned above. Where the amount of urban voids was already significant. Having as a landmark that highlights this situation, the municipal master plan itself, prepared in 2006.

The dissertation had a bibliographical survey on the production of urban space and the central concepts of the research: compaction, urban dispersion. It was sought through satellite images to map the morphological evolution of the city throughout its existence in order to contextualize the production of urban space in Porto Nacional. As well as obtaining general information from the consolidated neighborhoods from the city hall, such as year of implementation, number of lots, to provide an overview of the municipality's headquarters.

Through research with the municipal registry, we searched and analyzed the occupancy rate in the city's neighborhoods, trying to present the issue of urban voids that already existed before the launch of the new subdivisions. Information about the new subdivisions was analyzed, such as the number of residential, commercial, mixed, institutional lots, areas intended to be public areas, in order to characterize the land use and configuration of the new subdivisions. Information obtained from the city hall and the companies responsible for the subdivisions. As well as, by means of field survey, and with the aid of satellite images, we sought to characterize the land use and configuration of the new subdivisions.

Keywords: Urban Space. Urbanization Cost. Urban Voids. Porto Nacional.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. A CIDADE NA HISTÓRIA – CONCEITOS CENTRAIS	17
1.1. COMPACTAÇÃO E DISPERSÃO URBANA	17
2. BREVE COMPARATIVO ENTRE AS MAIORES CIDADES DO ESTADO DO TOCANTINS	26
2.1. MULTIPOLARIDADE	30
2.2. AS CINCO MAIORES CIDADES DO ESTADO	35
2.2.1. INDICADORES DEMOGRÁFICOS, ECONÔMICOS E URBANÍSTICOS.	37
3. O CASO ESPECÍFICO DE PORTO NACIONAL	50
3.1. INDICADORES ECONOMICOS E DEMOGRAFICOS	53
3.2. BREVE EXPOSIÇÃO DOS BAIROS ANTERIORES A 2009 E CARACTERIZAÇÃO DOS NOVOS LOTEAMENTOS	64
3.2.1. BAIROS ANTERIORES AO ANO DE 1990 COM TAXA DE OCUPAÇÃO INFERIOR A 40%	73
3.2.2. LOTEAMENTOS POSTERIORES AO ANO DE 2009	86
4. CUSTO DA URBANIZAÇÃO	100
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	107
REFERENCIAS	110

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização de Porto Nacional (TO).	14
Figura 2 - Localização do Estado do Tocantins.	27
Figura 3 - Municípios com as maiores cidades do Estado do Tocantins.....	29
Figura 4 - Localização da malha urbana das cinco maiores cidades no território dos municípios.	31
Figura 5 - Multipolaridade do Estado do Tocantins.	34
Figura 6 - Populações Municipais no Estado do Tocantins.....	38
Figura 7 - Número de Empresas de 2008 a 2016.	47
Figura 8 - Participação nas exportações - 2008 a 2018.	55
Figura 9- Evolução Urbana em Porto Nacional.....	65
Figura 10 - Taxa de Ocupação em Porto Nacional no ano de 2018.	68
Figura 11 - Representação da taxa de ocupação no bairro Porto Imperial.	76
Figura 12 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim dos Ipês.	77
Figura 13 - Representação da taxa de ocupação no bairro Setor das Mansões.	78
Figura 14 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim Guaxupé.	80
Figura 15 - Representação da taxa de ocupação no bairro Novo Horizonte.	81
Figura 16 - Representação da taxa de ocupação no bairro Parque do Trevo.....	82
Figura 17 - Representação da taxa de ocupação no bairro Nacional.....	83
Figura 18 - Representação da taxa de ocupação no bairro Tropical Palmas.	84
Figura 19 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim América.....	88
Figura 20 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim Universitário.	89
Figura 21 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim Nova América.....	90
Figura 22 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim Aeroporto.	92
Figura 23 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardins.	94
Figura 24 - Representação da taxa de ocupação no bairro Praia Bela.....	96
Figura 25 - Representação da taxa de ocupação no bairro Alto do Porto.	97
Figura 26 - Representação da taxa de ocupação no bairro Porto Leman.	99
Figura 27 - Despesas municipais com infraestrutura e valor médio por habitante.....	102

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Área Territorial e Área Urbanizada das cinco maiores cidades do Tocantins	30
Tabela 2 - Classificação dos Municípios em número de pessoas residentes.....	39
Tabela 3 - População urbana e População rural.	39
Tabela 4 - Nascidos Vivos a cada ano nas cinco maiores cidades do Tocantins.	40
Tabela 5 - Número de óbitos ocorridos no período.	41
Tabela 6 - População residente estimada.....	41
Tabela 7 - Crescimento populacional no período 2010-2018.....	43
Tabela 8 - PIB Cinco Maiores Cidades do Tocantins – 2009 a 2016.....	43
Tabela 9 - Balança Comercial.	45
Tabela 10 - Número de Empresas - 2009 a 2016.	46
Tabela 11 - Pessoal Ocupado - 2009 a 2016.	49
Tabela 12 - Balança Comercial - 2008 a 2018.	54
Tabela 13 - Empresas exportadoras em Porto Nacional de 2008 a 2018.	56
Tabela 14 - Receitas do Município nos anos de 2008 e 2017.	57
Tabela 15 - Número de lotes vagos e edificações por bairro em loteamentos anteriores a 2009.	66
Tabela 16 - Número de lotes vagos e edificações por bairro em loteamentos posteriores a 2009.	67
Tabela 17 - Comparativo entre crescimento populacional e produção de lotes urbanos (2008 a 2018).	69
Tabela 18 – Informações dos loteamentos implantados entre os anos de 2009 e 2018.	70
Tabela 19 - Déficit Habitacional Urbano das Cinco Maiores Cidades do Tocantins.....	72
Tabela 20 - Déficit Habitacional Urbano Relativo das Cinco Maiores Cidades do Tocantins.	72
Tabela 21 - Bairros anteriores a 1990 com taxa de ocupação inferior a 40%.	74
Tabela 22 - Concentração de lotes vazios - Porto Imperial.	76
Tabela 23 - Concentração de lotes vazios - Jardim dos Ipês.	77
Tabela 24 - Concentração de lotes vazios - Setor das Mansões.	79
Tabela 25 - Concentração de lotes vazios - Jardim Guaxupé.....	80
Tabela 26 - Concentração de lotes vazios - Novo Horizonte.	81
Tabela 27 - Concentração de lotes vazios - Parque do Trevo.	82
Tabela 28 - Concentração de lotes vazios - Setor Nacional.	84
Tabela 29 - Concentração de lotes vazios - Tropical Palmas.	85

Tabela 30 - Densidade Populacional em Porto Nacional, nos anos de 2010 e 2018.....	100
Tabela 31 - Despesas municipais com infraestrutura.	100
Tabela 32 - Prazos para aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade.	104

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução do PIB - 2009 a 2016.	44
Gráfico 2 - Receitas Orçamentárias Realizadas - comparativo entre as cidades.....	58
Gráfico 3 - Receitas Orçamentárias Correntes - comparativo entre as cidades.....	58
Gráfico 4 - Receitas Tributárias - comparativo entre as cidades.....	59
Gráfico 5 - Receitas com IPTU - comparativo entre as cidades.....	59
Gráfico 6 - Imposto Territorial Rural - comparativo entre as cidades.....	60
Gráfico 7 - Valor do Fundo de Participação dos Municípios - comparativo entre as cidades.	60
Gráfico 8 - Nascidos Vivos de 2008 a 2017 nas maiores cidades do Tocantins.	61
Gráfico 9 - Mortes nas cinco maiores cidades do Tocantins entre 2008 e 2017.	62
Gráfico 10 - Saldo entre nascidos vivos e mortes.	63
Gráfico 11 - Unidades Habitacionais entregues pelo MCMV em Porto Nacional entre 2009 e 2018.	71
Gráfico 12 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Jardim América.	87
Gráfico 13 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Jardim Nova América.....	90
Gráfico 14 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Jardim Aeroporto.....	91
Gráfico 15 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Jardins.....	93
Gráfico 16 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Praia Bela.	95
Gráfico 17 - Índices Urbanísticos presentes no Condomínio Porto Leman.	98

INTRODUÇÃO

Quando se estuda o conceito de dispersão urbana, observa-se que desde seu surgimento, quando abordado principalmente pelos estadunidenses, o termo caracteriza o processo de urbanização por meio de saltos. Essa perspectiva considera que a área urbanizada avança e cria intervalos não urbanizados entre a área consolidada e as novas áreas urbanas. Porém, cada vez mais surgem novos termos, ou classificam-se novos modos de expansão da malha urbana.

Porto Nacional é uma cidade do estado do Tocantins, e está localizada a 66 km ao sul da capital, Palmas (Figura 1). De acordo com censo de 2010 e projeção de 2018 do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) Porto Nacional é a quarta maior cidade do Tocantins, quando se considera a população. O município possui área de 4.449,917 km² (IBGE, 2017), sendo que o centro sede tem área urbanizada de aproximadamente 32 km². Conta também com alguns distritos, Pinheirópolis, Escola Brasil, Luzimangues. Sua população estimada em 2018 era de 52.700 habitantes (IBGE, 2018), e possui crescimento médio anual entre 2000 e 2018 de 400 habitantes.

Após a década de 1970 observa-se uma tendência ao crescimento da cidade em sentido semiradial, limitada pelo rio Tocantins a oeste. Após um período de isolamento por conta da abertura da BR 153, e ausência de ponte que ligasse a cidade ao novo corredor de escoamento das produções. Nesta mesma década loteamentos foram implantados após o ribeirão São João ao norte, e após a área militar destinada ao aeroporto a leste. Período que se assemelha em muitos pontos ao período de 2009 a 2018. Questões como expansão urbana e expectativa de crescimento econômico convertido em crescimento demográfico.

A dissertação teve por objetivo analisar o processo de expansão urbana em Porto Nacional, entre os anos de 2009 e 2018. Cujos objetivos específicos são: a) caracterizar os loteamentos implantados na cidade de Porto Nacional no período de 2009-2018; b) identificar o caso de loteamentos anteriores aos anos 1990 com baixa taxa de ocupação, identificando a taxa de ocupação no ano de 2018; c) identificar atores envolvidos na acumulação destes vazios urbanos.

Figura 1 - Localização de Porto Nacional (TO).



Fonte: Google Maps. Adaptado pelo autor.

O período analisado busca enquadrar o surgimento do primeiro loteamento, depois de quase duas décadas sem parcelamento do solo urbano, que foi o Jardim América em 2009, e 2018 o período de início da pesquisa para a dissertação. Com efeito, o propósito é verificar também o processo de ocupação de tais loteamentos.

A análise da produção do espaço urbano é importante para que se tenha atenção especial para a configuração do uso e ocupação do solo, não apenas se utilizando do cálculo de densidade, ao longo da cidade, mas propondo estudos específicos, aprofundados, caso a caso, cidade a cidade. Até mesmo as menores cidades podem dar a devida importância ao tema e produzir o conhecimento acerca do seu caso, permitindo que outras pessoas de outros lugares, possam através dos estudos de caso, avançar na discussão acerca da compactação e dispersão urbana e do impacto dos vazios urbanos e concentração da terra.

A pesquisa surge, então, da intenção de se investigar o quão prejudicial pode ser a uma cidade a intensificação do processo especulativo sobre a terra urbana e a consequente dispersão urbana em cidades pequenas. Quando se leva em conta os custos de urbanização e

as frequentes e cada vez mais intensas crises econômicas e de gestão que os municípios e estados brasileiros tem passado. A dissertação contribui com a elucidação de um caso real, o estudo de caso de uma cidade pequena no contexto brasileiro e média para o contexto do estado do Tocantins. Cidade que tem crescimento médio anual, na última década inferior a 500 habitantes. Contudo, nessa mesma década foram criados 15 mil novos lotes. Lotes estes, apenas na sede urbana. Quando se considera o distrito de Luzimangues¹, a situação é ainda mais discrepante, para a saúde de um município deste porte.

Tal estudo é importante para que se faça questionar o papel da gestão na omissão, e na permissividade de tais atos, que moldam o espaço e impactam diretamente sua população. Assim como disponibilizar, através de levantamento detalhado, um exemplo de cidade do interior do Brasil, que passa por esse processo intenso de produção do espaço urbano, situação cada vez mais comum em cidades que até então, não eram foco do mercado e hoje são cada vez mais inseridas nesse mecanismo global, através do agronegócio. Hipótese que se propõe neste trabalho para explicar tal expansão.

Ribeiro Rocha (2018) através de seu trabalho investigativo em Porto Nacional, mostra que a cidade passou por alguns períodos de avanço na exploração agrícola. Nas décadas de 1970, 1980 e 1990, e por fim o avanço mais recente que tem início em 2003 com a implantação da primeira multinacional do ramo a Bunge. A pesquisa mostra que recentemente muitas empresas com capital externo tem se instalado ou influenciado a produção da soja na região. Isso tem impactado na configuração urbana e rural da cidade, porém pouco impacto financeiro é convergido na cidade. Pois os empresários locais acabam por ser inseridos no sistema apenas em atividades secundárias.

A dissertação contou com levantamento bibliográfico sobre a produção do espaço urbano e os conceitos centrais da pesquisa: compactação, dispersão urbana. Buscou-se através das imagens de satélite mapear a evolução morfológica da cidade ao longo de sua existência de modo a contextualizar a produção do espaço urbano em Porto Nacional. Assim como levantou-se junto à prefeitura informações gerais dos bairros consolidados, como ano de implantação, número de lotes, para se fazer um panorama geral da sede do município.

Através de pesquisa junto ao cadastro municipal, buscamos e analisamos a taxa de ocupação nos bairros da cidade, procurando apresentar a questão dos vazios urbanos já existentes anteriormente ao lançamento dos novos loteamentos. Analisou-se informações

¹ Luzimangues é um caso à parte, devido sua proximidade com a capital Palmas. Ver em referências bibliográficas dissertação de mestrado de Lúcio Milhomem Cavalcante Pinto.

sobre os novos loteamentos, como quantidade de lotes residenciais, comerciais, mistos, institucionais, áreas destinadas para serem áreas públicas, de modo a caracterizar o uso do solo e configuração dos novos loteamentos. Informações essas adquiridas junto à prefeitura e as empresas responsáveis pelos loteamentos. Assim como, por meio de levantamento em campo, e com auxílio de imagens de satélite, buscou-se caracterizar o uso do solo e configuração dos novos loteamentos.

A dissertação conta com quatro capítulos. O primeiro evidencia os conceitos de cidade compacta e cidade dispersa, através da pesquisa bibliográfica. O segundo capítulo expõe as cinco maiores cidades do estado do Tocantins, buscando através de dados demográficos e econômicos contextualizar a posição de Porto Nacional frente às maiores cidades do estado. O terceiro capítulo aprofunda a investigação acerca de Porto Nacional. Dando sequência à análise econômica e demográfica, assim como análise dos loteamentos produzidos no período de 2009 a 2018; e demais loteamentos com baixa taxa de ocupação no período de 1980 a 1990. Por fim, o último capítulo busca dar ênfase ao papel do planejamento para a busca de uma cidade sustentável. Para isso, conta-se com análise do plano diretor de 2006 e dados acerca do custo da urbanização.

1. A CIDADE NA HISTÓRIA – CONCEITOS CENTRAIS

1.1. COMPACTAÇÃO E DISPERSÃO URBANA

Por mais que grande parte dos estudos costume condensar o modo de análise da cidade a manchas urbanas e levantamentos demográficos, a cidade compacta ou dispersa é um organismo complexo, e como tal pode ser estudada e analisada levando-se em consideração as características da malha urbana como uso e ocupação do solo, se possui apenas um polo, ou se organiza com vários polos, sua densidade populacional e densidade construtiva. São inúmeras variáveis que podem classificar uma cidade como dispersa ou compacta.

A teoria da cidade compacta não está dependente de uma forma urbana, e apesar de ser associada à forma monocêntrica, esta associação não é correcta, nem real, pois as cidades contemporâneas apresentam cada vez mais tendência para descentralização em pólos [...] as características do uso do solo são uma das formas mais eficazes de manipulação da cidade e aplicação da teoria da cidade compacta [...]” (GOMES, 2009. p. 10).

Portanto, cidade compacta é aquela adensada de modo a otimizar o uso da infraestrutura disponível, assim como aquela em que o uso do solo é heterogêneo e dinâmico. Observa-se claramente o conceito de cidades compactas em cidades europeias e do Oriente, onde a concentração de pessoas por área urbanizada é bem elevada. Talvez por conta de essas regiões passarem por um longo período de existência da civilização organizada em cidades e, também por conta da escassez de terra para produção agrícola, a forma da cidade europeia é comumente associada ao conceito de cidades compactas.

Para Gomes (2009) a cidade compacta tem como base duas principais características, que são as densidades elevadas e uso de solo diversificado.

Um dos modelos que, em princípio, se acomoda melhor aos propósitos mencionados [da sustentabilidade urbana], com os ajustes necessários, é aquele demonstrado pelo tipo de cidade mediterrânea compacta e densa com continuidade formal, multifuncional, heterogênea e diversa em toda a sua extensão (RUEDA, 2004. p. 8).

Com a evolução das técnicas, tanto de produção, quanto de deslocamento, observou-se nos novos países, principalmente nas Américas, um novo modo de se urbanizar. As cidades passaram a se dispersar pelo território, sem levar em consideração os níveis de compactação das cidades europeias, e a malha urbana heterogênea. Em busca de maior tranquilidade na moradia, observa-se o surgimento dos subúrbios estadunidenses, e o parcelamento do solo em

pequenos lotes, suficientes para a habitação unifamiliar, modelo observado em toda a América, e recentemente, também nos novos projetos de urbanização mundo afora, inclusive nos países europeus. A terra como meio de produção agrícola, já não preocupa mais a civilização, as tecnologias permitem maior produção em espaços cada vez menores e as vastas áreas disponíveis para agricultura nos países do novo mundo, possibilitam que a urbanização da terra seja uma forma vantajosa para a valorização do capital. A produção da terra urbana, como instrumento de comercialização e conseqüente lucro com sua valorização, acabam por elevar o espaço urbano ao patamar de um dos principais meios de se obter ganhos no sistema capitalista em que vivemos. “Uma das principais mudanças na forma de organização do mercado, com conseqüências diretas e importantes para a suburbanização e a dispersão urbana, está relacionada ao mercado imobiliário” (REIS, 2015. p.101).

Para Reis (2015) o fenômeno de dispersão urbana é “um movimento típico dos países de economia avançada e dos chamados emergentes, em todos os continentes”, (REIS, 2015. p. 91) é um fenômeno global, não apenas nacional. O processo de planejamento, urbanização e ocupação das cidades contemporâneas é de responsabilidade de todos, desde os governantes e equipes técnicas, até os moradores que trazem vida ao espaço urbano e necessitam dele para sobreviver. A cidade como local que o ser humano escolheu viver deveria ser pensada e produzida com mais responsabilidade, de modo a pensá-la de maneira sustentável e igualitária.

Choay (2010) aponta falhas que a sociedade costuma cometer ao pôr em prática a planificação do urbanismo. Ela defende que a sociedade industrial é urbana e que a cidade é o seu horizonte. Porém, a sociedade, permanece em constante erro e fracassa na ordenação desses locais.

A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados etc.), com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. Entretanto, as transformações da cidade não são os resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. [...] Ela se situa num meio termo, a meio caminho entre aquilo que se chama de *ordem próxima* (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, relações desses grupos entre eles) e a *ordem distante*, a ordem da sociedade, regida por grandes e poderosas instituições (Igreja, Estado), por um código jurídico formalizado ou não, por uma “cultura” e por conjuntos significantes- (LEFEBVRE, 2008, p.51,52).

Bessa (2018), assim como Lefebvre (2008), relaciona a produção do espaço urbano ao processo de reprodução da sociedade local, levando-se em conta que a produção do espaço está condicionada a ação dos agentes produtores. Dentre eles o poder local, os proprietários de terra rural, os especuladores imobiliários, as empresas e a classe trabalhadora. O que leva, então, à situação recorrente que se observa nas cidades brasileiras, a desigualdade econômica e social refletida na ocupação da cidade. Com a comercialização da terra, o espaço urbano torna-se totalmente excludente. Aqueles que não possuem condições econômicas ou de poder para se ocupar áreas urbanizadas com maior qualidade de vida e infraestrutura urbana, são levadas a ocupar espaços muitas vezes insalubres e completamente à parte da cidade ideal. “A disposição espacial das pessoas na cidade obedece à determinação de classes, de forma que os lugares ordenam-se representando em forma e conteúdo a situação socioeconômica dos grupos que os ocupam” (OLIVEIRA, 2002, p.4).

O modelo de cidade dispersa, ou Urban Sprawl, no século XX é fortemente influenciado pelo pensamento naturalista, aquele que era contrário ao grande adensamento vivido pelas cidades europeias. Para Frank Lloyd Wright em seus estudos e por consequência tese que defende o urbanismo naturalista, “O alojamento é individual: não há apartamentos, mas casas particulares, cada uma com pelo menos quatro acres de terreno, que os ocupantes dedicam à agricultura [...] e aos lazeres diversos” (CHOAY, 2010. p. 30). Já Patrick Guedes e Lewis Mumford não são favoráveis a esse estilo predatório de urbanização. “[...] defendiam que a expansão urbana deveria ser contida e que as cidades deveriam estabelecer limites populacionais, a partir dos quais outras cidades seriam construídas” (PESCATORI, 2014, p.6).

Podemos concluir que, a cidade dispersa, não é exclusivamente dispendiosa ou prejudicial à sustentabilidade, nem a cidade compacta, a única solução. A cidade dispersa é uma transformação da cidade de acordo com a evolução da sociedade e suas tecnologias. Isso não é mal, o erro parece estar em permitir que a qualidade de vida oferecida à população não cresça no mesmo ritmo que a cidade no espaço. Ao passo que, as cidades com excessiva compactidade, não contavam com áreas de permeabilidade e ventilação, que permitissem que o ambiente urbano se tornasse um local saudável, respirável, habitável (critérios de projeto, tais como densidade, impermeabilização, luz solar, sombras, vazios, áreas verdes e ventilação não eram seguidos.). A ausência de diretrizes construtivas que determinassem os moldes de construção acabou por tornar a cidade um local quase inabitável, um local insalubre.

Com a transformação da sociedade e seus modos de viver, o modelo de cidade compacta na Europa foi se adequando à sociedade. Gomes (2009) se utiliza de um estudo de caso realizado por Masnavi (2000), na cidade de Glasgow/Escócia para exemplificar que em uma única cidade pode-se verificar a ocorrência tanto de compactação quanto de dispersão urbana. O autor avalia quatro zonas da cidade e chega a conclusão das seguintes configurações: a primeira possui densidades elevadas e uso do solo misto; a segunda zona possui densidades elevadas e um só uso do solo; a terceira, densidades baixas e vários usos do solo e a quarta zona, densidades baixas e só um uso do solo. A cidade é o resultado da ação do tempo no espaço. Não sendo algo engessado, mas sim, algo em constante movimento, passível de mutação pontual, ou geral, de acordo com os interesses dos atores hegemônicos envolvidos na produção do espaço.

Existem exemplos de cidades que conseguem chegar a um meio-termo entre cidade compacta e cidade dispersa, principalmente nos países Europeus, onde as cidades por natureza compacta foram se reestruturando. Os gestores, e as pessoas que vivem da cidade e na cidade, devem sentir e participar ativamente da produção do espaço, a qualidade de vida na cidade é essencial para que se gere o sentimento de pertencimento. O planejamento caminhando com a gestão, preocupado com o bom funcionamento da cidade e a qualidade de vida dos seus habitantes, não deve ser presente apenas em cidades médias e grandes, onde os problemas já estão instalados, ou em cidades do primeiro mundo, onde o extenso período de existência e urbanização permitiu a estes que de fato aprendessem algo com a história. Corrêa (2004) defende que a produção do espaço urbano não deve ser analisada como exclusivo resultado da ‘mão invisível do mercado’ nem de um Estado extremamente soberano. Para ele as ações dos agentes sociais concretos, históricos e os interesses desses atores são o que produzem o espaço, seja por suas ações, ou por suas omissões.

Verifica-se que a produção do espaço urbano é resultado de inúmeros fatores, portanto, da mesma forma a análise da configuração de uma cidade e sua posterior rotulação como cidade compacta ou dispersa, também considera um número elevado de situações e fatores determinantes na configuração do espaço. “[...] o foco deveria estar muito mais na configuração da malha urbana e na distribuição das atividades, remetendo a fluxos e relações espaciais, do que no grau de compacidade da mancha urbana ou em algum outro aspecto isolado, como densidade populacional” (GONÇALVES, 2011. p. 51).

A cidade deve ser pensada bairro a bairro, de modo a se buscar a mobilização daqueles que nela vivem. A população deve ser essencial no fazer a cidade. O planejamento e gestão devem sempre buscar a qualidade de vida, e o melhor custo benefício na produção do espaço. Monclús (2017) exemplifica o planejamento participativo e elucida o que ocorre em Zaragoza, cidade em que ele reside e na qual o planejamento chega a ser bairro a bairro. O que possibilita o equilíbrio na cidade, pois juntamente aos moradores tem-se ideia das particularidades e necessidades de cada bairro. Ao mesmo tempo, em que cria na população a responsabilidade de se pensar não só em ações pontuais, mas também em estratégias de planejamento e produção do espaço urbano.

No ano de 1994 em uma Conferência Europeia sobre as cidades sustentáveis, realizada na Dinamarca, os países europeus reconheceram o nível de urbanização e industrialização prejudicial em que estamos vivendo. Os modos de ocupação e organização das cidades que vivenciamos atualmente foram reforçados pelos ideais modernistas do início do século XX, apoiados na evolução das técnicas e dos meios de transporte, conforme já mencionado anteriormente nesse trabalho.

[...] nossas estruturas-repartição do trabalho e funções, ocupação dos solos, transportes, produção industrial, agricultura, consumo e atividades recreativas nos responsabiliza maioritariamente pelos numerosos problemas ambientais com os quais a humanidade se confronta (Carta de AALBORG, 1994).

Ao se planejar e gerir uma cidade, a qualidade de vida da sua população deve sempre ser considerada. A cidade deve ser para pessoas. Deve existir sempre uma proporção ideal de número de equipamentos públicos e espaços verdes em relação ao número de habitantes, alocados na malha urbana de modo a possibilitar deslocamentos equilibrados a todos os moradores, ou seja, não se deve apenas quantificar o número de equipamentos para determinado número de habitantes, mas sim distribuí-los de modo justo e equilibrado no espaço urbano. O objetivo deveria ser buscar sempre um índice de qualidade de vida elevado. Rueda (2004) apresenta claramente o que pode ser o exemplo de cidade mais saudável que se tem notícia, cidades compactas, densas, sem vazios urbanos, multifuncional, heterogênea e diversa em toda sua extensão, em todo o tecido urbano.

É nesse sentido que o atual modelo que conhecemos por cidade dispersa recebe fama de dispendioso e nada sustentável. A cidade dispersa tal qual estamos vivenciando é desigual na distribuição dos equipamentos e infraestrutura, reforçando as desigualdades do sistema

capitalista. Como já citado anteriormente o fato de se ter uma grande mancha urbana não é o maior problema da cidade dispersa, mas sim o fato de se buscar a expansão sem antes adensar o já existente de modo que os custos com produção do espaço sejam otimizados e maior parte da população tenha acesso à infraestrutura já existente. “O crescimento horizontal obriga à ampliação e criação de novas redes e serviços, ao invés da otimização e maximização dos já existentes” (ACIOLY E DAVIDSON, 2011. p. 44). Não se aproveita por completo a independência que a tecnologia lhes proporciona, as pessoas acabam por se tornar reféns físicas de um centro consolidado, onde se tem que fazer diariamente grandes deslocamentos, que não seriam necessários caso a tecnologia fosse de fato utilizada. Pessoas passam a perder qualidade de vida, perder tempo, por consequência perder sono e saúde, o meio ambiente sofre, a população sofre e a cidade “adoece”.

Segundo Pescatori (2016) a dispersão urbana vem “sendo reconhecida por muitos pesquisadores como irreversível, global, mas também como problemática, ambientalmente dispendiosa, socialmente excludente, culturalmente empobrecida, resultado de um modelo de urbanização privada que visa à ampliação de lucros particulares e a especulação imobiliária”. Afirma também que não é interessante classificar as cidades como compactas ou dispersas, pois nenhuma é completamente isso ou aquilo, sempre há níveis de coesão e dispersão, ao longo da evolução no espaço/tempo de uma urbanização.

A cidade do início do século XIX, não contava com a tecnologia que se tem hoje em dia, ou que se tinha no início do século XX, quando a utilização do carro como veículo de deslocamento pela cidade se consolida. Por conta da evolução da tecnologia a cidade se torna dispersa, porém ainda como modelo cêntrico. Onde os usos passam a ser setorizados, a população passa a ter um local específico para morar, um local para trabalhar, um local para se divertir. Herança dos modelos de cidade jardim do início do século XX, o tecido urbano deixa de ser heterogêneo e as distâncias percorridas diariamente passam a ser bem elevadas, porém fáceis de serem vencidas com a utilização do automóvel. Fáceis até o momento em que ocorre a democratização do automóvel, e os congestionamentos passam a fazer parte da rotina diária dos cidadãos.

Glaeser (2016) afirma que cada novo tipo de transporte costuma passar por três fases comuns que são: a produção em larga escala, a adequação do espaço urbano ao novo meio de transporte, e por fim o deslocamento populacional em massa para o entorno dos locais que oferecem a infraestrutura necessária de modo a aproveitarem do novo meio de transporte.

Entra em foco, então, a mobilidade urbana. O problema começa a se agravar, quando a cidade passa a receber um grande número de pessoas, e o investimento em transporte coletivo e qualidade de vida não acompanha o crescimento demográfico e espacial, surgem então problemas como congestionamento, pendularismo (deslocamento diário de casa para o trabalho), poluição, e por consequência de todos os males, perda de saúde física e mental da população.

Os graves problemas de transporte também têm causado no país a percepção generalizada de uma espécie de mal-estar coletivo, que é resultado direto dos congestionamentos e das horas em que as pessoas passam no trânsito, especialmente nos trajetos casa/trabalho, bem como do aumento do número de acidentes, inclusive aqueles envolvendo o transporte público (RODRIGUES, 2016).

No Brasil, inicialmente a classe média e cada vez mais, as classes D e E acabaram por adotar o automóvel (em particular, cada vez mais as motos) como instrumento de deslocamento pela cidade, devido à precarização do sistema de transporte coletivo e os constantes incentivos à indústria automobilística após a década de 1950. Ao mesmo tempo em que as cidades foram crescendo morfológicamente, afastando cada vez mais as classes D e E dos centros das cidades, centro esse, já urbanizado e historicamente ponto focal das ofertas de trabalho.

É comum verificar que várias cidades no mundo têm suas áreas centrais [...] caracterizadas por uma alta densidade populacional e construtiva, enquanto que subúrbios periféricos e cidades-satélites – muitas vezes transformadas em cidade dormitório – gozam de uma densidade extremamente baixa durante o expediente de trabalho. [...] O resultado é um espaço urbano monofuncional, ineficiente e marcado pelo congestionamento e densidades flutuantes (ACIOLY E DAVIDSON, 2011. p. 22).

O trabalhador das classes de base acaba por arcar com as mazelas e consequências do sistema de transporte coletivo precarizado, muitas vezes sucateado. Enquanto a classe média também acaba por sofrer, só que agora no conforto de seus automóveis em congestionamentos cada vez maiores e mais frequentes. Para Lefebvre (2008), com o pretexto da organização a essência da cidade acaba por desaparecer, as disposições das áreas urbanas em zonas acabam por se reduzir a uma justaposição de espaços e funções, tendo como pretexto a praticidade, que no dia a dia da grande massa populacional não se concretiza, apenas os atores envolvidos

na tomada de decisão e a elite social acabam por se beneficiar com o funcionamento da cidade em função da mercantilização da terra.

O que se observa é que o capital e o espaço urbano estão especialmente ligados, um depende do outro para se reproduzir. Por consequência, a cidade é pensada e construída sobre a égide de que deve ser desigual, para manter a superioridade das classes detentoras dos poderes em detrimento das classes que oferecem a mão de obra. Para Carlos (2017) a existência generalizada de propriedade privada, reorienta a organização e o uso do lugar. Assim como à terra que perde seu valor de uso em detrimento do seu valor de troca. Em um sistema desigual e segregado o trabalhador também é levado ao mesmo nível de mercadoria. Para Oliveira (2002. p. 2) “Enquanto mercadoria (que, como qualquer outra, pode e deve ser negociada, barganhada, desdenhada) a mão-de-obra se coisifica, levando a que o trabalhador se desumanize num gradativo processo de alienação”.

Tais características podem ser combatidas através do incentivo aos moldes de urbanização heterogêneos, onde há completude dos bairros. É de suma importância para o desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana, que as necessidades diárias da população local sejam oferecidas nas proximidades de sua casa e de seu trabalho. Mais uma vez o conceito de cidade para pessoas deve caminhar lado a lado com a busca por um ambiente saudável e sustentável.

Em Porto Nacional, assim como em todo o Brasil, mesmo com a crescente conscientização ambiental e a busca por preservação dos recursos naturais, cada vez mais escassos, loteamentos vêm sendo aprovados sem o devido cuidado com o meio ambiente. Para Romero e Bruna (2010), as inovações tecnológicas acabam produzindo cidades em todo lugar derrubando florestas e secando mananciais. “Com as degradações ocorridas, muitas vezes pela ocupação de áreas ambientalmente frágeis, começa-se a perceber que é urgente cuidar desse meio ambiente no qual se procura manter a qualidade de vida, de modo que permaneça saudável para as gerações que vierem” (ROMERO E BRUNA, 2010. p. 56). O futuro dos recursos naturais e saúde física e mental das pessoas devem ser primordiais no planejamento e construção das cidades. Os planos que levam a sério o tópico de cidades sustentáveis e cidades para pessoas devem ser levados a sério pelas gestões das cidades, boas ideias não devem estar apenas no papel, devem se tornar palpáveis e visíveis à população que reside ali. O modo de produção capitalista tal como conhecemos, deve ser confrontado. Lefebvre (2008) chega a conclusão de que a sociedade moderna é pouco capaz de fornecer soluções para a

problemática urbana, apenas agindo com medidas técnicas pontuais que prolongam o estado atual das coisas.

Sobre a influência da sociedade e seus costumes no desenvolver da cidade, Lefebvre afirma: “Impossível considerar a hipótese da reconstituição da cidade antiga; possível apenas encarar a construção de uma nova cidade, sobre novas bases, numa outra escala, em outras condições, numa outra sociedade” (LEFEBVRE, 2008. p. 106). Deve-se seguir, olhando para o passado, para aprender com os erros e acertos, porém, lembrando sempre que assim como o meio, a sociedade, as tecnologias e o ser humano estão em constante mutação.

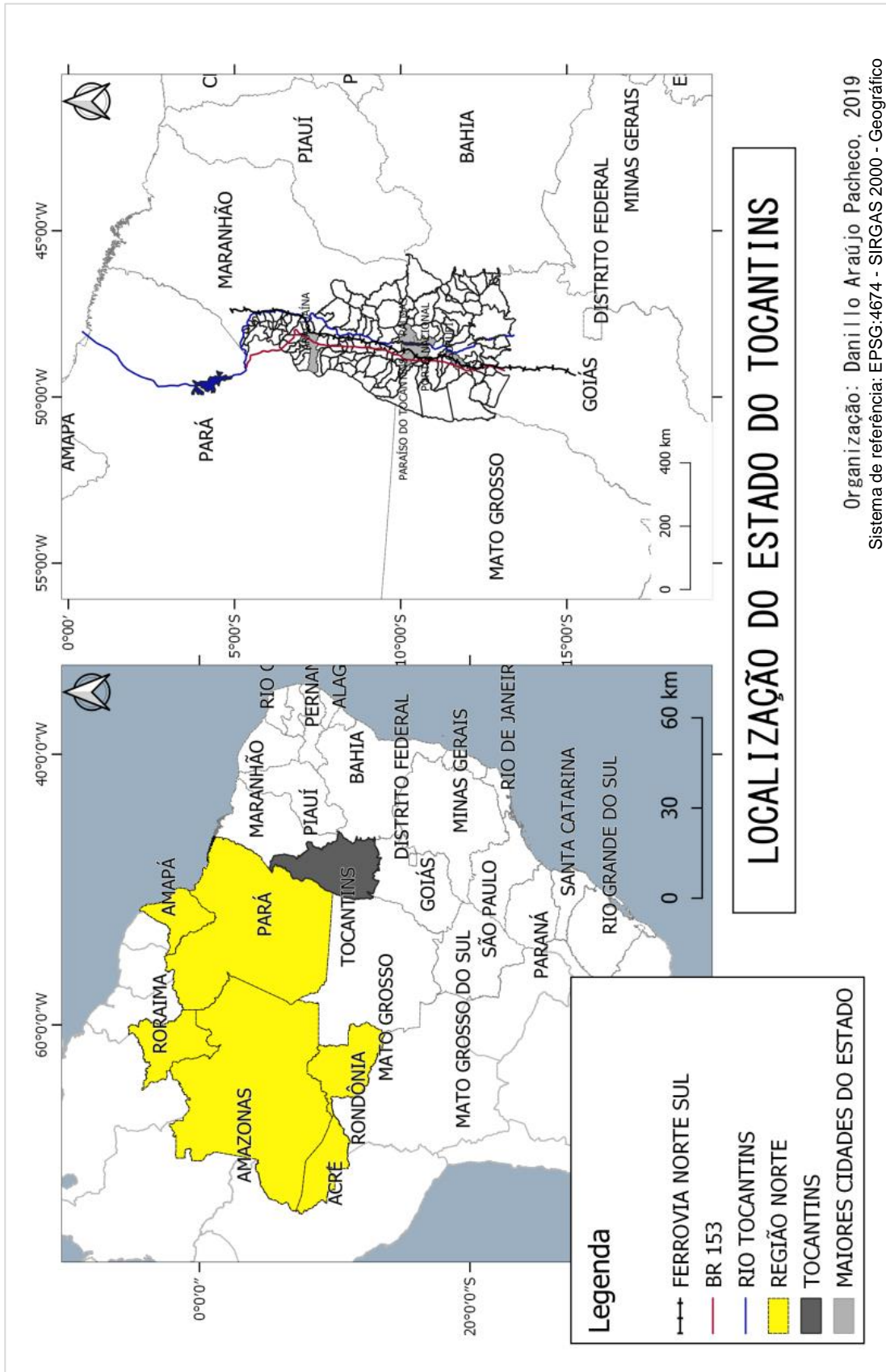
2. BREVE COMPARATIVO ENTRE AS MAIORES CIDADES DO ESTADO DO TOCANTINS

As cidades do estado do Tocantins têm passado por uma década de intensificação dos investimentos externos. Muito por conta da característica assumida como nova fronteira agrícola do Brasil. Largamente conhecido por país exportador de matérias-primas, o Brasil amplia seus campos de cultivo de monoculturas. No Tocantins, as vastas áreas planas, as extensas áreas destinadas ao plantio, a adaptação da monocultura, o investimento em infraestrutura logística e a permissão dos governos do estado e municípios, foram fatores que favoreceram principalmente a monocultura da soja, além do cultivo do milho. Observou-se, também, a nível nacional a estabilização da economia e queda nas taxas de juros, o que contribuiu como estímulo para o boom imobiliário em todo o país. No período de 2009 a 2018, as áreas cultivadas, as quantidades produzidas e os valores arrecadados com exportações bateram recordes positivos, ano após ano.

O impacto causado por investimentos externos é visualmente sentido no estado do Tocantins. Sua paisagem tem se modificado intensamente nos últimos anos. As cidades em si não ficariam de fora do grupo de impactados por tais investimentos. Incorporadoras, gestores e legisladores municipais, tem se aproveitado da euforia do mercado e permitida expansões urbanas poucas vezes vistas antes no estado. Inúmeros loteamentos sendo aprovados e implantados, sem o devido cuidado ambiental, econômico e social, ano após ano. O que nos leva ao questionamento, tais investimentos são absorvidos e convertidos em benefícios e atrativos para as cidades e sua população? Ou as cidades em um futuro próximo sofrerão com as consequências de tais atos?

A figura 2 nos apresenta a localização do estado do Tocantins. Situado na região norte do Brasil, o Tocantins faz fronteira com os estados do Maranhão, Piauí e Bahia (à leste), Pará e Mato Grosso (à oeste) e Goiás (à sul). Com uma área de 277.720,412 km² e uma população de 1.555.229 pessoas segundo estimativas do IBGE para 2018. O Tocantins é cortado de sul a norte pelo Rio Tocantins, pela BR – 153 e pela Ferrovia Norte-Sul, importantes “eixos de desenvolvimento” para o estado.

Figura 2 - Localização do Estado do Tocantins.



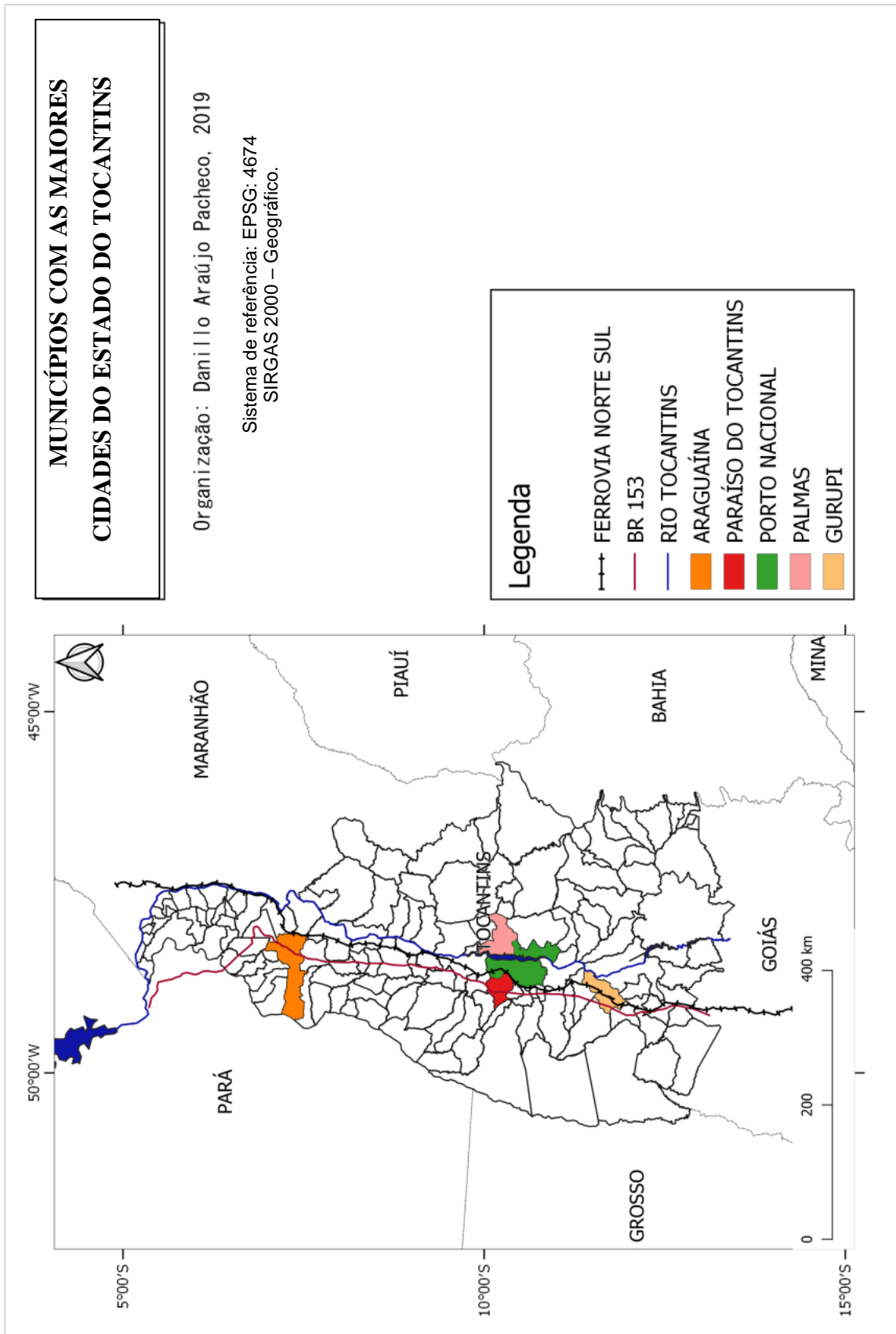
Fonte: SEPLAN, 2019. Organizado pelo autor.

Com 139 municípios, observa-se que o surgimento dos principais centros urbanos está diretamente ligado aos eixos de circulação que atravessam o estado de sul a norte. Eixos que marcaram a história do antigo norte goiano e hoje Estado do Tocantins. Eixos que se fazem presentes na atualidade, com maior ou menor importância para o desenvolvimento, com a mesma característica desde o seu surgimento, ou com outras potencialidades, como é o caso do rio Tocantins.

Atualmente (2020), quando se considera dados populacionais, as cinco maiores cidades do Tocantins são: Palmas, Araguaína, Gurupi, Porto Nacional e Paraíso. Ao todo 23 cidades tocaninenses se localizam às margens da BR – 153. Das cinco maiores cidades do estado, três surgiram ou se desenvolveram significativamente em função da BR-153: Araguaína, Gurupi e Paraíso. Ao longo do Rio Tocantins encontra-se 21 cidades tocaninenses e dentre elas está Porto Nacional, quarta maior cidade do estado. E por fim também à margem do Rio Tocantins, está a capital Palmas, sendo a maior cidade e, que surge, não em função do rio, como foi o caso de Porto Nacional, e sim em função da localização estratégica, pois está localizada na região central do novo estado. Palmas surge então como cidade projetada, para receber a função de capital do mais novo estado da federação, o Tocantins.

Observa-se na figura 3 a relação destas cidades com o eixo central do estado do Tocantins. É nessa região que estão dispostos os três eixos de escoamento utilizados ao longo da história. O Rio Tocantins, a BR – 153 e a Ferrovia Norte-Sul, além, é claro, da região central que devido à capital estadual é importante polo de atração. Região essa que já contou com Porto Nacional, sendo o polo articulador regional, principal cidade do norte goiano por muito tempo e hoje conta com a mais nova capital estadual a cidade de Palmas, como principal cidade do Tocantins.

Figura 3 - Municípios com as maiores cidades do Estado do Tocantins.



Fonte: SEPLAN, 2019. Organizado pelo autor.

Portanto, verifica-se neste estado, grande importância de tais eixos de escoamento da produção. Num estado que surgiu do apelo pelo esquecimento por parte da gestão do estado de Goiás; Onde cidades do agora estado do Tocantins se encontravam em situação precária. Observa-se que automaticamente, cidades chave surgiram ao longo da “espinha dorsal” do território. Cidades que chamaram para si, o protagonismo de dinamizar as regiões do novo estado da federação. Gurupi surge como articulador da região sul, Araguaína na região norte e Palmas na região central.

2.1. Multipolaridade

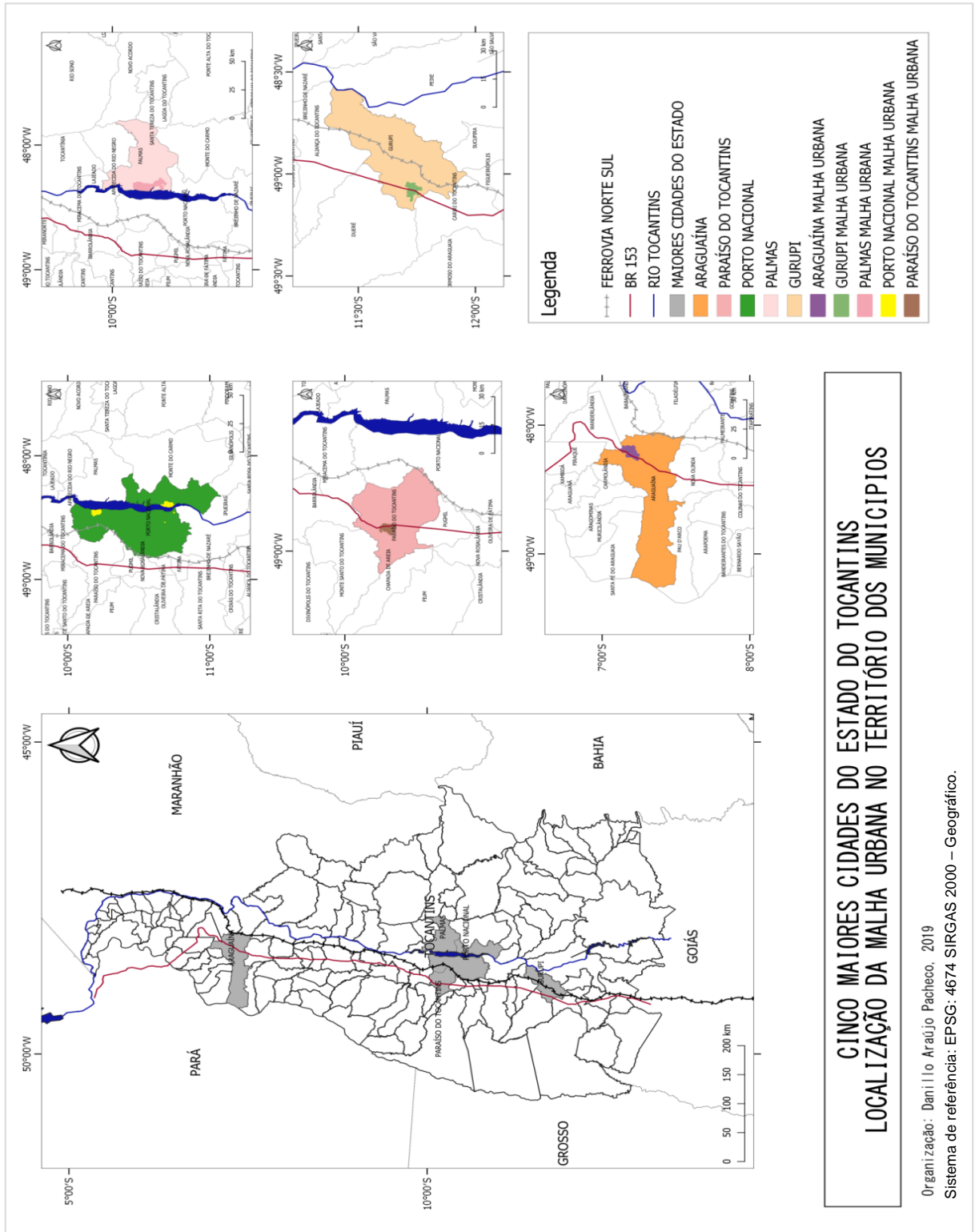
Com base em uma breve análise dos dados de área territorial, área urbanizada e população urbana de cada uma das cinco maiores cidades do Tocantins, chega-se à seguinte tabela. Conforme a tabela 1 e análise de mapas (Figuras 2 e 3) é visível a grande área dos territórios municipais no Estado do Tocantins. Os dados mostram e reforçam a potencialidade agrária para tais municípios. O Tocantins desponta nos cenários nacional e internacional, como nova fronteira agrícola devido as suas dimensões e vastas áreas planas, que facilitam o cultivo das monoculturas, além do preço da terra ser atrativo. Nos últimos anos, a soja e o gado têm predominado na constituição das receitas dos municípios. Grande parte da produção é destinada à exportação, tendo como principal destino a China. Das cidades listadas abaixo, Porto Nacional é de longe a maior em área territorial e a segunda em área urbanizada (quando considerada, também as áreas dos distritos), ficando atrás apenas da capital Palmas.

Tabela 1 - Área Territorial e Área Urbanizada das cinco maiores cidades do Tocantins

Município	Área do Território	Área Urbanizada sede municipal (2018)	Densidade populacional (população estimada 2018)
Palmas	2.218,942 km ²	76,35 km ²	~ 3.822 hab./km ²
Araguaína	4.000,416 km ²	45,54 km ²	~ 3.898 hab./km ²
Gurupi	1.836,091 km ²	~ 34,02 km ²	~ 2.520 hab./km ²
Porto Nacional	4.449,917 km ²	~ 28,45 km ²	~ 1.852 hab./km ²
Paraíso do Tocantins	1.268,060 km ²	~ 23,70 km ²	~ 2.135 hab. / km ²

Fonte: IBGE, 2018. Adaptado pelo autor.

Figura 4 - Localização da malha urbana das cinco maiores cidades no território dos municípios.



**CINCO MAIORES CIDADES DO ESTADO DO TOCANTINS
LOCALIZAÇÃO DA MALHA URBANA NO TERRITÓRIO DOS MUNICÍPIOS**

Organização: Danilo Araújo Pacheco, 2019
 Sistema de referência: EPSG: 4674 SIRGAS 2000 – Geográfico.

Fonte: SEPLAN, 2019. Organizado pelo autor.

Dentre os cinco municípios, suas áreas urbanizadas não ultrapassam os 3,50% da área territorial. Outro fator que chama a atenção é a densidade populacional de Porto Nacional. A cidade é um caso peculiar, pois passou por um processo de intensa urbanização através de aprovação e execução de novos loteamentos no período de 2009 a 2018. Fato que se reflete na menor densidade populacional das cidades comparadas. A figura 4 ilustra o que a tabela 1 nos mostra, as cinco maiores cidades do estado do Tocantins possuem extensas áreas territoriais, cortadas ou margeadas pelos eixos de circulação que atravessam o estado de sul a norte. Assim como se observa também, a instalação das malhas urbanizadas junto à tais eixos logísticos reforça a tese da busca por reprodução do capital relacionada à produção e escoamento de bens agrícolas.

EIXOS DO DESENVOLVIMENTO

Rio Tocantins

O Rio Tocantins, é o segundo maior rio 100% brasileiro, com cerca 2.400 km de extensão, fica atrás apenas do Rio São Francisco com aproximadamente 2.800 km. Nasce no estado de Goiás, entre os municípios de Ouro Verde de Goiás e Petrolina de Goiás. Atravessa o Tocantins, faz limite com o Maranhão, passa pelo Pará, onde se encontra com o Araguaia e tem sua foz próxima à cidade de Belém. Com o Rio Araguaia – outro curso d’água presente no estado do Tocantins, ao longo de toda sua divisa com o estado do Pará – formam a maior bacia hidrográfica inteiramente brasileira. Em seu passado, o Rio Tocantins foi importante eixo de escoamento de produção e exploração das terras do interior do Brasil.

Segundo consta no Plano Diretor de Porto Nacional (2006, p. 27) no período da exploração mineral no interior do Brasil – século XVIII – em 20 anos, mais de cinquenta arraiais com objetivo para exploração do ouro, foram implantados na capitania de Goiás. Destes muitos arraiais, apenas o de Porto Real (hoje Porto Nacional) tinha a funcionalidade de porto de escoamento. Naquela época a região central do Brasil tinha ligação com cinco grandes regiões: Rio de Janeiro, Salvador, Cuiabá, São Paulo e Belém. As ligações com estes grandes centros eram feitas majoritariamente por via terrestre, em viagens longas em lombos de animais, apenas a ligação com Belém do Pará, podia contar com o auxílio do Rio Tocantins nesse deslocamento, portanto, aproveitando deste eixo potencial, Porto Nacional, em seu princípio, se beneficiou muito da ligação com a grande cidade de Belém, e sustentou por muito tempo o título de polo regional.

Segundo dados da ANA (Agência Nacional da Água), no ano de 2019 ao longo de sua extensão o rio é represado por sete usinas hidrelétricas, o que compromete seu potencial

navegável de outrora, e redireciona seu potencial econômico para a produção de energia elétrica. Só no estado do Tocantins estão presentes quatro destas usinas, uma em São Salvador, uma em Peixe Angical, outra em Lajeado e uma em estreito na divisa com o estado do Maranhão.

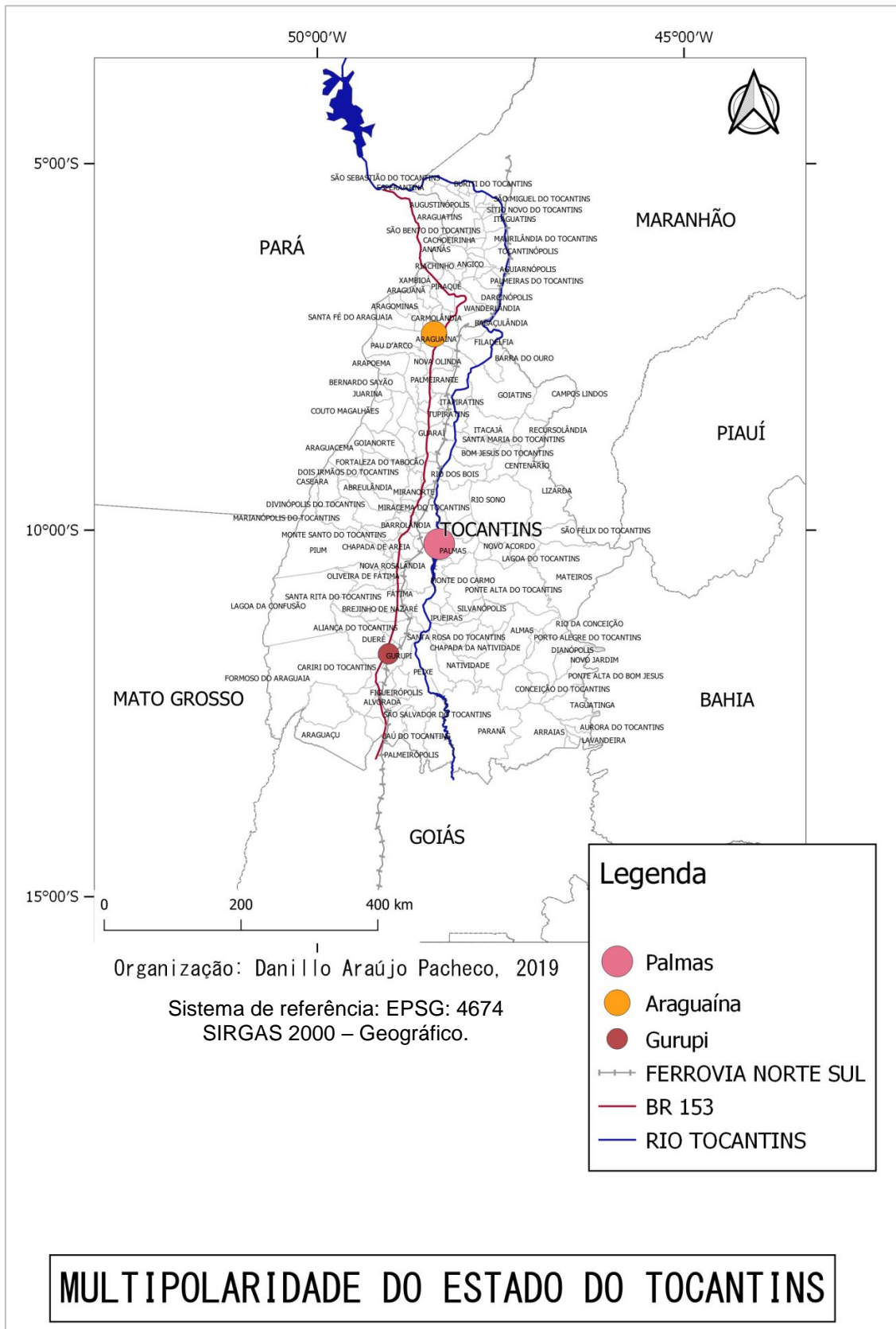
BR – 153

Com o investimento do governo federal na infraestrutura de circulação rodoviária, na intenção de se ligar o interior do Brasil aos circuitos produtivos, surge a BR – 153. Atualmente (2020) é a quinta maior rodovia do Brasil, também conhecida por Rodovia Transbrasiliana e erroneamente por Rodovia Belém-Brasília, vai da cidade Aceguá (RS), fronteira do Brasil com o Uruguai, até São Domingos do Araguaia (PA), totalizando 3.585 km de extensão. É a principal ligação do Meio Norte Brasileiro com o Centro sul e sua economia pujante. A rodovia passa por oito estados brasileiros (Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Tocantins e Pará). Sua inauguração/conclusão é datada do ano de 1959. Deste então, tem sido o principal eixo de deslocamento e transporte de bens entre as regiões acima citadas. Cidades tocantinenses surgiram e se desenvolveram por conta do novo eixo logístico instalado no Brasil, e hoje o número de cidades em suas margens são de cerca de vinte e três.

Ferrovias Norte – Sul

Recentemente desponta no cenário de infraestrutura no estado do Tocantins, a ferrovia, sendo vista como o futuro para escoamento da produção agrícola no Brasil. Segundo dados da Valec, o traçado inicial da Ferrovia Norte-sul tinha uma extensão aproximada de 1.550 km. Trecho esse, concluído e em operação. Ela liga a cidade de Açailândia (MA) à Anápolis (GO). Assim como os dois eixos logísticos anteriormente citados, a ferrovia atravessa o estado do Tocantins, por sua região central, em grande parte na região entre o Rio Tocantins e a BR – 153. E algumas décadas depois da rodovia, se propõe a alterar o dinamismo da economia no estado, impactando diretamente 26 municípios. Dos nove polos de carga/plataformas multimodais, quatro localizam-se no estado do Tocantins. Sendo as cidades hospedeiras as seguintes: Colinas, Guaraí, Porto Nacional e Gurupi.

Figura 5 - Multipolaridade do Estado do Tocantins.



Fonte: SEPLAN, 2019. Organizado pelo autor.

Em Colinas o pátio foi preparado para receber Granel sólido (mercadorias como: grãos de milho, soja e farelo de milho e soja) com capacidade para 31.600 toneladas. Em Guaraí, o pátio é voltado para o recebimento de Granel Líquido (mercadorias como: álcool e biodiesel) e sua capacidade estática é de 4.000 m³. Porto Nacional possui a plataforma com maior desenvolvimento e é uma plataforma voltada tanto a Granel sólido como líquido (grãos de milho e soja, farelo de milho e soja, diesel, álcool, biodiesel, gasolina). Segundo informações de 2019 a plataforma conta com as seguintes empresas: Agrex do Brasil, com capacidade estática de 15.000 toneladas. Petrobrás distribuidora com capacidade para 32.840 m³. Raízen Combustíveis, com capacidade para 13.100 m³. E Norship Participações e Representações Comerciais com capacidade para 17.000 m³. Totalizando uma capacidade de 62.940 m³ e 15.000 toneladas. Segundo dados apresentados pela Valec a plataforma de Gurupi está concluída, e terá como empresa gestora a Porto Seco Centro Oeste S/A, cujos projetos de funcionamento estão em fase de adquirir licenças.

Assim como ocorreu com o funcionamento dos dois eixos de escoamento anteriormente citados, com a ferrovia, já se pode apontar como principal exemplo do surgimento de novos polos urbanos, o desenvolvimento e crescimento exponencial e especulatório do distrito de Luzimangues, pertencente ao município de Porto Nacional, e localizado próximo de uma das plataformas multimodais da ferrovia norte-sul, distante 8 km da capital Palmas, separadas apenas pela lamina de água do reservatório da Usina Hidroelétrica Luís Eduardo Magalhães.

Observa-se, portanto, no estado do Tocantins uma multipolaridade, onde em seu eixo central, seguindo os eixos de escoamento/circulação já citados aqui, três cidades se destacam como centro de importância regional. Polos de articulação econômica e de serviços, fato ilustrado pelo mapa 5. Na região sul Gurupi se destaca, na região norte, a cidade de Araguaína é o grande centro e na região central de Palmas a capital estadual, e no que diz respeito a dados populacionais e econômicos, ajuda a impulsionar suas cidades vizinhas, Porto Nacional e Paraíso do Tocantins.

2.2. AS CINCO MAIORES CIDADES DO ESTADO

Palmas

A mais nova capital estadual do Brasil, Palmas, cidade projetada começa a sair dos papéis no ano de 1989, logo após a criação do estado do Tocantins pela constituição do ano de

1988. Somente no dia 1º de janeiro de 1990 Palmas assume de fato o título de capital do Tocantins. De acordo com dados do IBGE nos períodos entre censos a população da mais nova capital estadual do Brasil, aumentou de 25 mil habitantes em 1991 para 130 mil no ano de 2000, crescimento de 420% no período, uma média de 11 mil novos habitantes, por ano. Em 2018 é a maior cidade do estado quando considerada a população e conta com cerca de 290 mil pessoas, segundo estimativa do IBGE no ano de 2018, 110 mil a mais que a segunda colocada Araguaína.

Araguaína

Araguaína está localizada à margem da BR – 153, a 393 km ao norte de Palmas. Seu surgimento é datado de muito tempo antes da rodovia, por volta do ano de 1876. Porém, conquista sua emancipação política apenas no ano de 1958. Seu desenvolvimento econômico e populacional se deve muito à BR – 153, tanto é que na década de 1980, quando o estado do Tocantins ainda não havia sido implantado, Araguaína tinha a quarta maior população do estado de Goiás, atrás apenas de Luziânia, Anápolis e Goiânia. Araguaína tem a segunda maior população do Tocantins, com cerca de 180 mil pessoas, dado estimado pelo IBGE no ano de 2018. E assim como Gurupi ao sul, é o principal polo da região norte do estado.

Gurupi

A cidade de Gurupi está localizada à 224 km ao sul da capital Palmas, e é o principal polo para a região sul do Tocantins. Estritamente ligada à história da BR – 153, Gurupi surge por volta do ano de 1952, e teve sua emancipação política no ano de 1958. Sendo a terceira maior cidade do Tocantins com uma população estimada pelo IBGE no ano de 2018 de cerca de 85 mil pessoas.

Porto Nacional

Ainda antes do surgimento do Tocantins como estado, quando era parte integrante do território do estado do Goiás, o Rio Tocantins foi importante rota de escoamento. Nesse período Porto Nacional surge e se desenvolve como principal polo de articulação na região norte do estado de Goiás. Cidade essa, estrategicamente localizada à margem do rio que leva à cidade de Belém no Pará, e de certa forma centralizado entre importantes centros de extração de ouro nos séculos XVIII e XIX. Segundo relatos históricos, Porto Nacional surge no ano de 1738, e conquista sua emancipação política no ano de 1861, uma das mais antigas cidades da

região, é considerada capital da cultura do estado do Tocantins. Está localizada 66 km ao sul da capital Palmas. Porto Nacional tem uma população estimada pelo IBGE em 2018 de aproximadamente 52 mil habitantes.

Paraíso do Tocantins

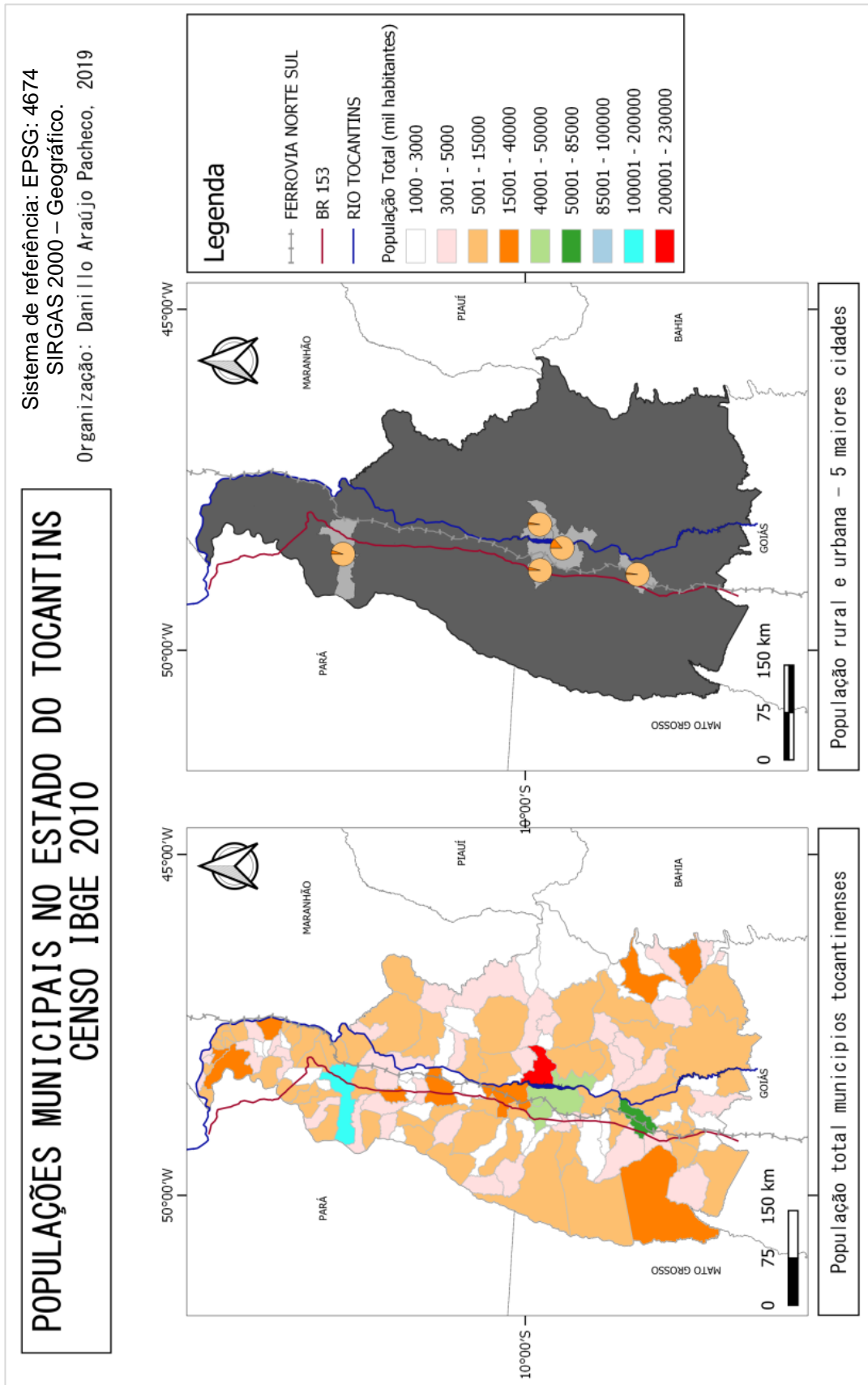
Como inúmeras cidades ao longo da 5ª maior rodovia do Brasil, Paraíso do Tocantins surge próximo de um acampamento de trabalhadores da construção da BR – 153. O ano de surgimento é o de 1958 e sua emancipação política do município de Pium é datada do ano de 1963. Localiza-se a 65 km a oeste da capital Palmas. Sua população é de aproximadamente 50 mil habitantes segundo estimativa do IBGE para o ano de 2018.

2.2.1. INDICADORES DEMOGRÁFICOS, ECONÔMICOS E URBANÍSTICOS.

CONTEXTO DEMOGRÁFICO

Observados os dados disponibilizados pelo Censo de 2010, o mapa 6 classifica os 139 municípios do Tocantins em nove grupos. A Tabela 2 qualifica esses grupos. Observa-se, portanto, com auxílio dos dados, a imensa maioria de municípios com população inferior a 15 mil pessoas. O grupo seguinte, das cidades entre 15.001 e 40.000 pessoas, é formado por nove municípios, porém, apenas duas ultrapassam o número de 30 mil pessoas (Colinas e Araguatins). Na sequência, Porto Nacional e Paraíso do Tocantins se classificam no grupo entre 40 e 50 mil pessoas. E nos patamares superiores, muito distantes umas das outras estão os três polos regionais tocantinenses, Gurupi com cerca de 76 mil pessoas, Araguaína que tinha por volta de 150 mil pessoas (o dobro de Gurupi) e Palmas com aproximadamente 230 mil pessoas (80 mil a mais que a segunda colocada). 40% da população total do estado está residente nos cinco maiores municípios. Quando se leva em consideração a população urbana o número é de 48%. E no que diz respeito à população rural, 8% se concentra nestes municípios.

Figura 6 - Populações Municipais no Estado do Tocantins.



Fonte: IBGE, Censo 2010. Organizado pelo autor.

Tabela 2 - Classificação dos Municípios em número de pessoas residentes.

Grupo	Número de Municípios
Acima de 200.000 pessoas	01
De 100.001 a 200.000 pessoas	01
De 50.001 a 85.000 pessoas	01
De 40.001 a 50.000 pessoas	02
De 15.001 a 40.000 pessoas	09
De 5.001 a 15.000 pessoas	51
De 3.001 a 5.000 pessoas	39
De 1.000 a 3.000 pessoas	35

Fonte: IBGE, 2010.

De acordo com o CENSO de 2010, (tabela 3), do número total de pessoas no estado do Tocantins, 21% é rural e 79% é urbana. Das cidades analisadas, Porto Nacional é a que mais possui população rural relativa, sendo 14% da sua população total. Araguaína é a cidade que mais possui população rural em números, sendo naquela época, cerca de 7.500 pessoas. Gurupi tem a maior porcentagem de população urbana, sendo 98% do total. Com exceção de Porto Nacional, todas as outras têm um número de população urbana superior a 95% do total.

Tabela 3 - População urbana e População rural (2010).

Tocantins	Total	Urbana	Percentual	Rural	Percentual
	1.383.445	1.090.106	79%	293.339	21%
Palmas	228.332	221.742	97%	6.590	3%
Araguaína	150.484	142.925	95%	7.559	5%
Gurupi	76.755	75.000	98%	1.755	2%
Porto Nacional	49.146	42.435	86%	6.711	14%
Paraíso do Tocantins	44.417	42473	96%	1.944	4%

Fonte: IBGE, 2018.

Tais dados mencionados acima, não distinguem se o acréscimo populacional é em sua maioria através de migrações, ou se grande parte é nascida no local, além, é claro, da ausência de um Censo desde o ano de 2010. Buscou-se através de uma estimativa, com o objetivo de refinar a análise dos dados, o número de nascidos vivos e o número de óbitos, em cada um dos cinco maiores municípios do Tocantins, comparados aos números da população estimada disponibilizadas na tabela 6. A tabela 4 expõe dados de nascidos vivos entre os anos de 2009 e 2017. Enquanto a tabela de número 5 apresenta o número de óbitos no mesmo período e nas mesmas cidades.

Tabela 4 - Nascidos Vivos a cada ano nas cinco maiores cidades do Tocantins.

Município	Nascidos vivos, ocorridos no período								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Palmas	4.163	4.240	4.516	4.555	4.633	5.049	5.085	4.284	5.185
Araguaína	2.732	2.768	2.792	2.943	2.924	3.080	2.984	2.813	3.020
Gurupi	1.233	1.252	1.257	1.275	1.215	1.305	1.354	1.254	1.286
Porto Nacional	825	818	907	905	869	913	1.053	920	1.072
Paraíso do Tocantins	739	753	761	797	777	837	837	828	836

Fonte: IBGE, 2018.

Trabalhando então com os seguintes dados em conjunto, chega-se a um saldo entre mortes e nascidos vivos. No caso de Palmas, enquanto segundo a projeção fornecida pelo IBGE o número de pessoas teve uma alta no período de 2009 a 2017 cerca de 98 mil pessoas, o saldo entre nascidos vivos e mortes é de aproximadamente 34 mil neste mesmo período. Podemos, então, estimar que a diferença de 64 mil pessoas, possa ser o número de migrações. Em Araguaína o número fornecido pela projeção do IBGE é uma alta de cerca de 56 mil pessoas. E o saldo entre a tabela 4 e a 5 é cerca de 19 mil pessoas. Estimamos então que por meio de migração, Araguaína tenha recebido aproximadamente 37 mil pessoas. Em Gurupi o saldo entre nascimentos e mortes é de quase 8 mil pessoas e a alta populacional projetada pelo IBGE no período é de 11 mil pessoas. Pode-se estimar, portanto, que aproximadamente 37% do crescimento populacional estimado foi por meio de migração. Conforme as cidades vão perdendo grau de importância na rede estadual, observa-se também a diminuição na porcentagem de migração em relação ao crescimento populacional estimado nesse período. Porto Nacional registra uma alta estimada de 6 mil pessoas, de acordo com projeção do IBGE, e um saldo entre nascidos vivos e óbitos de aproximadamente 5.700 pessoas. Paraíso conta com um saldo de 5 mil nascidos frente ao número de mortes, e uma alta populacional estimada em cerca de 8 mil pessoas.

Tabela 5 - Número de óbitos ocorridos no período.

Número de óbitos ocorridos no período									
Municípios	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Palmas	686	681	772	770	843	913	976	886	980
Araguaína	694	762	718	759	791	847	862	904	976
Gurupi	379	390	413	362	405	361	406	408	482
Porto Nacional	236	271	269	279	241	291	306	297	299
Paraíso do Tocantins	211	223	240	203	224	232	256	242	243

Fonte: IBGE, 2018.

Portanto, observa-se que em Palmas e Araguaína o crescimento populacional é influenciado principalmente pela migração. Enquanto nas demais cidades o número de nascimentos é superior ao número de pessoas que se mudam para residir nestas cidades. Porém, o caso que mais chama a atenção é o município de Porto Nacional, onde o possível número de migrantes é bem inferior ao observado, nas demais cidades analisadas. Inclusive sendo relatado pelas projeções do IBGE um declínio de cerca de 100 pessoas residentes em Porto Nacional no ano de 2018, algo não verificado nas demais cidades.

No geral, a tabela 6, nos mostra que no período entre 2009 e 2018, o crescimento populacional no estado do Tocantins foi de 20%. Uma média de 2,5% ao ano. Palmas e Araguaína apresentam altas excepcionais. Palmas registrando uma média anual de 6,87%, totalizando 55% de alta no período analisado. Araguaína por sua vez, teve alta de 48%, uma média de 6% ao ano, talvez mais impressionante até do que o caso de Palmas, quando se leva em consideração o fato de Araguaína não ser uma capital estadual. Na sequência vem Paraíso com crescimento populacional de 20% no período, média anual de 2,5%. Abaixo da média estadual, estão Gurupi e Porto Nacional. Gurupi com média anual de 1,87%, totalizando crescimento de 15% no período. E Porto Nacional, com crescimento estimado em 13% no período, sendo uma média anual de 1,44%.

Tabela 6 - População residente estimada.

Tocantins	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	1.292.051	1.383.445	1.400.892	1.417.694	1.478.164	1.496.880	1.515.126	1.532.902	1.550.194
Palmas	188.645	228.332	235.316	242.070	257.904	265.409	272.726	279.856	286.787

Araguaína	119.637	150.484	153.351	156.123	164.093	167.176	170.183	173.112	175.960
Gurupi	74.357	76.755	77.655	78.525	81.792	82.762	83.707	84.628	85.523
Porto Nacional	46.722	49.146	49.465	49.774	51.501	51.846	52.182	52.510	52.828
Paraíso do Tocantins	42.015	44.417	45.054	45.669	47.724	48.409	49.076	49.727	50.360

Fonte: IBGE, 2018.

Ao levar em consideração o último Censo do IBGE, no ano de 2010 a população de Porto Nacional era de 49.146 habitantes, e em projeção no ano de 2018 o IBGE estima que essa população tenha saltado para 52.700 habitantes um crescimento de aproximadamente 7,23% em 8 anos, uma média de 0,90 % ao ano. Se comparado a outras cidades do Tocantins conforme se pode observar abaixo no quadro comparativo entre às cinco maiores cidades do estado, destaca-se que Porto Nacional foi a cidade que apresentou menor crescimento populacional entre às cinco comparadas. Se comparada à cidade de Paraíso, atualmente cidade de mesmo porte e também na região central do estado, em números absolutos, Porto Nacional teve crescimento populacional significativamente inferior. Talvez pelo fato de Paraíso do Tocantins estar às margens do atual eixo de escoamento de produção a BR – 153, o que pode tornar seu comércio mais pujante e diversificado, fazendo com que dessa forma, a proximidade da capital Palmas, que por sinal é praticamente a mesma tanto para Paraíso, quanto para Porto Nacional, não tenha tanto impacto na primeira, quanto na segunda.

Tabela 7 - Crescimento populacional no período 2010-2018.

CIDADE	Crescimento no período 2010-2018 (%)	Crescimento no período 2010-2018 (habitantes)	Média anual crescimento no período 2010-2018 (habitantes)
Porto Nacional	7,23	~ 3500	~ 440
Paraíso	12	~ 6000	~ 750
Palmas	22	~ 63500	~7900
Araguaína	15	~ 27000	~ 3375
Gurupi	10	~ 9000	~ 1125
Tocantins	11 %		
Brasil	8%		

Fonte: IBGE, 2018. Adaptado pelo autor.

Portanto, pode-se constatar que em Porto Nacional, o crescimento populacional no período acima citado, acaba por ser o menor dentre as cinco maiores cidades do Tocantins. Acrescido de pouquíssimo acréscimo de imigrantes. A seguir é apresentado o contexto econômico. Seria o baixo crescimento populacional influenciado por uma possível situação econômica desfavorável?

CONTEXTO ECONÔMICO

Observa-se em dados disponibilizados pela Secretaria da Fazenda do Estado do Tocantins, que a soma do PIB das cinco maiores cidades, relacionado ao PIB de todo o estado teve considerável alta de 2009 a 2016, conforme sublinhado na tabela 8. No ano de 2009 a soma do PIB das cinco maiores cidades era 49% de todo o PIB do Tocantins. No ano de 2016 esse valor subiu para 53%. Ao analisar as altas separadas os municípios tiveram alta no seu PIB de 148% nesse período de 8 anos, uma média de 19% ao ano, enquanto o estado teve alta de 57% no mesmo período, uma média de 7% ao ano.

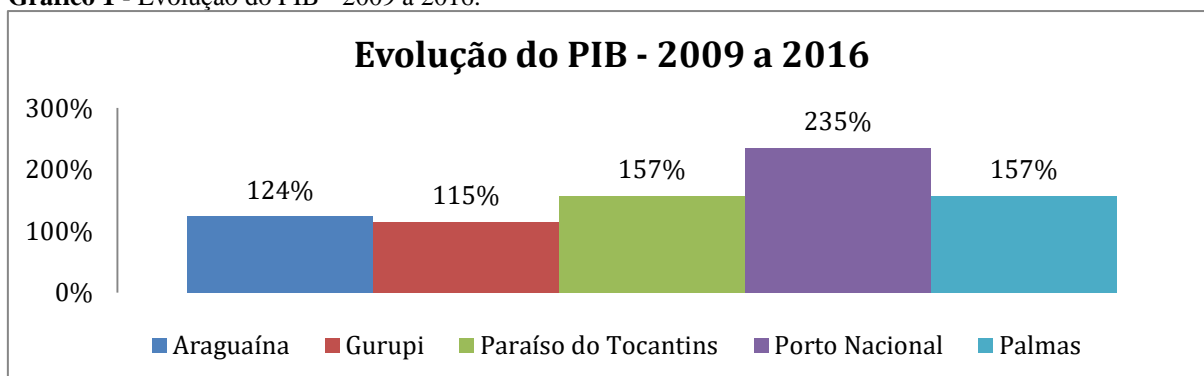
Tabela 8 - PIB Cinco Maiores Cidades do Tocantins – 2009 a 2016.

Produto Interno Bruto a preços correntes (Mil Reais) – Valores nominais								
Município	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tocantins	13.689.804	16.404.816	18.345.688	20.684.430	23.796.656	26.189.323	28.930.291	31.575.831
Palmas	3.149.045	4.102.952	4.407.184	4.886.729	5.794.789	6.593.224	7.394.463	8.108.595
Araguaína	1.695.273	1.980.668	2.139.828	2.434.281	2.887.139	3.038.315	3.442.013	3.805.223
Gurupi	944.022	1.234.374	1.259.857	1.468.283	1.616.666	1.661.897	1.842.379	2.034.195
Porto Nacional	448.791	550.115	699.645	866.502	923.421	1.118.548	1.372.034	1.501.243
Paraíso do Tocantins	479.138	570.080	643.407	764.693	841.620	902.190	1.011.003	1.229.839

Fonte: IBGE, 2018.

Quando comparados os municípios, observa-se que dentre os cinco, aqueles que estão localizados na região central, contaram com maiores altas, conforme se verifica no gráfico 1. Nessa região predomina o cultivo da soja e do milho. Araguaína na região norte do estado vem na sequência. Em sua economia predomina a agropecuária. E por último dos cinco maiores, Gurupi com uma alta de 115% no período uma média de 14%, mesmo sendo o último ainda muito acima da média estadual.

Gráfico 1 - Evolução do PIB - 2009 a 2016.



Fonte: IBGE, 2018.

O agronegócio tem grande impacto nesse quadro evolutivo do PIB das cidades do estado do Tocantins. A tabela 9 apresenta dados referentes à exportação e importação dos municípios. Interessante observar que, no que diz respeito a essa variável, as cinco maiores cidades não são necessariamente as cinco maiores em exportação ou importação. Outro fator importante a ser relatado e observado é que dentre os maiores exportadores, o principal destino da exportação é a China, e o principal produto exportado é a soja. No caso da importação o principal parceiro é os Estados Unidos, e os principais produtos importados são combustíveis, derivados de combustível e fertilizantes.

Tabela 9 - Balança Comercial.

BALANÇA COMERCIAL 2018 – EXPORTAÇÃO			BALANÇA COMERCIAL 2018 – IMPORTAÇÃO		
Posição	MUNICÍPIO	US\$ FOB*	Posição	MUNICÍPIO	US\$ FOB*
1º	Pedro Afonso	123.784.823	1º	Palmas	111.780.231
2º	Palmas	117.906.397	2º	Porto Nacional	105.961.039
3º	Porto Nacional	95.986.516	3º	Xambioá	5.628.958
4º	Guaraí	86.089.107	4º	Arraias	1.852.025
5º	Araguaína	68.530.040	5º	Colinas do Tocantins	1.665.438
6º	Figueirópolis	46.962.183	6º	Araguaína	1.400.331
7º	Campos Lindos	44.134.343	7º	Wanderlândia	716.019
8º	Gurupi	39.313.971	8º	Paraíso do Tocantins	515.881
9º	Cariri do Tocantins	31.323.366	9º	Gurupi	28.229
10º	Silvanópolis	27.045.307			
11º	Paraíso do Tocantins	26.993.392			

* Valores nominais

Fonte: IBGE, 2018.

Após essa análise de números globais e adentrando a economia interna dos municípios, a tabela 10 e a figura 7 possibilitam a análise no que diz respeito ao número de empresas nas cinco maiores cidades no período de 2009 a 2016. Palmas, Araguaína e Gurupi, têm suas posições consolidadas nesse intervalo, porém Porto Nacional e Paraíso do Tocantins ano a ano estão bem próximos. Por mais que historicamente, Porto Nacional tenha um número de pessoas maior que Paraíso, no que diz respeito a economia, os dados e a análise visual demonstram que a economia interna de Paraíso parece ser mais dinâmica que a de Porto Nacional. Isso se reflete nos dados populacionais, onde cada vez mais, Paraíso se aproxima de Porto Nacional, dados estes que serão analisados mais à frente.

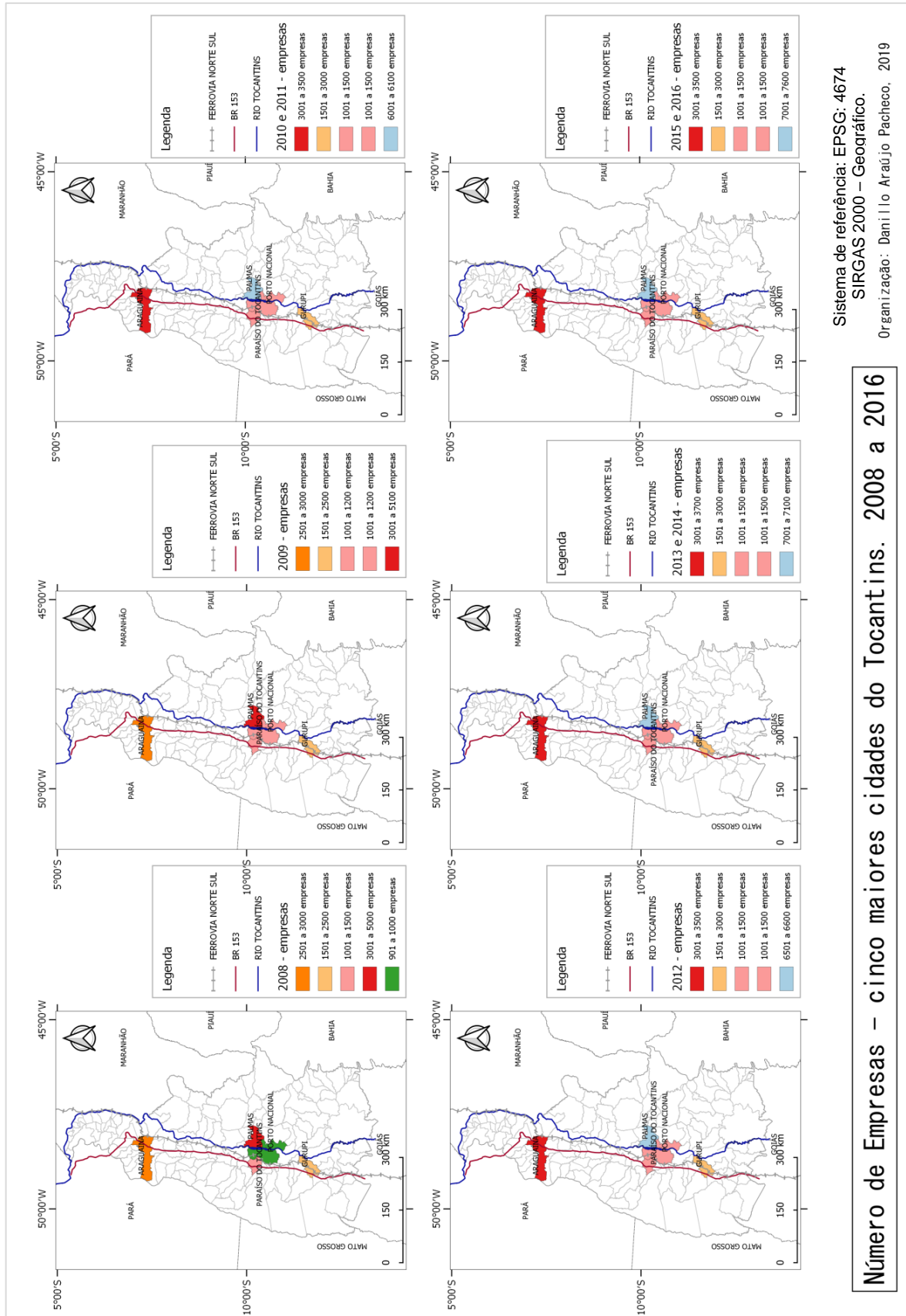
Tabela 10 - Número de empresas - 2009 a 2016.

Número de empresas e outras organizações (Unidades)								
Unidade da Federação e Município	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tocantins	22.194	23.649	23.761	24.744	25.978	24.751	25.199	25.066
Palmas	5.084	5.808	6.055	6.603	7.077	7.164	7.518	7.451
Araguaína	2.943	3.134	3.415	3.401	3.674	3.269	3.386	3.412
Gurupi	1.940	2.105	1.988	2.223	2.290	2.282	2.459	2.311
Porto Nacional	1.023	1.026	1.059	1.129	1.192	1.190	1.286	1.321
Paraíso do Tocantins	1.131	1.246	1.302	1.223	1.334	1.279	1.283	1.254

Fonte: IBGE, 2018.

Quando comparados ao Estado do Tocantins, a soma do número de empresas nas cinco maiores cidades passa de 55% do total do estado em 2009 a 63% em 2016. Apenas Porto Nacional teve alta constante nesse período, totalizando uma alta de 29% em 8 anos. Palmas teve a maior alta, um total de 47%, contudo, passou por uma queda no ano de 2016. A média de alta das cinco cidades ficou em 30%, sendo que Paraíso do Tocantins teve 11% de alta, abaixo da média estadual que foi de 13%. A cidade passou por um declínio nos anos de 2015 e 2016, apenas nestes dois anos, Porto Nacional a superou em número absoluto de empresas.

Figura 7 - Número de Empresas de 2008 a 2016.



Número de Empresas – cinco maiores cidades do Tocantins, 2008 a 2016

Sistema de referência: EPSG: 4674
 SIRGAS 2000 – Geográfico.
 Organização: Danilo Araújo Pacheco, 2019

Fonte: IBGE, 2018. Organizado pelo autor.

Aprofunda-se então a análise, verificando os dados referentes ao emprego. A tabela 11 apresenta a relação de pessoal ocupado entre os anos de 2009 e 2016 nas cidades de Palmas, Araguaína, Gurupi, Porto Nacional e Paraíso do Tocantins, além dos dados do estado do Tocantins. Assim como na análise referente ao número de empresas, Palmas tem alta constante até o ano de 2016 quando tem uma queda de quase duas mil pessoas. O mesmo observa-se no Tocantins, onde a queda no ano de 2016 é superior a dez mil pessoas. Araguaína e Gurupi passaram por altas e baixas entre os anos de 2013 e 2016, com forte baixa em 2016. Porto Nacional, diferentemente dos números relativos às empresas passou por altas e baixas no período, com fortes baixas nos anos de 2010 e 2016. Paraíso, porém, foi na contramão do panorama e passou por uma forte alta no ano de 2016.

Quando se considera as porcentagens, a alta no estado foi de 14%, uma média anual de 1,75%. A mesma média foi observada em Palmas. A menor alta foi sentida em Gurupi, apenas 4%, uma média de 0,50% ao ano. Porto Nacional e Paraíso tiveram alta superior a 30%, sendo Paraíso a líder nessa variável, tendo uma alta de 39%, e uma média anual de 4,87%.

Neste intervalo de tempo, ocorreram dois períodos eleitorais a nível municipal, nos anos de 2012 e 2016, e dois períodos eleitorais a nível estadual e federal, nos anos de 2010 e 2014. Deve-se considerar que além dos períodos conturbados econômica e politicamente no Brasil e no Mundo, nesse intervalo analisado, o pessoal ocupado nestes municípios e no estado, em sua grande parte, são contratos municipais ou estaduais, que estão intimamente relacionados ao momento político e aos anos eleitorais.

Tabela 11 - Pessoal Ocupado - 2009 a 2016.

Pessoal ocupado total (Pessoas)								
Unidade da Federação e Município	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tocantins	246.656	256.937	258.534	261.817	274.724	288.169	291.657	281.181
Palmas	132.386	137.928	134.264	135.565	139.394	151.298	152.432	150.699
Araguaína	23.326	23.866	24.960	26.784	29.896	29.488	29.844	28.024
Gurupi	13.449	15.086	15.457	16.600	15.850	16.194	15.798	14.031
Porto Nacional	6.209	5.618	6.326	6.698	7.616	8.313	8.523	8.066
Paraíso do Tocantins	7.534	8.406	9.167	9.255	9.727	9.912	9.833	10.480

Fonte: IBGE, 2018.

Observou-se, portanto, que em relação às maiores cidades do Tocantins, Porto Nacional cresceu pouco em população. O PIB, porém, teve significativa alta. A produção de empregos cresceu, no entanto, não equivalente a alta do PIB. Daí pode-se levantar a hipótese de que a expectativa em torno deste incentivo econômico pode ter impactado na liberação dos novos loteamentos. Assim como ocorreu nas décadas de 1970 e 1980, com integração da cidade à BR 153 por meio da ponte sobre o Rio Tocantins, construída no final da década de 1970.

Portanto, verifica-se no estado do Tocantins forte crescimento econômico neste início de século 21. Porém, em casos como o de Porto Nacional, onde a evolução do PIB é muito devido às commodities agrícolas, e por conta da Lei Kandir existe a isenção de impostos. Por mais que empregos sejam oferecidos, e que o município esteja em destaque no cenário nacional por conta de sua produção agrícola. Porto Nacional ainda não se beneficia diretamente desse crescimento econômico. Os maiores beneficiados deste movimento, são principalmente alguns agentes ligados ao agronegócio, e principalmente as grandes empresas que estão por trás de tudo.

3. O CASO ESPECÍFICO DE PORTO NACIONAL

Porto Nacional é uma das primeiras e principais cidades na região central do Brasil, antigo estado de Goiás. Tem seu surgimento como porto de embarque e desembarque se utilizando do potencial navegável do rio Tocantins. No auge da exploração do ouro na região que contava com importantes centros para a extração do minério como Carmo, Arraial do Pontal e Natividade, foi polo de atração e desempenhou uma posição relevante na articulação regional.

Não se pode precisar o ano da fundação do florescente arraial. Sabe-se, contudo, através de antigas crônicas e roteiros de viagem que nos primeiros anos do século XIX, Porto Real já era um núcleo de certa importância graças a influência da aqua - via do Tocantins e sua privilegiada localização no eixo entre os dois ricos povoados de Carmo e Pontal (GODINHO, 1988. p. 10).

Dos aglomerados acima citados, hoje, Monte do Carmo conta com uma população estimada de 7.827 habitantes (IBGE, 2018), Natividade tem hoje aproximadamente 9.239 habitantes. Por sua vez, Arraial do Pontal não existe mais, conta o ideário popular que o povoado existiu por cerca de 100 anos, e com o declínio da extração do ouro e constantes ameaças indígenas, deixou de existir, e grande parte de sua população migrou para a outra margem do rio, onde se encontrava Porto Real. Segundo Pohl (1976) em seu artigo acerca dos arraiais de Pontal e Porto Real e os conflitos com os Xerentes, em uma visita ao arraial de Porto Real em 1819 o naturalista austríaco Johann Emanuel Pohl descreveu o arraial da seguinte maneira:

[...] o número de casas chegava a trinta (30), sendo que a maioria delas era coberta de palha. Poucas eram cobertas de telhas. A água consumida era trabalhosamente trazida do rio. Contava o arraial com um destacamento de dez soldados, que não recebiam seus soldos havia quatro anos, vivendo de suas plantações à margem do rio. A jurisdição do arraial de Porto Real compreendia o arraial do Pontal, segundo o viajante, quase despovoado, Carmo e Vila de São João das Duas Barras. (Pohl, 1976. p. 228).

Tem-se então um breve relato, do que seria o princípio de Porto Nacional. Ao longo dos séculos, principalmente com a queda da extração de ouro dos arraiais vizinhos, a localização privilegiada à margem do rio foi o que manteve a cidade com o status de importante polo de articulação na região. Sua localização favorecia a comercialização, e as pessoas que anteriormente viviam da extração de minério, passaram a viver da agricultura e

pecuária. Com o declínio da era do ouro, a igreja católica transfere a sede da diocese, que antes estava em Monte do Carmo, para a cidade de Porto Nacional, isso também favorece a evolução do povoado, frente ao declínio daqueles povoados que viviam quase que exclusivamente do ouro.

Com a crescente influência da igreja católica e a presença das irmãs dominicanas a cidade de Porto Nacional, já no início do século XX passa a ser referência de ensino na região. Adentrando o século XX Porto Nacional reforça sua importância como polo articulador no Brasil central, com a construção da pista de pouso largamente utilizada pelo correio aéreo nacional e para operações militares, dando início assim a uma história que hoje eleva a cidade a berço da aviação na região central, contando inclusive com escola de aviação e sendo conhecido com a cidade com maior número de pilotos, proporcionalmente ao tamanho da população.

Após experimentar esse processo de desenvolvimento frente à região Porto Nacional perde seu grau de referência e polo de articulação da região centro norte com a porção sul do Brasil, muito devido à construção da BR-153 no fim da década de 1950 (ligando a cidade de Marabá no Pará a Açu no Rio Grande do Sul), localizada do outro lado do rio Tocantins. Essa nova configuração do deslocamento pelo interior do Brasil, fez com que Porto Nacional acabasse por se isolar em relação às novas linhas de fluxo, dando margem para que cidades ao longo da BR-153, como Gurupi, Paraíso e Araguaína ganhassem destaque e rapidamente assumissem o posto que até então era de Porto Nacional. A saída do isolamento ocasionado pela BR-153 só foi possível após a construção da ponte sobre o rio Tocantins em 1970, até esse momento o deslocamento entre as margens do rio era feito apenas através de balsas.

Posteriormente, no início da década de 1990, Porto Nacional continuou a perder grau de importância na rede do estado do Tocantins, devido ao surgimento da capital Palmas, localizada a 60 km ao norte. No início dos anos 2000, com o impacto gerado pelo lago da Usina Hidroelétrica Luiz Eduardo Magalhães, assim como a ascensão do estado do Tocantins na política Nacional fizeram com que a região passasse a receber investimentos externos. Porto Nacional passa, então, a presenciar a instalação de grandes empresas do ramo da agricultura. Tais empresas, além do impacto econômico e visual na paisagem rural do município, passaram a despertar a esperança de novos tempos para a região.

A migração das unidades produtivas para áreas menos desenvolvidas tem a ver também com as diferenças de nível de remuneração da mão de obra e com a automação. Aquela, visando à maximização dos lucros; esta, ao controle automático

da maior parte dos procedimentos, com unificação ou diferenciação, segundo os objetivos almejados (REIS, 2015. p. 100).

No segundo trimestre do ano de 2007, chega à cidade o Brasil Ecodiesel, empresa produtora de biocombustível, o que representa expectativas tanto para a produção de empregos quanto para os produtores rurais da região que em parceria com a empresa e apoio do estado já produziam mamonas. Por volta do ano de 2013 o Brasil Ecodiesel é vendido à Granol (empresa brasileira dedicada à produção e comercialização de grãos, farelos, óleo vegetal e biodiesel, para o mercado interno e externo, com matriz em São Paulo). Chegam com a expectativa de gerar por volta de 300 empregos diretos, além da parceria com produtores locais. Sua implantação no centro norte do Brasil é estimulada através de incentivos fiscais oferecidos pelo estado.

Paralelamente à grande mudança na paisagem rural do município, pode-se destacar também os investimentos na área da educação técnica e superior, a continuação da ferrovia Norte-Sul e implantação da plataforma multimodal em território portuense. Em 2008 a faculdade municipal UNIPORTO/IESPEN é adquirida pelo Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos Porto Ltda (ITPAC/FAPAC). A faculdade que desde 2008 já influenciava na dinâmica territorial da cidade, seja com a chegada de alunos, professores e técnicos de vários cantos do Brasil, seja com a geração de emprego e renda local. Em 2012 tem um papel mais efetivo quando se analisa a produção do espaço urbano, deixando sua anterior localização central em Porto Nacional e se deslocando para a região nordeste da cidade, próxima há já existente desde os anos 1990, Universidade Federal do Tocantins. Inicialmente Universidade estadual (UNITINS), a universidade pública passa a ser federal (UFT) em 2003. Recentemente localizadas no Jardim dos Ipês, as universidades estimulam a valorização dos terrenos deste loteamento e a especulação em torno de novos loteamentos que surgiram posteriormente as suas implantações, (como, Jardim Universitário, Alto do Porto e Jardim Nova América e o próprio Jardim dos Ipês, bairro que cedeu área para a UFT e o ITPAC) além do estímulo ao mercado de aluguéis, tendo em vista a grande demanda de moradias provisórias por parte dos estudantes de outras regiões do Brasil.

Em 2016 o grupo NRE Educacional, proprietário majoritário do ITPAC vende 30% do seu grupo à Bozano Investimentos (BR Health que tem como principal investidor a alemã Bertelsmann) a rede torna-se assim um dos maiores grupos de ensino em número de alunos de medicina, concorrendo com a Estácio e a Kroton, líderes do ramo no Brasil. Segundo

declarações do responsável pela divisão de ensino da Bozano, cerca de 60% dos estudantes de medicina que ficam no Tocantins são do sudeste brasileiro. Portanto o ITPAC se qualifica nos dias atuais como grande polo de atração de pessoas, principalmente estudantes de medicina.

Ainda como parte do investimento em educação, agora por parte do governo federal, em dezembro de 2008 é aprovada a implantação do IFTO em Porto Nacional, sendo que em fevereiro de 2010 é inaugurado. Localizado junto ao loteamento Jardim América, o instituto federal contribuiu não só com o avanço do ensino técnico e superior na região, como também foi um estímulo para valorização e especulação do loteamento recém-lançado, Jardim América.

3.1. INDICADORES ECONOMICOS E DEMOGRAFICOS

Porto Nacional, em números demográficos é a quarta maior cidade do estado do Tocantins. O município possui uma localização estratégica para a economia estadual e grandes porções de terra rurais aptas a produção de monoculturas como a soja.

No período de 2009 a 2018, a ferrovia Norte Sul tem sido um potencial estimulador para a economia local. No ano de 2008 a Valec anunciou o lançamento da plataforma multimodal em território portuense, próximo ao distrito de Luzimangues e 26 km da capital Palmas. Plataforma que foi implantada junto à ferrovia e hoje conta com grandes empresas que se instalam ali para se aproveitar do novo modal de transporte de carga que é disponibilizado à região, dentre elas três grandes empresas de combustível: Petrobras, Raizen e Norship.

Quanto à Balança comercial, entre altos e baixos a constância é de crescimento no período de 2008 a 2018, sendo que o valor recorde em exportação foi no ano de 2017 com um total superior a US\$ 178 milhões em exportações. No período de 2008 a 2017, verificou-se uma alta de cerca de US\$ 130 milhões nas exportações, passando uma brusca queda de aproximadamente US\$ 80 milhões no ano seguinte. Valores de importação, especialmente de fertilizantes e combustível, também são bem elevados. Abaixo, na tabela 12, pode-se observar os valores detalhados de exportação, importação e saldo da balança comercial no período analisado.

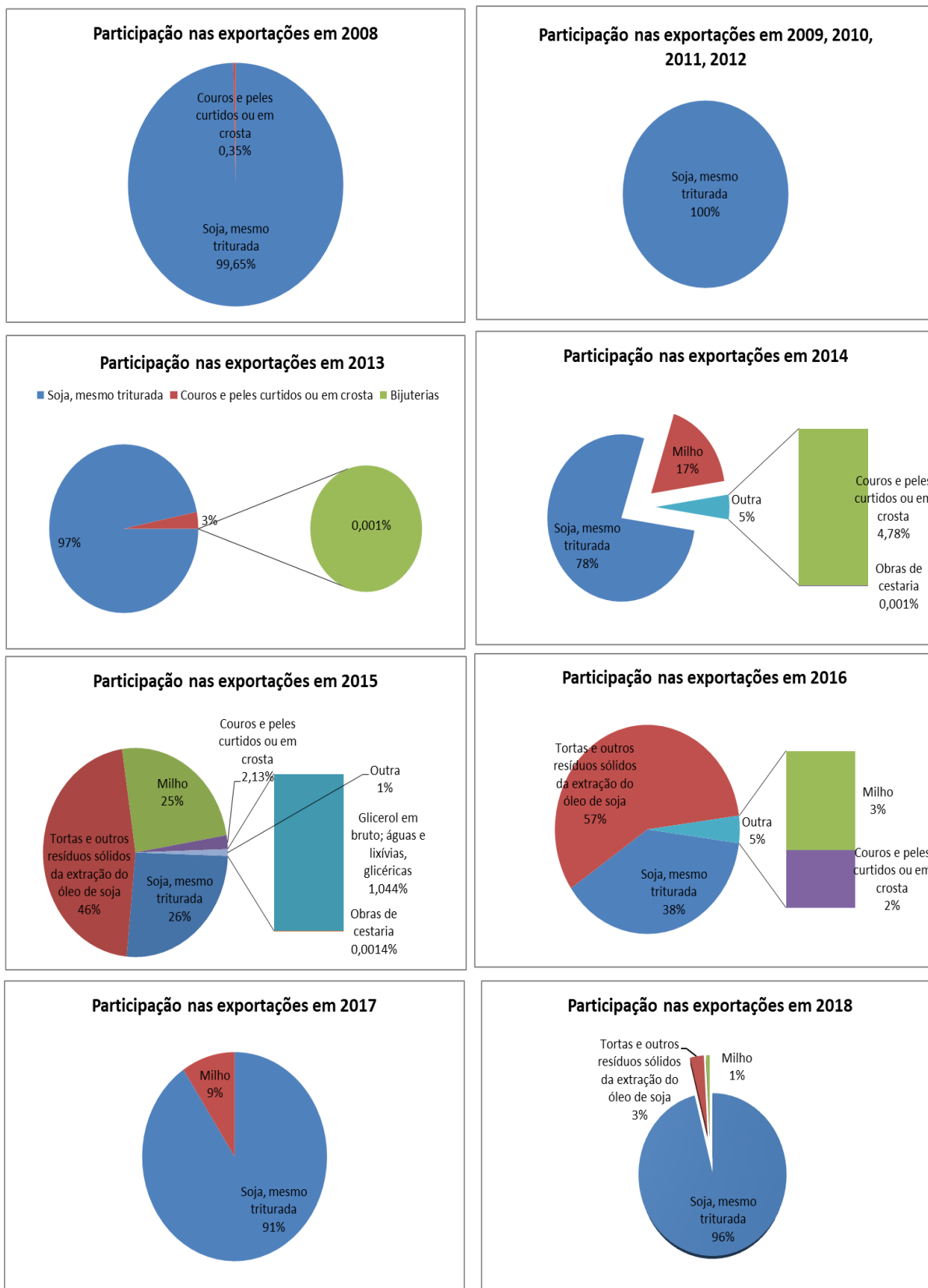
Tabela 12 - Balança Comercial - 2008 a 2018.

Ano	Exportação – Valor Nominal FOB (US\$)	Importação – Valor Nominal FOB (US\$)	Balança Comercial – Valor Nominal FOB (US\$)
2008	47.569.124,00	14.509.835,00	33.059.289,00
2009	19.001.683,00	13.269.208,00	5.732.475,00
2010	28.726.058,00	35.556.839,00	- 6.830.781,00
2011	46.922.547,00	47.893.664,00	- 971.117,00
2012	58.273.210,00	30.063.406,00	28.209.804,00
2013	44.318.822,00	53.581.838,00	- 9.263.016,00
2014	34.410.763,00	36.649.725,00	- 2.238.962,00
2015	87.340.890,00	34.649.725,00	52.691.165,00
2016	84.975.762,00	49.425.397,00	35.550.365,00
2017	178.149.182,00	133.797.918,00	44.351.264,00
2018	95.986.516,00	105.961.039,00	- 9.974.523,00

Fonte: IBGE, 2018.

A seguir pode se verificar a participação das exportações, por categoria e ano (Figura 8). Verifica-se que a soja e os resíduos da extração do óleo da soja são os principais itens exportados, sendo que os principais destinos de exportação ao longo desse período foram a China e Espanha.

Figura 8 - Participação nas exportações - 2008 a 2018.



Fonte: IBGE, 2018. Organizado pelo autor.

Tabela 13 - Empresas exportadoras em Porto Nacional de 2008 a 2018.

EMPRESAS EXPORTADORAS EM PORTO NACIONAL NO PERÍODO DE 2008 A 2018		
ANO	EMPRESA	RAMO EMPRESARIAL
2008	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	MULTIGRAIN S.A.	Comércio atacadista de animais vivos, alimentos para animais e matérias primas agrícolas
	CURTUME NACIONAL LIMITADA	CURTIMENTO E OUTRAS PREPARAÇÕES DE COURO
2009	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
2010	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	MULTIGRAIN S.A.	Comércio atacadista de animais vivos, alimentos para animais e matérias primas agrícolas
2011	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	MULTIGRAIN S.A.	Comércio atacadista de animais vivos, alimentos para animais e matérias primas agrícolas
	AGREX DO BRASIL S.A.	CARGA E DESCARGA
2012	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	MULTIGRAIN S.A.	Comércio atacadista de animais vivos, alimentos para animais e matérias primas agrícolas
	AGREX DO BRASIL S.A.	CARGA E DESCARGA
2013	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	MULTIGRAIN S.A.	Comércio atacadista de animais vivos, alimentos para animais e matérias primas agrícolas
	CURTUME NACIONAL LIMITADA	CURTIMENTO E OUTRAS PREPARAÇÕES DE COURO
2014	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	MULTIGRAIN S.A.	Comércio atacadista de animais vivos, alimentos para animais e matérias primas agrícolas
	CURTUME NACIONAL LIMITADA	CURTIMENTO E OUTRAS PREPARAÇÕES DE COURO
	CGG TRADING S.A.	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	FIAGRIL LTDA	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
2015	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	MULTIGRAIN S.A.	Comércio atacadista de animais vivos, alimentos para animais e matérias primas agrícolas
	CURTUME NACIONAL LIMITADA	CURTIMENTO E OUTRAS PREPARAÇÕES DE COURO
	CGG TRADING S.A.	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	FIAGRIL LTDA	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	GRANOL INDUSTRIA COMÉRCIO E EXPORTAÇÃO S.A.	FABRICAÇÃO DE BIOCOMBUSTÍVEL
2016	CURTUME NACIONAL LIMITADA	CURTIMENTO E OUTRAS PREPARAÇÕES DE COURO
	CGG TRADING S.A.	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	FIAGRIL LTDA	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	GRANOL INDUSTRIA COMÉRCIO E EXPORTAÇÃO S.A.	FABRICAÇÃO DE BIOCOMBUSTÍVEL
	AGREX DO BRASIL S.A.	CARGA E DESCARGA
2017	AGREX DO BRASIL S.A.	CARGA E DESCARGA
	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	FIAGRIL LTDA	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
2018	AGREX DO BRASIL S.A.	CARGA E DESCARGA
	BUNGE ALIMENTOS S/A	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	FIAGRIL LTDA	COMÉRCIO ATACADISTA DE SOJA
	GDM GENETICA DO BRASIL S.A.	PRODUÇÃO DE SEMENTES CERTIFICADAS
	CARGILL AGRÍCOLA S.A.	COMÉRCIO ATACADISTA DE CEREAIS E LEGUMINOSAS

Fonte: Secretaria de Comércio Exterior, 2018.

A tabela 13 classifica ano a ano as empresas responsáveis por exportações e suas respectivas áreas de ação no município de Porto Nacional. Observa-se a concentração das exportações em pouco número de empresas, que atingiu um número máximo de seis no ano de 2015. Isso implica, também, em concentração de renda e terras, assim como no controle corporativo do território.

Dando sequência às análises da economia de Porto Nacional, a tabela 14, apresenta um comparativo de receitas municipais entre o ano anterior ao período analisado e o ano de 2017, sendo o último disponibilizado pelo IBGE. Verifica-se uma alta superior a 300% nas receitas totais. Enquanto no período de 2008 a arrecadação foi pouco superior a 47 milhões de reais em 2017 a arrecadação superou os 156 milhões de reais. Dados detalhados podem ser verificados na tabela abaixo.

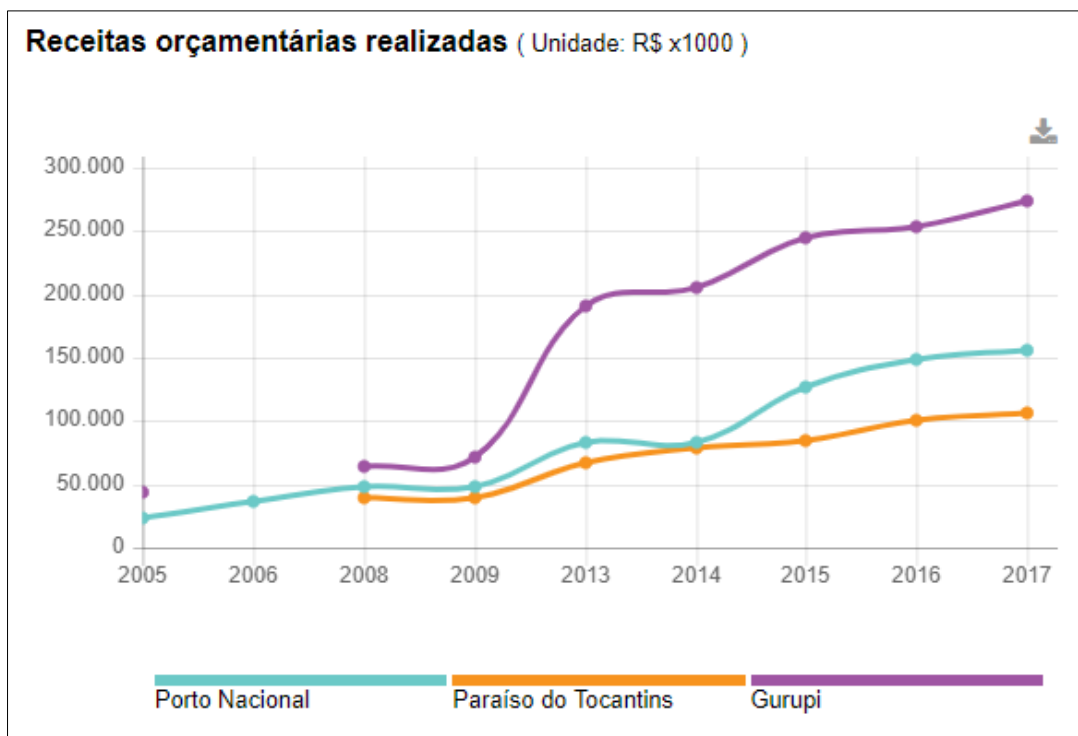
Tabela 14 - Receitas do Município nos anos de 2008 e 2017.

Discriminação	2008	2017
	R\$	R\$
Receitas	47.587.000,00	156.191.153,12
Receitas Correntes	41.572.000,00	148.125.733,50
Receitas Tributárias	7.959.000,00	20.233.561,12
Imposto Sobre a Propriedade Predial e Territorial – IPTU	1.543.000,00	4.212.558,66
Imposto Sobre Transmissão Intervivos – ITBI	803.000,00	1.884.243,11
Imposto Sobre Serviços – ISS	4.477.000,00	10.715.325,87
Imposto Territorial Rural – ITR	50.000,00	433.212,52

Fonte: IBGE, 2018.

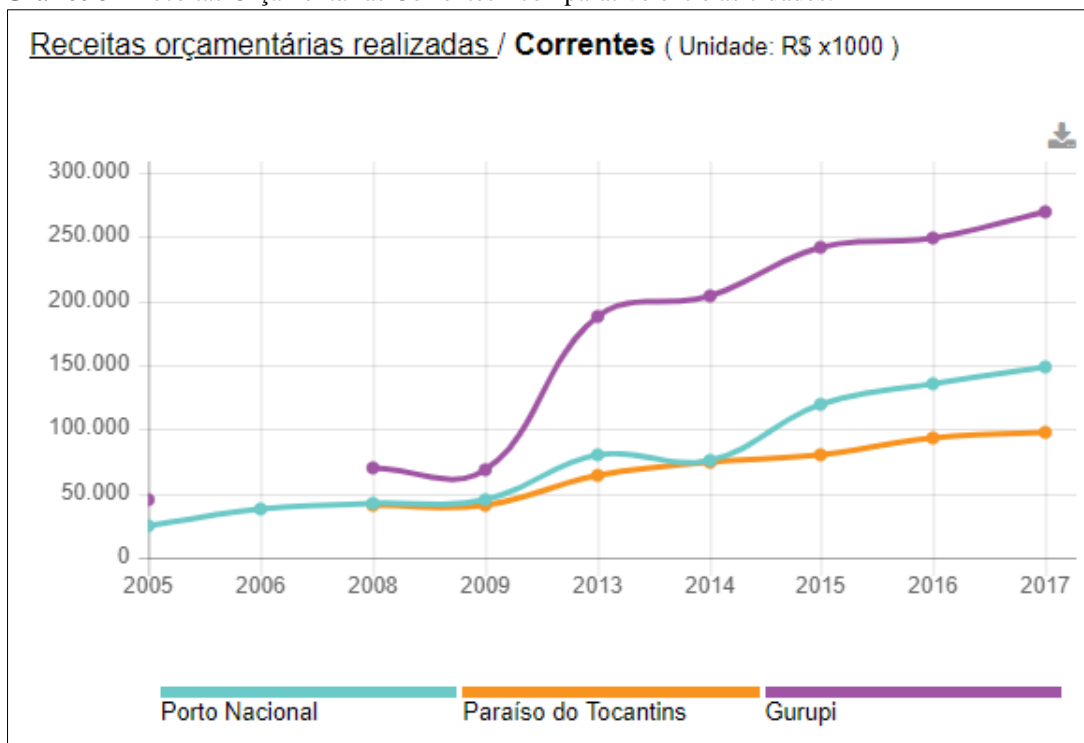
Ainda destrinchando os dados de receita, abaixo é apresentado uma sequência de 6 gráficos com a evolução ano a ano de arrecadação nos municípios de Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Gurupi. Tais cidades foram escolhidas para comparação devido a sua semelhança e porte econômico em relação a Porto Nacional.

Gráfico 2 - Receitas Orçamentárias Realizadas - comparativo entre as cidades.



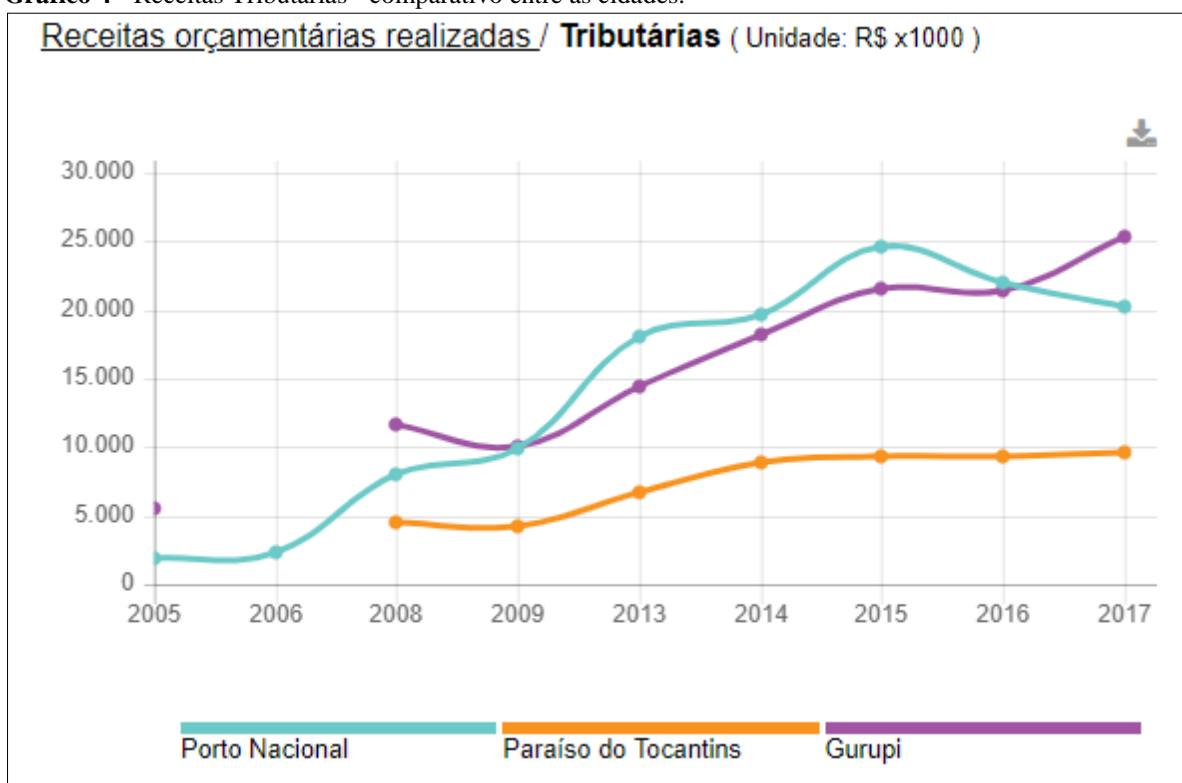
Fonte: IBGE, 2018.

Gráfico 3 - Receitas Orçamentárias Correntes - comparativo entre as cidades.



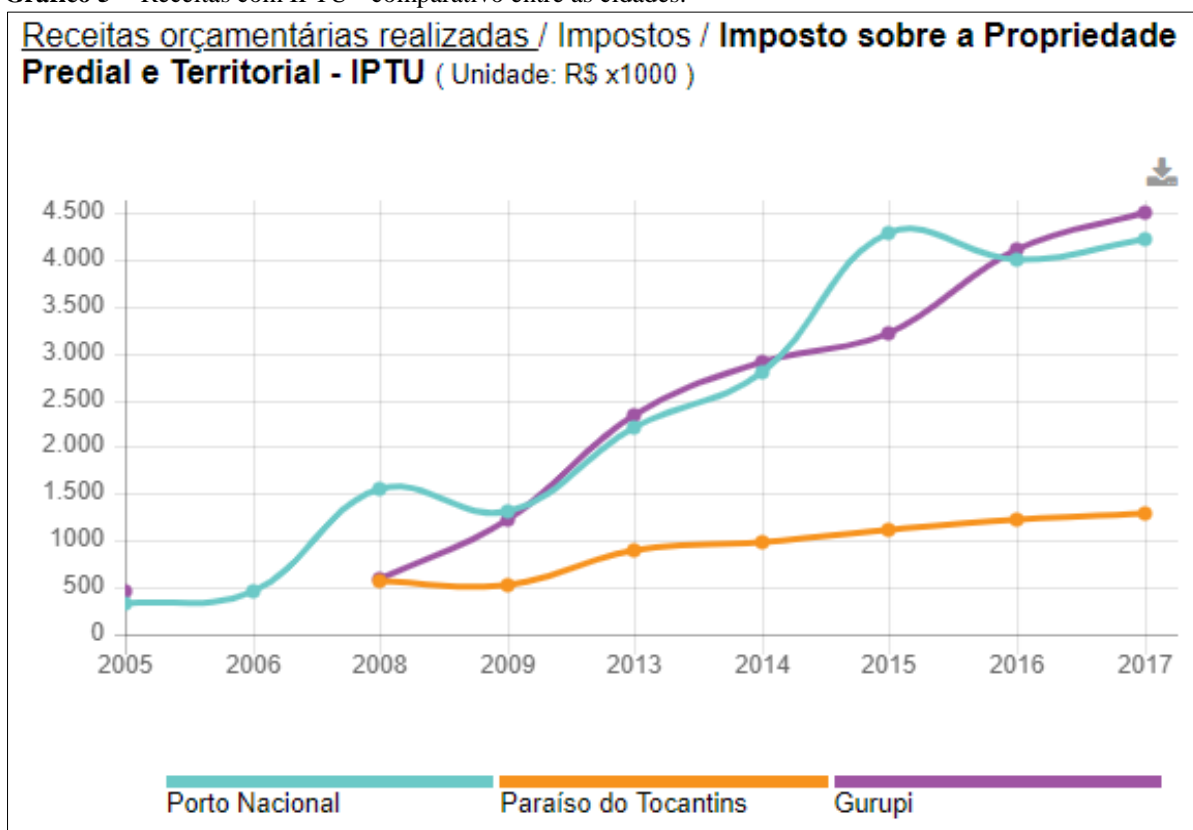
Fonte: IBGE, 2018.

Gráfico 4 - Receitas Tributárias - comparativo entre as cidades.



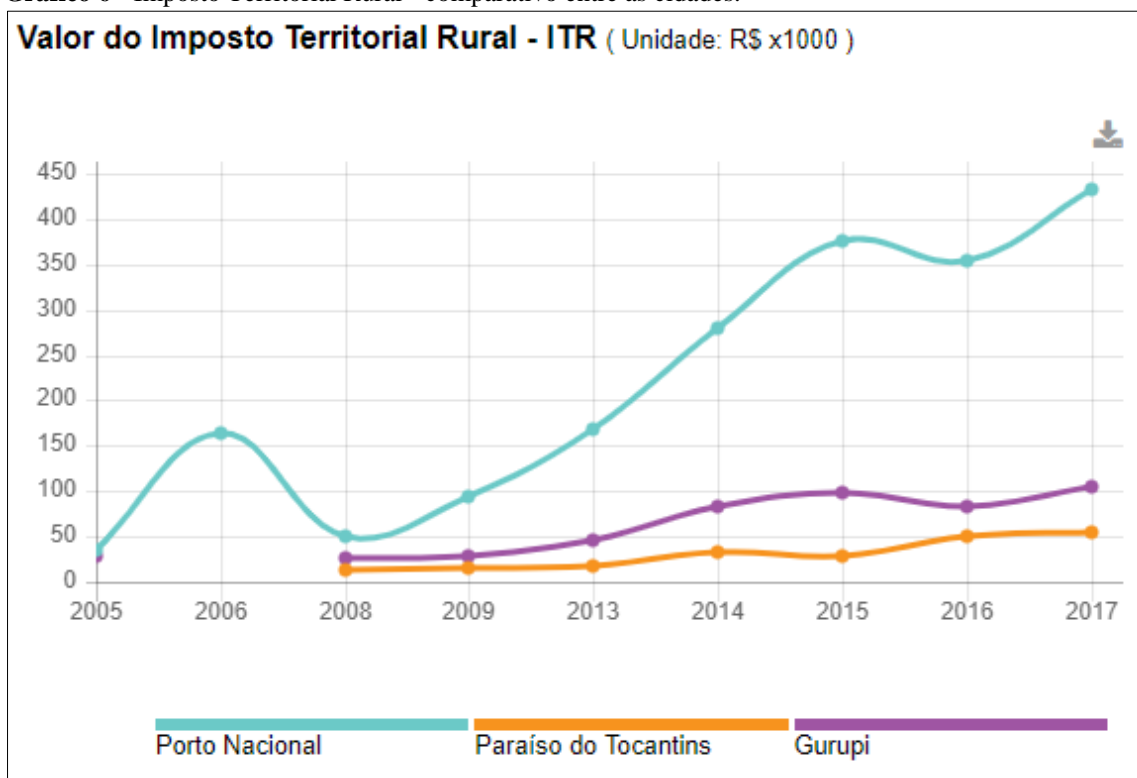
Fonte: IBGE, 2018.

Gráfico 5 - Receitas com IPTU - comparativo entre as cidades.



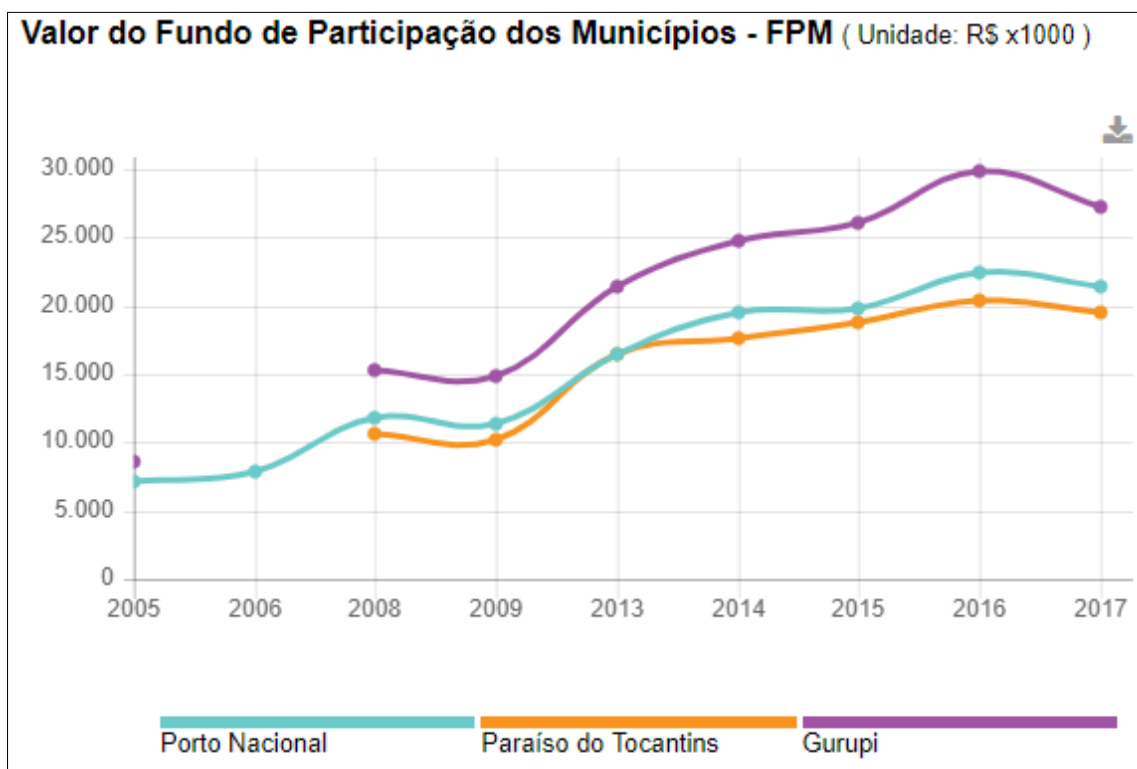
Fonte: IBGE, 2018.

Gráfico 6 - Imposto Territorial Rural - comparativo entre as cidades.



Fonte: IBGE, 2018.

Gráfico 7 - Valor do Fundo de Participação dos Municípios - comparativo entre as cidades.



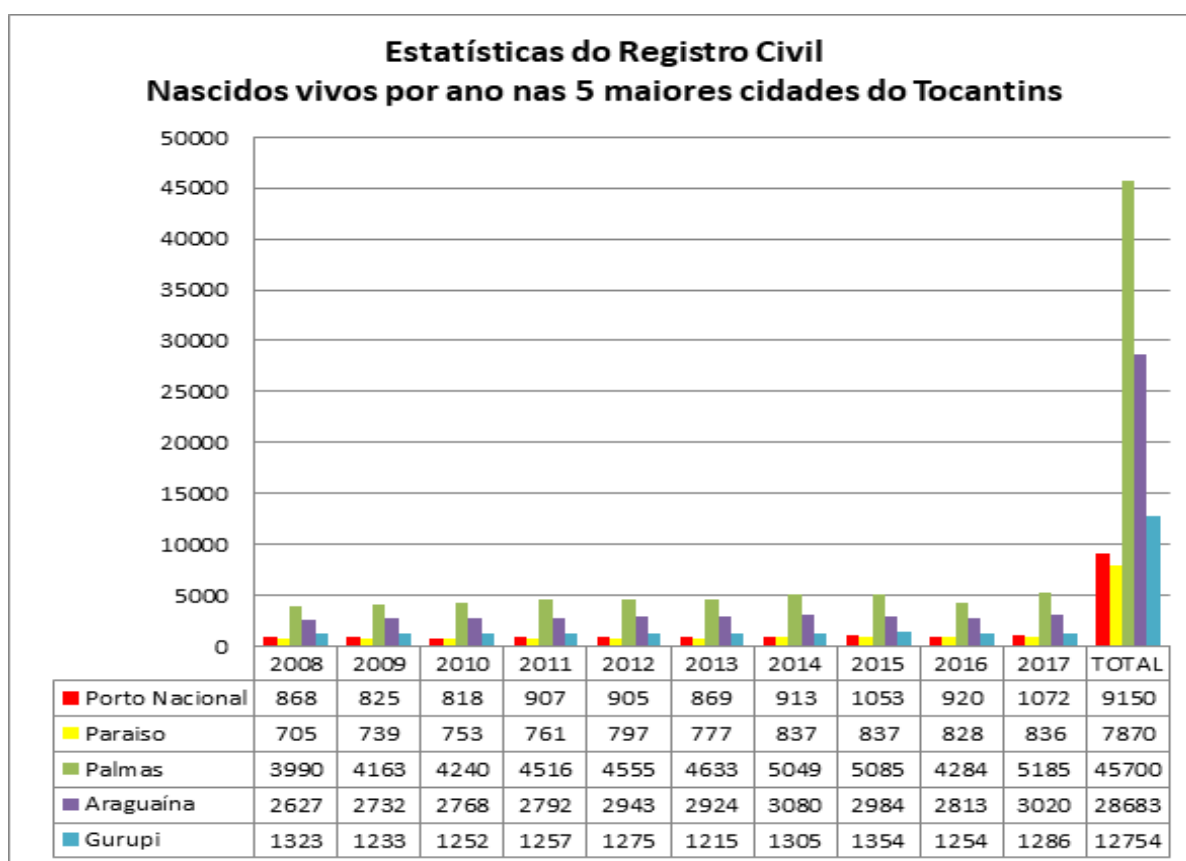
Fonte: IBGE, 2018.

DADOS DEMOGRÁFICOS

Quanto à população, Porto Nacional tem passado por longas décadas de pouco crescimento, principalmente quando comparado aos demais municípios da região central do Tocantins, e aos cinco maiores do Estado. Um dos principais motivos para pouca atratividade populacional é a falta de dinamismo na economia e a baixa oferta de empregos. Do pouco crescimento observado, a principal porção é devida aos nascimentos locais.

Se levarmos em consideração o número de nascidos vivos nos últimos 10 anos conforme dados presentes no gráfico 8 e compararmos às cinco maiores cidades do Tocantins, Porto Nacional ocupa a 4ª posição com um total de 9150 nascimentos, uma média de 915 por ano.

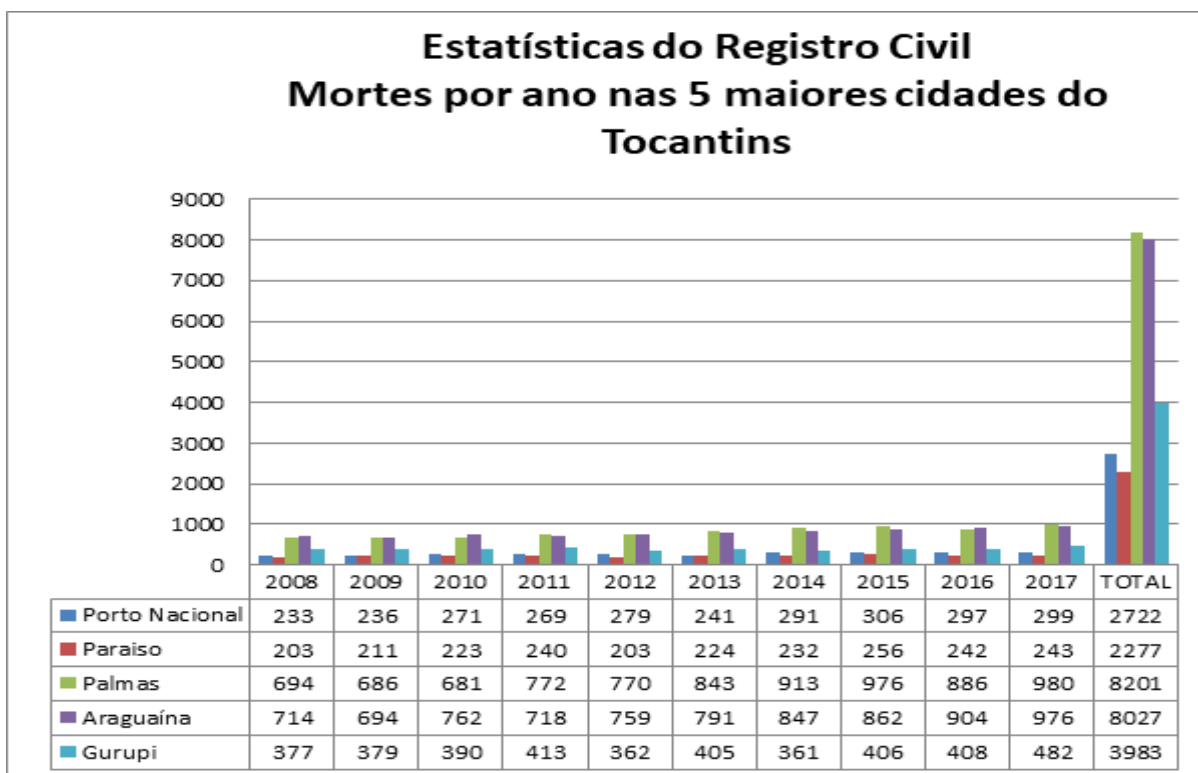
Gráfico 8 - Nascidos Vivos de 2008 a 2017 nas maiores cidades do Tocantins.



Fonte: SIDRA/IBGE, 2018.

Para incrementar os dados, pode-se verificar, também, o número de morte no mesmo período, conforme gráfico 9. Comparando as mesmas cidades neste quesito, Porto Nacional, também, ocupa a 4ª posição com um número total de 2.722 mortes, uma média de 272 mortes ao ano.

Gráfico 9 - Mortes nas cinco maiores cidades do Tocantins entre 2008 e 2017.



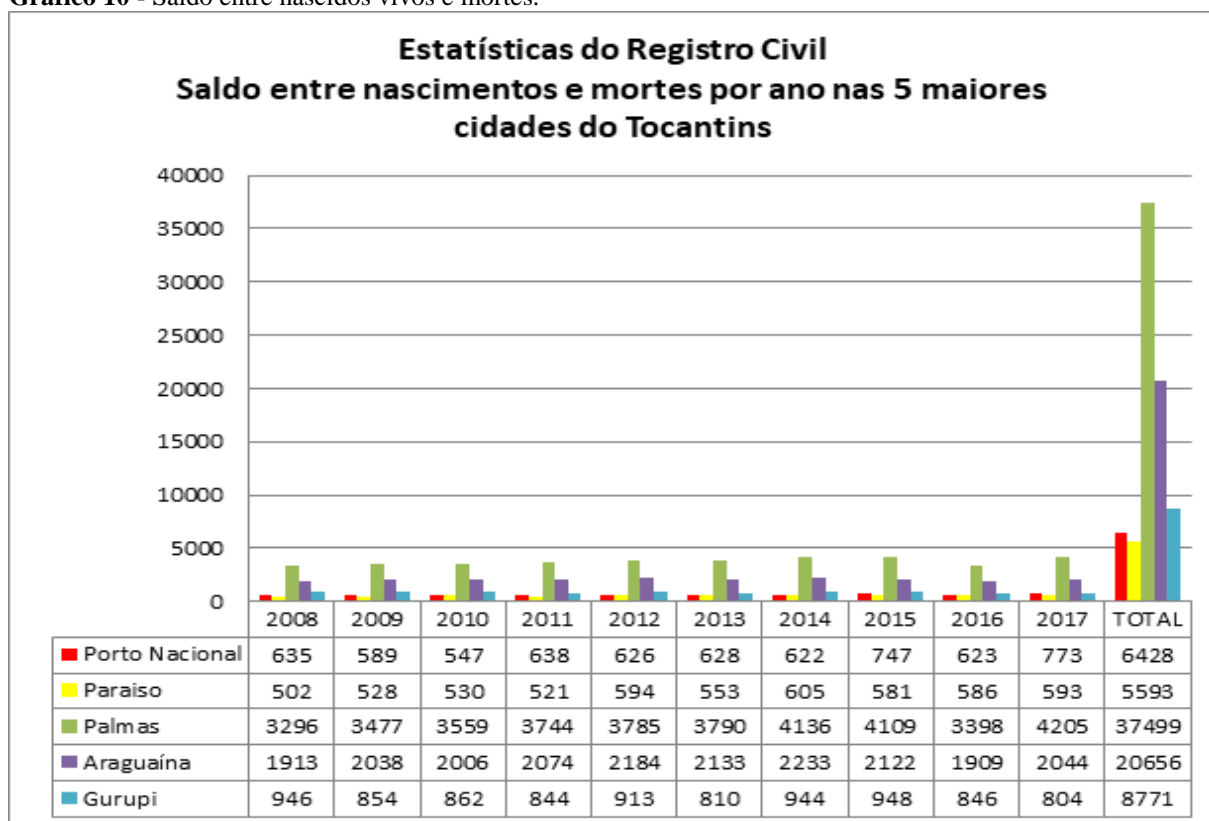
Fonte: SIDRA/IBGE, 2018.

A análise de tais dados permite termos uma noção do crescimento orgânico da cidade, não retratando o crescimento real, pois não se considera as migrações populacionais, porém em períodos entre censos demográficos é uma alternativa a se projetar o crescimento futuro da cidade. Levando-se em consideração o período de 2008 a 2017, conforme gráfico 10 observa-se um saldo de 6.428 pessoas entre nascidos vivos e mortes, uma média de 642 ao ano. O plano diretor de Porto Nacional do 2006, já fazia a seguinte constatação:

[...] a fecundidade continua em queda e o processo de urbanização permanece intenso, com a redução do processo migratório, devido à diminuição do estoque de população rural e o surgimento de outros polos dinâmicos no Estado [...] espera-se a redução do ritmo de crescimento populacional da Região e do Município. (Plano diretor de Porto Nacional, Pag. 117).

E de fato é o que se observa em Porto Nacional neste período que sucede o Plano Diretor de 2006, um lento crescimento populacional, inclusive passando queda no ano de 2018 em relação a 2017 segundo projeção do IBGE. E incessante crescimento morfológico da cidade, com a produção de um número exorbitante de novos lotes urbanos, tanto na sede do município, quanto no distrito de Luzimangues.

Gráfico 10 - Saldo entre nascidos vivos e mortes.



Fonte: SIDRA/IBGE, 2018. Organizado pelo autor.

Neste mesmo período analisado (2008-2017) os investimentos no agronegócio estão cada vez mais presentes, e o grau de importância do município na participação das exportações e importações nacionais é cada vez maior. Porém a migração ainda é muito sutil, e em sua maior parte é uma população temporária, pois está apoiada nas instituições de nível superior e nas empresas de agronegócio. As pessoas chegam principalmente para estudar, concluem seus estudos e rumam para outros lugares.

Impactos causados pela expansão urbana, em função da especulação imobiliária, e constantes facilidades para tal expansão por parte das gestões municipais, que deveriam ser reguladoras, acabam por agravar problemas sociais e ambientais em todas as cidades. No caso das cidades pequenas do centro norte do Brasil, não é diferente, como é o caso de Porto Nacional.

3.2. BREVE EXPOSIÇÃO DOS BAIRROS ANTERIORES A 2009 E CARACTERIZAÇÃO DOS NOVOS LOTEAMENTOS

Pode-se dizer que historicamente a evolução urbana em Porto Nacional se dá de forma concêntrica, girando em torno do seu centro histórico, porém limitada a oeste pelo Rio Tocantins. Observou-se na década de 1970 (figura 9), dois saltos espaciais, que fazem com que a urbanização até então predominantemente compacta, passe por experimentar ocupações um tanto quanto dispersas. Tal evento pode ser explicado por duas barreiras. A leste, a presença de uma área militar, e a norte a presença da Fazenda Cavalcanti na margem do Ribeirão São João.

A existência de uma área militar a oeste do anel viário, destinada ao aeroporto municipal, foi a principal barreira para o vetor de expansão leste. Esta mesma área militar avançava até o rio Tocantins, porém, foi ocupada pela população, e hoje é o setor Alto da Colina. No entanto, a área onde se encontra a pista de pouso e aeroclube se mantém como uma grande área livre com 2,56km² em 2018 no centro da cidade há cerca de 40 anos. Os bairros que surgiram a leste desta área, nas décadas de 1970 e 1980 foram: Porto Imperial e Novo Planalto. Consta na proposta para o novo Plano Diretor (2019), a conversão desta área militar em parque municipal e zona para habitação popular. Além da redução do perímetro urbano.

Outro eixo de expansão limitado pela segunda barreira foi no sentido norte, na década de 1990. O surgimento da capital estadual foi um estímulo para que o vetor de expansão se voltasse para o norte. Porém a presença da Fazenda Cavalcanti fez com que surgisse mais este vazio no interior da malha urbana. Esta área permaneceu como área rural, por cerca de 30 anos no interior da cidade. Com uma área de aproximadamente 1,40 km². Com isso, os bairros das décadas de 1970,1980,1990, tiveram de ser implantados mais distante da cidade já consolidada. No entanto, áreas anteriores a estes bairros ainda eram pouquíssimo habitadas. O que nos mostra, a não necessidade destes bairros implantados a norte da cidade. No ano 2009, a maior parte da fazenda foi parcelada, originando o Jardim América, primeiro loteamento do período analisado por esta dissertação. Este parcelamento originou por volta de 2500 novos lotes urbanos. E permanece com cerca de 260 mil m² pertencentes à chácara original. Loteamentos impactados pela presença de tal chácara na década de 1990 e princípio de 2000, foram: Nova Capital, Parque do Trevo, Jardim dos Ipês, Setor das Mansões, Tropical Palmas, Novo Horizonte, São Vicente.

Figura 9- Evolução Urbana em Porto Nacional.



Fonte: Google Earth, 2020. Organizado pelo autor.

Tabela 15 - Número de lotes vagos e edificações por bairro em loteamentos anteriores a 2009.

QUANTITATIVO DE LOTES VAGOS E EDIFICAÇÕES POR BAIRRO (dados de 2018)			
LOTEAMENTOS ANTERIORES A 2009			
BAIRRO	LOTES VAGOS	EDIFICAÇÕES	TAXA DE OCUPAÇÃO
PORTO IMPERIAL	3554	1136	24%
JARDIM DOS IPÊS	2074	332	14%
SETOR DAS MANSÕES	1366	44	3%
NOVO HORIZONTE	685	265	28%
TROPICAL PALMAS	678	335	33%
SETOR NACIONAL	595	214	26%
NOVA CAPITAL	591	1062	64%
PARQUE DO TREVO	490	53	10%
JARDIM GUAXUPE	409	101	20%
VILA NOVA	248	1253	83%
SETOR SAO VICENTE	192	518	73%
SETOR AEROPORTO	183	976	84%
CONJUNTO HABITACIONAL PADRE LUSO	177	339	66%
CENTRO	139	891	87%
NOVO PLANALTO	138	642	82%
PORTO REAL	132	215	62%
JARDIM MUNICIPAL	116	446	79%
VILA OPERARIA	99	358	78%
BEIRA RIO	88	229	72%
BAIRRO IMPERIAL	77	718	90%
SAO FRANCISCO	67	327	83%
JARDIM BRASILIA	62	646	91%
CRUZEIRO DO SUL	57	245	81%
ALTO DA COLINA	25	416	94%
JARDIM QUERIDO	22	145	87%
ESTACAO DA LUZ	17	84	83%
SETOR JORDY	9	54	86%
SANTA HELENA	7	103	94%
PARQUE ELDORADO	4	370	99%
LOTEAMENTO MAE DEDE (IFTO)	0	1	100%
SETOR FAMA	0	146	100%
SETOR CONSORCIO	0	23	100%
TOTAL	12.301	12.687	50,77%

Fonte: Cadastro Municipal, 2018.

Em 2008, a sede do município de Porto Nacional era composta por 31 Bairros. Bairros estes, que somavam um total aproximado de 25 mil lotes. Destes, em 2018, 50,77% estavam ocupados. Enquanto aproximadamente 12.300 lotes estavam vazios (49,33%). Conforme pode-se observar na tabela 15.

A partir de 2009, ano de início da investigação desta dissertação, ocorre o lançamento de nove loteamentos. Sendo que destes nove, dois são condomínios fechados. Os dados de 2018 (tabela 16) apontam que foram produzidos cerca de 13.600 lotes urbanos. Deste total de lotes, em 2018 a taxa de ocupação era de 7,7%.

Tabela 16 - Número de lotes vagos e edificações por bairro em loteamentos posteriores a 2009.

QUANTITATIVO DE LOTES VAGOS E EDIFICAÇÕES POR BAIRRO (dados de 2018)			
LOTEAMENTOS POSTERIORES A 2009			
BAIRRO	LOTES VAGOS	EDIFICAÇÕES	TAXA DE OCUPAÇÃO
RESIDENCIAL PRAIA BELA	2435	25	1%
JARDIM AEROPORTO	2343	65	3%
JARDIM NOVA AMERICA	2330	6	0,3%
JARDIM AMERICA	1852	835	31%
RESIDENCIAL ALTO DO PORTO	1746	9	0,5%
JARDIM UNIVERSITARIO	862	49	5%
LOTEAMENTO JARDINS	592	68	10%
RESIDENCIAL PORTO LEMAN	446	5	1%
TOTAL	12.606	1.062	7,77%

Fonte: Cadastro Municipal, 2018.

Portanto, em 2018 o número de lotes em Porto Nacional é de aproximadamente 38.600. Deste total, os lotes vagos somam um valor aproximado de 24.900. Enquanto a taxa de ocupação passou a ser 36%. Percebe-se então, a contradição na liberação de novos loteamentos quando não há uma demanda real por habitação. A nova taxa de ocupação levantada no ano de 2018 chega a ser crítica. A cidade, portanto, passa a ter capacidade de triplicar sua população ocupando apenas os lotes já disponíveis. Situação que conforme for se prolongando, só torna mais difícil a gestão e manutenção de uma cidade de qualidade para seus habitantes.

Figura 10 - Taxa de Ocupação em Porto Nacional no ano de 2018.



Fonte: Cadastro municipal, 2018. Organizado pelo autor.

A figura 10 mostra claramente a concentração da ocupação em torno do centro já consolidado. Com tendência ao crescimento no sentido norte (em direção à capital do estado) e pouquíssima ocupação na periferia da cidade. Tendo tanto casos de bairros da década de 1970, como bairros de 2014 com baixíssima taxa de ocupação.

De acordo com o Plano Diretor de 2006, ou seja, anterior à implantação dos novos loteamentos, se 80% dos lotes daquela época fossem ocupados com habitações unifamiliares, considerando 4 pessoas por habitação, a população da sede do município poderia ultrapassar os 72 mil habitantes, ocupando os parcelamentos já disponíveis. No entanto, mesmo depois de tal constatação uma quantidade superior a 13 mil novos lotes urbanos foi disponibilizada à comunidade portuense, entre os anos de 2009 e 2018.

Tabela 17 - Comparativo entre crescimento populacional e produção de lotes urbanos (2008 a 2018).

Ano	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Evolução total
População estimada	46.598	46.722	49.146	49.465	49.774	51.501	51.846	52.182	52.510	52.828	52.700	6.102
Lotes urbanos produzidos		2.652				540	9531	450				13.173

Fonte: IBGE, 2018.

Conforme se observa na tabela 17 o crescimento populacional projetado pelo IBGE é inferior a 50% do crescimento no número de lotes produzidos em Porto Nacional, no período analisado. Seguindo a mesma projeção feita pela equipe do Plano Diretor de 2006, atualmente o número de lotes na sede municipal pode comportar 125 mil pessoas.

No período de 2009 a 2018 observa-se em Porto Nacional, o surgimento de inúmeros loteamentos, sem que de fato haja uma demanda urgente por parcelamento do solo. A figura 9 situa tais loteamentos, e nos traz a ideia da proporção da expansão urbana que se observa nesse período.

Portanto, 14 anos após a aprovação do plano, a população pouco aumentou, e por volta de 13 mil novos lotes foram produzidos, disposto em nove loteamentos, número suficiente para receber o dobro da população atual de Porto Nacional.

A seguir (tabela 18) podemos ver algumas informações referentes aos loteamentos, como ano de lançamento, área urbanizada (em km²) e incorporadoras responsáveis.

Tabela 18 – Informações dos loteamentos implantados entre os anos de 2009 e 2018.

LOTEAMENTO	ANO DE LANÇAMENTO	NUMERO DE LOTES	ÁREA URBANIZADA (KM ²)	ADMINISTRADORA
JARDIM AMÉRICA	2009	2.652	1,14	BURITI EMPREENDIMENTOS
JARDIM UNIVERSITÁRIO	2013	540	0,69	BURITI EMPREENDIMENTOS
ALTO DO PORTO	2014	1.758	0,76	GUIDI EMPORDA EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS
JARDIM NOVA AMÉRICA	2014	2.247	0,86	BURITI EMPREENDIMENTOS
JARDIM AEROPORTO	2014	2.408	0,94	VOCÊ IMOBILIARIA
JARDINS	2014	660	0,20	PETRO IMOBILIARIA
PRAIA BELA	2014	2.458	0,87	PETRO IMOBILIARIA
PORTO LEMAN	2015	450	0,22	RENDA PORTUGUESA
LAKE SIDE	Em processo de regularização			
TOTAL LOTES/ÁREA		13.173	5,76	

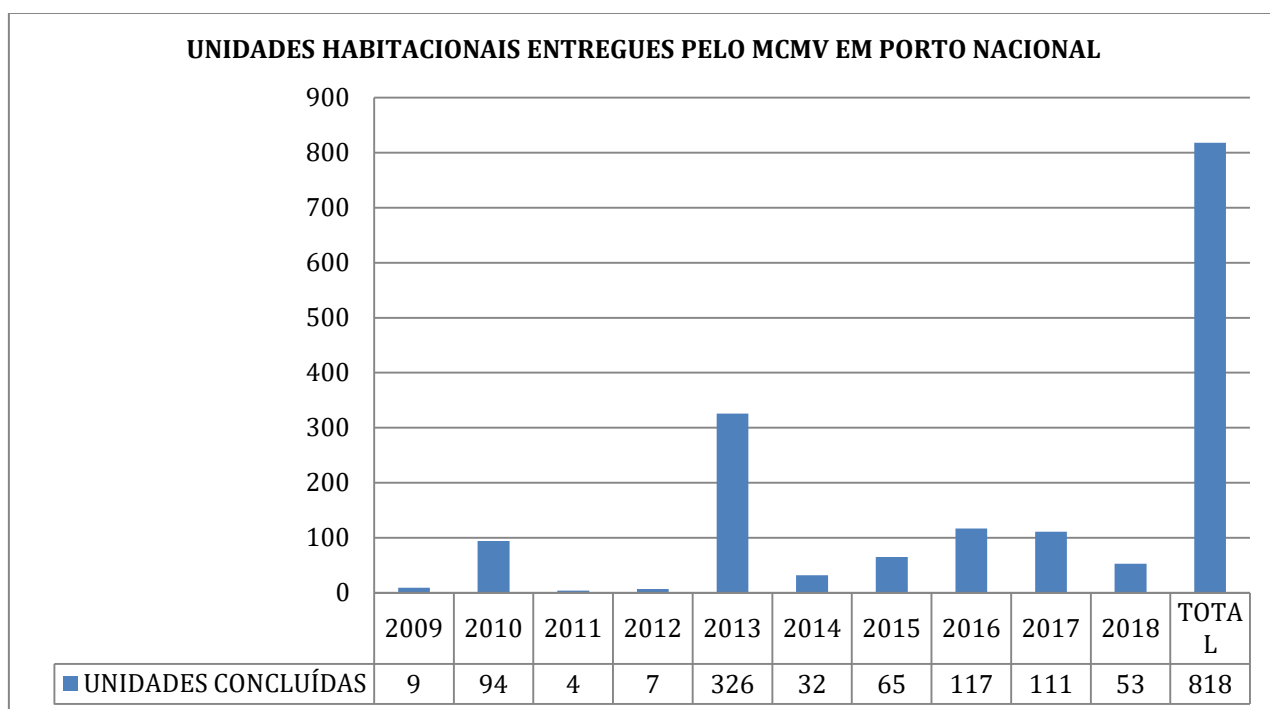
Fonte: Prefeitura de Porto Nacional, 2018. Adaptado pelo autor.

Ainda conforme nos apresenta a figura 10, observa-se que até o ano de 2014 a disposições de tais loteamentos são internos ou adjacentes à mancha urbana já existente. Quando foram implantados, no entanto, o Alto do Porto e mais especificamente o Praia Bela, verifica-se um maior espraiamento da cidade. No caso destes dois loteamentos, houve inclusive a ampliação do perímetro urbano, sem observação ao Estatuto da Cidade (Lei Federal para regulamentação). Loteamentos estes que passam a ser implantados ainda mais distantes do centro urbano consolidado. A implantação do Jardim América consta como um

dos objetivos do Plano Diretor. A ocupação da Fazenda Cavalcanti que até então segregava o lado sul do norte da cidade. Uma grande gleba, um grande vazio especulativo. No entanto, o que se questiona neste trabalho é o momento de implantação de tais loteamentos. Quando se observou em 2006 que os vazios urbanos presentes, principalmente no Setor Imperial e no Jardim dos Ipês, eram suficientes para comportar a população por algumas décadas.

Mesmo assim, foi autorizado o Jardim América, no ano de 2009, urbanizando desta forma, a grande gleba que segregava a região norte da região sul da cidade. Observa-se então um período de calmaria no que diz respeito ao lançamento de novos loteamentos em Porto Nacional, enquanto o Jardim América é progressivamente ocupado, e, diga-se de passagem, muito devido ao estímulo à efervescência da construção civil em todo o país e ao crédito para financiamentos imobiliários possibilitados pelo programa Minha Casa Minha Vida. Pontua-se que nesse período entre 2009 e 2012 onde não se implanta nenhum novo loteamento na sede do município de Porto Nacional, observa-se uma produção do espaço urbano sem precedentes no distrito de Luzimangues.

Gráfico 11 - Unidades Habitacionais entregues pelo MCMV em Porto Nacional entre 2009 e 2018.



Fonte: Caixa Econômica Federal, 2018.

Dados do Ministério das Cidades mostram que no período de 2009 a 2018 Porto Nacional foi contemplado com um total de 818 financiamentos pelo Minha Casa, Minha

Vida. Sendo que o ano de 2013 foi o com maior número de financiamentos pelo programa, 326 ao todo.

No que diz respeito à déficit habitacional (tabelas 19 e 20), temos a seguinte configuração nas cinco maiores cidades do Tocantins. Dados de 2018 apontam que Porto Nacional possui um Déficit Habitacional Urbano de 1270 unidades. Ocupando a 5ª colocação dentre as maiores cidades. Quando se considera em consideração o déficit habitacional urbano relativo, Porto Nacional permanece na 5ª posição. Nestes dois quesitos, dentre as 5 maiores cidades, há apenas uma troca de posições entre os dois primeiros. Palmas sendo a primeira em número absoluto, enquanto Araguaína é a primeira em número relativo.

Tabela 19 - Déficit Habitacional Urbano das Cinco Maiores Cidades do Tocantins.

	Unidade Territorial	Déficit Habitacional Urbano
1º	Palmas	12.246
2º	Araguaína	7.705
3º	Gurupi	3.132
4º	Paraíso do Tocantins	1.632
5º	Porto Nacional	1.270

Fonte: Fundação João Pinheiro, 2018.

Tabela 20 - Déficit Habitacional Urbano Relativo das Cinco Maiores Cidades do Tocantins.

	Unidade Territorial	Déficit Habitacional Urbano Relativo
1º	Araguaína	18,52
2º	Palmas	18,28
3º	Gurupi	13,86
4º	Paraíso do Tocantins	12,78
5º	Porto Nacional	10,77

Fonte: Fundação João Pinheiro, 2018.

Déficit Habitacional é um termo utilizado para se referir ao número de famílias em condições de moradia precárias. Dentre as condições precárias, estão: imóveis construídos com materiais não duráveis; imóveis em condição de risco; moradias que possuem um número excessivo de pessoas em um pequeno espaço, como é o caso de famílias que coabitam uma mesma residência; e até mesmo, quando o valor gasto com aluguel ultrapassa 30% da renda familiar, para famílias que tem renda de até três salários mínimos.

Voltando à tabela 18, verifica-se, portanto que no ano de 2013, a produção de espaço urbano através da liberação de novos loteamentos, retorna à sede de Porto Nacional, dessa vez com o loteamento Jardim Universitário, ao lado do novo campus do ITPAC (Instituição de

ensino superior, voltada principalmente à área da saúde). Outra particularidade em relação ao Jardim Universitário é o fato de que, na verdade ele é fruto de um desmembramento de lotes. Um loteamento já existente, lotes antes com 600m² agora são desmembrados e comercializados com 300 m² (10m x 30m) totalizando 540 unidades. O ano seguinte, 2014, é o ano que mais se produz novos lotes urbanos na sede do município. É neste ano que se libera um número absurdo de novos loteamentos, totalizando 9.531 lotes em cinco loteamentos. A partir de 2015 a produção do espaço urbano em Porto Nacional atinge outro nível na produção especulativa e segregativa do espaço urbano. É quando se libera a implantação do primeiro condomínio fechado de Porto Nacional com um total de 450 lotes em uma área equivalente ao loteamento Jardins, esse por sua vez com 660 lotes.

A terra urbana vista como mercadoria e sua manipulação com vistas à acumulação de capital constituem, invariavelmente, o ponto de partida para uma interpretação crítica do atual modelo de expansão das cidades. A transformação da terra rural em terra urbana tem sido o foco por excelência daqueles que espreitam a cidade em busca de lucratividade (SOUZA, 2015. p. 165).

Conforme menciona Souza (2015), podemos trazer o fenômeno de especulação imobiliária, tendo à terra como mercadoria, para o caso de Porto Nacional. Afinal de contas, se não for isso, o que justifica a produção incessante de novos lotes urbanos, sem a real necessidade. Quando se consideram a taxa de ocupação e o crescimento médio observado nos últimos 30 anos, observa-se a contradição do processo. Processo agravado ainda por constante alteração do perímetro urbano, por parte do poder legislativo municipal. Cabe apontar que tal processo especulativo pode não ter tomado o rumo esperado pelas pessoas que investiram comprando terra. Pois, o que se verifica no mercado imobiliário municipal, é um sentimento de saturação, onde a oferta de terra é grande e a procura não supre os interesses vendedores.

3.2.1. BAIRROS ANTERIORES AO ANO DE 1990 COM TAXA DE OCUPAÇÃO INFERIOR A 40%

Porto Nacional passa por dois períodos com grande produção de lotes. O primeiro foi entre as décadas de 1980 e 1990. O segundo foi entre os anos 2009 e 2018. Estes períodos foram importantes na expectativa de evolução da economia da cidade.

O primeiro período é posterior à construção da ponte sobre o Rio Tocantins. Com a construção da BR-153, Porto Nacional se isolou por quase duas décadas da dinâmica econômica da região. A construção da Ponte facilitou o acesso à cidade e estimulou o investimento na região que por muito tempo esteve isolada. A implantação da capital Palmas promoveu ainda mais o interesse por investimentos na região em que se encontra Porto Nacional. Pode-se imaginar que a produção de lotes nestas décadas buscava antecipar a expectativa de grande boom econômico e êxodo demográfico para a região central do estado do Tocantins.

Tabela 21 - Bairros anteriores a 1990 com taxa de ocupação inferior a 40%.

QUANTITATIVO DE LOTES VAGOS E EDIFICAÇÕES BAIRROS ANTERIORES A 1990 COM TAXA DE OCUPAÇÃO INFERIOR A 40% (dados de 2018)			
BAIRRO	LOTES VAGOS	EDIFICAÇÕES	TAXA DE OCUPAÇÃO
SETOR DAS MANSÕES	1366	44	3%
PARQUE DO TREVO	490	53	10%
JARDIM DOS IPÊS	2074	332	14%
JARDIM GUAXUPE	409	101	20%
PORTO IMPERIAL	3554	1136	24%
SETOR NACIONAL	595	214	26%
NOVO HORIZONTE	685	265	28%
TROPICAL PALMAS	678	335	33%
TOTAL	9.851	2.480	20%

Fonte: Cadastro municipal, 2018. Adaptado pelo autor.

Estão dispostos na tabela 21, oito bairros implantados neste primeiro período (décadas de 1980 e 1990). Observa-se que são loteamentos com 30 a 40 anos de implantação, porém com baixa taxa de ocupação no ano de 2018. Tais bairros concentram-se na região norte de Porto Nacional e demonstram a intenção de expansão para o norte, em direção à cidade de Palmas. Os dados mostram que o total de lotes vagos nestes bairros chega próximo das 10 mil

unidades. Com taxas de ocupação variando de 3% a 33% em 2018. Sendo a taxa de ocupação total de apenas 20%.

Fato em comum que se observa nestes bairros é a ausência de infraestrutura como asfalto e rede de esgoto e drenagem. No período em que foram implantados, a fiscalização por parte do poder municipal não exigiu do loteador que se entregasse tais infraestruturas. Coube então ao poder público municipal tal obrigação. É possível que a falta de ação do poder municipal em implantar as infraestruturas básicas, o baixo crescimento demográfico observado em Porto Nacional a partir de 1970, e o déficit habitacional inferior ao número de lotes “disponíveis”, possam se refletir na baixa ocupação de tais loteamentos. Segundo dados disponíveis no cadastro municipal, há uma grande concentração de lotes vazios nas mãos de poucos proprietários. Juntos, nove proprietários possuem aproximadamente 45% dos lotes vazios nestes bairros. Destes, o próprio município possui um número superior a 1200 lotes vazios, sendo a maioria no setor Porto Imperial.

A seguir serão expostos os oito bairros. A título de ilustração serão utilizados mapas de ocupação e tabelas de concentração de lotes vazios. A classificação é feita em faixas de cinco lotes (1 a 5; 6 a 10; 11 a 15;). A quantificação do número de proprietários e a porcentagem de lotes vazios em cada faixa.

PORTO IMPERIAL

Localizado na porção sudeste da cidade, o bairro Porto Imperial é um dos maiores de Porto Nacional, com mais de 4500 lotes. Ele é também o que possui maior número de lotes vazios, são aproximadamente 3.500, 76% do total de lotes. O lote padrão possui 450m² de área, sendo 15 m de largura por 30 m de profundidade. Conforme se pode observar na tabela 21, em relação à taxa de ocupação dentre os loteamentos anteriores a 1990, Porto Imperial ocupa a 5.^a colocação com apenas 24% de lotes ocupados. Implantado dentre as décadas de 1970 e 1980 (figura 9), o bairro é do mesmo período que a Vila Nova e o Jardim Brasília, por exemplo. Vila Nova com 83% de ocupação e Jardim Brasília com 91% de ocupação (tabela 15).

Figura 11 - Representação da taxa de ocupação no bairro Porto Imperial.



Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Ambos mais próximos do centro e com infraestrutura disponível. Porto Imperial passou, portanto, por décadas de esquecimento. Hoje, aos poucos vem recebendo investimento municipal, como construção de escolas e casas populares, mas, ainda com pouco investimento em pavimentação. Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 9.000,00 (R\$ 20,00 o valor do m²).

Tabela 22 - Concentração de lotes vazios - Porto Imperial.

Concentração de lotes vazios		
Nº Lotes	Porto Imperial	
	Nº Proprietários	% dos lotes vazios
1 a 5	1139	50,03%
6 a 10	36	5,36%
11 a 15	7	1,69%
16 a 20	3	1,56%
21 a 25	3	2,28%
1202	1	39,08%

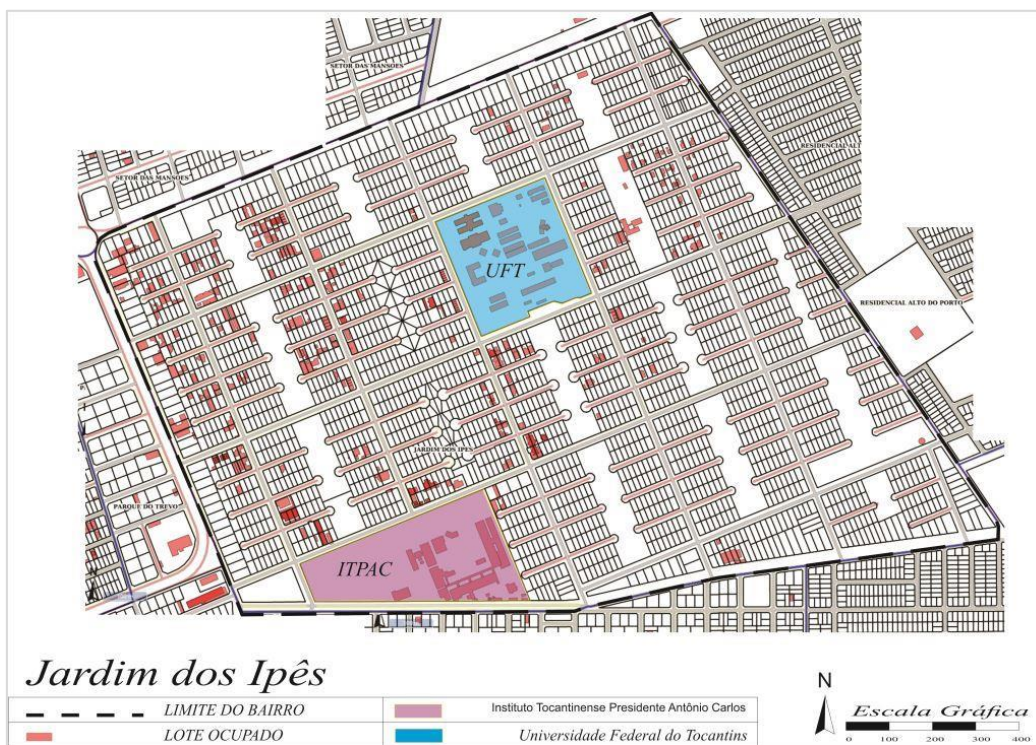
Fonte: Cadastro municipal, 2018. Adaptado pelo autor.

Dentre os casos de concentração de lotes urbanos observados nos oito bairros, o setor Porto Imperial tem suas particularidades. Pois, o principal ator que concentra essa terra é o

próprio município. A tabela 22 mostra que a maior parte dos proprietários de lotes vazios possui entre 1 e 5 lotes. E diferentemente de outros casos, o município possui aproximadamente 1200 lotes, 39% de todos os lotes vazios.

JARDIM DOS IPÊS

Figura 12 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim dos Ipês.



Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Sua ocupação em grande parte é constituída por imóveis para aluguel, casas e quitinetes. Provavelmente devido à presença das universidades, Universidade Federal do Tocantins (UFT) e Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos (ITPAC).

Tabela 23 - Concentração de lotes vazios - Jardim dos Ipês.

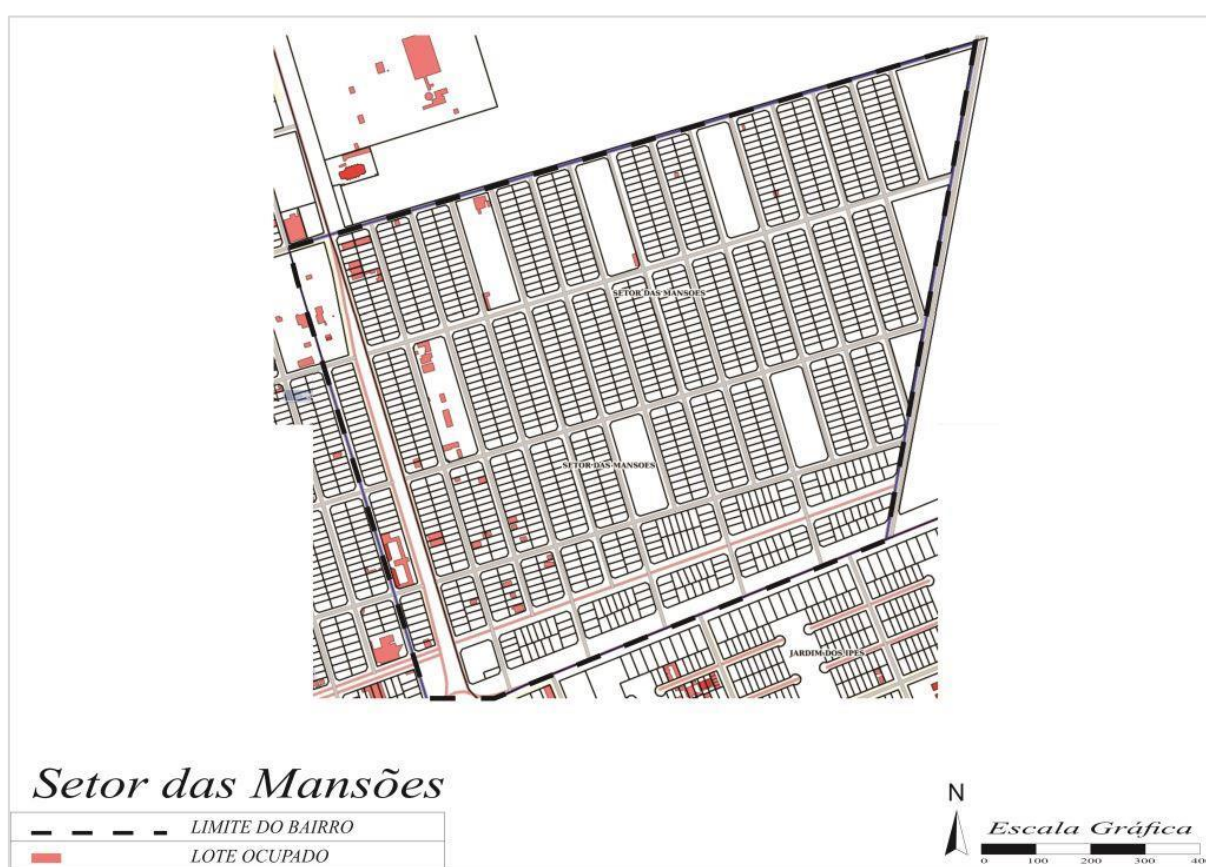
Concentração de lotes vazios		
Jardim dos Ipês		
Nº Lotes	Nº Proprietários	% dos lotes vazios
1 a 5	500	44,37%
6 a 10	20	8,32%
11 a 15	3	2,26%
16 a 20	3	3,17%
41 a 45	1	2,09%
46 a 50	1	2,60%
131 a 130	1	7,30%
767	1	43,41%

Fonte: Cadastro municipal, 2018. Adaptado pelo autor.

A concentração de lotes neste bairro está majoritariamente em posse da empresa responsável pelo loteamento. Essa possui 767 lotes vazios e mais alguns ocupados. A INVESTCO SA (empresa do ramo de produção de energia, responsável pela usina hidroelétrica Luís Eduardo Magalhães, em Lajeado) é a segunda no *ranking* de concentração de lotes no Jardim dos Ipês. Com aproximadamente 7% dos lotes, um número absoluto de 129 lotes vazios. Em terceiro lugar está o município de Porto Nacional com 46 lotes vazios.

SETOR DAS MANSÕES

Figura 13 - Representação da taxa de ocupação no bairro Setor das Mansões.



Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Em número de lotes vazios, ocupa a terceira colocação dentre os loteamentos anteriores a 1990. Porém em relação à taxa de ocupação lidera a classificação com apenas 3% dos lotes ocupados. Seu lote padrão possui área de 360m², sendo 12m de largura por 30m de profundidade. Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 5.760,00 (R\$ 16,00 o valor do m²). Localizado na saída para Palmas e Monte

do Carmo, tem como confrontante ao sul o Jardim dos Ipês. Além da baixa demanda populacional, a ausência de infraestrutura pode ter dificultado sua ocupação.

Tabela 24 - Concentração de lotes vazios - Setor das Mansões.

Concentração de lotes vazios		
Setor das Mansões		
Nº Lotes	Nº Proprietários	% dos lotes vazios
1 a 5	193	19,44%
6 a 10	5	2,67%
1022	1	77,90%

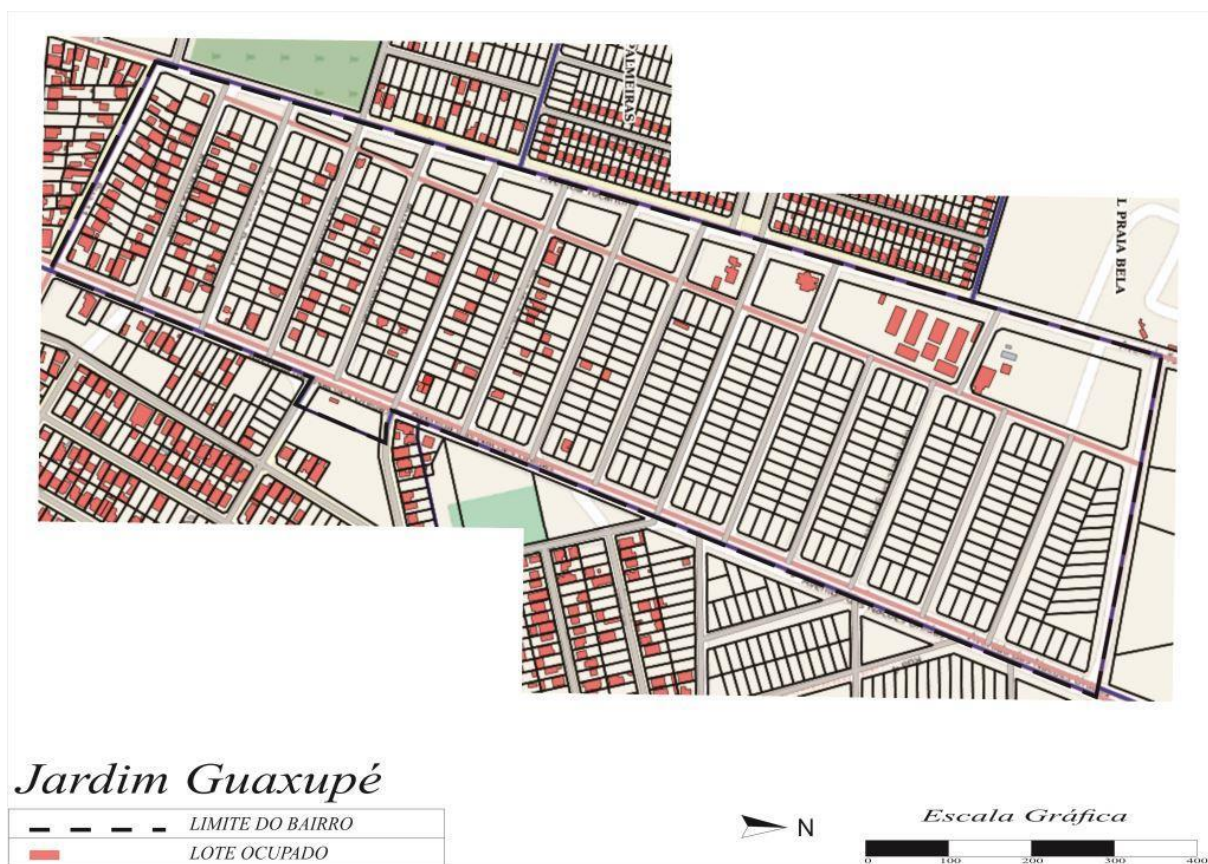
Fonte: Cadastro municipal, 2018. Adaptado pelo autor.

Quanto à concentração dos lotes vazios, pode-se dizer que no Setor das Mansões existe apenas um grande ator. Neste caso, tem-se um único proprietário concentrando aproximadamente 80% dos lotes vazios, pouco mais de 1000 unidades (tabela 24).

JARDIM GUAXUPÉ

Com cerca de 400 lotes vazios, em porcentagem de ocupação o Jardim Guaxupé é o 4.º bairro menos ocupado em Porto Nacional, com apenas 20% da taxa de ocupação. Do mesmo período do Setor das Mansões, o Jardim Guaxupé está localizado na região norte da cidade, na saída para Palmas, entre o setor Vila Nova (83% ocupado) e o Nova Capital (64% ocupado). Um lote padrão no bairro possui 390 m² de área, sendo 13 m de frente e 30m de comprimento. Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 17.160,00 (R\$ 44,00 o valor do m²). O bairro também não possui pavimentação na maior parte de suas vias.

Figura 14 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim Guaxupé.



Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Tabela 25 - Concentração de lotes vazios - Jardim Guaxupé.

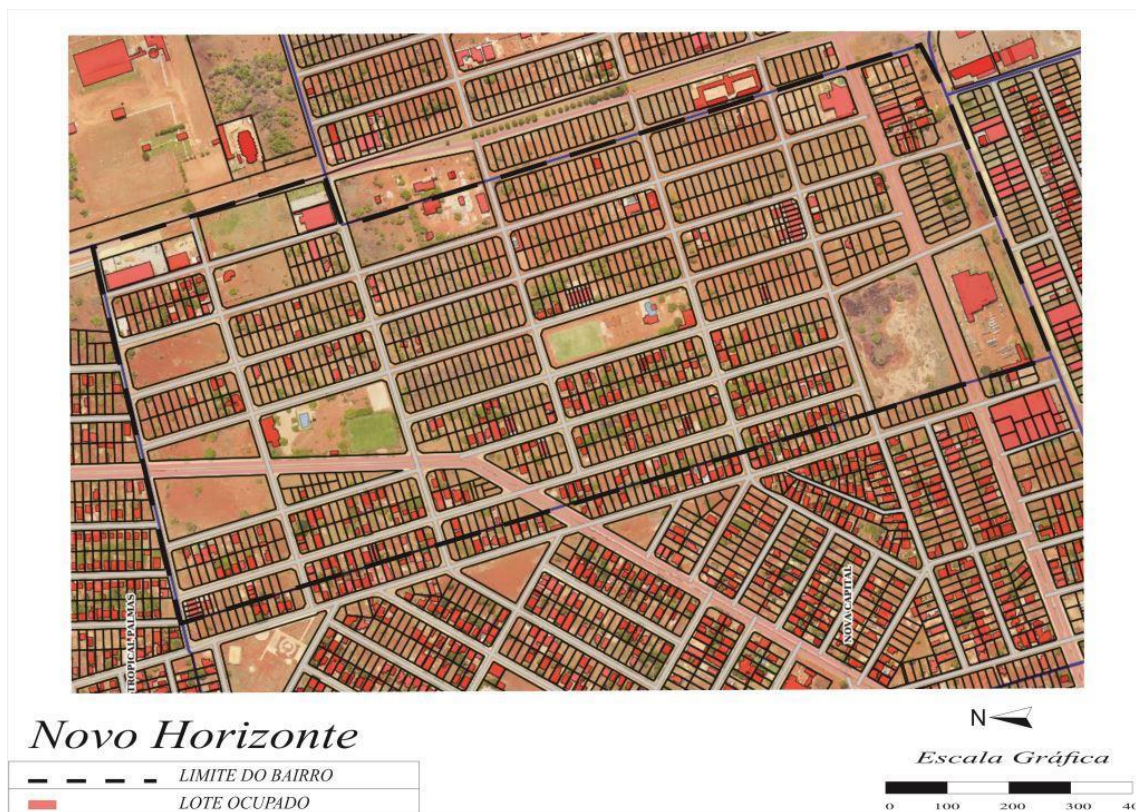
Concentração de lotes vazios		
Jardim Guaxupé		
Nº Lotes	Nº Proprietários	% dos lotes vazios
1 a 5	120	36,64%
6 a 10	6	10,37%
16 a 20	1	4,61%
210	1	48,39%

Fonte: Cadastro municipal, 2018. Adaptado pelo autor.

Dos bairros aqui listados, o Jardim Guaxupé é o menor em número de lotes vazios. Novamente o grande detentor da terra é o proprietário fundador com a posse de 210 lotes vazios.

NOVO HORIZONTE

Figura 15 - Representação da taxa de ocupação no bairro Novo Horizonte.



Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Também localizado na região norte da cidade, o Novo Horizonte encontra-se entre o Nova Capital e o Setor das Mansões. Segundo dados de 2018, o bairro contava com uma taxa de ocupação de 28%, totalizando aproximadamente 700 lotes vazios. O lote padrão no bairro tem uma área de 360 m², sendo 12 de frente e 30 de comprimento. Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 16.200,00 (R\$ 45,00 o valor do m²).

Tabela 26 - Concentração de lotes vazios - Novo Horizonte.

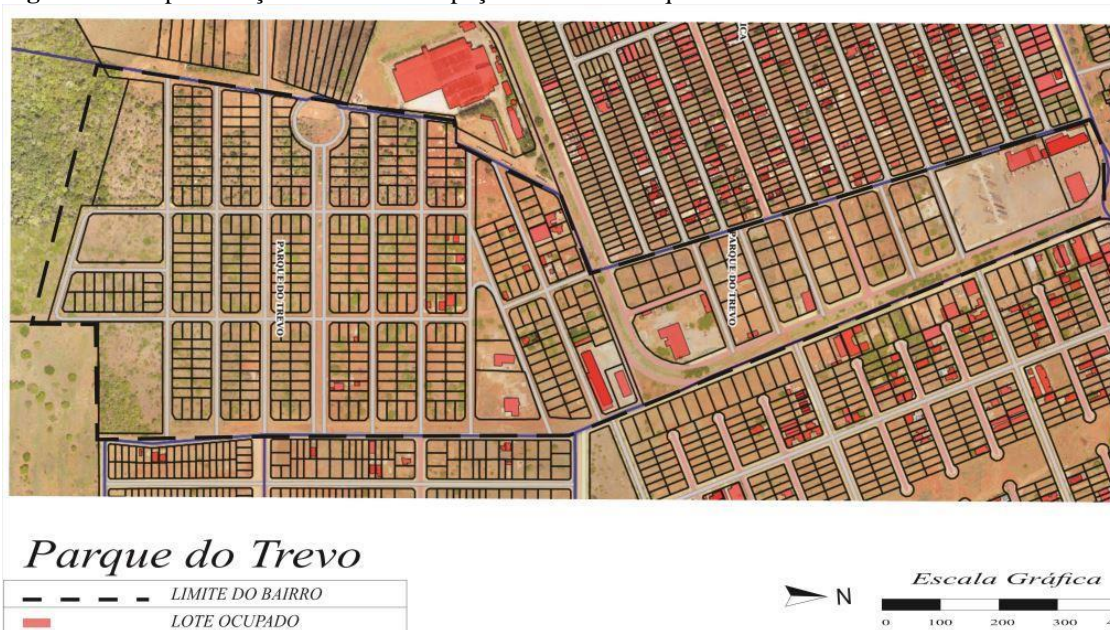
Concentração de lotes vazios		
Novo Horizonte		
Nº Lotes	Nº Proprietários	% dos lotes vazios
1 a 5	278	59,15%
6 a 10	9	11,28%
11 a 15	3	5,95%
16 a 20	1	2,90%
136	1	20,73%

Fonte: Cadastro municipal, 2018. Adaptado pelo autor.

Observa-se no setor Novo Horizonte uma maior distribuição destes lotes vazios. Ainda assim, tem-se um único proprietário com cerca de 130 lotes desocupados. O diferencial em relação aos demais bairros analisados é que este número significa 20% dos lotes vazios, porém é o mesmo grande proprietário que detém 77% dos lotes vazios do setor das mansões. A maior parte dos lotes no Novo Horizonte está nas mãos dos proprietários que possuem de 1 a 5 lotes. Estes concentram cerca de 60% do total de lotes vazios (tabela 26).

PARQUE DO TREVO

Figura 16 - Representação da taxa de ocupação no bairro Parque do Trevo.



Fonte:

Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Com apenas 10% dos lotes ocupados, o Parque do Trevo possui 490 lotes vazios (cadastro municipal, 2018). É o segundo bairro menos ocupado, atrás apenas do Setor das Mansões. Também, localizado na região norte de Porto Nacional, fica entre o Jardim Universitário e o Jardim América. Seu lote padrão tem uma área de 450 m², sendo 15 m de frente por 30 m de lateral. Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 31.500,00 (R\$ 70,00 o valor do m²).

Tabela 27 - Concentração de lotes vazios - Parque do Trevo.

Concentração de lotes vazios		
Parque do Trevo		
Nº Lotes	Nº Proprietários	% dos lotes vazios
1 a 5	175	55,56%
6 a 10	4	6,75%
11 a 15	3	7,84%
16 a 20	1	4,36%
117	1	25,49%

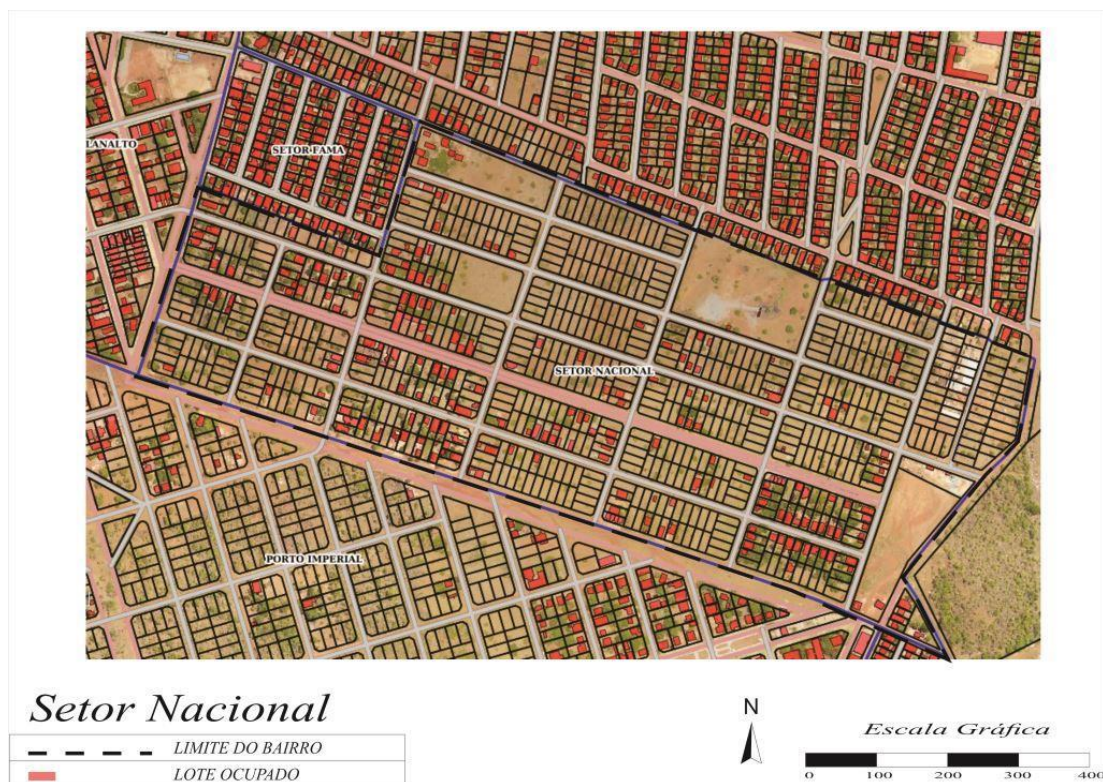
Fonte: Cadastro municipal, 2018. Adaptado pelo autor.

A maior parte dos lotes vazios está concentrada nos pequenos proprietários (aqueles que possuem de 1 a 5 lotes). Estes concentram 55% das unidades territoriais. Como em todos os casos, existe um grande proprietário que difere dos demais. No parque do trevo, 117 lotes (25%) estão nas mãos de uma única empresa.

SETOR NACIONAL

Localizado na região sudeste da cidade, o Setor Nacional é vizinho do Porto Imperial. E assim como esta sua taxa de ocupação em 2018 girava em torno dos 25%. Em menor porte, que o Porto Imperial, o Setor Nacional contava com aproximadamente 600 lotes vazios. Seu lote padrão tem uma área de 360 m², sendo 12 m de frente por 30 m de lateral. Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 7.200,00 (R\$ 20,00 o valor do m²). Assim como seu vizinho (Porto Imperial) a pavimentação do bairro está longe de alcançar os 100%.

Figura 17 - Representação da taxa de ocupação no bairro Nacional.



Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Tabela 28 - Concentração de lotes vazios - Setor Nacional.

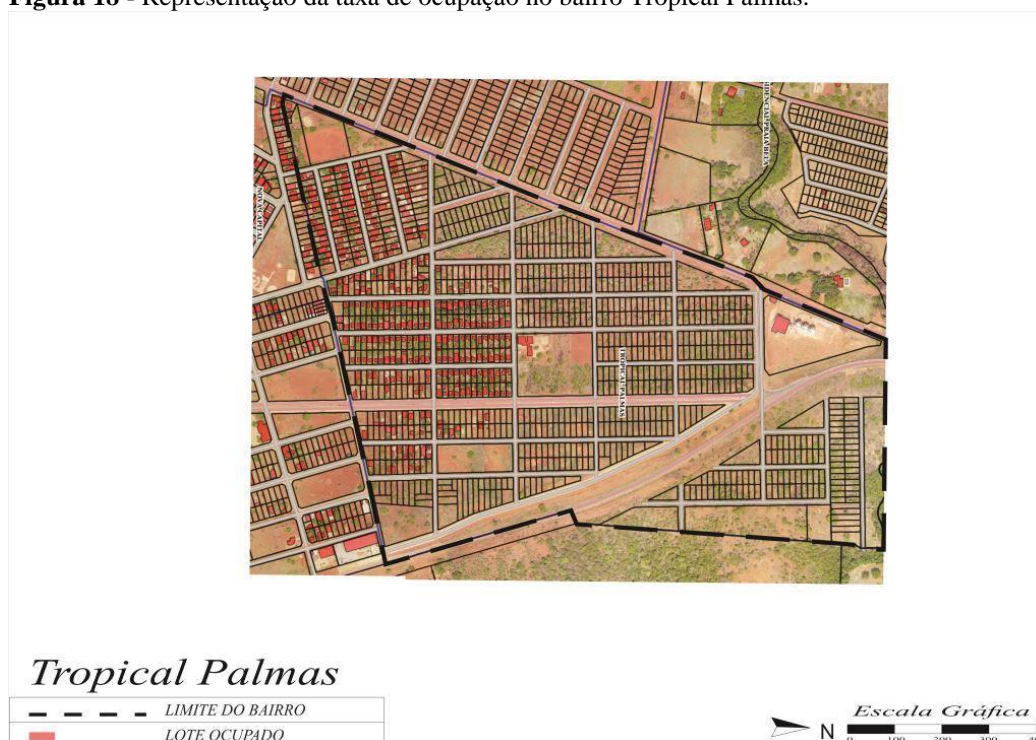
Concentração de lotes vazios		
Setor Nacional		
Nº Lotes	Nº Proprietários	% dos lotes vazios
1 a 5	146	35,15%
6 a 10	6	7,47%
11 a 15	5	11,29%
16 a 20	1	3,28%
46 a 50	1	8,93%
61 a 65	1	11,66%
122	1	22,22%

Fonte: Cadastro municipal, 2018. Adaptado pelo autor.

Quanto à concentração de lotes vazios (tabela 28) observou-se a existência de pelo menos três grandes proprietários com mais de 50 lotes desocupados cada um. Assim como nos demais casos, existe um grande ator que difere dos demais em quantidade de lotes. No caso do setor Nacional, o maior proprietário concentra 122 unidades dos lotes vazios, totalizando 22%. Conforme se observa na tabela 28, existe uma melhor distribuição entre as faixas.

TROPICAL PALMAS

Figura 18 - Representação da taxa de ocupação no bairro Tropical Palmas.



Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Localizado na saída para Palmas, faz confrontação com o Jardim Guaxupé, Nova Capital e Novo Horizonte. Seu lote padrão tem uma área de 360 m², sendo 12 m de frente por 30 m de

lateral. Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 13.680,00 (R\$ 38,00 o valor do m²). Em 2018 contava com 33% dos lotes ocupados, e aproximadamente 700 lotes vazios.

Tabela 29 - Concentração de lotes vazios - Tropical Palmas.

Concentração de lotes vazios		
Tropical Palmas		
Nº Lotes	Nº Proprietários	% dos lotes vazios
1 a 5	63	10,36%
6 a 10	5	5,41%
561	1	84,23%

Fonte: Cadastro municipal, 2018. Adaptado pelo autor.

Quanto à concentração destes lotes vazios, no Tropical Palmas existe uma grande concentração de terra por poucos proprietários. Neste caso apenas 69 proprietários tem a posse dos aproximadamente 700 lotes desocupados (tabela 29). Um único proprietário, pessoa física, concentra 561 lotes vazios, quase 85% dos lotes, a maior concentração proporcional, observado entre os bairros analisados.

Portanto, observando os oito bairros anteriores a 1990 com taxa de ocupação inferior a 40%, pode-se chegar à conclusão de que há uma concentração da propriedade da terra urbana. Existem casos de proprietários majoritários com concentração superior a 1000 lotes por bairro. Existem casos em que a empresa é detentora da maior faixa de lotes vazios em dois bairros vizinhos. Observa-se caso em que o maior detentor é o próprio município. Unindo apenas os proprietários que estão no topo das classificações de cada bairro, chegamos ao número de sete, em oito bairros. Estes sete proprietários concentram mais de 4100 lotes vazios, um percentual de 42% do total de lotes vazios nestes oito bairros.

3.2.2. LOTEAMENTOS POSTERIORES AO ANO DE 2009

O segundo período de grande produção de lotes foi entre os anos 2009 e 2018. Novamente Porto Nacional, passa por um período de grande expectativa no que diz respeito à economia. Com a construção da ferrovia Norte-Sul passando por terras do município. A implantação da plataforma multimodal na região de Luzimangues (distrito do município). O investimento crescente no cultivo das terras para a produção de soja e milho, na chamada nova fronteira agrícola do Brasil (MATOPIBA). E por fim o estímulo do poder municipal na educação superior, buscando tornar Porto Nacional polo universitário (diretriz proposta pelo plano diretor de 2006). A expectativa de crescimento econômico neste período de fato se confirmou. Porém, mais uma vez, assim como nas décadas de 1980 e 1990, o crescimento demográfico e o crescimento econômico aplicado à cidade não seguiram as melhores expectativas. Observa-se pouco investimento aplicado à cidade e à população local em si.

A seguir são apresentados os loteamentos posteriores ao ano de 2009. Assim como no caso da apresentação dos loteamentos anteriores ao ano de 1990, optou-se por apresentar loteamento a loteamento, utilizando-se do mapa de ocupação (apara ilustração), porém sem a presença da tabela de concentração de lotes vazios, devido às informações referentes aos proprietários ainda não estarem “confirmadas”. Pois, dados do cadastro apontam as incorporadoras e imobiliárias como detentoras da maior parte dos lotes. De certa forma, ainda são, porém, devido à forma de financiamento que costuma parcelar o valor do lote em 15 anos. Desta forma, sabe-se que existem muitos “proprietários”, contudo, no cadastro municipal, a transferência dos proprietários é efetuada apenas após a transferência do registro de propriedade junto ao cartório. E isso ocorre apenas ao término do financiamento. Optou-se, portanto, por não levantar os dados de concentração de lotes vazios devido à essa questão, que poderia ocasionar em dados inconsistentes. Para agregar informações à exposição dos loteamentos, buscou-se junto as memórias descritivas, informações referentes aos usos e ocupação estipulados por estes em cada caso.

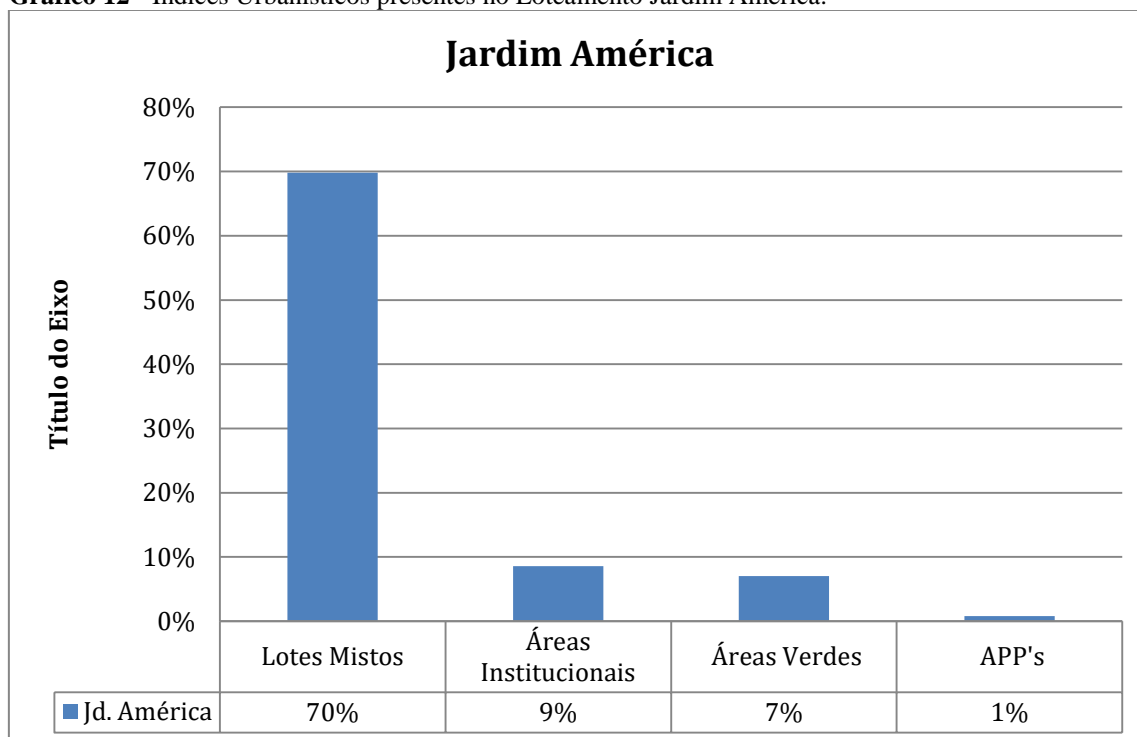
Jardim América

Sendo o primeiro loteamento no período pós 2009 na sede do município de Porto Nacional, o Jardim América teve grande procura por parte dos moradores locais, e teve grande êxito na sua ocupação. Isso ocorreu, em especial, devido ao período de crescimento econômico e facilidades de crédito que o Brasil oferecia. Localizado junto à margem norte do

Ribeirão São João, o loteamento ocupa grande parte de uma área que até então funcionava como chácara no centro de Porto Nacional.

Com uma área total de 1.027.973,33 m², segundo dados do memorial descritivo. Dos loteamentos executados no período de 2009 a 2018 ocupa o primeiro lugar em área e número de lotes. Do total da área, 717.723,80 m² é destinada a lotes mistos (um total de 2.652 unidades) com área mínima por lote variando entre 246,88 m² e 357,86 m². Para áreas verdes foram destinados uma área total de 72.079,25 m². E 8.364,88 m² de APP. Quanto à área institucional, o loteamento Jardim América tem suas particularidades, consta no memorial descritivo, que uma área de 88.070,00 m² foi destinada a esse uso e cedida à prefeitura antes mesmo da aprovação do loteamento, devido à necessidade urgente do município de se ter uma área dessa dimensão nas proximidades do centro da cidade, para implantação de um campus do Instituto Federal do Tocantins.

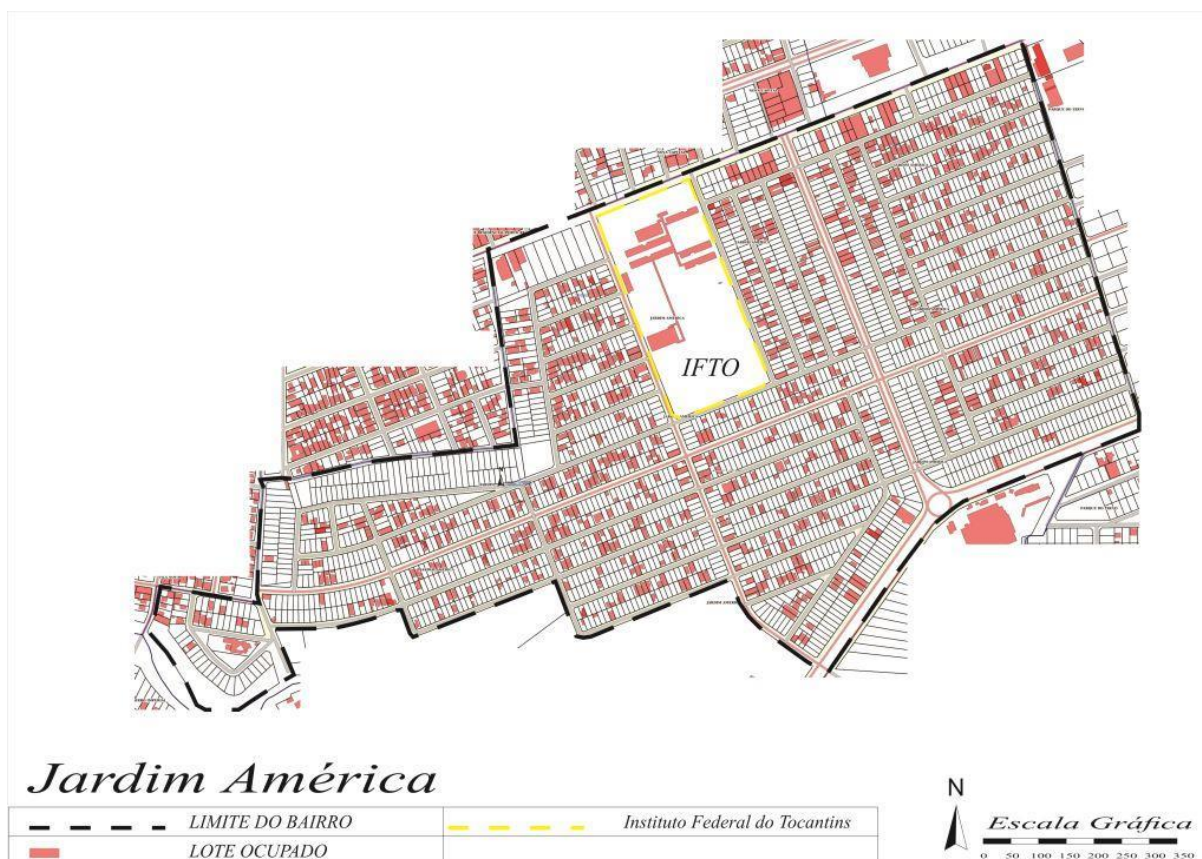
Gráfico 12 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Jardim América.



Fonte: Cadastro Municipal, 2018.

Quanto à ocupação (Tabela 16) deste loteamento, em 2018 contava com apenas 31% dos lotes ocupados, e aproximadamente 1852 lotes vazios (Figura 21). Um lote residencial padrão, tem em média 250 m². Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 22.500,00 (R\$ 90,00 o valor do m²).

Figura 19 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim América.



Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Observa-se no Jardim América, excessiva compactidade, em muitos casos as normas construtivas não são obedecidas e residências ocupam toda a largura do lote. Curioso observar também, a ausência de área destinada a praças ou áreas institucionais. Talvez por conta de ser o primeiro loteamento da nova fase de parcelamentos, as regras não foram tão rígidas. Verifica-se portanto um bairro excessivamente residencial, sem áreas públicas e com muitos casos de descumprimento das normas construtivas.

Jardim Universitário

O Loteamento Jardim Universitário, localizado junto ao Jardim Nova América, é um caso específico, sua origem é anterior ao período de análise (na década de 1980), porém no ano de 2013 passou por um processo de desmembramento total que originou 270 novos lotes de 300 m² cada. A área total do que hoje é o Jardim Universitário é de 669.910,78 m².

Figura 20 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim Universitário.



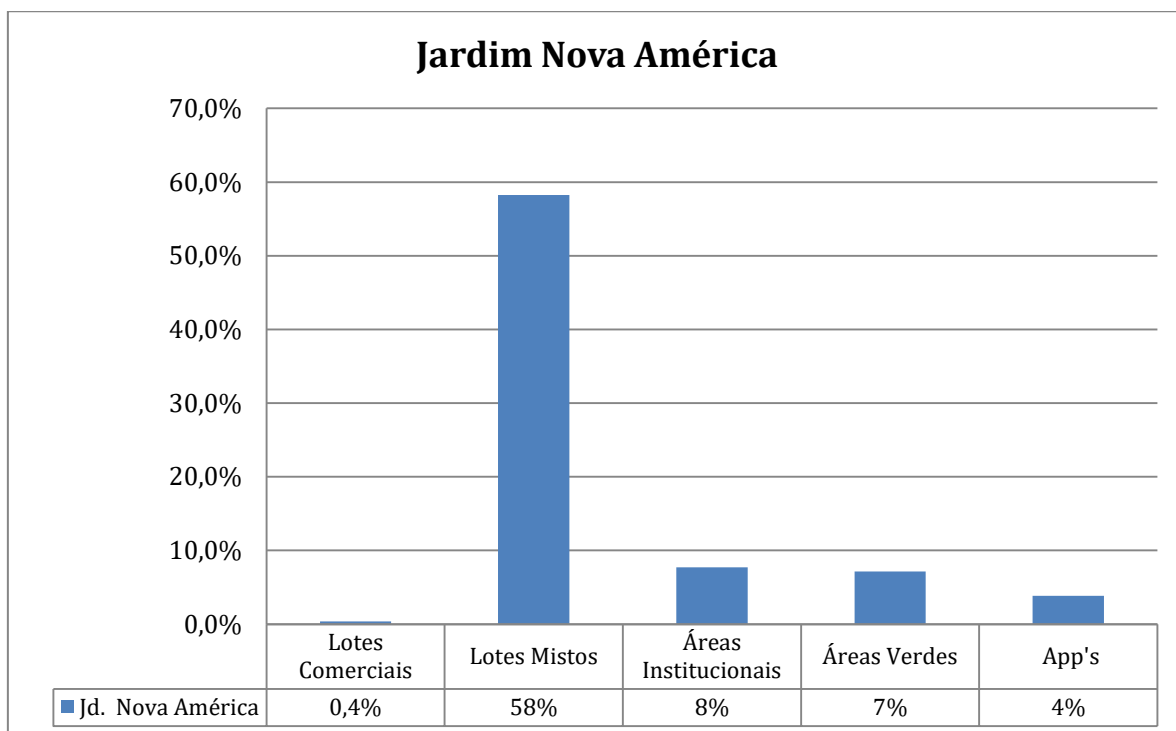
Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Quanto à ocupação (Tabela 16) deste loteamento, em 2018 contava com apenas 5% dos lotes ocupados e aproximadamente 862 lotes vazios (Figura 21). Um lote padrão do loteamento tem área de 300 m². Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 18.000,00 (R\$ 60,00 o valor do m²).

Jardim Nova América

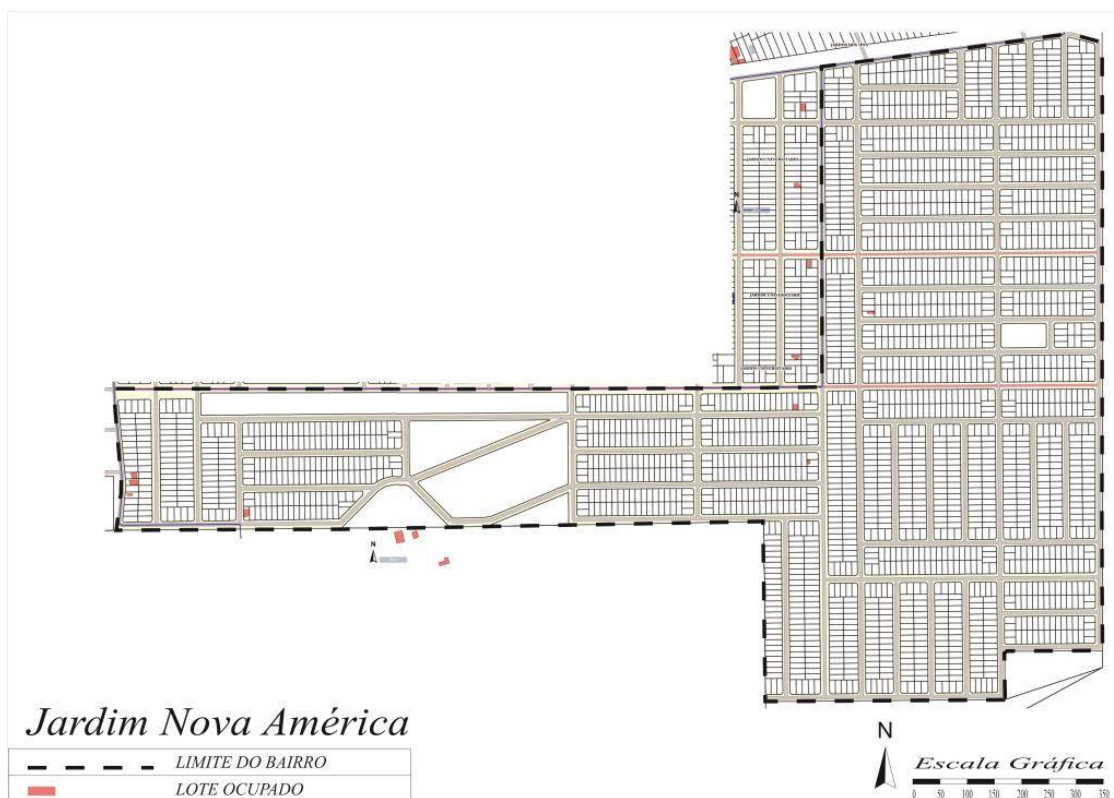
Localizado na porção leste da cidade de Porto Nacional, o loteamento Jardim Nova América tem como vizinhos, o Jardim Universitário a norte, Parque do Trevo a oeste, APP do ribeirão são João a sul e área não urbanizada a leste. Segundo memorial descritivo, obtido junto à prefeitura, o Loteamento Jardim Nova América, tem uma área total de 999.999,16 m². Cujas áreas se configuram da seguinte forma, segundo o plano de zoneamento quanto ao uso do solo: 582.528,55 m² de lotes mistos (sendo um total de 2.237 unidades), 3.655,65 m² de lotes comerciais (sendo um total de 16 unidades), 76.982,76 m² de áreas institucionais, 71.589,09 m² de áreas verdes e 38.387,80 m² de APP.

Gráfico 13 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Jardim Nova América.



Fonte: Cadastro Municipal, 2018.

Figura 21 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim Nova América.



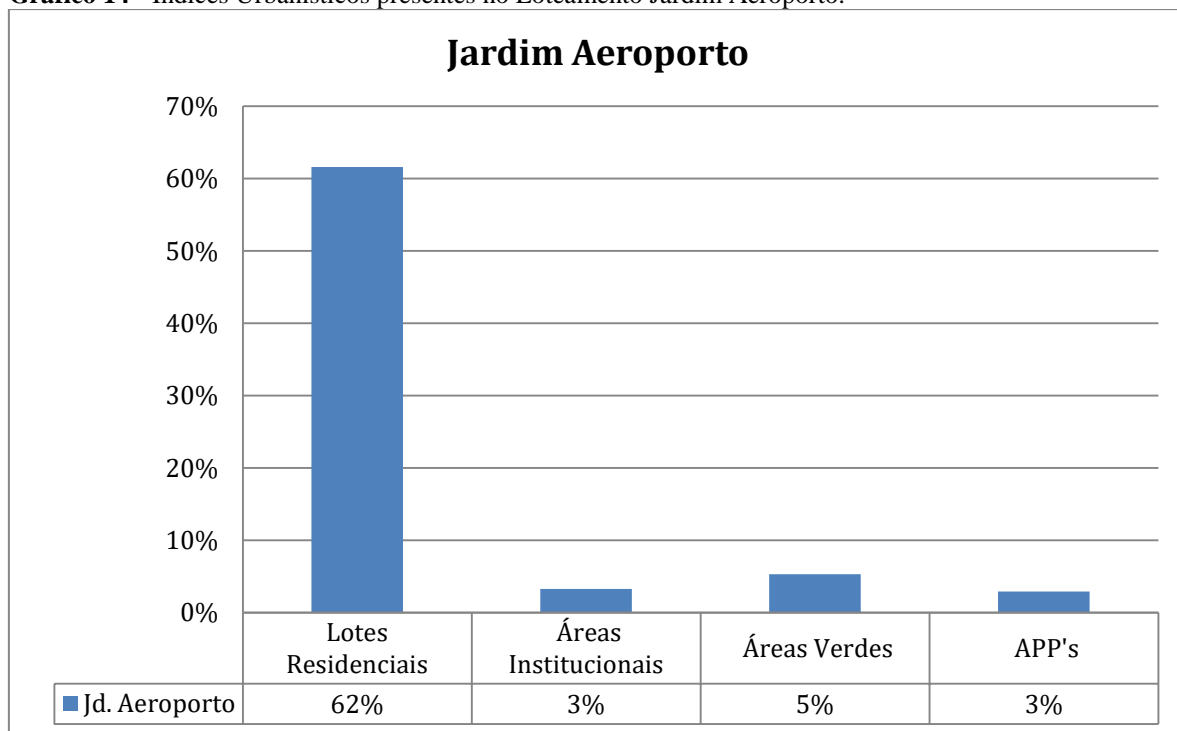
Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Quanto à ocupação (Tabela 16) deste loteamento, em 2018 contava com apenas 0,30% dos lotes ocupados, e aproximadamente 2330 lotes vazios (Figura 21). Um lote padrão do loteamento tem área de 250m². Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 15.000,00 (R\$ 60,00 o valor do m²).

Jardim Aeroporto

Localizado nas proximidades da cabeceira da pista do aeroporto de Porto Nacional, o loteamento Jardim Aeroporto tem como vizinhos, o loteamento Jardins a sul, o bairro Jardim Querido a oeste, APP do ribeirão são João a norte e área não urbanizada, nas proximidades da represa de abastecimento de água da cidade a leste.

Gráfico 14 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Jardim Aeroporto.



Fonte: Cadastro Municipal, 2018.

Segundo memorial descritivo, obtido junto à prefeitura, o Loteamento Jardim Aeroporto, tem uma área total de 987.114,22 m². Essa área se configura da seguinte forma, segundo o plano de zoneamento quanto ao uso do solo: 608.381,85 m² de lotes residenciais (sendo um total de 257 unidades com área de 200 m² cada e 2.176 unidades com área de 250 m² cada), 32.628,54 m² de áreas institucionais, 52.785,63 m² de áreas verdes e 29.047,66 m² de APP.

Figura 22 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardim Aeroporto.



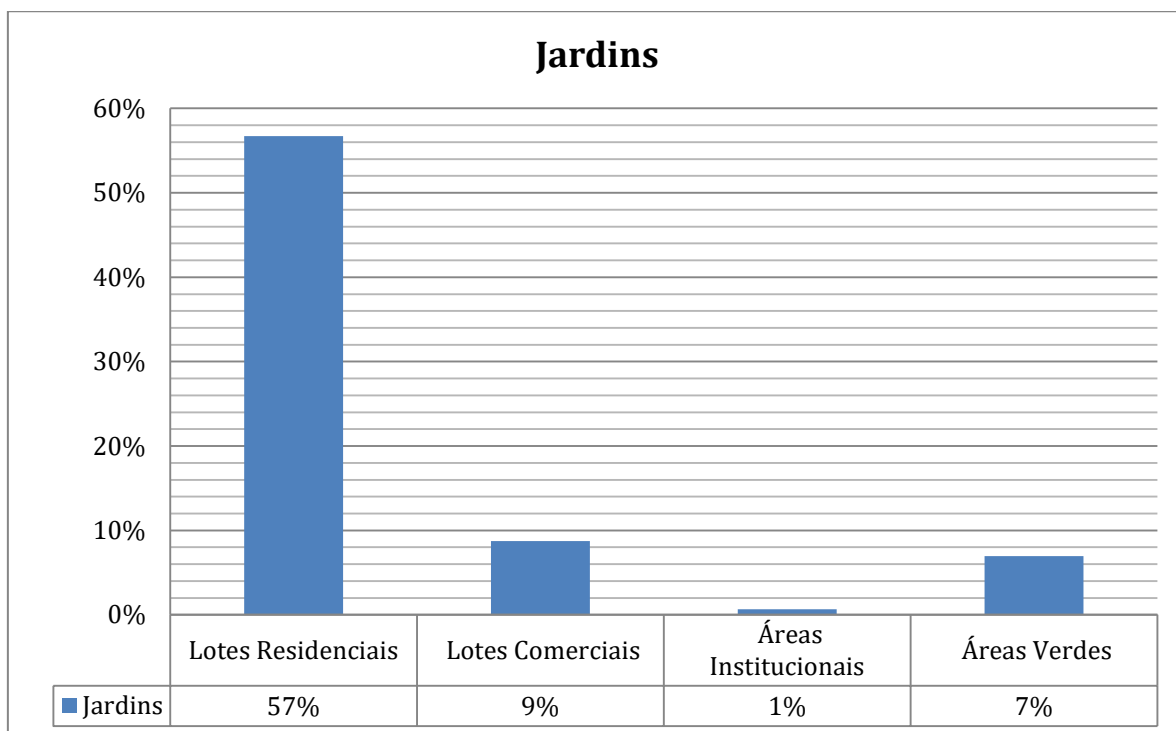
Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Quanto à ocupação (Tabela 16) deste loteamento, em 2018 contava com apenas 3% dos lotes ocupados, e aproximadamente 2343 lotes vazios (Figura 22). Um lote residencial padrão neste loteamento tem área de 250 m². Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 20.000,00 (R\$ 80,00 o valor do m²).

Jardins

Localizado ao leste da pista do Aeroporto, junto ao Loteamento Jardim Aeroporto, o Loteamento Jardins, segundo consta em seu memorial descritivo, obtido junto à prefeitura, tem uma área total de 210.835,00 m².

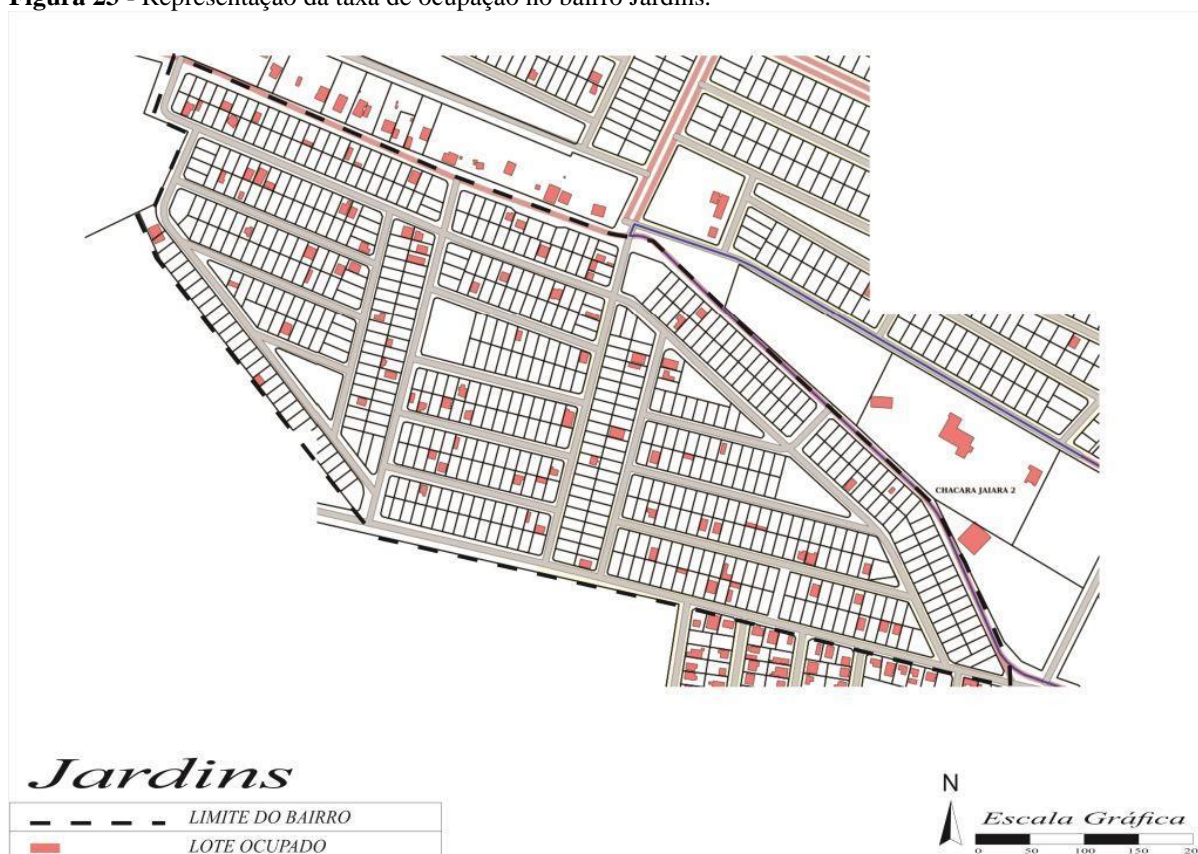
Gráfico 15 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Jardins.



Fonte: Cadastro Municipal, 2018.

Cuja área se configura da seguinte forma, segundo o plano de zoneamento quanto ao uso do solo: 119.567,38 m² de lotes residenciais (sendo um total de 574 unidades), 18.453,00 m² de lotes comerciais (sendo um total de 85 unidades), 1.423,63 m² de áreas institucionais e 14.697,03 m² de áreas verdes.

Figura 23 - Representação da taxa de ocupação no bairro Jardins.



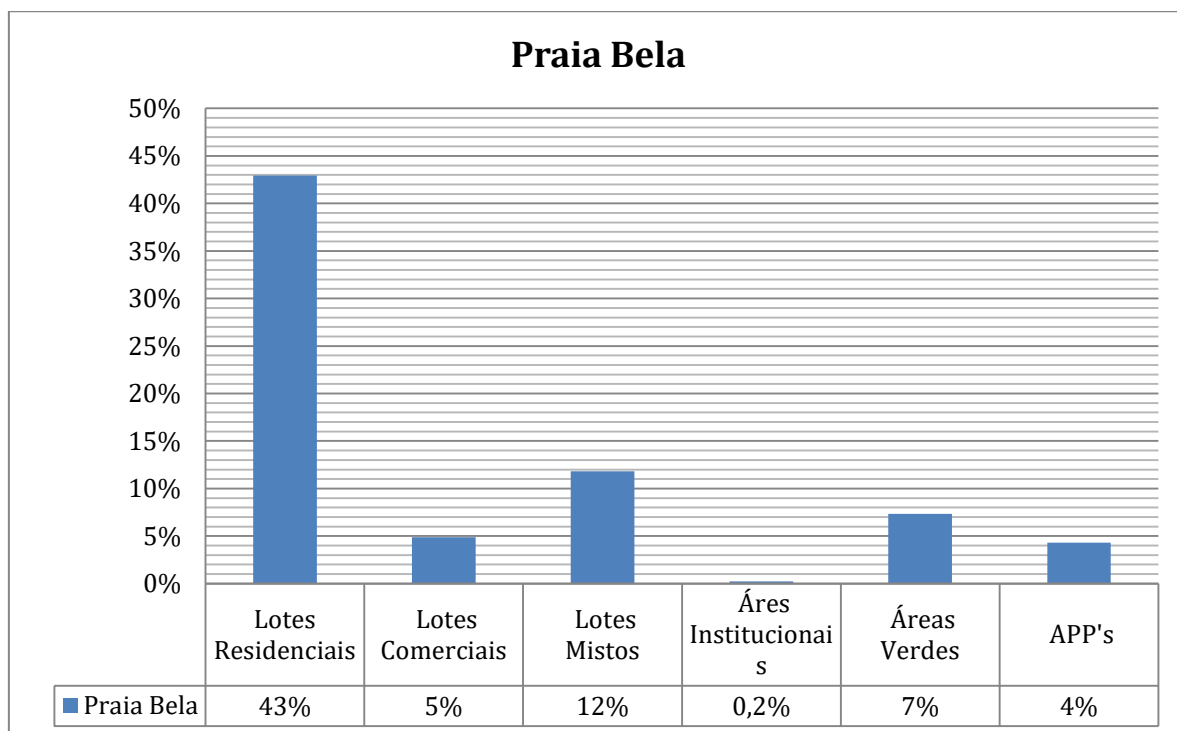
Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Quanto à ocupação (Tabela 16) deste loteamento, em 2018 contava com apenas 10% dos lotes ocupados, e cerca de 592 lotes vazios (Figura 23). Um lote residencial padrão neste loteamento tem área de 200 m². Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 10.000,00 (R\$ 50,00 o valor do m²).

Praia Bela

Localizado ao norte da cidade de Porto Nacional, após o trevo de saída para Palmas e Monte do Carmo e às margens da BR - 010, o Loteamento Praia Bela, segundo consta em seu memorial descritivo, obtido junto à prefeitura, tem uma área total de 966.957,00 m². Sua área se configura da seguinte forma, segundo o plano de zoneamento quanto ao uso do solo: 415.209,66 m² de lotes residenciais (sendo um total de 1924 unidades), 47.112,91 m² de lotes comerciais (sendo um total de 79 unidades), 114.238,24 m² de lotes mistos (um total de 480 unidades), 2.049,24 m² de áreas institucionais, 71.027,34 m² de áreas verdes e 41.586,65 m² de APPs.

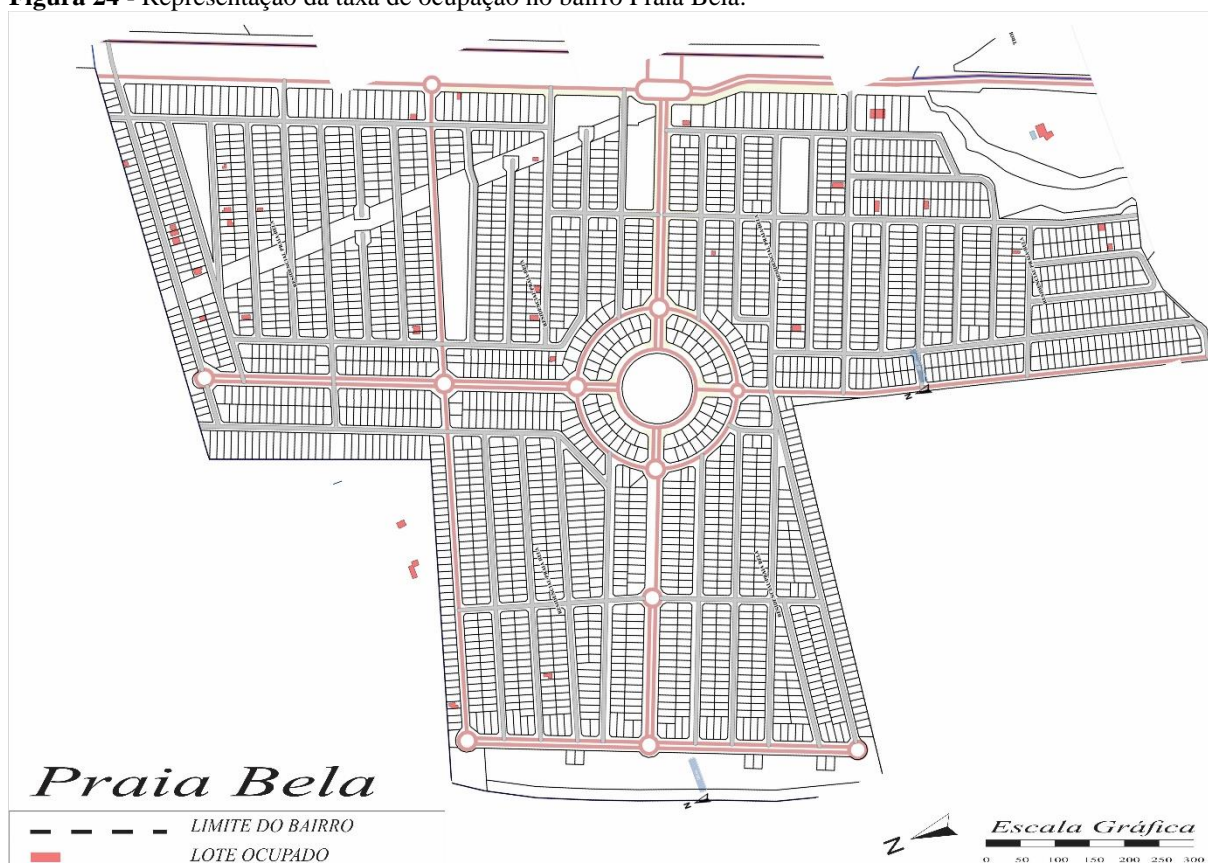
Gráfico 16 - Índices Urbanísticos presentes no Loteamento Praia Bela.



Fonte: Cadastro Municipal, 2018.

Quanto à ocupação (Tabela 16) deste loteamento, em 2018 contava com apenas 1% dos lotes ocupados, e cerca de 2435 lotes vazios (Figura 24). Um lote residencial padrão neste loteamento tem área de 200 m². Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 10.000,00 (R\$ 50,00 o valor do m²).

Figura 24 - Representação da taxa de ocupação no bairro Praia Bela.



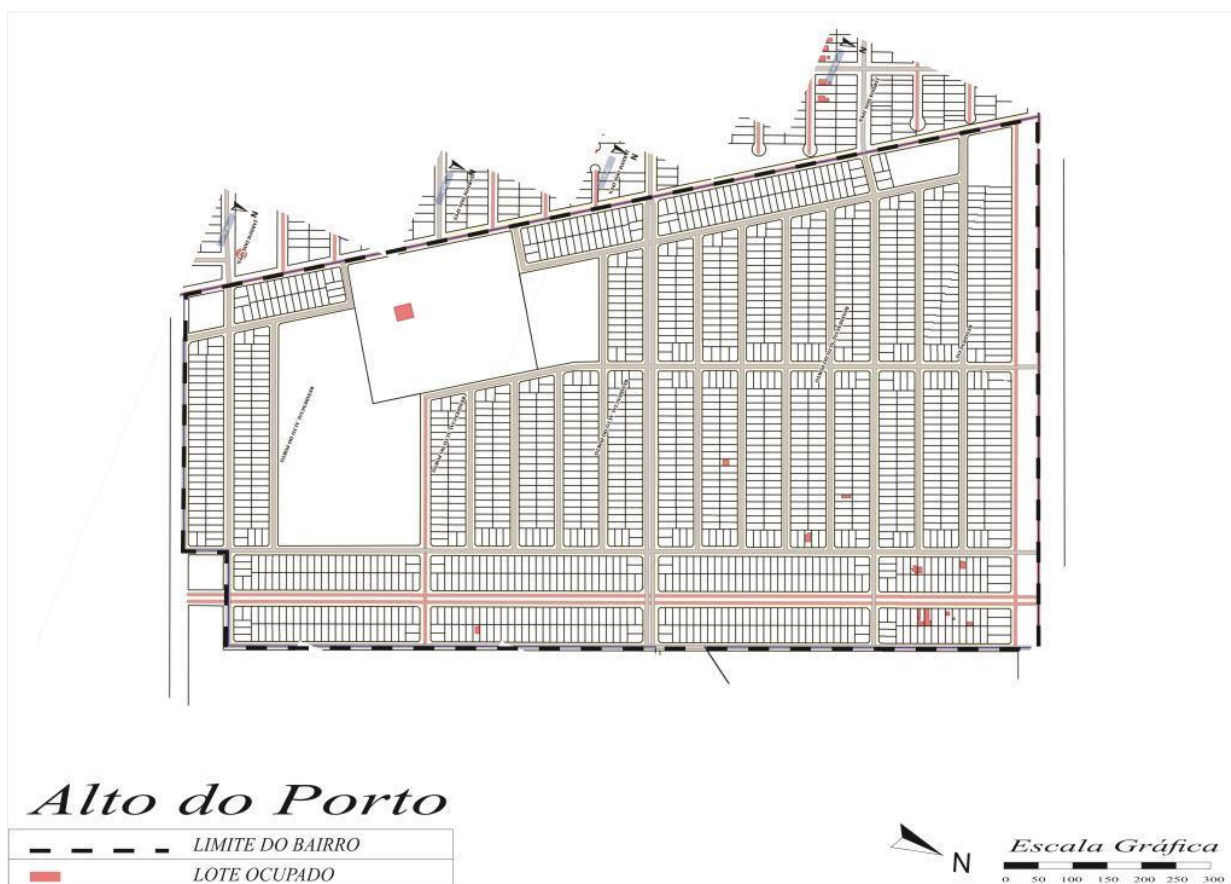
Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

O Praia Bela é um dos exemplos recentes em que há a alteração do perímetro urbano para que o loteamento possa deixar de ser terra rural e num simples ato legislativo, seu valor comercial seja elevado ao padrão de terra urbana. Muitos casos como este ocorrem Brasil a fora. E em muitos outros casos, não haveria de fato a necessidade de disponibilidade de mais lotes urbanos.

Alto do Porto

Alto do Porto está localizado na saída para a cidade de Monte do Carmo. Com uma área urbanizada de 0,76 km², com um total de 1758 lotes, tem seu projeto aprovado no ano de 2014. Quanto à ocupação (Tabela 16) deste loteamento, em 2018 contava com apenas 0,50% dos lotes ocupados, e aproximadamente 1746 lotes vazios (Figura 25). Um lote residencial padrão neste loteamento tem área de 250 m². Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 11.250,00 (R\$ 45,00 o valor do m²).

Figura 25 - Representação da taxa de ocupação no bairro Alto do Porto.



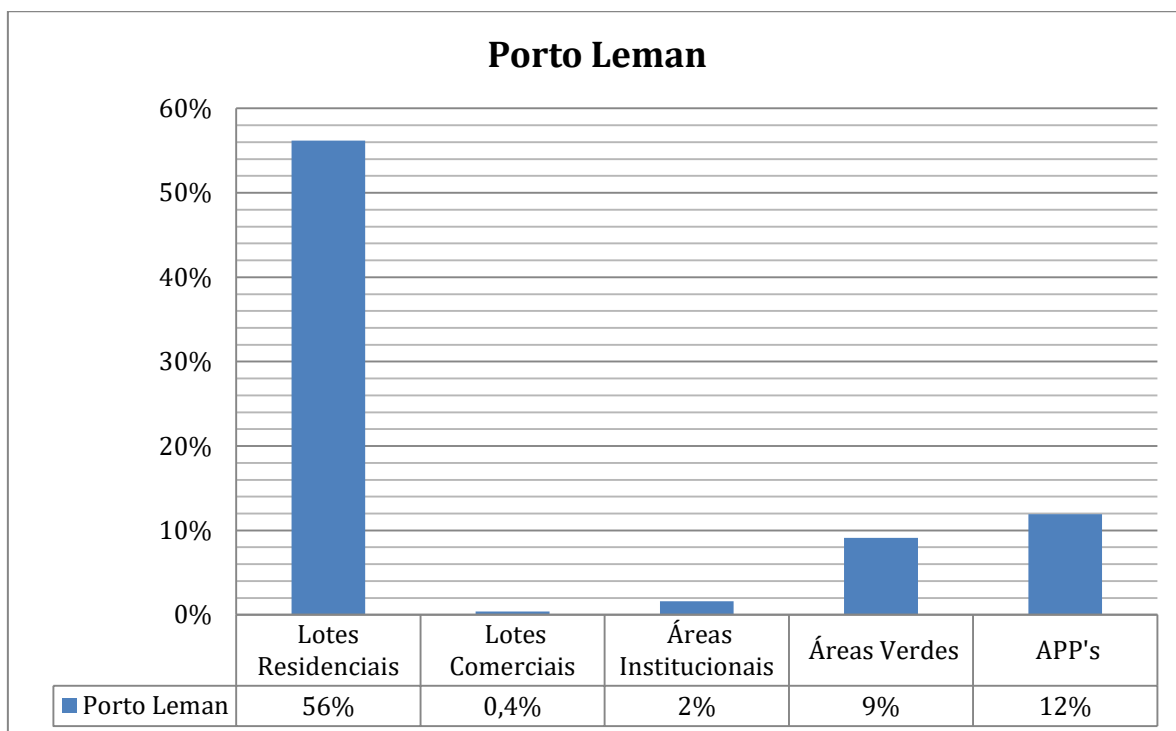
Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Assim como o Praia Bela, este é outro caso de loteamento em que o perímetro urbano é alterado com o fim de comportar o novo empreendimento. Sendo um dos mais bairros mais afastados do centro da cidade. Na proximidade de bairros antigos e conhecidos por sua baixa ocupação, como é o caso do Jardim dos Ipês e Setor das Mansões. O Alto do Porto parece seguir o mesmo caminho. Lançado no fim da curva de otimismo do crescimento econômico no Brasil, e num contexto onde a saturação de lotes vazios na cidade de Porto Nacional é crescente.

Porto Leman

Porto Leman se destaca, por ser o primeiro condomínio fechado de Porto Nacional, tem seu projeto aprovado no ano de 2015. Com uma área total de 291.326,00 m². Sendo que deste total 163.718,03 m² (451 lotes) são destinados a lotes residenciais. 4.646,91 m² destinados à área institucional, 26.613,95 m² para áreas verdes, 2.461,97 m² de área de uso comum, 34.689,31 m² de APP e 1.200 m² para posto de combustível.

Gráfico 17 - Índices Urbanísticos presentes no Condomínio Porto Leman.



Fonte: Cadastro Municipal. 2018.

Quanto à ocupação (Tabela 16) deste loteamento, em 2018 contava com apenas 1% dos lotes ocupados, e aproximadamente 446 lotes vazios (Figura 26). Um lote residencial padrão neste loteamento tem área de 360 m². Dados do cadastro imobiliário apontam como valor venal de um lote no bairro por volta de R\$ 64.800,00 (R\$ 180,00 o valor do m²).

Figura 26 - Representação da taxa de ocupação no bairro Porto Leman.



Fonte: Geomais – Cadastro Municipal, 2018. Organizado pelo autor.

Podemos então fazer um apanhado geral da análise feita a respeito dos loteamentos posteriores a 2009. Quanto à ocupação dos novos loteamentos (Tabela 16), observa-se que o loteamento Jardins (10% ocupado), mesmo não sendo um dos primeiros a ser implantado em taxa de ocupação fica atrás apenas do Jardim América (31% ocupado). Fato explicado, talvez por conta da localização mais próxima do centro da cidade. Talvez por conta dos lotes serem mais acessíveis economicamente, e estarem sendo ocupados por família que necessitam de um lugar para morar. Na sequência tem-se o Jardim Universitário (5% ocupado). Neste verifica-se um forte impacto das universidades, especialmente o ITPAC, universidade vizinha ao loteamento. Verifica-se a construção de muitas residências voltadas à moradia de aluguel. Em quarto lugar, observa-se o Jardim Aeroporto (3% ocupado), que provavelmente se enquadra na mesma situação do loteamento Jardins. E em primeiro lugar o Jardim América. Que foi o primeiro loteamento depois de um longo período sem novos lotes. Numa localização centralizada. E em um período em que a economia retornava a crescer, e os financiamentos tanto para adquirir o lote quanto construir as moradias estavam bem acessíveis. Fora estes quatro loteamentos verifica-se uma baixa taxa de ocupação (abaixo de 1% ocupado). Alguns casos mais cobiçados e que podem vir a dar certo, como é o caso do Praia Bela. Outros casos

que possivelmente demoram a caminhar bem, como são os casos do Alto do Porto e Porto Leman (devido à localização de um, e perfil econômico de outro).

4. CUSTO DA URBANIZAÇÃO

A abordagem acerca dos vazios urbanos e seu impacto para a gestão da cidade está estreitamente ligada ao custo da urbanização e qualidade de vida dos moradores. Muitos autores defendem o impacto negativo de tais vazios na manutenção da cidade. E o Estatuto da Cidade, tem como essência, estabelecer normas de ordem pública e interesse social, a fim de regulamentar o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Os vazios urbanos vão totalmente contra o uso social da terra, principalmente quando são mantidos visando a especulação imobiliária.

Tabela 30 - Densidade Populacional em Porto Nacional, nos anos de 2010 e 2018.

Comparativo de Densidade Populacional entre 2010 e 2018					
Município	Área do Território	Área Urbanizada sede municipal (2010)	Densidade população urbana (dados censo 2010)	Área Urbanizada sede municipal (2018)	Densidade população urbana (população estimada 2018)
Porto Nacional	4.449,917 km ²	~ 22,90 km ²	~ 2.146 hab./km ²	~28,45 km ²	~1.852 hab./km ²

Fonte: IBGE, 2019. Organizado pelo autor.

Conforme nos apontam os dados referentes ao acúmulo de lotes vazios nos bairros anteriores ao ano de 1990. Somada a informação de que o déficit habitacional em Porto Nacional é de 1270 (Fundação João Pinheiro, 2018). Pode-se dizer que a liberação de novos loteamentos urbanos, não veio em momento oportuno. Para o bom funcionamento da cidade, é importante que o poder público exerça sua função de regulador, para que a função social da terra seja exercida, ou ao menos buscada.

Tabela 31 - Despesas municipais com infraestrutura.

Ano	Despesas com infraestrutura/habitação	Despesas totais do município	Participação no total das despesas	Valor por habitante	População
2009	R\$ 8.805.434,89	R\$ 46.755.033,91	19%	R\$ 188,46	46.722
2010	R\$ 6.127.536,66	R\$ 50.868.662,64	12%	R\$ 124,68	49.146
2011	R\$ 6.531.673,30	R\$ 56.471.252,12	12%	R\$132,05	49.465
2012	R\$ 9.768.412,94	R\$ 77.087.095,78	13%	R\$ 196,26	49.774
2013	R\$ 15.390.213,88	R\$ 83.558.306,47	18%	R\$ 298,83	51.501
2014	R\$ 14.583.936,93	R\$ 90.968.319,22	16%	R\$ 281,29	51.846
2015	R\$ 21.733.082,11	R\$ 111.435.215,48	20%	R\$ 416,49	52.182

2016	R\$ 13.612.311,97	R\$ 123.530.268,71	11%	R\$ 259,23	52.510
2017	R\$25.455.311,16	R\$ 127.261.550,47	20%	R\$ 481,85	52.828
2018	R\$ 34.043.437,49	R\$ 164.169.816,81	21%	R\$ 645,99	52.700

Fonte: Portal da Transparência, 2019.

Dados obtidos junto ao portal da transparência, acerca das despesas com infraestrutura (tabela 31 e figura 26) apontam para valores crescentes no período de 2009 a 2018. O mais impressionante é observar que a média por habitante mais que triplicou de 2009 a 2018. Ressaltando a necessidade de se buscar um crescimento espacial sustentável. No caso de Porto Nacional, observa-se um crescimento demográfico muito aquém do esperado para ocupação dos vazios urbanos.

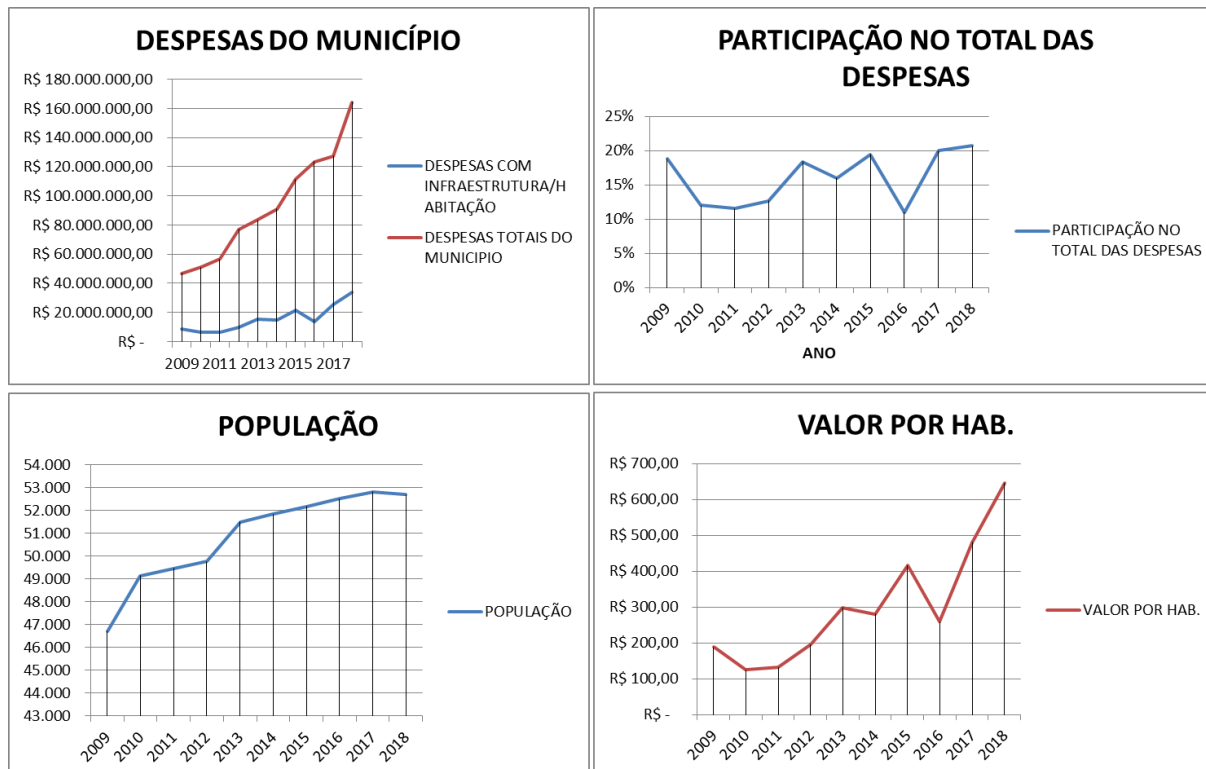
O art. 2.º do Estatuto da Cidade (Lei 10.257 / 2001) vem tratar a respeito da política urbana e seus objetivos no desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Em seu quarto parágrafo do referido artigo a lei defende que um dos papéis da política urbana é planejar o desenvolvimento das cidades, tanto em sua distribuição espacial quanto em seu planejamento econômico estratégico de modo a evitar e corrigir possíveis distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente.

É notório que o espaço urbano reúne interesse tanto de agentes privados, movimentos sociais e poder público, na produção deste espaço. A busca por maximização de lucro na produção da terra urbana acaba por muitas vezes fazendo com que o poder privado pressione o poder público. A ponto de influenciar no zoneamento da cidade, através dos novos loteamentos. No caso de Porto Nacional, observa-se loteamentos com excessivo espaço destinado à habitação, em detrimento dos espaços públicos de ócio e lazer. Mesmo a lei determinando porcentagens mínimas para uso público.

O excesso de homogeneização do fragmento urbano, assim como a localização deste, na periferia da cidade, não são decisões positivas para quem vier a viver lá. Assim como se deve buscar a heterogeneização de toda a malha urbana, projetando cidades para pessoas, com disponibilidade de equipamentos de lazer, e serviços de comércio. Misturar as classes, permitir que áreas centrais, também se destinem à habitação de interesse social, e não segregar tais conjuntos, mas infiltrar tais moradias no tecido urbano já constituído. Utilizar-se, dos novos loteamentos implantados, por exemplo, uma vez que o que se observa nesse período de 10 anos da implantação do primeiro loteamento, e 4 anos desde a implantação do último, é um

lento processo de ocupação, o que resulta em vastas áreas urbanizadas e desocupadas. Que acabam por ser áreas dispendiosas para a economia municipal.

Figura 27 - Despesas municipais com infraestrutura e valor médio por habitante.



Fonte: Portal da Transparência, 2019.

Os gráficos acima, nos mostram que não há uma constância na participação dos gastos com infraestrutura em relação aos gastos totais. Mas podemos verificar que, a partir de 2016 as curvas econômicas assumem inclinações fortemente ascendentes, enquanto o crescimento populacional parece ter chegado a um topo, e indica direcionamento para queda. Isso se reflete na alta expressiva do valor médio por habitante, para se manter os gastos com infraestrutura. Possivelmente reflexo dos efeitos da alta dos vazios urbanos no custo da cidade. “O espaço urbano convertido em lotes retidos para a especulação imobiliária se transforma em imensos vazios em meio à região central das cidades, normalmente dotados de infraestrutura, sendo detectado na maioria das cidades brasileiras como causadores de efeitos no custo da cidade” (BAZOLLI, 2010. P.4).

O próprio Estatuto da Cidade apresenta muitas opções de instrumentos que podem ser utilizados para inibir a especulação em torno da terra, e consequente manutenção de vazios urbanos. Dentre os instrumentos (tabela 32) estão o parcelamento e edificação compulsórios, IPTU progressivo no tempo, e em último caso a desapropriação com pagamentos em títulos

(Estatuto da Cidade – seções: II, III e IV). Instrumentos disponíveis ao poder público para buscar a manutenção da ordem e qualidade de vida. Isso é claro, depois que a terra urbana já está disponível. Mas o que fazer para que tais loteamentos não sejam liberados quando não são necessários? O próprio Plano Diretor é instituído a fim de se buscar eficiência no funcionamento da cidade. Através do seguir um plano. Porém, pelo que parece muito se planeja e pouco do planejamento se executa.

No que diz respeito ao parcelamento do solo, a lei complementar n.º 7 (parte integrante do Plano Diretor) em seu artigo 12, determina que, o lote mínimo para área residencial e comercial deverá ter uma área de 360 m², com frente de 12m, com exceção para lotes destinados às habitações de interesse social, que por sua vez, podem ter área mínima de 250 m², com frente de 10m. Ao se analisar os novos loteamentos, a partir de 2009, ou seja, posteriores à aprovação do Plano Diretor e suas leis complementares (aprovados em 2006), a maioria dos lotes possui área de no mínimo 250m², sendo raros os casos em que os lotes ultrapassam os 300 m², levando ao pé da letra, e de acordo com a lei, pode-se dizer que tais loteamentos foram aprovados como ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social). Portanto, sendo lotes acessíveis à população mais vulnerável economicamente, e disponíveis para utilização do poder público na execução de programas de habitação.

Longe disso, quando na verdade o acesso à terra deveria ser facilitado ao mais pobres, o que se observa é a valorização dos lotes, a liberação de financiamentos a longos prazos e juros altíssimos, o que acarreta, em muitos casos, na perda do lote, por falta de condições de pagamento. Ao mesmo tempo, que o município poderia estar se beneficiando e distribuindo nesses novos loteamentos a população que faz parte dos programas habitacionais, dessa forma já se aproveitando da infraestrutura instalada, e integrando a classe trabalhadora ao interior da cidade. Porém, o que se observa é a manutenção dos moldes ultrapassados de urbanização, quando se diz respeito à programas de habitação social. Grandes áreas periféricas, longe dos equipamentos públicos já existentes, e que já surgem, devido ao modelo de urbanização, com o estigma de lugar inferior, periférico, subalterno.

Tabela 32 - Prazos para aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade.

Prazo (ano)	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Instrumento	Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios			IPTU progressivo no tempo			Desapropriação com pagamento em títulos		
Condições	Protocolar o projeto no órgão municipal competente		A partir da aprovação do projeto, para iniciar as obras do empreendimento.	O valor da alíquota a ser aplicado a cada ano será fixado na lei específica a que se refere o caput do art. 5º desta Lei e não excederá a duas vezes o valor referente ao ano anterior, respeitada a alíquota máxima de quinze por cento.			Decorridos cinco anos de cobrança do IPTU progressivo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública.		

Fonte: LEI Nº 10.257 (Estatuto da Cidade), 2001.

Quando se diz respeito aos instrumentos de controle da política urbana, o Plano Diretor apresenta os instrumentos presentes no Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001). Dentre eles podemos citar os Estudos de Impacto de Vizinhança e os Estudos de Impacto Ambiental, que deveriam ser solicitados pelo órgão regulador, antes da autorização de um novo empreendimento, como os novos loteamentos. Pode-se citar também o IPTU progressivo no tempo e a desapropriação com pagamento em títulos. O artigo 46 dispõe que para promover o adequado aproveitamento dos lotes não edificados, subutilizados ou não utilizados e coibir a especulação imobiliária irresponsável e danosa ao interesse público, tais instrumentos podem ser utilizados pelo órgão regulamentador. No entanto, observa-se uma brecha na lei, onde pode-se enquadrar os novos loteamentos. O parágrafo 2.º do artigo 46, considera solo urbano não edificado os terrenos com área igual ou superior a 360 m², sem edificação, localizados nas Macrozonas Urbanas. No entanto, já é de conhecimento que quase a totalidade dos lotes nos novos loteamentos não chega aos 360 m² de área, sendo que a grande maioria, não ultrapassa os 250 m² de área.

Em seu artigo 69, no que diz respeito ao “parcelamento do solo urbano”, a Lei do Plano Diretor de Porto Nacional, diz que o parcelamento do solo urbano deve obedecer ao que

consta nas leis complementares integrantes do Plano Diretor, respeitado o que dispõe a legislação federal e estadual pertinente. Quanto ao que diz respeito à área mínima dos lotes deve-se, então, verificar o que diz a lei federal, antes que se chegue a qualquer conclusão. A lei federal n.º 6.766 de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, diz em seu artigo 4º, inciso II: “Os lotes terão área mínima de 125m² (cento e vinte e cinco metros quadrados) e frente mínima de 5 (cinco) metros [...]”. No entanto, o parágrafo 4.º do artigo 3.º da Lei 9.785 de 29 de janeiro de 1999, diz que: “Considera-se lote o terreno servido de infraestrutura básica cujas dimensões atendam aos índices urbanísticos definidos pelo plano diretor ou lei municipal para a zona em que se situe”.

Com efeito, pode-se observar que a Lei Municipal não é cumprida, e que em casos como o do Jardim Universitário, acha-se uma brecha na lei, e um loteamento aprovado, décadas antes, é quase que por completo desmembrado, lote por lote, resultando em novos lotes de 300 m² cada, área inferior, ao mínimo estabelecido pela lei, de 360 m². No caso do loteamento Jardim América, observa-se outra brecha ao enquadrar todo um novo loteamento como ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), o que permite, segundo a Lei Municipal, que o lote tenha 250 m².

Desde a aprovação da lei do Estatuto da Cidade, todos os planos diretores foram guiados por ela, no caso de Porto Nacional não foi diferente, o Plano Diretor de 2006 é planejado e redigido de forma fiel às leis vigentes, que por sinal, vão de encontro a um planejamento sustentável. Porém, a execução não costuma seguir o planejado. E quando se fala de crescimento urbano e de diretrizes para organização deste crescimento, constata-se que em Porto Nacional há falhas que não deveriam ser cometidas, quando a responsabilidade de planejar e executar são da gestão municipal. A liberação para implantação de cerca de treze mil lotes em um prazo de 5 anos é algo alarmante, quando se observa a taxa de crescimento real do município. E vale ressaltar que o estudo aqui proposto não chega a analisar o caso do Distrito de Luzimangues, onde a situação é ainda mais alarmante.

No que diz respeito à habitação e estímulo à ocupação territorial, muitas e boas alternativas são apresentadas pelo estudo entregue pela equipe responsável pelo novo Plano Diretor de Porto Nacional. Cujas revisões do plano anterior e análise técnica para a nova proposta foi realizada a partir de 2018. Observou-se no período de 2009 a 2018 a oferta de centenas de moradias sociais, inclusive após conseguir uma grande área no setor imperial que nos próximos anos ofertará mais algumas centenas de moradias sociais. Porém, destaca-se o

estímulo tardio à ocupação do Imperial, bairro que em 2018 conta com quase 3000 lotes desocupados.

O Plano Diretor de 2006 aponta em sua página 86 alguns programas que supostamente funcionariam em Porto Nacional naquela época, e que poderiam ter sido utilizados de forma mais abrangente e eficaz. São os casos do Programa de oferta de lotes e do Programa de oferta de material de construção. Poderiam ser utilizados de forma a estimular a ocupação de bairros como Porto Imperial que em 2018 conta com uma taxa de ocupação de 24% dos lotes e o Jardim dos Ipês que no mesmo ano conta com uma taxa de ocupação de 14%, segundo dados do cadastro imobiliário municipal. Após a inundação da malha urbana com milhares de novos lotes urbanos, poderiam ser utilizados também, para estímulo da ocupação destes vazios urbanos. Procurando dessa forma, alternativas para o formato de habitação social que se observa até os dias de hoje, na cidade, como é o caso do conjunto habitacional irmã Edila, edificado onde seria uma área destinada à Instituição de Ensino Superior, e do futuro empreendimento que seguirá os mesmos moldes, só que agora no setor Porto Imperial, um bairro da década de 1980.

Portanto, observa-se que o planejamento é feito, mas, a execução nem sempre ocorre da melhor forma. O Estatuto da Cidade, assim como a Constituição Federal Brasileira, dota o poder público de instrumentos legais para assegurar que a função social da propriedade seja cumprida. O objetivo de toda e qualquer gestão municipal deveria ser o de favorecer a maioria da população, através da otimização dos recursos públicos. Através da administração responsável. E no caso do urbanismo e produção do espaço urbano, através da busca por sustentabilidade e bem-estar, indo de encontro a interesses danosos ou atitudes que favoreçam a especulação imobiliária.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Levando-se em consideração tal panorama acerca da urbanização em Porto Nacional na última década, chega-se ao questionamento: Porque uma cidade desta dimensão está sujeita à contradição da expansão urbana?

Para compreender o processo recente de crescimento morfológico na cidade, pode-se levar em conta o impacto causado pela instalação das grandes empresas do agronegócio em Porto Nacional e região, a consolidação da instalação da plataforma multimodal no distrito de Luzimangues, o *marketing* envolto na divulgação do estado do Tocantins como novo polo de investimento para o agronegócio, assim como o investimento nas instituições de ensino superior e o crescimento da oferta de financiamentos imobiliários incentivados pelo Programa Minha Casa Minha Vida. Essas são algumas variáveis que podem ser analisadas a fim de se compreender o recente processo de urbanização na cidade de Porto Nacional. A influência de tais fenômenos e o impacto causado por tais atores reflete-se no desenvolvimento do município.

Portanto, consideremos que o problema não é o investimento, mas talvez o tipo de uso que se dá à terra, de forma predatória, seja na área rural dos municípios, seja na área urbana. Os impactos causados por tais investimentos têm se demonstrado prejudiciais à população local e alheios ao meio em que se instalam. As altas cifras levantadas a cada ano, não são revertidas em melhorias à população, na mesma proporção em que o meio ambiente é explorado.

Os dados mostram que o crescimento populacional em cidades como Gurupi, Porto Nacional e Paraíso do Tocantins, têm sido inferiores à média estadual. Em casos como Porto Nacional, passando inclusive por decréscimo na população residente no ano de 2018. Enquanto grandes vazios urbanos são produzidos e comercializados. Ocasionalmente problemas futuros para gestões e gerações.

O meio ambiente passa por desequilíbrios. E como sociedade essencialmente urbana devemos repensar a cidade. Rever o modo de se construir a cidade. Porém, essa é uma discussão antiga. E por mais que depositemos a confiança nas novas gerações, o desejo por ganhar financeiramente em detrimento do bem geral, parece ser algo intrínseco ao ser humano, não importando a geração.

Tendo em vista que a construção da cidade tem sido cada vez mais ditada pelo mercado, acabamos por ficar num impasse, onde cada vez mais pessoas e governos se conscientizam da

necessidade de se buscar meios de vida sustentáveis, e o mercado financeiro e sistema capitalista se torna cada vez mais forte e alienador. Cabe àqueles que têm esse conhecimento divulgar, conscientizar, movimentar, atrair, ensinar nossas futuras gerações. É de suma importância articular junto aos planejadores e gestores das cidades a busca pela qualidade de vida da população. Essa diretriz deve sempre ser considerada, a cidade deve ser para pessoas. As ruas devem atrair as pessoas, a se deslocarem por seus bairros. Um bairro deve ser ativo, com representações de vitalidade e relações interpessoais.

Portanto, no ano de 2020, Porto Nacional se encontra numa saturação de lotes a disposição do mercado. E até mesmo aqueles que compraram a terra na intenção de investir para futuramente vender encontram dificuldades devido à baixa procura e muita oferta.

Naqueles loteamentos anteriores ao ano de 1990, os valores giram em torno de R\$ 16,00 a R\$ 70,00 por metro quadrado. Enquanto nos novos loteamentos o valor de venda gira entre R\$ 50,00 e R\$ 90,00 por metro quadrado, tendo apenas o caso do Porto Leman (condomínio fechado) onde o valor do metro quadrado estipulado pela prefeitura é de R\$ 180,00.

A observação e a análise dos dados e fatos mostra que é provável que os novos loteamentos sejam primeiramente ocupados nas próximas décadas, enquanto os demais, mesmo que mais acessíveis economicamente continuarão com grandes vazios, provavelmente devido à falta de investimentos em infraestrutura.

O trabalho em questão buscou discutir os conceitos de compactação e dispersão urbana, na reprodução do espaço urbano. Apresentar um breve comparativo econômico e demográfico entre as cinco maiores cidades do estado do Tocantins, a fim de contextualizar o cenário estadual. E por fim focou no caso específico de Porto Nacional. Dando ênfase na questão dos vazios urbanos deixados em loteamentos das décadas de 1980 e 1990. E na implantação de muitos outros loteamentos entre os anos de 2009 e 2018. Buscou-se compreender os vazios urbanos, verificando-se uma grande concentração de terra nas mãos de poucos atores. Sendo estes, principalmente os incorporadores/loteadores. Por fim apresentou-se que essa concentração de terras, essa ausência do poder público, ao permitir o lançamento de novos loteamentos, e pouco se utilizar dos instrumentos que a lei lhe disponibiliza para gerir a cidade e garantir o uso social da terra, acabam por acarretar custos demasiadamente elevados para manutenção da cidade.

Portanto, retorna-se ao questionamento: porque uma cidade desta dimensão está sujeita à contradição da expansão urbana?

Necessidade de terras para habitação está longe de ser. Talvez a explicação estivesse na expectativa de crescimento demográfico incentivado pelo estímulo econômico do agronegócio e criação do polo educacional. Pode – se classificar como uma forte hipótese. Porém, verificou-se o mesmo nas décadas de 1970 a 1990. E até hoje, no ano de 2020, o fracasso do planejamento se reflete na pouca ocupação de inúmeros bairros das extremidades da cidade. A explicação pode estar na constante disputa por utilização das terras da cidade. Na terra como capital, e na presença do poder público como mediador. São forças existentes na gestão da cidade. Disputas entre poder público e poder privado, que há muito tempo se fazem presentes. A questão agora é buscar gerir o que foi feito, e através das escolhas tomadas, buscar aprender com o passado e difundir o aprendizado com o maior número de pessoas e gestores públicos possíveis. Daí a importância de seguir discutindo o tema, investigando dados e expondo ao mundo. Mesmo estando em um conceito discutido há muito tempo.

REFERENCIAS

ACIOLY, Claudio jr.; DAVIDSON, Forbes. **Densidade urbana**. Rio de Janeiro: Mauad Editora LTDA, 2011.

AGROLINK COM INF. DE ASSESSORIA. **Primeira esmagadora de soja será instalada em Porto Nacional (TO), 2013.** Disponível em: https://www.agrolink.com.br/noticias/primeira-esmagadora-de-soja-sera-instalada-em-porto-nacional--to-_182810.html. Acessado em 29 de setembro de 2018.

BAZOLLI, João Aparecido. **Os efeitos dos vazios urbanos no custo de urbanização da cidade de Palmas - TO**. 2010.

BESSA, Kelly. **Do plano à produção territorial da cidade: uma análise a partir da habitação em Palmas-TO**. Volume 14. Número 1. Revista GeoTextos. 2018.

BiodieselBR. **Brasil Ecodiesel inaugura unidade de produção de biodiesel no TO**. 2007. Disponível em: <https://www.biodieselbr.com/noticias/biodiesel/brasil-ecodiesel-inaugura-unidade-producao-biodiesel-to-16-05-07.htm>. Acessado em 29 de setembro de 2018.

CARTA DAS CIDADES EUROPEIAS PARA A SUSTENTABILIDADE, 1994.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (organizadores). **A Produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. – 1ª. Ed. – São Paulo: Contexto, 2017.

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Organizadores). **Olhares geográficos: modos de ver e viver o espaço**. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro. 2012.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 2010.

CORIOLOANO, G. P. ; OLIVEIRA, A. F. de ; RODRIGUES, Waldecy . **Estatuto da Cidade e seus Instrumentos de Combate às Desigualdades Socioterritoriais: o Plano Diretor Participativo de Palmas - TO**. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana , v. 5, p. 33-48, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4ª Ed. Ática. São Paulo. 2004.

DE PAULA Marilene, BARTELT, Dawid Danilo, organizadores. **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas** – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

ESTATUTO DA CIDADE - http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm

GIRALDIN, Odair. **Pontal e Porto Real. Dois Arraiais do norte de Goiás e os conflitos com os Xerente nos séculos XVIII e XIX.** Revista Amazonense de História, v. 1. n.1. 2002.

GLAESER, EDWARD L. **O triunfo da cidade.** 2 ed. São Paulo. BEI Comunicação, 2016.

GONÇALVES, Alice Rauber. **Indicadores de dispersão urbana.** Dissertação mestrado UFRS. 2011.

GODINHO, Durval C. **História de Porto Nacional.** S/Ed. Goiânia. 1988.

GUERRA, Isabel. **A cidade sustentável, O conceito permite renovar a concepção e a prática da intervenção?** Cidades- Comunidades e Territórios. n. 20/21. 2010.

GVB Comunicação. Multinacional negocia compra de fábricas da Granol de Porto Nacional e Anápolis. 2018. Disponível em: <https://www.soumaisnoticias.com/multinacional-negocia-compra-de-fabricas-da-granol-de-porto-nacional-e-anapolis/>. Acessado em 29 de setembro de 2018.

ITPAC Porto. **Histórico/apresentação.** Disponível em: <http://www.itpacporto.com.br/institucional.aspx>. Acessado em 29 de setembro de 2018.

KIKUCHI, Regina Myumi. **Impacto da implantação da usina hidroelétrica Luís Eduardo Magalhães (UHE Lajeado) no rio tocantins, com ênfase na comunidade bentônica.** TESE, UFSCAR, 2005. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/1541/TeseRMK.pdf?sequence=1&isAlloved=y>. Acessado em 29 de setembro de 2018.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade.** 5ª Ed. São Paulo: Centauro, 2008.

MASCARÓ, Juan José; MASCARÓ, Lucia. Densidades, ambiência e infra-estrutura urbana. Arquitectos, São Paulo, ano 02, n. 017.08, Vitruvius, out. 2001 <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/02.017/842>>.

MASNAVI, Mohammad-Reza - **The New Millenium and New Urban Paradigm: The compact city in Practice. Achieving sustainable Urban Form.** Londres: E&FA Spoon, 2000, pp. 64-73.

Ministério da Educação. **Infraestrutura/apresentação.** Disponível em: http://www.porto.ifto.edu.br:8082/documentos/cursos/superior/licenciatura_computacao/Infraestrutura_Campus_Porto_Nacional.pdf. Acessado em 29 de setembro de 2018.

MOURA, Ruy. **Bozano cria rede de escolas de medicina.** 2016. Disponível em: <http://fusoesaquisicoes.blogspot.com/2016/09/bozano-cria-rede-de-escolas-de-medicina.html>. Acessado em 29 de setembro de 2018.

NRE. **NRE Educacional, apresentação.** Disponível em: <http://nreeducacional.com.br/>. Acessado em 29 de setembro de 2018.

MONCLÚS, Javier Fraga. **Regeneración Urbana (IV) Propuestas para el Barrio de San José, Zaragoza.** Prensas de la Universidad de Zaragoza. Zaragoza. 2017.

OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JR, Eduardo. **Dispersão urbana e mobilidade populacional : implicações para o planejamento urbano e regional.** São Paulo: Blucher, 2016.

OLIVEIRA, Adão Francisco de. **A Reprodução do Espaço Urbano de Goiânia: uma cidade para o capital,** www.ippur.ufrj.br/observatorio, 2002.

OLIVEIRA, A. F. de; CHAVEIRO, E. F.; OLIVEIRA, U. F.. **Transformação em Goiás: capitalismo, modernização e novas disposições socioespaciais.** Caminhos de Geografia (UFU), v. 10, p. 227-234, 2009.

OLIVEIRA, A. F. de . **A produção social do espaço.** Cultura & Liberdade, Goiânia, v. 2, n.2, p. 61-70, 2002.

OLIVEIRA, A. F. de . **Goiânia Heterotópica: a integração excludente.** In: Adão Francisco de Oliveira; Claudemiro Godoy do Nascimento; Sandra Isabel Chaves. (Org.). Cidades Sustentáveis: políticas públicas para o desenvolvimento. 1ed.Goiânia: Editora da UCG, 2006, v. 1, p. 157-199.

PALACIN, Luiz. **Goiás: 1722-1822.** Goiânia, Oriente. 1976.

PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS MUNICÍPIOS. Secretaria do Planejamento e Orçamento do Tocantins. 2017.

PESCATORI, Carolina. **Anais do VI seminário internacional de investigación en urbanismo Barcelona-Bogotá,** 2014. Recuperado de http://www.academia.edu/12283306/o_paradigma_da_cidade_compacta_no_debate_urban%3%adstico_contempor%c3%a2neo.

PESCATORI, Carolina. **Por uma leitura historiográfica da dispersão urbana**. Jornadas LabeUrbanas. 2016

PINTO, L. M. C. Luzimangues: processos sociais e política urbana na gênese de uma “nova cidade”. 2012. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional), Universidade Federal do Tocantins, Campus de Palmas, Palmas, 2012.

POHL, Johann Emanuel - **Viagem ao interior do Brasil (1817-1821)**. SP, Edusp / BH, Itatiaia. ([1821] 1976)

REIS, Nestor Goulart. **Dispersão urbana e modernização capitalista**. Volume 12. Número 21. Revista Cidades. 2015.

PORTO NACIONAL. **PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE PORTO NACIONAL – PDDS-PN**. Porto Nacional: Prefeitura Municipal de Porto Nacional, 2006.

RENOVATO Luiza. **Valec anuncia lançamento da Plataforma Multimodal de Palmas/Porto Nacional**. 2018. Disponível em: <https://secom.to.gov.br/noticias/valec-anuncia-lancamento-da-plataforma-multimodal-de-palmas-porto-nacional-18036/>. Acessado em 29 de setembro de 2018.

RIBEIRO ROCHA, CARLOS EDUARDO; FOSCHIERA, ATAMIS ANTONIO. **Expansão da produção agrícola no território do Matopiba: territorialização de agentes econômicos do setor sojicultor em Porto Nacional - TO**. CADERNO DE GEOGRAFIA (PUCMG. IMPRESSO), v. 28, p. 145, 2018.

ROMERO, M. A.; BRUNA, G. C. **Metrópolis e o desafio urbano frente ao Meio Ambiente**. São Paulo: Bucher, 2010.

RUEDA, Salvador. **Modelos de ordenación del territorio más sostenibles**. in fondo documental del vii conama. apresentado em vii conama - congresso nacional del medio ambiente - cumbre del desarrollo sostenible, Madri, 2004. Recuperado de <http://www2.conama.org/documentos/1954.pdf>.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**, 4ª edição. Hucitec. São Paulo. 1998

SANTOS, J. L.; BOECHAT, P. **Gestão e Planejamento Urbano: Uma análise do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Santo de Jesus-Ba**. 2014. Disponível em: <http://www.uesb.br/eventos/ebg/anais/2d.pdf>.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A prisão e a ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades.** Bertrand Brasil. Rio de Janeiro. 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana.** 6ª Ed. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro. 2010.

SOUZA, Lucas Barbosa e. **A hipérbole mercantil da expansão urbana e suas implicações urbanas.** Volume 14. n. 4, Revista Mercator. Fortaleza. 2015.

SPOSITO, Eliseu Saverio. **A vida nas cidades.** Contexto. São Paulo. 1994.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização.** 15ª Ed. Contexto. São Paulo. 2008.

WALL, Ed.; WATERMAN, Tim. **Desenho urbano.** Bookman Editora LTDA, Porto Alegre, 2012.