

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA**  
**INSTITUTO DE GEOGRAFIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**  
**ÁREA DE CONCENTRAÇÃO GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO**

**PALMAS-TO:**  
**uma análise da segregação socioespacial na cidade planejada**

**UBERLÂNDIA/MG**

**2011**

**WLISSES DOS SANTOS CARVALHÊDO**

**PALMAS-TO:**

**uma análise da segregação socioespacial na cidade planejada**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Geografia

**Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território.**

**Orientador: Prof. Dr. Vitor Ribeiro Filho**

**Uberlândia/MG**

**INSTITUTO DE GEOGRAFIA**

**2011**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

---

C331p    Carvalhêdo, Wlisses dos Santos, 1983-  
2011        Palmas-TO: uma análise da segregação socioespacial na cidade  
planejada / Wlisses dos Santos Carvalhêdo. - 2011.  
153 f.: il.

Orientador: Vitor Ribeiro Filho.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa  
de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui bibliografia.

1. Geografia - Teses. 2. Planejamento urbano – Palmas (TO) - Teses. 3.  
Zoneamento – Palmas (TO) – Teses. I. Ribeiro Filho, Vitor. II. Universidade  
Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III.  
Título.

CDU: 910.1

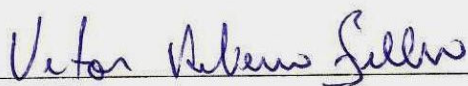
---

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA**

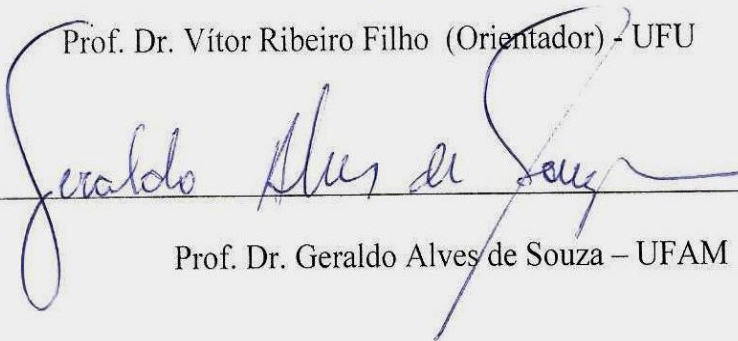
**Programa de Pós-Graduação em Geografia**

**WLISSES DOS SANTOS CARVALHÊDO**

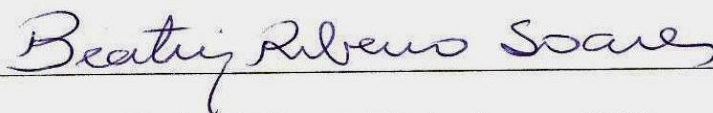
**PALMAS – TO: UMA ANÁLISE DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NA CIDADE  
PLANEJADA**



Prof. Dr. Vítor Ribeiro Filho (Orientador) - UFU



Prof. Dr. Geraldo Alves de Souza – UFAM



Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Beatriz Ribeiro Soares - UFU

Data: 29 / 11 de 2011

Resultado: Aprovado



*A minha mãe Cleomar Alves dos Santos, a  
suster minha mão ao longo do caminho.*

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente gostaria de agradecer a Deus por trilhar os meus caminhos e ofertar as graças que levaram a vencer mais um objetivo e conquistar o sonho do mestrado.

À minha mãe Cleomar Alves dos Santos, por estar sempre ao meu lado, vibrar em minhas conquistas, sofrer ao meu lado durante os momentos mais difíceis, traçar novos sonhos com a conclusão do mestrado quando pensei em desistir e sempre seguir em frente com a força de uma rocha e o carinho de mãe.

Ao meu pai Josias Ribeiro Carvalhêdo que mesmo traçando caminhos distantes, financiou meus estudos e prontifica-se em ajudar nas eventualidades.

À minha irmã Anni Karolyni Alves dos Santos Carvalhêdo pelo apoio nos momentos necessário em Goiânia. E meu irmão Walisson dos Santos Carvalhêdo, pelo apoio logístico em Palmas, quando estive morando em Uberlândia.

À minha tia Cleide Santos Dias ao ajudar financeiramente no deslocamento para Uberlândia.

Ao Prof. Dr. Vitor Ribeiro Filho que aceitou o desafio de me orientar, um aluno inexperiente e que o conheceu através da Plataforma Lattes. Como também serei eternamente grato pela paciência, muitas vezes testada, na trajetória final da conclusão desta pesquisa. Nunca vou esquecê-lo por isso.

Não poderia deixar de lembrar a Profa. Dra Beatriz Ribeiro Soares, que conhecia apenas pelos livros e tive a oportunidade de realizar uma de suas disciplinas no mestrado, e ainda, com as contribuições significativas realizadas durante banca de qualificação e defesa.

Ao LAPUR, Instituto de Geografia e a Universidade Federal de Uberlândia que me acolheram enquanto pesquisador onde conheci grandes professores e pesquisadores.

Não poderia esquecer o Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira, que me acompanhou, orientou na graduação e se tornou um grande amigo. E ao NURBA da Universidade Federal do Tocantins em Porto Nacional, meu primeiro núcleo de pesquisa, minha casa e essência geográfica.

Devo ainda acrescentar o Prof. Dr. Thiago Ramos da UFF, pelas sugestões sobre a proposta do projeto de mestrado e as referências na UFU.

O Prof. Dr. Eguimar Felício Chaveiro da UFG, pelas mudanças sugeridas sobre a segregação socioespacial como tema de pesquisa na graduação;

Ao Prof. Dr. Ariovaldo Umbelino de Oliveira, que nas conversas de boteco junto ao Elizeu, me fizeram entender que o mestrado é apenas uma etapa e uma longa jornada da profissão de professor e pesquisador.

Ao Prof. Msc. Eliseu Pereira Brito, amigo de pesquisa e fonte de muitos conhecimentos diante da Geografia Urbana.

À amiga de pesquisa Lidianne Aparecida Alves, hoje mestre, por sempre estar pronta para ajudar nas pesquisas, viagens e principalmente o apoio logístico em Uberlândia depois que voltei para Palmas-TO. E aos colegas e amigos que formei durante a graduação, e no NURBA da UFT de Porto Nacional, como também, aqueles do LAPUR na UFU durante o mestrado.

À Vanessa Carolina de Sena Corrêa, sem ela jamais poderia ser aprovado na seleção do UFU.

Serei eternamente grato à Gilvânia Rosa de Souza por estar ao meu lado durante os momentos mais difíceis da minha jornada de escrita e correção.

Às diversas instituições que auxiliaram direta ou indiretamente nesta pesquisa e principalmente os locais de trabalho, por aceitarem minha ausência durante os momentos de qualificação e defesa do mestrado. E por último e não menos importante, a todas as discussões sobre a Geografia Urbana realizadas nas mesas de botecos no Tocantins, Minas Gerais, Goiânia, Brasília, São Paulo, Rio Grande do Sul e minha terra natal o Pará.

*O endurecimento da cidade é paralelo à ampliação da intencionalidade na produção dos lugares, atribuindo-lhes valores específicos e mais precisos, diante dos usos preestabelecidos. Esses lugares, que transmitem valor às atividades que aí se localizam, dão margem a uma nova modalidade de criação de escassez, e a uma nova segregação. Esse é o resultado final do exercício combinado da ciência e da técnica e do capital e do poder, na reprodução da cidade. (SANTOS, M. 2006)*

## RESUMO

Este trabalho tem como objetivo compreender o processo de formação de Palmas enquanto cidade planejada e segregada, a partir da análise do processo de urbanização do Sudeste da Amazônia Oriental, da transformação do antigo norte goiano em novo estado moderno, como também, da escolha do planejamento mais adequado à nova capital. Para isso, foi realizado um breve histórico das teorias que envolvem a formação de seu planejamento, visando entender as influências que levaram a organização do espaço intra-urbano no plano diretor e as motivações que desarticularam o primeiro projeto, entendido enquanto plano básico. Além disso, também foi realizado um resgate teórico a respeito dos modelos de cidades planejadas e das problemáticas envolvidas no espaço intra-urbano que modificam as proposições da cidade e findam em relações diferentemente daquelas traçadas pelos governos de criação e gestão do zoneamento urbano para a capital. Através da historiografia é apresentada Palmas desde os primeiros traçados realizados pelos arquitetos em uma prancheta, de consolidação parcial e com grande poder de atração de investidores e da população oriunda das diferentes Regiões do país. Desta forma, é apresentada ainda a preocupação nos traçados do plano diretor e a transposição da população de baixa renda para os diferentes bairros fora do plano básico, segregados e de precária infraestrutura, não se adequaram às características geológicas e morfológicas do sítio urbano ao qual foram construídos de forma adaptativa. Percebeu-se que a segregação dos bairros forçosamente estendeu o perímetro urbano da cidade e a especulação da terra urbana ainda agrega valor como moeda de troca, inicialmente administrada pelo Estado e pela iniciativa privada, propiciando ao município apenas o papel de coadjuvante durante as decisões traçadas pela força do capital imobiliário.

**Palavras-Chave:** Cidade Planejada, Zoneamento Urbano, Segregação Socioespacial.

## RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo comprender el proceso de formación como la ciudad planificada de Palmas y segregadas a partir del análisis del proceso de urbanización en el sur de la Amazonia oriental, la transformación de la antigua región del Goias en el norte del estado moderno y nuevo, sino también la elección de la planificación que mejor se adapte a la nueva capital. Para eso, llevamos a cabo una breve historia de las teorías que implican la formación de su programa con el fin de comprender las influencias que llevó a la organización del comercio intra-espacio urbano en el plan maestro y las motivaciones que se rompió el primer proyecto, entendido como un plan básico. Además, también se llevó a cabo un modelo teórico sobre las ciudades planificadas y problemas que se plantean en el espacio intra-urbano que modifican las propuestas de la ciudad y termina en relaciones diferentes de los elaborados por los gobiernos de la zonificación de la creación y gestión de la capital . A través de la historia se presenta desde los primeros vestigios Palmas realizado por los arquitectos en un portapapeles, y la consolidación parcial con un gran poder para atraer a los inversores y personas que vienen de las diferentes regiones del país. Por lo tanto, sigue siendo la preocupación mostrada en los trazados del plan maestro y la aplicación de población de bajos ingresos de los diferentes barrios fuera del plan básico, infraestructura segregada y pobres, no se ajustaba a las características geológicas y morfológicas del entorno urbano que se ha construido adaptativa. Se observó que la segregación de los barrios de la fuerza ampliada de los límites de la especulación del suelo urbano de la ciudad y también agrega valor como moneda de cambio, inicialmente administrados por la empresa estatal y privado, suministrando el único municipio de la función de apoyo en las decisiones esbozadas por la fuerza del capital inmobiliario.

**Palabras Llave:** Planificación Urbana, Zonificación Urbana, Segregación Socio-Espacial.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> – Belém: Sistema Dentrítico na Amazônia .....	33
<b>Figura 2</b> – Kremlin, a fortificação da cidade de Moscou.....	37
<b>Figura 3</b> – Modelo gráfico de usos.....	41
<b>Figura 4</b> – Modelo gráfico de transição .....	41
<b>Figura 5</b> – Washington: o plano L’ Enfant .....	45
<b>Figura 6</b> – Camberra: o Plano de Griffin .....	46
<b>Figura 7</b> – Islamabad: o plano para a cidade.....	48
<b>Figura 8</b> – Curitiba: Projeto do Sistema Radial .....	49
<b>Figura 9</b> – Brasília: Plano Piloto .....	51
<b>Figura 10</b> – Palmas: quadrilátero destinado a implantação da cidade planejada.....	65
<b>Figura 11</b> – Modelo para quadra residencial.....	68
<b>Figura 12</b> – Modelos das quadras no Plano Diretor Sul (606, 106, 108, 204, 305, 605, 208, 206, 104, respectivamente) .....	69
<b>Figura 13</b> – Imagem de Satélite da quadra 106 Sul .....	70
<b>Figura 14</b> – Imagem de Satélite da quadra 104 Sul .....	70
<b>Figura 15</b> – Palmas: imagem de satélite da expansão sul do plano diretor .....	108
<b>Figura 16</b> – Bairros Taquaralto e Aurenys: imagem de satélite dos bairros e mediações .....	112

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Estado de origem da população residente em Palmas.....	74
--	----



## LISTA DE FOTOGRAFIAS

<b>Foto 1</b> – Kitnet predial da 108 Norte (Antiga ARNE 13) .....	97
<b>Foto 2</b> – Kitnet predial da 206 Sul (Antiga ARSE 22).....	98
<b>Foto 3</b> –Kitnet predial da 604 Sul (Antiga ARSE 51).....	98
<b>Foto 4</b> – Interseção entre os Bairros Jardim Aurenny II e III: ocupação irregular comercial e residencial na via verde .....	118
<b>Foto 5</b> – APP entre os Bairros Jardim Aurenny III e IV: residência ocupando uma Área de Proteção Permanente (APP) .....	119
<b>Foto 6</b> – Bairro Jardim Aurenny II: residência e o corte no relevo .....	120
<b>Foto 7</b> – Bairro Jardim Bela Vista: Residência e o corte no relevo .....	121

## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 1</b> – Sudeste da Amazônia Oriental .....	29
<b>Mapa 2</b> – Sudeste da Amazônia Oriental na primeira metade do século XX: rede de localidades centrais e de cidades .....	32
<b>Mapa 3</b> – Boa Vista: traçado urbanístico destacando a área central as margens do Rio Branco .....	53
<b>Mapa 4</b> – Palmas-TO: localização da cidade .....	73
<b>Mapa 5</b> – Palmas: macrozoneamento do município .....	79
<b>Mapa 6</b> – Palmas: ocupação urbana (1990-2010) .....	95
<b>Mapa 7</b> – Palmas: imagem de satélite do perímetro urbano .....	103
<b>Mapa 8</b> – Palmas: Bairros Jardins Aurenys e Taquaralto .....	110

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

CBD – Central Business Distritict

CENOG – Casa do Estudante do Norte Goiano

CODEPLAN – Conselho de Planejamento

DASP – Departamento Administrativo do Serviço Público

EPIA – Estrada Parque Indústria e Abastecimento

IPUP – Instituto de Planejamento Urbano de Palmas

PAEG – Programa de Ação Econômica do Governo

PED – Programa Estratégico de Desenvolvimento

PLANORTE – Plano de Desenvolvimento para o Norte Goiano

PND's – Plano de Nacional de Desenvolvimento

SC – Shopping Center

SEPLAN – Secretaria de Planejamento

SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

APP – Área de Proteção Permanente

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

SEDUH – Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>16</b>
<b>1. A (RE)PRODUÇÃO SÓCIOESPACIAL E O PLANEJAMENTO URBANO DA REGIÃO AMAZÔNICA.....</b>	<b>26</b>
1.1 A Urbanização da Amazônia Legal: um novo contexto no Sudeste da Amazônia Oriental. ....	26
1.2 (Re)estruturação Urbana do Sudeste da Amazônia Oriental: antecedentes históricos da formação de Palmas. ....	30
1.3 A Formação da Cidade Planejada: um novo espaço com velhas contradições.....	34
1.3.1 A Unidade na Diversidade: os projetos de cidade planejada.....	43
1.4 As Interfaces do Espaço Intra-Urbano: a estrutura e o comércio da cidade.....	54
1.4.1 Aglomeração e Dispersão: do centro principal ao secundário.....	55
1.4.2 Forma e Zoneamento Urbano: o centro decisional e o Central Business Distritict.....	59
<b>2. DO INTERIOR DO CERRADO AO PORTAL DA AMAZÔNIA: a formação da cidade planejada .....</b>	<b>64</b>
2.1 A Cidade Planejada: os planos de consolidação .....	64
2.2 A Outra Face da Cidade Planejada.....	81
2.3 Para Além da Cidade Planejada: as contradições socioespaciais .....	99
<b>3. PARA ALÉM DA CIDADE PLANEJADA: os bairros segregados.....</b>	<b>107</b>
3.1 A “Nova” Ordem do Plano Diretor: segregar e separar.....	111
3.2 Jardins Aurenys: os bairros nascidos da segregação .....	124
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>139</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>144</b>

## INTRODUÇÃO

A história da formação territorial tocaninense e de sua capital é muitas vezes associada aos atos de desbravamento ou de afirmação das identidades regionais, marcadas por personagens históricos como Visconde de Taunay e Joaquim Teotônio Segurado, o qual desbravou o portal da Amazônia e buscou ocupar a porção norte do estado goiano para constituir um território autônomo. No início do século XIX, houve diversas tentativas de desmembrar da província goiana a área que incluía as localidades de Cavalcante, Natividade e São João da Palma – hoje Paranã. Dentre estas, pode-se destacar as ações de Visconde de Taunay visando à criação da Província de Boa Vista do Tocantins, em 1873. (OLIVEIRA, 2007).

A luta histórica desses personagens em prol da criação do novo estado, apesar de suas contradições, fora imortalizada através da principal avenida que recorta a capital, a qual recebeu o nome de Avenida Joaquim Teotônio Segurado, em homenagem ao Ouvidor Geral da Comarca de São João de Duas Barras.

Desde a criação da República e da Federação, o território formado pelo Estado do Tocantins esteve sob o poder de Goiás, sendo uma vasta extensão territorial desprovida de grandes infraestruturas e relegada a poucos investimentos governamentais.

O fim da Revolução de 1930 inicia, no Brasil, o período denominado Governo Provisório de Getúlio Vargas, marcado por um discurso nacionalista e desenvolvimentista que ficou caracterizado pela implementação e políticas voltadas para a modernização do país, ao criar os novos ministérios – Ministério do Trabalho Indústria e Comércio e o Ministério da Educação e Saúde. A vitória deste movimento tornou-se o fator fundamental para a hegemonia política e econômica, em função da presença marcante de importantes lideranças locais, como Juarez Távora e possibilitou à região receber as benesses negadas pelas

oligarquias da política Café com Leite, representada por Minas Gerais e São Paulo, durante a Primeira República (BRUNI, 2007).

A tentativa de promover o desenvolvimento nacional, a partir de 1930, tornou-se tema de várias propostas de atuação do governo federal no momento em que o país passava por um período de crises políticas e econômicas. Uma dessas propostas governamentais foi à chamada Marcha para o Oeste, que visava à transposição da população de outras regiões do Brasil para o Centro-Oeste, cuja finalidade era ampliar os núcleos habitacionais já existentes e aproveitar melhor os recursos quase inexplorados dentro das próprias fronteiras políticas (OLIVEIRA, 2007).

No intuito de integração do país, ao ocupar as duas regiões brasileiras mais remotas a partir do Centro-Oeste, o governo Vargas criou um grande número de instituições com a finalidade de pensar geopoliticamente o território. Apontava-se como solução possível a divisão dos grandes estados a fim de sanar a falta de recursos para o seu desenvolvimento e como um paliativo para as dificuldades geradas pelas longas distâncias as quais limitavam a ação direta do governo sobre as populações localizadas no interior; levando à eclosão de movimentos separatistas da região norte do Goiás (LIRA, 1995).

Em 1941, durante a vigência do Estado-Novo de Vargas, o Major Lysias Rodrigues vislumbrou no norte goiano a perspectiva de uma terra promissora, como justificativa para a criação do Território Federal do Tocantins. Conforme seu projeto, a região era abundante em níquel, cristal de rocha, ouro e ainda possuía áreas propícias para grandes de pastagens. Em 1953, foi instituída a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), visando promover o desenvolvimento da produção agropecuária e à integração da região a economia nacional devido ao atraso, o isolamento e o subdesenvolvimento desta parte do país. No mesmo ano é criada a definição de Amazônia Legal, a partir da formação de um conjunto de estados que possuíam

as mesmas características econômicas, políticas e sociais, buscando melhor planejar o desenvolvimento da Região Amazônica (BRUNI, 2007).

A partir de 1956, o projeto de expansão em direção ao interior do país e a consolidação do território brasileiro somente foram possíveis devidos ao momento político e aos ideais de integração nacional. O discurso de autonomia foi fortalecido e alimentado pelas diretrizes políticas do governo federal, voltadas a ocupar os espaços isolados do território brasileiro, principalmente da Amazônia. O movimento separatista enfatizava em seu discurso o abandono administrativo do governo goiano, enquanto responsável pelo atraso socioeconômico e o pouco desenvolvimento da região (CAVALCANTE, 2000).

Em 1960, a Casa do Estudante do Norte Goiano (CENOG) nasceu para dar assistência aos estudantes oriundos do interior e não tinha como objetivo principal tornar-se um instrumento de luta pela criação do estado do Tocantins, segundo Bruni (2007). Porém, com a crescente discussão a respeito do assunto, os estudantes se integraram aos debates sobre emancipação da região e ampliaram sua atuação ao fortalecer a luta pela autonomia. A CENOG transformou-se numa instituição regional, que durante sua existência, lutou pela criação do novo estado e uma de suas intervenções foi elaborar o Plano de Desenvolvimento para o Norte Goiano (PLANORTE), segundo Lira (1995).

A construção de Brasília representou claramente as diretrizes da política de planejamento governamental voltadas para a ocupação do interior do país, que se iniciava pelo Centro-Oeste e se deslocou para uma região central, a futura sede da capital brasileira. Embora Tiradentes tenha sonhado em transformar São João Del Rei em Capital, José de Bonifácio de Andrade e Visconde de Porto Seguro tivessem almejado levar a capital da nação para o Planalto Central, o início da interiorização nacional somente foi registrado através da atitude do governo Juscelino Kubistchek. (GOUVÊA, 1995).

Gomes (1993) e Lira (1995) concordam em apontar a construção, em 1960, da rodovia Belém-Brasília (BR-153, antiga BR-14), como outra obra de fundamental importância para o desenvolvimento da Região Norte do país. Mas contraditoriamente, o empreendimento não atendeu à demanda de integração do norte goiano, pois as comunidades que se localizavam à margem leste do rio Tocantins continuaram isoladas e somente foram integradas com a construção de uma ponte para interligar a cidade de Porto Nacional (Antiga Porto Real/Porto Imperial) à BR-153 nos anos 80. Parente (2007) destaca que esse novo empreendimento criou uma possibilidade real de desenvolvimento e autonomia da região próxima e Ribeiro (2009) ao estudar as redes de localidades centrais no sudeste da Amazônia do século XVIII e XIX, mostra-nos o quão importante se tornou esta construção a fim de amenizar tal atraso e isolamento.

Na década de 70, a luta pela divisão territorial de Goiás e a consequente criação do estado do Tocantins foi reiniciada, contudo, desta vez quem assume o discurso separatista é o deputado federal do estado de Goiás, José Wilson Siqueira Campos, que toma para si a tarefa de criar o estado e avoca liderança do movimento (IPUP, 2002). Segundo este, a fórmula para o fim do atraso socioeconômico do norte goiano estaria na criação do novo estado e a regularização dos títulos de terras para a abertura de créditos financeiros com primordiais incentivos às atividades ligadas à agropecuária, proporcionando a modernização do processo de ocupação econômica através da mecanização da lavoura e desenvolvimento da pecuária extensiva (CAVALCANTI, 1999).

Segundo Rodrigues (2008), os argumentos de Siqueira Campos em seus discursos, apresentavam um Tocantins equiparado ao desbravamento criado na mudança da capital brasileira do Rio de Janeiro para Brasília, uma região plana, banhada por diferentes cursos d'água e composta por uma natureza favorável à plantação de grãos, clima com ciclo de chuva regular e solo fértil, o qual facilitaria o manejo de diferentes culturas agricultáveis.



Como incentivo à aquisição de terras, apresentavam-se o preço baixo e a infraestrutura viária enquanto diferencial das demais regiões brasileiras (LIRA, 1995). A separação do território passou a despertar o interesse tanto das lideranças políticas do Goiás, que necessitavam destinar investimentos para aquela extensão do estado, quanto das novas lideranças regionais e da população residente, já que auto denominava-se defensores da separação e das melhorias das condições de desenvolvimento.

Nos anos 80, Siqueira Campos foi eleito presidente da Comissão da Amazônia, unidade pertencente ao Departamento de Integração Nacional do Congresso, com a proposição de uma nova redivisão territorial do país, na qual o estado do Tocantins aparecia como uma nova unidade federativa. O projeto foi apresentado, mas foi arquivado pelo Senado Federal. A partir desse momento, foram iniciados diversos movimentos separatistas de grande alcance público, em defesa da criação do estado. Em 1983 e 1984, o Presidente da República José Sarney, frustra mais uma vez a tentativa do deputado, vetando o projeto, ao alegar motivos econômicos. Mais tarde, na constituição de 1988, através da confirmação da jurisprudência oficializava-se, em 27 de julho do referido ano, o tão sonhado estado do Tocantins, sendo criado pelo artigo 13 das disposições constitucionais transitórias da Constituição Federal, através do desmembrado do estado de Goiás. (LIRA, 1995 p.89-130).

Nos discursos do então ex-deputado Siqueira Campos, a luta histórica de um povo sofrido e explorado pelo sul de Goiás tornou-se libertária e a principal bandeira empunhada pelos defensores da criação do novo estado era a do desenvolvimento, faltavam apenas mão-de-obra e investimentos suficientes para eclodir as riquezas existentes no norte goiano. Imbuído de discurso desenvolvimentista, comparado aos anseios do presidente Juscelino Kubitschek quando da criação de Brasília, o então governador Siqueira Campos intencionava criar uma cidade planejada: símbolo de desenvolvimento e modernidade para a região (MELO JUNIOR, 2008, p. 48).

A pesquisa tem como objetivo a compreensão da reprodução socioespacial a partir das intervenções do planejamento estratégico e de segregação no espaço intraurbano de Palmas. Para isso, buscou-se a abordagem da relevância dinâmica da cidade planejada, ao considerar os processos e formas espaciais materializados no zoneamento urbano; o resgate histórico do planejamento e o processo de urbanização segregacionista envolvido, com vistas à dinâmica organização do seu espaço intraurbano; e finalmente, o entendimento das alternativas de moradia que os imigrantes de menor poder aquisitivo obtiveram para fixar residência na capital.

Este trabalho tem como justificativa, a necessidade de aprofundar a discussão sobre o processo de ocupação de Palmas, para uma melhor compreensão das consequências que as intervenções econômicas acarretaram a população residente, como também, o entendimento sobre a estrutura da cidade ao modificar o acesso, a circulação e a valoração dos diferentes espaços de vivência. Para isso, buscou-se nos fundamentos de planejamento da cidade, da estrutura urbana e da segregação explicar a procura de amenidades que conflitam entre a homogeneidade global e a especificidade local. E somam-se as tendências do novo, a partir da concepção da cidade planejada enquanto proposta de sucumbir as velhas problemáticas sociais, econômicas e culturais inerentes à (re)produção do capital.

Enquanto Metodologia este estudo buscou uma análise geográfica-histórica (LIRA, 1995), que traça a formação de Palmas concebida enquanto planejada logo após a criação Tocantins, o que fundamentou neste trabalho uma breve apresentação das tentativas de tornar o norte goiano, atrasado economicamente, em estado novo e moderno. Para isso fez-se necessário adotar uma discussão baseada na análise bibliográfica vinculada aos estudos urbanos anteriormente construídos por Caldeira (2000) em conjunto aos estudos de percepções qualitativas traçadas por Villaça (2001).

Caldeira (2000) refaz a trajetória histórica a partir de dados qualitativos de segregação espacial e discute o tema ao analisar a cidade de São Paulo e recorre a referências gerais para delimitar, em três fases, a segregação na capital paulistana. Na primeira fase prevalece o critério de distinção residencial, a moradia com a presença do Estado como reorganizador do espaço urbano através de políticas de higienização que acentuaram a segregação ao associar segmentos menos favorecidos como a pobreza, ao processo de distanciamento espacial e (des)valorização imobiliária.

A segunda fase do estudo enquadra-se no modelo capitalista latino-americano no qual a periferia urbana era associada a um espaço homogêneo de pobreza, recebendo migrantes rurais para trabalhar nas fábricas além de abrigar residências dos operários, as periferias foram associadas à pobreza e à homogeneidade, ‘desbravadas’ pelo mercado imobiliário de forma irregular, acarretando limitações de investimentos estatais em infraestrutura e oferta de serviços públicos, que progressivamente tornaram-se alvo de investimentos políticos, como consequência reivindicatória das associações de bairros e outros movimentos sociais.

E finalmente a terceira, com base no modelo centro-periférica não mais visto como homogêneo devido à diversidade de ocupação do espaço urbano em áreas centrais e periféricas mais fragmentadas e que, apesar da maior proximidade física entre os setores sociais distintos, a segregação foi intensificada. Como resultado da regularização de moradias e maior investimento estatal, que possibilitou a valorização dessas áreas e conseqüente aumento dos custos e forçosamente impulsionou os moradores mais pobres a mudar-se para áreas mais baratas e geralmente irregulares.

Villaça (2001) segue tendência semelhante à Caldeira ao optar pelo viés qualitativo diante da construção de painel histórico acerca da segregação socioespacial, contudo, não utiliza dados censitários e relaciona a produção do espaço e suas variantes históricas de segregação a partir de interesses e

articulações sociais, ao conjugar o território, a economia, a política e a ideologia. O autor delimita os elementos pertencentes à estrutura territorial e articula às áreas urbanas as quais denomina estruturas não-territoriais. Nesse sentido, o funcionamento da cidade vincula-se à transformação e à seleção de áreas de maior utilidade. Em áreas privilegiadas, os serviços e atividades de maior envergadura ali se estabelecerão, assim também irá ocorrer em áreas residenciais, nas quais, aqueles que detêm maiores recursos irão escolher áreas de maior conveniência.

Ao reportar-se à análise ecológica da Escola de Chicago o autor expressa-se diante das diferenças, indivíduos e grupos irão se apropriar de espaços conforme suas capacidades e possibilidades de obtê-los, ainda diferencia as formas de segregação e aplica esse raciocínio na reconstrução histórica dos processos de alteração e apropriação do espaço urbano, sobretudo, remete-se à variação dos processos de segregação nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Embora use o critério histórico como Caldeira, Villaça entrelaça a esse viés indicadores sociais na valorização e na desvalorização de certas áreas a partir de tendências das elites, e que o crescimento econômico da cidade possibilitou maior valorização das áreas centrais cariocas.

Nesta mesma perspectiva, o autor constrói também a trajetória de segregação paulistana e articula as relações sociais com a construção de um processo segregador, ao justificar as valorizações e desvalorizações de certas áreas urbanas. Isto é, a redefinição de espaços urbanos se manifestarem através do estilo de vida, especulação imobiliária, sistema de transporte e etc. Assim, trata a segregação a partir de dados históricos, não faz uso de dados censitários e enfatiza a teia das relações sociais como produtora e reprodutora dos deslocamentos sobre o espaço e as (des)valorizações de certas áreas.

Para análise do nosso objeto de estudo, exploramos no primeiro capítulo a urbanização da Amazônia Legal, elencando uma significância do Sudeste da Amazônia Oriental, ao apresentar-se enquanto proposta de desenvolvimento que

transformou o espaço regional a partir da criação de grandes projetos de exploração, assentamento e colonização da Região Amazônica. A partir do arcabouço teórico, a análises dos autores é apresentada em consonância à dinâmica de (re)estruturação demográfica e do desenvolvimento capitalista que apropriou-se da rede regional enquanto justificativa de integração nacional.

A análise das redes que envolveram a formação do estado do Tocantins e sua capital planejada, Palmas, fez-se necessária por entender que os diferentes autores utilizados neste trabalho justificam seu uso e apresentam uma dinamicidade de relações políticas e econômicas entre as interseções materializadas enquanto cidades. Com isso, na história da formação da cidade planejada se buscou os modelos gráficos de ocupação na escala local que agregam valor a terra e deve ser controlada pelo zoneamento urbano.

Nos projetos de cidade planejada são apresentados alguns modelos singulares, variáveis na forma, função e tempo, mas assimilam-se na unidade de concepção daqueles historicamente posteriores, ao partirem de perspectivas diferenciadas para se adaptarem às necessidades do próprias do sítio urbano. E ainda, demonstram objetivos comuns: das capitais federais, a representação do poder e o interesse da federação sobre a dinâmica nacional; das capitais brasileiras, os projetos que foram executados em consonância aos planos iniciais e aqueles que findaram em outras proposições e necessitaram novas adequações; e finalmente, o projeto da cidade de Boa Vista, planejada para os ribeirinhos e expressa nas variáveis, entre a relação com a população e a Floresta Amazônica.

E finalmente, no âmbito de aproximação da escala do espaço intra-urbano, a finalização do primeiro capítulo fez-se a partir da teorização sobre a estrutura da cidade e as formas que configuram o zoneamento, para facilitar o entendimento da dinâmica que distinguem os segmentos da cidade e as diferentes formas que a população tende a se adaptar diante das imposições que separam a moradia do trabalho. Nota-se que este primeiro capítulo apresenta-se

mais teórico, justificado pela necessidade do entendimento na apropriação da terra urbana, do trabalho e da cidade.

No segundo capítulo é abordado às problemáticas socioespaciais e político-econômicas que envolveram a população, a qual deveria ser itinerante, mas fixa residência em Palmas, a nova capital planejada no interior do cerrado e portal da Amazônia. E através do Plano Diretor, inevitavelmente comparável ao de Brasília, é apresentado o projeto do plano básico para a cidade embora durante a sua implantação não tenha sido respeitado e metamorfoseou as mesmas realidades das cidades brasileiras não planejadas, e ainda, intensifica as contradições sociais, motivadas pela especulação fundiária que progrediu à imobiliária, na criação e transformação dos bairros segregados.

Para o terceiro e último capítulo foi dada uma maior ênfase na região primeiramente denominada Palmas Sul que chamamos de bairros, para serem diferenciados do plano básico, por entender que as características e os ordenamentos de ocupação deram-se distintamente. Como também a discussão dos povos excluídos do planejamento governamental, para que torne-se claro a proposição de moradia aos “destituídos do direito de habitar” o plano diretor inicial da cidade, os assim chamados bairros Jardins Aurenys e bairro Taquaralto. Para tanto, o resgate histórico que outrora era conhecido como o entroncamento que interligava o antigo distrito Taquaralto à cidade Taquaruçu através da Rodovia Estadual TO-050 (antiga TO-134), fez-se necessário e preponderante para o entendimento desta formação distrital que tornou-se bairro segregado da cidade planejada.

## **1. A (RE)PRODUÇÃO SÓCIOESPACIAL E O PLANEJAMENTO URBANO DA REGIÃO AMAZÔNICA**

### **1.1 A Urbanização da Amazônia Legal: um novo contexto no Sudeste da Amazônia Oriental.**

Preocupado com as análises das redes urbanas brasileiras, Corrêa (2000) aponta a complexidade que o território apresenta na virada do século XX, mesmo com gênese anterior. Esta complexidade revela-se em três formações espaciais distintas, mas integradas entre si e constituem um conjunto – a diversidade na unidade. A formação espacial é fundada na grande propriedade rural, a segunda, na pequena propriedade rural dos imigrantes europeus e finalmente, uma terceira fundamentada na constituição espacial da fronteira.

A fronteira apresenta-se de forma singular devido a seu espaço ser pouco estruturado e factível de virtualidades históricas, por estar livre das relações sociais estabelecidas, e ainda, ser geradora de realidades novas dotadas de grandes potenciais políticos. Como destaca Velho (2009), ao analisar historicamente a partir do campesinato, a fronteira apresenta sua metamorfose e torna-se passível de sofrer influências geridas pelos projetos políticos. Para tanto, representa a outra face da rede e sua integração é a própria integração do espaço urbanizado, que se efetua ao urbano (BECKER, 1985).

Este processo [referindo-se à fronteira] é associado ao crescimento das forças produtivas e à urbanização maciça, isto é, à formação de unidades gigantes de produção e consumo, e é através da mediação dos núcleos urbanos que o Estado realiza a gestão e a produção do espaço global. Reserva mundial de recursos na nova divisão internacional do trabalho, a fronteira é justamente o espaço em incorporação do espaço global/fragmentado, ao espaço urbanizado como ocorre na Amazônia (BECKER, 1985 p. 358).

Diante da temática da urbanização na Amazônia, devemos levar em conta sua particularidade e os diferentes níveis, quando analisados no contexto

nacional, devem ser entendidos a partir da maneira como eles se inserem na Região, em maior ou menor grau na divisão do trabalho, e como foram historicamente afetados pela divisão inter-regional (BECKER, 2004). Neste sentido, voltamos nosso olhar para a dinâmica urbana regional da Amazônia Legal através de sua construção sócioespacial, da maneira como as cidades são inseridas na divisão regional do trabalho e através de seus espaços de convergência em fixos e fluxos, dando-lhes uma determinada funcionalidade e papel específico dentro da rede urbana regional (SANTOS, 2005).

Este papel específico exercido por algumas cidades, tratado na hierarquia urbana por cidades médias e delimitadas a partir dos estudos de Spósito (2000), ao afirmar que são classificadas a partir da definição de seus papéis regionais e potencial de comunicação e articulação propiciado por suas situações geográficas, definindo-se, em dois níveis: pelo mercado regional; e, pelas relações de importância estabelecidas entre os diferentes espaços intrarregionais. Esta abordagem ressalta a importância das cidades na dinâmica urbana regional da Amazônia Legal e o papel por elas desempenhado na reestruturação produtiva, desencadeada por um conjunto de ações do capital público e privado e em especial dos programas de planejamento e desenvolvimento com lógicas voltadas a atender capital financeiro e seus agentes hegemônicos, tendo em vista seu caráter de articulação e de polarização que assume rede urbana regional (CORRÊA, 2006).

Cabe ressaltar que o foco dado às cidades médias em vez das cidades pequenas é sustentado por uma inevitável necessidade de escala mínima urbana, destacada por Andrade e Serra (2001). Esse movimento somente tornou-se possível a partir da difusão social e geográfica do consumo, somada à desconcentração da produção moderna, seja industrial ou agrícola, na contemporaneidade, surgida a partir da Terceira Revolução Industrial. Tal desconcentração buscou na Região Amazônica uma nova proposta de



desenvolvimento ao reduzir as distâncias entre os extremos do Brasil e dinamizar as novas redes urbanas surgidas com a Amazônia Legal.

Ao longo dos anos, o capital através de todas as suas feições tem transformado o espaço a partir de suas necessidades produtivas (BECKER, 2005). A organização espacial da produção, por meio das divisões (territorial e regional), tem se voltado à criação de vantagens locacionais: criação de infraestruturas; isenção fiscal e política de crédito para atrair o grande número de capitais e seus agentes para lugares em que este ainda não se encontra em sua plenitude, como destaca Santos (2002).

Na década de 50, a Região Sudeste da Amazônia Oriental (Mapa 1) superou um sistema produtivo sustentado pela agricultura e pecuária enquanto economia secundária para tornar-se a principal, por meio do estímulo da intensificação na produção mineral a partir de 1970, que gerou intensa mecanização do campo e a desconcentração industrial brasileira, segundo Brito (2009 p. 67-71).

**Mapa 1 – Sudeste da Amazônia Oriental**



Fonte: Brito, 2009

Adaptado por: CARVALHÊDO, W.S. (2011)

E nesse processo, a ação governamental transformou o espaço regional com a criação dos grandes projetos (Programa Grande Carajás, com os projetos Ferro Carajás; Ferrovia Norte-Sul, Hidrelétrica de Tucuruí, Estreito e Luis Eduardo Magalhães dentre tantos outros), e dos projetos de assentamento e colonização agrícola (criação das agrovilas, agrópoles e rurópoles), bem como a criação de infraestruturas, como a abertura de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, a criação de cidades das companhias, as *company towns*, como denominam Trindade Jr. e Rocha (2002).

A Amazônia Legal é uma construção geopolítica estabelecida na década de 50 para fins de planejamento regional. Totaliza uma extensão de 5.109.812 Km<sup>2</sup>, aproximadamente 60% do território nacional. Formada pelos estados do Pará, Rondônia, Roraima, Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Tocantins e áreas do Maranhão situadas a oeste do meridiano 44° e de Goiás, acima do paralelo 13°. Sua população é de 21.056.532 habitantes (IBGE, 2000), apresenta 12,4% da população absoluta brasileira e uma população relativa de 4,14 hab/km<sup>2</sup>, sendo a área menos povoada do país. Segundo IBGE, a Amazônia pode ser dividida em sub-regiões: Amazônia Oriental, Meridional e Ocidental. Para Becker (1990), esse conjunto ora fragmentado, ora homogêneo, constitui a Amazônia Legal por sua relação entre os arranjos locais e a ação governamental.

## 1.2 (Re)estruturação Urbana do Sudeste da Amazônia Oriental: antecedentes históricos da formação de Palmas.

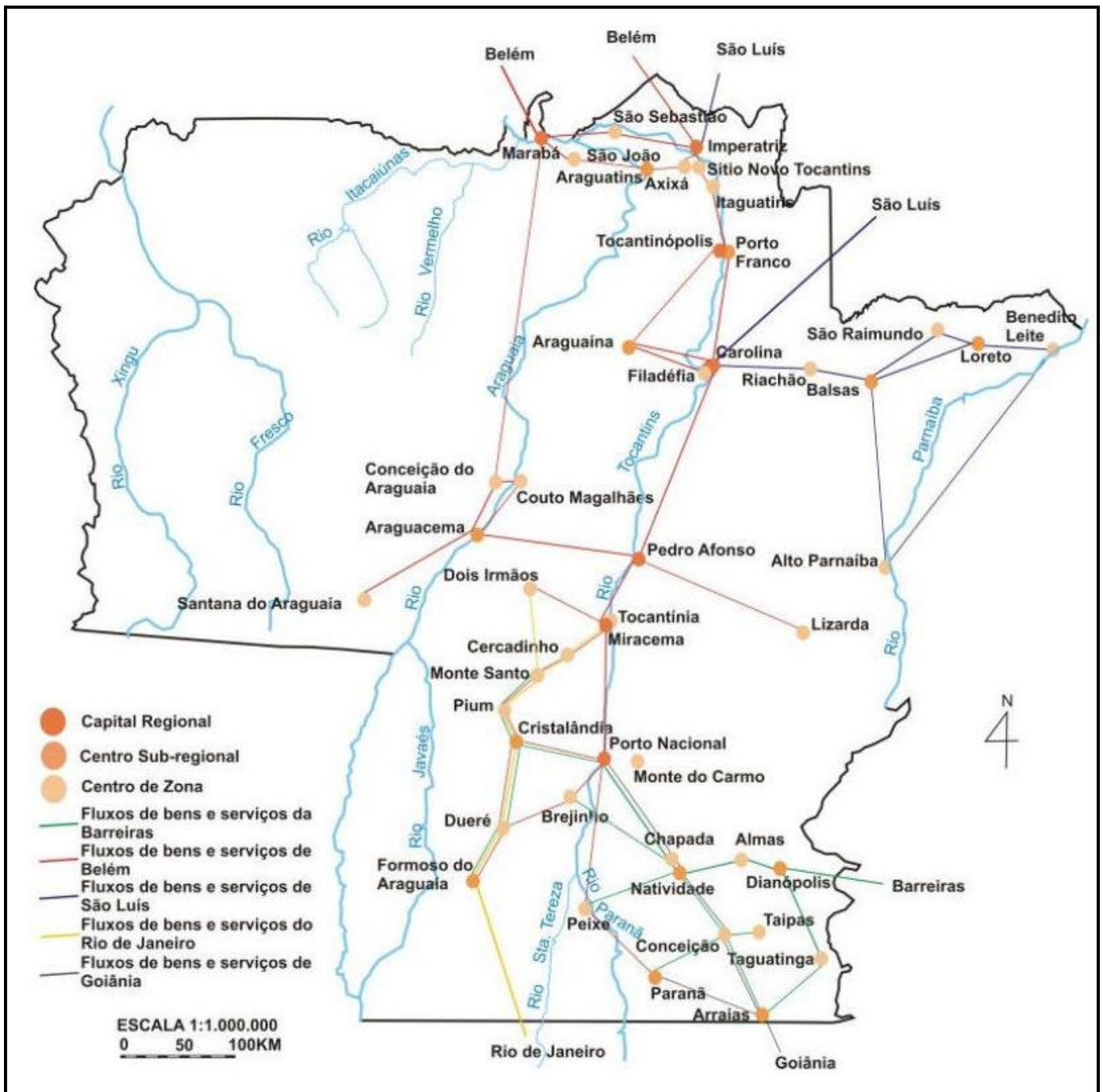
Para analisar a reestruturação da rede urbana para a Amazônia Legal, faz-se necessário apontar os estudos sobre uma proposta de periodização da rede urbana na Região Amazônica segundo Corrêa (1987), apenas em seu último período de análise situada a partir de 1960, caracterizada por um intenso

processo de mudanças econômica e urbana devido à incorporação da expansão capitalista e recursos naturais existentes – a floresta, a terra, o potencial hidrelétrico e os minérios –, somados aos variados agentes, propósitos, ações e conflitos existentes. No discurso oficial, é concebida enquanto integração nacional para a ocupação dos vazios demográficos e de desenvolvimento, justificado pela incorporação capitalista da Amazônia (CORRÊA, 1987 p. 57).

Seguindo a proposição de Pontes (2001), as cidades médias da Amazônia Legal, apesar de desempenharem papel importante na rede urbana regional, não apresentam necessariamente grandes contingentes populacionais. Com relação ao papel das cidades na distribuição de bens e serviços na rede, Ribeiro (1998) identificou cinco níveis de centralidade para a rede do Sudeste da Amazônia Oriental. Dentre esses níveis, destacamos os sub-regionais, que são as cidades de nível intermediário entre as zonas e as cidades regionais, que ocupam a segunda posição hierárquica em sua região e são representadas por quinze centros, refletem a desigualdade socioespacial regional, subordinando-se, em sua maioria àquela cidade de primeiro nível (Belém, São Luís e Cuiabá, com seus respectivos entornos imediatos, e Manaus).

Brito (2009) por sua vez, ao descrever a relevância da cidade de Porto Nacional, organiza um mapa apontando três níveis hierárquicos para uma rede urbana de localidades centrais no sudeste da Amazônia Oriental na primeira metade do século XX, e as organiza segundo o seu fluxo de bens e serviços (Mapa 2).

**Mapa 2** – Sudeste da Amazônia Oriental na primeira metade do século XX: rede de localidades centrais e de cidades.



Fonte: Brito, 2009

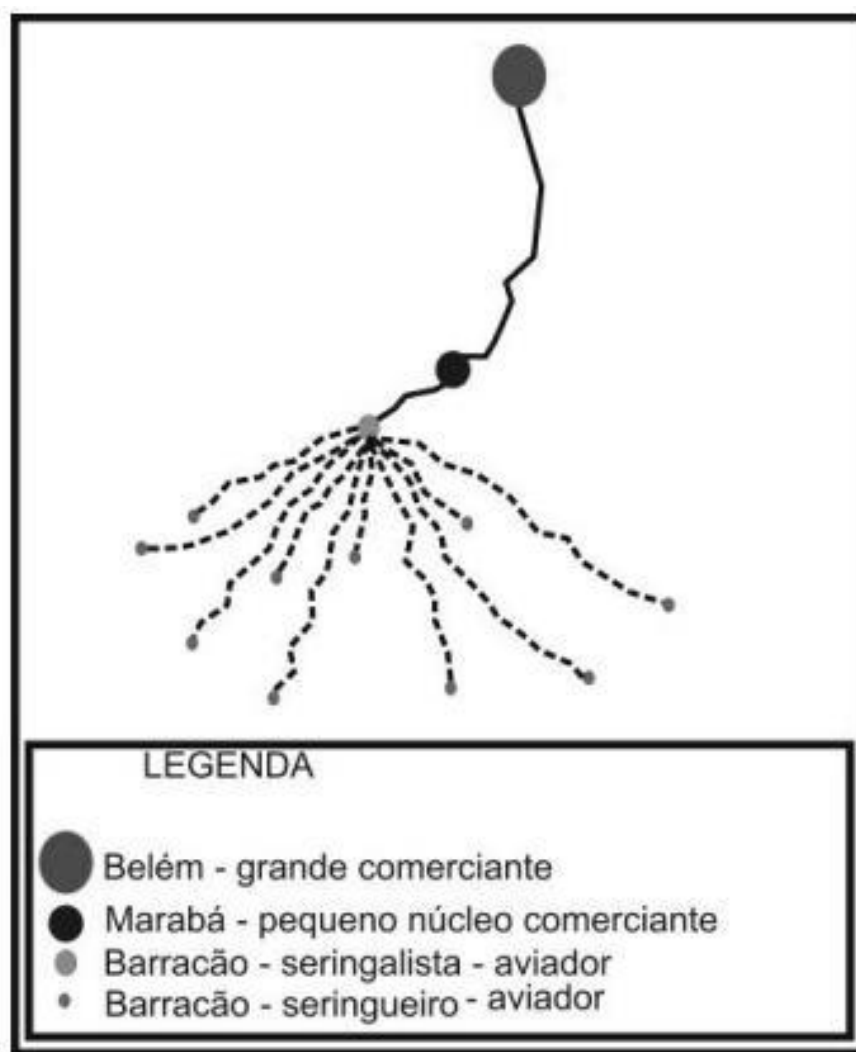
Adaptado por: CARVALHÊDO, W.S. (2011)

As cidades que atuam como centros sub-regionais, constituem importantes nós de distribuição de bens e serviços, podem ser identificadas por características particulares abordadas por Trindade Jr. e Pereira (2007). Assim

do ponto de vista do espaço regional amazônico, a importância das cidades médias ocorreu principalmente a partir da década de 1960, visto que, anteriormente, uma das principais características da rede urbana amazônica era a quase inexistência de cidades de nível intermediário no sistema hierárquico regional (BECKER, 2003).

Até esse período, o padrão espacial da rede urbana era predominantemente dentrítico (Figura 1), com primazia para Belém como metrópole regional e uma expansão relativamente pequena na grande na maioria dos centros urbanos regionais (CORRÊA, 2005).

**Figura 1** – Belém: Sistema Dentrítico na Amazônia



**Fonte:** Brito, 2009 (adaptado pelo autor)

Atualmente o que se verifica é uma ruptura desse padrão com um forte dinamismo das cidades localizadas, ou que surgiram às margens das rodovias, em detrimento das cidades ribeirinhas, bem como uma urbanização concentrada nas capitais (TRINDADE JR. E PEREIRA 2007 p. 321).

Com a nova dinâmica regional, percebemos que a participação econômica de Belém vem se alterando gradativamente devido à expansão da fronteira econômica no interior e ao crescimento de pequenas e médias cidades fora de sua órbita. A reestruturação da rede urbana e os novos papéis conferidos às cidades tendem a confirmar a dinâmica de uma nova estrutura produtiva e do mercado de trabalho no Estado do Pará. Isso ocorre, em consequência da forma disseminada e desconcentrada em que foram implantadas as políticas territoriais e de incremento econômico na região (TRINDADE JR. E PEREIRA 2007 p. 321).

Para a análise do Sudeste da Amazônia Oriental, local que está inserido o estado do Tocantins, a melhor alternativa fez-se através do estudo das redes, por entender que Becker (2007), Trindade Jr e Pereira (2007), Pontes (2001) e Velho (2009) discutem a divisão regional a partir das tendências demográficas, alterações no padrão de uso da terra, centros dinâmicos da economia regional e proteção ambiental, para materializar-se enquanto expressão de uma regionalização geopolítica concebida enquanto Amazônia Legal. Nos estudos de Brito (2009 p. 35), buscamos a materialidade da rede que insere o Tocantins no contexto da rede para o Sudeste da Amazônia Oriental, com características capazes dinâmicas próprias.

### 1.3 A Formação da Cidade Planejada: um novo espaço com velhas contradições

As diversas interpretações sobre a formação estrutural da cidade perpassam pelo ordenamento ou planejamento da cidade que distingue funcionalidades e agrega aos segmentos valores dos quais outrora eram desprovidos, a palavra cidade surge na antiguidade e tem representado entidades

tão diferentes quanto às sociedades que as construíram (SOUZA, 2009). O centro administrativo do Império Romano, cidade-estado grega, foi extinto na baixa Idade Média para ressurgir na forma de cidades feudais, os burgos. A recente dinâmica das cidades tem metamorfoseado a população em aglomerações urbanas que foram transformando-se distintamente a partir de sua função na conjuntura nacional (BRITO, 2009).

Os novos centros de poder interferem na organização social, através dos monumentos, mas suas características específicas já derivam da natureza das respectivas sociedades às quais pertencem. O que privilegia historicamente a cidade é a diferença, a contraposição das formas históricas anteriores, podendo ser estudada pela transformação em particular, no estudo das formas contemporâneas que nos remete à gênese de um espaço capitalista (SILVA, 2008).

A especificidade da cidade feudal, assim como aquela do espaço capitalista, coloca-se em contornos das transformações geradas pela substituição desse modo de produção pela produção capitalista da mercadoria. No feudalismo, a dicotomia entre o campo e a cidade se origina de uma distinção entre a forma de produzir, ou seja, a separação da produção para subsistência e a da produção do excedente para transformar-se em renda. Possuindo nesta última o entendimento enquanto a base da organização social, restrita ao cultivo da terra que possibilitaria o acesso ao mercado da cidade, dependente da existência de mercadorias diferenciadas e diversificadas, que permitissem agregar novas necessidades ao consumo dos senhores feudais.

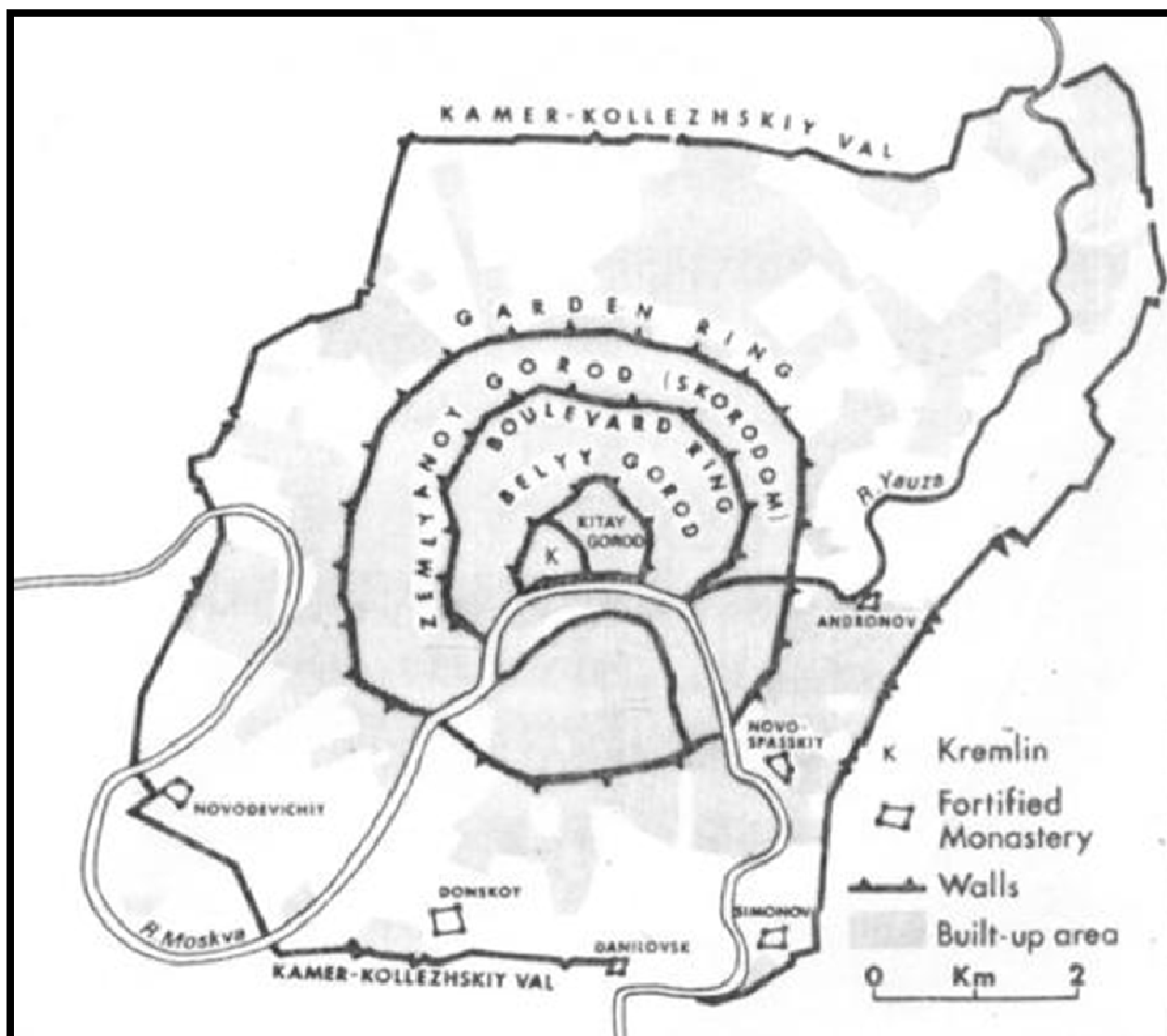
Deák (1985) em sua tese apresenta a cidade de Moscou a partir do crescimento feudal ao interpretá-la fortificada em sucessivos anéis de influência que foram expandidos historicamente. A fortificação original, o Kremlin, foi gradualmente desvestida de funções outras que a defesa e o exercício da autoridade (tanto temporal quanto espiritual), como artes manufatureiras, comércio, e a residência dos comerciantes, artesãos e trabalhadores, deslocados



para um bairro comercial a leste, conhecido como o Kitay Gorod [Bairro Chinês].

Com o tempo este também foi murado, mas a cidade em expansão se espraizou para novos subúrbios artesãos, o semi-círculo do Belyy Gorod ou Cidade Branca. O Belyy Gorod foi também cercado no século dezesseis, mas nesta época Moscou já estava se expandindo ainda mais para fora, num anel de novos subúrbios, chamados Zemlyanoy Gorod ou Cidade de Terra, que em 1592 foi também protegido por um muro de terra e paliçada. Em 1742 a expansão de Moscou muito além de seus velhos limites medievais foi reconhecida através do estabelecimento de novos limites urbanos, o Kamer-Kollezhskiy Val, ou Muralha (Figura 2). A diferença das muralhas anteriores, e que o Walls não representava uma obra defensiva, mas uma barreira fiscal (DEÁK, 1985 p. 356-357).

**Figura 2** – Kremlin, a fortificação da cidade de Moscou.



Fonte: Déak, 1985

A cidade capitalista em sua gênese representou o processo de transformação através do qual a mercadoria torna-se generalizada e dominante, enquanto a produção para subsistência e a produção para a renda são absorvidas pelos valores consituídos através do trabalho assalariado sob o comando do capital (SINGER, 1987). No feudalismo, a separação entre a produção e o consumo impunha a dicotomia campo-cidade e o fracionamento do território em espaços locais de produção e mercadorias, por meio do mercado unificado que impunha a redução desta dicotomia de espaços fragmentados.

A existência desse mercado exigiu algumas infraestruturas concebidas com a máxima fluidez no território, no qual o espaço de influência e abrangência deve ser suficientemente capaz de compor o transporte e a comunicação, e ainda, assegurar que não permeie a independência de acumulação autônoma ou mercados separados, mas uma interdependência minimamente harmônica que mitigue as deseconomias geradas por esta falta de harmonia. Com isso, a urbanização representou a preocupação com o desenvolvimento de transporte, que permitiu novas possibilidades para a concentração da produção e da força de trabalho ao se diferenciar dos espaços outrora criados e tornar-se um espaço homogeneizador (WHITACKER, 2003).

A urbanização, entendida a partir de um processo homogeneizador do espaço, supera a dicotomia campo-cidade e dos espaços locais, por permitir que a cidade ultrapasse os limites do castelo medieval e exerça maior influência sobre os territórios distantes, como também, dinâmicas diferenciadas a partir das limitações físicas, históricas ou econômicas. A cidade ou *urbs* tornou-se dinâmica, homogênea, conurbada, intercambiável, contraditória e por fim, segregada; a sua existência foi condicionada ao capital que metamorfoseia os espaços distintos e transvesti a realidade ao diferenciar noções de espaço-tempo existentes entre as diferentes formas de se urbanizar o espaço (CHOAY, 1979).

A produção e a reprodução social são dominadas pelas interfaces do capitalismo; pelos processos antagônicos de regulação pelo mercado e intervenção estatal; pelos espaços dispersos da cidade que adquirem formas e conteúdos cambiáveis; pelas leis do mercado que atuam tanto individualmente, quanto de forma corporativa e coletiva. A intervenção estatal faz-se necessária para tentar regular essa força contraditória e complementar do mercado, que se manifesta sob a forma de tributação, controle sobre o zoneamento, compatibilidade de atividades econômicas, sociais e estruturais do espaço urbanizado.

O espaço urbano é transformado e dominado pela necessidade de combater a diferenciação espacial decorrente do desenvolvimento da produção. O mercado tende a regular os espaços a partir da lógica capitalista, ou seja, da capacidade de assimilar e diferenciar o espaço por meio de preços que distinguem o posicionamento estratégico de determinada mercadoria, mercado, loja, instituição pública ou privada, de lazer ou serviços, indústria ou residência. Essa competição entre os melhores pontos da cidade gera inevitavelmente a concorrência e espaços mais homogêneos e condiciona a infraestrutura a serviço do capital industrial, mercantil, estatal ou privado (SPÓSITO, 1994).

As mudanças ocorridas com a (re)produção do capital na cidade torna o Estado um refém do crescimento espontâneo que segrega e induz à dinamicidade da infraestrutura da cidade. Seu papel é restrito ao de coadjuvante e às adaptações e adequações que possibilitam a fluidez e a permanência da população residente (LIPIETZ, 1988), ao passo que deveria ser o de indutor do planejamento anterior à implantação de qualquer empreendimento e das diretrizes do espaço social, ao condicionar os investimentos de interesse da população a serviço dos habitantes sob seu poder.

O padrão de urbanização que acompanha o capitalismo em seu estágio de acumulação tornou-se anárquico e extensivo às enfermidades atraídas pela estrutura urbana, à miséria e por conseqüência às epidemias oriundas do crescimento espontâneo. Fatos surgidos como resultantes das atividades especulativas que se originam lucrativamente no espaço urbano e multiplicam-se exponencialmente pelos diferentes segmentos destinados ao comércio, moradia, à expansão da mancha urbana que agrega valor a espaços antes rurais e transformam-se em loteamentos urbanos (BAZOLLI, 2007).

A especulação transforma o espaço em uma permanente economia não planejada como resultado da usurpação do uso do solo, ao abarcar largas extensões de precária urbanização quando poderia ser concebido e estruturado progressivamente por contiguidade para atender às necessidades da população,

do Estado e do mercado; a escala de vizinhança tornar-se-ia sempre próxima e compatível com a natureza de sua necessidade. O espaço urbano então poderia ser entendido como uma zona de transição, à medida que a especulação representa uma parte orgânica do processo de crescimento anárquico (LEFEBVRE, 2008).

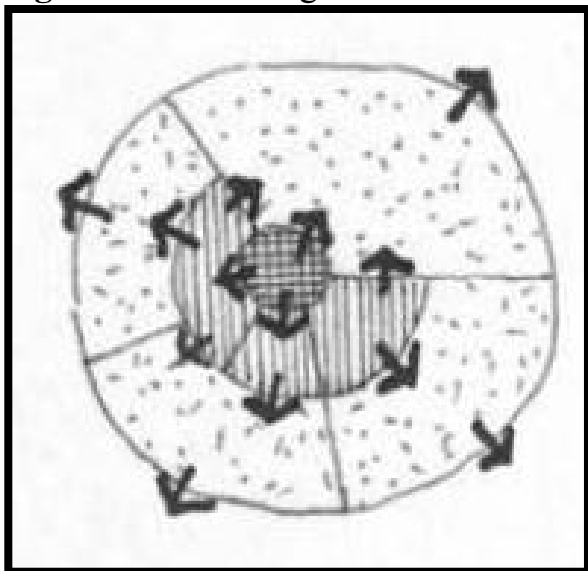
Bazolli (2007) aponta que o crescimento anárquico surge a partir da especulação dos vazios urbanos ao indicá-la enquanto principal agente de elevação do preço dos loteamentos da cidade planejada, que tende a variar segundo seu posicionamento ou localização privilegiada no espaço urbano e capacidade de intervenção das infraestruturas presente na cidade. Conclui que o posicionamento de progressão da especulação fundiária exponencialmente evolui para imobiliária e ainda representa o próprio valor da terra agregado ao território, a partir dos interesses envolvidos daqueles que podem adquirir parte desta gleba do espaço não urbanizado, destinado à especulação.

Enquanto isso, Deák (1985) destaca que a elevação do preço das glebas urbanas por sua localização não é a especulação, pois representa apenas o processo precípua da constituição e alocação dessas áreas dentro das condições prevalecentes da organização espacial em uma economia de mercado, senão a crescente diferenciação do espaço, e especialmente, a exacerbação desta devido a uma omissão ou deficiência na construção da infraestrutura urbana. Cabe ressaltar que tal omissão ou deficiência é representada pelo poder do Estado nas diretrizes de crescimento da cidade.

Na ausência da intervenção do estado, o conflito entre usos do solo, ao nível individual, resultaria em que usos de categoria superior desbancam usos de categoria imediatamente inferior, resultando num padrão de crescimento espontâneo no qual os limites entre usos contíguos estão em movimento centrífugo e constante, tendo de vencer constantemente a rigidez do capital fixo materializado em estruturas físicas, independentes da taxa de obsolescência ou do estágio de desvalorização destas. É precisamente isto que eleva ao processo de especulação (DEÁK, 1985 p.211).

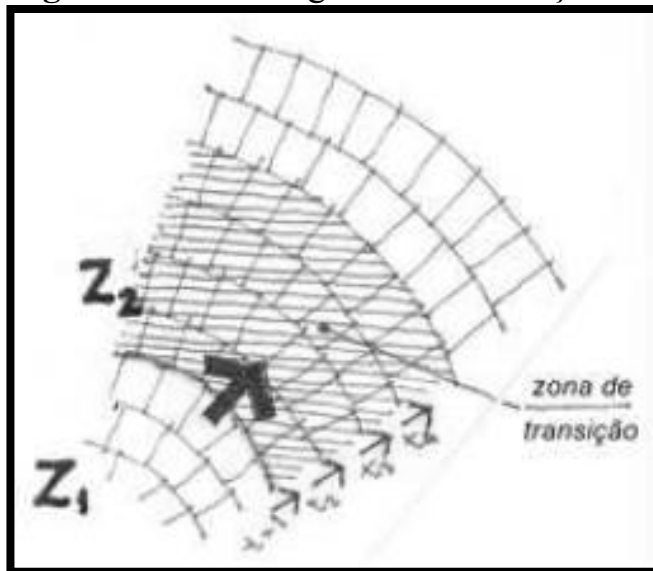
Para isso, o autor traça um modelo gráfico da descrição supracitada, que representa o conflito entre os usos (Figura 3). Destaca ainda, que seja considerado apenas o usuário final – capital produtivo e comercial, somados à habitação –, estes avançariam ao longo da fronteira sucessiva de localização e seriam intercalados por zonas de transição especulativas, que acompanhariam e moldariam o processo de transformação do espaço, cujos preço se elevam em medida e futuro previsíveis (Figura 4).

**Figura 3 – Modelo gráfico de usos**



Fonte: Deák, 1985, p. 211

**Figura 4 – Modelo gráfico de transição**



Fonte: Deák, 1985, p. 213

Os modelos nos mostram que essas áreas de transição apresentam gradualmente um crescimento em potencial, o que tende ao longo do tempo ser apreendido por cada nova gleba aberta e incorporada à urbanização da cidade. Partindo de um eixo de menor potencial  $Z_1$ , para um de maior potencial  $Z_2$ , e a concepção de uma nova gleba acarretaria que  $Z_3$  seria a primeira a adotar a infraestrutura, enquanto  $Z_4$  tornar-se-ia uma nova zona de transição e por consequência, de especulação.

Singer (1978) faz uma análise do solo urbano sobre a disputa dos usos na cidade e conclui que:

Sendo a cidade uma imensa concentração de gente exercendo as mais diferentes atividades, é lógico que o solo urbano seja disputado por inúmeros usos. Esta disputa se pauta pelas regras do jogo capitalista, que se fundamenta na propriedade privada do solo, a qual – por isso e só por isso – proporciona renda e, em consequência, é assemelhada ao capital. Mas este último é constituído pela propriedade privada de meios de produção, os quais, quando movimentados pelo trabalho humano, reproduzem o seu valor, o valor da força de trabalho gasta e mais um valor excedente, que aparece nas mãos do capitalista sob a forma de lucro (SINGER, 1978 p. 21).

Os desordenamentos surgidos com a efetivação do grande potencial de urbanização tornaram a maturação das necessidades e das condições históricas uma regulação espacial planejada através das intervenções estatais inevitáveis, devido o próprio desenvolvimento extensivo de acumulação monetária, da população, da mercadoria, das relações sociais e comerciais. As sucessivas revoluções indústrias possibilitaram tecnologia capaz de impor ao espaço urbanizado uma dinâmica de concentração e acumulação acelerada sem precedentes e com fluidez de pessoas e cargas.

O crescimento espontâneo ocorrido com a industrialização tornou-se insustentável com aglomerações urbanas ingovernáveis que ameaçavam as estruturas espaciais e a própria reprodução social. Esta forma do capital apropriar-se do espaço urbano, com intervenções mínimas das políticas governamentais, fora alimentada pelas teorias econômicas que buscavam a base no *laissez-faire* de Adam Smith. Enquanto teoria política capitalista e de mercado teve seu apogeu na segunda metade do século XIX e representou o mercado como ordem social (SMITH, 1982).

Os sucessivos retrocessos da economia apropriaram o Estado de intervenções mais incisivas nos planejamentos e ordenamentos econômicos que envolviam a sociedade, a ponto de buscarem no zoneamento espacial da cidade uma forma de intervir e definir as diretrizes fundamentais da economia de sustentação da dinâmica social. O planejamento urbano torna-se o novo protagonista capaz de propiciar alternativas a serviço do capital, enquanto nova

fórmula de intervenção do Estado no ordenamento espacial da cidade e por consequência da urbanização (GOUVÊA, 1995).

Segundo Choay (1979) o urbanismo tem uma história recente que pode ser datada no fim do século XIX e efetiva criação científica em 1910 enquanto neologismo de uma “teoria da localização humana”, surgida com a expansão da sociedade industrial na busca de resolver o problema do planejamento da cidade, anterior à própria concepção de urbanismo. Seu estudo fundamentou-se em pensadores do século XIX, de Owen e Carlyle a Ruskin e Morris, de Fourier e Cabet a Proudhon, Marx e Engels, todos preocupados com a problemática da estrutura e relações sociais presentes na cidade.

O autor indica, a partir do pré-urbanismo e busca no entendimento da gênese desse processo, uma crítica às cidades industriais de aglomeração urbana iniciadas na Grã-Bretanha, França e Alemanha nas primeiras décadas do século XIX. Seu objetivo resultou na apresentação de uma interpretação norteadora dos estudos voltados ao urbanismo através de um quadro referencial sobre as fórmulas e formulações dos problemas atuais do planejamento urbano. Tal referência fez-se necessária por entender que a interpretação de sua obra representa uma alternativa de nortear as análises aqui referendadas sobre as problemáticas da cidade planejada por consequência do planejamento urbano.

### 1.3.1 A Unidade na Diversidade: os projetos de cidade planejada.

Na tentativa de entender as cidades planejadas que originaram uma nova dinâmica no espaço urbano, serão descritos alguns exemplos de planejamento que variam na forma, função e tempo, mas assimilam suas diversidades na unidade de concepção daqueles historicamente posteriores, ao partirem de perspectivas diferenciadas para se adaptarem às necessidades dos planejadores, gestores e ao sítio urbano. Como proposta de descrever e não discutir as diretrizes que incidiram no modelo de cada cidade, o diálogo com os autores



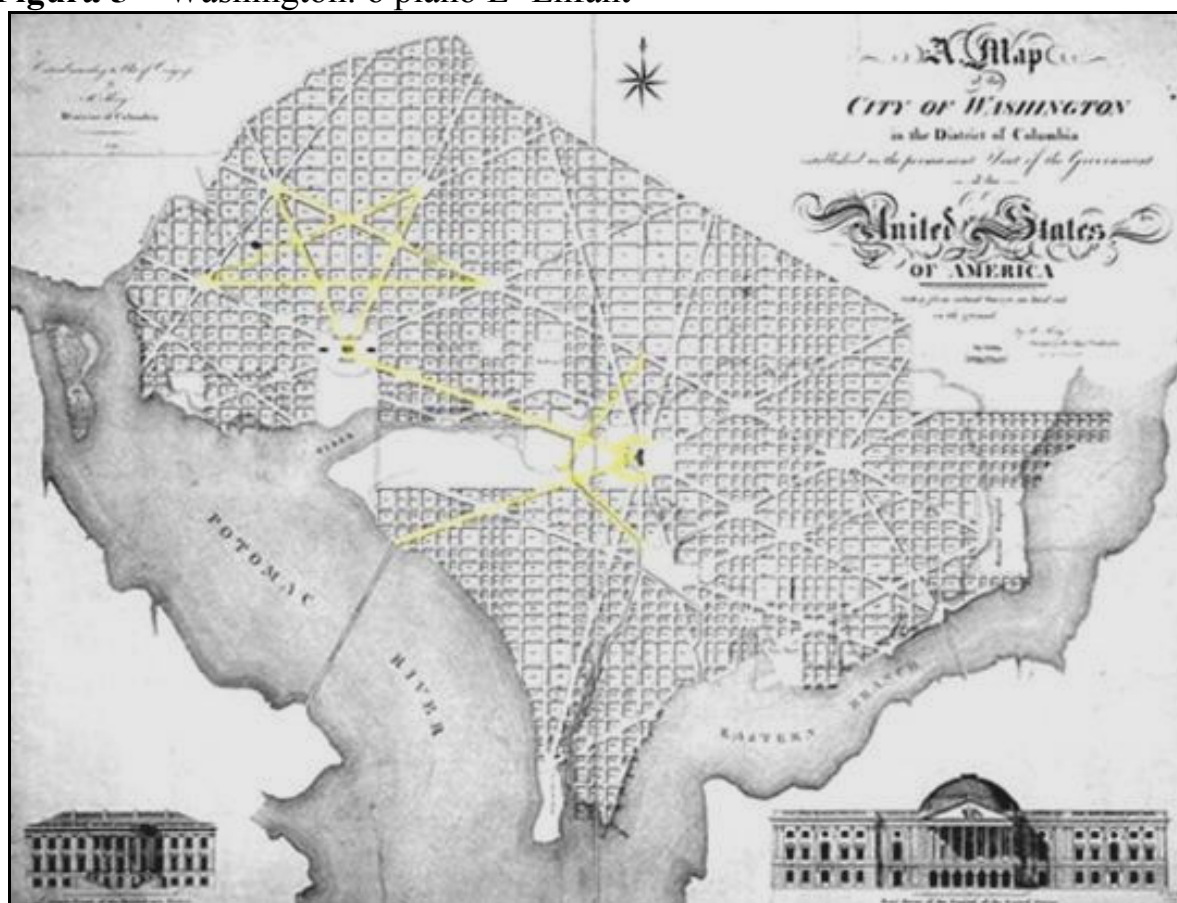
discorrerá acerca de modelos internacionais para nacionais, até atingirmos Boa Vista no contexto da Amazônia Legal.

A escolha dos projetos exemplifica o planejamento urbano e justificam-se a partir das características presentes em nosso objeto de estudo, Palmas. Primeiramente, são apresentadas as Capitais planejadas as quais representam o poder e o interesse da Federação sobre a dinâmica do contexto nacional. Em segundo lugar, foram considerados os planos das capitais brasileiras selecionadas como referência e a capital de Roraima revelou-se como a melhor alternativa para expressar o contexto das variáveis preponderantes: a Floresta Amazônica e a vivência ribeirinha.

*a) Washington: O Capitólio enaltecido*

Planejada para se tornar sede permanente dos Estados Unidos da América começou a ser construída no final do século XVIII a partir do projeto de Pierre L'Enfant. Em um traçado radial, criou praças em rótulas monumentais na interseção das grandes avenidas diagonais, que integravam o simbolismo e a funcionalidade, sobrepuseram as largas avenidas a uma malha quadriculada e convencional de ruas que interligavam áreas comuns e enalteciam os edifícios públicos, construídos em locais de maior altitude do sítio urbano, como exemplo pode ser destacada a Capitólio (Figura 5). Para o francês, esse sistema unificaria diversos subcentros funcionais da cidade e daria ênfase à integração reconhecida nos parques e bulevares (VILAÇA, 2004).

**Figura 5** – Washington: o plano L' Enfant



Fonte: [www.loc.gov](http://www.loc.gov)

*b) Camberra: a Capital Hill*

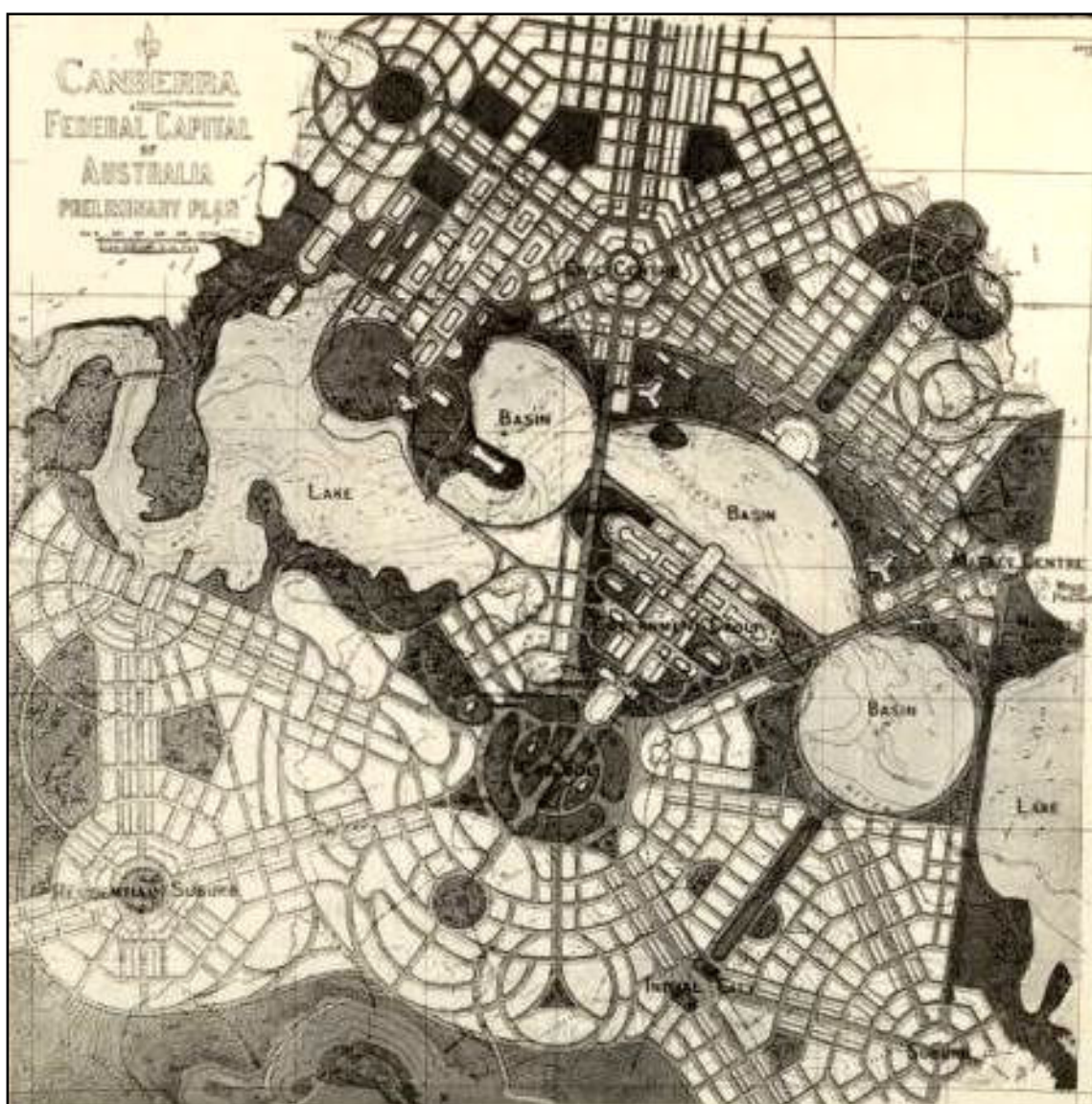
A primeira capital da Austrália começou a ser construída em 1913, mas só foi declarada sede do Governo em 1927. Seu plano urbanístico foi escolhido entre 137 projetos e inspirado na cidade de Washington e o projeto do Walter Burley Griffin, representa na atualidade um Território da Capital Australiana e localiza-se a 300 km de Sidney. O atraso na construção da cidade ocorreu devido às diversas contradições de localização.

Numa Convenção Federal, em 1898, os delegados presentes concordaram com a necessidade de uma nova capital, contudo não chegaram a um acordo sobre sua localização e até que se definisse o local o Parlamento Federal se reuniria em Melbourne. Somente em 1906 foi escolhida uma área de 2.356 m<sup>2</sup>,

para a criação do Distrito Federal em 1º de janeiro de 1911 (CAMPOS et. all., 2003).

O projeto de Griffin posicionava simbolicamente a Colina da Capital [Capital Hill] no centro do plano, dali partindo largas avenidas radiocêntricas, cada uma delas batizadas com o nome de um bairro e apontando em sua direção (Figura 6).

**Figura 6** – Camberra: o Plano de Griffin



**Fonte:** DENOON, 2000.

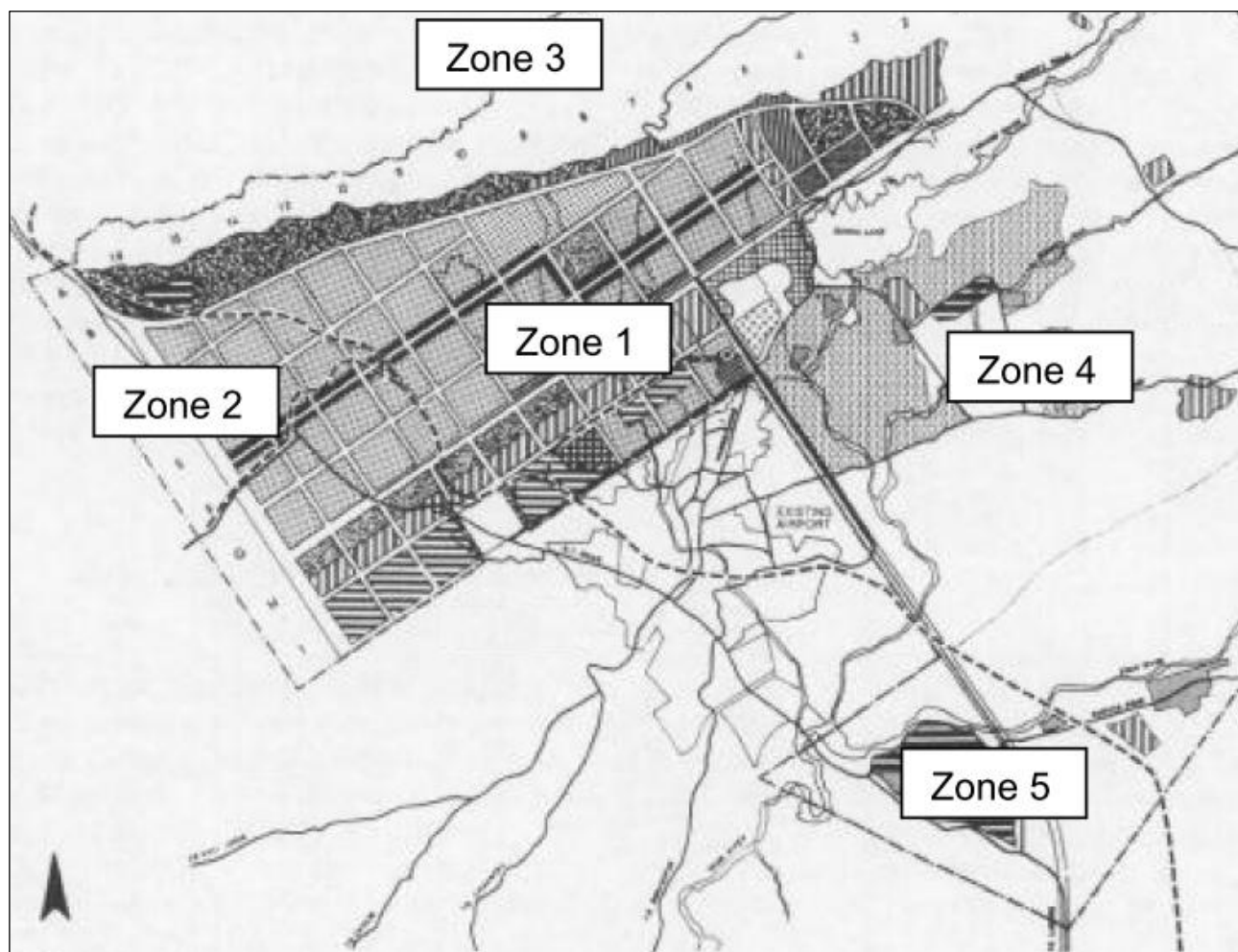
*c) Islamabad: a dinamicidade cultural paquistanesa.*

Logo após o concurso para a escolha do projeto de Brasília foi institucionalmente concebida a Capital do Paquistão, em 1960. O urbanista grego Constantinos Doxiadis elaborou o plano de Islamabad e a obra de implantação foi iniciada no final de 1961 sendo instalada (concluída) em 1966.

Para a nova capital, foram considerados aspectos de localização, condições climáticas, requisitos logísticos e de defesa militar; além de atributos estéticos, cênicos e naturais do sítio, capacidade de expressar as diferentes culturas e tradições dos diversificados grupos étnicos e lingüísticos que formariam a nova nação paquistanesa (SAJIDA & MORRAMEL, 2006).

Islamabad é uma cidade moderna, com largas avenidas arborizadas, residências amplas, *shopping centers*, elegantes edifícios públicos, mercados e bares. O plano baseou-se no conceito de subdivisão da cidade em cinco setores funcionais (Figura 7), divididos por cinturões verdes: Zona 1 (habitação, educação, comércio e administrativa); Zona 2 (reservado ao setor privado para investimentos futuros); Zona 3 (Parque Nacional Margallah Hills); Zona 4 (Parque Islamabad e áreas rurais); e Zona 5 (reserva à investimentos de setor privado para a habitação, limitada pela área urbana de Rawalpindi).

**Figura 7** – Islamabad: o plano para a cidade



**Fonte:** SAJIDA & MORRAMEED, 2006.

**Adaptado por:** CARVALHÊDO, W.S. (2011)

*d) Curitiba: o modelo de cidade brasileira*

Ligada ao desenvolvimento socioeconômico e político do Brasil, no período colonial a partir da exploração do ouro e minérios no início do século XVII, a primeira denominação oficial foi Vila Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, a qual rapidamente integrou-se ao ciclo do gado que passava pelo Rio Grande do Sul e Santa Catarina. No final do século XVIII, a vila foi elevada à condição de cidade, passando a chamar-se Curitiba (IPPC, 1992).

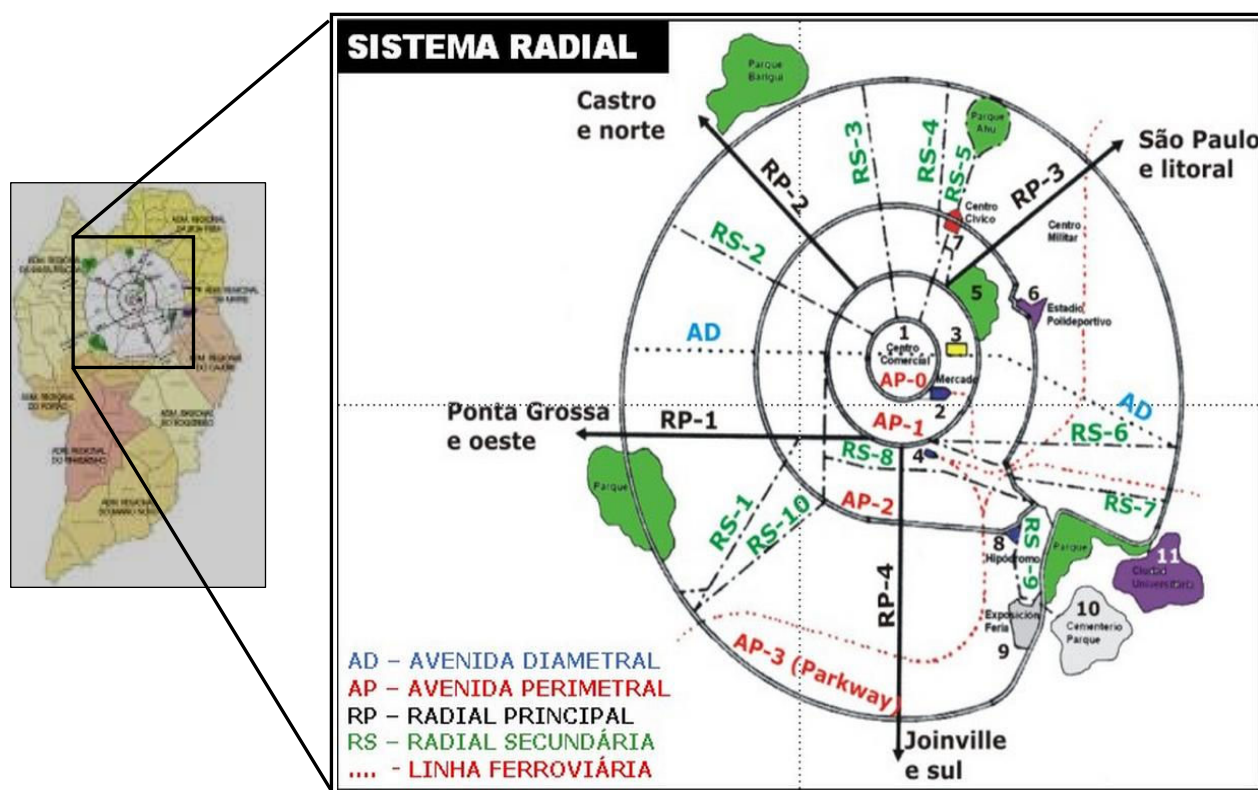
A primeira tentativa de controle do solo urbano ocorreu em 1853 com a emancipação do Paraná para tornar-se capital da nova província, e em 1857 o engenheiro francês Pierre Taulois foi encarregado de elaborar novos traçados



para cidade, cujo projeto consistia em criar vias de integração em linhas retas, com cruzamentos em ângulos bem definidos, para melhor fluidez do tráfego (ULTRAMARI, 1994).

Ao longo da História essa preocupação urbanística aumentou e em 1940, o urbanista francês Alfredo Agache estabeleceu diretrizes e normas técnicas para ordenar o crescimento físico, urbano e espacial da cidade, disciplinando o tráfego, organizando as funções urbanas, além de coordenar e zonear as atividades, codificar as edificações; estimulando e orientando o desenvolvimento (TRINDADE, 1997). Neste sentido, o Plano Agache propunha a divisão da cidade em um sistema radial constituído por zonas (Figura 8), o que findou na Lei nº699 incluída no Código de Obras e Posturas, aprovado em 1956 (OLIVEIRA, 1995).

**Figura 8** – Curitiba: Projeto do Sistema Radial



Fonte: OLIVEIRA, 1995

Adaptado por: CARVALHÊDO, W.S. (2011)

*e) Brasília: projeto borboleta*

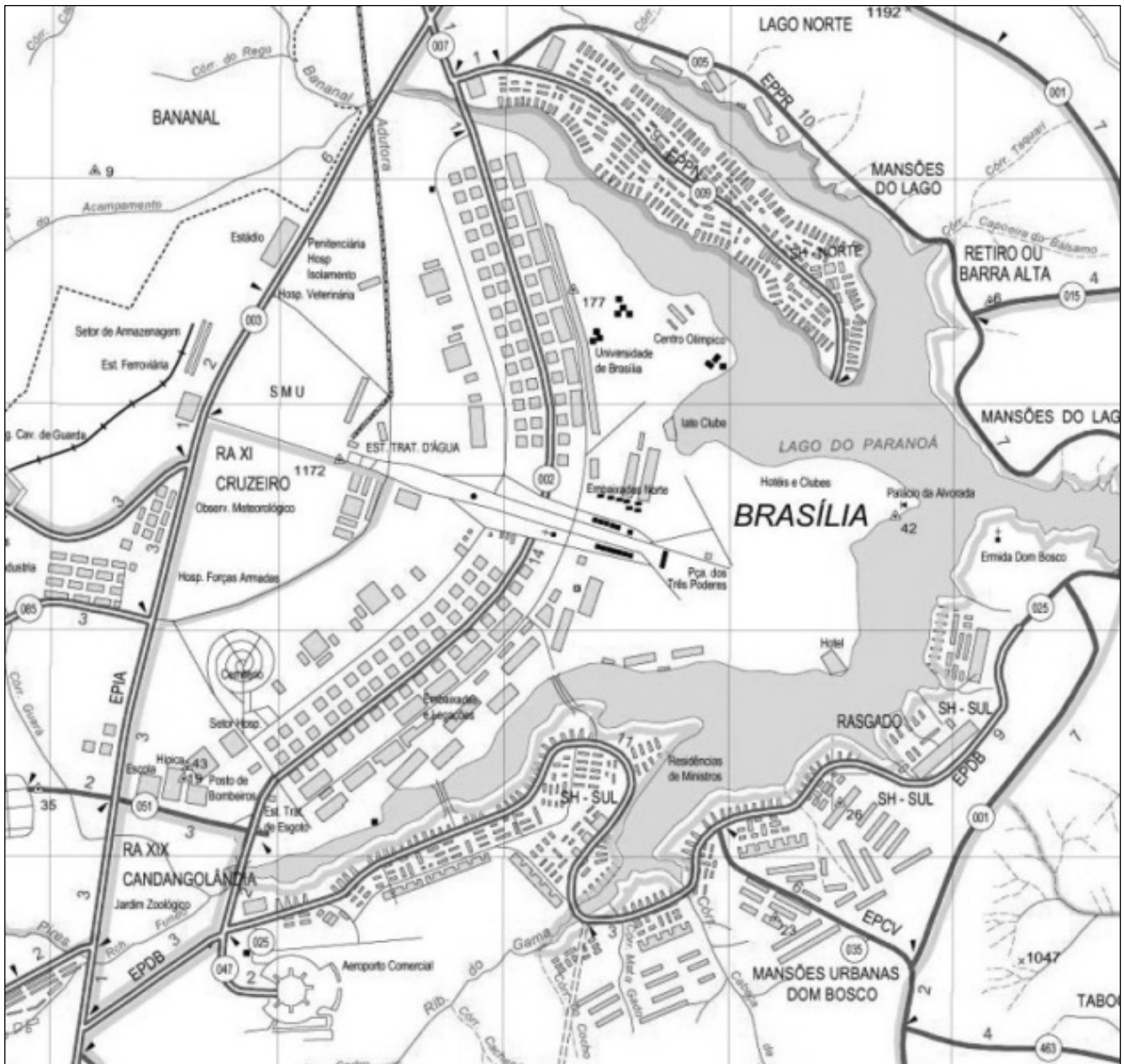
Em 1954, Donald J. Belcher e Associados foi contratada pelo governo brasileiro para executar os levantamentos necessários para a definição do local destinado à construção de Brasília. Foram analisados cinco sítios e a escolha foi baseada numa avaliação climática, geológica, leitura morfológica da paisagem, dimensão estética e topografia (CODEPLAN, 1995 p. 243).

Em 1957, Lúcio Costa venceu o concurso do projeto urbanístico da nova capital, e as criações arquitetônicas dos monumentos centrais foram designadas ao arquiteto Oscar Niemeyer. O Plano Piloto foi inspirado no Sinal da Cruz e seu autor rejeitou a comparação do mesmo a um avião, por tê-lo comparado a uma borboleta (COSTA, 1991)

O projeto consistia basicamente no Eixo Rodoviário (norte-sul) e um Eixo Monumental (leste-oeste). O Eixo Rodoviário é formado pelas asas Sul e Norte e pela parte central, as quais se encontram na Rodoviária do Plano Piloto. Estas são compostas basicamente pelas superquadras residenciais, quadras comerciais e entrequadras de lazer, diversão, escolas e igrejas.

Segundo o decreto 10.829/87, os limites do Plano Piloto são definidos pelo lago Paranoá, a leste; pelo córrego Vicente Pires, ao sul; pela Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), ao oeste; e pelo córrego Bananal, ao norte (CODEPLAN 1991). Dessa forma, abrange áreas das regiões administrativas do Cruzeiro, do Sudoeste/Octogonal e da Candangolândia (Figura 9).

### Figura 9 – Brasília: Plano Piloto



**Fonte:** CODEPLAN, 1995

f) *Boa Vista: a cidade planejada dos ribeirinhos*

A história da ocupação populacional de Boa Vista se confunde com o estudo da origem de Roraima. No final do século XVIII, os portugueses iniciaram sua ocupação no alto do rio Branco, instalando as Fazendas Reais, denominadas Fazendas Nacionais com a independência do Brasil (SILVEIRA E GATTI, 1988). Em 1840, foi instalada às margens do rio Branco a Fazenda de



Boa Vista e posteriormente fundada a Freguesia de Nossa Senhora do Carmo em 1858, cuja sede é a própria localidade de Boa Vista.

Sua estrutura urbana herdou influências lusitanas, com lotes estreitos e casas conjugadas dos dois lados, com variações de ocupação influenciada pelo relevo ribeirinho (BARROS, 1995). Em virtude de seu isolamento físico, Roraima manteve-se esparsamente povoada até a década de 30, quando foram implementadas medidas para promover o crescimento econômico e a ocupação da região Amazônica. Tais mudanças culminaram com o decreto que criava o Território Federal do Rio Branco em 1943 e mais tarde, renomeado Território de Roraima (SEPLAN, 1999).

A partir de 1946 na cidade de Boa Vista, evidenciava-se uma ruptura com as relações ribeirinhas caracterizada por um planejamento que *“ignorava o passado por conta do futuro e progresso”* segundo Barros (1995, p. 151). O plano urbanístico de 1946 alterou decisivamente o desenho da cidade, marcado por uma ampla praça circular com prédios públicos, da qual partem radiais com avenidas amplas que seguem em direção aos bairros distantes (Mapa 3); além de possuir uma igreja com traços modernos.

A partir de 1980, a migração é estimulada pela busca do ouro e a década de 90 é marcada pelo êxodo rural, que amplia de maneira precária o perímetro urbano ao concentrar as amenidades e os equipamentos urbanísticos no centro e nos bairros mais imediatos; e a revalorização do rio Branco ocorre em 2005 com a (re)estruturação da orla fluvial e investimentos turísticos (SEPLAN, 2010).



#### 1.4 As Interfaces do Espaço Intra-Urbano: a estrutura e o comércio da cidade.

As técnicas modernas de industrialização no processo evolutivo da cidade têm apresentado uma dinâmica que tende a concentrar diversas atividades industriais ou comerciais, que por complementaridade de serviços atraem outras e possibilitam a manutenção dos produtos ou equipamentos, dos serviços ou aprimoramento da manufatura. Essa tendência por aglomeração acarreta o surgimento e a expansão de núcleos urbanos por economia de custos com transporte. Com a divisão social do trabalho, o processamento das informações torna-se produtivo a partir dos diferentes núcleos especializados.

A cidade oferece um amplo mercado aos comerciantes que a ela recorrem, expandem naturalmente o seu território, aumentam as distâncias, dinamizam os espaços produzidos, barateiam os custos comerciais e contrariamente potencializam as intervenções e adequações entre o velho e novo. No contexto das cidades médias, os serviços são mais especializados e a presença de um mercado atacadista favorece a percepção deste dinamismo citadino, o qual diferencia aquela pequena com um comércio mais cotidiano e as cidades grandes ou metrópoles, com caráter profundamente especializado (CORRÊA, 2000).

Ao analisar internamente a economia de uma cidade, percebemos uma divisão dualista de prestação de serviços e produtos que tende a fornecê-los para o exterior e outra para o interior, através do consumo interno. A função econômica da cidade será conduzida e ditada pela primeira atividade, pois o seu tamanho representa a capacidade de importação absorvida – seja de pessoas, produtos ou serviços – e sua função é resultante primordialmente da capacidade de exportação, visto que se esta última for elevada, o nível de renda se eleva, atrai imigrante, aumenta a população e desenvolve o consumo interno. Constitui-se deste modo um processo cumulativo de crescimento (SINGER, 1978).

#### 1.4.1 Aglomeração e Dispersão: do centro principal ao secundário.

A globalização têm apresentado profundas mudanças no zoneamento das cidades que ultrapassam aquelas industriais do centro monopolizador e (re)criam novos centros dinâmicos e/ou especializados. Contudo, na realidade do nosso objeto de estudo é notória a tendência da criação de um centro principal, para historicamente ser criada novas centralidades, daí o apontamento teórico que traçamos, o zoneamento da cidade industrial.

Singer (1978) ao estudar a cidade industrial brasileira, entende que sua estrutura é basicamente formada por um centro principal possuidor, em alto grau, de todos os serviços urbanos e em seu entorno estão localizadas as zonas residenciais mais abastadas da população residente, enquanto os serviços urbanos são irradiados do centro para a periferia, tornando-se cada vez mais escassos à medida que a distância em relação ao centro tende a aumentar. Ao analisar os usos da população e das empresas, torna-se notório seu posicionamento quanto ao custo (dinheiro e tempo), em forma de uma gradiente.

No interior da cidade, o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo, ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser classificado com integrador e disperso ao mesmo tempo (SPÓSITO, 1991 p.06)

Esta, resultante de valoração do solo, que a partir de um máximo no centro principal seria reduzido até atingir um mínimo nos limites do perímetro urbano, deve considerar o crescimento da cidade. Entende-se que as formações dos centros secundários surgem e tornam-se novos focos de interesse no espaço construído e o crescimento implica necessariamente à reestruturação dos usos e dos segmentos já ocupados, ao determinar o deslocamento de seus abastados a

novos espaços em áreas residenciais exclusivas, providencialmente criadas pelos promotores imobiliários.

As residências mais próximas ao centro principal são desvalorizadas e desocupadas, transmutadas a serviços inferiores em estágios mais avançado de decadência, uma área de decomposição social criada por condições da especulação imobiliária a oferecer aos serviços centrais, novas áreas de expansão, o centro secundário. Apesar dos novos centros formados não substituírem o antigo, aqueles minimiza o interesse deste e passam a coexistirem dois centros principais que podem superpor-se devido à distinção entre os serviços oferecidos, ou seja, cada centro ofereceria serviços diferenciados do outro e tornar-se-iam complementares.

Pode ainda ocorrer uma inversão do gradiente, cujo centro novo progride na anulação do antigo ao apresentar os mesmos produtos e serviços com maior poder de atração e tornar-se desnecessário o deslocamento ao antigo. Algumas das cidades que presenciam esta inversão agregam um valor histórico sobre a formação e ocupação, através de seu antigo centro, a título de exemplificação pode-se citar a capital do Maranhão, no estudo sobre as condições de habitabilidade, atividades comerciais e de serviços no centro histórico de São Luís em Marques (2002).

Nas áreas deterioradas, a forma de ocupação mais frequente é o cortiço, formado pela subdivisão de antigas mansões em numerosos cubículos alugados a imigrantes recentes, cuja falta de raízes e sua limitação de disponibilidade econômica transforma-os em usuários deste tipo de alojamento. Portanto, a cidade capitalista não apresenta um tipo de demanda intermediária que permita o aproveitamento racional dos investimentos, não só em relação às edificações, mas também em serviços de infraestrutura realizados no passado, como ocorreu em Salvador, segundo Santos (1995).

Para o nosso objeto de estudo, Palmas, o cortiço é entendido a partir de uma relativa singularidade com aqueles do período industrial, são edículas

construídas ao fundo do lote com estrutura que variam de dois a quatro cômodos, podendo ainda ser constituída por mais de uma edícula, ou ainda, uma residência divididas em duas ou três, menores, adaptando-se ao perfil econômico de seus moradores. Outra forma de residência ainda presente na área central de Palmas é a utilização de salas comerciais que foram desvalorizadas e subutilizadas em dormitórios, transformaram galerias comerciais em conjunto de moradias para usuários de renda limitadas, principalmente estudantes, devido a proximidade da Universidade Federal do Tocantins e das principais avenidas da área central da cidade.

A organização espacial das atividades de produção e circulação tem a sua lógica própria e consiste, para um bom número delas, na tendência de aglomeração, seja para tirar proveito de sua complementaridade, facilitar a tomada de decisão do cliente ou aproveitamento do maior número de ofertas de produtos ou serviços; o que leva as empresas a uma contiguidade no espaço e a esbarrar nos diferentes usos do mesmo, e ainda por conclusão, impõe a (re)estruturação das edificações, geralmente do residencial para o comercial. Singer (1978) ao tratar desse fenômeno aponta uma rápida obsolescência das construções.

Essa obsolescência não se limita às infraestruturas residenciais, mas também, às empresas de produtos e serviços seletivos por necessitarem de edificações mais modernas e local mais atrativo para seu público alvo, preferencialmente ao instalarem-se nas proximidades de grandes infraestruturas, como é o caso dos shopping centers. Com a saída das camadas mais seletivas da zona deteriorada do centro (os cortiços), o preço da terra é reduzido significativamente, mas não atrai investidores que poderiam renová-las, pois dificilmente as camadas de rendimento elevado e médio se disporem a morar nestes bairros.

Esta zona abrange uma grande porção da assim chamada ‘área cinza’ e usualmente apresenta problemas sérios [...] As casas da zona exibem todos os graus de obsolescência [...] Tais condições parecem existir porque a zona, além de sua carga de obsolescência e desprezo cívico, não possui as vantagens locacionais em um distrito central de negócios nem condições prontamente adaptáveis a um padrão amplamente desejável de vida residencial. Consequentemente, a zona de transição permanece negligenciada tanto pela empresa pública como pela privada (SINGER, 1978 p. 32).

O Estado enquanto interventor, para sanar essa problemática, devido ao desinteresse do capital privado, progride na desapropriação das zonas cinzentas e através de programas de renovação urbana busca revitalizar estes espaços. Deve-se ressaltar que é apenas uma das alternativas utilizadas nos programas de revitalização das grandes cidades e indubitavelmente têm resultado na recuperação das zonas cinza, para as camadas sociais de médio ou alto poder aquisitivo e das empresas prestadoras de serviços, uma vez que a população residente, de capital restrito, é forçada a mudar-se para um local ainda mais distante.

Com isso Singer (1978) conclui que a cidade capitalista não tem lugar para os pobres, apesar de sua contraditória existência. A propriedade privada do solo urbano faz com que a posse de uma renda monetária seja requisito indispensável à ocupação do espaço urbano, mas o funcionamento normal da economia capitalista não assegura um mínimo de renda a todos. Antes, pelo contrário, este funcionamento tendia a manter uma parte da força de trabalho em reserva, o que significava que uma parte correspondente da população não tinha meios para pagar pelo direito de ocupar um pedaço do solo urbano. Esta parte da população acabava morando em lugares em que, por alguma razão, os direitos da propriedade privada não vigoravam: áreas de propriedade pública, terrenos em inventários, glebas mantidas vazias com fins especulativos e etc.

#### 1.4.2 Forma e Zoneamento Urbano: o centro decisional e o Central Business District.

A cidade, diferentemente da indústria, não surge como uma atividade devoradora de matéria-prima ou de consumo, por apresentar-se enquanto produtiva e inicialmente aproximar os diferentes elementos da produção, já que reúne os diferentes mercados, atrai para si a matéria e o trabalho, e apesar de nada criar a cidade centraliza as criações, as trocas, a mais-valia (LEFEBVRE, 1999). O autor nos apresenta que a cidade intrinsecamente necessita das relações presentes e existentes no espaço urbano, dos símbolos, dos signos, do ponto de encontro, da simultaneidade, para que sua existência seja materializada através das abstrações ou virtualidades.

O urbano, ao reunir as interfaces das relações, torna-se cumulativo mas sua abstração somente é possível com o vínculo à prática, com os conteúdos excludentes ou inclusivos, superpostos ou sobrepostos, reunidos ou dispersos por natureza. Assim, ele torna-se forma e receptáculo das atividades surgidas a partir das relações sociais que mesmo abstratas, materializam-se no espaço construído, adquirem uma forma lógica através das contradições e diferenças de conteúdo, recorrência por meio da reversibilidade na concretude dos objetos e na legibilidade da analogia entre as atividades de coexistência da ordem racional (CASTELLS, 1983).

Logo, pode-se pensar em uma tendência diante da forma urbana, ao refletir sobre as facetas da centralidade:

- a) à centralidade, através dos distintos modos de produção das diferentes relações de produção, tendência que vai, atualmente, até o “centro decisional”, encarnação do Estado, com todos os seus perigos;
- b) à policentralidade, à oniscentralidade, à ruptura do centro, à disseminação, tendência que se orienta seja para a constituição de centros diferente (ainda que análogos, eventualmente complementares), seja para a dispersão e para a segregação (LEFEBVRE, 1999 p.112-113).



A centralidade advém da aproximação dos objetos dispersos na natureza e transforma o real em virtualidade ao criar relações de vizinhança entre os diferentes atores e buscar na complementaridade uma dinâmica própria carregada de significados, uma racionalidade de produção e das atividades produtivas. Ao tornar-se forma, o que antes poderia ser apreendido enquanto disperso e difuso, agora é condicionado ao espaço homogeneizante para ser inserido e subjugado como espaço diferencial, visto que as qualidades e propriedades do espaço urbano resultam de duas interações ou estratégias, derrotas e êxitos, as isotopias segundo Lefebvre (1999).

Com as isotopias pode-se afirmar que apesar da forma urbana suscitar uma contradição a centralidade sempre se torna possível, a forma da cidade e do espaço urbano arbitrários também se faz disponível aos interesses diversos. Daí pensarmos na multifuncionalidade ou polivalência das funções presentes no espaço, dos (re)ordenamentos das edificações e suas atividades envolvidas, das transcendentais virtualidades simbólicas acopladas ao material (edificação, praça, rua) dentre as diferentes formas de centralidade.

Iniciada pelo capitalismo industrial, a área central torna-se o ponto mais acessível e acessado da cidade, devido à concentração das atividades que permitem aos promotores imobiliários e fundiários, agregar valor e gerar disputa entre os usos. Os Planos Nacionais de Desenvolvimento, surgidos após o a década de 1960 no Brasil, apresentaram grande preocupação governamental em intervir nos interesses capitalistas sobre espaço, a ponto de buscar um relativo controle através do planejamento urbano.

A forma urbana da sociedade dita enquanto moderna, parte de uma aceção mais abstrata, uma vez que designa sua própria condição histórica e cultural através da razão dialética. Os conteúdos superam a forma e esta dá acesso aos conteúdos, somente terá realidade nos conteúdos e, no entanto separa-se deles, por ter uma existência mental e social, segundo Lefebvre, (2001).

Mentalmente: a simultaneidade (dos acontecimentos, das percepções, dos elementos de um conjunto “real”); Socialmente: o encontro e a reunião daquilo que existe nos arredores, na “vizinhança” (bens e produtos, atos e atividades, riquezas) privilegiado, como sentido das atividades (produtivas e consumidoras), como encontro da obra e do produto (LEFEBVRE, 2001 p. 94).

Nessa mesma condição a dispersão aumenta, a divisão do trabalho é levada até suas últimas consequências, a segregação dos grupos sociais, separação materiais e sociais, deste modo, a forma permite designar os conteúdos. Na sua emergência, o movimento faz aparecer outro movimento oculto, o movimento dialético (conflitante) este problema se inscreve e levanta certas questões que fazem parte dela ao caracterizar-se enquanto zoneamento.

Com o zoneamento característico das cidades planejadas, o Estado objetivou uma relativa exclusividade por uso funcional dos diferentes segmentos da cidade: comercial, industrial e/ou residencial. A dinâmica desse processo pressupôs que a produção da cidade em seu crescimento vertical e horizontal, sob o controle estatal e através das diretrizes e alocações das atividades, tornar-se-ia capaz de subjugar e subordinar as leis de mercado determinadas pelas instituições que possuísem a propriedade privada da terra e admitissem os espaços em forma de mercadoria ao capitalizarem-no como renda. Com resultado contrário, as políticas governamentais tornaram-se reféns das diretrizes traçadas pelo capital privado e necessitaram (re)manejar os objetivos propostos durante a formulação do zoneamento.

O que Lefebvre (1999), apresenta como centro decisional aparece nos estudos de Horwoord e Boyce (1959) enquanto dois setores distintos, porém complementares: o núcleo central de negócios (core) e a zona periférica do centro (frame), que se somam e seu resultado representa a dinâmica da área central da cidade, segundo Ribeiro Filho (2004). Esta interpretação ressalta a Central Business Distritict – CBD – estudada e analisada a partir da cidade norte-americana, cuja relevância faz-se aos escritórios, comércio varejista e de

serviços, que são capazes de adquirirem o alto valor da terra e atraírem o principal fluxo de habitantes, segundo Murphy e Vance (1954).

Souza (2009), ao utilizar diferentes autores para entender o CBD retrata que as localizações de alto valor da terra tornam-se incompatíveis com o uso residencial e que dentre as diferentes formas de delimitar o CBD, a análise dos mapas de uso da terra é mais prática e distingue mais claramente as atividades consideradas centrais das não-centrais. Para as atividades consideradas como usos centrais foram considerados que o comércio varejista e os serviços são funções essenciais para os negócios, lojas de venda a varejo, prestadoras de serviços e escritórios. Já as residências, prédios governamentais, estabelecimentos industriais, atacadistas, lotes e prédio vazios foram considerados como usos não-centrais.

O núcleo central de negócios (*core*) representa um caráter facilmente identificável por sua verticalidade e ainda, a facilidade de ser percorrida em pequenos intervalos de tempo sua paisagem representada por edificações comerciais assimilam e preconizam uma hegemonia do capital varejista, com instalações que evidenciam similaridades de produtos e serviços, afetadas diretamente pela concorrência da vizinhança. Mesmo assim, esta manifestação não fragiliza a proximidade do comércio, escritório ou lojas, mas potencializa a escolha por parte da clientela ao diferenciar os produtos e serviços a partir de sua qualidade de oferta e capacidade de compra.

A zona periférica do centro (*frame*) representa uma atividade vinculada ao núcleo central, de características próprias diferentemente concebidas da *core*, ou seja, sua estrutura também facilmente perceptível mas, é caracterizada fundamentalmente pelos serviços vinculados à horizontalidade e usos semi-intensivos do solo com uma diversidade interna, que necessitam de maiores espaços para o seu funcionamento e estão distribuídos nas proximidades da *core*, devido à facilidade de acesso. Os exemplos mais claros destes espaços são os estacionamentos, o comércio atacadista, o comércio e os serviços vinculados aos

automóveis, as indústrias leves, os depósitos e as residências multifamiliares. Tal localidade é beneficiada pela proximidade dos terminais de transportes ferroviários ou rodoviários quando se faz presente, segundo Ribeiro Filho (2004).

Cabe ressaltar que as atividades que diferenciam a *core* da *frame* não podem ser engessadas em uma interpretação, cuja presença de qualquer atividade que as distinguem, pode oferecer uma fragilidade na conceituação, delimitação e classificação. É importante salientar que a dinamicidade do território urbano, durante as décadas presentes, oferecem alguns poucos usos que contrariariam a teoria, porém, quando analisado profundamente a frequência das instalações apresentadas nos dois segmentos da zona central tornar-se-ia insuficiente, a partir das interpretações de Murphy e Vance (1954).

A existência ou até mesmo a permanência das atividades vinculadas à área central dinamizam-se através das forças centrífugas e centrípetas, repulsão e atração, ao interagir com uma área não-central através da descentralização das atividades de comércio e serviços. A primeira atua sobre a forma e a função da área central, relaciona-se com os aspectos de migração funcional e pode ser exemplificada através de economias e deseconomias geradas pela efemeridade cotidiana do centro da cidade; para a segunda, podemos destacar a presença de amenidades físicas ou sociais, grandes parcelas de terras desocupadas a baixo custo e impostos e a qualidade atrativa do sítio urbano (topografia, drenagem, arborização), segundo as análises de Colby *apud* Ribeiro Filho (2004).

## **2. |PALMAS ENQUANTO FRONTEIRA: a formação da cidade planejada**

### **2.1 A Cidade Planejada: os planos de consolidação**

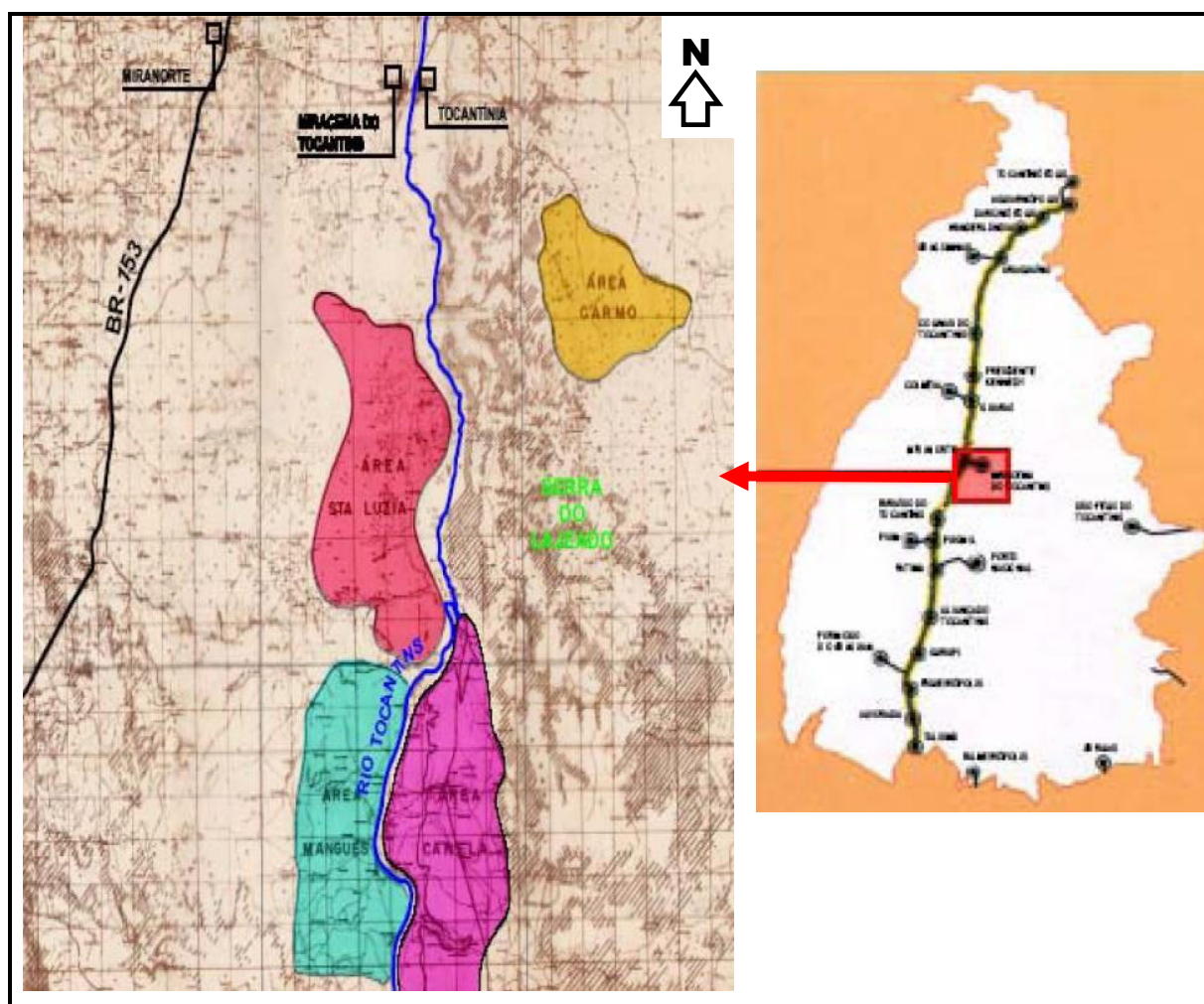
Historicamente, a criação de cidades para abrigar capitais administrativas não é fato novo, no século XVIII foi criada Washington (Estados Unidos); século XX Camberra (Austrália) e Islamabad (Paquistão). No Brasil, durante o século XVIII foi a vez de Curitiba, capital do Paraná; Teresina, Maceió, Aracaju e Belo Horizonte através de sítios urbanos abrigaram as capitais do Piauí, Alagoas, Sergipe e Minas Gerais, respectivamente no século XIX. Já no século XX, no final da década de 30, Goiânia é construída para abrigar a capital do Estado de Goiás. Depois em 1946, Boa Vista, capital de Roraima, foi objeto de ocupação. O Brasil ainda inauguraria, em 1960, Brasília, a capital federal, como o empreendimento mais audacioso de edificação de uma cidade administrativa no Planalto Central e interior do Cerrado e finalmente através da Constituição de 1988 o Estado de Goiás é dividido e criado o Estado de Tocantins (IPUP, 2002).

Com o novo Estado e eleito o governador Siqueira Campos, inicia-se a disputa pela localização da capital. Conforme previsto na Constituição Federal, o governo do Estado do Tocantins deveria se instalar em uma capital provisória até a escolha da definitiva. Porto Nacional, Gurupi e Araguaína disputavam à capital, porém, devido às diretrizes estarem sob a responsabilidade do executivo e de seus interesses, Miracema do Norte, hoje do Tocantins, foi escolhida como capital provisória. Contudo, a sua infraestrutura não permitia, segundo a primeira gestão do Estado, tornar-se a capital permanente e Araguaína surge como a melhor opção. No entanto, esta não atendia aos interesses das comunidades residentes, que através de “pressões populares” em Brasília obrigaram o primeiro governador a escolher outro local (LIRA, 1995).

Por meio de diferentes manobras políticas, a capital do novo estado foi transferida para o município de Taquarussu, por receio da implantação em Porto

Nacional frustrar o destino de uma cidade nova e planejada. Uma região central, sem desenvolvimento urbano e de população rural, não deveria abrigar a capital, havendo melhores opções entre as cidades de sua proximidade; Porto Nacional, Miracema ou Paraíso do Tocantins, segundo Lira (1995). Todavia, alegando uma possível influência regional políticoeconômica, a mais nova capital é construída às margens leste do rio Tocantins, delimitada pela Serra do Lajeado e próxima ao antigo povoamento Canela, inclusa num quadrilátero de 38.400 hectares (Figura 10).

**Figura 10** – Palmas: quadrilátero destinado a implantação da cidade planejada



Fonte: SEDUH, 2009

Adaptado por: CARVALHÊDO, W.S. (2011)

A área urbana de Palmas – proposta no plano básico – tem limites bastante definidos e apresenta forte identidade paisagística, formada por uma faixa de terra com baixa declividade que se estende por 15 quilômetros entre a margem leste do rio Tocantins – atual lago artificial – e a encosta da Serra do Lajeado. A barreira natural formada pela serra está protegida da ocupação por uma reserva ecológica estadual e atinge altitudes máximas que ultrapassam 600 metros em relação ao nível do mar. A altitude média da área para construção da cidade é de 260 metros. O lago formado pela Usina Hidrelétrica do Lajeado, com construção a 50 quilômetros a jusante da cidade, tem como vegetação o Cerrado (SEPLAN, 2000) e localização da capital representa uma capital regional para o sudeste da Amazônia Oriental. Para a implantação o Plano Diretor foi destinada uma área de 11.085 hectares e capacidade para abrigar cerca de 1.200 mil habitantes e outras duas com 2.625 hectares e 4.869 hectares reservadas à expansão da cidade, com potencial de 2 milhões de habitantes (IPUP, 2002).

O sítio urbano, com alguns limites bem demarcados pelo rio Tocantins e a Serra do Lajeado, sugeriu uma planta linear para a cidade. Cabe ressaltar que o projeto da cidade estava em acordo com o aumento do nível do rio Tocantins para a formação do lago artificial, devido à criação da hidrelétrica Luis Eduardo Magalhães no município de Lajeado, permitiu garantir à cidade um bom enquadramento urbanístico e paisagístico delimitado pela serra e o lago.

O eixo da rodovia estadual TO – 134 (hoje TO – 010) foi deslocado para o leste e segue o mesmo trajeto da TO – 050 com infraestrutura duplicada, que permite o deslocamento rápido para a capital; a TO – 010 tornou-se uma via de interconexão entre a cidade e a rodovia estadual TO – 050, servindo de referência ao traçado viário. Acompanhando a cota de enchente do lago, foi projetada a Avenida Via Parque junto à qual foram previstas amplas áreas verdes de lazer e recreação, destinadas ao uso da população residente. As matas ciliares junto aos ribeirões deveriam ser preservadas formando faixas verdes,

entremeadas às quadras destinadas à edificação. Entre a rodovia e a Via Parque foi projetada a Avenida Teotônio Segurado, para o fluxo principal da cidade. A Avenida Juscelino Kubitschek, cruzando a Teotônio Segurado no sentido leste-oeste, completa o traçado viário básico

No cruzamento dessas duas grandes avenidas, ficam localizados os principais edifícios públicos do Governo Estadual e a Praça dos Girassóis, num objetivo platônico de simbolizar a cidade, segundo Silva (2008). No local estão: o Palácio Araguaia, sede do Executivo, o Palácio João D'Abreu, sede do Legislativo e o Palácio Feliciano Machado Braga, sede do Judiciário. Em torno da praça, foi prevista a localização de usos e atividades urbanas capazes de gerar centralidade, como bancos, escritórios, clínicas médicas, restaurantes, cinema e mesmo edifícios mistos, com apartamento a partir do primeiro andar. A opção de uma malha viária ortogonal se apresentou mais econômica e adequada à superfície aplainada do sítio urbano, mas contraditoriamente, aumentou as distâncias latitudinais que dificultam a locomoção entre os extremos da cidade.

O sistema viário básico e os módulos de quadras buscaram disciplinar os principais segmentos de ocupação urbana. Esse objetivou permitir flexibilidade de implantação das quadras, abrigando o uso residencial com densidade máxima prevista de 300 habitantes por hectare, com medida padrão de  $700\text{m}^2$ , podendo abrigar uma população de 5 a 12 mil habitantes (IPUP, 2006). O formato quadrilateral básico sofreu adaptações dependendo da posição e das condições do sítio urbano em cada segmento da cidade.

As vias confrontantes com os limites das quadras formaram um sistema de circulação arterial, como previsto por seus planejadores, enquanto no interior, os loteamentos particulares progressivos foram definidos por um sistema de arruamento vicinal em alamedas que deveriam garantir segurança aos habitantes e áreas verdes indispensáveis ao conforto térmico e lazer da população (Figura 11). Entretanto, a inexistência de calçadas e as grandes distâncias esvaziaram o trânsito de pedestres, os quais se arriscam na disputa do espaço com os veículos



automotores ou bicicletas. Nas avenidas arteriais, os cruzamentos que interligam e disciplinam o trânsito para reduzir o risco de acidentes foi concebido em eixos infra-estruturais ou rótulas – estrutura circular de sentido único e horário utilizado para substituir os semáforos nos cruzamentos entre quadras –, visando disciplinar o trânsito e reduzir o risco de acidentes; porém, a redução de três faixas para duas, na proximidade destas rótulas, provoca uma abrupta redução na velocidade dos veículos.

**Figura 11** – Modelo para quadra residencial

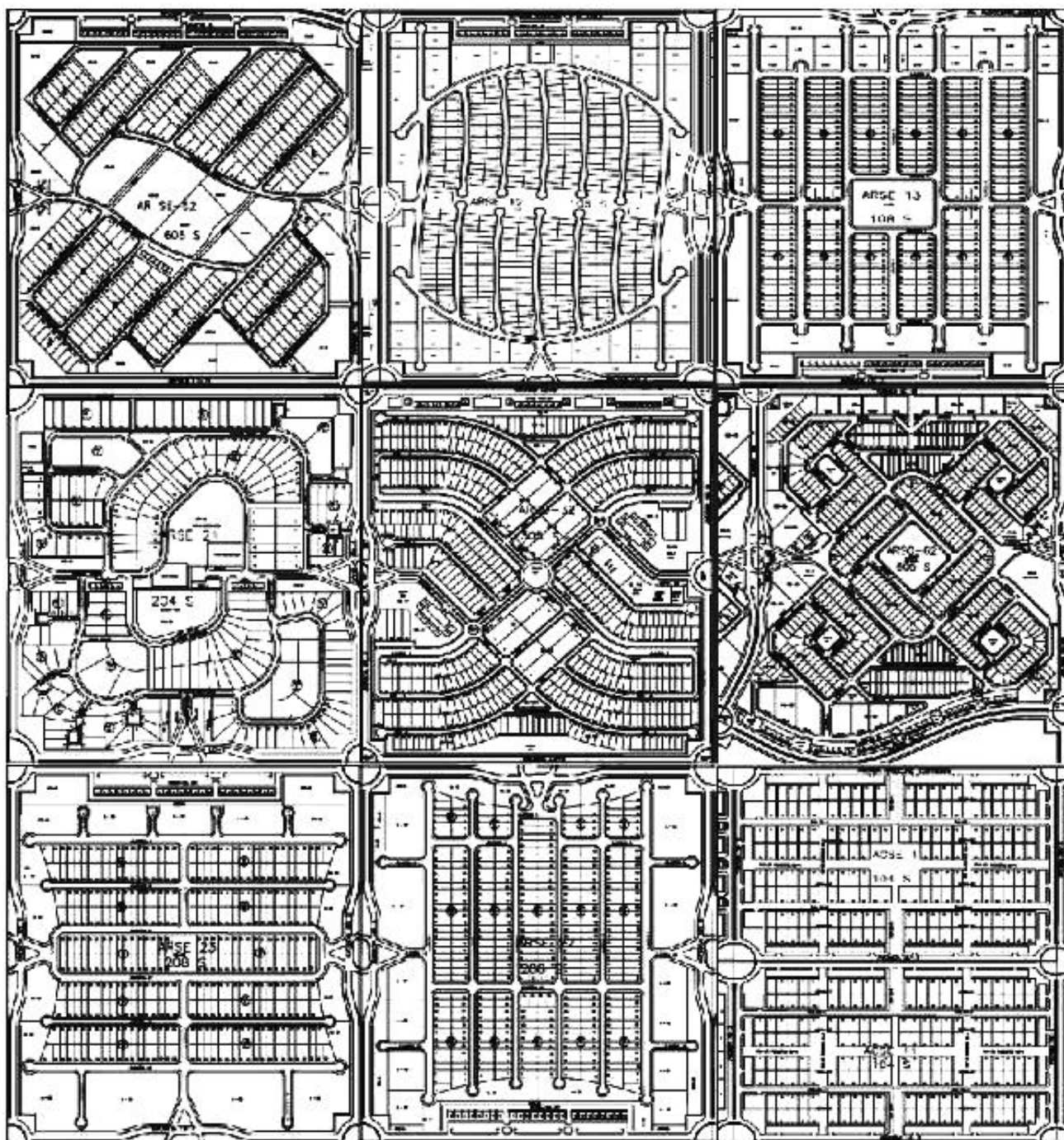


Fonte: IPUP, 1994

De acordo com o plano urbanístico, uma vez implantada a rede básica de quadras, a partir da abertura das vias arteriais, cada uma delas seria objeto de parcelamento interno próprio e as soluções poderiam variar de acordo com

diferentes necessidades: perfil, nível e composição do solo, forma adaptativa às necessidades do (Figura 12).

**Figura 12** – Modelos das quadras no Plano Diretor Sul (606, 106, 108, 204, 305, 605, 208, 206, 104, respectivamente)



Fonte: SEDUH, 2009.

Adaptado por: CARVALHÊDO, W.S. (2011)



No plano diretor, os modelos de quadras traçados foram seguidos e demonstraram uma proposta de serem seguidas as orientações dos primeiros traçados para a cidade, lembrando que estas propostas apenas foram criadas para o plano diretor básico. Que consideraram as diferentes variáveis para a implantação de determinado loteamento, principalmente os níveis e desníveis do relevo e seu perfil (Figura 13 e 14).

**Figura 13** – Imagem de Satélite da quadra 106 Sul



Fonte: Google 2011

**Figura 14** – Imagem de Satélite da 104 Sul



Fonte: Google 2011

No interior das quadras, foram previstos equipamentos públicos como praças, escolas e postos de saúde e a criação de associações de moradores no objetivo ordenarem a vida urbana, (IPUP 2006). O comércio e os serviços não centrais de caráter vicinal, de afluência mais imediata e cotidiana da população,

foram planejados para se localizarem em segmentos menos regulares das vias arteriais formadas pelas quadras. Próximo à rodovia estadual foi planejada a implantação de comércio atacadista, indústrias e outras atividades de caráter regional geradoras de tráfego com carga mais pesada. As proximidades da Avenida Teotônio Segurado foram destinadas a abrigarem grandes equipamentos públicos, comércio e serviços geradores de muito tráfego, como hospitais, sede da polícia, hotéis, Shopping Center's, supermercados, edifícios de apartamentos e etc. Devido o uso esperado e a posição no conjunto do sistema viário, a Avenida Teotônio consolidou-se num grande corredor de transporte coletivo no sentido norte-sul, a Av. Via Parque ainda está em fase de consolidação e a Rodovia Estadual TO-050 atendeu aos objetivos do projeto para a cidade. O plano básico procurou evitar a separação das funções urbanas, ao possibilitar a convivência de usos compatíveis, dentro de limites mínimos de segurança e conforto, bem-estar e configuração da paisagem urbana, segundo Harvey (1990).

As diretrizes e determinações do plano diretor foram consolidadas em conjunto com as leis aprovadas pela Câmara de Vereadores. Consoante com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH) que faz referência ao antigo Instituto de Planejamento Urbano de Palmas (IPUP), as diretrizes gerais de política urbana municipal, desenvolvidas a partir da Constituição Federal e Estadual, foram citadas pela lei Orgânica do Município, aprovada em 1990; antes porém, já havia sido aprovado o Código de Obras. Depois, vieram o Código de Postura em 1992, a Lei de Zoneamento e Uso do Solo Urbano em 1993, o Plano Diretor Urbanístico de Palmas (PDUP) em 1994 e o Plano Diretor Participativo de Palmas, aprovado em 2001, que aguarda por revisão até a presente data (CONGRESSO, 2011).

A estratégia de implantação do plano buscou prever uma expansão controlada da mancha urbana. Uma vez aberto o sistema viário básico, as quadras seriam progressivamente implantadas como células, de acordo com a demanda por espaços, exigido pelo ritmo do crescimento urbano. Isso permitiria,

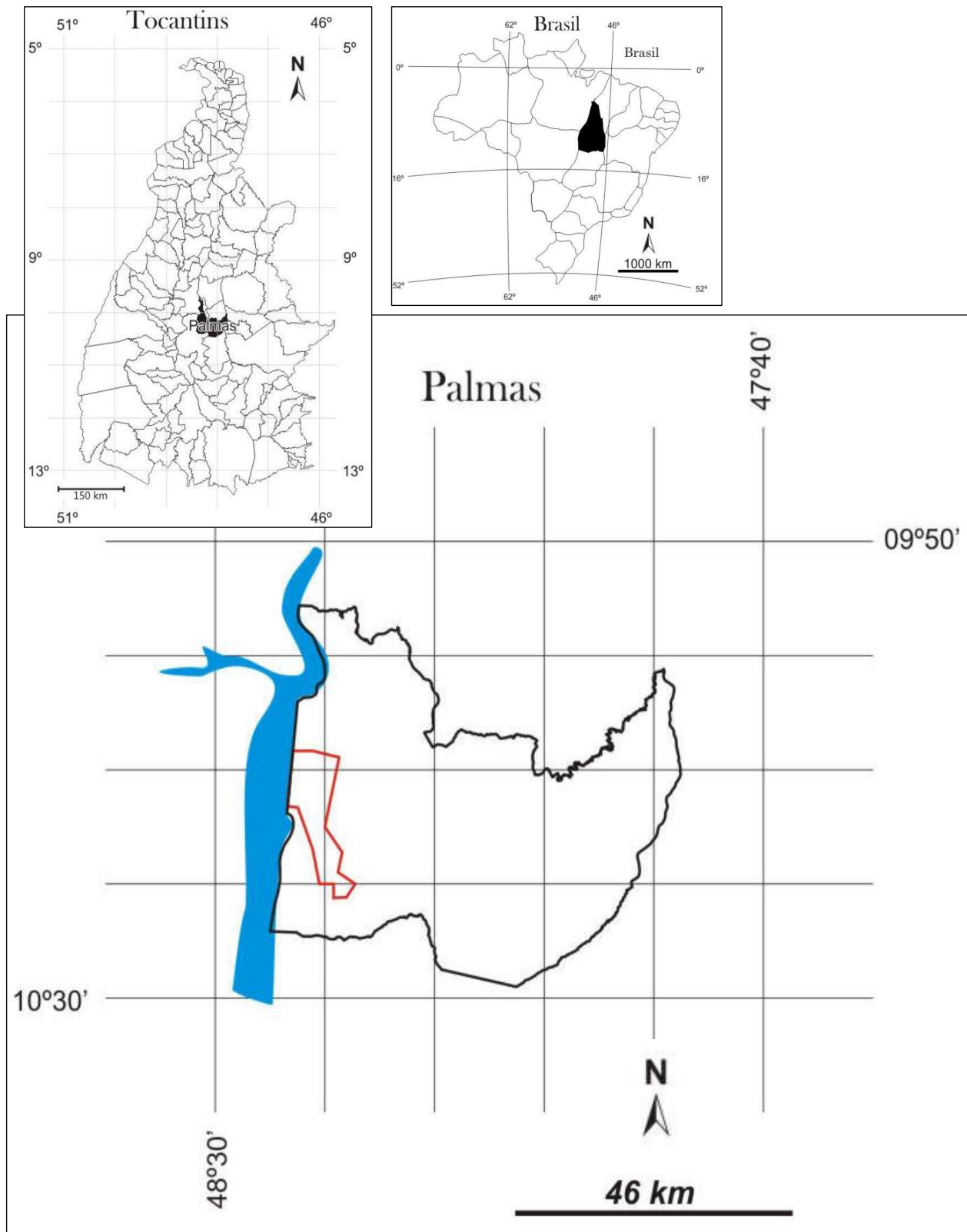
em princípio, evitar a dispersão das frentes de urbanização pela área total prevista para abrigar a cidade que garantiria o aproveitamento racional e econômico da infraestrutura de serviços públicos. O sentido de expansão das quadras obedeceria inclusive às declividades apresentadas pelo terreno para adequação das instalações, o sistema sanitário, o abastecimento de água e a drenagem pluvial.

A implantação integral do núcleo central entre o ribeirão Água Fria e o córrego Sussuapara, prevista para a primeira etapa, permitiria abrigar uma população estimada em 200 mil habitantes nos primeiros dez anos; o processo de implantação seguiria até a ocupação total da área reservada ao plano básico, quando então a cidade atingiria a população de 1,2 milhões de habitantes (IPUP, 2002). Palmas, foi concebida como uma cidade aberta, o plano urbanístico e a estratégia de sua implantação deveria considerar que uma cidade, antes de ser um produto acabado, é um processo em constante (re)produção (CARLOS, 2001).

Na verdade, um plano de cidade não deve ser somente um desenho ou uma forma preconcebida, deve ser antes de tudo, uma gama com definições básicas sobre a organização do espaço urbano com regras mínimas de orientação e implantação. A gestão pública, durante o processo de evolução da gestão urbana, é que inspirada na concepção original do plano diretor básico deveria delinear o detalhamento, aperfeiçoamento e as correções das propostas de implantação, segundo as exigências de cada contexto sócioespacial. Ao contrário de muitas cidades brasileiras criadas no passado por razões religiosas, militares ou comerciais, Palmas, foi fundada por razões político-administrativas, como Brasília outrora (VESSENTINI, 1986).

A fundação de Palmas atraiu migrantes de diversas regiões do Brasil por sua posição de centralidade geográfica no interior do país e do Tocantins (Mapa 4) e estar situada em uma região de transição entre o Cerrado do Planalto, o clima semi-árido do Nordeste e a Floresta Amazônica, tornou-se um lugar de fácil afluência por migrantes de origens diversas.

**Mapa 4 – Palmas-TO: localização da cidade**



Fonte: IBGE, 2011

Adaptado por: CARVALHÊDO, W.S. (2011)

**Tabela 1** – Estado de origem da população residente em Palmas

Localidade de Nascimento	Total da População Residente	%
Acre	96	0,97
Amapá	97	0.07
Amazonas	149	0.1
Pará	7.292	5.3
Rondônia	563	0.4
Roraima	23	0.02
Tocantins	64.071	46.6
<b>Total da Região Norte</b>	<b>72.291</b>	<b>52.6</b>
Alagoas	312	0.2
Bahia	2.627	1.9
Ceará	2.054	1.4
Maranhão	20.381	14.8
Paraíba	737	0.5
Pernambuco	1.911	1.3
Piauí	5.147	3,7
Rio Grande do Norte	482	0.3
Sergipe	258	0.19
<b>Total da Região Nordeste</b>	<b>33.945</b>	<b>24.7</b>
Espírito Santo	329	0.2
Minas Gerais	4.799	3.4
Rio de Janeiro	627	0.4
São Paulo	3.003	2.1
<b>Total da Região Sudeste</b>	<b>8.757</b>	<b>6.3</b>
Distrito Federal	1.890	1.3
Goiás	15.819	11.5
Mato Grosso	937	0.6
Mato Grosso do Sul	380	0.2
<b>Total da Região Centro-Oeste</b>	<b>19.027</b>	<b>13.8</b>
Paraná	1.627	1.1
Santa Catarina	331	0.2
Rio Grande do Sul	1.222	0.8
<b>Total da Região Sul</b>	<b>3.180</b>	<b>2.3</b>
Brasil sem especificação	10	0.01
País Estrangeiro	145	0.1

**Fonte:** Xavier, 2007 (adaptado pelo autor)

Bazolli (2007, p. 56; 85; 140), afirma que em razão da posição geográfica do Estado do Tocantins, do impacto e das fortes expectativas geradas pela criação da nova capital, foram atraídas para a cidade de Palmas pessoas de diversos lugares do país. Segundo os dados do censo de 2000, 52,6% da população migrou da região Norte, em particular do próprio estado do Tocantins que contribuiu com 46,6% deste percentual, a segunda maior leva foi proveniente da região Nordeste (24,7%), e mais da metade deste percentual vindos do Maranhão (14,8%). Xavier (2007) apresenta a migração para o município de Palmas a partir da localidade de nascimento e conclui que as características da população palmense refletem a realidade da Região Norte do país (Tabela 1).

A inexistência de outras cidades capazes de conterem parte desta migração, tornou Palmas a principal força de contenção dos migrantes que ainda buscam manifestar um vínculo de identidade com a cidade (HAESBAERT, 2004), ao assumirem o compromisso a longo prazo de se estabelecerem na nova cidade ainda em fase de construção. Como costuma ocorrer, no Brasil, neste tipo de empreendimento são os mais pobres que se fixam primeiro e em maior número, controlados pelos governos estaduais e municipais nas cidades planejadas, no enfrentamento das tensões e conflitos de convivência percebidas nas diferentes análises de Vessentini (1986), Lira (1995), Bazolli (2007), Silva (2008) e Ribeiro (2009).

A estrutura etária da população residente, seguiu em 2000 a tendência brasileira ao apresentar um elevado percentual de jovens entre 0 e 19 anos, somando 47,2%, enquanto a população adulta representava 52,5% do total. Denota-se que dentre os migrantes e os nascidos no próprio município existe um elevado número de jovens que demandam principalmente os programas de educação, cultura, esportes e lazer para a melhoria na qualidade de vida (XAVIER, 2007).



Em 1991 o contingente populacional é predominantemente urbano com 24.334 habitantes, em 2000 saltou para 137.355; em 2007 já alcançava os 178.386 habitantes e finalmente em 2010 essa população atinge 218.332 habitantes. Com densidade de 102,90 h/km<sup>2</sup> ocupa uma área de 2.218,937 km<sup>2</sup>.

Para elaboração do macrozoneamento (Mapa 5) foram organizados estudos que resultaram na Lei Complementar nº 58 e no Caderno de Revisão do Plano Diretor, que gerou uma retrospectiva do processo de criação do município, da elaboração do plano diretor e dos percalços surgidos após uma década de sua implantação, período final da primeira elaboração do mapa de macrozoneamento do município de Palmas.

Os referidos estudos identificaram “três zonas com características físicas, ambientais, biológicas, econômicas e culturais similares e com predominância de uso e potencialidade para determinada atividade, que são: Zona de Ocupação Urbana; Zona de Preservação Ambiental; Zona Rural” (PALMAS, 2002, p.29).

A Zona de Ocupação Urbana – limita-se ao norte e leste com a área de contorno da APA Serra do Lageado, a oeste com o lago formado pela Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães e ao sul com o ribeirão São João. Os distritos de Taquaruçu e Buritirana também fazem parte desta zona, que foi subdividida, de acordo com a prioridade de adensamento e dos investimentos, em:

Área de Urbanização Prioritária - concentra o maior percentual de população, e em consequência os maiores investimentos do poder público em infraestrutura e equipamentos, e por isso tem prioridade de urbanização sobre as demais áreas. E subdividi-se em:

- Área de Urbanização Prioritária I – compreende a região que abrange a área urbana do Plano Diretor de Palmas, a ser consolidada por meio da ocupação de lotes vazios e da abertura de novas quadras, obedecendo ao princípio de ocupação em faixas no sentido leste-oeste.

- Área de Urbanização Prioritária II – corresponde à região de expansão sul proposta no Plano Diretor, ou seja, os loteamentos aprovados na região do Taquaralto e Jardins Aurenys, devendo englobar os vazios urbanos entre esses loteamentos.

Nesta área o parcelamento e a ocupação não respeitaram as características ambientais e morfológicas do sítio e as ações antrópicas interferiram no meio ambiente natural. Por isso, a consolidação previa ações como: desenho urbano, regularização fundiária, ocupação de vazios urbanos e implantação de infraestrutura e do sistema viário, sistematizados em Lei posterior.

Área de Urbanização Preferencial – localiza-se no extremo sul da cidade, podendo ser parcelada após a ocupação de 50% da área de Urbanização Prioritária II. A função desta área é ordenar e direcionar o processo de urbanização, com disposição de áreas para o parcelamento urbano de interesse social com o objetivo de atender a demanda de habitação. O parcelamento desta área deverá unir-se a malha urbana existente, conforme o macro-sistema viário pré-definido pelo poder público. Além disso, deverão ser implementadas ações e procedimentos inibidores de ocupação informal que regulamentem, mantenham e produzam habitação para o interesse social.

Área de Urbanização Restrita – compreende a área de expansão norte do Plano, a área próxima à estação de captação de Águas da SANEATINS (Companhia de Saneamento do Tocantins) e os núcleos urbanos dos Distritos de Taquaruçu e Buritirana. A restrição na urbanização tem como objetivo proteger os atributos ambientais existentes e estimular a preservação dos corredores ecológicos, e subdivide-se em:

- Área de Urbanização Restrita I – engloba a região definida como área de expansão norte do Plano diretor e foi delimitada com o objetivo de preservar a

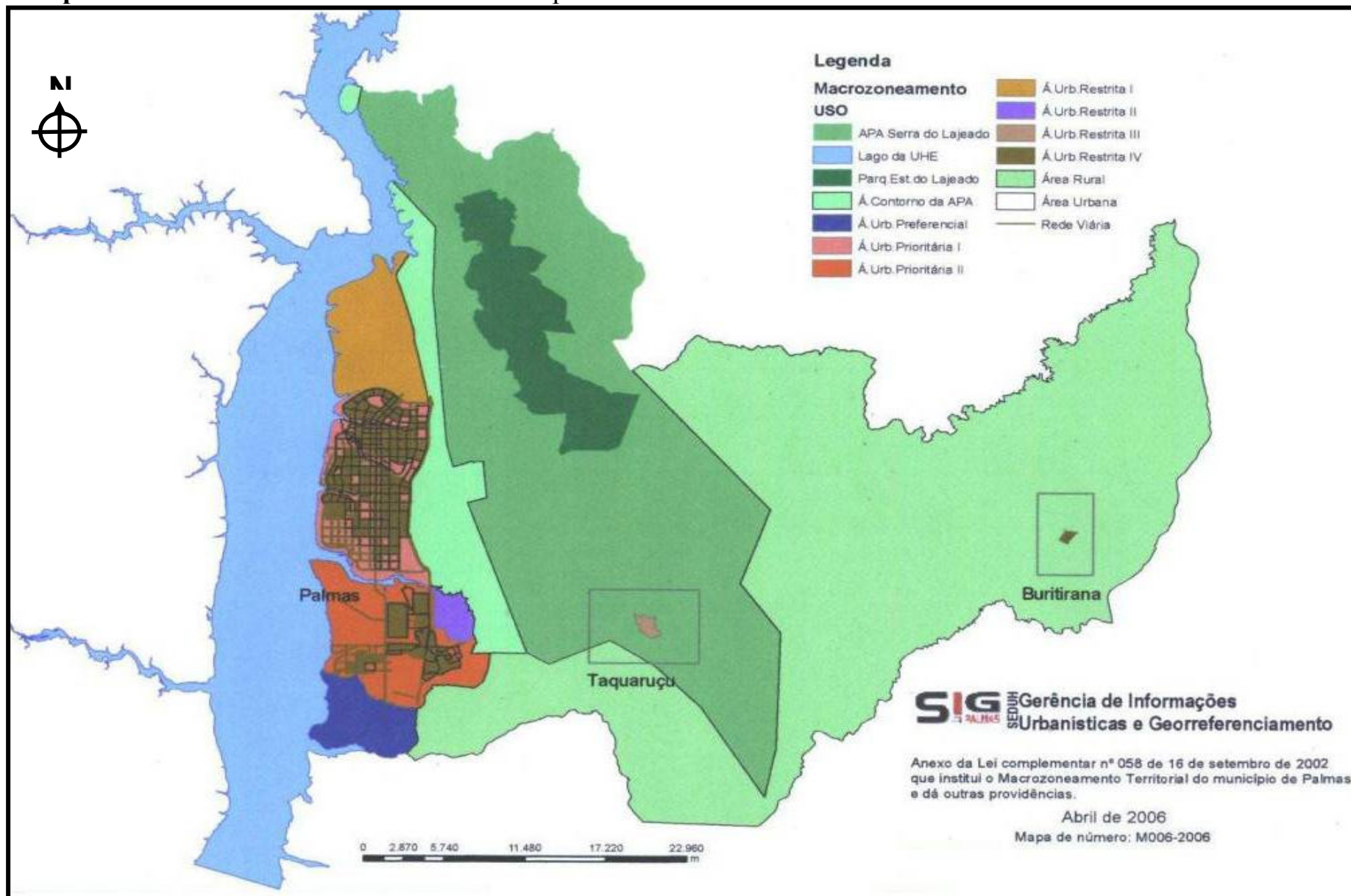
paisagem existente e permitir o uso habitacional e atividades lazer e hospedagem, porém com baixa densidade de ocupação.

- Área de Urbanização Restrita II – envolve a área próxima a estação de captação e tratamento de água da SANEATINS e de uma área de APP (área de preservação permanente), por declividade. O objetivo principal é a preservação dos recursos naturais e recuperação de áreas degradadas, a fim de manter a qualidade da água captada.
- Área de Urbanização Restrita III – é área que compreende o Distrito de Taquarussu, considerada conforme a Lei nº 906 de 20 de maio de 1997 como Zona Urbana, e está inserida na APA (Área de Preservação Ambiental) da Serra do Lajeado, onde existem atrativos ambientais favoráveis para o desenvolvimento do turismo ecológico. Nesta, o objetivo é incentivar a ocupação da área já parcelada, estabelecendo índices urbanísticos e zonas adequadas ao uso turístico. Novos loteamentos poderão ser implantados somente em conformidade com todos os requisitos urbanos e ambientais legais.
- Área de Urbanização Restrita IV – corresponde ao perímetro urbano do distrito de Buritirana, estabelecido pela Lei Municipal nº 543 de 19 de dezembro de 1995, e está localizada próximo ao limite municipal leste entre Palmas e Santa Tereza. O objetivo nesta é a manutenção das características locais e impedir a abertura de novos loteamentos.

Zona de Preservação Ambiental – são as áreas de domínio público e privado, onde se delimitaram o Parque Estadual do Lajeado, a APA Serra do Lajeado e o seu contorno, e tem como finalidade proteger e conservar o meio ambiente natural.

Zona Rural - corresponde à área remanescente das anteriores, situada na microbacia do rio das Balsas e dos ribeirões São João, Piabinha e São Silvestre. Os projetos para esta zona a delimitam como área para produção agrícola.

**Mapa 5 – Palmas: macrozoneamento do município**



Fonte: SEDUH, 2011

A organização dos estudos para o macro-zoneamento de Palmas denotaram que o processo de expansão urbana extrapolou o que havia sido planejado e seguiu um ritmo alheio à proposta inicial. O principal expoente que reflete esta condição é a ocupação dos bairros localizados na área sul do Plano Básico (Taquaralto e os Aurenys), que configuram uma realidade distante daquela encontrada no interior do mesmo.

Para análise socioeconômica conforme dados do IBGE (2000), mais de 30% dos empresários de Palmas são constituídos por tocantinenses – antigo norte goiano –, 18% goianos, 8% paraense e 7% maranhense, o restante de outros estados da Federação. Segundo dados do Censo Empresarial (2000), em Palmas havia 4004 empresas, sendo que 34,52% se classificavam no setor comercial, 10,71% no setor industrial e 54,77% no setor de serviço. Consoante com o IBGE em 2004, a rede de ensino público-privado para os níveis médio, fundamental e pré-escolar contava com um total de 46.366 matrículas; em 2009 esse número foi elevado para 99.737 matrículas.

Os dados, em 2002, apontam que os serviços de saúde totalizavam 81 estabelecimentos, destes 44 eram públicos e havia 267 leitos com internações em apenas 6 estabelecimentos privados e em 2005 foi inaugurado o Hospital Geral de Palmas, que ampliou a assistência à população. Em 2009, a saúde contava com 144 estabelecimentos, sendo 61 públicos, cujos leitos foram ampliados e totalizavam 364, sendo 294 públicos (IBGE, 2009).

A análise dos dados referentes aos aspectos sócio-econômicos evidencia que a construção da cidade atraiu um grande número de migrantes, os quais deixaram sua terra natal, principalmente para trabalhar na construção da capital. Palmas, segue a vocação de Brasília ao concentrar as atividades na administração pública (VESENTINI, 1986). Faz-se necessário então analisar o processo de consolidação do seu espaço urbano e em que medida este abrigou a população migrante, que será melhor discutido no terceiro capítulo.

A primeira grande desapropriação de terras, realizada pelo Governo do Estado, ocorreu em abril de 1990 e atingiu 24 propriedades na área destinada ao plano básico da cidade. As principais fazendas desapropriadas foram a Sussuapara e a Triângulo, através da venda de seus lotes em leilão público, com o avanço da urbanização, o governo do estado desapropriou as terras rurais, leiloando-as na forma de terras urbanas, supervalorizadas em hasta pública (SEDUH, 2006), instaurando o processo de apropriação do espaço urbano como mercadoria (LEFEBVER, 2004).

A estratégia de implantação por etapas do plano diretor básico, a partir do núcleo central foi comprometida nas fases iniciais pela pressão do mercado imobiliário e devido à privatização do espaço urbano com o objetivo da especulação (SEDUH, 2006). Os mecanismos de formação do preço e acesso à terra, analisados por Harvey (2004), dirigiram a demanda desprovida de grande quantidade de capital, por moradias em bairros como Taquaralto e Aurenys, situados fora do plano diretor básico (ROCHA, 2010), facilmente assimilados enquanto cidades-satélites (HOLSTON, 1993).

## 2.2 A Outra Face da Cidade Planejada

Palmas, enquanto cidade planejada tornou-se importante fluxo do capital financeiro, de novas tecnologias e de poder no território nacional ao criar novas ligações entre as Regiões Brasileiras Norte-Nordeste-Centro-Sul e influenciar a economia regional e a percepção de “novos” capitais internacionais no território, em especial na Amazônia Legal (LIRA, 1995) e no Sudeste da Amazônia Oriental (BRITO, 2009). Na concretude de seu planejamento, no interior do Cerrado, Palmas materializava-se através do capital público-privado, atendendo aos interesses de uma classe impulsionada e regulada pelo neo-coronelismo das lideranças políticas regionais, promovendo um novo paradigma urbano com velhas e conhecidas contradições sociais, políticas e econômicas. Essas

contradições se apresentavam mais claramente na análise da configuração espacial, ao produzir novos espaços com velhas e injustas formas de segregação espacial urbana (CARLOS, 2007a p.28).

O Estado produz o espaço regulador e ordenador que tende a estabelecer-se no seio do mundial reproduzindo a oposição centro-periferia que se estende das grandes capitais e cidades mundiais até as regiões dos países em desenvolvimento, o que significa a dominação de centros sobre o espaço dominado que exercem controle do ponto de vista organizacional administrativo, jurídico, fiscal e político sobre as periferias, coordenando-as e submetendo-as as estratégias globais do estado. Estratégias de poder fundados no aparelho estatal enquadram territórios e populações reproduzindo um espaço de confrontos e conflitos. Por outro lado, deve-se considerar o fato de que a hierarquização espacial se acentua promovendo o aprofundamento da segregação espacial urbana, pois as diferenciações na distribuição social dos serviços à população aumentam com a redução das despesas públicas e com a privatização dos serviços (CARLOS, 2007a p.28).

A especulação imobiliária urbana, ora conduzida pelo município, pelo Estado e pelas incorporadoras, tornou-se uma estratégia de supervalorização das zonas centrais, transformando a periferia em única alternativa à população pobre como destaca Spósito (1994):

A maior parte da população, tem de usufruir o lazer local: cinema, praças, e até mesmo somente a rua, para aquelas pessoas de baixíssimo poder aquisitivo. O deslocamento dessas pessoas entre as cidades torna-se muito mais limitado em virtude do preço dos combustíveis ou da passagem de ônibus. [...] A maior evidência da apropriação capitalista da cidade é a existência da propriedade particular do solo, da habitação e dos meios de produção. [...] Os “donos” da cidade habitam residências com vegetação, terrenos amplos, linhas definidas nas fachadas e distantes das áreas mais poluídas da cidade, e a maioria dos assalariados pertence ao conjunto dos “não donos” da cidade (SPÓSITO, 1994 p.56-63).

Na mais nova capital do Brasil, como nas velhas cidades tem-se negado o direito à moradia, às comunidades carentes. Pois “[...] *A cidade continua crescendo atraindo pessoas, aspirando trabalho, separando indivíduos, gerando*

*conflitos (latente ou não), criando preconceitos [...]”* (CARLOS, 1994 p.14). Lembrando que o processo de ocupação do solo urbano não propôs abrigar em seu plano diretor os que a construíram, mas apenas as classes de poderio econômico e burocratas político-administrativos. Percebe-se também esse fenômeno na consolidação de Brasília, segundo Gouvêa (1995), Holston (1993) e Vessentini (1986). Como imaginaram “erroneamente” seus planejadores: com apenas os ricos morando no plano diretor, a cidade se auto-construiria (LIRA, 1995).

O processo de ocupação urbana de Palmas apresenta essa tendência, tendo como exemplo a Vila União: o capital imobiliário e os burocratas apropriaram-se de grandes áreas na região norte da cidade, reservadas para consolidação apenas na terceira fase da proposta inicial, dividindo-a em grandes lotes/mansões cedidas em regime de comodato. Mas, posteriormente com a posse do Governo Moisés Avelino, as superquadras foram destinadas à ocupação popular, pois a nova administração entendia naquele momento que o referido loteamento serviria apenas à especulação fundiária e posteriormente imobiliária.

Devido à valorização do solo urbano inicialmente ser regido pelo Estado e não pelo município, a política de privatização provocou uma ocupação descontínua das quadras residenciais/comerciais, gerando os vazios urbanos, proposto de análise em base de três apontamentos em nosso trabalho anterior (CARVALHÊDO e LIRA, 2007 p.10), ao fragmentar a ocupação do espaço urbano como um todo e afastar para regiões mais longínquas e inadequadas, a população pobre.

O primeiro, entendido por “vazios de gente”, ou seja, apesar do processo de ocupação acelerado no início da consolidação da cidade, a população carente (migrantes), foi expulsa das áreas mais centralizadas, às quais em função de sua supervalorização foram parcialmente ocupadas gerando as discontinuidades.



O Segundo, apesar de não existir ocupação humana foram construídas às infraestruturas de acesso que intensificaram a valorização destes espaços vazios, onde coexistem como donos, desde proprietários individuais, com posse de apenas um lote, proprietários-empresa com quadras inteiras, até incorporadoras imobiliárias que sobre seu poder comandavam imensas áreas da cidade, sendo a ORLA S.A. um dos exemplos mais significativos, ao controlar diversos loteamentos dentro e fora do plano diretor.

E finalmente o terceiro, com a constante supervalorização, as ocupações irregulares gradativamente são expulsas para as periferias e para além das periferias, a ponto de estarem localizadas bem longe do plano diretor básico. Tornando-se oficiais, através de loteamentos periféricos criados por imobiliárias, vinculadas ao Estado e às vezes estranhas ao município. E num processo de desordenamento urbano, a população excluída vai pouco a pouco se regularizando nas periferias de Palmas (CARVALHÊDO e LIRA, 2007 p.11)

Estes vazios na malha urbana causam sérios problemas para o funcionamento, manutenção e administração da cidade, afetando diretamente as políticas públicas e seu território (SANTOS, 2005). Por isso, torna-se claro que devem ser constituídas políticas públicas municipais de povoamento dos diferentes espaços de vivência, no intuito de permitir o acesso às diferentes classes sociais (construtores/prestadores de serviços/empreendedores), sobre as quais estão representadas as necessidades mínimas de mobilidade espacial urbana, os extensores urbanos segundo Santos (1990).

[...] A localização periférica dos conjuntos serve como justificativa à instalação de serviços públicos, ou, em todo caso, à sua demanda. É assim que se criam nas cidades as infra-estruturas “extensores” urbanos como a adução de água, os esgotos, a eletricidade, o calçamento, que, ao mesmo tempo, revalorizam diferencialmente os terrenos, impõe um crescimento maior à superfície urbana e, mediante o papel da especulação, asseguram a permanência de espaços vazios. Como estes ficam à espera de novas valorizações, as extensões urbanas reclamadas pela pressão da demanda vão, mais uma vez, dar-

se em áreas periféricas. O mecanismo de crescimento urbano torna-se, assim, um alimentador da especulação, a inversão pública contribuindo para acelerar o processo. (SANTOS, 1990 p.31)

A formação estrutural da capital é apresentada apenas no plano diretor de modo ortogonal, criando-se grandes distâncias distribuídas latitudinalmente, determinadas por uma zona central político-administrativa, a Praça dos Girassóis, que abriga em seu entorno os órgãos da administração estadual. Duas principais vias de acesso encaminham todo o fluxo humano para essa zona central da capital; a Avenida Juscelino Kubitschek (Av.JK), partindo do eixo central no sentido Leste-Oeste e Avenida Joaquim Teotônio Segurado, percorrendo a cidade no sentido Norte-Sul; ambas, abrigando em suas mediações os principais centros comerciais e prestadores de serviços. Por estarem às margens da TO – 050 e TO – 010, destinadas mais diretamente aos veículos de carga que abastecem a cidade através de seus produtos, permitem um fluxo rápido sem a necessidade de percorrer o interior da cidade. A Avenida Parque é um projeto ainda futuro que possibilitará à população o acesso à orla e sua paisagem banhada pelo lago artificial formado.

As áreas destinadas à ocupação configuraram-se em quadras arquitetonicamente divididas e apresentam em seu interior ruas ordenadamente meridionais, recortadas por vias paralelas (alamedas) que formam pequenas seções comerciais de abastecimento cotidiano da população residente. Este tipo de superquadra (HOLSTON, 1993), está planejado de forma análoga no perímetro urbano do plano diretor (VASCONCELLOS, 2006). Cabe ressaltar que a diferença morfológica entre as superquadras fizeram-se a partir do perfil do solo desde seu planejamento até a concepção daquelas presente no plano diretor básico, não incluindo os bairros de Taquaralto e Aurenys.

Por ter sido construída pelo capital público-privado, Palmas surge como uma grande região atrativa para novos empreendedores imobiliários e de construção (SILVA, 2004), sendo apresentada pela mídia regional/nacional

como um grande canteiro de obras (LIRA, 1995). É importante ressaltar que não foram apenas as empresas privadas que se interessaram em arrematar “partes” da cidade, mas também pessoas físicas, artistas, jogadores de futebol e empresários; os quais adquiriram a preços irrisórios grande número de lotes, nas quadras mais centrais, instaurando o processo de especulação capitalista do solo urbano (RODRIGUES 2003, p.24).

Os proprietários de terra não são apenas agentes da produção do espaço urbano quando, associados ou não, promovem loteamentos, mas também quando deixam a terra vazia, fazendo no mínimo uma ocupação da cidade com uma aparência de caos. Grandes espaços vazios numa cidade que espraia pelas “periferias”. Terra vazia e homens sem terra, coexistindo no mesmo espaço e tempo (RODRIGUES 2003, p.24).

No processo de ocupação, as quadras residenciais mais próximas à Av. JK, principal zona comercial da cidade, apresentam-se mais valorizadas que as demais, devido sua consolidação prioritária para abrigar as lideranças políticas e os detentores de capital ou servir exclusivamente para especulação pelos promotores imobiliários. Enquanto para o funcionalismo público e restante da população foram destinadas aquelas ainda em fase de consolidação, distanciadas do centro principal e construídas de forma padronizada, com baixa qualidade no material de construção, criando vazios urbanos (BAZZOLI, 2007).

Ao mesmo tempo, os migrantes/sem-teto conglomeravam-se em residências temporárias, barracas de lona, próximas aos canteiros das obras (secretarias, palácio do governo, praças e edifícios residenciais), no âmbito de fixar sua residência nas proximidades e por esta localização central estar mais próxima das atividades, serviços e dos primeiros equipamentos urbanos consolidados. Todavia, este fator não se apresentava como interesse dos planejadores, administradores e empreendedores da cidade, em seu processo de urbanização (SOUZA, 1988 p. 14).

[...] a urbanização é uma das formas mais brutais de organização do espaço urbano e da sociedade, pois ela implica não só uma revolução na organização do espaço físico, como também do próprio corpo social, da maneira de ser e viver do homem e da sociedade (SOUZA, 1988 p.14).

Ferrari (2004, p.16), ao analisar a organização das cidades a partir da segunda metade do século XX, afirma que:

[...] reconheceremos que a imagem de cidade ordenada, controlada, domesticável e planejável, apenas aguardando para ser cientificamente analisada e revelar suas leis, se moveu gradualmente para uma imagem de ambiente perverso, indomável, controlado por tensões sociais (FERRARI, 2004 p. 16).

Percebemos em Souza (1988), que as propostas de urbanização estão direcionadas para uma sociedade do futuro, na resolução de suas problemáticas. Contraditoriamente, as cidades do presente, como Palmas, sofrem com estas previsões e especulações, como destacou Ferrari (2004).

Na medida em que se consolidou a área central e as quadras residenciais mais próximas, os trabalhadores gradativamente foram expulsos por meio das desapropriações realizadas às vezes com auxílio da força policial. Como alternativa de residência, o governo estadual e municipal iniciou a regularização de loteamentos fora do plano diretor. Como se os desprovidos de capital não tivessem o direito de acesso à cidade (PAVIANI, 1996).

De fato, apresentam-se contradições entre a cidade planejada e a cidade construída; a proposta do plano diretor inicial e suas gestões posteriores. Dessa forma, Palmas foi consolidada através de um intensivo processo de segregação sócioespacial (CARLOS, 2007b p.95).

[...] no mundo moderno, à propriedade privada, ao império da troca, em um processo em que o espaço se reproduz enquanto mercadoria cambiável que vai delimitando os espaços passíveis de apropriação, revelando a fragmentação imposta pelo sentido e amplitude da generalização da propriedade privada do solo urbano. Como

consequência, a vida se normatiza em espaços reduzidos a uma função específica e, quanto mais funcionalizado é o espaço, menos ele pode ser apropriado. Nesse processo, o cidadão se reduz à condição de usuário, enquanto o ato de habitar se reduz àquele do morar (*stricto sensu*). Esses processos se referem a uma prática que vai em direção à segregação sócio-espacial, visível no plano da paisagem, a partir de uma morfologia profundamente hierarquizada socialmente, na medida em que a habitação é a forma mais visível das diferenciações de classe no espaço. (CARLOS, 2007b p.95)

Os moradores que residem em quadras mais próxima ao centro, desfrutam das melhores condições de mobilidade e acessibilidade, além de deterem transportes individuais que possibilitam sua locomoção acelerada na malha urbana, como destaca Andrade (2001), sobre a organização do espaço nas cidades brasileiras.

Observa-se que em um determinado espaço a sua organização reflete as estruturas sociais existentes e dominantes. Para citar alguns exemplos, podemos salientar os contrastes existentes, nas cidades brasileiras, entre a forma de organização do espaço na área central, nos bairros habitados pelas classes dominantes e a forma dominante nos bairros periféricos, nas favelas e nos conjuntos de habitações populares. As facilidades de transporte e de abastecimento, as condições mínimas de higiene não são encontradas nos bairros populares. (ANDRADE, 2001 p. 37)

Estes gozam ainda, dos equipamentos públicos e privados, de lazer e poder, de cultura e conhecimento nas mediações de suas residências. Coexistem ainda, uma classe média no plano diretor (em geral o funcionalismo público das classes menos abastadas), em residências padronizadas; e, migrantes das diversas regiões do Brasil, de menor poder aquisitivo e em sua maioria nordestina, moradores de loteamentos, caracterizados pela autoconstrução em condições de salubridade precárias e mobilidade reduzida, localizados à margem da capital. Eles vêm em Palmas uma continuidade do projeto que ergueu a

capital do país, já que em sua relação propagandista apresentou-se como uma cidade planejada, inevitavelmente lembrada à prosperidade que Brasília fora outrora (SILVA, 2008). Este último grupo de migrantes imaginava Palmas como um Novo Eldorado que se erguia no Portal da Amazônia (ACADÊMICA, 2003 p.75).

A construção de Palmas vem se transformando em um dos projetos mais audaciosos na Amazônia Legal, nesse final de século. Tendo em vista que, depois da construção da UHE de Tucuruí e implantação do Projeto Grande Carajás no Estado do Pará, não se tem notícia de nenhum projeto de “importância” geopolítica, e da “importância” geoeconômica de Palmas. Sob a égide do neoliberalismo, Palmas surge no discurso da mídia regional/nacionalizada, como um novo Eldorado que se ergue no Portal da Amazônia. (ACADÊMICA, 2003 p.75)

Para o planejamento há uma “necessidade” de manter reservas espaciais no interior do perímetro urbano, findando uma construção gradativa e ordenada, diferenciando as atividades cotidianas da população (SPÓSITO, 1994 p.28).

A disposição das edificações no território também obedece uma lógica de distribuição das atividades que as pessoas exercem no seu dia-a-dia. Essa disposição vai definindo as diferentes áreas que formam a cidade. A área considerada mais importante é o centro, porque nele que se localiza o maior número de casas comerciais, de bancos e das diferentes formas de prestação de serviços. Por essas razões, o centro é a área mais destacada em qualquer tipo e tamanho de cidade. (SPÓSITO, 1994 p.28)

Contudo, em Palmas ao invés de serem ordenados segmentos da cidade às reservas, estes espaços foram privatizados e/ou supervalorizados, desordenaram o plano diretor básico e conseqüentemente a ocupação, ao destinar outros fins para estas áreas. Percebemos assim, os motivos da busca pelas quadras residenciais mais próximas ao centro da capital, e conjuntamente os porquês do desinteresse das lideranças políticas em dinamizar estes espaços; ao desvincular e homogeneizar as classes econômicas presentes no interior da cidade, permitir a divisão das classes e favorecer os setores mais hegemônicos da sociedade

palmense (BAZZOLI, 2007). Com a (re)produção destes espaços que desestruturou o plano diretor básico, novas relações são (re)criadas, o processo de desumanização da cidade é agravado e esta, torna-se estranha a seus moradores (CARLOS, 1994 p.33).

[...] pensar numa cidade humana, num novo urbano significa a superação da atual ordem econômica, social, jurídica, política e ideológica. As conquistas democráticas colocam-se como fundamental prioridade para o avanço em direção à construção de uma nova sociedade [...]. (CARLOS, 1994 p.33)

Nas quadras residenciais mais próximas à Av. JK, os moradores enclausuram-se em casas-fortaleza com muros elevados e esquemas de vigilância avançada, dando-lhes falsa sensação de segurança (DOSSIÊ, 2003 p.08). Em estruturas arquitetônicas de esplendor, ostentam o poderio econômico de suas posses e áreas verdes em suas residências; em alguns casos, as construções ocupam mais de um lote. Nas superquadras, nas quais residem, existem praças bem arborizadas e grandes espaços de lazer (quadras esportivas, trajetos de caminhadas e etc.). Estes são alguns dos diversos benefícios usufruídos por quem pode pagar. As necessidades humanas de relacionamentos findam na substituição por atrativos que o mercado capitalista pode fornecer como: academias, escolas de natação, escolas de músicas, pequenas seções comerciais e etc.

Ao anoitecer, as ruas são esvaziadas e tornam-se lugares perigosos para o trânsito de pedestres, pois os muros e árvores criam verdadeiros corredores, nos quais a velocidade do automóvel é o único movimento seguro. Os segmentos prediais, fator que a cada momento tem expandido na capital, processo desnecessário devido à grande quantidade de quadras desocupadas, podem ser divididos minimamente em dois setores, segundo a representação da classe social na qual está inserida.

Um primeiro está relacionado aos representantes da classe intermediária da pirâmide social. São proprietários de apartamentos, com poder aquisitivo maior que três salários mínimos, adquiridos por financiamento de longo prazo, geralmente entre 10 e 15 anos. Como exemplo, temos os apartamentos de 69,11m<sup>2</sup>, na 806 Sul (antiga Arse 82), que através de sorteios entre 4 mil inscritos, no Empreendimento Morada do Sol do Programa de Arrendamento Residencial – PAR, de responsabilidade da Caixa Econômica Federal, possibilitaram a moradia a 128 famílias (CAIXA, 2006):

A Caixa Econômica Federal e a Prefeitura de Palmas realizaram, no auditório do Comando Geral da Polícia Militar, o sorteio das chaves entre os 128 arrendatários selecionados para o PAR, definindo em que apartamento cada família iria habitar. Este empreendimento é formado por oito blocos de 16 apartamentos. Fica situado à quadra 806 Sul (antiga ARSE 82), Conj HM, Lt-05, AL-10A. Cada apartamento conta com 69,11m<sup>2</sup>, sendo dois quartos, sala, cozinha, área de serviço, banheiro, sacada e vaga de garagem. O Morada do Sol conta com salão de festas e área de lazer. O condomínio é cercado, possui ajardinamento, guarita com interfone para acesso de pedestres e portão automatizado para trânsito de veículos. O sorteio foi realizado publicamente, sendo aguardado por mais de 300 pessoas e teve por finalidade definir de forma transparente a aquisição de 128 apartamentos.

Os arrendatários passaram anteriormente por várias etapas incluindo inicialmente inscrição, seguida de sorteio entre mais de 4 mil inscritos, avaliação de pesquisa cadastral e finalmente por uma análise de cada caso para verificar seu enquadramento financeiro nos parâmetros do programa, bem como capacidade de pagamento. O PAR é um programa destinado à redução do déficit habitacional em cidades com mais de 100 mil habitantes e funciona como um leasing, no qual as famílias pagam mensalmente uma prestação adequada ao seu orçamento, no prazo máximo de 15 anos e ao final tornam-se proprietárias do imóvel. O referido programa foi destinado a um público-alvo composto por



famílias com rendimento mensal entre 3 e 6 salários mínimos e que não possuísem outro imóvel. Os empreendimentos do PAR são dotados de infraestrutura básica, como água, luz, soluções de esgotamento sanitário e serviços públicos essenciais, como transporte e coleta de lixo (CAIXA, 2006).

Inicialmente esta “moda” de construção era regida pelo Estado em acordo com Bancos, como o exemplo supracitado, à Caixa Econômica Federal, que construíam e ainda constroem diversos condomínios nos mesmos padrões. Posteriormente, o capital privado (imobiliárias), verificou um grande interesse entre os moradores que não gozavam da aquisição de uma casa própria e/ou almejavam livrar-se do aluguel elevado na capital, resultado da especulação; juntamente com alguns outros, que já possuíam casas, mas buscavam uma fonte de renda extra, visto que ao mudarem para um destes apartamentos o aluguel de sua residência permitia o pagamento da prestação do novo imóvel adquirido, e em alguns casos, ainda possibilitaria o pagamento de outras eventualidades.

Sendo assim, as imobiliárias ao perceberem a potencialidade de um grande mercado a ser explorado iniciaram grandes investimentos que se estendem pela capital em todas as quadras. Agravando os problemas dos vazios, que progridem em sua ocupação de forma irrisória, quando comparada à quantidade de famílias que passaram a habitar estas áreas multifamiliares.

O segundo segmento está diretamente relacionado a uma classe mais seletiva e hegemônica, que através dos seus recursos buscam grandes espaços de moradia, adequados aos seus desejos, bem localizados na malha urbana e que possibilitem mais que apenas a moradia, como exemplos podem ser destacados alguns prédios construídos, e outros em construção; que possuem piscina, playground, quadra esportiva, salão de festa amplo e etc. Exteriorizando outra forma segregacionista do espaço, o espaço predial, com áreas amplas reservadas a ocupação de poucos habitantes, dotados de infraestrutura diferenciada, controle de segurança avançado e uma variedade qualitativa em materiais na construção predial.

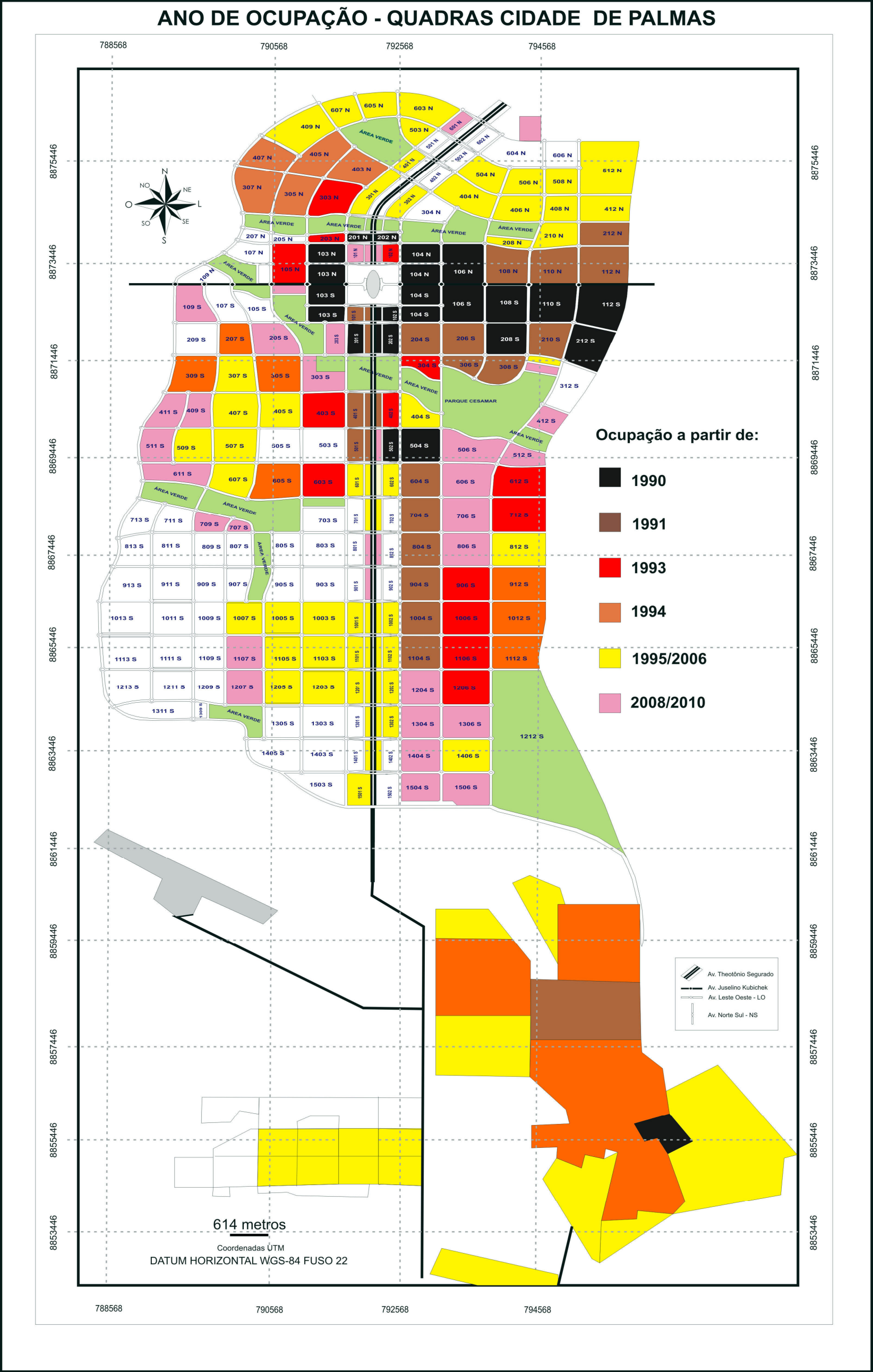
Ao analisar as residências, que foram propostas ao funcionalismo público no início da consolidação da capital, estas eram padronizadas e não apresentavam os anseios de sua população residente. Pouco a pouco, são substituídas por residências de construção variada, de acordo com o capital que seu ocupante possui, ou daquele que a adquiriu, no âmbito de construir uma nova moradia no lote; fator que inevitavelmente atende indiretamente à especulação tanto fundiária, dos lotes próximos vazios que são valorizados, quanto imobiliária, das residências que se configuram nas mediações.

Convive concomitantemente em residências vizinhas, sobrados onde a estrutura construída chega a ocupar toda a área do lote, até casas com configurações semelhantes às aquelas padronizadas; quando não, pequenas residências, juntamente às diversas edículas em um mesmo lote, que o proprietário utiliza como renda extra para manter o sustento de sua família – popularmente chamadas de kitnet's, com quartos que variam de um a três cômodos –. Destes dois últimos, poucos permanecem, visto que conjuntamente às novas amenidades, os extensores urbanos, as taxas que as possibilitam tendem ao encarecimento e finda em cada avanço estrutural tornar-se mais cara sua permanência, consecutivamente segregando-os para localidades mais periféricas, através da venda do imóvel.

As superquadras do extremo Norte da cidade, popularmente titulada de “Vila União”, tendo como objetivo inicial pelo primeiro governador do Tocantins tornar-se o setor mais seletivo da capital, por estar próximo tanto das principais vias comerciais (Av. JK, Av. Teotônio Segurado e rodovias estaduais), quanto do lago artificial formado, possibilitaria a existência de grandes mansões e possíveis clubes aquáticos ao tornarem-se completamente seletivas, como também, permitiria apenas a permanência de classes hegemônica de poder e capital. Estas foram destinadas desordenadamente por seu sucessor a outro fim menos segregacionista: a ocupação popular.

Aqueles moradores situados fora do plano diretor básico, principalmente moradores dos Aurenys I, II e III, IV e Taquaralto – extremo sul e fora do plano diretor inicial –, tiveram oportunidade de mudarem para uma área a poucos quilômetros do centro principal a partir de 1993, como podemos perceber no processo de ocupação urbana da capital (Mapa 6), gerando grandes modificações.

Mapa 6 – Palmas: ocupação urbana (1990-2010)



Fonte: SEDUH, 2011  
Adaptado por: CARVALHÊDO, W.S. (2011)

Esse atrativo não apenas gerou uma aparência de caos, no qual seus endereços são verdadeiros labirintos e a locomoção dos veículos torna-se prejudicada, devido os guetos formados se apresentarem extremamente irregulares, dificultando e/ou impossibilitando a entrada de veículos maiores. Com uma ocupação desordenada e desplanejada, as quadras da Vila União adquiriram os equipamentos urbanos de formas adaptativas e paliativas, devido tais infraestruturas apenas serem consolidadas posteriormente a sua ocupação.

Nas áreas fora do plano diretor básico são construídas formas alternativas de relacionamentos sociais, culturais e comerciais em formas de bairros. Em casos de setores muito distanciados, como exemplo Taquaralto, pelo difícil acesso ao principal centro comercial da cidade (Av. JK), desenvolveu-se um comércio popular (Av. Tocantins), mais próximo dos moradores que buscam neste centro popular uma maior independência da própria cidade planejada. Tornou-se posteriormente, outro centro comercial significativo, atendendo as necessidades de uma pequena cidade economicamente ativa e gerando uma centralidade secundária, com a presença de agência bancária, escola, agência de correio, lojas populares de diversos setores, prestadores de serviço e pequeno fluxo de capital.

O problema dos moradores nas proximidades da Av. Tocantins, por apresentarem-se totalmente excluídos dos planos governamentais da capital planejada, é nitidamente compreendida quando os mesmos sentem-se estranhos à cidade, ao tratarem os bairros de Taquaralto, Aurenys e suas mediações como não pertencentes à Palmas, num sentimento de estranheza. Revelando que a segregação não apenas se apresenta na configuração sócioespacial, mas também como um sentimento cultural (SILVA, 2008).

A iniciativa da especulação tanto fundiária quanto imobiliária significou a expulsão da população mais carente dos setores seletivos da capital planejada como um fator estratégico e destaca-se o surgimento das *kitnet's* prediais, não previsto no planejamento, mas presente em diferentes segmentos do perímetro

urbano da capital. Variam de acordo com o material de construção, estrutura arquitetônica, localidade e locatários. Tornam-se alternativas para a população das diversas camadas da pirâmide social, que não possuem condições de adquirir um lote e construir sua residência, ou mesmo, alugar uma casa no local desejado, findando no aluguel destas kitnet's prediais.

As kitnet's prediais disputam espaços com as demais residências, configuram-se das mais variadas formas à medida que se estende para segmentos mais distanciados do centro. Esse padrão é modificado, fator não previsto no Plano Diretor de Palmas, mas presente por não haver uma fiscalização categórica pelas entidades competentes (Foto 1, 2 e 3).

**Foto 1** – Kitnet predial da 108 Norte (Antiga ARNE 13)



Autor: CARVALHÊDO, W.S. (2011)



**Foto 2** – Kitnet predial da 206 Sul (Antiga ARSE 22)



**Autor:** CARVALHÊDO, W.S. (2011)

**Foto 3** – Kitnet predial da 604 Sul (Antiga ARSE 51)



**Autor:** CARVALHÊDO, W.S. (2011)

Como proposta para combater a especulação e obrigar a ocupação dos *vazios de gente* (CARVALHÊDO e LIRA, 2007), a SEDUH – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação –, diante da revisão do plano diretor, propôs a aplicação do Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU – progressivo no tempo, previsto e regulamentado pelo Estatuto da Cidade Art. 7º, da Lei 10.257/2001 (BRASIL, 2001). Todavia, esta proposta pode não possibilitar o alcance dos objetivos traçados, mas obter um resultado contrário, como destaca Santos (1990).

Quando o imposto territorial conhece um crescimento mais rápido que o do imposto predial, os proprietários de terra mais abastados têm maior oportunidade de reter seus terrenos que os mais pobres, muitos dos quais também não podem construir. O aumento do imposto territorial, tantas vezes apontado como solução à questão da especulação não garante os resultados assim desejados mas, ao contrário, pode precipitar o movimento no sentido da concentração da terra disponíveis em poucas mãos. Infelizmente, a tendência nas cidades brasileiras é a elevação mais rápida do imposto territorial do que a do imposto predial. (SANTOS, 1990 p. 52)

Apesar das tentativas de homogeneização do espaço urbano de Palmas, este se apresenta fragmentado/articulado, reflexo/condicionante, simbólico e campo de luta (CORRÊA, 2000).

### 2.3 Para Além da Cidade Planejada: as contradições socioespaciais

Cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos freqüentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques.



A articulação apresenta-se também de modo menos visível. No capitalismo, manifesta-se através das relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, renda, e ainda, a prática do poder e da ideologia. Estas relações são de natureza social e possui como matriz a própria sociedade de classes e seus processos, pois integram ainda que diferentemente, as diversas partes da cidade, unindo-as em um conjunto articulado cujo núcleo tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade. Este é um segundo momento de apreensão do que é o espaço urbano fragmentado e articulado.

Ao ser constatada a simultaneidade entre o fragmentado e o articulado enquanto expressão espacial de processos sociais induz-se um terceiro momento: o reflexo da sociedade. Assim, o espaço da cidade capitalista é fortemente dividido em áreas residenciais segregadas, refletindo a complexa estrutura social em classes; a cidade medieval, por sua vez, apresentava uma organização espacial influenciada pelas guildas, às corporações dos diversos artesãos. Mas o espaço urbano é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente, como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente.

Por ser reflexo social e fragmento, especialmente o da cidade capitalista, é profundamente desigual: a desigualdade constitui-se em características próprias do espaço urbano capitalista, pois a sociedade tem sua dinâmica e dispõe de uma mutabilidade espacial complexa, com ritmos e natureza diferenciados.

O espaço da cidade é também um condicionante da sociedade: o condicionamento realiza-se através do papel que as obras fixadas pelo homem e as formas espaciais, desempenham na reprodução das condições e relações de produção. Assim, a coexistência de estabelecimentos industriais realizando entre si vendas de matérias-primas fabricadas, constitui pelas vantagens de estarem juntos, um fato que viabiliza a continuidade da produção, isto é, a reprodução das condições de produção.

As áreas residenciais segregadas representam o papel ponderável no processo de reprodução das relações de produção, no bojo do qual se reproduzem as diversas classes sociais e suas frações: os bairros são os locais de reprodução dos diversos grupos sociais.

Fragmentada, articulada, reflexo e condicionante social, a cidade é também o lugar onde as diversas classes sociais vivem e se (re)produzem (CORRÊA, 2000). Isto envolve a vivência, bem como as crenças, valores e mitos criados no âmago da sociedade de classes e, em parte, projetados nas formas espaciais: monumentos, lugares sagrados, uma rua especial etc. O espaço urbano assume assim uma dimensão simbólica que, entretanto, é variável segundo os diferentes grupos sociais, etários etc. Mas o cotidiano e o futuro próximo acham-se enquadrados num contexto de fragmentação desigual do espaço, levando a conflitos sociais, como as greves, barricadas e os movimentos sociais urbanos. O espaço da cidade é assim cenário e objeto das lutas sociais, pois estas visam ao direito à cidade, à cidadania plena.

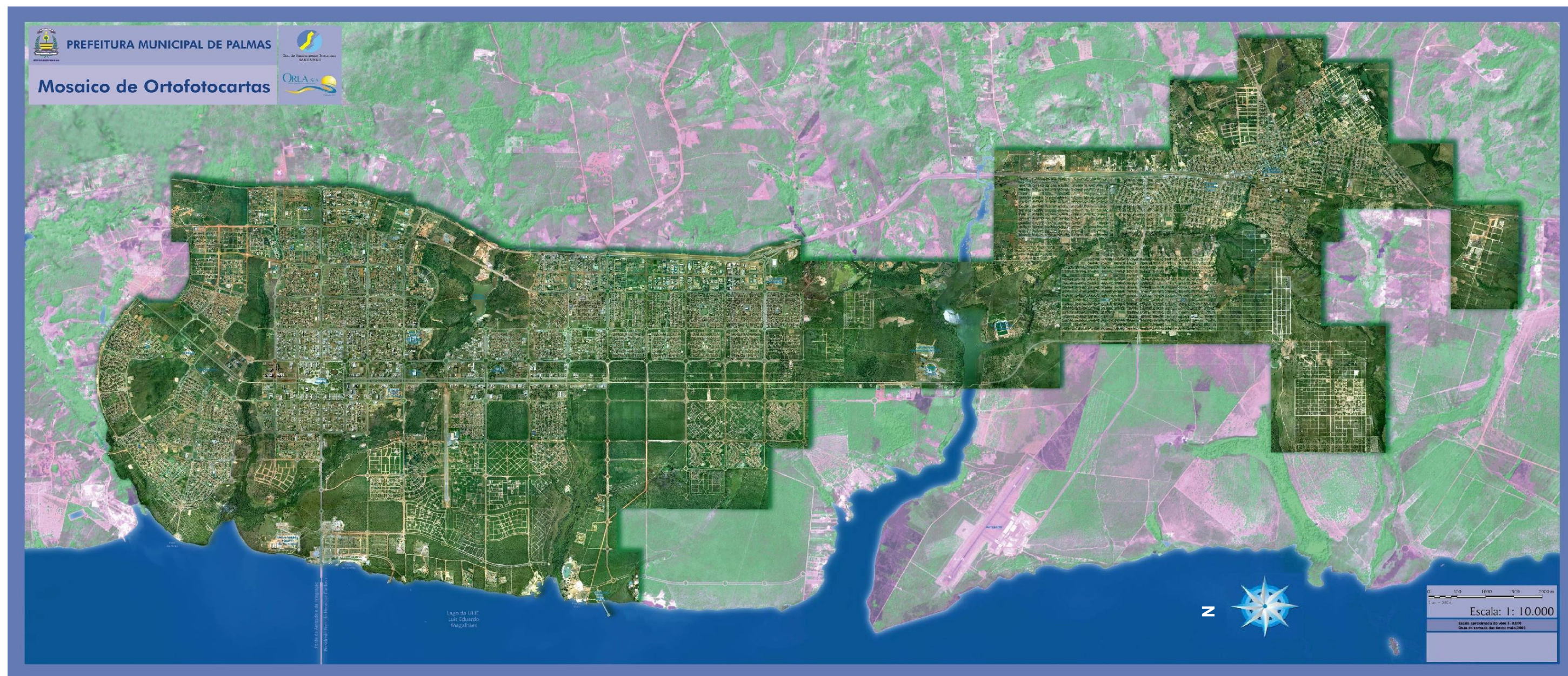
Eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de luta. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais (CORRÊA, 2000).

A configuração da cidade certamente desperta o interesse daqueles que se dedicam aos estudos correlatos à temática urbana, que uma cidade planejada desde sua origem permite. Assim, as reflexões empreendidas no referencial teórico deste segundo capítulo se efetuaram no sentido de alicerçar a interpretação do processo de construção e consolidação do espaço urbano de Palmas. Em seguida, atentamos para a interferência do poder público no processo de transformação da terra urbana em mercadoria. Por fim, com o objetivo de compreender o fenômeno de segregação socioespacial, os conceitos apresentados e o termo, vazios de gente, elaborado.

O esforço para alcançar o objetivo de analisar a produção e ocupação do espaço urbano de Palmas desde sua origem ocorreu primeiramente por meio de um breve resgate histórico sobre a ocupação e criação da cidade. A exposição da configuração sócioespacial da capital permitiu-nos auferir as características físicas e dinâmicas socioeconômicas presentes. A análise dos projetos de criação da cidade possibilitou apreender a concepção urbanística que a estruturou (Mapa 1). Deste ponto em diante, destacamos a interferência do poder público como influenciador na organização do espaço urbano; o entalhamento físico-territorial do plano diretor inicial, condicionado às características físicas do desenho ortogonal e à aplicação da legislação urbanística para regulamentar o zoneamento (Mapa 7).



**Mapa 7** – Palmas: imagem de satélite do perímetro urbano



**Fonte:** Orla S.A, 2009.



Após a identificação da concepção e do modelo idealizado buscamos apreender sua aplicação na construção do Plano Básico – por vezes tratado enquanto Plano Diretor devido à literatura utilizada – através da observação em campo, conhecimento empírico, levantamento documental e fotográfico. Entendemos que a construção da cidade não fugiu ao modelo de cidades vigentes no Brasil, no que se refere às diferenciações socioeconômicas e socioespaciais (DUARTE, 2007). De fato, na história das cidades brasileiras as diferenças sociais se revelaram, entre outros, através da localização e dos padrões das áreas residenciais. As classes dominantes se apropriaram das terras e ocuparam áreas privilegiadas em equipamentos urbanos, enquanto as classes populares foram condicionadas a residir nas áreas sem urbanização ou com urbanização precária, distanciadas dos melhores acessos ao centro ou neles entalhadas em sub-moradias.

Os fluxos migratórios e o modo de produção vigente contribuíram para uma segregação socioespacial (LIRA, 1995). Acrescenta-se a esta realidade as ações gerenciadas pelo poder público, que no caso de Palmas não foi diferente. Verificou-se que a população com característica socioeconômica menos favorecida se estabeleceu nas áreas longínquas com o agravante de o poder público colaborar para a consolidação deste quadro, apesar de ser apontado um crescimento contínuo da cidade. Posteriormente, ocorreram adaptações como alternativas de moradia no plano diretor.

Além disso, a finalização desta etapa da pesquisa permitiu identificar que o processo de segregação socioespacial, esteve atrelado a um perverso mecanismo de periferização da população pobre, desencadeado inicialmente pela ruptura com o plano diretor básico, promovida pelo Estado. Aliado a este procedimento, também se tornou presente a falta de ações institucionais e de aplicação de leis que o regulamentassem. Pode-se afirmar que embora seja uma cidade planejada, a práxis desencadeou uma cisão em seu espaço urbano, a priori, pela aplicação do planejamento que se destinou muito mais ao traçado

das vias, à implantação de infraestruturas e ao discurso ecológico restrito ao plano diretor básico.

Quanto ao processo de ocupação da cidade, ocorreu o estreitamento do acesso à terra urbana pela especulação fundiária que progrediu à imobiliária restringindo a sua aquisição à população de maior poder econômico, especificadamente as quadras mais próximas à área central da cidade. Como fator agravante, constata-se ainda um processo contraditório ao planejamento que previa a ocupação da cidade por contigüidade, ou seja, como células que se multiplicariam do centro para a periferia, somente quando as iniciadas já estivessem consolidadas.

Denota-se que a maneira como a segregação sócioespacial se desencadeou não se difere do que aconteceu em outras cidades brasileiras planejadas como Brasília e Goiânia, nas análises de Moraes (2003), mas o extraordinário é verificar a velocidade desse processo, pois a cidade já nasceu segregada segundo Bazzoli (2007). Ocorreu que, ao mesmo tempo, duas cidades foram criadas, uma com grandes vias, ordenada, espaços amplos, com uma população de maior poder aquisitivo abordada até o momento e outra a partir de uma pequena aglomeração, sem planejamento, adaptada e destinada à população de baixa renda (LIRA, 1995), que aprofundaremos no próximo capítulo.

É fato que o planejamento urbano isolado não seria capaz de evitar a ocorrência da segregação, pois depende da aplicabilidade que o poder público confere a ele (DUARTE 2007). Em Palmas, não se utilizou o planejamento como uma ferramenta de democratização do espaço urbano, tendo em vista que o governo do Estado comandou a ocupação da cidade como um grande loteamento ao tornar-se um agente produtor do espaço, preocupado em auferir lucro com a renda da terra (LIRA, 1995).

A terra urbana foi utilizada pelo Estado como moeda de troca e ainda sofre com a especulação imobiliária, instaurando um processo inerente a cidade capitalista e agravada pela ação estatal. À população de baixa renda restou e

ainda resta ocupar as áreas periféricas do plano diretor que se apresenta em fase de revisão (CONGRESSO, 2011), áreas carentes de serviços de saúde, educação e lazer, ou se adaptarem nas *kitnet's* como moradia.

Passados 21 anos, o processo de segregação socioespacial identificado no início da construção de Palmas até o momento perdurou, impulsionado pelas políticas públicas de planejamento que indicaram o acesso igualitário aos equipamentos urbanos, mas na realidade não alcançaram a superação da segregação e conceberam um plano diretor que ainda necessita adaptar-se às novas infraestruturas. O resultado destas contradições apresentou um plano diretor com dimensões que extrapolaram as necessidades da cidade, espalhando para o sul e adaptando-se às novas realidades.

Buscaremos no terceiro capítulo a análise do que foi denominada Palmas Sul, a discussão dos povos excluídos da ação governamental, para que torne-se claro a proposição de moradia aos destituídos do direito de habitar o plano diretor básico da cidade de nomenclatura inicial foram denominados bairros Taquaralto e Aurenys. Para tanto, o resgate histórico que outrora era conhecido como o entroncamento que interligava o antigo distrito Taquaralto à Taquarussu através da Rodovia Estadual TO-050 (antiga TO-134), faz-se necessário e preponderante para o entendimento desta formação distrital que tornou-se bairro segregado da cidade planejada.

### **3. PARA ALÉM DA CIDADE PLANEJADA: os bairros segregados**

O Plano Diretor de Palmas, em seu ordenamento macro-territorial definiu uma área urbana e duas outras para expansão, uma a norte e outra ao sul do plano básico, reservas de terras a serem urbanizadas quando a primeira estivesse com aproximadamente 70% de ocupação. Neste contexto físico-territorial, Taquaralto, Distrito do Município de Taquaruçu do Porto, povoado com pouco mais de 200 habitantes, situado no entroncamento da rodovia estadual TO-050 (antiga TO-134), com a TO-030 (antiga TO-145), passou a fazer parte da área de expansão sul (Figura 15). Com a implantação de Palmas o distrito sofreu pressão para assentar a população que participou da construção da nova capital, com justificativa do governo sobre a precária condição de habitabilidade no plano diretor, os pioneiros se instalaram no povoado de Taquaralto. A expansão deste, para não contrariar a tradição brasileira de crescimento urbano, acompanhou os eixos rodoviários existentes (VILAÇA, 2004), principalmente da TO-050, rodovia que interligara Porto Nacional a Tocantínia e recortara ao meio o sítio escolhido para a construção.

A velocidade com que a população instalava-se no povoado em busca de oportunidades provocou pressão na abertura de novas áreas urbanas para acomodar os imigrantes, naquela situação de acelerada urbanização as instituições governamentais contribuíram paulatinamente desde o início da década de 90 na formação de um bairro periférico, com a aprovação de loteamentos junto ao povoado. Inicialmente fora a iniciativa privada quem promoveu os primeiros loteamentos, todos situados ao longo da antiga rodovia TO-134 e da TO-050, disponibilizando inicialmente 4.129 lotes e gradualmente ocupados, embora cada loteamento tenha designação própria junto ao Cartório de Registro de Imóveis, esta área urbana passou a abrigar em apenas dois anos de formação 13.523 habitantes e fora denominada pelos novos residentes, de Taquaralto, em referência ao antigo distrito de Taquaruçu do Porto.



**Figura 15** – Palmas: imagem de satélite da expansão sul do plano diretor



Fonte: SEDUH, 2009

Adaptado por: CARVALHÊDO, W.S. (2011)

Posteriormente o governo estadual, para atender a demanda de crescimento populacional que seguiam em projeções geométricas, promoveu o assentamento da população com baixa renda nos loteamentos denominados Jardins Aurenys I, II, III e IV. Esses loteamentos, com 11.768 lotes, foram implantados a oeste da antiga rodovia TO-050, em quatro glebas de 938,69 alqueires de área total, que passaram a compor uma população de 35.928 habitantes no ano de 2000. Neste mesmo ano ainda foram aprovados e registrados outros loteamentos como os Jardins Janaína 1ª Etapa, Aeroporto e Bela Vista, e outros aprovados, mas não registrados em tempo legal, como os Jardins Santa Bárbara, Sônia Regina, Santa Helena e Paulista, situados à oeste da rodovia TO-050 e a sul dos Jardins Aurenys, que se constituíam enquanto reserva privada de 3.731 lotes, capazes de assentar 14.177 habitantes (Mapa 7).

Este fato não representa, segundo o ordenamento territorial, uma continuidade socioespacial (BENEVOLO, 1967), primeiramente pela forma projetada e também pelo redirecionamento da rodovia TO-050 (antiga 134), provocando uma barreira física e social entre os loteamentos a leste e oeste desta rodovia, impacto que se tornou mais agravante após a duplicação da mesma. De acordo com Lefebvre (1991, p.46), a cidade sempre esteve relacionada à sociedade no seu conjunto, acompanhando as mudanças ocorridas nesta, entretanto, às modificações sucedidas na cidade dependem também das relações imediatas entre as pessoas e grupos que a compõem. Na sua existência a cidade se situa num meio termo entre uma ordem próxima e uma ordem distante: a ordem próxima configura-se na relação entre grupos de vizinhança mais ou menos organizados; a ordem distante é regida pelas instituições e pelo código jurídico, enquanto conjunto de significados.





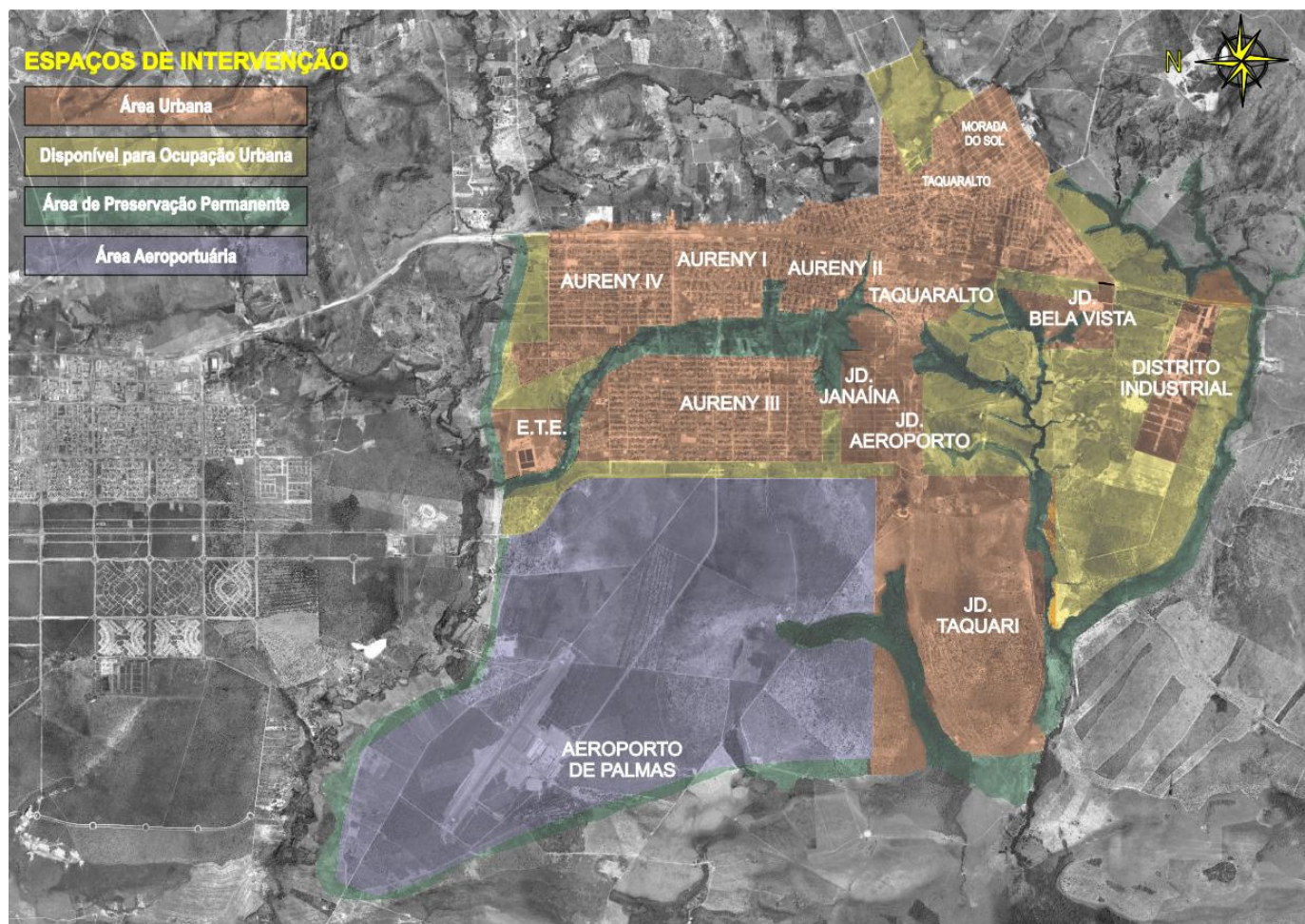
### 3.1 A “Nova” Ordem do Plano Diretor: segregar e separar

O ordenamento das glebas abertas fora do plano diretor de Palmas configura-se enquanto bairros e podem ser assimilados às regiões administrativas de Brasília – tratadas enquanto cidades satélites por Vilaça (2004) –, por entender que apesar das distinções numéricas de população, infraestrutura e política de intervenção, ambas estão descontínuas do projeto inicial e foram concebidas de formas adaptadas ao desconsiderarem as intempéries geológicas e morfológicas. Para tanto, são áreas territoriais cujos limites físicos estabelecidos pelo poder público, definem a jurisdição da ação governamental para fins de descentralização administrativa e coordenação dos serviços públicos de natureza local e seus limites físico-administrativos se subdividem em zonas conforme o macrozoneamento adotado.

Os primeiros loteamentos ou espaços de intervenções que deveriam ser reservas de ocupação futura, após a completa ocupação do plano diretor, foram denominados Taquaralto, Aurenny's I,II,III,IV e suas mediações surgiram a medida que os novos imigrantes buscavam um lote para construir suas residências, ordenados através do poder público ou iniciativa privada (Figura 21). Para o Plano Diretor, tratado enquanto projeto inicial utilizaremos também a nomenclatura de plano básico por entendê-lo a partir das diretrizes traçadas inicialmente para o projeto da cidade.



**Figura 16** – Bairros Taquaralto e Aurenys: imagem de satélite dos bairros e mediações



Fonte: SEDUH, 2011

Adaptado por: CARVALHÊDO, W.S. (2011)

Os Bairros denominados Jardins Aurenys, neste contexto, são bairros criados a partir de 1990 destinados a população de baixa renda teve em sua nomenclatura uma homenagem a primeira-dama do Estado do Tocantins, a Senhora Aurenys Siqueira Campos, esposa de José Wilson Siqueira Campos, primeiro governador do Estado, como destaca Lira (1995).

[...] ao sul do ribeirão Taquarussu, surgiu uma espécie de satélite de Palmas: loteamentos populares denominados de vilas Aurenys, em homenagem à primeira dama do Estado, Dona Aurenys Siqueira Campos (LIRA, 1995, p. 261).

A configuração socioespacial dos bairros é diferente daquela verificada no interior do plano básico, embora sejam produtos de assentamento formal promovido pelo governo estadual e iniciativa privada. Tal fato faz-se perceber por sua localização, pela falta de controle institucional e pelas diferenças socioeconômicas que ali se desenvolveram. A localização destes bairros é geográfica e institucionalmente desintegrada do projeto inicial, devido os extremos das áreas urbanizadas encontrarem-se distanciadas por sete quilômetros, e os loteamentos não utilizarem legislação própria.

Quanto à distância geográfica, contabiliza-se ainda, um intervalo de quinze quilômetros entre o limite dos bairros e a Praça dos Girassóis. Com isso, se os extremos distam em sete quilômetros, a diferença se faz maior entre as franjas ao sul destes bairros e o núcleo central do plano básico, onde localizam-se as principais atividades e serviços públicos, e os principais segmentos de comércio.

Paviani (1989) ao discutir a periferização e a falta de acesso nas cidades, argumenta que a pobreza urbana é inerente ao processo de periferização de tal forma que uma coexiste com a outra. Sendo assim, à medida que a terra urbana torna-se escassa e seu valor eleva-se, a população incapaz de suportar a valorização é expulsa para loteamentos periféricos, cada vez mais distantes das amenidades que a vida urbana pode propiciar. Em Palmas, tal fato ocorreu antes mesmo que a terra urbana entrasse em escassez, pois com a chegada da população de baixa renda a cidade, estes foram incentivados pelo Estado a fixarem residências nos bairros dos Jardins Aurenys e Taquaralto. Segundo a SEDUH, os lotes eram ofertados por valores irrisórios, o que tornou favorável a exclusão dos pobres do plano básico.

Enquanto o plano diretor cresceu amparado por parâmetros reguladores de acordo com a Lei Municipal nº 386, os bairros cresceram sem a devida regulamentação específica. Em contrapartida, a administração pública preocupou-se em utilizar a mesma Lei de Zoneamento e Uso do Solo, o que se

tornou inviável devido às diferentes tipologias urbanísticas dos espaços públicos e privados. No ano de 2000 aprovou-se a Lei Complementar nº 025 e no mesmo ano a Lei Complementar nº 029 (PALMAS, 2003 p.10). A primeira transformou todos os lotes residenciais dos Jardins Aurenys em uso misto residencial/comercial, mas proibiu alguns usos incompatíveis com as habitações, contudo, a segunda revogou as restrições da anterior ao permitir a instalação de usos incompatíveis (indústrias), nas proximidades residenciais, das quadras que especificou os demais loteamentos.

Conforme as reflexões de Maricato (2003), constata-se a condescendência e a tolerância advinda do poder público, em especial o municipal, em relação a produção ilegal e o controle da ocupação do solo no espaço urbano. Assim, decorrente o processo da falta de gestão pública municipal, a configuração urbana dos bairros se organizaram da seguinte forma:

- 1- Uso habitacional predomina e uso misto, com atividades de comércio e serviço de diversos portes nas avenidas principais;
- 2- Instalação de atividades de comércio e serviço com caráter regional, sem controle sobre a ocupação ao longo da rodovia TO-050.
- 3- Origem de uma centralidade secundária de comércio popular na avenida Tocantins em Taquaralto, que dilui-se entre as vias ortogonais e se prolonga ao longo desta;
- 4- Na Avenida I, que interliga os bairros Jardins Aurenys I e III, os mesmos aspectos foram verificados com edificações comerciais e tipologia vicinal de caráter local, essa via tornou-se importante eixo de ligação entre a rodovia TO-050 e o aeroporto da capital.
- 5- Nos loteamentos aprovados de implantação posterior, não existiu legislação específica para controle da transformação do solo, como foi o caso do Bairro Jardim Taquari.

Assim, observa-se nos bairros a formação de um núcleo urbano em que predomina o uso habitacional, ao qual se atrela o crescimento do comércio popular espontâneo em Taquaralto com a presença de agências bancárias, correio e comércio varejista, com destaque para as lojas de móveis, eletrodomésticos e vestuário; e, em menor proporção nas via de ligação entre a TO-050 e o aeroporto, os bairros Aurenys I e III. Contraditoriamente, a falta de planejamento urbano que englobasse os diferentes bairros e de elaboração de leis urbanísticas para gerir este segmento da cidade desde o início do processo de ocupação, corroborou para o crescimento desordenado e resultou em problemas relacionados a expansão físico-territorial e a falta de infra-estrutura viária, ao prejudicar a mobilidade e acessibilidade de veículos e pessoas.

No que se refere ao processo de expansão física, além de ser dissociada do plano básico, os loteamentos foram implantados sem articulação entre o bairros ao dispersar a população, o sistema viário se caracteriza por ruas estreitas pouco estruturadas que convivem com outras precárias. O desenho dos Jardins Aurenys I, II, III e IV em formato de tabuleiro com pequenas variações desrespeitaram as curvas de níveis que se encontram na interface entre eles.

O sítio físico no qual os bairros se assentaram é caracterizado por duas formações de relevo distintas: a primeira, onde se implantou o núcleo original de Taquaralto, apresenta um relevo mais adequado à implantação de assentamentos urbano, a segunda, situada a oeste da Rodovia TO-050 com relevo mais acidentado e entrecortado por um sistema de drenagem natural que acentua o gradiente da topografia em determinados locais e torna-se inapropriada a implantação de assentamentos urbanos de baixa renda.

Os cursos d'água que compõem as formações hídricas da região periférica formam áreas significativas para assentamento urbano e outras impróprias, pela importância dos recursos naturais e do relevo, que no seu conjunto são determinantes para sua sustentabilidade. Esses recursos hídricos são margeados por matas ciliares com árvores de médio a grande porte, características do



cerrado, ao distanciar dos cursos d'água nota-se a vegetação típica de cerrado ralo, os solos apresentam fragilidade em função de sua formação, principalmente nas proximidades dos fundos de vale e em áreas com declives mais acentuados, caracterizando-se enquanto áreas de risco, estes elementos margeiam os rios principais existentes nas duas micro-bacias.

A Micro-bacia do Ribeirão Taquaruçu Grande formada pelas sub-bacias dos córregos Machado e Taquaruçuzinho, é a bacia hidrográfica mais importante da capital, estratégica pela sua função de abastecimento de água, exuberância natural e potencial ecoturístico. Esses aspectos positivos foram comprometidos pela antropização de sua APP, descarga do esgotamento sanitário e drenagem pluvial da rede urbana de galerias. Essa micro-bacia é dividida pela Barragem do Rio Taquaruçu Grande para captação de suas águas no tratamento e abastecimento da cidade. A montante da barragem está a sub-bacia do Córrego Taquaruçuzinho enquanto que a sub-bacia do Córrego Machado tornou-se afluente direta do Lago do Lajeado.

Situada na margem esquerda do Ribeirão Taquaruçu Grande, entre a TO-050 e a Serra do Lajeado, a Sub-bacia do Córrego Taquaruçuzinho é formada por pequenas planícies, morros, vales, veredas, grotas secas, nascentes e cursos d'água perenes e outros intermitentes. Por situar a montante da estação de tratamento de água da SANEATINS, essa área merece especial atenção quanto a sua urbanização. Embora grande parte dela esteja localizada na área de contorno da APA da Serra do Lajeado, ela se encontra sob forte pressão para urbanização por chácaras urbanas, ampliando sistematicamente a sua degradação ambiental. São afluentes dessa sub-bacia os córregos do Morro e Cipó.

A Sub-bacia do Córrego Machado é parte integrante da Bacia do Ribeirão Taquaruçu Grande, formada pelo córrego de mesmo nome tem como principal afluente o córrego Machadinho e vários cursos d'água perenes, intermitentes e periódicos, e ainda, várias grotas secas.

Nota-se que as especificidades do relevo preconizam uma cuidadosa ocupação nos diferentes bairros, consideradas por meio dos levantamentos topográficos e hidrográficos existentes sobre a região. Contraditoriamente, mesmo com tais variáveis resultantes dos estudos elaborados pela escolha da melhor área de instalação da capital e respectiva expansão ao sul, foram desconsiderados ou mesmo negligenciados com a prerrogativa de instalar os imigrantes das classes menos abastadas fora do plano básico. Por fim, expandiu-se o plano diretor e desordenou a ocupação popular com o surgimento de residências em local inapropriado, como serão apresentadas nas imagens a seguir.

Para acomodar os pioneiros na construção de Palmas, o Governo do Estado promoveu a oeste da então TO-050 parcelamentos do solo para fins urbanos, que constituíram os Jardins Aurenys, situados nas proximidades do Córrego Machado e seus afluentes. Esses loteamentos buscaram respeitar os aspectos ambientais do sítio urbano, com a criação das APP's no relevo natural mais acentuado do terreno implantando vias que margeiam esses atributos ambientais, denominadas "vias verdes", deixando as áreas internas e suas formações vegetais para a proteção ambiental. Contudo, a ocupação irregular foi consolidada nestas áreas, como exemplo a via verde de interseção entre os Bairros Jardim Aurenys II e Jardim Aurenys III (Foto 4).

**Foto 4** – Interseção entre os Bairros Jardim Aurenny II e III: ocupação irregular comercial e residencial na via verde



**Autor:** CARVALHÊDO, W.S. (2011)

Essas áreas foram destinadas à proteção e ao consequente equilíbrio ambiental consideradas pelo ITERTINS (Instituto de Terras do Tocantins), como rurais e parceladas em chácaras. Todavia, não se respeitou as características ambientais do sítio. Os módulos resultantes do parcelamento passaram a ser utilizados no assentamento humano em forma de Licença de Ocupação de Terras Públicas, deixando o sistema vulnerável às ações antrópicas.

Algumas destas chácaras foram micro-parceladas, pelos detentores das Licenças de Ocupação e subdivididas em lotes e ocasionou a degradação ambiental das APP's. Outros segmentos integrantes desta sub-bacia, locais considerados áreas de risco, foram posteriormente parceladas e aprovadas pelo

poder público municipal, bem como as proximidades de nascentes de alguns afluentes do Córrego Machado (Foto 5).

**Foto 5** – APP entre os Bairros Jardim Aurenny III e IV: residência ocupando uma Área de Proteção Permanente (APP)



**Autor:** CARVALHÊDO, W.S. (2011)

Os Bairros Jardins Aurenny II e Jardim Aurenny I e ao sul do Jardim Aurenny IV, foram projetados sem considerar a morfologia do terreno e acentuaram os problemas de urbanização. Os projetos não consideraram o perfil topográfico local, causando cortes desnecessários no relevo que elevou significativamente os custos de implantação da infraestrutura e habitação (Foto 6).



**Foto 6** – Bairro Jardim Aurenny II: residência e o corte no relevo



**Autor:** CARVALHÊDO, W.S. (2011)

Os projetos parcelamento do solo realizados pela iniciativa privada, situados a oeste da Rodovia TO-050 que deram origem aos Jardins Santa Bárbara, Sônia Regina, Bela Vista, Paulista e Santa Helena, também desconsideraram o relevo acentuado do sítio urbano. Recomendou-se antes mesmo da implantação uma (re)adequação que considerasse minimamente os aspectos geológicos e morfológicos do terreno, fator negligenciado que agravou ainda mais os problemas para estes bairros.

A Micro-bacia do Córrego Taquari tem como contribuintes o Córrego Santa Bárbara, outros cursos d'água perenes, intermitentes e periódicos, a Grota do Horácio, e outras grotas secas que se constituem em drenagem natural das águas pluviais. A nascente Córrego Santa Bárbara, bem como vários outras nascentes de seus afluentes, encontram-se a leste da rodovia TO-050, na região de Taquaralto, locais onde a degradação ambiental está acentuada em função da

urbanização. Nas proximidades do início da Grota do Horácio, uma das contribuintes do córrego Santa Bárbara, tem-se o Programa Habitar Brasil – BID –, “Santa Bárbara”, local onde os atributos ambientais são evidentes e deveriam ser preservados.

Entre o Córrego Santa Bárbara e o Córrego Taquarí, situa-se os loteamentos Jardim Sônia Regina, Jardim Bela Vista, Jardim Paulista e o Distrito agro-industrial de Taquaralto. Esses loteamentos precisariam ser modificados no seu desenho original, para integrar-se melhor ao relevo e não causarem danos significativos a morfologia com impactos negativos de assoreamento dos recursos hídricos e desnivelamento das residências em relação à rua (Foto 7). Essa micro-bacia apresenta uma parcela significativa de solo hidromórfico. É formada também por um misto de planícies, morros, pequenos vales, veredas, grotas secas, nascentes e cursos d’água perenes e outros intermitentes.

**Foto 7** – Bairro Jardim Bela Vista: Residência e o corte no relvo



**Autor:** CARVALHEDO, W.S. (2011)

Das nascentes do córrego Taquarí até o seu encontro com a Rodovia TO-050, nota-se áreas com potencial para o parcelamento do solo em harmonia aos elementos naturais, desde que fossem consideradas as nascentes e grotas existentes. Ao norte do Córrego Taquarí, após receber como afluente o Córrego Santa Bárbara, foi implantado o programa de assentamento social Jardim Taquarí, em local privilegiado e adequado para este tipo de empreendimento. A formação do relevo é plana, com uma vegetação típica de cerrado ralo, tendo a oeste a massa d'água do lago formado pelo represamento das águas o Rio Tocantins em função da hidrelétrica do Lajeado. Entre a Micro-bacia do Córrego Taquari e a Bacia do Ribeirão Taquaruçu Grande encontra-se a Área de interesse específico para navegação aérea, Área da INFRAERO, onde os atributos ambientais foram preservados.

A Sub-bacia do Ribeirão São João tem a sua formação compreendida entre o Córrego Taquari ao norte que margeia pelo oeste, o Ribeirão, a Rodovia TO-050 a leste e a cota 212m do lago formado pela UHE do Lajeado, a oeste. Essa área da sub-bacia foi considerada pelo macrozoneamento como Área de Urbanização Preferencial<sup>1</sup>. O seu contexto natural é constituído por planícies e por atributos ambientais naturais de relevância para o município, como as matas de galeria, as nascentes que contribuem para o Córrego Taquarí, além dos fundos de vale, morros, vales, veredas, grotas secas, nascentes e cursos d'água perenes e intermitentes, A vegetação predominante é o Cerradão.

Para as áreas compreendidas às margens do lago, deveriam ser garantidas a preservação e a manutenção de suas características naturais com o estabelecimento de parâmetros de uso e ocupação do solo compatível com a proteção ambiental.

---

<sup>1</sup>Vale ressaltar que a Área de Urbanização Preferencial é uma reserva que ainda se mantém, para ocupação apenas quando 70% das dimensões do perímetro urbano atual estiverem sido consolidado, este segmento encontra-se ao Sul do atual Distrito Industrial.

A leitura das áreas urbanas dos bairros permitiu compreender seus problemas em relação: à estrutura demográfica, social e urbana; processo de expansão; transformação do uso e ocupação do solo; mobilidade e acessibilidade de veículos e pessoas; impactos ao meio ambiente; qualidade do espaço público; disponibilidade da infraestrutura e equipamentos sociais urbanos. Estes podem ser sistematizados:

1. A população dos bairros tem a impressão que não faz parte do mesmo contexto urbano de plano básico, evidenciando a falta de identidade do lugar na percepção da população sobre sua cidade;
2. A expansão da cidade foi dissociada do crescimento demográfico e da gestão do seu território. Os loteamentos foram implantados como malhas autônomas, desprezando a geografia local, com uma ocupação dispersa e de baixa densidade que ocupou APP's e APA's, áreas de risco. Esse conjunto de problemas aumenta o custo da implantação da infraestrutura urbana;
3. A estrutura urbana, as funções da cidade, é descontínua devido à desintegração entre o uso do solo, o sistema viário e o transporte urbano;
4. A falta de gestão institucional, atividade de exerce controle sobre a transformação do solo, determinou um padrão de urbanização com poucos atributos de urbanidade e com segregação socioespacial;
5. Os bairros ainda sofrem as consequências da falta de gestão dos recursos naturais, apresentando graves comprometimentos ambientais no que se refere à qualidade hídrica e da vegetação;
6. As vias urbanas não possuem articulação necessária para promover a integração entre os diversos bairros. A duplicação da Rodovia TO-050, sem os devidos cuidados de permeabilidade



do trânsito de pessoas e veículos, ampliou a desintegração entre os bairros situados a leste dos situados a oeste da rodovia;

7. Apesar da importância das avenidas presentes nos bairros, as mesmas não foram tratadas com a devida conformidade entre o conforto do pedestre e a necessidade de veiculação automobilística somadas à circulação dos ciclistas, assim como a relação entre a função de circular e o uso do solo.

O modelo resultante da urbanização desordenada torna-se incompatível com os padrões de qualidade de vida referentes das cidades sustentáveis (BUARQUE, 1994). O governo municipal pretendeu reverter esse quadro através de processo de planejamento urbano em dois níveis iniciados em 2002 e 2004, que progrediriam até as revisões do plano diretor. O primeiro se realizou com o macrozoneamento urbano, estabelecido pela Lei Complementar nº 58, de 16 de setembro de 2002, sendo parte integrante do Plano Diretor. O segundo nível se fundamentou nos princípios que orientaram as intervenções nas áreas do macrozoneamento, organizando e controlando o território, visando o bem estar da população. Porém, mesmo com revisões do plano diretor realizados posteriormente, ainda não foram percebidas mudanças significativas para a população residente.

### 3.2 Jardins Aurenys: os bairros nascidos da segregação

Brito (2009) observa a possibilidade de subdividir a construção e formação de Palmas em dois momentos: a cidade canteiro de obras, onde residia a esperança do migrante no futuro promissor e os discursos de um novo tempo. Momento da estruturação da infraestrutura urbana tendo como estratégia econômica o investimento imobiliário, o marco dos onze primeiros anos de vida

da cidade. “*era o sol de um novo tempo, o crescimento como girassóis, a cidade das oportunidades*” (BRITO, 2009 p. 238).

A partir de 2001, com a conclusão das obras da ponte Fernando Henrique Cardoso e com o fortalecimento da Avenida JK como centro comercial e financeiro, Palmas foi classificada como cidade consolidada. É nesta cidade consolidada que se dá a instituição de novos espaços urbanos fora do plano diretor da nova capital, criando um novo local de confrontos e disputas: os bairros periféricos. O crescimento acelerado agrava os conflitos oriundos das reivindicações dos moradores destes bairros, que passam a se organizar e se fazem mais presentes nos debates políticos sobre o desenvolvimento social e urbano.

Dois anos depois da fundação da nova capital, em 1991, inicia-se a expansão da cidade para além do modelo projetado em consequência da política dos poderes públicos de criarem uma reserva de terra na região central da capital. De acordo com Bazolli (2007), pode-se perceber que desde a implantação da cidade, o poder público, juntamente com a iniciativa privada, criou espaços distantes, cada um a partir de seu objetivo principal: o primeiro para atender à demanda social e o segundo para obter lucro imobiliário, respectivamente.

Desta maneira, a partir do ano de 1992 a expansão periférica se fortaleceu e não pode mais ser contida, o avanço demonstrou claramente o nascimento da urbes apartada, uma nova cidade à margem da região central. Esse processo pode ser constatado a partir da criação dos Jardins Aurenys I, II, III e IV, em 1991, posteriormente com o surgimento dos loteamentos: Jardim Aeroporto; Jardim Bela Vista; Jardim Janaína; Jardim Maria Rosa; Jardim Morada do Sol; Jardim Sol Nascente; Jardim Santa fé; Jardim Taquari; Jardim Vale do Sol; Jardim Irenilda e outros tantos loteamentos clandestinos ou irregulares, que não constam oficialmente por não fazer parte do cadastrado formal na prefeitura”. (BAZOLLI, 2007, p. 90)

Essa ocupação da periferia na região Sul da cidade se estendeu por uma área maior do que a que constava no plano básico, dando origem a uma nova cidade que se torna maior que a planejada segundo Bazolli (2007), Passando dos previstos 9.369 hectares originais para 11.743 hectares ocupados. A construção da capital atraiu para a região, número significativo de migrantes, em busca de trabalho e oportunidades. Os novos bairros tinham por finalidade acomodar esse efetivo que almejava um futuro promissor, pois *“a promessa do novo ‘Eldorado’ fez com que a migração se tornasse outro fator impactante para a capital [e] tal fato colaborou significativamente para a expansão e ocupação irregular”* (BARREIRA, 2009, p. 27).

Neste tipo de empreendimento realizado no Brasil, os primeiros a chegar são os pobres, que se fixam territorialmente em localidade escolhida direta ou indiretamente pelo poder público como destacou Gouvêa (1995) nos estudos sobre a construção de Brasília e Lira (1995) ao analisar Palmas. Esses novos grupos sociais ainda experimentam uma convivência recente sujeita às tensões e conflitos característicos dos pioneiros e em maior número ao ocupar tais espaços e constituírem uma sociabilidade diferente daquela imaginada pelos projetistas na cidade planejada (VESSENTINI, 1986).

Com a pouca atuação do poder público diante do intenso fluxo de migrantes, o quadro social se definia de maneira a caracterizar uma desorganização no desenvolvimento da cidade, criando uma formação desordenada e excludente, tal qual o modelo tradicional brasileiro (PAVIANI, 1989). Esta situação tornou-se evidente quando o governo adotou o Plano Estratégico Municipal para Assentamentos Subnormais no Município de Palmas (PEMAS), criado pelo governo municipal *“para impedir a entrada de pessoas que não possuísem lotes na cidade. Com isto, esta população foi se instalando nas adjacências do então vilarejo denominado Taquaralto, local da barreira policial”* (MOLFI, 2009, p. 22).

Os bairros denominados Jardins Aurenys foram implantados em etapas. Os financiamentos federais foram quase inexistentes, o que contribuiu para o surgimento de núcleos carentes em contraposição à cidade planejada para ocupação e expansão. Na verdade, conforme Kran e Ferreira (2006), a população foi “empurrada” para estas áreas, longe da cidade planejada.

Distante do centro urbano planejado, os bairros Jardins Aurenys constituíram-se a partir da expansão do bairro Taquaralto, em virtude da aglomeração humana no seu entorno.

Conforme explica Molfi (2007), esta dinâmica deu origem aos loteamentos Jardins Aurenys I, II, III e IV nos arredores de Taquaralto para atender ao grande fluxo de migrantes de baixa renda em busca de melhores condições de vida que, por este fato, não poderiam adquirir sua residência no perímetro urbano da cidade. Não por coincidência, este é um conjunto de bairros com alta densidade demográfica, conforme afirma Kran e Ferreira:

As maiores densidades na Região de Palmas Sul (Taquaralto e Jardins Aurenys) e nas Quadras da Região Norte coincidem com as áreas inicialmente ocupadas através de invasões de lotes urbanos (parte deles posteriormente urbanizados e regularizados), para onde migrou o contingente populacional mais pobre, mantendo-se esta tendência de ocupação nas demais quadras desta região da cidade e de surgimento de bairros periféricos (KRAN & FERREIRA 2006, p. 132).

Criadas sem um planejamento, estes bairros não se integravam pelas principais vias e, por isso, a malha viária resultante era fisicamente desarticulada, o que não permitia uma completa utilização das funções urbanas. Além disso, *“tratam-se de áreas da cidade onde os níveis de pobreza, desemprego e dependência dos serviços e equipamentos públicos são elevados [...]”* (PALMAS, 2002, p.17).

Para Melo Junior (2008), o que marca a consolidação da periferia de Palmas é a atuação do Estado em segregar os trabalhadores de baixa renda, explicitada na criação das áreas habitacionais no entorno da nova capital e pela implementação de programas habitacionais para famílias com renda de até três salários mínimos situadas neste segmento da cidade. Este exemplo serve para reafirmar a lógica da segregação socioespacial, um planejamento excludente pensado e praticado pelo Estado, em que a população de menor poder aquisitivo é induzida a aglomerar-se distante das áreas urbanizadas, *“preferencialmente longe dos olhos da minoria privilegiada, mantendo visível somente parte da cidade, a cidade dita formal, símbolo do planejamento modernista”* (OLIVEIRA; CORIOLANO, 2007, p. 5).

A história dos bairros Jardins Aurenys inicia-se em 1990 com as famílias do interior do Tocantins e de outros estados que mudaram-se para Palmas em busca de um futuro melhor. A dinâmica deste fluxo migratório fez com que o poder público iniciasse então o processo de formação dos bairros destinados a receber estas famílias. *“Em 1990 a extinta Companhia de Desenvolvimento do Tocantins (CODETINS) deu início à distribuição de lotes na área onde ficam hoje o Aurenys I e II”* (VÍDEO, 2007). Ainda de acordo com o Jornal do Tocantins, aqueles moradores que não conseguiam de imediato o lote recebiam uma senha. Porém, com a demora na distribuição de novos lotes, as famílias que estavam à espera começaram a ocupar irregularmente onde hoje se localizam os Jardins Aurenys.

Na década de 1990, a situação habitacional em Palmas tornou-se preocupante para o poder público, como nos apresenta a observação de uma publicação do Diário Oficial do Estado nº. 131 de 10 de abril de 1992, em que o governo reconhece os problemas que vinha enfrentando:

O Estado do Tocantins vive uma situação habitacional grave, caracterizada pelo acentuado déficit de moradia e a carência de

equipamentos urbanos e de saneamento básico [...]. A penosa questão habitacional e a de saneamento se aprofundam, ainda mais, com o aumento da intensidade do fluxo migratório, oriundo de diversas regiões, e as especiais do Maranhão e do Pará (TOCANTINS, 2001 apud MOLFI, 2007, p. 58).

Ainda, em relação à ocupação desordenada, Molfi (2007) chama a atenção para o Relatório Final do Plano Estratégico Municipal para Assentamentos Subnormais de Palmas, reportando que:

Considerando que o forte fluxo migratório era constituído de um contingente populacional de baixa renda, é compreensível que a grande maioria desses imigrantes não poderia se instalar na área do Plano Diretor, pois essa, em função dos altos custos, não oferecia possibilidades de abrigo para essa população. Esse fator de exclusão social acabou fazendo com que se construísse, desde o início de Palmas, uma outra cidade, mais pobre, na periferia do seu Plano Diretor. No momento essas áreas da periferia abrigam 40% da população total do município (dados estimados pela UEM). Desse modo, as áreas inicialmente previstas para a expansão Norte e Sul, propostas no Plano Diretor, passaram a ser ocupadas desde 1990 com a efetivação da criação dos bairros Aurenys I, II, III e IV por meio da lei nº 68/90 de 28 de agosto de 1990 em que “dá nome ao Bairro Jardim Aurenys no Distrito de Taquaralto. (TOCANTINS, 2001 apud MOLFI, 2007, p. 59).

Por fim, o mesmo relatório comprova o caráter excludente do modelo de ocupação empregado na nova capital, uma vez que, visando uma ocupação ordenada e sequenciada, o governo determinou o fechamento da Rodovia no limite de Taquaralto. Desta forma, todo imigrante sem definição ou condições financeiras de moradia eram obrigados a retornarem ou fixarem-se improvisadamente fora do perímetro urbano do plano básico e abrigarem-se em local inadequado à moradia, transformando os locais sem ocupação em um bairro densamente povoado, porém sem infra-estrutura adequada ao volume demográfico que ali se estabelecia. Tornando-o fonte de demanda social prioritária que acarretaria a organização dos moradores com objetivo de sanar estas necessidades.

A região comportava uma população de mais de 70 mil habitantes, distribuída de acordo com levantamento feito pelo projeto “Palmas Minha Cidade” (promovido pelo Jornal do Tocantins, edição 2009), em sete bairros, que na atualidade já se aproxima-se dos 90 mil habitantes (IBGE, 2010). O projeto foi implantado em 2007 e tem como objetivo provocar debates sobre as principais demandas que a cidade de Palmas apresenta com a finalidade de alcançar soluções para tais, envolve todos os bairros e quadras da cidade, ao levantar indicadores junto à população sobre saúde, segurança, habitação, educação dentre outras áreas prioritárias.

Os resultados deste projeto foram obtidos a partir de uma abordagem domiciliar que teve como objetivo colher junto à população dos bairros e da região central da cidade (plano básico) opiniões a respeito da qualidade de vida e necessidades destes locais, além de possibilitar um levantamento socioeconômico da população ali residente. Os participantes foram determinados com base no Cadastro Multifinalitário criado pela administração municipal em 2003 e também com base na primeira realização do projeto, em 2007. A coleta dos dados realizou-se no mês de julho de 2009.

Para este trabalho, foram analisados apenas os dados referentes à região 2 do projeto, que consiste nos bairros Aurenny I, II e IV, além do bairro Irmã Dulce, com o objetivo de apontar a contextualização necessária dos aspectos apresentados.

O perfil desta região, de acordo com a pesquisa do projeto, apresenta uma pirâmide etária equilibrada em relação ao sexo, tendo como faixa etária predominante dois grupos, um de 25 a 29 anos e outro de 50 a 59 anos. Boa parte destes habitantes é oriunda do interior do Tocantins (29%) e os nascidos na capital compõem pouco mais de 13% dos moradores. Os demais chegaram à cidade partindo do Maranhão (20%), Goiás (12%), Pará (8,5%), Piauí (5,5%), Minas Gerais (3%) e demais estados brasileiros (9,5%).

A renda mensal familiar predominante é de 02 a 05 salários mínimos (38,5%), seguida de quem ganha 01 a 02 salários (33%). Vale ressaltar que a parcela desta população que recebe mensalmente mais de 05 salários não ultrapassa os 10%. O ensino médio foi completado por pouco mais de 50% da população, enquanto apenas 4,5% possuem curso superior. Cerca de 70% da população destes bairros são economicamente ativos, ou seja, inseridos no mercado de trabalho. Destes, 35% encontram-se no mercado informal, sem carteira assinada.

A organização familiar pode ser dividida em 40% dos domicílios, sendo que destes 28,5% são os cônjuges que se responsabilizam. A maioria da população mora em imóveis próprios e quitados, cerca de 40% residem em Palmas a mais de 15 anos e esta região apresenta uma média de 3,9 moradores por domicílio.

Entre os entrevistados pelo Projeto Palmas Minha Cidade, 77% estão satisfeitos ou muito satisfeitos em morar na capital. Porém, destacam a saúde e o emprego como os principais problemas, sendo 28% e 27%, respectivamente. Também a maioria dos entrevistados, 78,5%, vê a industrialização da cidade como a melhor forma de desenvolvimento econômico do município.

Quanto à avaliação da região em que reside, a população entrevistada apontou saúde e segurança como principais problemas a serem sanados, seguidos de pavimentação e desemprego, enquanto a educação é vista como o principal ponto positivo do local. Habitação e moradia são os quesitos que menos afligem a população destes bairros.

Por se localizarem em regiões afastadas do centro da cidade, o que chamamos de bairros, os serviços considerados básicos geralmente apresentam alguma deficiência, tais como: falta de ônibus nas linhas que atendem a região, pequeno número de funcionários nos postos de saúde e atendimento sanitário deficiente. Os equipamentos públicos essenciais às funções urbanas tornam-se



escassos e de difícil acesso nestas localidades, levando a comunidade a se organizar a fim de buscar reparar estas pendências. Esta organização comunitária é representada pelas associações de moradores de bairros, concebida aqui na associação dos moradores do Bairro Jardim Aurenny II.

Com o surgimento dos bairros, surge uma série de necessidades junto aos seus moradores e ao poder público. As atuações de ambos ao longo do tempo atenuam algumas dificuldades, mas ainda resistem problemas mais complexos como moradia, saúde, assistência social, transporte e infraestrutura.

Morar distante do centro de Palmas torna-se um grande desafio para sua população e a ausência de qualquer infraestrutura era inicialmente um dentre os maiores agravantes para a população que constituiu um cenário com déficits estruturais e levou as famílias que ocupavam estes bairros, à uma organização própria. *“À sombra dos pequizeiros, as primeiras reuniões foram dando um alento a estas famílias e indicavam que a luta por melhorias estava começando”* (SILVA, 2008 p. 189) .

Quando chegou à cidade, o migrante deparou-se com novas demandas, e, por conseguinte, buscou mecanismos para o acesso a essas novas necessidades. Para tanto, os moradores da região se organizaram criando instrumentos de lutas como um movimento social que reivindica seus direitos, neste caso, a Associação de Moradores do Jardim Aurenny II. A partir desta organização, influenciados por um conjunto de relações existentes no contexto histórico, econômico, cultural, político e social, desenvolveram ações que os fizeram emergir enquanto protagonistas que conquistaram seu espaço e modificaram o cotidiano.

Através desta organização um mecanismo de democracia participativa é iniciada ao transformar-se na associação de moradores do bairro, que também obteve a participação da mulher como destaca Tavares (2008), ao retratar que a presença feminina torna-se mais efetiva em papéis de lideranças dentro dos movimentos sociais, quando o voluntarismo representa a principal característica.

Sua presença está engendrada no fator histórico do papel da mulher como responsável pelo bem-estar dos que estão à sua volta, já que “*servir é a palavra de ordem tanto no espaço da moradia como no trabalho*” (TAVARES, 2008, p. 21).

O motivo que gera o maior número de migrações, direta ou indiretamente, está atrelado ao caráter econômico, pois as pessoas partem em busca de seu sustento, melhoria na qualidade de vida e “*apostam na sobrevivência em outras regiões, iludidas com o sonho do emprego, de bom salário*” (MARTINS e VANALLI, 2004, p. 35). Essas condições se apresentam geralmente onde o capital econômico se concentra, via investimentos como os que ocorreram para a construção da capital. Assim, todos em Palmas são migrantes, pois a cidade não existia: ela não era origem, era destino.

A dispersão e a baixa densidade populacional ocorrem principalmente nos Bairros Jardins Aurenys II e III, nestes bairros a infra-estrutura urbana é precária, a iluminação pública é deficitária, as ruas são mal iluminadas. No Jardim Aurenys III, os maiores problemas estão relacionados à estrutura viária, salvaguardando exceções, as vias urbanas dos bairros não possuem articulação necessária para promover a integração entre os mesmos, por serem impedidos à barreira criada pela rodovia TO-050, o que gera uma ruptura tanto no traçado, quanto à circulação, principalmente para os pedestres. Ademais, as avenidas não apresentam a mesma qualidade de desenho como os existentes no plano básico. Contudo, constata-se a ação do poder público municipal e estadual na pavimentação da Avenida Goiás, que interliga o Jardim Aurenys II ao Jardim Aurenys III.

A segregação socioespacial na cidade se manifesta pela deliberada ação do Estado, que direcionou a demanda por moradia da população de baixa renda para os diferentes bairros. Como também, devido a distância espacial entre o plano básico e os mesmos, além disso, a ocupação destes últimos não foi objeto

de planejamento urbano ou gestão institucional, que contraditoriamente contribuiu para a ocorrência segregação.

Examinar o espaço urbano de Palmas é pensar a constituição das quadras e dos bairros distintamente, e, além disso, refletir sobre a segregação presente na dinâmica de produção do espaço urbano da cidade. Tanto o Jardim Aurenny I, como todos os demais bairros, passaram, sobretudo, a serem adjetivados à áreas de “favela” e/ou “periferia”. Não obstante, o termo periferia é bastante inerente para entender os bairros, visto que o mesmo se situa em uma área que fica na marginal da rodovia, e ainda, em localidade posterior ao perímetro urbano do plano básico.

Neste contexto, os bairros foram incorporados ao perímetro urbano devido à sua proximidade do mesmo, visto que o governo municipal não teve alternativa com a ocupação destas áreas e findou na segregação residencial ordenada pelo Estado, pois *“a segregação residencial pode resultar também de uma ação direta e explícita do Estado através do planejamento, quando da criação, a partir do zero, de núcleos urbanos”* (CORRÊA, 2002, p.27).

É inquestionável o fato de que o Jardim Aurenny I, e, de maneira geral, todos os demais bairros, são segregados. Tornou-se uma periferia na perspectiva da localização geográfica, institucional e social, que além de ser um dos enclaves para a população de baixo poder aquisitivo, é pouco atendida com os serviços públicos urbanos municipais necessário à vida cidadina.

A população pobre está em toda a parte nas grandes cidades. Habita cortiços e casas de cômodos, apropria-se das zonas deterioradas e subsiste como enclaves nos interstícios dos bairros mais ricos. Mas há um lugar onde se concentra, um espaço que lhe é próprio e onde se constitui a expressão mais clara de seu modo de vida. É a chamada periferia. A chamada “periferia” é formada pelos bairros mais distantes, mais pobres, menos servidos por transporte e serviços públicos (DURHAM, 1988, p.173).

Além disso, os fundos de vale que dividem o plano básico dos bairros, representou um instrumento natural divisório e limitador de acesso a cidade, entre o (des)ordenamento e o planejamento, como se houvessem proposições distintas entre os dois segmentos da capital. Torna-se notória que essa extensão não se apresenta desconexa do plano básico, mas fora criada no intuito de conter o processo de segregação e/ou favelização. A separação física materializa-se também enquanto estereótipo da população, por entenderem Palmas com finalidade de separar os “pobres” dos “ricos”, os que têm condições dos que não têm, e que, portanto não merecem morar na cidade planejada.

Contudo, a segregação passa a incorporar a vida a população com a subjetividade de pertencimento daqueles que residem do plano básico e de não pertencimento daqueles que residem fora dele, nos bairros. Estes elementos foram resultantes principalmente da especulação fundiária ao progredirem para imobiliária, os lotes ainda são inacessíveis para a maioria dos moradores que buscam residir no plano básico, como também as residências e consequentemente os aluguéis tornam-se elevados, onerando o orçamento das diversas famílias que sonham com este acesso (BAZOLLI, 2007). O que resultou nas relações de empregabilidade e residência, cujos moradores deslocam-se diariamente entre grandes distâncias do trabalho e a moradia por meio de um deslocamento pendular.

Não obstante, o Jardim Aurenny I, bem como todos os demais Aurenny's tem grande relação com o plano básico, devido ao fato de surgirem quase que consoante ao mesmo. Um bairro, assim, que surge por causa da segregação que a cidade gera e, por conseguinte, criar no imaginário de seus moradores a existência de duas cidades em um mesmo limite territorial, com respaldo institucional do governo. Nestes termos, podemos perceber que os governantes de Palmas herdaram os mesmos problemas das cidades satélites de Brasília, no âmbito de afastar do centro os índices que estão agregados aos baixos salários (PAVIANI, 1989).

A lógica da segregação perpassa à subjetividade dos moradores do bairro e da cidade como um todo. De um lado verificamos que os moradores do Jardim Aurenny I fazem a relação entre o bairro e o plano básico como se estivessem falando de suas cidades diferentes, em uma sensação de não pertencimento à cidade, excluídos dos planos governamentais e dispensáveis do planejamento estatal (Lefebvre, 2008), por outro lado, os moradores possuem um sentimento de pertencimento mais direto com o bairro do que com a cidade propriamente dita, como uma territorialidade abstrata (HAESBAERT, 2004), enquanto o sentimento de não pertencimento é apresentado pela população do plano básico em relação aqueles segregados.

Segundo Castells (1999, p.23) *“identidades, constituem fontes de significados para os próprios atores”*, partindo desta análise percebemos que os significados e sentimentos são construídos entre os atores do exterior para o interior, do de fora para o de dentro, do não pertencimento para o pertencimento, uma representação da afirmação ou negação do indivíduo, entre os indivíduos e para os mesmos. Nesse processo de troca, a segregação atua ora como uma fonte de afirmação ora como uma fonte de negação, ou seja, a segregação ajuda a fortalecer identidades em certo momento, ao mesmo tempo em que acentua o processo subjetivo de segregação tanto pelos segregados quanto pelos segregadores.

A identidade é formada também a partir da segregação, uma relação que pode ser entendida entre os estabelecidos e os outsiders (ELIAS & SCOTSON, 2000). Tal relação não se limita aos moradores do plano básico com aqueles do Jardim Aurenny I, mas com todos os moradores, incluindo os bairros.

Elias e Scotson (2000 p.8), afirmam que *“as categorias de estabelecidos e outsiders se definem na relação que as nega e as constitui como identidades sociais. Os indivíduos que fazem parte de ambas estão, ao mesmo tempo, separados e unidos por um laço tenso e desigual de interdependência”*.

O estigma de periferia, criado aos moradores dos bairros incluindo o Jardim Aurenny I, está diretamente relacionada à disposição geográfica de segregação, bem como sua formação e regulamentação governamental percebida na história de consolidação da capital, elementos inevitavelmente relacionados à renda e posse da terra. A segregação que a princípio diz respeito a espacialização dos bairros, mas que no transcurso dos anos adentra pela identidade que os moradores criaram com e a partir do bairro, revela a relação entre a (re)produção do espaço urbano e da segregação.

O espaço urbano de Palmas foi criado a partir de uma distinção, ou seja, uma cidade cujo planejamento se realizou deixando de lado o pobre, as pessoas de baixas condições financeiras, aqueles que construíram a cidade, principalmente através do setor da construção civil e passaram a servir de mão-de-obra barata. No Jardim Aurenny I há uma configuração social que pode ser entendida como a “vida de bairro”, elementos que a cidade planejada busca negar (Vessentini, 1986). Essa vida de bairro lhes confere personalidade, representatividade, e esta, pode ser vislumbrada através das relações de vizinhança, de lazer e mesmo comercial.

Os moradores do Jardim Aurenny I se apropriaram do bairro impulsionados pela segregação, procuramos apresentar alguns pressupostos do processo de produção do espaço urbano, pois, ao longo da produção desse espaço tentou-se forjar uma “cidade” à imagem e semelhança dos traçados modernos arquitetonicamente divididos e mensuráveis a partir de uma prancheta, no objetivo de idealizar os interesses políticos e econômicos, o que não se realizou completamente, sobretudo, no sentido social (SILVA, 2008). Porém, os anos transcorreram e a cidade mostrou-se enquanto dimensão social, materializada por indivíduos de história, sonhos, ideologias e heranças culturais diversificadas, somada às diferenças de renda.

Dessa maneira, examinar a constituição dos seus bairros é, antes de tudo, refletir sobre a segregação que propiciou a formação dos bairros

legitimamente palmenses. Bairros que se constituem de classes populares, e que permite uma ligação identitária por parte dos moradores mais com o bairro que com a cidade. Então, a partir desses processos é possível entender como se configurou a produção do espaço urbano da cidade planejada, em suma é uma mescla de interesses econômicos e políticos, que produzem a segregação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção do Estado do Tocantins representou um antigo sonho traçado por consecutivas lutas e reivindicações para a autonomia de uma região com infraestrutura precária e atrasada economicamente inserida no estado goiano, os principais personagens que fizeram parte dessa história foram imortalizados em homenagens ao denominarem os pontos mais importantes da cidade. Com a proposta de ocupação do interior do país e a mudança da capital brasileira para o a Região Centro-Oeste, as tentativas de criação de um novo estado a partir da divisão do Goiás ganharam força e apresentavam-se mais efêmeras.

Após a década de 1950 os grandes projetos de desenvolvimento e integração nacional apontaram informações relevantes na justificativa da melhoria administrativa em diversos pontos do país, principalmente daquelas constituída pela Floresta Amazônica. Por meio desta justificativa foram criados movimentos separatistas que buscavam melhorias para as suas cidades e a possibilidade de divisão dos grandes Estados tornou-se mais aceitável pelos governantes.

O objetivo de explorar economicamente as riquezas minerais, hídricas, de fauna e flora da Região Norte alavancou o financiamento da infraestrutura necessária às instituições públicas e/ou privadas e possibilitou interligar os pontos mais distantes no território da federação ao desenvolver o intercambio de tecnologia, informações, matéria-prima e produtos industrializados. O Tocantins apropria-se desta possibilidade e apresenta o fim do atraso socioeconômico do norte goiano a partir da criação do novo estado e a regularização dos títulos de terras para a abertura de crédito com primordiais incentivos às atividades ligadas à mecanização da agropecuária.

A topografia e as características do Cerrado somada a tecnologia de correção do solo e o preço acessível a terra, tornaram-se os principais atrativos



na exploração do plantio de diferentes culturas e criação animal no interior do novo estado e despertou o interesse dos grandes produtores rurais. Com a criação do Tocantins a partir da Constituição de 1988 a geopolítica no âmbito da melhor escolha para a capital é iniciada, os interesses políticos apontam distintas alternativas atreladas à história, influência, localização, ou mesmo, o poder de decisão das cidades existentes.

Contrariamente aos interesses da população a capital é transferida em caráter provisório entre as principais cidades e a intenção de construir uma cidade no Sudeste da Amazônia Oriental, inserida no contexto da Amazônia Legal e Região central do novo estado torna-se mais evidente. Com isso, a ideologia do novo revela-se a partir da escolha da cidade planejada para representar o modelo de Palmas.

A busca pelo sítio urbano mais adequado é iniciado e nos diferentes exemplos encontrados no Brasil e no exterior, a melhor alternativa tornar-se-ia uma área plana com limites bem demarcáveis a partir de barreiras físicas naturais cujos traçados estivessem em consonância às características do relevo. Para tanto, fora escolhida uma faixa de terra de baixa declividade delimitada ao leste pela Serra do Lajeado e seu parque ecológico estadual que impossibilita a ocupação urbana e ao oeste pelo Rio Tocantins.

Em acordo às características do sítio urbano, o traçado linear para o plano diretor fez-se mais apropriado e permite futuras adequações necessárias à expansão da cidade, tanto para ao norte quanto ao sul, e ainda, garantiu um bom enquadramento urbanístico e paisagístico delimitado pela serra e o lago. Adequações na malha rodoviária estadual foram necessárias e assim, criada a malha municipal em acordo aos objetivos do primeiro projeto, que denominamos plano básico, de controlar a ocupação urbana e conceber uma consolidação progressiva, gradativa e ordenada do centro para a periferia, separando as funções urbanas.

A área central foi constituída a partir da Praça dos Girassóis com a sede do governo estadual e dos principais prédios públicos, conjuntamente a representação dos poderes legislativo, executivo e judiciário. Para as vias do interior da capital foram traçadas a partir da praça duas grandes avenidas que ordenariam a implantação dos setores comerciais, industriais e residenciais. E para a moradia da população foram planejadas as quadras em respeito às declividades do relevo.

Acreditava-se que os operários que construíram a cidade no término da prestação dos seus serviços retornariam aos estados de origem, mesmo equívoco ocorrido em Brasília, mas estes buscaram fixar residência na capital por entenderem-na enquanto uma nova possibilidade de melhoria das condições de vida. Fato que também gerou atração dos diferentes atores na produção do espaço, agregando valor a terra urbana e transformando a especulação fundiária em imobiliária com o crescimento da cidade.

Com essa nova dinâmica na cidade planejada áreas rurais são parceladas e transformadas em lotes urbanos sem considerar as características do relevo, quadriláteros são criadas fora do plano diretor inicial e regulamentadas pelo governo estadual ainda que houvesse terras sem ocupação e os operários, de maioria nordestina, são forçosamente chamados a ocuparem estas terras que passaram denominá-la Taquaralto. Devido a grande distância do centro da cidade alguns moradores arriscavam-se em outro ponto da cidade mais próximo a área central e denominaram-na Vila União.

Para minimizar as ocupações irregulares durante a construção do plano diretor, em parceria a iniciativa privada são loteados os bairros Jardins Aurenys I, II, III, IV, V; que progride na abertura de outros bairros fora do plano básico, instaurando o processo de segregação socioespacial, por meio da oferta de lotes a preços irrisórios. Com a especulação imobiliária nas quadras residenciais próximo às centralidades e amenidades urbanas, a terra urbana adquire alto valor e seletivamente ordenada a ocupação da cidade.

Como alternativa de moradias surgem as kitnet's que variam na forma e localização para acomodar nas diferentes quadras do plano básico, a população que não possui capital financeiro para adquirir um lote e construir sua residência ou alugar uma casa, ou ainda, um apartamento, apresentando mais uma possibilidade de morar nas proximidades do local de trabalho, estudo e/ou lazer. Elementos estes em desacordo às proposições governamentais. Para minimizar esta nova problemática, utilizou-se através da relação público-privada a construção de moradias populares por meio de apartamentos ofertados a classe média.

Torna-se evidente que as condições de moradia no plano diretor foram criadas a partir dos problemas encontrados e principalmente da amplitude progressiva que estes alcançariam, caso não fossem analisados, e ofertadas soluções que minimizassem o alcance de uma parcela ainda mais abrangente da cidade. Ora pública ou privada, a especulação imobiliária progrediu e diferenciou os bairros do plano básico e ainda agregou ao primeiro, um sentimento de estranheza, como se pudesse considerar que as condições econômicas diferenciasssem o direito de habitar.

Nos bairros, inicialmente denominado pelo zoneamento urbano de Palmas Sul, a dinâmica da cidade tornou-se diferenciada e criou uma centralidade secundária de comércio popular no bairro Taquaralto com a presença de agências bancárias e correios, postos de saúde e filiais das principais lojas da capital, mesmo que ainda prepondere o uso habitacional. Estes concebidos sem ordenamento territorial urbano a partir das características do relevo, ainda necessitam de grandes investimentos na infraestrutura urbana devido as condições de precariedades que a maioria dos bairros ainda enfrentam.

As irregularidades criadas inicialmente pelo poder público estadual e posteriormente administrada pela iniciativa privada nos loteamentos ofertados nas regiões mais distantes do plano básico, acarretaram para o município um alto custo, devido a necessidade de construir e conceber as condições mínimas

de salubridade à população. E ainda, por estender o saneamento básico, a rede elétrica e o tratamento de esgoto, áreas rurais e urbanas localizadas entre os bairros e o plano básico foram valorizadas e mantém o processo de especulação, devido estar próximas às infraestruturas levadas ao extremo sul da urbanização.

Consequentemente o plano básico não é consolidado e os bairros são incorporados ao plano diretor, aumenta-se significativamente o perímetro urbano da cidade planejada e são concebidos alto custo na implantação de um planejamento que visou atender apenas a classe mais seletiva da pirâmide social ao buscarem na maioria da população, uma oferta de mão-de-obra barata, sem considerar a necessidade de habitar dos operários, os verdadeiros construtores da cidade que modificaram, burlaram e se adaptaram aos interesses do poder político e hegemônico. A partir da segregação, os bairros buscam sua identidade e vivenciam a discriminação, mas combatem-na com a organização em agrupamentos ou movimentos sociais reivindicatórios, dos direitos de habitar através das associações de bairro que discutem as diretrizes para a melhoria da vida em comunidade, no âmbito de persuadir os governantes com a força de seus representantes.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- BARREIRA, K. L. N. C. **Mobilidade urbana em Palmas**: Contradições, Cidadania e Sustentabilidade. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/UNB. 2009.
- BARROS, N. C. C. de. **Roraima**: paisagens e tempo na Amazônia Setentrional. Recife: Editora da UFPE, 1995
- BAZOLLI, J. A. **Os efeitos dos vazios urbanos no custo de urbanização da Cidade de Palmas-TO**. 154f. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Tocantins, Pós-Graduação em Ciência do Ambiente, 2007.
- BECKER, B. K. **Amazônia**. Rio de Janeiro: Ática, 1990.
- \_\_\_\_\_. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: GARAMOND, 2007.
- \_\_\_\_\_. **Amazônia**: Geopolítica na virada do III milênio. ed. Garamond. São Paulo. 2004.168 p.
- \_\_\_\_\_. Amazônia: mudanças estruturais e urbanização. In: GONÇALVES, M. F. GALVÃO, A. C. F. **Regiões e cidades, cidades nas regiões**. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003.
- \_\_\_\_\_. Fronteira e Urbanização Repensada In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.43, n.3/4, p.357-371, jul/dez 1985.
- \_\_\_\_\_. Geopolítica da Amazônia. **Revista Estudos Avançados**. USP, São Paulo. n. 53. 2005. p 71-86.
- BENEVOLO, L.: **Orígenes de la Urbanística Moderna**. Buenos Aires: ed. Tekne, 1967.

BRITO, E. B. **O Papel de Palmas na Rede de Integração Regional**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade da Grande Dourados. Dourados, 2009.

BRUNI, F. Z. **IDEAIS SEPARATISTAS E AUTONOMIA POLÍTICA**: depoimentos sobre a criação do estado do Tocantins. 202 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Centro de Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC. Bens Culturais e Projetos Sociais. 2007.

BUARQUE, S. C. **Metodologia de Planejamento do Desenvolvimento Sustentável**. IICA. Recife, 1994

CALDEIRA, T. P. do R. **CIDADE DE MUROS**: crime, segregação e cidadania em São Paulo, São Paulo: Editora 34, Edusp, 2000

CAMPOS, C. E. et. al **CAMBERRA**: a cidade planejada. Trabalho de História da Arte III, Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Assis Gurgacz. Cascavel, 2003. Disponível em: [http://www.fag.edu.br/graduacao/arquitetura/anais2006/2003/trabalho\\_camberra.pdf](http://www.fag.edu.br/graduacao/arquitetura/anais2006/2003/trabalho_camberra.pdf). Acesso em: 18 Jun. 2011.

CARLOS, A. F. A. **Espaço – Tempo na Metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001

CASTELLS, M. **A questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

\_\_\_\_\_. **O poder da identidade**. 2. São Paulo. Paz e Terra, 1999.

CAVALCANTE, M. do E. S. R. **O discurso autonomista do Tocantins**. São Paulo: EDUSP, 2000.

\_\_\_\_\_. **Tocantins**: O Movimento Separatista do Norte de Goiás 1821-1988. Goiânia: UCG. São Paulo: Anita Garibaldi, 1999.

CAVALCANTI, L. de S. Uma geografia da cidade – elementos da produção do espaço urbano. In: CAVALCANTI, L. de S. (Org.). **Geografia da Cidade**: a produção do espaço urbano em Goiânia. Goiânia: Alternativa, 2001, p. 11-32.

CHOAY, F. **O urbanismo. Utopias e realidades. Uma antologia.** São Paulo: Perspectiva, 1979 (Coleção Estudos/Urbanismo).

CODEPLAN, O. **Relatório Técnico sobre a Nova Capital da República.** Relatório Belcher, 4a Edição, GDF/Codeplan, Brasília, 1995.

\_\_\_\_\_. **O Relatório Técnico sobre a Nova Capital da República.** Relatório Belcher, 3a Edição, GDF/Codeplan, Brasília, 1991.

CONGRESSO – **Diário do Congresso.** Palmas 21 Anos sem Revisão do Plano Diretor: crescimento desordenado pode alterar projeto original.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro, v.49, n.3, p.39-68, jul./set. 1987.

\_\_\_\_\_. **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro. Bertrand do Brasil, 2006.

\_\_\_\_\_. **O Espaço Urbano.** 4.ed. São Paulo. Ática, 2002

\_\_\_\_\_. Rede Urbana e formação espacial - uma reflexão considerando o Brasil. In: **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano v, n. 8 p. 121-129, jan/jun., 2000.

COSTA, L. Memorial do Plano Piloto de Brasília In: **ArPDF, CODEPLAN, DePHA.** Brasília, cidade que inventei, Brasília 1991.

DEÁK, C. Capital Fixo e Transformação do Processo de Produção do Original “**Rent Theory and the price of urban land/ Spatial organization in a capitalist economy**”. PhD Thesis. Cambridge, 1985 (Tradução Francisco de Almeida) FAUUSP, 2007.

DUARTE, H. da S. H. A Cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciária. In: **Revista de Geografia.** p.53-98, v. 1, n. 36, 1974.

DURHAM, E. R. A Sociedade Vista da Periferia. In: LÚCIO, K. (Org). **As Lutas Sociais e a Cidade.** São Paulo. Paz e Terra, 1988.

ELIAS, N. & SCOTSON, J. L. **OS ESTABELECIDOS E OS OUTSIDERS:** sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editor, 2000.

GOMES, H. e NETO, A. Teixeira. **Geografia Goiás/Tocantins.** Goiânia: Editora da UFG, 1993.

GOUVÊA, L. A. de C. **Brasília:** a capital da segregação e do controle social – uma avaliação da ação governamental na área de habitação. São Paulo: Annablume, 1995.

GUERRA, A. T. **Estudo Geográfico do Território do Rio Branco.** Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1957.

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade.** (Tradução de Armando Corrêa da Silva). São Paulo: Hucitec, 1990.

HORWOOD, E. M. e BOYCE, R. R. Studies of the central business district and urban freeway development. In: M. Yeater, (org.) **The Urban American City.** Seattle, University of Washington Press 1959. p. 319-327

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico de 2000.** Rio de Janeiro, 2011.

IPPUC – Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba. **Memória da Curitiba Urbana.** Depoimentos. 8 volumes. Curitiba: IPPUC, 2001.

IPUP, Instituto de Planejamento Urbano de Palmas. **Caderno de Revisão do Plano Diretor de Palmas.** Plano Diretor de Ordenamento Territorial. Prefeitura Municipal de Palmas/TO 2002.

\_\_\_\_\_. Instituto de Planejamento Urbano de Palmas. **Caderno de Revisão do Plano Diretor de Palmas Sul.** Plano diretor de ordenamento territorial. Prefeitura Municipal de Palmas/TO 2006.



KRAN, F.; FERREIRA, F. P. M. Qualidade de Vida na Cidade de Palmas – TO: uma análise através de indicadores habitacionais e ambientais urbanos. **Ambiente & Sociedade**. p. 123-141, v. 9, n. 2, jul./dez. 2006.

LEFEBVRE, H. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

\_\_\_\_\_. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo, Ática, 1998.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001

\_\_\_\_\_. **A re-produção das relações de produção**. Trad. Antônio Ribeiro e M. Amaral. – Porto: Escorpião, 1991.

\_\_\_\_\_. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2008

LIPIETZ, A. **O Capital e seu Espaço**. São Paulo: Nobel, 1988. Trad: Manoel Fernando Gonçalves Saabra.

LIRA, E. R. **A Gênese de Palmas – Tocantins**. Porto Nacional: Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, 1995.

MARICATO, E. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 17, n. 48, 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br>. Acesso em: 27 set 2011.

MARQUES, M. T. C. **CONDIÇÕES DE HABITABILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS-MA**: Estudo das atividades comerciais e de serviços necessárias e das atividades incompatíveis. 91 f. Dissertação (Mestrado em desenvolvimento urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano na Universidade Federal de Pernambuco, 2002.

MELO JUNIOR, L. G. de. **CO YVI ORE RETAMA**: de quem é esta terra? / uma avaliação da segregação a partir dos programas de habitação e ordenamento territorial de Palmas. 80f. Dissertação (Mestrado em arquitetura e urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. 2008.

MOLFI, P. R. **A URBANIZAÇÃO E OS IMPACTOS AMBIENTAIS EM PALMAS:** o caso do Jardim Aurenny III. Dissertação (Mestrado em arquitetura e urbanismo). Programa de Pós-graduação da faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.. Paisagem, Ambiente e Sustentabilidade. 2007

MURPHY, R. E.; VANCE, J. E. Jr.. Delimiting the CBD. **Readings in Urban Geography**. KOHN, C. & MAYER, R. (eds). Chigago: The University of Chicago Press. p. 418-446, 1954.

OLIVEIRA, A. F. de, CORIOLANO, G. P. GOIÂNIA – PALMAS: dinâmicas do planejamento excludente no coração do Brasil. In: **Observatório das Metropolis**, 2007.

OLIVEIRA, D. de. **A POLÍTICA DO PLANEJAMENTO URBANO:** o caso de Curitiba. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Campinas: UNICAMP, 1995.

PALMAS - PREFEITURA MUNICIPAL DE PALMAS. **Relatório do Plano Estratégico Municipal para Assentamentos Subnormais do município de Palmas**. Relatório Final. Palmas: Prefeitura, 2001.

\_\_\_\_\_. **Projeto de Revisão da Região Sul do Plano Diretor**. Palmas, 2003

PARENTE, T. G. **Fundamentos Históricos do Estado do Tocantins**. 3.ed., Goiânia - GO: Editora da UFG, 2007

PAVIANI, A. **BRASÍLIA:** a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1989.

\_\_\_\_\_. **BRASÍLIA:** moradia e exclusão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996

PINTAUDI, S. M. **O TEMPLO DA MERCADORIA:** estudo sobre os shopping centers no estado de São Paulo. 156 f. Tese (doutorado em Geografia)

– Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1989.

\_\_\_\_\_. Os shopping centers no Brasil: condições de surgimento e estratégias de localização. In: PINTAUDI, S. M. e FRÚGOLI JR., H. (orgs): **SHOPPING CENTERS: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

\_\_\_\_\_. Os Shopping Centers brasileiros e o processo de valorização do espaço urbano. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, p. 29-48, 1987.

PONTES, B. M. S. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). In: **URBANIZAÇÃO E CIDADES**. Perspectivas Geográficas. São Paulo: Gasper/EDUSP, 2001. p. 569-607

RIBEIRO FILHO, V. **A Configuração da Área Central de Manaus e sua Dinâmica Recente**. Rio de Janeiro: Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia/UFRJ, 2004.

RIBEIRO, E. B. **O Papel de Palmas na Rede de Integração Regional**. Dissertação (Mestrado em geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade da Grande Dourados. Dourados, 2009.

RIBEIRO, M. Â. **A COMPLEXIDADE DA REDE URBANA AMAZÔNICA: três dimensões de análise**. 1998. 335f. Tese (Doutorado em Ciências) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

RODRIGUES, D. M. T. Hidrovia Araguaia-Tocantins: uma análise da integração e do desenvolvimento. In: **Revista Eletrônica Faculdade Montes Belos**. Goiás, vol.1, n.2, novembro de 2008.

SAJIDA, I. M. MUHAMMAD, I. Planning of Islamabad na Rawalpindi: what went wrong?. In: **42<sup>nd</sup> ISoCaRP Congress 2006**, Istanbul, Turkey. Disponível

em: [http://www.isocarp.net/Data/case\\_studies/720.pdf](http://www.isocarp.net/Data/case_studies/720.pdf). Acesso em: 18 Jun. de 2011.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Edusp, 2002

\_\_\_\_\_. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Edusp, 2005

\_\_\_\_\_. **O Centro da Cidade de Salvador**: Edusp, 1995.

SEPLAN/RO – Secretaria de Planejamento. **Anuário Estatístico de Roraima**: Boa Vista. Governo de Roraima: Secretaria Planejamento de Coordenação, 1999.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Planejamento. **Anuário Estatístico de Roraima**: Boa Vista. Governo de Roraima: Secretaria Planejamento de Coordenação, 2000

SEPLAN/TO – Secretaria de Planejamento. **Anuário Estatístico do Tocantins**: Palmas. Governo do Tocantins: Secretaria Planejamento de Coordenação, 2000

SILVA, O. B. da. **BREVE HISTÓRIA DO TOCANTINS E DE SUA GENTE**: uma luta secular. 3ª (Revisada e Ampliada) ed. Araguaína, Federação das Indústrias do Estado do Tocantins, Solo Editores, 2008.

SILVA, V. C. P. da. **GIRASSÓIS DE PEDRA**: imagem e metáforas de uma cidade em busca do tempo. 239 f. Tese (Doutorado em geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciência e Tecnologia pela Universidade Estadual Paulista de Presidente Prudente, 1998.

SILVEIRA, I.; GATTI, M. Notas sobre a ocupação de Roraima, migração e colonização. **Boletim do Museu Paraense Emilio Goeldi**: Antropologia, v. 4 n.1, p.43-64. 1988

SINGER, P. **Economia Política da Urbanização**. 11ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

\_\_\_\_\_. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: **Produção capitalista (e da cidade) no Brasil industrial**. MARICATO, E. (Org.) 2ª ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982 p.21-36.

SMITH, A. **Lectures on jurisprudence**. Ed. R. L. Meek, D. D. Raphael e P. G. Stein. Indianapolis: Liberty Fund [reimpressão em fac-símile do volume V de “The Glasgow Edition of the Works and Correspondence of Adam Smith”, Oxford: Oxford Univ. Press, 1978]

SOUZA, M. V. M. de. **CIDADES MÉDIAS E NOVAS CENTRALIDADES: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG)**. 236 f. Dissertação de (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia, 2009.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B (Org.). **URBANIZAÇÃO E CIDADES: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente (SP): GASPERR/FCT/UNESP, 2001.

\_\_\_\_\_. Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**. Universidade Estadual Paulista/UNESP. São Paulo, 1991. p. 1-18.

\_\_\_\_\_. **Urbanização e industrialização**. São Paulo: Contexto, 1994.

TAVARES, P. A. Efeito do Programa Bolsa Família sobre o Trabalho das Mães. **Anais do XIII Seminário sobre Economia Mineira**. 2008

TRINDADE JR., S. C.; PEREIRA, J. C. C. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental. In: SPOSITO, M. E. **CIDADES MÉDIAS: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.

TRINDADE JR., S. C.; ROCHA, G. M. Cidade e empresa na Amazônia: uma apresentação do tema. In: TRINDADE JR., S. C.; ROCHA, G. M. (Orgs.).

**CIDADE E EMPRESA NA AMAZÔNIA:** gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Paka-Tatu, 2002. p. 13-23

TRINDADE, E. M. de C. **CIDADE, HOMEM E NATUREZA:** uma história das políticas ambientais de Curitiba. Curitiba: Unilivre, 1997

ULTRAMARI, C.; MOURA, R. **METRÓPOLE:** Grande Curitiba, Teoria e Prática. Curitiba: Ipardes, 1994. 154 p.

VELHO, O. G. **CAPITALISMO AUTORITÁRIO E CAMPEsinATO:** um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento. Biblioteca Virtual de Ciências Humanas, Rio de Janeiro, 2009.

VESENTINI, J. W. **A Capital da Geopolítica.** São Paulo: Ática, 1986.

VIDEO, A. **Palmas Minha Cidade**, vol. I, II e IV. 2007. Jornal do Tocantins. Disponível em: [www.jornaldotocantins.com.br](http://www.jornaldotocantins.com.br). Acesso em: 17 out. 2011.

VILLAÇA, F. **O Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Nobel, 2001.

\_\_\_\_\_. Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil In: DEÁK, C, SCHIFFER, Sueli R. (Orgs.) **O processo de Urbanização no Brasil.** São Paulo: Fupam/Edusp 2004.

WHITACKER, J. S. F. **SÃO PAULO:** o mito da Cidade-Global. 336 f. Tese (Doutorado em arquitetura e urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2003.