

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – TRATAMENTO DA
INFORMAÇÃO ESPACIAL**

**PALMAS:
uma cidade média no coração do Brasil**

Orimar Souza Santana Sobrinho

**Belo Horizonte
2013**

Orimar Souza Santana Sobrinho

**PALMAS:
uma cidade média no coração do Brasil**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Ana Márcia M. Alvim

Coorientador: Prof.Dr.Alexandre Magno Alves
Diniz (PhD)

Belo Horizonte

2013

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pela Biblioteca da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

S232p Santana Sobrinho, Orimar Souza
Palmas: uma cidade média no coração do Brasil / Orimar Souza Santana
Sobrinho. Belo Horizonte, 2013.
156f.: il.

Orientadora: Ana Márcia Moreira Alvim.
Coorientador: Alexandre Magno Alves Diniz
Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.
Programa de Pós-Graduação em Tratamento da Informação Espacial.

1. Palmas (TO) - Zoneamento. 2. Geografia urbana. 3. Análise espacial
(Estatística). I. Alvim, Ana Márcia Moreira. II. Diniz, Alexandre Magno Alves.
III. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-
Graduação em Tratamento da Informação Espacial. III. Título.

SIB PUC MINAS

CDU: 911.3(811.7)

Orimar Souza Santana Sobrinho

PALMAS:
uma cidade média no coração do Brasil

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Tratamento da Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Prof^a. Dr^a. Ana Marcia Moreira Alvim (Orientadora) - PUC Minas

Prof. Dr. Alexandre Magno Alves Diniz (Coorientador) (PhD.) – PUC Minas

Prof. Dr. José Flávio Moraes Castro (PhD) - PUC Minas

Prof^a. Dr^a. Kelly Cristine Fernandes de O. Bessa - UFT

Belo Horizonte, 28 de agosto de 2013.

Dedico esse trabalho à minha Mãe pelo amor e dedicação, Paula Benevides pelo companheirismo e apoio e à memória do meu Pai.

AGRADECIMENTOS

A Deus e às inúmeras pessoas que contribuíram para que eu pudesse concluir essa etapa. Agradeço sinceramente a todos vocês que direta ou indiretamente me deram apoio, incentivo, amizade e equilíbrio.

À minha família que mesmo distante torce pelo sucesso e realização dos meus sonhos.

À resignação, desprendimento, amor e cumplicidade de minha Mãe, companheira certa de todas as horas.

À Paulinha, minha amiga destemida e carinhosa cujos conhecimentos muito contribuíram para a realização dessa pesquisa.

Ao Professor Alexandre Diniz pelo incentivo e apoio com a passagem que mudou minha vida.

À Professora Ana Márcia, minha orientadora e amiga pelo constante apoio, motivando-me com sua parceria e conselhos valiosos e por acreditar sempre nos meus projetos.

Aos professores do PPGG - TIE PUC Minas, em especial ao Professor Oswaldo pela consistência do modelo de Zoneamento Morfológico, que possibilitou desenvolver essa pesquisa.

Ao grande amigo Daniel Viana pela atenção e disponibilidade para ajudar com os mapas.

A todos os colegas de curso pelas trocas de experiências e gargalhadas, em especial Silvana pelo apoio, carinho e atenção nas horas mais apertadas e os amigos e colegas Gabriela Ladeira, Luciana Felício, Lili, Vaninha, Rosália e Bruno Viegas, pelo apoio, ensinamentos e caronas valiosas.

Aos funcionários do PPGG – TIE pela atenção e presteza em atender nossas demandas, em especial Fatinha pelo carinho e apoio.

A amiga carinhosa Ivana Saraiva e sua família, que me apoiaram em momentos muito importantes.

Aos amigos do UNICESUMAR João, Adriano, Denise, Aninha e Daiame com sua família Pitoco, Gabi e Hegel, cujo carinho e atenção me acolhe em Palmas.

Ao amigo Luiz Otávio pela atenção, carinho e parceria inestimáveis ajudando-me a conquistar Palmas com olhos, braços e coração, extensivo a Alê e Thales que fazem questão de preservar e ampliar.

À Professora Kelly Bessa e Professor Clóvis, pela recepção com um trabalho de campo revelador sobre Palmas.

Aos amigos João Edson, Graça, Iracy, Cris, Sol, Neide, Matheus, Léia, Denise, Nely, Thaline e todos aqueles, que diariamente me ajudam a conquistar Palmas.

Aos colegas da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação, Ariela, Allan, Saulo, Mariléia, Rosana, Rodrigo e Cláudia pela atenção.

Agradeço a Graziela, Quézia e Rodrigo da SEPLAN – TO, pela disponibilidade dos dados, conselhos e sugestões.

À amiga Maria Carmen que extrapolou as distâncias para colaborar com meu trabalho.

Para finalizar agradeço à Coordenação de Pessoal de Nível Superior (CAPES), por financiar meus estudos.

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo analisar Palmas, capital do estado do Tocantins, demonstrando ser esta uma cidade média. São contemplados conceitos e elementos geográficos relevantes aos estudos urbanos, tais como: sítio e situação, morfologia urbana e processos espaciais, funções urbanas, rede urbana e cidades médias. A criação do estado do Tocantins e a construção de Palmas são recentes e representam a inserção de novos elementos no espaço urbano e regional brasileiro. Diante dessa realidade, optou-se por estudar Palmas no estado de Tocantins levando em conta os estudos de Amorim Filho (2005), e mais especificamente ao modelo morfológico-funcional de cidades médias por ele proposto (2005, Cap. 1) e a tipologia das funções urbanas de Beaujeu-Garnier (1997). O estudo da cidade de Palmas foi realizado a partir de documentos oficiais, dados secundários e trabalhos de campo, considerando as perspectivas estadual e microrregional. Para se empregar o modelo de zoneamento morfológico-funcional no estudo da capital tocantinense, característico das cidades médias de Minas Gerais, foi elaborado um cartograma exploratório representativo do zoneamento funcional da cidade que possibilitou constatar que essa é um cidade média.

Palavras-Chave: Cidades Médias, Morfologia urbana, Zoneamento Morfológico-Funcional, Palmas, Tocantins.

ABSTRACT

The present work aims to present Palmas, capital city of Tocantins State in Brazil as a model medium size city. Concepts and geographical elements are presented that are relevant for urban studies such as site and situation, urban morphology and spatial processes, urban functions and network together with the conceptual framework of medium cities studies. The creation of the State of Tocantins and the construction of Palmas are recent events that represent the insertion of new elements in the urban and regional Brazilian geographical space. Since, we opted to study Palmas in the light of various Brazilian studies especially Amorim Filho (2005), and specifically the morphological-functional model of medium sized cities he proposed (2005, Cap. 1); and the typology of urban functions of Beaujeu-Garnier (1997). The study was made based on official documents and secondary data and field work considering the state and micro-regional perspectives. In order to apply the model of morphological-functional zones typical of Minas Gerais medium-sized cities to the capital city of Tocantins an exploratory cartogram representing the functional zones of the city was done that made it possible to conclude that Palmas is a medium size city.

Key words: Medium size city, Urban morphology, Morphological-functional zones, Palmas, Tocantins.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Organização da proposta metodológica da ReCiMe	65
QUADRO 2: Instituições públicas e bases cartográficas utilizadas.....	69

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Os modelos clássicos da estrutura intra-urbana.....	43
FIGURA 2 - Organização espacial da cidade latino-americana	46
FIGURA 3 - Modelo morfológico-funcional das cidades médias de Minas Gerais	63
FIGURA 4: Vias de Ligação de Palmas-TO	85
FIGURA 5 : Altimetria do sitio urbano de Palmas.....	105
FIGURA 6: Sítio urbano de Palmas.....	107
FIGURA 7: Desenho original do “Plano Diretor Urbanístico de Palmas”	109
FIGURA 8: Mosaico de Ortofotocartas da Planta Urbanística de Palmas	109
FIGURA 9 Dimensões da quadra padrão.....	113
FIGURA 10: Concepção original do modelo de quadras em Palmas – TO.....	114
FIGURA 11: Zoneamento morfológico-funcional de Palmas.....	140

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Microrregião de Porto Nacional: área, população e densidade demográfica – 2010.....	84
TABELA 2: PIB Total dos Municípios da Microrregião de Porto Nacional – 2009/2010	87
TABELA 3: Grau de urbanização, conforme diferentes critérios Tocantins – 1991-2000-2010	89
TABELA 4: Porte Demográfico das cidades do Tocantins 1991- 2000 – 2010	90
TABELA 5: Produto Interno Bruto Tocantins – 2009/2010	95
TABELA 6: Produto Interno Bruto por setores da atividade econômica – Tocantins – 2009/2010	96
TABELA 7: Empregos formais por setor de atividade – Tocantins – 2009/2010.....	97

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Localização do Estado do Tocantins.....	76
MAPA 2: TOCANTINS: localização geográfica e municípios - 2010.....	78
.....	78
MAPA 3. Divisão Regional do Estado do Tocantins.....	81
.....	81
MAPA 4: Localização da Microrregião de Porto Nacional	83
MAPA 5: Hierarquia urbana do Estado do Tocantins – 1993	92
.....	92
MAPA 6: Hierarquia urbana do estado do Tocantins – 2007	94
.....	94
MAPA 7: Origem e Destino dos Fluxos Rodoviários Intermunicipais – Tocantins.....	99
MAPA 8: Origem e destino dos fluxos interestaduais – Tocantins	100
MAPA 9: Fluxos aéreos intermunicipais – Tocantins	101
.....	101
MAPA 10: Fluxos aéreos interestaduais – Tocantins.....	102
MAPA 11: Localização do município de Palmas	104
MAPA 12: Eixos estruturantes de Palmas.....	111
MAPA 13: Localização da Praça dos Girassóis	112
MAPA 14: Organização do espaço urbano de Palmas	116
MAPA 15: Distribuição espacial das funções urbanas de Palmas	121
MAPA 16: Zoneamento da expansão sul de Palmas	136

LISTA DE FOTOS

FOTO 1: Ferrovia Norte/Sul e a Base de Distribuição de Combustíveis PETROBRÁS	86
FOTO 2: Usina Hidrelétrica do Lajeado	105
FOTO 3: Aeroporto de Palmas Brigadeiro Lysias Rodrigues	120
FOTO 4: Áreas de comércio e serviço central.....	123
FOTO 5: Área de comércio e serviços vicinais.....	124
FOTO 6: Áreas de comércio e serviços locais	125
FOTO 7: Área de comércio e serviço regional e de indústria	126
FOTO 8: Vista panorâmica das edificações na Zona Pericentral de Palmas	128
FOTO 9: Entrada da quadra 307 Norte sentido “Feira da 307	131
FOTO 10: Vista panorâmica do entorno da quadra 307 Norte	131
FOTO 11: Modelo das construções e vista parcial do Setor Santo Amaro	133
FOTO 12: Vista panorâmica Jardim Taquari.....	138

LISTA DE SIGLAS

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
APA – Área de Proteção Ambiental
BAPON – Base de Distribuição de Combustíveis de Porto Nacional
DERTINS – Departamento de Estradas e Rodagens do Tocantins
DPIE – Diretoria de Pesquisas e Informações Estratégicas
EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
ECT – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
ETE – Estação de Tratamento de Esgoto com Efluente
FN/S – Ferrovia Norte/Sul
FIETO – Federação dos Indústrias do Tocantins
FJP – Fundação João Pinheiro
GO – Goiás
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
MA - Maranhão
MC – Ministério das comunicações
PA – Pará
PIB – Produto Interno Bruto
ReCiMe- Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias
SEDUH – Secretaria de Desenvolvimento Urbano Habitação
SELTINS – Companhia de Energia Elétrica do Tocantins
SEPLAN- TO – Secretaria de Planejamento e Modernização da Gestão Pública do Tocantins
TO – Tocantins
UHE – Usina Hidrelétrica
UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas
VA – Valor Adicionado

ÍNDICE

1 INTRODUÇÃO	29
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E BASES METODOLÓGICAS	34
2.1 Elementos geográficos relevantes aos estudos urbanos	34
2.1.1 Funções Urbanas	35
2.1.2 Sítio e Situação.....	38
2.1.3 Morfologia urbana e processos espaciais	41
2.1.4 A rede urbana	47
2.2 Cidades médias: abordagens teórico-metodológicas ao longo dos séculos XX e XXI.....	50
2.3 Contribuições relevantes sobre as cidades médias no Brasil	57
2.3.1 Amorim Filho: contribuições acerca das cidades médias.....	57
2.3.2 Spósito e a ReCiMe: uma proposta metodológica para o estudo das cidades médias.....	64
2.4 Bases Metodológicas da dissertação.....	68
2.4.1 As abordagens metodológicas	68
2.4.2 Materiais e técnicas	68
2.4.3 Etapas da pesquisa.....	70
3 TOCANTINS: criação do estado, construção e contexto microrregional da capital.....	73
3.1 A criação do Estado do Tocantins e a construção de Palmas.....	73
3.2 Estrutura Regional do Estado do Tocantins.....	80
3.3 A rede urbana e o perfil demográfico e socioeconômico do Tocantins.....	87
3.4 PALMAS: fluxos relações externas e áreas de influência	97
4 A CIDADE DE PALMAS COMO ÁREA.....	103
4.1 Situação e sítio	103
4.2 A concepção do espaço intraurbano de Palmas conforme seu Plano Diretor	108
4.3 Funções urbanas.....	117
4.4 Considerações acerca do zoneamento morfológico-funcional de Palmas.....	120
4.5 Zoneamento morfológico-funcional	126
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	142
REFERÊNCIAS.....	146
ANEXOS	154

1 INTRODUÇÃO

A velocidade das transformações na dinâmica urbana contemporânea motivam os posicionamentos investigativos, na busca pela compreensão dessas mudanças. Para tanto é importante pesquisar a origem, a estrutura socioeconômica, a morfologia, as funções, dentre outros, e aspectos físicos dos organismos urbanos na expectativa de que esses entendimentos possam ampliar a análise das relações complexas que envolvem uma cidade. Neste sentido, sítio, situação, morfologia urbana, rede urbana e funções urbanas representam temas de grande relevância para analisar a dinâmica e expansão das cidades, em especial daquelas consideradas médias, objeto dessa dissertação.

As ideias aqui discutidas convergem para o fortalecimento dos estudos sobre as cidades médias, que se apresentam como alternativa eficiente para a distribuição homogênea, tanto de pessoas, como das atividades econômicas em uma região, diminuindo assim os efeitos adversos da concentração e polarização excessiva.

A concentração desmedida da produção e das atividades pela capital francesa no início do Século XX propiciou o aprofundamento das questões teóricas na estruturação do espaço. Estudiosos como Jean François Gravier, Jean Gottmann, Michel Rochefort, dentre outros teóricos, além de acadêmicos e diferentes instituições de pesquisa, contribuíram para elaboração de planos e execução de políticas de planejamento urbano e regional. O resultado desse esforço intelectual favoreceu as reflexões sobre as cidades médias, que se tornaram o elemento central das ações do poder público nas transformações e reestruturações do território francês. (COSTA DE SÁ, 2002, p.103).

Neste sentido, o legado teórico e metodológico dos pesquisadores franceses serve de subsídio aos estudos sobre as cidades médias no Brasil. Esses estudos se desenvolvem sobre bases teóricas e metodológicas bastante consistentes e apresentam resultados contemplando diferentes regiões do país, contribuindo para a ampliação e diversificação de temas a serem investigados sobre o grupo das cidades médias brasileiras. Esta constatação estimulou a busca por estudos sobre os núcleos urbanos das regiões mais setentrionais do Brasil e, por sua vez, esbarrou na bibliografia pouco expressiva e na quase inexistência de trabalhos sobre as cidades médias da Região Norte do País.

Visando fortalecer as pesquisas recentes que apontam para o aparecimento de novas centralidades urbanas na região Norte do Brasil, este trabalho abraça a tarefa de analisar a situação, a posição geográfica, as relações externas e a estrutura morfológico-funcional de Palmas - TO. O problema que caracteriza o trabalho em tela interroga sobre a importância geopolítica de Palmas no âmbito da rede urbana do Tocantins, sua capacidade de oferecer bens e serviços de alcance regional, estabelecer ligações, criar interconexões e dinamizar as relações entre os centros urbanos menores e a zona rural, caracterizando assim seu papel de cidade média na rede urbana do Estado.

Utilizando um conhecimento prévio e seguindo em linhas gerais teorias e modelos preexistentes, a pesquisa procura sistematizar seu conteúdo considerando as discussões acerca do papel das cidades médias na rede urbana, o modelo de zoneamento morfológico-funcional intraurbano de Amorim Filho (2005) e a tipologia das funções urbanas de Beaujeu-Garnier (1997). Esses elementos representam pilares indissociáveis, para compreender as relações de Palmas com cidades de diferentes níveis hierárquicos do seu entorno imediato e mesmo de uma região mais ampla, e logo de sua região de influência.

Destarte, a escolha de Palmas no estado do Tocantins como objeto de estudo se justifica por diversos motivos, com destaque para sua posição geográfica na transição entre as Regiões Central e Norte do Brasil; a condição de última cidade projetada e construída no limiar do século XXI e o desejo do autor em investigar a rede de cidades dessa região. A mudança de domicílio para a cidade objeto do trabalho representa o esforço desse autor em observar a realidade e colocar em prática a pesquisa empírica. O espaço urbano de Palmas foi observado amiúde e as peculiaridades de alguns pontos demonstraram a necessidade de análises e observações mais apuradas.

A implantação de empreendimentos de grande porte e dos mais variados ramos, caracteriza o processo de modificação e expansão territorial das cidades no período atual. Os lançamentos dos produtos imobiliários atendem desde os loteamentos e condomínios de alto padrão das áreas de expansão urbana, até as unidades populares resultante de políticas públicas habitacionais, acelerando a valorização e a ampliação desses mercados. Portanto, a configuração de novas paisagens, territorialidades e espacialidades urbanas sinalizam para a necessidade da alteração dos sistemas de transportes, com soluções mais eficientes para a

mobilidade urbana e também, para processos de descentralização que favoreçam as novas nucleações, resultantes das dinâmicas crescentes de segregação socioespacial. Nessa direção convergem as reflexões que buscam novas abordagens paradigmáticas, capazes de atender aos objetivos mais ambiciosos dos investigadores das questões urbanas contemporâneas.

A criação do Estado do Tocantins, do município de Palmas e a construção da Capital representam o aparecimento de novos objetos espaciais em meio ao cerrado brasileiro, uma unidade ecossistêmica de grande valor ambiental. O debate acerca da criação do estado do Tocantins e da implantação de sua estrutura político administrativa, sustenta a prevalência dos interesses da elite política local na disputa por cargos e recursos públicos, durante a organização e distribuição das funções político administrativas do novo Estado. Também merece destaque a competição entre as lideranças políticas das cidades existentes com vistas a sediar a Capital, estabelecendo assim clara oposição à construção de uma nova cidade.

Para caracterizar as implicações relacionadas à construção de uma nova cidade para sediar a capital do estado do Tocantins, Silva (2010, p. 16) explica que a diferenciação entre as cidades espontâneas e a criação das novas cidades opera no sentido de que, as cidades espontâneas surgem e se constroem ao longo de um significativo espaço de tempo, modelando o desenho de cada uma delas, onde as ações e as relações dos atores locais colaboram, simbolicamente, com os artefatos urbanos na construção dessas cidades, de sua memória e das especificidades de seus espaços. Já as cidades desenhadas pelos arquitetos, projetadas pelos urbanistas ou nascidas para consolidar afirmações políticas, são artificiais.

Em se tratando da construção de Palmas-TO, a diversidade de origem dos imigrantes aliada ao controle segregacionista do poder público durante o processo de ocupação, pode ser apontada como alguns dos elementos que dificulta a formação de identidade e de significados para seus cidadãos, credenciando assim as instancias de poder a criar insígnias e símbolos, formadores de uma identidade descolada da realidade local, que insiste em se formar.

O objetivo central dessa pesquisa é analisar a situação e posição geográfica, as relações externas e a estrutura morfológico-funcional de Palmas. Utilizando um conhecimento prévio e seguindo em linhas gerais teorias e modelos preexistentes, a pesquisa procura sistematizar seu conteúdo admitindo que Palmas é uma cidade média do Tocantins com significativa influência regional. Portanto, são consideradas

as discussões acerca do papel das cidades médias na rede urbana, o modelo de zoneamento morfológico-funcional intraurbano de Amorim Filho (2005) e a tipologia das funções urbanas de Beaujeu-Garnier (1997). Esses elementos representam pilares indissociáveis, para compreender as relações de Palmas com cidades de diferentes níveis hierárquicos do seu entorno imediato e mesmo de uma região mais ampla, e logo de sua região de influência.

Foram realizados levantamentos bibliográficos principalmente no trabalho histórico de Gomes, Teixeira Neto e Barbosa (2005), sobre o antigo norte de Goiás e a criação do Tocantins, teses, dissertações e outras obras contemplando a história recente de criação do Estado do Tocantins e construção de Palmas. Foram consultados documentos cartográficos (digitais e analógicos) como o Caderno de Revisão do Plano Diretor e seus desdobramentos, elaborado pela Prefeitura Municipal de Palmas em 2003, com vista a avaliar o desenvolvimento do processo de ocupação do espaço urbano da cidade.

Os dados estatísticos demográficos e socioeconômicos contemplando diferentes aspectos da população e dos municípios do Tocantins foram obtidos em diversas fontes secundárias de instituições como: Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Empresa Brasileira de Estrutura Aeroportuária (INFRAERO), Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), Secretaria de Planejamento e da modernização da Gestão Pública do Tocantins (SEPLAG), Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SEDUH), dentre outros.

Com foco específico nos trabalhos de campo, durante parte do ano de 2012 e de 2013, as visitas aos diferentes espaços de Palmas possibilitaram observar a dinâmica das transformações do espaço urbano da cidade bem como o comportamento e os modos de vida de seus habitantes.

A presente dissertação está constituída por essa introdução geral, por três capítulos e pelas considerações finais. O primeiro capítulo trata dos aspectos teóricos e dos principais métodos e técnicas utilizados ao longo da pesquisa. O segundo refere-se à criação do estado do Tocantins e à construção de Palmas, criação resultante de uma luta antiga para sua separação do estado de Goiás e criação de um Estado novo para reduzir o isolamento dessa região. Já a construção de Palmas está ligada a um conjunto de fatores, principalmente econômicos, tendo por intuito o crescimento e desenvolvimento regional.

No terceiro capítulo estão concentradas as informações sobre a Microrregião de Porto Nacional da qual Palmas faz parte. Destaca-se a situação e o sítio da capital, a concepção do espaço urbano em relação ao Plano Diretor que ordenou o desenho da cidade, a distribuição das funções urbanas na capital tocantinense, o zoneamento morfológico-funcional e os fluxos, reações externas e área de influência de Palmas.

O quarto capítulo é uma seção onde são tecidos os comentários finais acerca do conjunto do trabalho, na perspectiva de fechamento da atual pesquisa e abertura (por menos que seja) de novos caminhos, para futuras investigações dessa cidade que é um verdadeiro laboratório de geografia urbana a céu aberto.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E BASES METODOLÓGICAS

Este capítulo apresenta as bases epistemológicas acerca da Geografia Urbana como elemento indissociável da ciência geográfica. Neste sentido são considerados o espaço como objeto de estudo da geografia, as escalas de análise, os conceitos de sítio, situação (posição), morfologia, funções urbanas e rede urbana, que representam pontos importantes a serem considerados no estudo das cidades. O tema das cidades médias e algumas contribuições teóricas do Brasil e de outros países também são apresentados, com destaque especial para os estudos que Amorim Filho vem realizando desde os anos de 1970 sobre as cidades médias de Minas Gerais, que representam subsídio intelectual imprescindível a esta abordagem.

2.1 Elementos geográficos relevantes aos estudos urbanos

A geografia se encarrega do estudo científico de padrões espaciais, com o fito de identificar e explicar a localização e distribuição dos fenômenos físicos e humanos no espaço. A perspectiva espacial se sobrepõe às propriedades dos fenômenos e possibilita ao geógrafo observar sua organização, arranjo e extensão; conduzir a hipótese de que existem regularidade e uniformidade em sua localização e ocorrência; bem como analisar as características de distribuição que são comuns a um amplo rol de fenômenos. (CLARK, 1985, p. 18).

No início do século XX a geografia se preocupava fundamentalmente com o estudo das relações entre o homem e seu meio ambiente e a descrição e definição das regiões. Após a Segunda Grande Guerra essa noção foi aos poucos substituída pela utilização de modelos que favorece o surgimento da análise espacial, aceita como um novo paradigma que transformou a ciência geográfica e a Geografia Urbana em particular.

A Geografia Urbana se destaca como parte importante nos estudos da Geografia Humana e possui relação direta com a Geografia Regional, na medida em que atribui grande relevância ao papel das cidades no processo de organização das regiões. A história da Geografia Urbana se iniciou com os estudos dos geógrafos franceses sobre as cidades, no começo do século XX. (GEORGE, 1986).

Ao estudar a localização e o arranjo das cidades os geógrafos urbanos admitem a dimensão espacial como necessária à compreensão desses centros, dos problemas urbanos, da distribuição dos fenômenos, dos contrastes e semelhanças que ocorrem dentro e entre as cidades. Sendo assim, a análise de elementos ou fenômenos que possam originar novos processos no interior do espaço geográfico somente será percebida quando realizada a partir de um sistema de escalas de grandeza. (DOLLFUS, 1982, p. 24).

Para Lamas (2000), as diferentes escalas do padrão urbano contemporâneo ocupam lugar de destaque na análise da diversidade das distribuições e dos arranjos internos das cidades, que se modificam ao longo do tempo.

Na opinião de Clark (1985, p. 22), a noção de escala em termos conceituais é “infinita” e possibilita estudar a cidade em diferentes níveis. O autor acrescenta ainda que os geógrafos em seus estudos priorizam os processos e os padrões interurbano ou intra-urbano. No primeiro caso as cidades representam as unidades básicas de análise, sendo o principal objetivo desses estudos verificar as semelhanças e diferenças em sua estrutura, bem como a extensão e o alcance de suas interações e interdependências, que constituem o sistema urbano. No segundo caso, ou no nível intra-urbano, a cidade representa o elemento principal de atenção, nesses estudos a análise se concentra na identificação de padrões internos de uso do solo e de suas interações.

A compreensão dos processos que determinam a localização, o arranjo espacial e a evolução dos lugares urbanos fazem relação direta com os conceitos de sítio, situação e posição geográfica.

2.1.1 Funções urbanas

O termo “função” foi emprestado da fisiologia por Friedrich Ratzel em 1891 passando a ser utilizado a partir de então, principalmente por geógrafos e urbanistas. A ideia de “função urbana” aparece na França formulada por George Chabot na primeira metade do Século XX, para definir o papel da cidade no contexto geográfico. (BEAUJEU-GARNIER; CHABOT, 1970, p. 119; GEORGE, 1983, p. 171).

Na opinião de Beaujeu-Garnier e Chabot (1970), a formação dos agrupamentos humanos e o desenvolvimento e concentração de um conjunto

diferenciado de atividades, caracteriza e define as funções dos espaços urbanos. Sendo assim, é possível afirmar que essas atividades representam a função de uma cidade ou a “profissão” por ela exercida.

A função é de alguma forma a profissão exercida pela cidade, sua razão de ser. É dessa forma que ela se apresenta externamente. [...] Conceitualmente, somente serão consideradas como funções de uma cidade as atividades que justificam sua existência e seu desenvolvimento, que fornecem os recursos necessários a sua vida. Muitos desses recursos provêm da região que rodeia a cidade e, portanto, muitas vezes falamos de um papel regional. (BEAUJEU-GARNIER; CHABOT 1970 p. 119, tradução nossa.)

Os recursos provenientes das regiões que rodeiam as cidades possibilitam a compreensão das questões regionais e do papel desempenhado por uma cidade em determinada região. Não se pode imaginar uma cidade sem uma extensão de terras que facilite seu desenvolvimento e que em troca ela retribui com o fortalecimento de sua dinâmica “Isso parece tão especial que até mesmo alguns autores incluem este papel na definição da cidade”. (BEAUJEU-GARNIER; CHABOT, 1970, p. 119, tradução nossa.).

Neste sentido a função de uma cidade pode ser compreendida a partir do conjunto de atividades que ela abriga, tais como: prestação de serviços diferenciados, comércio diversificado e contatos entre pessoas de cidades vizinhas. São essas atividades que justificam a existência e impulsionam o crescimento e desenvolvimento das cidades, com rebatimento nas questões regionais.

Considerando a importância das cidades na caracterização e estudo de uma região, é mister afirmar que a definição funcional da rede urbana de determinado país pode ser utilizada para avaliar seu nível de desenvolvimento. Porém, as relações internas das cidades que a compõem quase sempre apresentam diferenças funcionais e hierárquicas que refletem diretamente na organização e distribuição das funções em seu interior. Sendo assim, George (1983, p.175), aconselha que o estudo das funções deva ser empreendido em três níveis sucessivos:

- a) funções do conjunto urbano de determinado país;
- b) funções de cada cidade e
- c) distribuição das funções no interior das cidades.

No primeiro nível, as *funções dos conjuntos urbanos de determinado país*, é possível distinguir seus diferentes tipos e níveis de desenvolvimento econômico. Neste caso, George enumera cinco grandes grupos: função de residência de proprietários rurais e ponto de parada de comboios com mercadorias para abastecimento do mercado local; funções de administração em países do outro lado do oceano e comércio de entreposto e de redistribuição; funções comerciais e administrativas combinadas com funções industriais; funções industriais e comerciais predominantes; e por fim, funções industriais e administrativas, onde a função comercial aparece integrada à função administrativa.

No segundo nível, *funções de cada cidade*, o autor relata que cada cidade pode ser caracterizada pela predominância de certas atividades de produção ou de gestão e serviço, tratando-se à parte o caso das atividades de interesse local. O autor explica que “[...] a cidade é, na maioria dos casos, um centro de atividades diversificadas” (GEORGE, 1983, p. 175).

A distribuição espacial das atividades desenvolvidas em um determinado espaço urbano elabora o desenho e possibilita, por exemplo, descrever a diferenciação entre as funções ligadas aos movimentos diários da população local, deslocamentos e fluxos de visitantes e turistas e disponibilidade e boa qualidade dos transportes oferecidos à população, da função residencial.

Beaujeu-Garnier (1997, p. 52) explica que a classificação comumente usada por geógrafos e economistas para explicar as funções das cidades, geralmente leva em conta as atividades dos setores secundários e terciários e divide essas cidades em predominantemente industriais e aquelas com preponderância de atividades terciárias, sendo que as diferenças internas existentes em ambos os setores podem comprometer aspectos importantes da classificação. A autora classifica as funções urbanas a partir de três grandes grupos: de enriquecimento, de responsabilidade e de transmissão. Dentre as funções de enriquecimento estão aquelas que geram fluxos monetários, em que o acúmulo de dividendos e receitas promovem o crescimento da disponibilidade monetária, tanto de cidades específicas, quanto do seu entorno. Sua manifestação principal é gerar lucros e promover a circulação de dinheiro, estando essas funções relacionadas aos serviços bancários ou mesmo à indústria e o turismo.

As funções de responsabilidade são desempenhadas em todas as cidades e estão ligadas à sua administração propriamente dita, porém seu desempenho se dá

de maneira bastante diferenciada. A saúde e a educação compõem esse conjunto de funções que permitem à cidade exercer um papel essencial na vida de seus habitantes, criando empregos, promovendo geração de renda e movimentação financeira, mas a principal deste grupo de funções é a administrativa, o eficiente uso dos recursos pode ter reflexo sobre outros serviços, tanto para seus habitantes quanto para os de sua região.

O terceiro grupo de funções está ligado diretamente à transmissão e difusão dos modos de vida das populações residentes em uma cidade. Segundo a autora inicialmente a cidade se caracteriza pela acumulação de riqueza e capacidade empreendedora de seus habitantes, esses são aspectos fundamentais para que ela exerça influência sobre as demais, aliados ao acesso fácil e eficiente que aumenta sua influência no âmbito regional.

Mas não contam só as ligações materiais: importa considerar também os outros meios de comunicação, tanto da cidade como à sua volta que lhe permitem difundir certas riquezas, noções, ideias, porque, ao oferecer espetáculos, publicações, associações, reuniões desportivas ou culturais, a cidade dispõe de um poder de transformação das mentalidades, da cultura, da instrução dos seus habitantes e dos vizinhos. (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p.62).

As funções urbanas representam um importante parâmetro a ser considerado, quando se pretende elaborar uma hierarquia de cidades e identificar a influência destas em âmbito local e regional. Ademais o estudo das funções da rede urbana de determinado país ou região possibilita a compreensão dos diferentes níveis e modelos de desenvolvimento econômicos desses lugares, bem como observar a distribuição espacial e a diversidade que caracteriza os modos de vida de sua população.

2.1.2 Sítio e situação

A simples indicação geodésica para determinar os lugares já foi superada pelos geógrafos. Para os estudos de localização de padrões espaciais deve ser feita a análise do sítio e da posição/situação, para conhecer os elementos importantes que estruturam a organização espacial dos lugares a serem estudados.

Ao afirmar que o sítio é definido pela caracterização do quadro topográfico ou pela estrutura física sobre a qual as cidades se desenvolvem, George (1969, p. 2)

acrescenta que muitas vezes as cidades podem gravitar em torno de vários sítios, “[...] respondendo a necessidades de ordem diversas [...]”. O autor chama a atenção para fatores contemporâneos como a comunicação, que influencia grandemente a posição de determinados lugares definindo suas relações internas, externas, circulação e trocas de bens e serviços, que passam a influenciar todo o seu entorno.

Dolfuss (1973, p. 18), considera que “O sítio representa o receptáculo territorial de um elemento do espaço”. O autor destaca ainda que o sítio pode ser utilizado e organizado, na medida em que representar vantagens e oferecer contrapartidas positivas, aos interessados pela organização e controle do seu espaço.

De acordo com Pelletier e Delfante (2000), a noção de sítio se apresenta a partir de uma escala local. Esta ideia diz respeito a algumas peculiaridades do lugar onde a cidade se localiza, trata-se dos aspectos físicos da vida material que para os autores é bastante restritiva. Eles indicam então, que para definir o termo “sítio” o mais adequado é observar “[...] o conjunto dos fatos físicos, geologia, relevo, clima, hidrologia, solos e vegetação que constituem o quadro, as bases de uma cidade”. (PELLETIER; DELFANTE, 2000, p. 23).

As características da base física refletem na organização e dinâmica interna e externa das cidades (situação), favorecendo ou limitando seu crescimento e desenvolvimento estabelecendo assim sua região de influência.

Na opinião de George (1969), “As relações geográficas na escala regional tem a ver com a posição ou a situação da cidade; na escala local, trata-se de sítio”. Neste sentido a situação de determinado lugar é observada sempre em relação a outro ou a alguma coisa. Essa medida é representada pelo grau de importância ou de vantagens que os lugares adquirem em função de sua localização espacial. Observa-se assim que a análise dessa ligação se efetiva no âmbito regional, pois é neste contexto, que se configura de fato a relação entre os fenômenos e os lugares analisados.

No que tange à “situação”, Dolfuss (1973) parte de um exemplo concreto bastante provável, onde “a disposição das camadas geológicas de determinadas feições do relevo, associadas ao desenho da rede hidrográfica e sua evolução, levando em conta sua história geomorfológica”, colaboram entre si e podem favorecer a escolha de determinado sítio pela “situação” ou “posição” favorável que ele ocupa, para a instalação de uma atividade industrial ou construção de uma via.

De acordo com Pelletier e Delfante (2000, p. 19), “[...] a localização é a posição geral da cidade defronte grandes conjuntos geográficos físicos ou econômicos” e pode estar atrelada a outros elementos importantes como: a centralidade, conforme apresentado por Walter Christaller e que representa um dos primeiros elementos da localização. Ou ainda a elementos como: o contato, visto como um fenômeno frequente que se configura com as trocas inter-regionais e os cruzamentos ou confluências, que representam aspectos importantes na comunicação e circulação de interesses entre diferentes lugares. Para esses autores a “posição” é um termo de origem geográfica e a análise do seu significado pode ficar comprometida se não estiver relacionada aos fatos “[...] físicos, dimensionais e morfológicos, [...]”. Os autores acrescentam ainda que “A situação de um lugar pode ser melhor explicada quando estiver relacionada a outros elementos”, e [...] deve ser interpretada como um fenômeno fundamental para compreensão da história das cidades, seu nascimento e “porquês”.

De acordo com Cortezzi (2011), entre os anos de 1978 e 1982, Amorim filho foi diretor da Divisão de Geografia do Instituto de Geografia Aplicada de Minas Gerais (IGA) e percebendo a complexidade do tema “posição geográfica”, elaborou um roteiro condensado em que apresenta “sugestões para o estudo de posição geográfica”. Além das referências ao espaço absoluto, este roteiro apresenta outros itens que o autor julgou serem importantes nos estudos de posição geográfica. Entre os quais se incluem:

- a) do quadro natural: geologia (inclusive os recursos minerais), solos, relevo, hidrografia, formações florísticas e condições climáticas;
- b) das contribuições históricas: fatos históricos fundamentais para a região ou cidade em estudo, linhas mestras do processo histórico em que está inserida a região ou a cidade em estudo;
- c) da organização administrativa: evolução administrativa, compartimentações regionais (incluindo-se as subregionais) e a compartimentação municipal;
- d) da infraestrutura regional ou macrorregional: redes viárias, redes de comunicações (inclusive telecomunicações), redes de produção energética e as redes de transporte aéreo;
- e) da organização regional: unidades espaciais e diferenciações demográficas, unidades espaciais e diferenciações econômicas e as redes e hierarquias urbanas. (CORTEZZI, 2011, p. 23).

As considerações descritas acima possibilitam afirmar que o estudo da posição geográfica corresponde, a uma análise criteriosa de geografia regional.

2.1.3 Morfologia urbana e processos espaciais

O termo “morfologia” deve ser utilizado para definir a aparência e estrutura externa de objetos e fenômenos. Para Lamas (2000, p. 37), é a ciência que estuda as formas e explica as interações que elas estabelecem com os fenômenos dos quais foram originadas. Em relação aos estudos da morfologia urbana o autor esclarece que para analisar os aspectos exteriores do meio urbano, é preciso compreender as relações de troca presentes na estrutura da paisagem urbana.

Para conhecer a complexidade do meio urbano, Lamas (2000, p.37) recomenda a utilização de instrumentos de leitura que possibilitem organizar e estruturar os elementos observados, numa cuidadosa relação entre o objeto e o observador. No dizer do autor, o meio urbano enquanto objeto de análise favorece leituras múltiplas, em razão da variedade de instrumentos e esquemas utilizados pelo observador. Ademais essa diversidade de recursos dá ao observador a oportunidade de examinar uma gama variada de significados políticos, filosóficos, religiosos, científicos, econômicos, sociais etc., que, por sua vez, representam a multiplicidade de fenômenos existentes em determinado meio urbano, com rebatimento na produção, configuração e processo de formação desse mesmo espaço urbano.

A morfologia urbana utiliza dados de diferentes áreas do conhecimento para explicar a cidade, a partir de um conjunto de processos que dá origem à forma urbana. Neste sentido: “[...] a morfologia urbana é uma disciplina que estuda o objeto – a forma urbana - nas suas características exteriores, físicas, e na sua evolução no tempo”. (LAMAS, 2000, p. 38).

Morfologia pode, assim, ser compreendida como o estudo da forma exterior ou das características físicas externas, adquiridas por determinado núcleo urbano ao longo do tempo. Em relação ao conjunto dos fenômenos demográficos, socioeconômicos e seus desdobramentos que caracterizam o processo de urbanização de determinado lugar ou região, pode-se dizer que colaboram com os estudos da morfologia no sentido de explicar os diferentes processos de produção da forma urbana. Portanto, para estudar ou caracterizar os aspectos fisionômicos urbanos, Lamas (2000, p. 39) sugere desmembrar partes ou elementos morfológicos do seu meio, observando as articulações e interações entre suas partes e destas com o conjunto dos lugares, que constituem o espaço urbano.

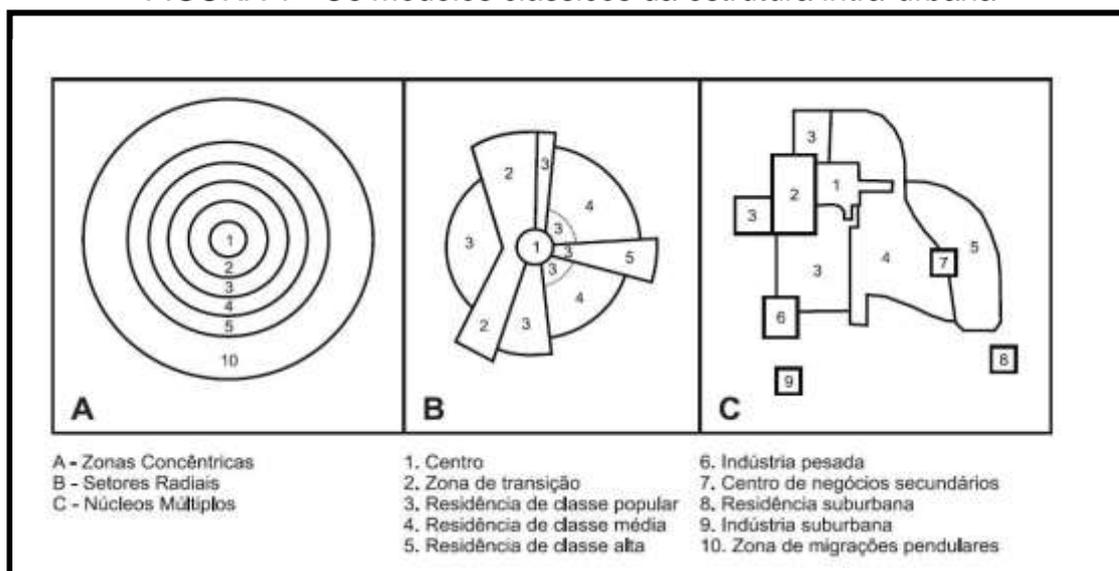
Pode-se afirmar que a bibliografia sobre morfologia urbana é exígua e incipiente, sendo também inexpressiva quando se refere aos aspectos intra-urbanos. Para avaliar os estudos sobre esse tema, Amorim Filho (2005, p. 18) selecionou quatro trabalhos importantes até então produzidos nacional e internacionalmente¹. Sua principal crítica, no entanto, é que não houve tratamento consistente e criterioso sobre a morfologia intra-urbana das cidades, reforçando assim a escassez da bibliografia sobre esse tema.

Os estudos de Racine (1971)² apontam os modelos clássicos sobre morfologia urbana, elaborados nos Estados Unidos da América nos anos vinte, trinta e quarenta, como principal referência. Trata-se do modelo de zonas concêntricas do sociólogo Ernest W. Burgess (A), modelo dos setores radiais do economista Homer Hoyt (B) e o modelo dos núcleos múltiplos dos geógrafos C. D. Harris e E. L. Ullman (C), (FIG. 1).

¹ RANDLER (1992), sobre as cidades médias da região Pampeana da Argentina, COMMERÇON, N. et GOUJON, P. (1997) sobre as cidades médias francesas da região de Lyon, SPÓSITO, Maria E. B. (2001), sobre a cidade média paulista de Presidente Prudente e CHARBONEAU, F.; LEWIS, P. et MANZAGOL, C. L. (2003) as cidades médias na visão de canadenses e vietnamitas.

² “Le Modèle urbain américain” do pesquisador francês Jean-Bernard Racine publicado em 1971, representa a principal fonte de consulta utilizada por Amorim Filho, em suas análises sobre os modelos de zoneamento morfológico funcional do espaço intra-urbano.

FIGURA 1 - Os modelos clássicos da estrutura intra-urbana



Fonte: Racine, (1971).

De acordo com Racine (1971), citado por Amorim Filho (2005), o modelo de zonas concêntricas de Burgess priorizava os critérios econômicos, sociológicos e demográficos, com raras e pontuais referências a outras funções urbanas e às características das paisagens locais.

Em relação ao modelo dos setores radiais de Hoyt, um economista do ramo imobiliário, dava grande importância ao valor dos aluguéis. Para ele, apenas esse elemento era capaz de refletir tanto as características das moradias quanto a estrutura dos espaços residenciais, das principais cidades americanas. Vale destacar que outros elementos importantes como aspectos do meio ambiente natural, localização de eixos viários e o papel complexo dos sistemas socioculturais norte-americanos foram também considerados por Hoyt.

Amorim Filho (2005, p. 27) afirma que o modelo dos núcleos múltiplos dos geógrafos Harris e Ullman, além de reunir elementos dos modelos anteriores acrescenta a ideia de que a estrutura da utilização do solo urbano se relaciona muito mais, com a formação de núcleos múltiplos e descontínuos do que com o formato de núcleos simples.

No Brasil o estudo de Correa (2005) sobre processos e formas espaciais que caracterizam a morfologia interna das cidades, representa importante contribuição aos estudos sobre o espaço intra-urbano. O autor reflete sobre a natureza do espaço urbano considerando que os agentes sociais são os principais atores que produzem e consomem o espaço. Em seguida, descreve os processos e formas

espaciais que caracterizam esse espaço, construindo uma abordagem teórica para explicar os meios pelos quais a fisionomia interna das cidades é permanentemente alterada e transformada.

De acordo com Correa (2005, p.36), o fenômeno da urbanização possui estreitas relações com os “processos sociais” que criam “funções e formas espaciais”, a partir das atividades desenvolvidas pelo conjunto da população urbana. Vale destacar que os “processos sociais” somente dão origem às “funções e formas espaciais” por conta de “[...] um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores, e que permitem localizações e realocações das atividades e da população na cidade.” (CORREA, 2005, p. 36).

Deste contexto emergem os “processos espaciais” (forças) que, por sua vez, elaboram a organização e a transformação social de determinados lugares ou regiões. Essas forças provocam alterações na estrutura social dos lugares e imprimem na paisagem, a espacialidade dessa sociedade. Sendo assim, o autor afirma que os processos espaciais possuem natureza social, na medida em que são criados pela própria sociedade.

A interação e a complementaridade são características próprias dos processos e formas espaciais e podem ocorrer concomitantemente em uma mesma cidade. O caráter dinâmico e a organização morfológica interna de uma cidade, por exemplo, podem estar ligados à ocorrência simultânea de diferentes processos e formas espaciais, que colaboram entre si para a manutenção do crescimento e desenvolvimento dos diversos organismos urbanos.

Os processos e formas espaciais identificados por Correa (2005, p. 37) são:

- a) a centralização e a área central;
- b) a descentralização e os núcleos secundários;
- c) a coesão e as áreas especializadas;
- d) a segregação e as áreas sociais;
- e) a dinâmica espacial da segregação;
- f) a inércia e as áreas cristalizadas.

Para Correa (2005, p. 38), o processo de centralização que dá origem à área central como forma espacial inicia-se a partir da segunda metade do século XIX, após a Revolução Industrial. As interconexões entre os terminais de transportes ferroviários, marítimos, de transportes inter-regionais e intra-urbanos possibilita uma grande diversidade de fluxos direcionados principalmente para a área central das

idades, que nessa época concentrava as principais atividades comerciais e de serviços, bem como a gestão pública e privada.

Para descrever a área central das cidades em meados do século XX, Correa se baseia nas contribuições de Horwood e Boyce³. Para esses autores o núcleo central deveria apresentar nos anos cinquenta:

- a) uso intensivo do solo (custo elevado do solo principalmente por concentrar a grande maioria das atividades econômicas);
- b) ampla escala vertical, em função dos altos edifícios;
- c) limitada escala horizontal sendo possível percorrê-lo a pé;
- d) concentração diurna de pessoas apresentando-se quase deserta à noite;
- e) foco de transportes intra-urbanos;
- f) ponto focal da gestão do território.

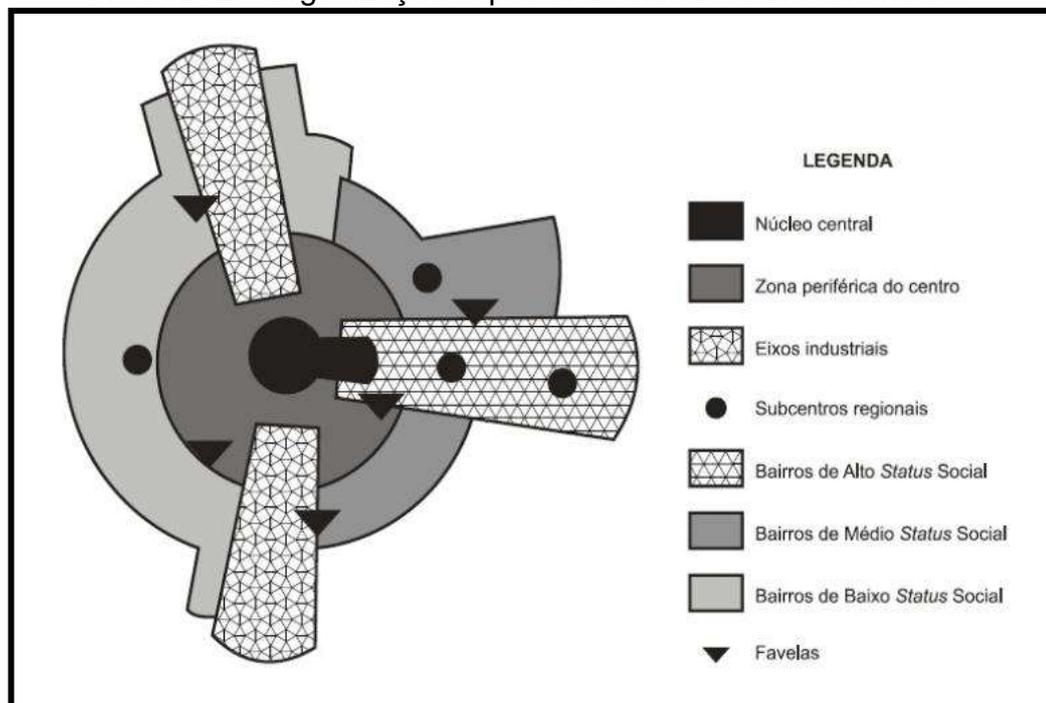
A partir da segunda metade do século XX, segundo Correa (2005, p. 40), assiste-se ao arrefecimento no processo de centralização das atividades produtivas em torno da área central, dando início ao aparecimento da zona periférica do centro. Esta zona corresponde a uma área em torno do núcleo central cujas principais características são:

- a) uso semi-intensivo do solo, concentrando basicamente armazenagem, comércio atacadista e indústrias leves;
- b) ampla escala horizontal, área mais extensa em função dos terrenos com preços mais acessíveis que na área central;
- c) limitado crescimento horizontal em função das atividades que abandonam a área em busca de imóveis com preços ainda mais acessíveis;
- d) área residencial de baixo status social e presença de comércio varejista para atender a baixa classe média. É nesta área que se verifica a política de renovação urbana com a substituição do conteúdo social, saída de classes mais pobres e entrada da classe média;
- e) foco de transportes inter-regionais.

³ HORWOOD, E. M.; BOYCE, R. R. **Studies of central business district and urban freeway development**. Seattle: University of Washington, 1959.

A figura 2 apresenta o esquema da organização espacial da cidade latino-americana adaptado por Correa de Martins e Bahr 1983 e considerado em seus estudos.

FIGURA 2 - Organização espacial da cidade latino-americana



Fonte: CORRÊA, 2005

A análise da morfologia dos núcleos urbanos possibilita compreender, dentre outros aspectos, os processos que dão origem e impulsionam as transformações e evolução da mancha urbana, cujas formas elaboram o desenho das cidades ao longo do tempo. O estudo das formas, das funções, do sítio e da situação/posição das cidades favorece a caracterização da rede urbana de determinado lugar ou região, onde a organização do território é objeto de grande preocupação dos organismos públicos relacionados à gestão e ao desenvolvimento econômico municipal, regional e nacional.

2.1.4 A rede urbana

Desde a primeira metade do Século XX temas como cidade, Geografia Urbana, situação e área de influência já eram abordados por muitos estudiosos. Mas foi a partir da segunda metade deste século, que a discussão sobre rede urbana ganhou destaque na geografia, mais especificamente na Geografia Urbana e Regional.

No Brasil os estudos sobre a rede urbana ganham relevo com os trabalhos de Santos (1981) e Corrêa (1988) e (1999). Segundo o primeiro:

Uma rede urbana é o resultado de um equilíbrio instável de massas e de fluxos, cujas tendências à concentração e à dispersão, variando no tempo, proporcionam as diferentes formas de organização e de domínio do espaço pelas aglomerações (SANTOS, 1981, p. 153).

O “equilíbrio instável de massas e de fluxos” definido pelo autor faz relação direta com a capacidade de cada cidade em administrar sua dinâmica interna e externa, controlando os processos de concentração e dispersão de suas atividades produtivas. Deste contexto, emerge uma hierarquia de núcleos urbanos que representa o grau de importância que cada um ocupa dentro de sua respectiva rede urbana.

A diferenciação entre os centros e o desempenho destes no interior da rede caracterizam a dinâmica própria de cada rede urbana. Dependendo do grau e intensidade desse dinamismo, novas transformações e processos podem ocorrer no âmbito da rede como o que Corrêa (1988) chama de *refuncionalização*⁴. Este processo é fruto da globalização e explica a transformação de uma cidade com vistas a uma nova inserção em sua própria rede urbana.

Em relação às formas espaciais que uma rede urbana pode assumir, Corrêa (1988, p.117) destaca duas: as redes dendríticas e as redes complexas. Para Corrêa [...] a origem colonial e a simplicidade de sua forma espacial caracterizam a rede dendrítica, na qual uma cidade estrategicamente localizada ou “cidade primaz” deverá servir de referência a uma futura hinterlândia [...]. A “cidade primaz” concentra as principais funções político-administrativas da região e representa o

⁴ Mais detalhes em: CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989. 96 p. (Série Princípios; 168)

núcleo mais importante em relação aos demais elementos da rede. Essa cidade exerce a polarização econômica, de serviços, comércio e é o principal mercado de trabalho urbano, transformando-se em ponto central para os fluxos migratórios. Em relação à rede dendrítica Corrêa (1988, p. 117) destaca ainda mais duas características importantes. A primeira está relacionada à grande quantidade de pequenos centros em torno da “cidade primaz”. A segunda é marcada pela existência mínima ou até mesmo inexistência de centros intermediários. Isto se dá em função de um sistema de circulação, cuja interação direta entre os pequenos centros e a “cidade primaz”, retira as possibilidades de relações com cidades intermediárias.

As redes urbanas que apresentam formas espaciais complexas possuem um diversificado padrão locacional de centros, com destaque para as localizações de confluências sejam elas: fluviais, férreas e ou de estradas de rodagem. As cidades dessa rede podem se distribuir por uma ampla, fértil e densamente ocupada área de planície. Neste sentido o padrão espacial definido por Christaller é sempre uma possibilidade. É possível que essas cidades se organizem em torno de um centro metropolitano, onde as economias de aglomeração podem favorecer o aparecimento de uma organização urbano-industrial (CORREA, 1989).

Na opinião de George (1983) a existência de uma rede urbana precede de um conjunto diversificado de relações, capazes de estabelecer ligações funcionais permanentes entre os elementos urbanos da rede e entre estes e o meio rural que os liga. O autor acrescenta que muitas vezes essas relações evoluem para processos de dominação, subordinação e complementaridade que por sua vez, favorecem a hierarquização das funções urbanas.

Amorim Filho e Diniz (2005, p. 23) explicam que uma rede urbana regional pressupõe não somente a presença de um conjunto de cidades com alguma hierarquização, certa complementaridade econômica e inter-relações duradouras. Para estes autores é preciso que haja uma tipologia de cidades, “[...] pois quanto mais níveis hierárquicos possuir e quanto mais diferenciada e complementar for sua tipologia urbana, mais complexa e, possivelmente, mais dinâmica será essa rede”. (AMORIM FILHO; DINIZ, 2005, p. 23) Pode-se afirmar que essa constatação facilita a análise e a compreensão da dimensão regional de uma dada rede urbana.

Desse contexto depreende-se que uma rede urbana é composta por um conjunto de cidades que desempenham funções diferenciadas. Essas funções são

originadas de fluxos, movimentos e trocas que por sua vez possibilitam interações entre as cidades e entre a cidade e a região onde ela se encontra, com maior ou menor grau. Algumas cidades com poder de atração mais elevado dominam (polarizam, centralizam), por meio de funções econômicas, políticas, culturais, tecnológicas etc., já outras criam uma dependência em relação a esses polos. Observa-se que o equilíbrio dos fluxos e trocas entre as cidades da rede, gera uma tendência à concentração e dispersão que por sua vez conduzem para os processos de hierarquização da rede urbana.

Para Alvim (2009, p. 23), as cidades representam o elemento que favorece a análise do território em relação à organização e distribuição espacial das atividades econômicas e das pessoas. Afinal, as relações entre os centros urbanos e as novas dimensões que a rede urbana de determinada região vem assumindo, em decorrência do dinamismo do sistema capitalista em que os fluxos de bens, serviços, informações e pessoas, são capazes de transformar regiões têm se tornado cada vez mais significativos. A cidade é o principal elemento da rede urbana e pode ser analisada sob dois aspectos distintos e/ou complementares, como área ou como ponto. Como área, a cidade pode ser analisada por suas diferenças em relação aos processos econômicos, sociais e políticos internos; suas atividades e as funções que desempenha; sua localização, morfologia etc.. Como ponto, a cidade pode ser estudada como parte de um sistema urbano constituído por cidades de níveis hierárquicos diferentes, cidades que se interagem e exercem influência sobre outras por meio de relações de domínio ou dependência ou ainda de complementaridade.

Bessa e Corado (2011, p. 32) destacam a diferenciação entre os centros como uma abordagem a ser considerada na temática da rede urbana. Para as autoras, ainda que articulados entre si os centros urbanos se apresentam diferenciados uns dos outros, com maior ou menor distinção. Isto se deve ao que denominam “complexidade genética” e quase sempre está na raiz dos distintos processos de evolução de cada um dos centros urbanos de determinada rede. Em função disso, muitos centros permanecem fortemente ligados à sua herança histórica, enquanto outros evoluem em decorrência do papel que desempenham na rede, podendo inclusive assumir posições de comando.

Pode-se afirmar que as cidades representam o lócus privilegiado para a análise da distribuição espacial dos fenômenos urbanos. As relações entre os centros urbanos de determinado lugar ou região são impulsionadas pela interação

de forças existentes entre os fluxos materiais, de informações e de pessoas que se configuram sobre a base territorial dessa região, favorecendo assim as relações de complementaridade que caracterizam a diferenciação entre os centros bem como as relações de hierarquia existentes entre eles.

Portanto, a análise da dinâmica funcional dos organismos urbanos de determinada rede favorece a noção de hierarquia, onde as cidades de porte intermediário representam objeto de grande interesse, principalmente de geógrafos e planejadores.

A análise da dinâmica dos organismos urbanos de determinada rede, deve considerar o porte demográfico, além do conjunto de atividades econômicas e das funções desenvolvidas pelas cidades de determinada rede. Sendo assim, as cidades de porte intermediário representam objeto de grande interesse, principalmente de geógrafos e planejadores, tendo em vista que no âmbito de uma dada rede urbana, a posição hierárquica e a diferenciação entre as cidades podem ser caracterizadas pelas diferentes funções que elas desempenham.

2.2 Cidades médias: abordagens teórico-metodológicas ao longo dos séculos XX e XXI

A realização do Congresso da União Geográfica Internacional (UGI) em Lisboa em 1949, mostra a eminente preocupação dos europeus com o planejamento urbano e regional. Na França, o interesse pela questão urbana ganha relevo entre planejadores e pesquisadores acadêmicos, nas duas décadas que se seguiram ao fim da Segunda Guerra Mundial. Duas tendências temáticas convergiram fortemente para isso, uma delas estava voltada para o planejamento urbano e regional e outra para os estudos sobre as redes urbanas. Dessa atmosfera de elaborações teóricas e observações práticas da realidade urbana, emerge o interesse pelas cidades médias, vistas pelos pesquisadores como ponto de apoio imprescindível à implantação de ações para correção dos desequilíbrios regionais tais como: redistribuição de fluxos, requalificação do espaço e dinamização das funções urbanas. (COSTA DE SÁ, 2002, p.103).

O trabalho de Jean François Gravier intitulado "*Paris et le désert français*", publicado em 1947, é fundamental para o estudo das cidades em geral. Neste

Gravier aponta a necessidade de descentralizar algumas atividades e funções da capital parisiense, como alternativa para inibir a macrocefalia desenvolvida por Paris e distribuir com equidade o dinamismo e o desenvolvimento no território francês. A partir de então outras contribuições acadêmicas e técnicas surgiram em forma de projetos para minimizar a centralização e equilibrar a rede urbana, apontando os centros intermediários como objeto privilegiado das políticas urbanas e regionais. (COSTA DE SÁ, 2001, p. 26).

Para Gravier, a concentração excessiva de recursos e atividades exercida por Paris agravava os problemas relacionados à ocupação desigual do território e sinalizava para a necessidade de investigar as condições em que se encontravam as cidades francesas. Diante desta preocupação, o autor indicava a implementação de ações de longo prazo, para a desconcentração e descentralização das atividades de Paris, ações que obedeceriam a uma lógica distributiva, consoante à organização hierárquica da rede urbana francesa.

O estudo realizado por um grupo de geógrafos europeus liderados por Jean Gottmann e publicado em 1952 com o título “L’aménagement de L’espace – Planification Regionale et Géographie”, identificou fortes desequilíbrios inter-regionais e interurbanos na Europa, em especial na França. Com este trabalho Gottmann pretendia despertar a atenção dos formuladores de políticas públicas para as questões urbano-regionais. A influência das cidades e a problemática da ocupação desequilibrada do território já eram bem conhecidas do poder público, que carecia de um diagnóstico formal e consistente que apresentasse soluções para o problema. (COSTA DE SÁ, 2001; AMORIM FILHO, 2007; CORTEZZI, 2011).

Gottmann extrapolou os limites da identificação de tendências e elaborou outro estudo publicado em 1955, “A Geography of Europe”, contendo um levantamento de justificativas históricas para o quadro de concentração das atividades e da população em Paris. Neste estudo, o autor estabelece comparações do caso francês com a evolução da ocupação do território em outras capitais europeias e atribui a Paris, uma concentração de renda bastante superior àquela verificada nas demais capitais da Europa.

É mister destacar a importância da contribuição de Gottmann para o diagnóstico das questões de desequilíbrio regional ao investigar suas causas, apontar tendências e estabelecer comparações. O documento elaborado por Gottmann representa subsídio imprescindível aos responsáveis pela preparação e

implementação de políticas territoriais. Além disso, o fortalecimento de instituições comprometidas em solucionar o problema da ocupação desigual, é visto por Gottmann como a apropriação das questões sociais por parte do poder público, que imprime concretude aos objetivos do seu trabalho.

A tese de doutorado de Michel Rochefort apresentada em 1960 com o título “L’organisation Urbaine de L’Alsace”, representa um divisor de águas na conceituação do tema das cidades médias. Além de identificar e caracterizar os centros intermediários adotando definitivamente a terminologia “cidades médias”, Rochefort oferece, com este trabalho, grande parte do subsídio intelectual para o início do movimento francês de reorganização e reestruturação do espaço urbano e regional (Aménagement du Territoire).

A posição geográfica, organização interna e as funções de uma cidade são os três critérios definidos por Rochefort (1960) para classificar as cidades alsacianas em grandes cidades, cidades médias e organismos urbanos elementares. Esta hierarquia possibilitou ao pesquisador observar o papel desempenhado pelos organismos intermediários no interior de uma rede urbana. A partir de então Rochefort e outros pesquisadores entenderam que as cidades médias, além do papel importante que exercem dentro de uma rede urbana, são elementos importantes e capazes de minimizar ou até mesmo conter os desequilíbrios urbano-regionais.

Ao analisar as cidades médias alsacianas Rochefort afirma que

São centros intermediários entre as grandes cidades e o ajuntamento de organismos urbanos elementares, as cidades médias atuais são lentamente elaboradas durante a fase de concentração econômica, adaptadas à evolução recente e crescem durante a segunda metade do século XIX e início do século XX. (ROCHEFORT, 1960, p. 283. tradução nossa).

Em sua análise sobre a estrutura interna das cidades médias Rochefort diz que elas são uma miniatura das grandes cidades, desde a unidade mais complexa - o núcleo central – até o seu entorno que, normalmente é habitado pelas classes média e média alta da população. Percebe-se claramente que o autor faz alusão ao centro e à zona periurbana como setores importantes para o estudo de uma cidade.

Para Rochefort (1960) o núcleo central é o espaço mais denso e dinâmico de toda cidade média. Instituições financeiras, repartições públicas e privadas e o comércio representam importantes equipamentos urbanos, que via de regra, estão

localizados no núcleo central das cidades. Por abrigar esses equipamentos, o núcleo central irradia a grande maioria das decisões que são tomadas pelos diferentes setores da cidade. Para o autor esse espaço pode se organizar de maneira diferenciada, onde a função residencial pode até aparecer, mas em segundo plano. A formação de eixos de ligação entre os bairros próximos à parte central das cidades médias observadas por Rochefort, muitas vezes se prolongam para ligar a cidade à rodovia mais importante, funcionando como porta de entrada e saída de mercadorias e pessoas.

Os espaços periurbanos das cidades médias caracterizados por Rochefort são mutáveis e dinâmicos e representam a transição do urbano para o mundo rural. Esta constatação se justifica na medida em que a presença de elementos de ambos os mundos estabelecem visível contiguidade. Devido à disponibilidade de espaço essa região da cidade pode abrigar equipamentos de grandes proporções, quase sempre rejeitados pelos demais setores das cidades. Ademais esses grandes empreendimentos instalados nas áreas periurbanas atraem populações de trabalhadores das cidades vizinhas e, muitas vezes esses municípios menores acabam se transformando em cidades dormitório para seus habitantes.

Ao observar a organização interna das cidades médias alsacianas, Rochefort estabelece relação direta dessa organização com a morfologia do terreno. De acordo com o autor, os constrangimentos naturais podem dificultar a expansão de determinados setores e atividades, bem como influenciar na distribuição e localização de seus equipamentos.

A elaboração e análise dos documentos cartográficos possibilitaram ao autor afirmar que as cidades médias não podem ser analisadas apenas pela estrutura interna e distribuição da população. Para Rochefort a cidade deve ser analisada no contexto regional, observando o papel que ela desempenha no âmbito da rede urbana na qual está inserida. Existem cidades com perfis populacionais e estrutura interna muito parecidas, mas ao serem analisadas na perspectiva da sua rede urbana, existe disparidade na distribuição das funções.

Lajugie em relatório aprovado pelo Conselho Econômico e Social (CES) destacava a importância das cidades médias na rede urbana francesa, enfatizando as atividades que a cidade deveria exercer para oferecer qualidade de vida cada vez melhor aos seus habitantes. Na segunda parte advertia que as políticas de expansão das cidades médias deveriam ocorrer ordenadamente, para que o

funcionamento e a qualidade de vida dessas cidades não fossem alterados bruscamente. De acordo com Marques da Costa (2002, p. 105), Lajugie definia os objetivos, os procedimentos e os meios necessários á execução das políticas de expansão, considerando que as cidades médias deveriam:

- a) constituir centros de emprego industrial e terciário alternativo às grandes cidades para a população que migre dos territórios rurais envolventes;
- b) oferecer alojamento e equipamentos à população que chega e reside na cidade;
- c) dispor de serviços públicos (educação, saúde, cultura, desporto e lazer) capazes de oferecer a seus habitantes qualidade de vida urbana;
- d) possuir meios de comunicação que não só assegurem a sua ligação aos níveis mais elevados da hierarquia urbana, como também ao espaço rural envolvente;
- e) assegurar a coesão regional, no sentido da não exclusão do espaço rural envolvente. (MARQUES DA COSTA, 2002, p.105).

Neste sentido, é possível afirmar que as cidades médias são centros urbanos dotados de equipamentos públicos e privados, de cuja interação emerge as atividades e a vida desses lugares. A capacidade de acolher e fixar os imigrantes do mundo rural, oferecendo trabalho e moradia, pode minimizar os fluxos migratórios em direção aos grandes centros urbanos e representa uma característica importante das cidades médias, na opinião de Lajugie (1973).

Este autor aponta para o fato de que o porte demográfico, sozinho, não seria suficiente para classificar e definir as cidades médias. E neste caso o autor demonstra cautela ao sugerir os limiares mínimo e máximo com valores em torno de 20.000 e 200.000 habitantes. O autor, desde essa época, antevia problemas na hierarquia urbana de regiões com baixa densidade demográfica, onde aglomerações pouco populosas poderiam desempenhar o papel de cidades médias.

Considerando os precursores franceses pode-se afirmar que as cidades médias representam um organismo complexo. Elementos como população, estrutura interna, dinâmica dos diferentes setores, sítio, situação etc., devem ser reunidos na construção de um sentido mais amplo do papel desempenhado pela cidade média, dentro de sua rede urbana. Em que pese o porte médio propriamente dito, essa cidade deve dialogar intensamente com seu entorno, revitalizar os centros menores e amparar o espaço rural que os une, estabelecer relações com os centros urbanos de hierarquia superior e promover a dinâmica de interação dos fluxos regionais que, acima de tudo, caracterizam uma cidade média.

O legado teórico dos pesquisadores franceses representa o subsídio intelectual para pesquisas sobre a redistribuição dos fluxos, requalificação do espaço e dinamização das funções urbanas, com vistas a impulsionar o desenvolvimento urbano e regional, de diferentes países ou regiões. A seguir será descrito o movimento francês de revitalização e requalificação territorial, que representa a aplicação prática deste legado.

Vale lembrar que as preocupações em corrigir desequilíbrios regionais na Europa após a Segunda Grande Guerra ganharam atenção especial na França, a partir dos anos de 1950 e 1960. Tomando por base um conjunto de intervenções designado por “Aménagement du Territoire”⁵, foram implementadas a partir do esforço conjunto de planejadores, pesquisadores acadêmicos e pelo poder público francês, planos de desenvolvimento econômico e social com o objetivo de desconcentrar e descentralizar a população e as atividades produtivas no território nacional, promovendo uma distribuição espacial mais equilibrada. (AMORIM FILHO, 2001, p.5; MARQUES DA COSTA, 2002, p. 103).

Inicialmente (1954/66), as ações tais como: apoio à indústria, produção de energia e reorganização da economia, foram direcionadas aos setores produtivos buscando distribuir essas atividades de maneira equilibrada em todo o território francês. Neste contexto, era fundamental que a organização e a estrutura da rede urbana possibilitassem a implantação dessas intervenções, momento em que as cidades médias ganham importância, pois representam o suporte territorial para se atingir estes objetivos. As “metrópoles de equilíbrio” despontam como alternativa para dispersão da excessiva centralidade exercida por Paris, sendo que o porte demográfico foi significativo para que essas cidades fossem fortalecidas e servissem de “metrópoles de equilíbrio” para Paris. Essa política foi consagrada no V Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1966).

Além disso, observa-se a concentração de capitais e recursos humanos na região de influência dessas metrópoles de equilíbrio, repetindo assim a mesma polarização exercida por Paris. Buscando integrar essas metrópoles e seu espaço regional, passa-se a estimular e investir em um grupo de cidades com capacidade

⁵ O aménagement du territoire corresponde, do ponto de vista etimológico, a um esforço no sentido de repensar a ocupação do espaço, diante de observações da realidade empírica. Teve início na França, onde, paralelamente à observação analítica, foi estruturado um arcabouço institucional, que fornecia suporte à reflexão teórica e à implementação de políticas. (COSTA DE SÁ, 2001, p. 24).

para estabelecer conexões entre as metrópoles de equilíbrio, as pequenas cidades e o mundo rural.

Neste contexto, emerge a ideia de que um novo grupo de cidades intermediárias deveria replicar e retransmitir a diversidade de fluxos originados em Paris. Esta ideia representa o aprofundamento da orientação da descentralização e busca por equilíbrio, respeitando as peculiaridades da rede urbana francesa. Este período corresponde ao momento de implantação do VI Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1971/75).

Outros fatores importantes a serem destacados no processo de caracterização das cidades médias na França, diz respeito à tese de “reversão da polarização” de Richardson⁶ e a busca pela explicação do tamanho ótimo de uma cidade⁷. Ademais a “Delegation à L’Aménagement du Territoire et à L’Action Regionale” (DATAR, 1971), a “Direction de L’Aménagement Foncier et de L’Urbanisme” do Ministério do Equipamento (DAFU, 1972), o “Système d’Étude du Schéma d’Aménagement de la France” (SESAME, 1971; SESAME-DATAR, 1972) e ainda o “Conseil National des Économies Régionales e de la Productivité” desenvolveram relatórios de diagnósticos e de avaliação, destacando a importância das cidades médias. (MARQUES DA COSTA, 2002).

Das páginas precedentes depreende-se que em toda rede de cidades existem aquelas que atuam no interstício das grandes cidades; capitais de estado e grandes centros regionais e das cidades pequenas e do meio rural, de determinado país ou região. São as cidades médias que atendem a grande maioria das necessidades da população de sua rede, evitando deslocamentos longos e exaustivos na procura por bens e serviços que elas dispõem com condições satisfatórias.

No Brasil, pesquisadores e estudiosos começaram a observar esse grupo de cidades a partir da segunda metade do Século XX. A seguir serão consideradas as contribuições de Maria Encarnação Beltrão Spósito e da rede de pesquisadores latino-americanos que vem desenvolvendo estudos sobre as cidades médias. Também serão considerados, com especial ênfase, os estudos realizados por Amorim Filho sobre as cidades médias e seu modelo de zoneamento morfológico funcional para esse nível hierárquico de cidades.

⁶ Para compreender melhor a tese de reversão da polarização de Richardson, consultar Rizzieri (1982).

⁷ No caso do tamanho urbano ótimo, indica-se Tolosa (1974) como referência.

2.3 Contribuições relevantes sobre as cidades médias no Brasil

A noção de cidade média não está de tudo acabada ou definida o que fortalece e motiva o crescente número de estudos sobre essas cidades em todo o mundo. Para consubstanciar esses estudos procura-se compreender o estágio em que se encontram os estudos sobre cidades médias na América Latina e no Brasil. A origem das obras e as características investigativas de seus respectivos autores devem ser destacadas como fator importante, para compreensão do processo evolutivo das cidades em geral, e das médias em especial.

2.3.1 Amorim Filho: contribuições acerca das cidades médias

As cidades médias têm sido cada vez mais objeto de estudo dos geógrafos e mesmo de outros profissionais, pois esse é um nível hierárquico primordial à região. Elas são, em boa parte, responsáveis pela manutenção da dinâmica econômica e/ou populacional da região em que estão inseridas. Sendo assim, precisam ser administradas com a preocupação de criar, continuamente, mecanismos capazes de manter tal dinâmica bem como seus principais atrativos, mesmo porque podem conter a migração para os grandes centros evitando o agravamento de seus problemas.

Foi pensando nos níveis mais modestos de organismos urbanos que Amorim Filho concentrou seus estudos desde 1969. Nas três últimas décadas do século XX o autor se dedicou particularmente ao estudo e elaboração da hierarquia urbana de Minas Gerais. Para o autor, é a partir desse período que se observa no Brasil, a implementação dos primeiros planos governamentais voltados para a categoria de cidades médias.

A atmosfera favorável às pesquisas e debates sobre o grupo de cidades médias se acentua contribuindo para que, em meados de 1976, durante o Segundo Encontro Nacional de Geógrafos Amorim Filho apresentasse sete critérios gerais, para definir e classificar as cidades médias, a saber:

- [...] 1. a cidade média deve ser capaz de manter *interações* constantes e de um nível razoável de identidade e de qualidade, tanto com seu espaço regional, quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior;
- 2. a cidade média deve ter as condições necessárias para estabelecer *relações de dinamização* com o espaço rural microrregional que a envolve;

3. uma cidade só deve ser considerada média na medida em que já apresente uma certa autonomia na criação de pelo menos uma parcela de seus equipamentos de relações externas;
4. o *sistema* ou *rede* de cada cidade média deve apresentar uma intensidade e um grau de *conectividade* tais que facilitem as já referidas *interações* com os espaço microrregional e com os níveis superiores da hierarquia urbana;
5. a *estrutura morfológica interna* da cidade média, em consonância com sua posição no processo de evolução, deve apresentar:
 - 5.1 um *centro funcional principal* já relativamente complexo (com grande número de equipamentos servindo um espaço que ultrapasse os limites puramente locais);
 - 5.2 um número variável de subcentros, espalhados pelas zonas *pericentral* e *periférica* (cujas formas, funções e espaços de relações variam grandemente de cidade para cidade, mas que atendem, em sua maioria, apenas as necessidade de populações locais);
 - 5.3 uma *periferia* que evolui muito mais através de saltos (descontinuidades espaciais repentinas, resultando numa *estrutura polinuclear*), do que através de uma expansão lenta e homogênea de toda a *coroa periférica do tecido urbano*;
6. Por outro lado, não deve ser desprezado o fato de que aspectos tais como *tamanho demográfico*, *estrutura interna* e *relações externas* das cidades médias podem variar bastante de região para região, sendo naturalmente função do nível de desenvolvimento, da posição geográfica e das condições histórico-sociais da formação de cada uma dessas regiões;
7. finalmente a noção de cidade média não deve ser confundida necessariamente com a noção de centro de polarização regional ou microrregional. A coincidência não ocorre sempre. Além disso, as *relações* da cidade média com seu ambiente nem sempre são relações apenas de *dominação*, podendo haver, com este ambiente, também *relações de complementaridade*, *estímulo*, *dinamização* e, em certos casos até de *dependência* (AMORIM FILHO, 1976, p. 7-9).

Desde então o autor destaca que a definição, a identificação e a classificação das cidades médias não é tarefa simples. A busca por parâmetros mais amplos que possam definir e conceituar as cidades médias passa a despertar o interesse de pesquisadores de diferentes regiões e nacionalidades, fato que reforça a ideia defendida por Amorim Filho (2005, p.51), quando este destaca que: “[...] um critério puramente quantitativo e único como, por exemplo, o tamanho demográfico [...] não deve ser considerado dado que limitaria as possibilidades de análise”.

Observa-se que, para a caracterização das cidades médias devem ser considerados aspectos diferenciados e múltiplos, tendo em vista o caráter dinâmico e pujante que esse grupo de cidades representa no âmbito de sua rede urbana. Isto se comprova quando o autor explica que no caso dos estudos em Minas Gerais, a proximidade com a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) representava um constrangimento à dinâmica interna das cidades do entorno, sendo portanto, suas cidades excluídas da análise e da hierarquia proposta. Outro aspecto relevante

se referia ao limiar demográfico inferior a ser estabelecido como parâmetro para se estudar as cidades médias mineiras.

Neste sentido o autor explica:

Embora [...] o limite de 20.000 habitantes pareça ser o mais adequado para separar as médias das pequenas cidades, parece também evidente que as funções características das cidades médias possam ser exercidas por cidades com número inferior de habitantes, considerando-se a posição geográfica e as condições socioeconômicas da região em que se situam as referidas cidades. Com base, então, nesse raciocínio e procurando trabalhar com a menor margem de erro possível, optou-se por incluir no universo de análise todas as cidades que tivessem cerca de 10.000 habitantes e mais na sede municipal em 1970, com exclusão daquelas que fizessem parte da RMBH. Com isso, em um total de 722 cidades em todo o Estado, selecionaram-se 102 cidades. (AMORIM FILHO; TAITSON BUENO; ABREU, 1982, p. 35).

De posse dos resultados Amorim Filho e os demais autores definiram quatro níveis hierárquicos de cidades médias existentes em Minas Gérias, a saber: Grandes centros regionais, Cidades médias de nível superior, Cidades médias propriamente ditas e Centros urbanos emergentes.

Os Grandes centros regionais foram definidos pelos autores como o limiar superior da categoria cidade média, distinguindo então as cidades médias de nível superior, das grandes cidades. A classificação de uma cidade na categoria de grande centro regional traz em si certa imprecisão, pois pode ser incluída como cidade média ou como cidade grande. De acordo com os autores os centros regionais possuem um expressivo contingente populacional, sendo que em Minas Gerais, à época, possuíam população urbana em torno de 400.000 habitantes. Apresentam pequenas indústrias ligadas às inovações tecnológicas, equilibrando assim seu setor secundário e terciário. As relações econômicas, culturais e demográficas extrapolam os limites estaduais, até mesmo caracterizando essas cidades como pólos regionais.

No conjunto de cidades de Minas Gerais, as cidades médias de nível superior são cidades grandes dentro do seu espaço regional. Na classificação de 1982 a população desta categoria variava entre 70.000 e 200.000 habitantes, os setores de comércio e serviços se desenvolveram paralelamente à indústria de forma dinâmica, permitindo que essas cidades fortalecessem suas ligações no âmbito regional definindo sua posição para além desses domínios.

As cidades médias propriamente ditas foram definidas como aquelas marcadamente intermediárias ao se tratar de tamanho demográfico e funções econômicas. Em termos demográficos a hierarquia das cidades mineiras apresentada em 1982 incluía nesse grupo, quase todas que possuíam população entre 20.000 e 100.000 habitantes. Essas cidades se destacam em suas respectivas regiões por seu nível de desenvolvimento econômico, e por sua posição geográfica, geralmente estão nos eixos ou entroncamentos principais das vias de comunicação, o que favorece suas relações com centros maiores. Essas cidades médias permanecem ligadas às cidades menores e a seu espaço microrregional, mantendo relações intensas, constantes e diretas, confirmando assim sua função de ligação entre o espaço rural das pequenas cidades e o ambiente dinâmico dos centros urbanos mais importantes, constituindo a própria essência dessa noção de cidade média.

Os centros emergentes fazem a transição entre as pequenas cidades e as cidades médias propriamente ditas, encontram-se em fase de estruturação de sua economia podendo apresentar desequilíbrios entre os setores produtivos. Em termos demográficos em 1982, os autores afirmam que têm no máximo 50.000 habitantes em sua sede municipal. O mundo rural é o espaço microrregional que está fortemente ligado a essas cidades.

Ainda que outros aspectos importantes relacionados ao crescimento econômico e desenvolvimento tecnológico foram levados em conta, os estudos posteriormente desenvolvidos por Amorim Filho apresentam a estrutura citada acima como pilar central na caracterização das cidades médias. Foi assim também na classificação de 1999, quando as cidades médias foram admitidas como locais privilegiados para a instalação de pólos tecnológicos e na hierarquização de 2006 que foi impulsionada basicamente pelo forte aumento do interesse acadêmico, dos planejadores urbano-regionais e da mídia em relação às cidades médias, Amorim Filho e outros (2006, p.13). Foram constatadas várias alterações dessas cidades na hierarquia de cada período. Outra comprovação que merece destaque refere-se às diferenças significativas existentes entre os padrões morfológico-funcionais observados nas pequenas cidades e aqueles observados nas cidades médias.

Considerado bastante simples, o zoneamento morfológico-funcional das pequenas cidades apresenta a função residencial predominante em quase todo o tecido urbano. Algumas poucas ruas e praças onde se localizam o pequeno

comércio; certos equipamentos de serviços indispensáveis como a prefeitura, a câmara de vereadores, cartórios, escola, entre outros; algum outro equipamento de lazer e um ponto de ônibus que funciona como terminal rodoviário completa a paisagem da área central dessas cidades. O espaço pericentral e o periférico formam uma só zona, que envolve o pequeno centro e fazem o contato com o mundo rural.

É neste contexto que o zoneamento morfológico-funcional elaborado por Amorim Filho se configura como importante critério para se estudar os diferentes níveis de cidades, em especial as cidades médias, pois,

[...] no que diz respeito às cidades que em Minas Gerais, possuem entre algo em torno de 50 000 e 150 000 habitantes, e são, portanto, as cidades médias mais numerosas e típicas, o zoneamento morfológico funcional é bem mais diferenciado e complexo. (AMORIM FILHO, 2005, p. 55).

Neste sentido Amorim Filho (2005, p. 59) descreve o padrão de zoneamento das cidades médias, considerando a *área central* a partir de um eixo principal, com algumas extensões por ruas adjacentes e praças, formando uma unidade funcional e paisagística que comanda a vida de relações da cidade, do município e de um espaço regional considerável.

Para o autor, a *zona pericentral* se apresenta mais extensa e envolve a área central podendo se estender em direção a uma periferia contínua e formar bairros residenciais diferenciados entre si, devido ao perfil socioeconômico dos habitantes dessa área. Os principais cruzamentos, eixos viários e as praças representam os espaços onde quase sempre se desenvolvem os subcentros funcionais, cujo número, importância e dinamismo dependem diretamente da expansão do tecido urbano e do dinamismo da própria cidade.

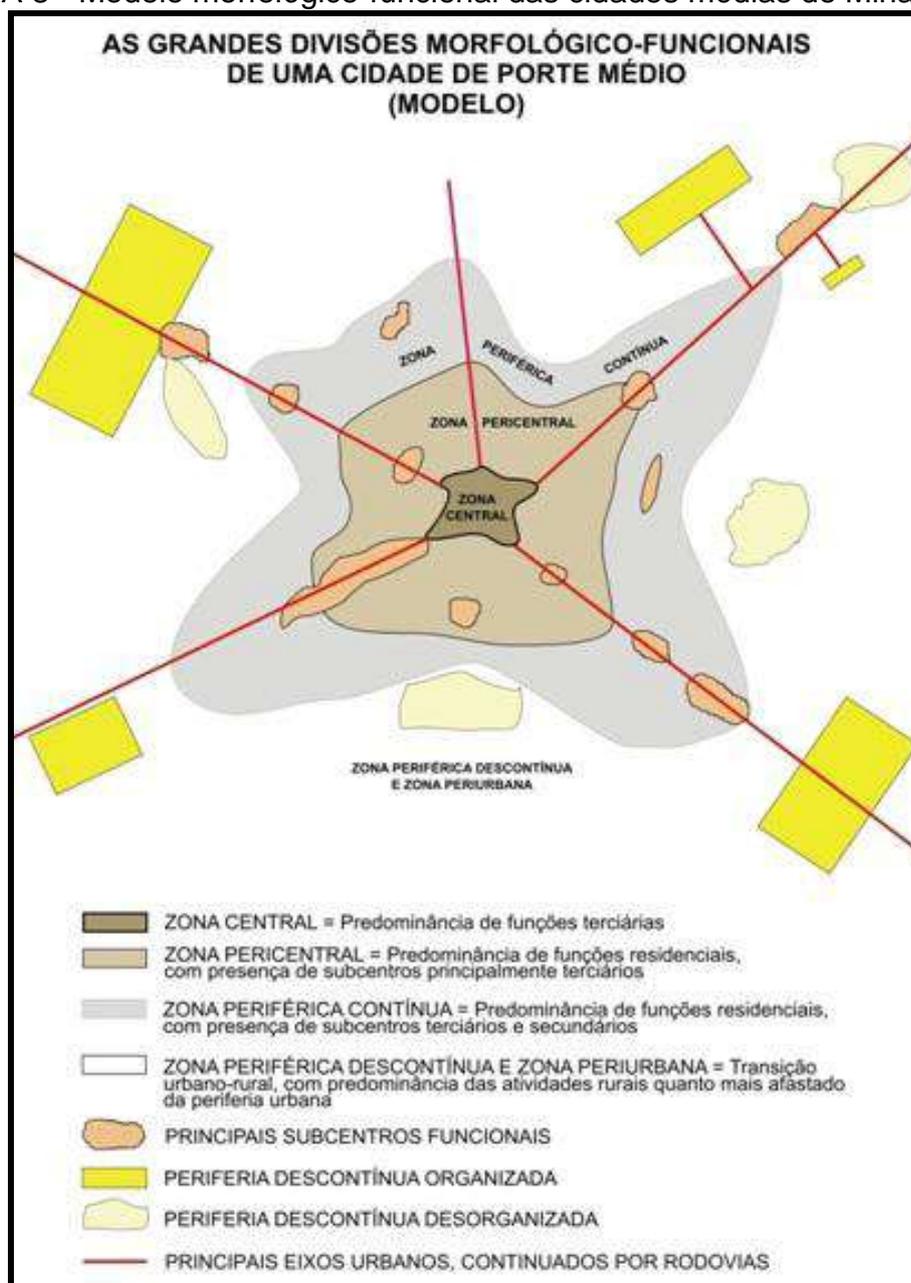
A *periferia* definida por Amorim Filho (2005, p. 59) apresenta dois aspectos morfológicos diferentes: contínua em formato de mancha de óleo e descontínua (ou polinuclear). A principal característica do crescimento da mancha de óleo ou periferia contínua pode ser observada tanto pela expansão do tecido urbano em suas bordas, quanto pelo processo de conurbação de núcleos antigos e externos a esse tecido urbano, porém a ele ligado por antigas rodovias e ferrovias. No caso de uma periferia descontínua ou polinuclear observa-se o aparecimento de duas unidades morfológicas distintas representada pelos bairros com uma visível diferenciação

socioeconômica entre si, mas que muitas vezes têm populações bem integradas aos sistemas das cidades das quais fazem parte ou as unidades mal organizadas, onde as desigualdades socioeconômicas da população refletem a grande dificuldade desta em se adaptar aos circuitos formais das cidades, às quais estão ligadas.

A *auréola periurbana* na definição de Amorim Filho (2005, p.59) é o último elemento que envolve a periferia descontínua, neste espaço ainda é possível observar certos equipamentos que apresentam características urbanas, como escolas, postos de saúde, comércio etc, dispersos e em pequena quantidade. O autor destaca nessa região o aparecimento de equipamentos de lazer como clubes de recreação e hotéis fazenda, que representam um fato novo, criados principalmente para atender à população urbana de maior poder aquisitivo da própria região. Essa auréola também é marcada por paisagens rurais que sinalizam o espaço de transição para o mundo rural profundo, indicando assim a zona periurbana de outra cidade.

A Figura 3 apresenta o modelo de zoneamento morfológico-funcional das cidades médias proposto por Amorim Filho (2005, p. 61).

FIGURA 3 - Modelo morfológico-funcional das cidades médias de Minas Gerais



Fonte: AMORIM FILHO; SENNA FILHO, 2005, p. 61

2.3.2 Spósito e a ReCiMe: uma proposta metodológica para o estudo das cidades médias

A Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe)⁸ é constituída por estudiosos de diferentes instituições de ensino superior espalhadas pela América Latina. Atualmente no Brasil são estudadas 17 cidades, no Chile duas e na Argentina uma. A diversidade favorece a realização de múltiplos olhares sobre cada uma das dimensões da realidade estudada e fortalece o caráter plural da geografia.

A ReCiMe busca uma nova metodologia de pesquisa para seus estudos, pois ao lado da necessidade de redefinição e ampliação dos papéis das cidades médias frente ao novo contexto histórico-geográfico, os novos agentes econômicos surgem periodicamente alterando ou transformando esses espaços. Sendo assim, de acordo com Spósito e outros (2007) a dimensão econômica deve ser privilegiada nessa análise seguida da dimensão social, tendo em vista o aprofundamento das desigualdades socioespaciais fruto da atuação de novos e velhos agentes econômicos. De acordo com as autoras a ênfase nos aspectos econômicos se deve pela sua preponderância nas alterações recentes dos papéis que as cidades médias brasileiras desempenham.

Partindo do princípio de que a dinâmica dos agentes econômicos vem alterando, com intensidade e ritmos variados, os pesquisadores elegeram quatro temas como pilares da metodologia para o estudo das cidades médias. Os temas dão origem a quatro eixos temáticos, compostos por um conjunto de variáveis⁹ que vão conduzir as atividades de levantamento, organização e sistematização das informações (ver quadro 1).

⁸ Mais detalhes sobre a ReCiMe em: <http://www.recime.org>

⁹ Todas as variáveis podem ser vista em: SPÓSITO, M. E. B. (org.): *Cidades médias – espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 64-65.

QUADRO 1: Organização da proposta metodológica da ReCiMe

TEMAS NORTADORES	EIXOS TEMÁTICOS	NATUREZA DAS VARIÁVEIS
<p>TEMA 1 :</p> <p>A difusão da agricultura científica e do agronegócio.</p>	<p>EIXO I:</p> <p>Ramos de atividades econômicas representativas da atuação dos novos agentes econômicos.</p>	<p>Reunião de variáveis que interessem aos quatro temas, oferecendo elementos para reconhecer quais seriam as empresas e/ou grupos econômicos que já atuam ou passaram a atuar nas cidades, alterando seus papéis e intensificando suas articulações.</p>
<p>TEMA 2:</p> <p>A desconcentração da produção industrial.</p>	<p>EIXO II:</p> <p>Dinâmica populacional e mercado de trabalho.</p>	<p>Os dados devem oferecer um quadro de contextualização aos quatro temas escolhidos. Para isto, este eixo conta com variáveis que vão desde a evolução da população (total, urbana e rural), até a evolução da população economicamente ativa (PEA).</p>
<p>TEMA 3:</p> <p>A difusão do comércio e serviços especializados.</p>	<p>EIXO III:</p> <p>Equipamentos e infraestruturas.</p>	<p>Serão as variáveis relativas às bases materiais existentes nas cidades. Através desses dados, pode-se apoiar ou denotar o desenvolvimento de mudanças nos papéis econômicos das urbes.</p>
<p>TEMA 4:</p> <p>O aprofundamento das desigualdades socioespaciais.</p>	<p>EIXO IV:</p> <p>Condições de moradia</p>	<p>As variáveis elencadas aqui serão escolhidas tanto para propiciar a apreensão da dimensão social dos processos, como pelo fato de que é este (residencial) o uso do solo que ocupa a maior parte da cidade</p>

Fonte: SPÓSITO et al (2007)

Ao analisar as mudanças ocorridas nas duas últimas décadas do século XX nas cidades médias paulistas, Spósito (2004) afirma que a descentralização da produção industrial para o interior e a multiplicidade de atividades comerciais e de serviços ampliou o processo de urbanização. O conjunto dessas transformações redefine e aprofunda a complexa divisão territorial do trabalho, que resulta na constituição de estruturas urbanas mais complexas e a redefinição da periferia

urbana em termos de formas produzidas e de seus conteúdos. A autora demonstra a necessidade de definir e diferenciar “cidades de porte médio” de “cidades médias”.

Para a autora “cidades de porte médio” podem ser definidas como aquelas que têm entre 50 e 500 mil habitantes¹⁰ deixando claro que as cidades com população inferior ou superior, para serem definidas, carecem de outros termos. Spósito acrescenta ainda que

No Brasil, é considerada cidade toda sede urbana de município, o que indica que se incluem, então, na categoria cidades de porte médio, centros urbanos que compõem tecidos e organismos urbanos maiores, formadores de aglomerações urbanas metropolitanas ou não metropolitanas. (SPÓSITO, 2004, p. 126).

Portanto, observa-se que o tamanho demográfico define uma cidade apenas pelo seu porte populacional. No caso das “cidades médias” além de terem tamanho demográfico correspondente a este porte, desempenham claros papéis intermediários entre os grandes centros metropolitanos e as pequenas cidades que compõem a rede urbana.

Para Spósito (2004) o status de cidade média faz relação direta com a divisão territorial do trabalho, pois neste caso são os centros regionais importantes que fazem a ligação entre cidades grandes e pequenas. Em muitos casos as cidades médias são aquelas nas quais a população das cidades pequenas polarizadas por elas realiza o consumo de bens e serviços necessários à produção e à vida. Quase sempre são escolhidas para abrigar grandes empresas comerciais e de serviços que buscam atender um mercado consumidor de poder aquisitivo crescente. Observa-se assim que a influência e a importância das cidades médias se reforçam, na medida que elas representam pontos de apoio importantes para instalação de grandes empreendimentos nacionais e internacionais, de alcance regional.

Spósito (2004) chama a atenção para o fato de que muitas cidades médias em função de processos de crescimento territorial, se juntam a núcleos menores por conurbação que reforçam cada vez mais seu papel intermediário na rede urbana. Para a autora

¹⁰ Proposta para o Brasil apresentada por Andrade e Serra (2001) onde Spósito (2004, p.126) faz alusão ao vínculo institucional dos autores para tornar essa definição, “senão oficial, ao menos oficiosa”.

[...] o que se compreende como cidades médias só pode ser considerado no plano conceitual e a partir de uma análise que contemple a situação geográfica da aglomeração ou centro urbano que a constitui, seus papéis econômico-regionais, suas relações intermediárias entre cidades pequenas e metrópoles bem como seus papéis político-administrativos. (SPOSITO, 2004, p. 127).

O conjunto de considerações elencadas aqui demonstra que não é tão simples classificar as cidades médias, como o é para aquelas que serão consideradas apenas por seu tamanho demográfico. Para o primeiro grupo é necessária avaliação contínua e criteriosa do seu papel no âmbito da divisão regional do trabalho, que representa aspecto indissociável das transformações que redefinem e modelam regiões inteiras. Além disso, atividades econômicas mais dinâmicas e diversificadas de uma região podem impulsionar o crescimento e atrair imigrantes para algumas cidades médias numa rede urbana. No caso das regiões menos dinâmicas, com poucas perspectivas de crescimento e desenvolvimento, as cidades médias serão por natureza, menos populosas. Assim sendo Spósito (2004) adverte que a aplicação do conceito de cidade média é sempre relativo ao tempo e ao espaço.

Neste sentido, pode-se afirmar que o conjunto das atividades que caracteriza determinado lugar possui relação direta com os equipamentos públicos e privados existentes em seu território. A presença desses equipamentos, por sua vez, possibilita a oferta de bens e serviços diferenciados à população; impulsiona a circulação e a interação entre os fluxos materiais, de pessoas e de informações; estabelece a diferenciação entre os lugares e ajuda a definir o grau de importância existente entre eles.

Deste contexto emerge a hierarquia urbana que caracteriza as cidades médias como locus privilegiado de concentração das atividades e de pessoas, e como principais responsáveis pela manutenção da dinâmica econômica e/ou populacional da região em que estão inseridas.

Neste sentido, as cidades médias se apresentam como alternativa importante para estudar as relações de forças e os movimentos entre determinado grupo de cidades de uma dada rede urbana. A posição geográfica privilegiada de localização quase sempre nos entroncamentos de eixos viários favorece a manutenção e distribuição dos fluxos materiais e de pessoas, que por sua vez reforçam a dinâmica interna das cidades médias. Além disso, a concentração de importantes

equipamentos que ofertam bens e serviços de alcance regional colabora com a ampliação e manutenção da região de influência dessas cidades, que ajudam a conter parte considerável dos fluxos migratórios em direção aos grandes centros urbanos.

2.4 Bases metodológicas da dissertação

Neste item serão descritos os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa, com o fito de mostrar o “caminho” percorrido para classificar Palmas-TO como uma cidade média, bem como explicar as características fisionômicas do seu espaço intraurbano.

2.4.1 As abordagens metodológicas

Essa pesquisa procura sistematizar seu conteúdo empregando o método hipotético-dedutivo. Hipotético, pois admite-se como hipótese que Palmas é uma cidade média do Tocantins com significativa influência regional e dedutivo, pois parte das discussões do papel das cidades médias com rebatimentos na rede urbana, do modelo de zoneamento morfológico-funcional intraurbano de Amorim Filho (2005) e da tipologia das funções urbanas de Beaujeu-Garnier (1997).

2.4.2 Materiais e técnicas

Foram realizados levantamentos bibliográficos como o trabalho histórico de Gomes, Teixeira Neto e Barbosa (2005), sobre o antigo norte de Goiás e a criação do Tocantins, o Caderno de Revisão do Plano Diretor e seus desdobramentos, elaborado pela Prefeitura Municipal de Palmas em 2003, com vistas a avaliar o desenvolvimento do processo de ocupação do espaço urbano da cidade, teses, dissertações e outras obras contemplando a história recente de criação do Estado e construção da Capital. Foram consultados documentos cartográficos (digitais e analógicos) e bases digitais da cidade, disponibilizadas pela Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano e Secretaria de Planejamento e Modernização da Gestão Pública do Tocantins.

Os dados estatísticos demográficos e socioeconômicos contemplando aspectos diferenciados da população e dos municípios do Tocantins, foram obtidos

em diferentes fontes secundárias de instituições como: Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Empresa Brasileira de Estrutura Aeroportuária (INFRAERO), Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), Secretaria de Planejamento e da modernização da Gestão Pública do Tocantins (SEPLAG), Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SEDUH), dentre outros.

Com foco específico nos trabalhos de campo, durante parte do ano de 2012 e de 2013, as visitas aos diferentes espaços de Palmas possibilitaram observar a dinâmica das transformações do espaço urbano da cidade op comportamento e os modos de vida de seus habitantes.

A partir deste ponto, a pesquisa seguiu as etapas de investigação sobre a cidade de Palmas e a mudança definitiva do autor para esta permitiu vivenciar “*in loco*”, as idiossincrasias dessa cidade e da região, carente de estudos sobre sua rede de cidades, especificamente aquelas de porte intermediário.

Vale salientar que foram utilizadas bases vetoriais e matriciais, para uso em SIG como ArcGIS 10.0, disponíveis em diferentes sítios eletrônicos de instituições e órgãos públicos estaduais e federais (Quadro 2).

QUADRO 2: Instituições públicas e bases cartográficas utilizadas

INSTITUIÇÃO / ÓRGÃO PÚBLICO	BASES CARTOGRÁFICAS
Ministério das Comunicações. (MC)	Dados sobre meios de comunicação de Palmas.
Agência Nacional de Aviação Civil. (ANAC)	Dados sobre voos aéreos com origem em Palmas.
Empresa Brasileira de Estrutura Aeroportuária. (INFRAERO)	Dados sobre a estrutura do aeroporto de Palmas.
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)	Limites municipais, sedes municipais, limites estaduais.
Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA)	Imagem cuja em cuja articulação da Carta SC-22-Z-B e datum WGS-84.
Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas. (IPEA)	Dados demográficos, socioeconômicos, de saúde do Tocantins e de Palmas.

Secretaria de Planejamento e da Modernização da Gestão Pública (SEPLAN – TO)	Hidrografia, limite de bacias, áreas especiais, rodovias e vias de Palmas
Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SEDUH)	Base digital de Palmas 2013.

Fonte: Elaboração do autor

De posse das bases extraídas de diferentes fontes, os documentos cartográficos foram elaborados a partir do *software* ArcGIS v. 10.0.

2.4.3 Etapas da pesquisa

A escolha de Palmas como objeto de estudo ocorreu por diversos motivos com destaque para sua posição geográfica na região central do Brasil, a condição de última cidade projetada e construída no limiar do século XXI e o desejo desse autor em investigar a rede de cidades da região norte do Brasil.

Em linhas gerais a pesquisa foi realizada em três etapas, sendo a primeira teórica e metodológica, a segunda histórico-descritiva especialmente sobre a criação do estado do Tocantins e construção da capital e a terceira de caráter empírico que investiga o espaço intraurbano de Palmas, capital do Tocantins. Na primeira etapa a pesquisa de gabinete merece destaque entre outros materiais e técnicas, ao contrário da segunda e da terceira parte nas quais o trabalho de campo serviu como instrumento imprescindível, para avaliação e complemento das informações e dados secundários anteriormente coletados.

Na primeira etapa especialmente na fundamentação teórica foram tratados elementos geográficos importantes aos estudos urbanos como: sítio e situação, morfologia urbana e processos espaciais, funções urbanas e feitas algumas considerações sobre rede urbana. Em seguida, a abordagem teórico-metodológica sobre as cidades médias ao longo dos séculos XX e XXI, considera a origem francesa desses estudos evidenciando os trabalhos de autores importantes como: Jean François Gravier, Jean Gottmann, Michel Rochefort e Joseph Lajugie. Posteriormente foram apresentados os estudos das cidades médias no Brasil, especialmente os de Amorim Filho, Spósito, bem como a proposta metodológica desenvolvida pela Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe).

Na segunda etapa (subdividida em três partes), foi realizada uma investigação de caráter regional sobre os processos históricos da criação do estado do Tocantins e construção de Palmas. Foram apresentadas as peculiaridades que envolvem a criação do Tocantins e construção da capital descrevendo o processo histórico das divisões regionais no Norte do Brasil, bem como de aspectos importantes na escolha da posição geográfica de Palmas e parte das desigualdades crônicas de sua região de influência, relacionadas principalmente a uma rede urbana rarefeita, desarticulada e pouco densa. Nessa etapa foram elaborados, com o uso do software ArcGIS v. 10.0., alguns cartogramas tendo sido utilizada para elaboração dos mesmos a base digital disponibilizada pelo IBGE.

Na terceira etapa (dividida em quatro subseções), foi analisada a importância microrregional de Palmas. A primeira subseção tratou do sítio e situação da capital tocaninense e possibilitou compreender as articulações políticas para a localização central da cidade e sua importância para o novo Estado. Na segunda subseção, foram analisadas as características da microrregião de Porto Nacional onde se insere a capital do Estado. Dados demográficos e socioeconômicos e bases cartográficas foram obtidos junto a fontes como: IBGE e IPEA e SEPLAN – TO enquanto as imagens de satélite utilizadas foram as disponibilizadas pela Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuárias (EMBRAPA), a partir de Miranda (2005), compostas pela articulação da Carta SC-22-Z-B e datum WGS-84, que ajudam a compreender a posição de Palmas no contexto microrregional. A terceira subseção analisa o espaço intraurbano da cidade e foi subdividida em dois tópicos. No primeiro tópico foi considerada a estrutura produtiva, como transporte, energia e comunicação, dentre outras; estabelecendo-se a relação entre essas estruturas produtivas na perspectiva das funções urbanas de Beaujeu-Garnier. No segundo tópico analisou-se o zoneamento morfológico-funcional da cidade, a partir dos documentos e estudos que orientaram seu traçado urbano e sua organização funcional. A quarta subseção tratou dos fluxos de Palmas, isso para compreender as relações externas e área de influência da capital tocaninense. O dados relacionados ao destino e número de viagens diárias que saem do Terminal Rodoviário de Palmas foram solicitados à Loja Maçônica Luz Pioneira de Palmas, que administra o terminal, após autorização foram quantificadas e relacionadas pela equipe administrativa do Terminal. A partir das tabelas fornecidas pelo setor administrativo (Ver Anexo 1) a pesquisa considerou as saídas diárias de ônibus do Terminal

Rodoviário de Palmas e seu destino final, desconsiderando as saídas em cujo percurso havia conexões ou “baldeamentos”¹¹, aplicando o mesmo critério para as decolagens diárias do aeroporto de Palmas, tanto intermunicipais quanto interestaduais, a partir das tabelas de vôos diários disponíveis na página eletrônica da ANAC, bem como outras tabelas e sugestões da equipe administrativa do Aeroporto. Os cartogramas foram elaborados com uso do software ArcGIS v. 10.0 e do aplicativo *Flow data*.

As reflexões e impressões do autor sobre a condição de cidade média e da organização fisionômica intraurbana de Palmas, são apresentadas na quarta e última etapa da pesquisa.

¹¹ Passar (bagagens ou passageiros) de um veículo para outro. (Nota do autor)

3 TOCANTINS: criação do estado, construção e contexto microrregional da capital

Nos processos de reestruturação da sociedade outra função deve ser dada aos novos objetos geográficos e/ou espaciais, a função social. Isso serve para que o espaço não apresente desigualdades sociais que possibilitem à sociedade criar ou preservar essas desigualdades. (SANTOS, 2004, p. 81). Nessa perspectiva foi criado o Estado do Tocantins e construída sua capital, Palmas, novos objetos espaciais do espaço urbano e regional brasileiro. Para melhor compreender esses novos objetos “geográficos e/ou espaciais”, nesse capítulo, apresenta-se um breve histórico sobre a Região Norte do Brasil, a rede urbana e o perfil demográfico e socioeconômico do Estado do Tocantins e sobre a construção de Palmas.

3.1 A criação do Estado do Tocantins e a construção de Palmas

Pode-se afirmar que até meados do século XX a região Norte do Brasil se caracterizava fundamentalmente, pelo isolamento econômico em relação ao restante do país; por uma rede urbana incipiente e rarefeita; pelas deficiências crônicas de acesso rodoviário e aéreo e pela ausência de ações do Estado e da iniciativa privada, com vistas a transformar o panorama de estagnação e distanciamento dessa região, em relação ao restante do país.

As intervenções do governo federal desmembrando estados e criando territórios no Norte do Brasil na década de 1940, eram explicadas pela necessidade de segurança das fronteiras localizadas em regiões remotas, onde o poder público estadual encontrava dificuldades em administrar. Ainda nesta ocasião, no contexto da Segunda Guerra Mundial e com a necessidade crescente de exploração da borracha na Amazônia, o então presidente da República Getúlio Vargas criou cinco Territórios Federais, a partir do desmembramento dos Estados do Amazonas e Pará, sendo eles: Guaporé, Amapá, Ponta Porã, Iguassú e Rio Branco. Desses, dois foram extintos em 1946: Ponta Porã e Iguassú (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2011).

Em 1977, o presidente Ernesto Geisel criava o Estado de Mato Grosso do Sul, do desmembramento do Estado de Mato Grosso. A Constituição Federal de 1988 transformou todos os Territórios Federais existentes em estados. Então, a

partir de 1988, somaram-se mais quatro estados à federação brasileira. Foram eles: Amapá; Rondônia, antigo Território de Guaporé; e Roraima, antigo Território do Rio Branco e o Estado do Tocantins desmembrado do Estado de Goiás. (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2011).

O Estado do Tocantins é novo, mas sua história é antiga e possui estreitas relações com o Estado de Goiás, do qual foi desmembrado. A ocupação de Goiás e Tocantins firmou-se a partir do período colonial, principalmente com as atividades econômicas geradas pelo transporte e comercialização dos mantimentos de primeira necessidade, que abasteciam as minas de ouro. Os caminhos e estradas construídas para atender às demandas dessas atividades, contribuíram para impulsionar tanto o povoamento quanto o surgimento das cidades dos estados de Goiás e Tocantins. (TOCANTINS, v. 1, 1997. GOMES, TEIXEIRA NETO E BARBOSA, 2005, p. 59).

A mineração perdurou nos estados de Goiás e Tocantins da segunda década do Século XVIII até meados do século XIX. Na medida em que se descobria ouro nas margens dos rios ou riachos, núcleos de povoamento urbano surgiam e atraíam populações de todas as partes da colônia, formando novos arraiais. Muitos deles permaneciam em atividade apenas durante o período da extração do ouro. Com o fim da mineração no século XIX os aglomerados urbanos perderam parte do seu dinamismo e muitos desapareceram. Por essa razão grande parte da população abandonou a região. Muitos daqueles que permaneceram foram para zona rural e dedicaram-se à criação de gado e agricultura, produzindo apenas alguns excedentes para aquisição de gêneros essenciais. (TOCANTINS, v. 2, 1997, GOMES; TEIXEIRA NETO; BARBOSA, 2005, p. 59)

A divisão da área do Estado de Goiás ao meio para criação do Estado do Tocantins na porção Norte é reivindicação antiga, iniciada com o Movimento Separatista do Norte de Goiás no início do Século XIX. As sucessivas propostas para a separação do estado culminaram com a criação da Comissão de Estudos dos Problemas do Norte (CONORTE) em 1981, para, em seguida, com o plebiscito de 1985 contendo mais de 100 mil assinaturas o Presidente Jose Sarney formar a Comissão de Redivisão Territorial. Finalmente, com a promulgação da Constituição Federal em 5 de outubro de 1988, em seu artigo 13 das Disposições Constitucionais Transitórias é criado o Estado do Tocantins (TOCANTINS, v. 2, 2003).

A eleição dos primeiros representantes tocantinenses foi realizada em 15 de novembro de 1988, pelo Tribunal Regional Eleitoral de Goiás, junto com as eleições dos prefeitos municipais. Além do governador e de seu vice, foram escolhidos os senadores e deputados federais e estaduais.

Localizada na região central, a cidade de Miracema do Norte foi escolhida como Capital provisória do novo Estado. No dia 1º de janeiro de 1989, foi instalado o Estado do Tocantins e empossado o governador, José Wilson Siqueira Campos, o vice, Darci Martins Coelho, os senadores Moisés Abrão Neto, Carlos Patrocínio e Antônio Luiz Maya, juntamente com oito deputados federais e 24 estaduais. Em ato contínuo, o governador assinou decretos, criando as secretarias de Estado e viabilizando o funcionamento dos poderes Legislativo e Judiciário e dos Tribunais de Justiça e de Contas. Foram nomeados o primeiro secretariado e os primeiros desembargadores. Também foi assinado decreto, mudando o nome das cidades do novo Estado que tinham a identificação "do Norte" ou "de Goiás" que passaram a ser "do Tocantins". Foram alterados, por exemplo, os nomes de Miracema do Norte, Paraíso do Norte e Aurora do Norte para Miracema do Tocantins, Paraíso do Tocantins e Aurora do Tocantins. (TOCANTINS, v. 2, 2003).

O Estado do Tocantins está inserido entre os paralelos 5°10'06" e 13°27'59" de latitude sul, e entre os meridianos 45°44'46" e 50°44'33" de longitude oeste. Sua extensão territorial é de 277. 620 914 km² que equivale a 3,3% do território nacional e 7,2% da Região Norte. No mapa 1 observa-se que o Estado possui fronteiras ao Norte com o Pará e Maranhão, à Nordeste com o Piauí, Sudeste com a Bahia, Oeste com o Mato Grosso e ao Sul com Goiás, estado do qual se originou . (TOCANTINS, v. 3, 2009) ¹².

¹² Para maiores detalhes sobre as os aspectos físicos como relevo, hidrografia, morfologia e clima do Tocantins, deverá ser consultado o Anuário Estatístico do Estado do Tocantins. Disponível em: http://www.seplan.to.gov.br/seplan/Publicacoes/Anuario/desenvolvimento/Asp_Fiscos.pdf. Acesso em: 13/01/2013

MAPA 1: Localização do Estado do Tocantins



Fonte: Criado pelo autor com dados extraídos do INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010.

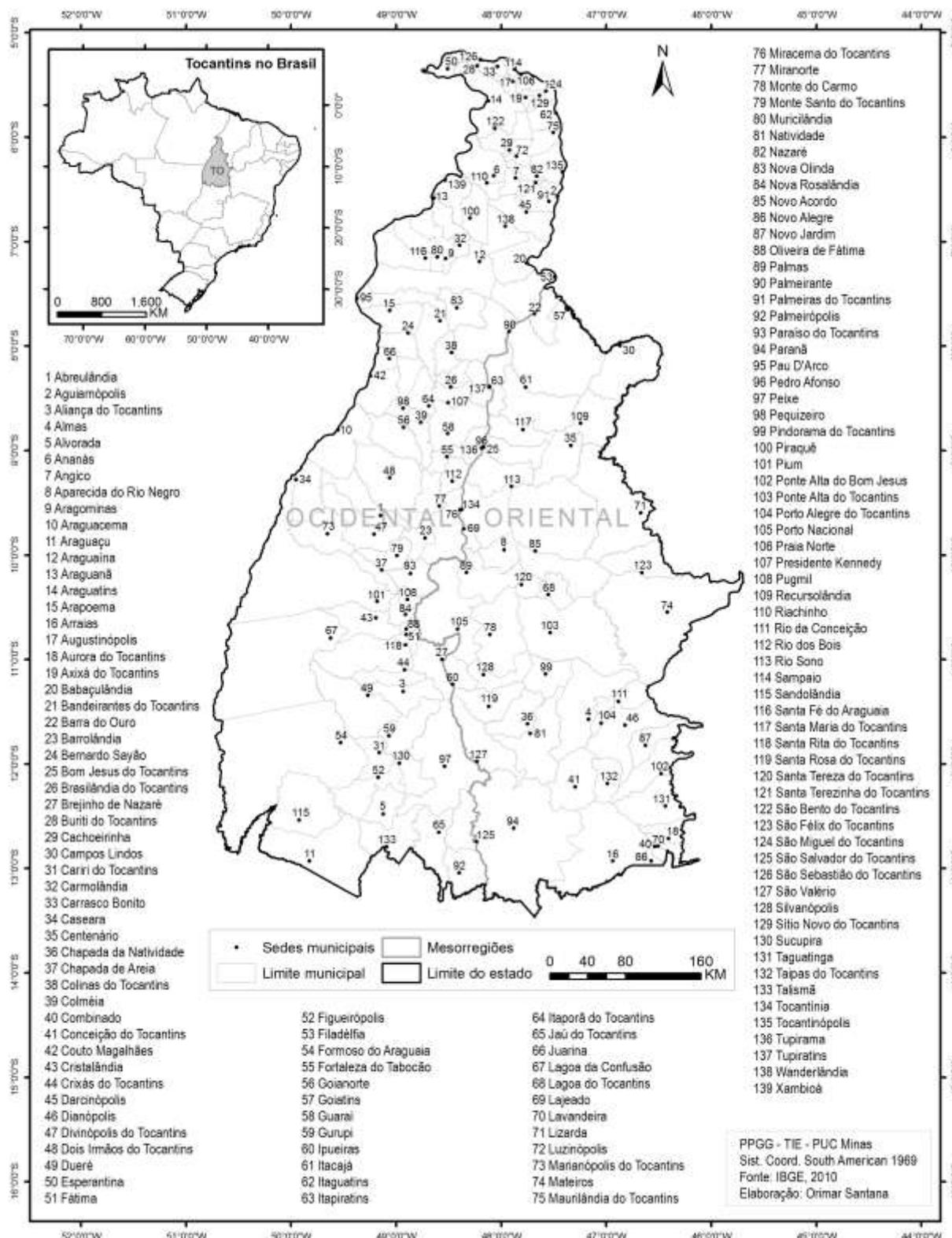
O debate para definição da capital do estado do Tocantins envolveu diferentes instâncias do poder público, lideranças políticas e a população das cidades existentes no novo Estado. A opção pela construção de uma nova cidade foi se consolidando pouco a pouco, na medida em que arrefeciam as disputas políticas locais e fortalecia a ideia de intervenção positiva na organização e ocupação territorial do novo Estado, cuja área central passou a ser considerada como prioritária. Neste sentido, fatores importantes como a Rodovia Belém-Brasília, o eixo projetado da Ferrovia Norte-Sul e o Rio Tocantins, que cruzam a região quase que

em paralelo, representavam vantagens econômicas, garantia de acesso e de recursos hídricos indispensáveis à infraestrutura da futura capital (PALMAS, 2002, p. 3).

Outras cidades tradicionais eram cogitadas para abrigar definitivamente a sede da capital. A opção ao Norte era a cidade de Araguaína, porém esta apresentava grandes desvantagens em função da proximidade com áreas conflituosas de mineração e garimpo do Pará. A cidade de Gurupi ao Sul era outra opção, entretanto poderia manter a nova capital sob a influência de Goiás, descaracterizando assim o embate histórico pela divisão dos dois estados (PALMAS, 2002, p. 3).

Na opinião de Gomes, Teixeira Neto e Barbosa (2005, p.110) o processo acerca da construção da nova capital foi conduzido por três imperativos: político, urbanístico e geopolítico. O critério político cuidou de evitar que os três maiores centros urbanos do novo estado: Araguaína, Gurupi e Porto Nacional (Mapa 2) disputassem o privilégio de se transformar em capital. Em relação ao caráter urbanístico e arquitetônico dessas cidades, seriam necessárias profundas transformações em sua estrutura para adaptá-las a esta nova função. Já no plano geopolítico a construção de Palmas visava intervenções positivas na organização do espaço territorial do Tocantins, bem como evitar disputas políticas nas cidades tradicionais do estado, eleitas previamente para exercerem a função de capital administrativa. (GOMES; TEIXEIRA NETO; BARBOSA, 2005, p. 110).

MAPA 2: TOCANTINS: localização geográfica e municípios - 2010



Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010.

A pedra fundamental de construção da cidade de Palmas foi lançada em 20 de maio de 1989 e ficou conhecida como a data de sua fundação. Em 5 de outubro

de 1989 a Constituição Estadual publicou oficialmente Palmas como a capital do Estado do Tocantins, estabelecendo que em 1º de janeiro de 1990 seria transferida para Palmas, a capital provisória instalada em Miracema do Tocantins.

Atendendo a solicitação do Governo do Estado do Tocantins, o Ministério do Exército e o IBGE indicaram um quadrilátero de 90x90 km estendido para 90x112 km. Os estudos prosseguiram resultando em outro quadrilátero menor de 32 X 32 km incluindo terras das duas margens do Rio Tocantins e finalmente, entre a margem direita do Rio e a Serra do Lajeado medindo 32 X 42 km, cerca de 38.400 *ha*, sendo essa a área definitiva para abrigar a cidade de Palmas. A Lei nº 33 de 3 de fevereiro de 1990 anexou então o Distrito de Canelas ao distrito sede de Palmas, e a Lei nº 544 de 19 de dezembro de 1995 anexou também o Distrito de Taquaralto ao Distrito-sede da capital, transformando-o em um bairro de Palmas. A divisão distrital do município inclui ainda os distritos de Taquaruçu e Buritirana que pertenciam ao município de Porto Nacional. (PALMAS, 2002, p. 6)

A Assembleia Legislativa empossou parlamentares e o Governador eleito que tratou de promulgar as primeiras leis e instâncias estaduais para consolidar o processo de criação da capital. Nessa direção, os poderes executivos e legislativos constituídos encomendaram ao Grupo Quatro Arquitetura, Planejamento e Consultoria, um estudo exploratório para auxiliar na escolha do local exato da construção da nova capital.

Após a definição do local de instalação da nova capital o Governo do Estado do Tocantins encomendou ao escritório Grupo Quatro Arquitetura, Planejamento e Consultoria, o projeto urbanístico da futura capital do Estado do Tocantins, que foi apresentado em 20 de maio de 1989. Este projeto chamado de “Plano Diretor Urbanístico de Palmas” é composto por duas partes distintas, o “Memorial Descritivo e o Memorial da Concepção”. Estes documentos lançaram as premissas gerais da organização do espaço a ser urbanizado, configurando-se em elemento intermediário na relação com o Plano Básico e definitivo. Neste último, a malha urbana de Palmas e seu entorno é apresentada com o objetivo de orientar a implantação da cidade e seu desenvolvimento, indicando também o desenho geral das vias, avenidas e áreas de preservação ambiental. Representava o detalhamento dos aspectos urbanos e seus componentes sociais, funcionais e físicos e definia os parâmetros dos equipamentos e das zonas verdes. Ademais, estabelecia a área para implantação do Plano Básico com 11.085 *ha* e capacidade para abrigar

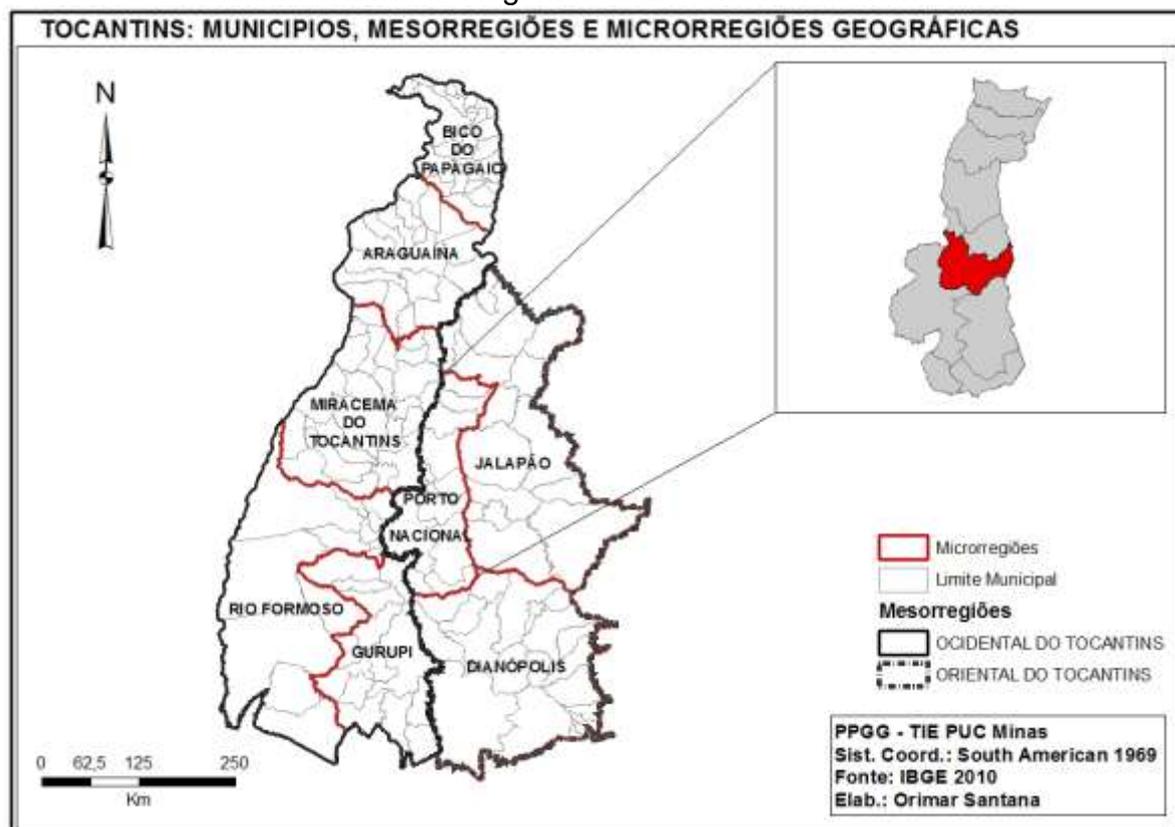
1.200.000 habitantes, bem como duas áreas de expansão da cidade nos mesmos sentidos entre os Ribeirões Água Fria (norte) e Taquaruçu Grande (sul). Ao Norte próximo ao Ribeirão Água Fria a área reservada era de 4.625 hectares e ao Sul, a partir da margem do Taquaruçu Grande a área reservada era de 4.869 hectares. (PALMAS, 2002, p. 7; GUARDA, 2006, p. 47; RODOVALHO, 2012, p. 76)

3.2 Estrutura regional do Estado do Tocantins

O Estado do Tocantins é dividido pelo IBGE em duas Mesorregiões e oito Microrregiões Geográficas com 139 municípios (ver mapa 3). A Mesorregião Ocidental do Tocantins reúne o maior número de municípios, 93 no total, distribuídos em cinco Microrregiões: do Bico do Papagaio com 25 municípios, de Araguaína com 17, de Miracema do Tocantins com 24, de Rio Formoso com 13 e de Gurupí com 14 municípios. A Mesorregião Oriental do Tocantins agrega 46 municípios distribuídos por três microrregiões que são: Microrregião de Porto Nacional com 11 municípios, do Jalapão com 15 e de Dianópolis com 20 municípios.

Em sua gênese o processo de regionalização do Tocantins apresenta considerável diferenciação espacial. Dos 139 municípios tocaninenses 93 encontram-se na Mesorregião Ocidental, enquanto menos da metade, 46, estão reunidos na Mesorregião Oriental. Além disso, a porção ocidental está subdividida em cinco Microrregiões enquanto a oriental, apenas três. Esta realidade reflete o interesse geopolítico pela construção de Palmas na parte oriental do Estado na tentativa de corrigir ou minimizar as desigualdades regionais.

MAPA 3. Divisão Regional do Estado do Tocantins



Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010.

A paisagem natural de cerrado da Mesorregião Ocidental do Tocantins apresenta-se bastante alterada e praticamente erradicada. De acordo com o IBGE (1990, p.117), a degradação ambiental da região é antiga e se configura com a construção de rodovias, cidades, projetos agrícolas e, sobretudo para formação de pastagens. O povoamento dessa mesorregião ocorreu em diferentes períodos com diversidade de fatores que contribuíram para uma ocupação rarefeita. A expressiva participação de imigrantes nordestinos, notadamente do Maranhão, Piauí e Bahia merece destaque. A agropecuária tradicional, base das atividades econômicas da região que abastecia a população local, também atuou como elemento povoador. A pecuária extensiva favoreceu a disseminação da população e liderou a vida econômica da região, superando a agricultura, até meados do século XIX, a partir de então o extrativismo vegetal, com ênfase na coleta de babaçu propiciou o início da ocupação do Bico do Papagaio no extremo Norte do estado, onde a exploração do cristal de rocha em vários locais contribuiu para o aparecimento de cidades como Pium e Cristalândia. (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1990, p. 122).

A fundação de Brasília na década de 1960 e a construção da rodovia BR-153 (Belém-Brasília), atenuaram o isolamento da região e contribuíram para acelerar e dinamizar o processo de transformação dessa região. Além de facilitar o escoamento da produção agropecuária regional, a rodovia também favoreceu o surgimento de vários núcleos urbanos como Araguaína e Gurupí, que desde então se destacam como polos de convergência de população e pela concentração da atividade econômica.

De acordo com o INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1990, p. 118), na década de 1970 incentivos fiscais e programas implantados pelo governo federal aumentaram o espaço produtivo e aceleraram o processo de modernização agrícola. O incentivo de uso de tecnologia moderna no setor agropecuário dessa região favoreceu a concentração fundiária e as disputas de terras, que refletem diretamente na expulsão de pequenos agricultores para as periferias dos grandes centros urbanos.

O processo de ocupação da Mesorregião Oriental do Tocantins também está ligado ao período aurífero e à pecuária extensiva, que até recentemente era a atividade econômica de maior expressão em quase todo o Estado. Essas atividades pioneiras são apontadas pelo INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1990, p. 122) como principais responsáveis pela ocupação descontínua e rarefeita na região. Além disso, as atividades econômicas introduzidas neste espaço tem provocado sensíveis alterações na paisagem original, onde a vegetação típica é de cerrado.

As baixas densidades populacionais se caracterizam pelos grandes vazios demográficos, como na região do Jalapão, divisa com o Estado da Bahia, onde estão localizadas importantes reservas indígenas. Até a implantação das rodovias, a rede hidrográfica composta pelo Rio Tocantins e seus afluentes representavam as principais vias de circulação, pois ao mesmo tempo permitiam acesso e escoamento para a produção. (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1990, p. 122)

Com área de lavoura bastante restrita, a estrutura produtiva da região se apoia principalmente na pecuária bovina de corte. As cidades de Porto Nacional, Pedro Afonso, Dianópolis e Arraias fortemente influenciadas por Goiânia, exercem a centralidade na mesorregião.

A mesorregião oriental do Tocantins apresenta dificuldades de acesso, pois o sistema viário pouco desenvolvido possui estradas quase sempre sem pavimentação. A rede urbana rarefeita e desarticulada dificulta a integração espacial dessa região, onde a instalação da cidade de Palmas, capital do Estado do Tocantins, representa o aparecimento de um centro irradiador de modernidade e desenvolvimento para todo o território tocaninense.

Palmas junto aos municípios de Aparecida do Rio Negro, Bom Jesus do Tocantins, Ipueiras, Lajeado, Monte do Carmo, Palmas, Pedro Afonso, Porto Nacional, Santa Maria do Tocantins, Silvanópolis e Tocantínia integra a Microrregião de Porto Nacional que por sua vez faz parte da Mesorregião Oriental do Tocantins (Mapa 4).

MAPA 4: Localização da Microrregião de Porto Nacional



Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010.
 Elaboração do autor

A população total dos onze municípios que compõem a Microrregião de Porto Nacional era em 2010 de 322.824 habitantes, sendo Palmas o município mais

populoso com 228.332 habitantes, que equivalia à aproximadamente 71% da população da microrregião e 23,33% da população do Estado. Com densidade demográfica superior a 100 habitantes por km² a população urbana de Palmas totalizava 221.742 habitantes dos quais 217.340 concentravam-se na sede municipal (IBGE, 2010). Pode-se afirmar que mesmo não sendo o maior em extensão territorial o município é o mais denso além de ser o mais populoso de toda Microrregião (Ver tab. 1).

TABELA 1: Microrregião de Porto Nacional: área, população e densidade demográfica – 2010

Municípios da Microrregião de Porto Nacional	Área (Km²)	População (1 000 Hab.)	Densidade (Hab./Km²)
Aparecida Do Rio Negro	1.160,37	4.213	3,6
Bom Jesus Do Tocantins	1.332,70	3.768	2,8
Ipueras	815,30	1.639	8,6
Lajeado	322,50	2.773	8,6
Monte Do Carmo	3.616,67	6.716	1,9
Palmas	2.218,94	228.332	102,9
Pedro Afonso	2.010,90	11.539	5,7
Porto Nacional	4.449,92	49.146	11,0
Santa Maria do Tocantins	1.450,50	2.894	2,1
Silvanópolis	1.258,83	5.068	4,0
Tocantínea	2.601,60	6.736	2,6

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, SIDRA, 2010.

Elaboração do autor

Com relação à escolha da posição geográfica de Palmas na região central do Tocantins, vale destacar que se deu dentre outros fatores, à necessidade de desenvolver as regiões menos dinâmicas do território tocantinense. Ademais, a existência de um conjunto expressivo de elementos naturais de importância local e regional deve ser destacada em relação à capital, devido ao valor imaterial que adquirem no processo de construção de sua identidade regional.

No cotidiano tocantinense a rede hidrográfica assume importância particular, com destaque para os Rios Tocantins e Araguaia que atravessam o Estado no sentido norte/sul. O Rio Tocantins foi a principal referência considerada para a escolha do sítio para abrigar a nova capital do Estado. Já o Rio Araguaia, em seu curso médio descortina-se extensa planície de acumulação fluvial, a Ilha do Bananal,

que segundo o IBGE (1991, p. 117), é conhecida como a maior ilha fluvial do mundo, abrigando ainda os Parques Nacional do Araguaia e Indígena do Araguaia.

A posição geográfica de Palmas favorece a microrregião de Porto Nacional em diferentes aspectos. A rodovia BR-153, mais conhecida com Belém-Brasília, é uma importante rodovia federal construída para interligar a região Norte às regiões Sul e Sudeste do Brasil, atravessa o estado do Tocantins no sentido norte/sul estabelecendo a ligação de muitas cidades tocantinenses com vários pontos do país. Pode-se afirmar que muitas cidades do Estado têm sua origem ligada à construção desta rodovia. Outras rodovias, porém as estaduais servem à microrregião (Ver Figura 4), como a TO-050 que liga a cidade de Porto Nacional à capital Palmas e segue para a região Norte do Estado fazendo a ligação com o município de Tocantínia. Em seu percurso esta rodovia recebe importantes conexões com a TO-020 que liga Palmas às cidades de Aparecida do Rio Negro e Novo Acordo e a rodovia TO-080, que liga Palmas ao município de Paraíso do Tocantins, estabelecendo assim importante ligação com a rodovia federal BR-153, mais conhecida como Belém-Brasília.

FIGURA 4: Vias de Ligação de Palmas-TO

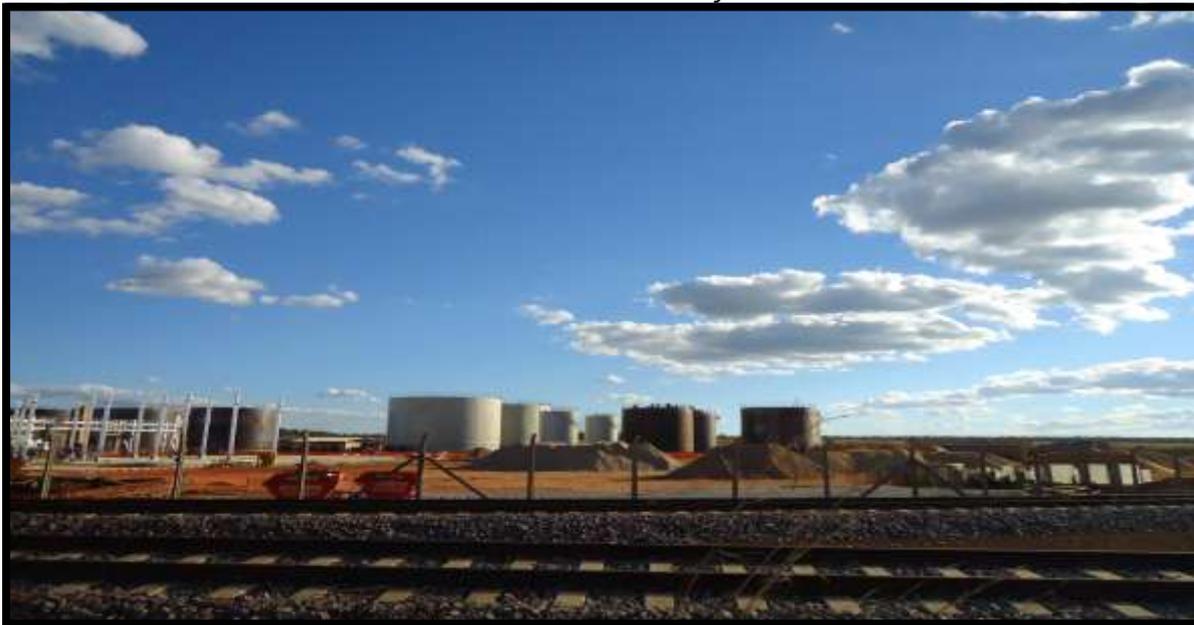


Fonte: PALMAS, 2013, Google Maps, 2013
Elaboração: Daniel Viana, Orimar Santana

A Ferrovia Norte/Sul que também atravessa o Estado no sentido norte/sul distando apenas 25 km de Palmas, desempenha papel importante na medida em

que a construção do Pátio Multimodal que deverá abrigar a Base de Distribuição de Combustíveis de Porto Nacional (BAPON) e a Base de Distribuição de Combustíveis da Petrobrás Distribuidora, neste ponto da ferrovia, sinalizam uma nova etapa na dinâmica da microrregião e da capital Palmas (Ver foto 1).

FOTO 1: Ferrovia Norte/Sul e a Base de Distribuição de Combustíveis PETROBRÁS



Fonte: Acervo do autor

De acordo com o Informativo Mãos à obra (2013, p. 6), a obra da Petrobrás Distribuidora com investimentos de R\$230 milhões e conclusão prevista para agosto de 2013, localizada na margem esquerda do Lago de Palmas, fará a conexão da Ferrovia e da Base de Distribuição, com a Refinaria Premium I, da Petrobrás, em construção na cidade de Bacabeira, próximo ao terminal do porto de São Luiz do Maranhão (Telis). Ainda de acordo com o informativo, outros empreendimentos de grande porte como Granol, Los Grobo, Raízen e Nova Agri, empresas dos setores de logística, agroindústria, agronegócio, exportação e distribuição de energia, dentre outros, deverão ocupar a Base de Distribuição de Combustíveis de Porto Nacional no menor espaço de tempo possível, com vistas a imprimir nova dinâmica na região de Palmas.

O total do PIB dos municípios da Microrregião de Porto Nacional representou 27,38% em 2009 e 29,88% em 2010, em relação ao PIB do Estado. Além disso, os municípios de Palmas e Porto Nacional figuram entre os dez maiores PIB do Estado. De acordo com a tabela 2 apenas Ipuemas não apresentou crescimento econômico

entre 2009 e 2010, mesmo sendo o sexto município com maior PIB per capita desta microrregião. A partir dos dados da tabela 9 pode-se afirmar que mesmo apresentando o maior PIB no período 2009/2010, Palmas ocupa o segundo lugar em relação ao PIB per capita, perdendo posição para o município de Pedro Afonso, que no período analisado apresentou PIB per capita bastante superior a todos os municípios da microrregião.

TABELA 2: PIB Total dos Municípios da Microrregião de Porto Nacional – 2009/2010

Tocantins e Municípios	PIB – 2009 (R\$ 1 000)	PIB – 2010 (R\$ 1 000)	PIB Per Capita (R\$ 1 000)
Tocantins	14.571.365,60	17.240.135,04	12.461,67
Aparecida do Rio Negro	40.641,10	39.482,58	9.371,61
Bom Jesus do Tocantins	35.833,38	35.746,39	9.486,83
Ipueras	19.676,81	18.754,89	11.442,89
Lajeado	20.473,13	26.802,38	9.665,48
Monte do Carmo	95.030,32	99.033,25	14.743,67
Palmas	2.964.944,24	3.927.446,47	17.203,23
Pedro Afonso	220.076,02	220.733,97	19.124,41
Porto Nacional	486.819,16	670.913,34	13.652,27
Santa Maria do Tocantins	20.171,76	23.021,79	7.955,01
Silvanópolis	57.780,29	58.367,40	11.510,04
Tocantínea	28.713,03	32.134,49	4.870,34
PIB total dos municípios	3.990.159,24	5.152.436,95	0,00

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010. Secretaria de Planejamento e Modernização da Gestão Pública – TO/DIPES, 2010. Elaboração do autor

3.3 A rede urbana e o perfil demográfico e socioeconômico do Tocantins

A literatura afirma que a principal característica do processo recente de urbanização no Brasil é a concentração de população e atividades nos grandes espaços urbanos, onde os diferentes tipos de configurações territoriais estão ligados à ótica de análise adotada (CASTELO BRANCO, 2007, p. 89). Em algumas áreas do Brasil, a exemplo da Região Norte, o sistema urbano tem evoluído com o surgimento de cidades de porte intermediário e com a multiplicação de pequenos centros

urbanos, que seguem os traçados das principais rodovias e dos rios da região. (SATHLER, MONTE-MOR; CARVALHO, 2009, p. 10).

Para se considerar as pequenas cidades como área urbana as opiniões dos especialistas em população se divergem. A definição do IBGE, oficialmente adotada no Brasil considera urbana a população residente nas sedes municipais, independentemente do tamanho, mais os residentes nas vilas e aglomerados urbanos isolados, sejam quais forem suas características¹³. Com isso coloca sob o mesmo ponto de vista os grandes centros, que desempenham elevado número de funções urbanas, e pequenas aglomerações com perfil eminentemente rural.

Sob esse critério, o Estado do Tocantins que foi criado pela Constituição Federal de 1988 contava com 79 municípios, e, portanto com 79 cidades. No entanto, como posteriormente outros 60 foram criados, dado a emancipação de alguns de seus distritos, desde 2000 o Estado passou a contar com 139 cidades, distribuídas por 277.620.914 km² da área total do Estado. (TOCANTINS, v. 1, 2003).

Mas esse critério é bastante questionável e favorece a proposição de alternativas que venham melhor retratar a situação do urbano no País. O tamanho populacional surge como opção apresentada pela Fundação João Pinheiro (FJP, 2003), que sugere adotar o mínimo de 20 mil habitantes para que a área seja considerada urbana seguindo padrão aceito internacionalmente; ademais, a densidade demográfica poderia ser considerada também, como outro fator que definiria localidades urbanas. Elaborada a partir do referencial sugerido pela Fundação João Pinheiro, a tabela 3 mostra qual seria a proporção da população urbana em Tocantins em diferentes períodos, segundo alguns critérios apontados.

¹³ Os municípios podem ser compostos por um ou mais distritos. Cidade é a sede urbana do município, localizada no distrito-sede, e vilas são as sedes urbanas dos demais distritos que compõem os municípios.

TABELA 3: Grau de urbanização, conforme diferentes critérios Tocantins – 1991-2000-2010

Critérios	1991	2000	2010
Cidades com mais de 10.000 e menos de 20.000 habitantes	21	22	26
Cidades com 20.000 ou mais habitantes	10	11	10
Cidades com densidade demográfica entre 50 e 100 hab./km ²	19	43	39
Cidades com densidade demográfica igual ou Superior A 100 hab./km ²	6	20	16

Fonte: Criado pelo autor com dados extraídos do INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, Censos demográficos, 1991, 2000, 2010. IPEA, 2011.

A taxa de urbanização do Tocantins cresce e caracteriza a consolidação do novo Estado, pois em 1991 apresentava taxa de urbanização de 57,7%, em 2000 74,6 % e em 2010 a taxa era de 78,8% (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010). Em relação à população das cidades na tabela 4 observa-se a existência de maior número daquelas que possuíam mais de 10.000 e menos de 20.000 habitantes em 1991, passando para 22 em 2000 e em 2010 perfazem um total de 26 cidades com esse porte populacional. Comparativamente, entre 1991 e 2000 o conjunto de cidades com 20.000 habitantes ou mais permanece estável com pequena perda em 2010.

O número de cidades com densidade demográfica superior a 50 hab./km² e inferior a 100 hab./km² em 1991 e 2000 mais que dobrou, do mesmo modo que as cidades com densidade demográfica igual ou superior 100 hab./km² no mesmo período. Este fato está relacionado ao processo de criação de novos municípios, que no Brasil se estendeu durante a década de 1990. Já entre 2000 e 2010 observa-se redução tanto do número de cidades com densidade demográfica superior a 50 hab./km² e inferior a 100 hab./km², quanto daquelas com densidade demográfica igual ou superior a 100 hab./km².

Sendo assim, pelo critério legal o Tocantins dispõe de 139 cidades. Desde a criação do Estado que a rede urbana se caracteriza pelo número expressivo de pequenas cidades, o predomínio dos pequenos núcleos urbanos pode ser observado na tabela 2. Entre 1991 e 2000 a rede urbana do Estado passou de 79 para um total de 139 municípios e o grupo daqueles com população de até 10.000 habitantes que era de 48 se elevou para 117, já o número de municípios com porte populacional entre 10.001 e 50.000 no mesmo período cai de 29 para 19, permanecendo apenas um município com população entre 50.001 e 100.000

habitantes. Vale destacar que entre 1991 e 2000 apenas um município ganha população suficiente para se deslocar do grupo com população entre 20.001 e 50.000 para o grupo daqueles com mais de 100.000 habitantes, caracterizando assim o período de construção da cidade de Palmas como capital do estado, porém Bessa e Corado (2011) afirmam que nesse período os municípios da rede urbana tocantinense eram polarizados por Araguaína ao norte, Gurupí ao sul e Porto Nacional na porção central do Estado (BESSA e CORADO, 2011, p. 35).

TABELA 4: Porte Demográfico das cidades do Tocantins 1991- 2000 – 2010

Porte Demográfico	1991		2000		2010	
	Nº Mun.	% Total	Nº Mun.	% Total	Nº Mun.	% Total
Até 10.000 Habitantes	48	60,75	117	84,2	113	81,29
Entre 10.001 e 20.000	21	26,58	12	8,6	16	11,51
Entre 20.001 e 50.000	8	10,1	7	5,0	7	5,03
Entre 50.001 e 100.000	1	1,3	1	0,7	1	0,71
Acima de 100.000	1	1,3	2	1,4	2	1,43
Total	79	100,0	139	100,0	139	100,0

Fonte: Criado pelo autor com dados extraídos do INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, Dados Básicos: IBGE, Censos Demográficos, 1991, 2000, 2010.

Entre 2000 e 2010 a cidade de Palmas já é realidade e a rede urbana do Tocantins se fortalece com um total de 139 municípios apresentando alterações significativas em sua dinâmica interna (Ver tabela 4). Neste mesmo período observa redução do grupo de municípios com população de até 10.000 habitantes e elevação do grupo com população entre 10.001 e 20.000 habitantes. O grupo de municípios com população entre 20.001 e 50.000 e aquele com 50.001 e 100.000 habitantes permaneceram sem alterações no período analisado, bem como o grupo com porte demográfico acima de 100.000 habitantes.

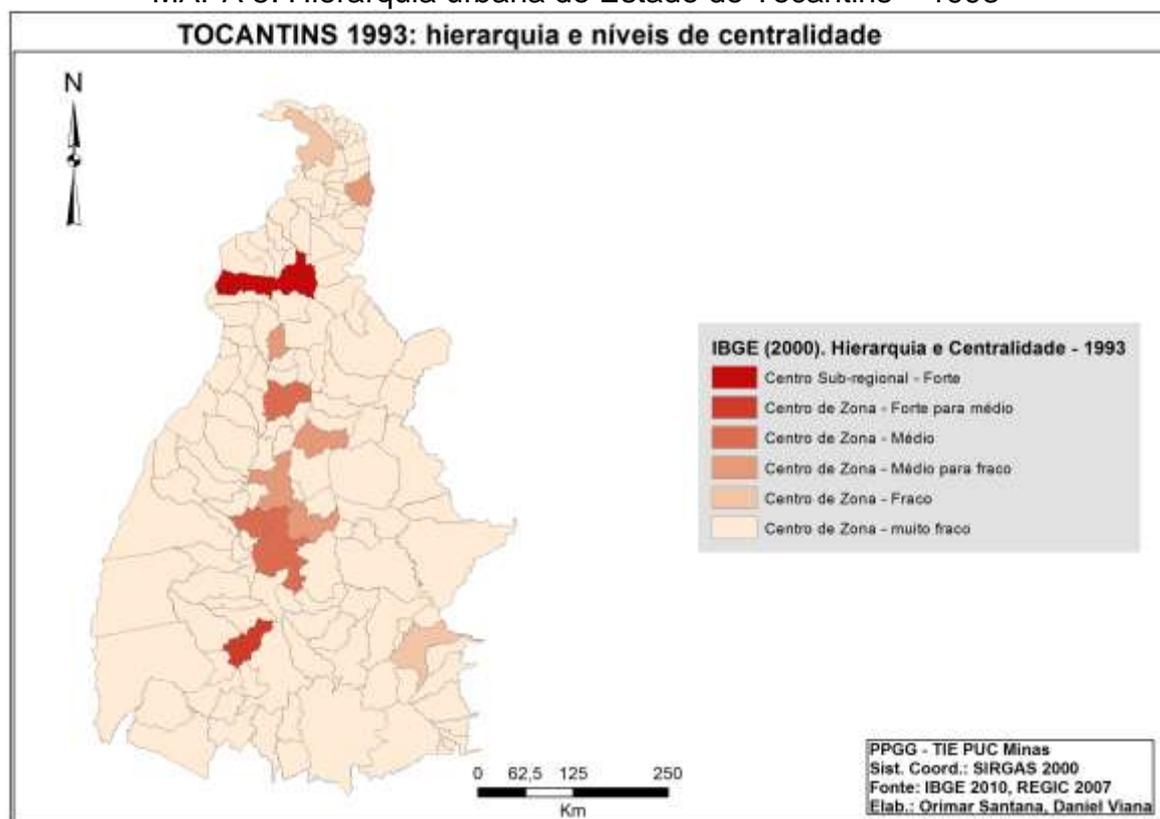
Vale destacar que durante o Século XX, um conjunto de transformações políticas, econômicas e socioculturais atuou junto ou isoladamente alterando a dinâmica da rede urbana do Tocantins. As atividades de mineração localizadas em Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Bahia e a dispersão das fazendas de gado nos sertões nordestinos, nos cerrados mineiros e nos campos sulistas chamados por Bessa e Corado (2011) de “motores de criação”, representam elementos imprescindíveis no processo de interiorização do povoamento e criação dos

primeiros núcleos urbanos no Brasil. Em relação ao povoamento do Tocantins, as autoras acrescentam que outra diversidade de fatores histórico-geográficos estão ligadas diretamente à origem dos “embriões urbanos” do Estado, a saber:

[...] processos vinculados à mineração, à abertura de caminhos e picadas, à navegação fluvial nos rios Tocantins e Araguaia, à atividade agropastoril, à doação de patrimônios religiosos, às missões religiosas, aos pousos de tropas, aos aldeamentos indígenas e à presença de postos militares (os Presídios) e postos fiscais (os Registros), ainda no século XVIII e XIX; bem como à garimpagem de pedras preciosas e à expansão dos eixos rodoviários, em especial, da Belém-Brasília (BR-153), e das hidrovias, já no século XX. No final desse século, destacam-se a própria criação do Estado e a construção da capital estadual, Palmas. (BESSA; CORADO, 2011, p.35).

Levando em conta a publicação *Regiões de Influência das Cidades – 1993* IBGE (2000), a hierarquia da rede urbana do Tocantins no início do processo de formação do Estado se caracterizava por um conjunto de 12 municípios, com distribuição espacial e níveis de centralidade diferenciados, que podem ser observados no mapa 5. Ao norte Araguaína desempenhando o papel de *Centro Sub-Regional* e nível de centralidade *forte*, se destacava hierarquicamente dentre todos, como principal núcleo urbano e se diferenciava de Gurupí ao sul que se apresentava como *Centro de Zona* e nível de centralidade *forte para médio*. Vale destacar que a localização espacial dessas cidades nas porções norte e sul favorece a desconcentração da população e das atividades para outras regiões do Estado, induzindo o crescimento e o desenvolvimento regional no Tocantins. Importa dizer que esses dois importantes núcleos urbanos tem sua origem com a abertura da Rodovia Belem-Brasília no final do Século XX.

MAPA 5: Hierarquia urbana do Estado do Tocantins – 1993



Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA 2000. Região de Influência das Cidades- 1993

Na porção central do estado um grupo maior de municípios confirmava sua relevância na posição de *Centro de Zona*, porém com diferenciados níveis de centralidade, dentre eles: Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Guaraí na porção central do Estado apresentavam nível de centralidade *médio*, enquanto Palmas, Colinas do Tocantins, Miracema do Tocantins, Tocantinópolis e Pedro Afonso no centro e norte desempenhavam nível de centralidade *médio para fraco*.

Os municípios de Dianópolis na região sudeste e Araguatins no extremo norte do Estado também no papel de *Centro de Zona* apresentavam nível de centralidade *fraco* e estabeleciam o limiar entre os demais municípios que apresentavam níveis de centralidade *muito fraco*. Vale destacar que Palmas se encontrava no início do processo de sua construção, sendo sua posição pouco expressiva nesse período.

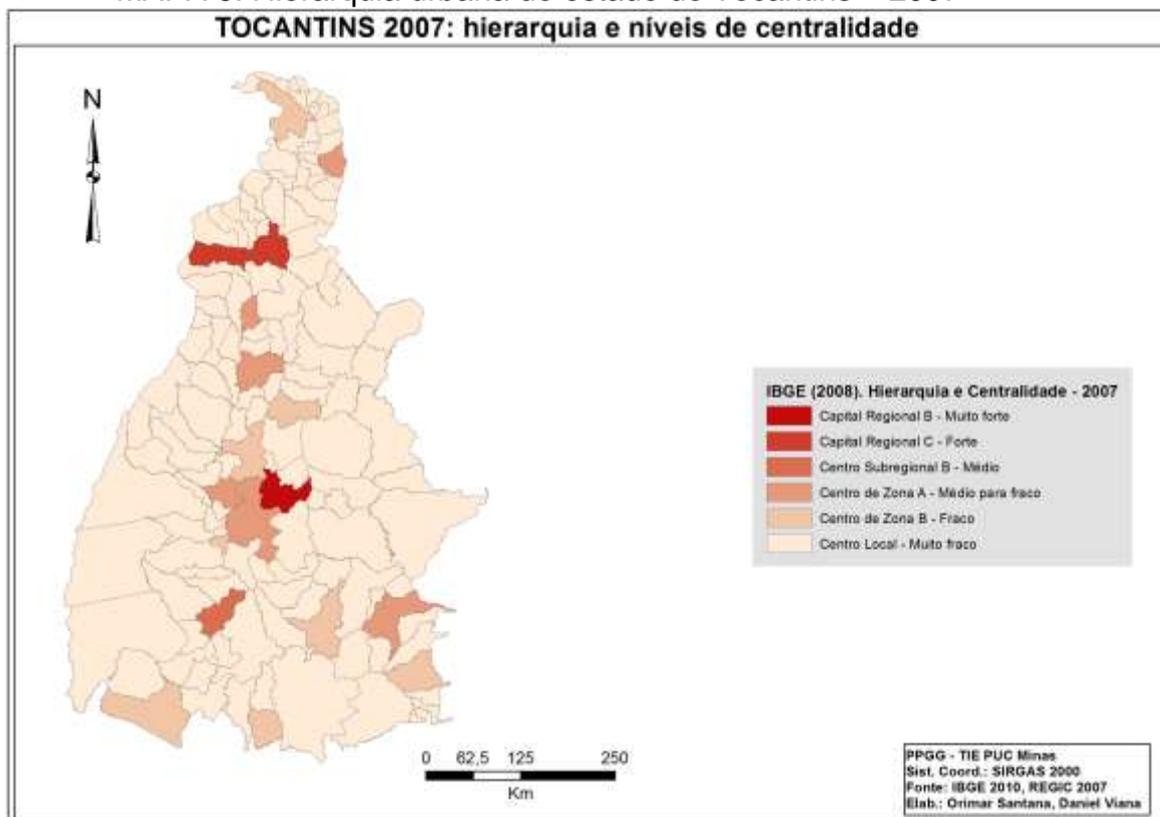
No início da década de 2000 Palmas já era uma realidade no Estado e contava com relativas funções urbanas dentre outras: a político-administrativa e prestação de serviços, corroborando as informações da pesquisa realizada pelo IPEA/IBGE/UNICAMP (2002), que destacava o papel de comando da capital do Estado nesse segmento de rede que se complementava com Araguaína se

destacando com nível de centralidade *forte* ao norte e Gurupí *forte para médio* ao sul. Na porção central do Estado alguns *Centros de Zona* com diferentes níveis de centralidade se destacavam. Apresentando nível de centralidade *médio*, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Guaraí; em seguida com nível *médio para fraco*, Miracema do Tocantins, Colinas do Tocantins, Tocantinópolis e Pedro Afonso. Os municípios de Dianópolis e Araguatins, com nível de centralidade *fraco* representavam o limiar entre as demais aglomerações com nível de centralidade *muito fraco*.

A configuração recente da rede urbana do Tocantins segundo informações da pesquisa Regiões de Influência das Cidades – 2007 (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2008), sinaliza alterações significativas em relação ao aparecimento de novos municípios, que passam de 12 em 1993 para 17 em 2007 e mudanças nas posições hierárquicas das cidades de sua rede urbana. Palmas, desempenhando o papel de *Capital Regional B* com nível de centralidade *muito forte* representa um segmento de rede próprio, em função das ações de seus agentes sociais, políticos e econômicos, em que a posição de capital do Estado favorece o desempenho de relativas funções urbanas, salientando-se a gestão política, a comercial e a de prestação de serviços.

Outros dois centros regionais que se mantêm no topo da hierarquia dessa rede são: Araguaína como *Capital Regional C* e nível de centralidade *forte* no norte do Estado e Gurupí, ao sul, como *Centro Sub-Regional B* e nível de centralidade *médio*. A posição de *Centro de Zona* reúne o maior número de municípios, abriga as grandes mudanças de posição hierárquica e níveis de centralidade e se caracteriza também pela distribuição espacial diferenciada, em várias regiões do Estado (Ver mapa 6).

MAPA 6: Hierarquia urbana do estado do Tocantins – 2007



Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010. Região de Influência das Cidades, 2007.

Como *Centros de Zona A* e nível de centralidade *médio para fraco*, aparecem Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Guaraí, Colinas do Tocantins, Tocantinópolis e Dianópolis, esse último ascende como novo integrante desse segmento da rede. Como *Centros de Zona B* e nível de centralidade *fraco* têm-se Miracema do Tocantins e Pedro Afonso que perdem posição e se juntam a Natividade, Fátima, Taguatinga, Araguaçu, Palmeirópolis e Araguatins, formando um grande bloco com diferenciada distribuição espacial. O limiar inferior dos *Centros Locais* representa a base dessa rede, que agrega número significativo de pequenas aglomerações urbanas, subordinadas, com nível de centralidade *muito fraco*.

Mesmo com o predomínio dos pequenos núcleos, a rede urbana do Tocantins apresenta peculiaridades passíveis de serem investigadas. Os municípios localizados na região central do Estado ocupam a área de influência direta de Palmas sendo beneficiados pelos diferentes fluxos de pessoas, mercadorias e informações com destino à capital. Portanto, a descentralização e desconcentração das atividades na região de influência de Palmas, poderá favorecer a alocação de

recursos e equipamentos modernos e sofisticados, nos núcleos urbanos mais distantes, como Araguaína e Gurupí, que permanecem exercendo influência considerável ao norte e ao sul, respectivamente, do Tocantins.

Quanto à produção do Tocantins, ou seja, quanto ao seu Produto Interno Bruto (PIB), que representa a soma de todos os bens e serviços finais produzidos dentro do território do Estado, em 2010 atingiu o valor de R\$ 17,24 milhões de reais, superando o ano de 2009 que foi de R\$ 14, 571 milhões de reais. A economia do Tocantins teve um bom desempenho (Ver tab. 5), pois apresentou um crescimento real de 14,2%, com participação no PIB Nacional em 2010 de 0,46%, ocupando a 24ª posição no ranking brasileiro (TOCANTINS, v.1 , 2010).

TABELA 5: Produto Interno Bruto Tocantins – 2009/2010

Produção	2009	2010
PIB (R\$ 1.000.000)	14.571	17.240
PIB Per Capita Anual (R\$)	11.278	12.462
Taxa de Crescimento Real (%)	3,8	14,2

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – Departamento de Contas Nacionais/ TOCANTINS/DIPE, 2010.

O PIB per capita de 2010 foi R\$ 12.46 reais contra R\$ 11.27 reais em 2009, ganhando uma posição no ranking nacional de 2010, pois segundo a Secretaria de Planejamento e Modernização da Gestão Pública do Tocantins, 2010, o Estado passou da 16ª para a 15ª posição dentre todas as Unidades da Federação.

O PIB calculado pelas atividades dos três setores da economia, Agropecuária, Indústria e Serviços apresentou crescimento. Entre 2009 e 2010 o setor de serviços representou mais de 50% do Valor Adicionado (VA) Estadual, o industrial mais de 20% e o agropecuário 20,6% em 2009 e 18,1% em 2010 (Ver tab. 6).

TABELA 6: Produto Interno Bruto por setores da atividade econômica – Tocantins – 2009/2010

Setor de Atividade	2009 *	Part. (%)	2010*	Part. (%)
Agropecuária	2.759	20,6	2.860	18,1
Indústria	3.047	22,8	4.001	25,4
Serviços	7.563	56,6	8.918	56,5
Total	13.368	100,0	15.780	100,0

* Valores em milhões de Reais

Fonte: SEPLAN – TO/DIPES, 2010.

A Agropecuária teve crescimento de 8,0% de 2009 para 2010, porém apresentou redução na participação do PIB total no período. De acordo com a Secretaria de Planejamento e Modernização da Gestão Pública – TO (2010), o destaque do setor ficou por conta do desempenho das lavouras de soja, cana-de-açúcar, cereais e criação de bovinos.

De acordo com o Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS – 2010), o número de empregos formais no estado do Tocantins ultrapassou 238 mil em 2010, apresentando crescimento de 4,69% em relação ao de 2009. Em números absolutos, esse aumento correspondeu ao acréscimo de mais de 10 mil postos de trabalho em 2010, em relação a 2009 (Ver Tabela 7).

Em termos absolutos, os setores que apresentaram os melhores desempenhos foram *Serviços*, com a geração de 4,9 mil novos postos com variação relativa de 14,41% e o *Comércio* com 3,9 mil postos de trabalho equivalendo relativamente a 10,86%. Em termos relativos, os melhores desempenhos foram dos setores: *Extrativa Mineral* com aumento 21,70% ou 179 postos, da *Indústria de Transformação*, com variação relativa de 14,49% ou variação absoluta bastante superior a mil novos postos.

O único setor com desempenho negativo foi da *Administração Pública* (-1,6%) que perdeu mais de 1,8 mil postos de trabalho.

TABELA 7: Empregos formais por setor de atividade – Tocantins – 2009/2010

Setores de Atividades Econômicas	2009*	2010*	Variação	
			Absoluta**	Relativa***
Extrativa mineral	825	1.004	179	21,7
Indústria de transformação	12.758	14.607	1.849	14,49
Serviços ind. de utilidade pública	2.699	2.876	177	6,56
Construção civil	12.738	13.741	1.003	7,87
Comércio	36.302	40.246	3.944	10,86
Serviços	34.216	39.148	4.932	14,41
Administração pública	114.486	112.649	(-)1.837	-1,6
Agropec., extr. vegetal, caça e pesca	14.235	14.684	449	3,15
Total	228.259	238.955	10.696	4,69

*Valores absolutos por unidade, ** Variação absoluta por unidade, *** Variação absoluta (%)

Fonte: RAIS - Decreto nº 76.900/1975.

Elaboração: CGET/DES/SPPE/MTE.

3.4 PALMAS: fluxos relações externas e áreas de influência

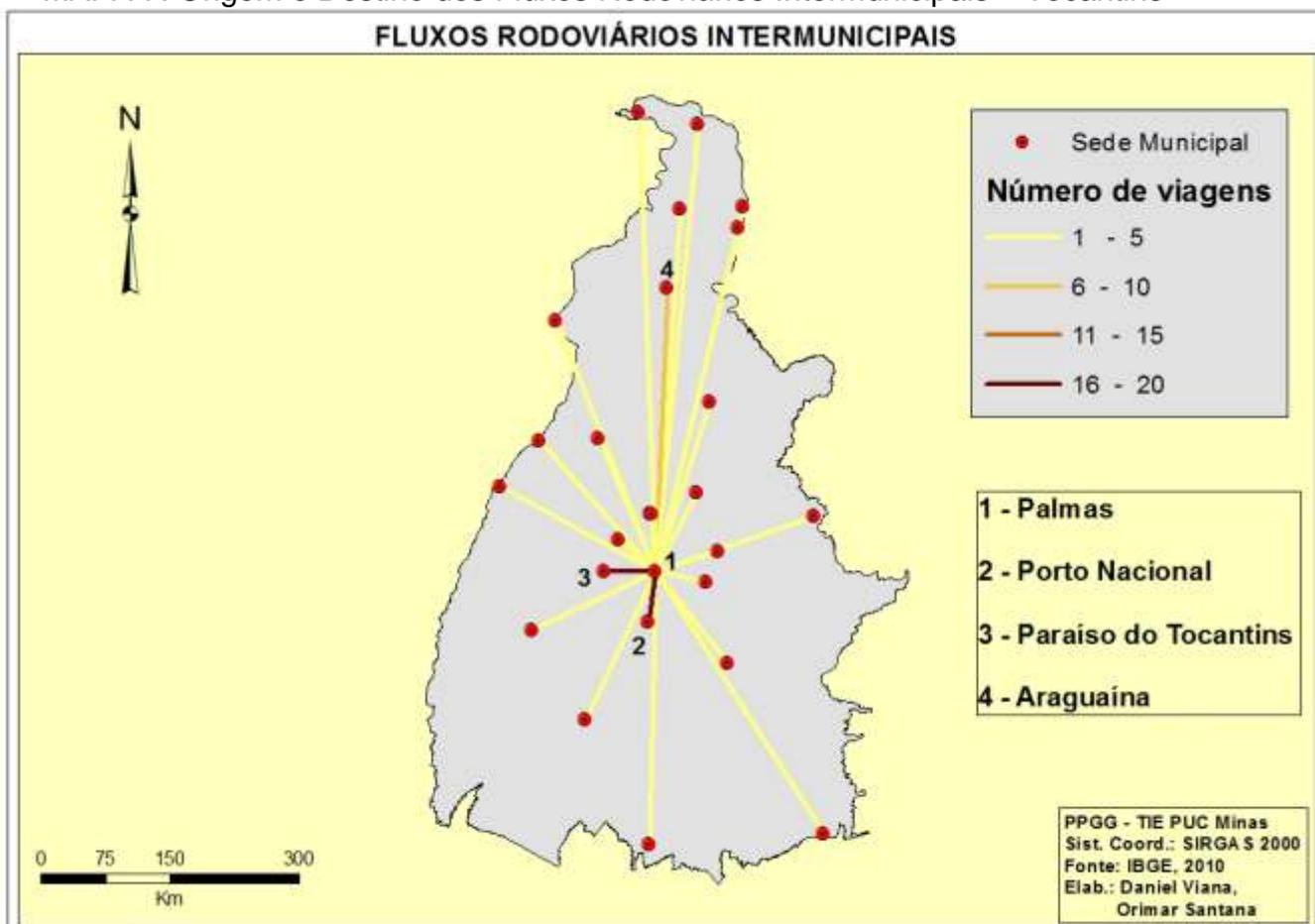
Alguns fluxos merecem destaque nas análises de nível regional, sendo assim aqueles que se desenvolvem a partir de Palmas serão analisados a seguir, pois devem permitir uma delimitação (ainda que bastante exploratória) da zona de influência e da rede urbana comandada pela capital do Tocantins. Além disso, Amorim Filho e Diniz (2005) argumentam que o atributo por excelência das cidades médias está no duplo papel de ligação que elas exercem, tanto com cidades e metrópoles maiores quanto com cidades menores e o espaço rural de sua região de influência. Essas ligações estabelecem para as cidades médias a “possibilidade de exercerem as funções de intermediação, aspecto fundamental da “personalidade” desse grupo de cidades” (AMORIM FILHO; DINIZ, 2005, p 23).

Levando em conta as poucas redes urbanas já estruturadas ou em estruturação na Amazônia e na Região Norte do Brasil, na rede de cidades comandada por Palmas o papel desempenhado pela rede rodoviária é crucial, caso da Belem-Brasília, e propicia a maior parte das relações intermunicipais e interestaduais do Estado. Esta pesquisa considerou as saídas diárias de ônibus do Terminal Rodoviário de Palmas e seu destino final, desconsiderando as saídas em cujo percurso exista conexões ou “baldeamentos”¹⁴, aplicando o mesmo critério para

¹⁴ Passar (bagagens ou passageiros) de um veículo para outro. (Nota do autor).

as decolagens diárias do aeroporto de Palmas. O estudo dos fluxos de ônibus intermunicipais que partem da capital do Tocantins caracteriza o papel central de Palmas e possibilita afirmar que todas as regiões do Estado são atendidas por linhas de ônibus, com viagens regulares diárias (Mapa 7). Ainda de acordo com o mapa o número de viagens faz relação com as cidades tocaninenses que recebem os fluxos de passageiros oriundos da capital e fazem outras conexões com as regiões mais remotas do próprio Estado, como é o caso de Araguaína, que estabelece diferentes conexões com os pequenos municípios da região do “Bico do Papagaio” no norte do Estado. Na região centro/sul, Porto Nacional se destaca pelo número expressivo de viagens diárias oriundas de Palmas em função, dentre outros, do Campus da Universidade Federal do Tocantins (UFT) que oferece cursos regulares de graduação e Pós-Graduação nesta cidade e que antes da construção de Palmas, esta cidade representava um importante polo regional do Estado. No sentido oeste, Paraíso do Tocantins se destaca pelo número de viagens diárias, principalmente em função da ligação com a Rodovia Belem-Brasília (Mapa 7).

MAPA 7: Origem e Destino dos Fluxos Rodoviários Intermunicipais – Tocantins

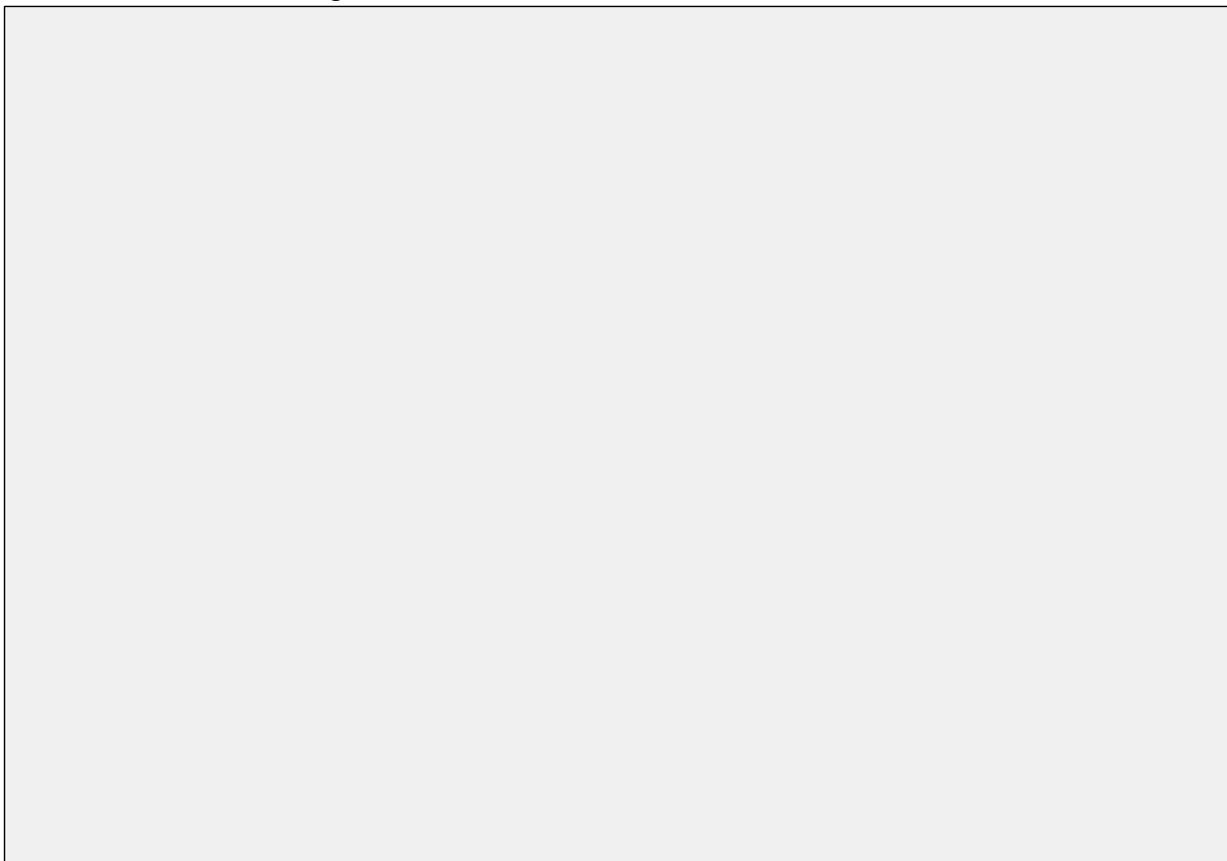


Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010. Administração do Terminal Rodoviário de Palmas – Luz Pioneira de Palmas - 2590

Os fluxos rodoviários interestaduais com origem em Palmas alcançam diferentes regiões do Brasil. As Regiões Nordeste e Centro-Oeste representam o destino da maior parte das viagens originadas no Terminal Rodoviário de Palmas, são 2 saídas diárias para Terezina, Recife, Salvador e Barreiras na Região Nordeste, enquanto que para Brasília, Goiânia e Porto Alegre do Norte na Região Centro-Oeste são 3 saídas diárias de Palmas. Ainda na Região Norte o estado do Pará possui três destinos com uma viagem diária, Parauapebas, Xinguara e Canaã dos Carajás, no Maranhão Imperatriz recebe uma viagem diária oriunda da capital tocantinense. Ainda na Região Centro-Oeste outros municípios recebem 1 viagem diária com origem em Palmas, são: São Luiz dos Montes Belos e Trindade em Goiás e Campo Grande capital do Mato Grosso do Sul. Na Região Sul merece destaque o município de Santo Ângelo na região noroeste do Rio Grande do Sul com duas viagens diárias saindo de Palmas, além de outros dois municípios Carazinho e Santa Maria com uma viagem diária. Ainda na Região Sul são duas viagens diárias

de Palmas com destino a cidade de São Paulo, demonstrando o papel de ligação da capital do Tocantins com as regiões mais dinâmicas do País. (Mapa 8).

MAPA 8: Origem e destino dos fluxos interestaduais – Tocantins

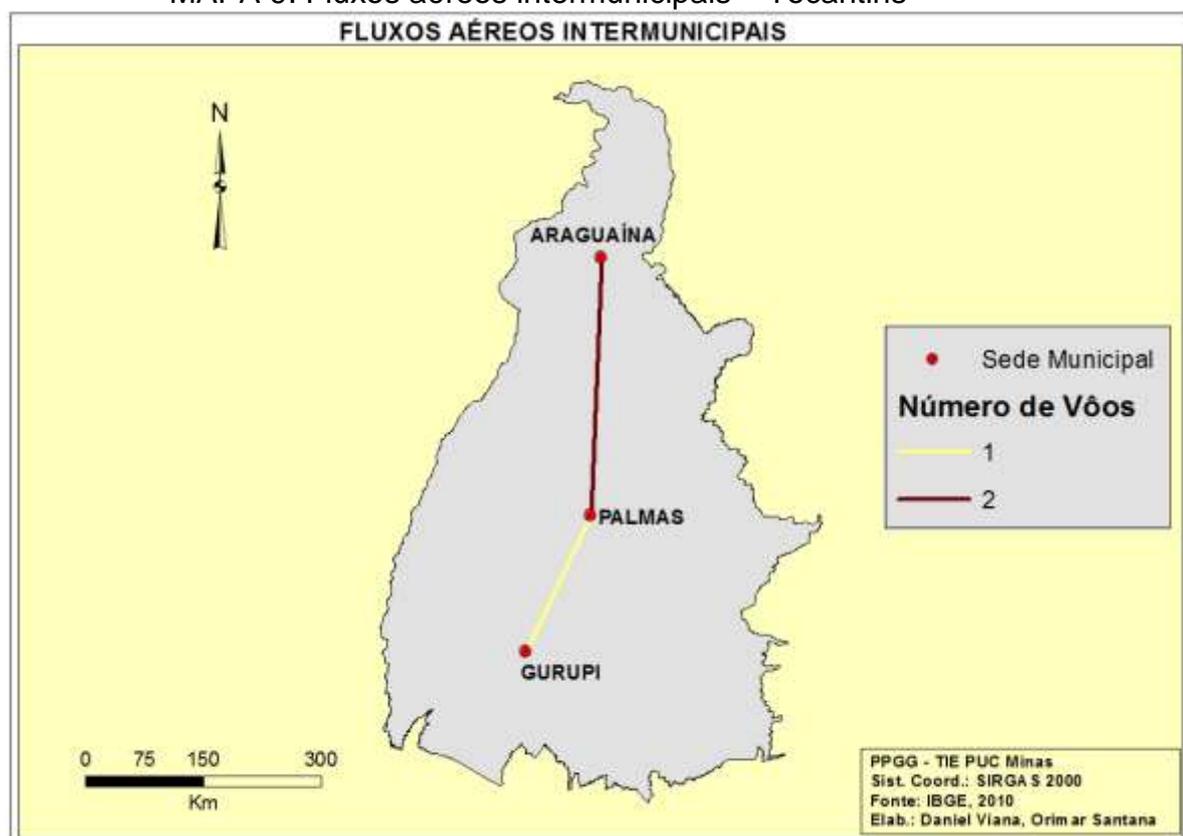


Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Adm. Terminal Rodoviário de Palmas – Luz
Pioneira de Palmas - 2590

No âmbito estadual os fluxos aéreos originados do aeroporto de Palmas têm dois destinos principais, Araguaína ao norte e Gurupí ao Sul do Estado (Ver mapa 9). Pouco expressivos esses fluxos revelam a ausência de relações regionais mais dinâmicas e apontam para a necessidade de implementação de novas dinâmicas regionais, capazes de interconectar a rede de cidades dessa região. Pode-se afirmar que a ausência de investimentos em infraestrutura interna por parte do poder público local, reflete no fechamento temporário do aeroporto de Gurupí, sem data prevista para retomar as atividades, inibindo assim atividades e iniciativas de desenvolvimento e crescimento econômico para essa região do Estado. Com destino a Araguaína ao norte são dois voos diários que decolam do aeroporto de Palmas. Este fato denota a importância de Araguaína no âmbito da rede urbana tocantinense e reforça o papel de Palmas como uma cidade média, na medida em

que promove conexões regionais entre as cidades maiores e os núcleos urbanos menores da parte mais setentrional do Estado.

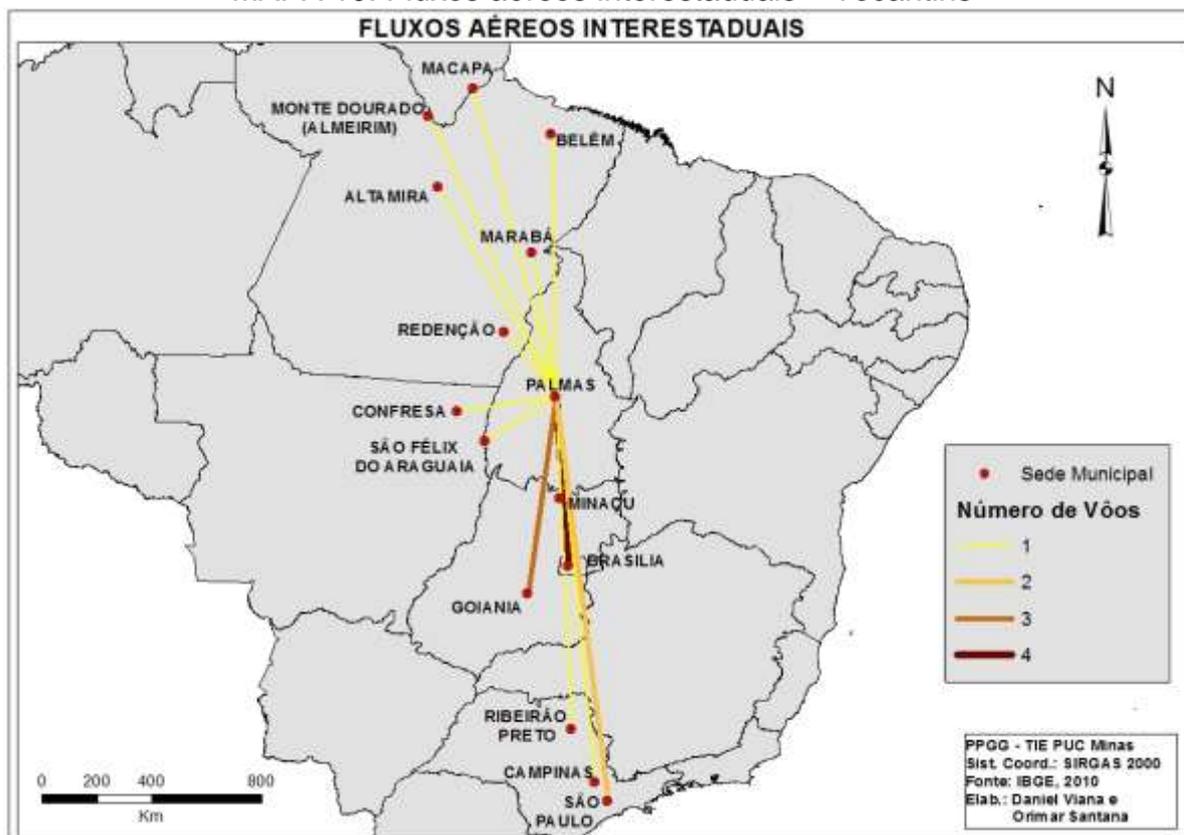
MAPA 9: Fluxos aéreos intermunicipais – Tocantins



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010. Agência Nacional de Aviação Civil, 2013.

Os fluxos aéreos interestaduais originados do aeroporto de Palmas demonstram considerável alcance regional (Ver mapa 10). Na Região Norte, são seis destinos com uma decolagem diária, tanto para as capitais Belém e Macapá quanto para as cidades de Monte Dourado, Altamira, Marabá e Redenção no Estado do Pará. Para a Região Centro-Oeste são quatro saídas diárias para Brasília e três para Goiânia, além de vôos para Minaçu ao norte de Goiás além de Confresa e São Félix do Araguaia na região Nordeste do Mato Grosso. Os vôos para a Região Sul do País mostram a importância de São Paulo que recebe dois vôos diários de Palmas, além de Campinas e Ribeirão Preto, ambos com uma viagem diária.

MAPA 10: Fluxos aéreos interestaduais – Tocantins



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010. Agência Nacional de Aviação Civil, 2013.

Pode-se afirmar que tanto os fluxos rodoviários quanto aéreos originados em Palmas possuem expressivo alcance local e regional. Neste sentido o principal eixo rodoviário que corta o Estado de norte a sul favorece as interconexões e promove a dinâmica tanto na escala local como regional (BR – 153). Comparativamente, o transporte rodoviário intermunicipal e interestadual oriundo de Palmas, possui alcance regional abrangente demonstrando a dimensão dos deslocamentos originados em Palmas. Já os fluxos aéreos interestaduais mostram a importância de Palmas, principalmente em relação às regiões Norte, Centro-Oeste e Sul, pois não existem voos diários ligando diretamente a capital do Tocantins, a outras cidades e capitais das Regiões Sudeste e Nordeste do País.

4 A CIDADE DE PALMAS COMO ÁREA

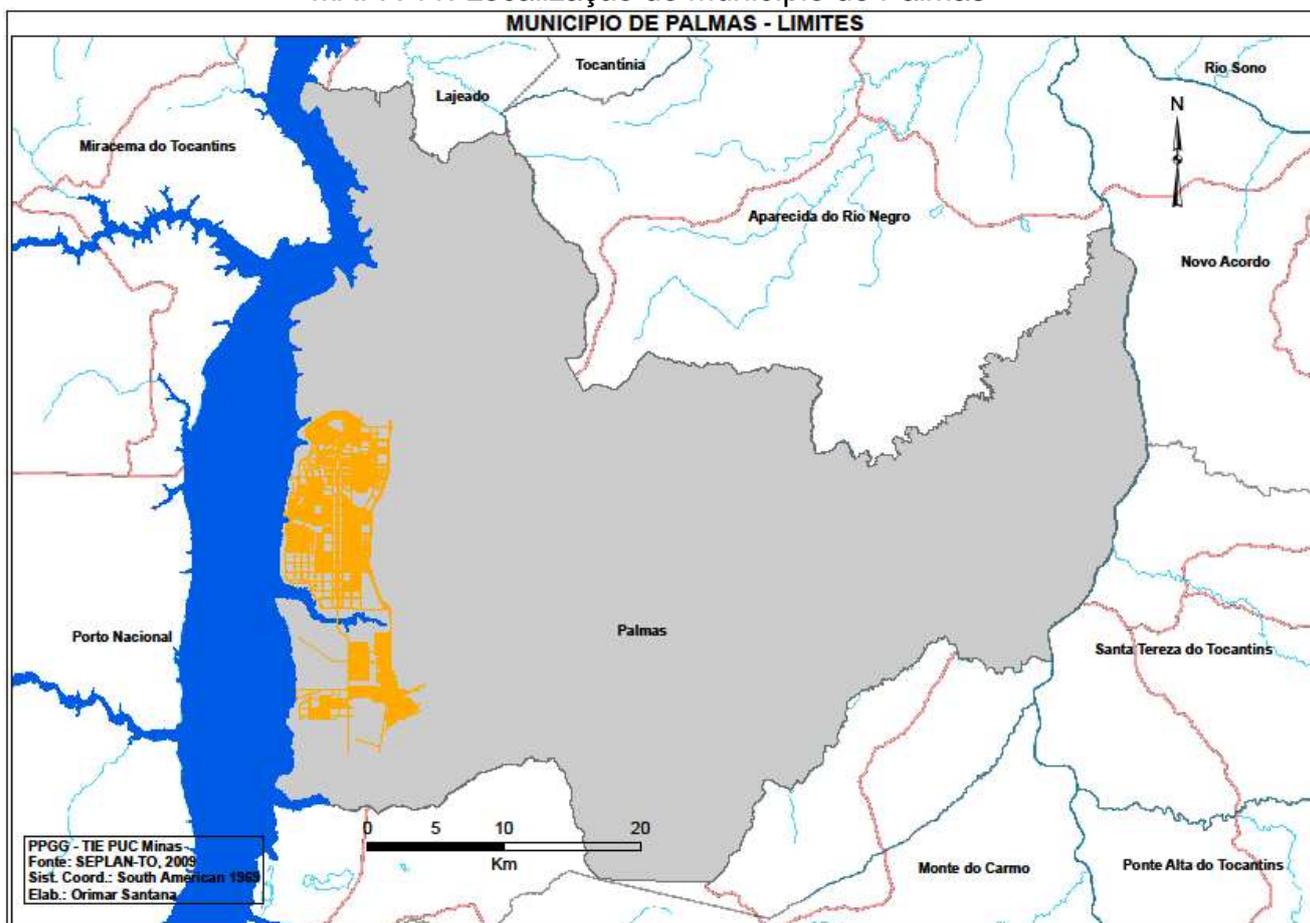
A criação do Estado do Tocantins, do município de Palmas e a construção da Capital representam o aparecimento de novos objetos espaciais em meio ao cerrado brasileiro, uma unidade ecossistêmica de grande valor ambiental. Parte desse valor está associado ao potencial agrário e hidrelétrico da região, com relevo adequado a diferentes atividades, solo fértil e abundância de água. Esses elementos favorecem investimentos do setor privado e fomenta a iniciativa governamental de ocupação do Norte do território brasileiro.

A implantação de novos organismos espaciais nessa região se apresenta como alternativa dinâmica, para modificar uma realidade urbana e regional isolada do restante do país, onde a rede urbana se caracteriza por uma miríade de pequenos núcleos ao longo de rodovias e dos cursos dos rios da região. Portanto, o capítulo que se inicia pretende abrir caminho para o conhecimento mais efetivo sobre a última cidade projetada e construída no século XX, Palmas. Procura-se então melhor compreender a escolha do sítio desta cidade, os aspectos fisionômicos do seu espaço intraurbano, suas relações, funções urbanas e a influência da capital do Estado do Tocantins no âmbito de sua microrregião.

4.1 Situação e sítio

O município de Palmas entre as coordenadas geográficas $-10^{\circ}12'46''$ de latitude Sul, $48^{\circ}21'37''$ de longitude Oeste, limita-se ao Norte com Aparecida do Rio Negro, Novo Acordo, Miracema do Tocantins e Lajeado, ao Sul com os Municípios de Porto Nacional e Monte do Carmo; a Leste com Aparecida do Rio Negro e a Oeste com Porto Nacional. (Mapa 11).

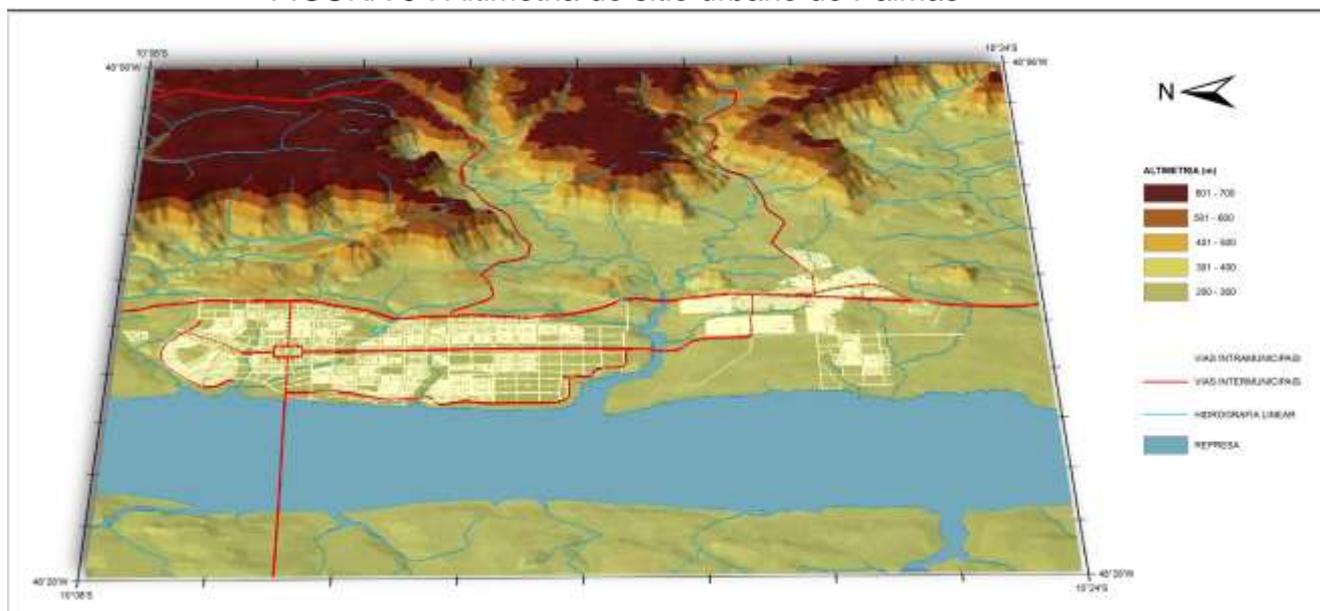
MAPA 11: Localização do município de Palmas



Fonte: SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA - TO, 2009.

Com limites bem definidos e forte identidade paisagística, o sítio urbano de Palmas é formado por uma estreita faixa de terra com baixas declividades que se estendem por aproximadamente 15 km e a barreira natural formada pela Serra do Lajeado a leste atinge altitudes que ultrapassam a cota de 600 metros em relação ao nível do mar. A altitude média da área do sítio é de 260 metros entre a Serra do Lajeado e a margem direita do rio Tocantins a oeste. Alinhados no sentido norte/sul o Rio e a Serra representam barreiras naturais que também condicionam o crescimento da cidade no mesmo sentido (Ver fig. 5).

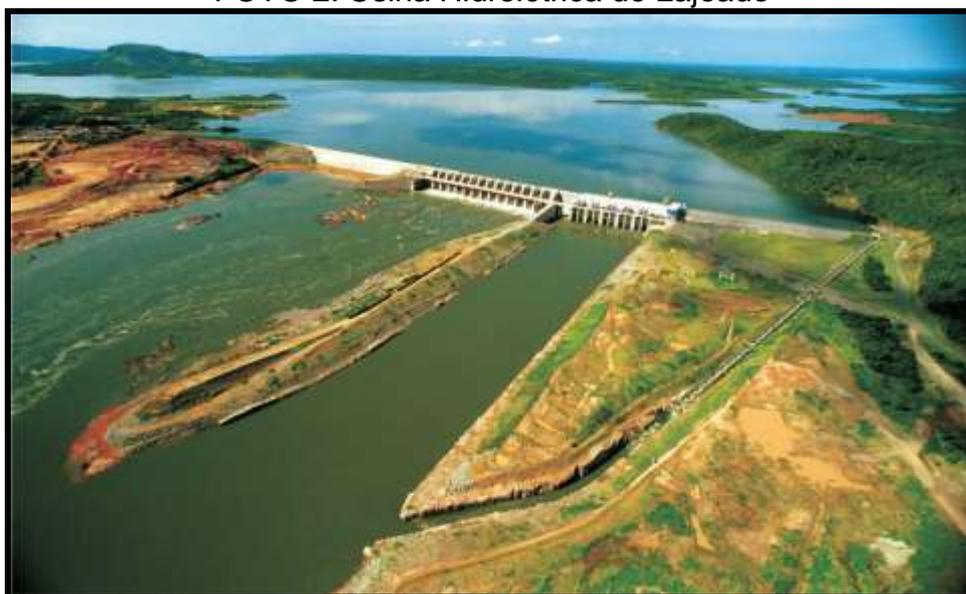
FIGURA 5 : Altimetria do sitio urbano de Palmas



Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010. MIRANDA, 2013.
Elaboração: Daniel Viana

Previsto desde o projeto urbanístico inicial de Palmas, o represamento do Rio Tocantins a aproximadamente 50 km a jusante para construção da Usina Hidrelétrica do Lajeado (foto 2), deu origem ao lago que inundou o espaço da cidade até a cota de 212,3 metros. Vale destacar que a criação do lago modificou o leito dos cursos d'água contribuintes do Rio Tocantins na margem direita, local escolhido para construção de Palmas.

FOTO 2: Usina Hidrelétrica do Lajeado

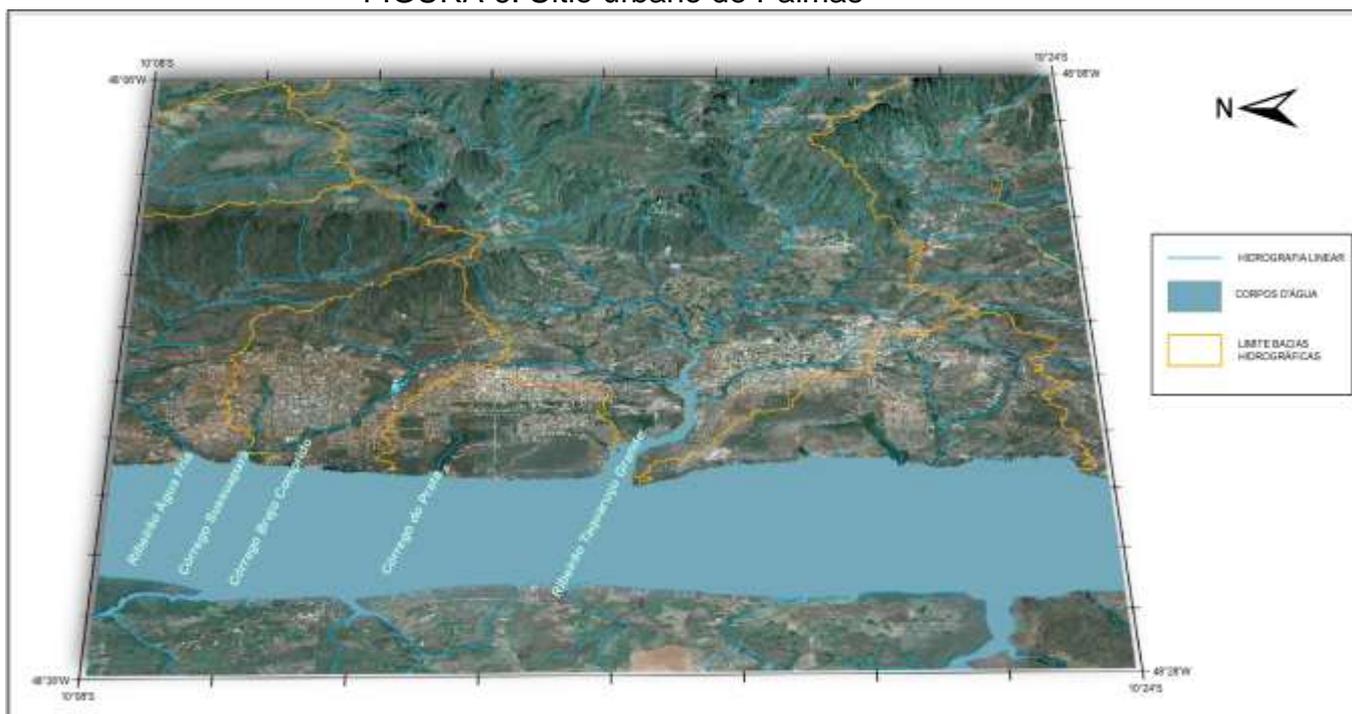


Fonte: PALMAS, (2002).

As nascentes dos ribeirões e córregos que cortam o espaço urbano de Palmas estão localizadas na Serra do Lajeado, dentro da Área de Proteção Ambiental (APA) Serra do Lajeado e podem ser observados na figura 5. O Ribeirão Água Fria ao norte e o Ribeirão Taquaruçu Grande ao sul representam os limites da cidade escolhidos durante a implantação do “Plano Básico Urbanístico de Palmas”. Vale destacar que as bacias hidrográficas do entorno de Palmas contribuem à margem direita do Rio Tocantins no seu curso médio e a partir de 2001, devido a formação do lago com a construção da Usina Hidrelétrica (UHE) Lajeado, essas bacias sofreram alterações em sua foz dando origem a outras bacias independentes, que anterior ao enchimento do lago eram afluentes de outros cursos d’água, antes de desaguarem no Rio Tocantins (FIGHERA, 2005, p.82; GUARDA, 2006, p. 68).

A bacia do Ribeirão Água Fria ocupa uma área de 176,4 km² e seu curso principal estende-se por cerca de 22 km no sentido leste/oeste, demarcando a cidade ao norte. Porém, a maior parte de sua bacia encontra-se na zona rural de Palmas e serve de ponto de captação da Empresa de Saneamento do Estado do Tocantins (SANEATINS), com consumo médio de 90 l/s e abriga também uma Estação de Tratamento de Esgoto com Efluente (ETE), de aproximadamente 25 l/s. Seus tributários são o Córrego Sussuapara e o Córrego Brejo Comprido (FIGHERA, 2005, p. 82; GUARDA, 2006, p. 68).

FIGURA 6: Sítio urbano de Palmas



Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010, TOCANTINS, 2012, PALMAS, 2013

Elaboração: Daniel Viana e Orimar Santana

Observando o espaço urbano de Palmas no sentido norte/sul, o Córrego Sussuapara é o segundo que corta o espaço urbano de leste a oeste abrangendo o Parque Sussuapara e se tornou afluente direto do Ribeirão Água Fria em função de ter sido desmembrado de uma bacia maior, pela inundação e formação do lago. O córrego percorre uma extensão de aproximadamente 4,9 *km* e sua microbacia com área de aproximadamente 806 *ha*, divide as águas do sistema de drenagem pluvial à direita com o Ribeirão Água Fria, e à esquerda com o Córrego Brejo Comprido. (FIGHERA, 2005, p. 82; GUARDA, 2006, p. 68; MORAIS *et al*, 200?, [s. n.]).

Ainda no sentido norte/sul o terceiro córrego que corta o tecido urbano de Palmas é o Córrego Brejo Comprido, afluente direto do Ribeirão Água Fria. Contido na microbacia do Córrego Sussuapara, atravessa o espaço urbano de Palmas no sentido Leste/Oeste em uma área bastante consolidada do perímetro urbano, onde se localiza o Parque SESAMAR. É um importante receptor da drenagem de águas pluviais e de acordo com Fighera (2005) citada por Moraes *et al* (200? [S.N.]), a população da área da microbacia do Córrego Sussuapara em 2005 era de 7.581 habitantes sendo que nessa época, o INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E

ESTATÍSTICA projetava uma população 16.071 habitantes para 2010 nessa área da cidade.

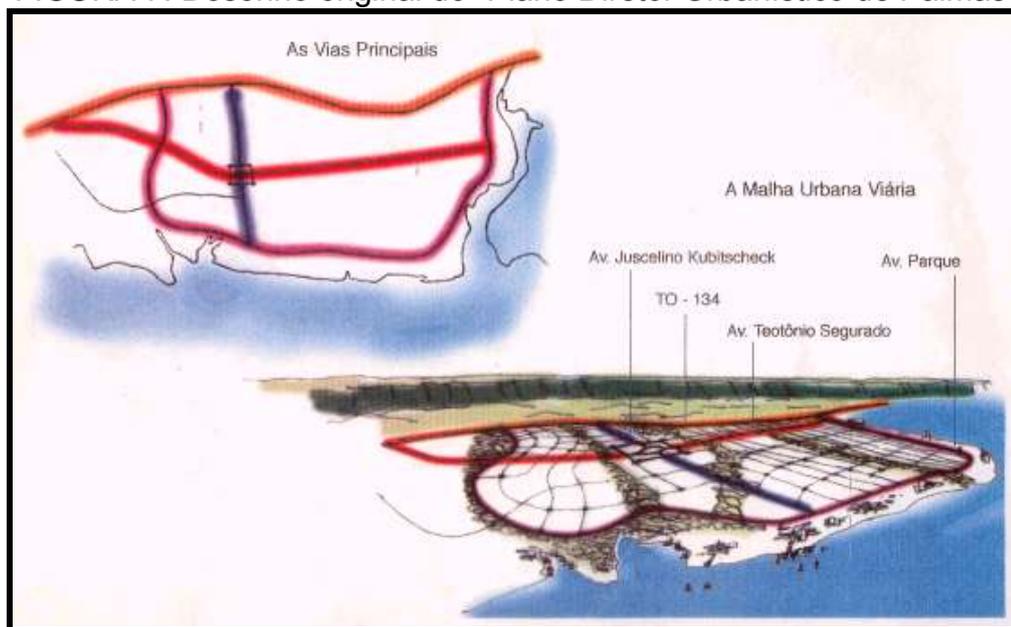
A bacia de contribuição do Córrego do Prata com aproximadamente 22 km², encontra-se totalmente na área urbana de Palmas, sendo o terceiro curso d'água localizado no espaço urbano da cidade. (FIGHERA, 2005, p. 82).

O Ribeirão Taquaruçu Grande é o quarto curso d'água a cortar o espaço urbano de Palmas e possui área de drenagem 461,39 km² sendo afluente direto do Rio Tocantins na margem direita. A bacia do Ribeirão Taquaruçu Grande dá origem a duas sub-bacias; Ribeirão Taquaruçusinho e Ribeirão Taquaruçu Grande. Em quase toda sua extensão os trechos do Taquaruçusinho e do Taquaruçu Grande atravessam fazendas e chácaras e apresentam assoreamento em muitos pontos. Importa destacar que durante o processo de implantação de Palmas, o leito do Ribeirão Taquaruçu Grande funcionou como barreira de fiscalização, para contenção de possíveis invasões de lotes durante o processo de construção da capital. Portanto, as peculiaridades da área de expansão Sul de Palmas estão relacionadas, quase sempre, às pressões para assentamento das populações que vieram trabalhar na construção da nova capital. (FIGHERA, 2005, p.82; GUARDA, 2012, p. 68).

4.2 A concepção do espaço intraurbano de Palmas conforme seu Plano Diretor

O “Plano Diretor Urbanístico de Palmas” foi concebido pela equipe técnica contratada para esse fim que estabeleceu como objetivo principal orientar a implantação da cidade e o seu desenvolvimento futuro, a partir do desenho geral das vias e avenidas bem como as áreas de preservação ambiental, respeitando as características do clima e da topografia (Fig. 7). Neste sentido Palmas foi concebida como um exemplo de aplicação do ideal de harmonia, entre o cerrado e os volumes urbanos. A implantação da malha urbana de Palmas levou em conta a topografia da área e as condições de solo mais adequadas a sua construção. Para a elaboração do “Plano Diretor Urbanístico de Palmas” foram realizadas avaliações técnicas e seleções prévias dentro do quadrilátero definido para a cidade, tendo sido as áreas mais inclinadas do sítio, os fundos de vale sujeitos a inundações e erosões e os locais onde o solo exigiria correções para permitir as construções, definidos como áreas não urbanizáveis (RODOVALHO, 2012, p.166).

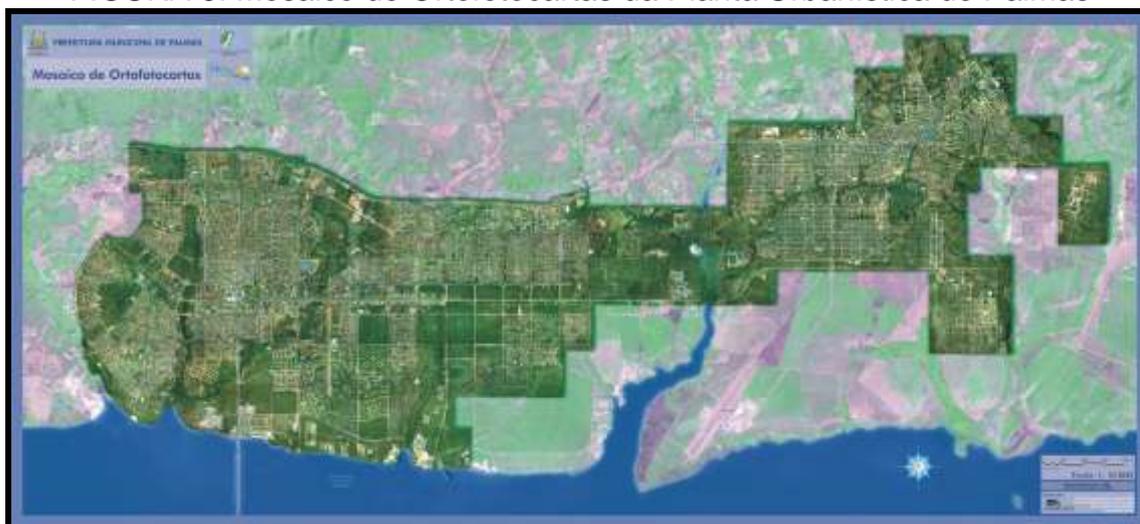
FIGURA 7: Desenho original do “Plano Diretor Urbanístico de Palmas”



Fonte: PALMAS, 2002.

Importa destacar que o “Plano Diretor Urbanístico de Palmas” concebido pelo Grupo Quatro Arquitetura, Planejamento e Consultoria e descrito no item 3.1, foi efetivamente implantado com características diferentes do Plano Diretor instituído pela Lei Municipal 468/94, representado na Figura 8 por um mosaico de ortofotocartas de um aerolevanteamento, realizado em maio de 2003 (GUARDA, 2012, p. 48).

FIGURA 8: Mosaico de Ortofotocartas da Planta Urbanística de Palmas

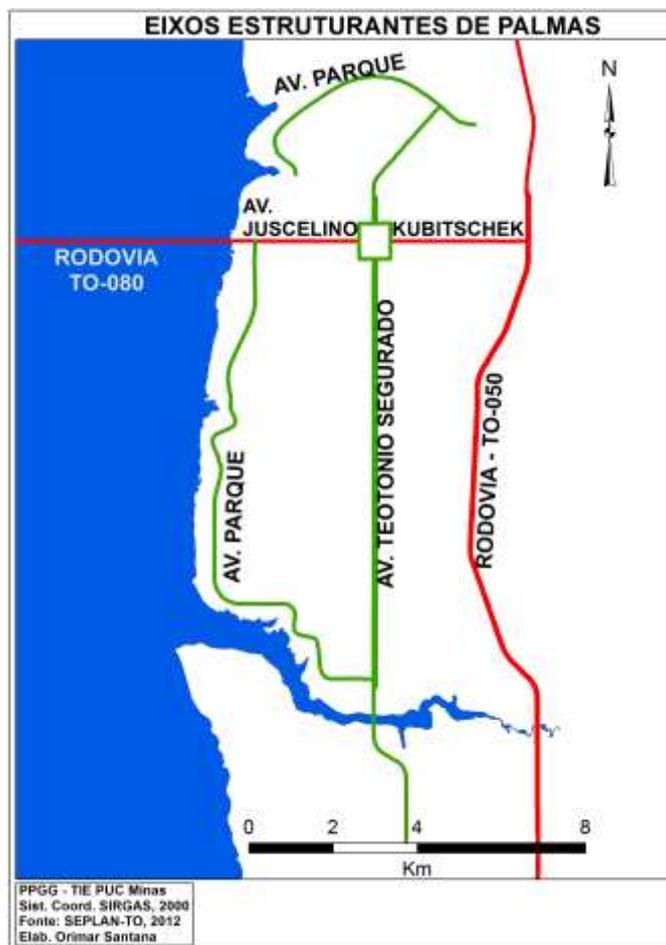


Fonte: Modificado de PALMAS, 2002.

O plano original da cidade, deste ponto em diante chamado de Plano Diretor de Palmas, foi estabelecido a partir de uma malha regular ordenando os setores das moradias, das indústrias, do comércio e dos equipamentos urbanos em geral. Foram definidas ainda as áreas de preservação ecológica, lazer e áreas de expansão futura, ao norte e ao sul.

Buscando facilitar a comunicação entre os diferentes pontos da cidade, Palmas foi estruturada por um eixo viário constituído por três vias no sentido norte/sul: a Rodovia TO-050, antiga TO-134, estabeleceria os limites a leste entre a cidade e a Serra do Lajeado. Esta via de circulação rápida no sentido norte/sul, com duas pistas de tráfego funcionaria como via perimetral de uso múltiplo, concebida para a circulação de caminhões e fornecimento de mercadorias. Além de estruturar o setor de abastecimento (existem depósitos e armazéns ao longo da via) faria a ligação de Palmas com outros municípios do Estado. A Avenida Teotônio Segurado representaria o eixo principal no espaço urbano no mesmo sentido. Com um largo canteiro central separando as pistas, esta avenida seria a espinha dorsal do espaço urbano de Palmas, abrigando comércio típico de centro urbano e de lazer. A Avenida Parque delimitaria o espaço a oeste, entre a cidade e o lago, e abrigaria áreas institucionais e do setor hoteleiro. Os fundos de vale dessa área seriam transformados em parques destinados ao uso recreativo e social. A Avenida Juscelino Kubitschek completaria a estrutura viária no sentido leste/oeste cruzando a Avenida Teotônio Segurado (Ver mapa 12).

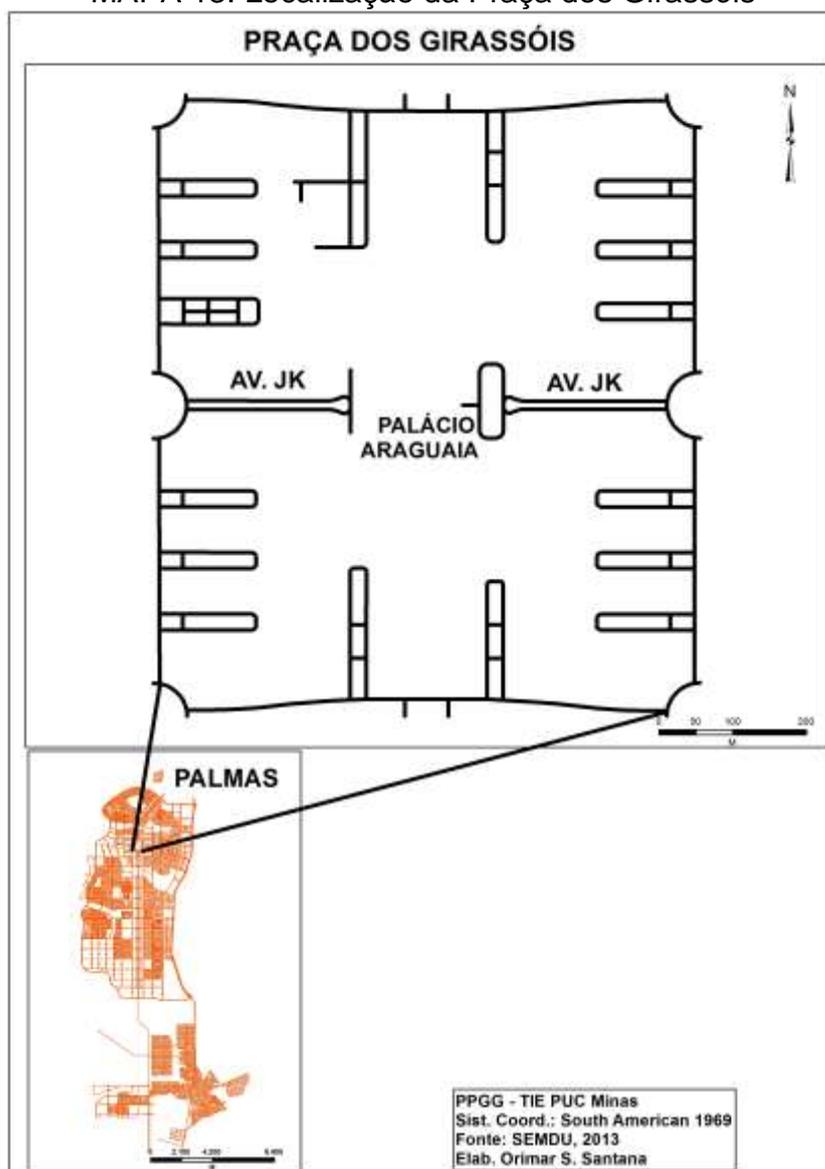
MAPA 12: Eixos estruturantes de Palmas



Fonte: SEDUH, 2013.

O ponto central da cidade seria demarcado pelo cruzamento da Avenida Teotônio Segurado com a Avenida Juscelino Kubitschek (JK) dando origem à Praça dos Girassóis. A grande Praça abrigaria o Palácio Araguaia sede do Executivo, o Palácio João Abreu sede do Legislativo, o Palácio Feliciano Machado Braga sede do Judiciário, bem como as Secretarias de Estado e a Corregedoria e Procuradoria Geral do Estado (Mapa 13).

MAPA 13: Localização da Praça dos Girassóis



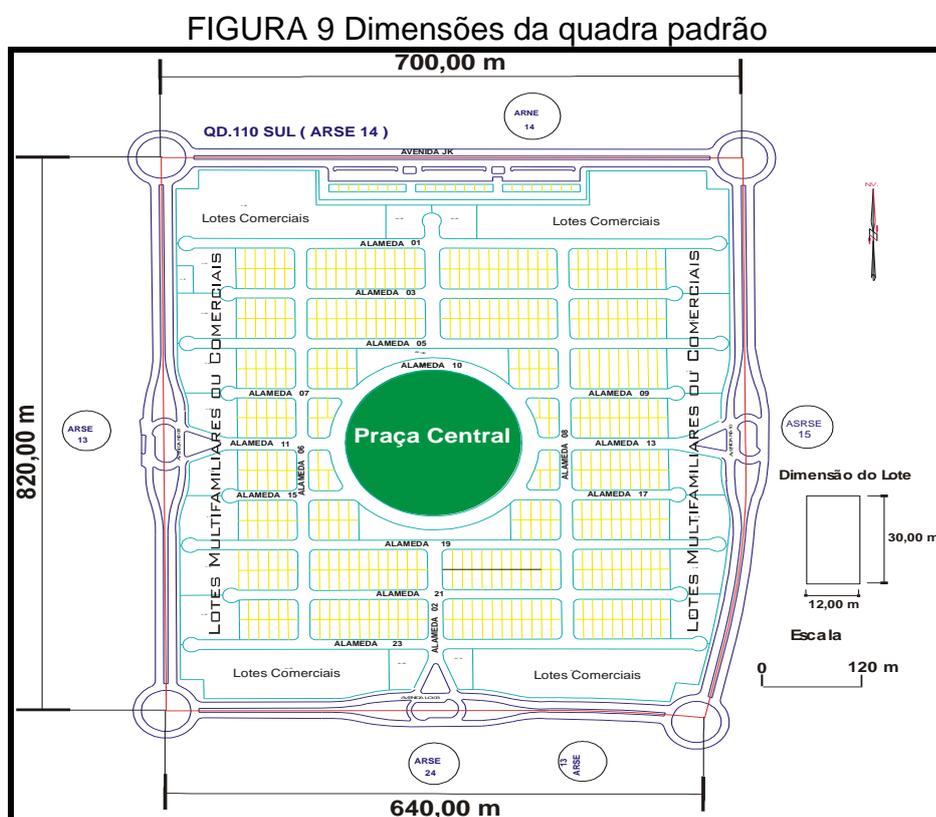
Fonte: Elaboração do autor a partir da base digital, SMDUH, 2013.

Em torno da praça seriam estabelecidos usos e atividades urbanas capazes de gerar centralidade como: bancos, escritórios, clínicas médicas, restaurantes, cinemas e mesmo edifícios mistos com apartamentos residenciais, a partir do primeiro andar.

Ao determinar e orientar a implantação da malha urbana da cidade, o Plano Diretor de Palmas destaca que:

A opção por uma malha viária ortogonal, em xadrez, além de ser econômica e se adequar bem ao sítio urbano, garantiu simplicidade quase didática para implantação do plano. O sistema viário básico e os módulos das quadras são os elementos geradores e disciplinadores principais da ocupação urbana (PALMAS, 2002, p. 8).

Em sua concepção original o uso residencial da quadra padrão com cerca de 700 X 700 metros, abrigaria uma população de 8 a 12 mil habitantes. O formato básico apresentado nas Figuras 9 e 10 poderiam sofrer adaptações, dependendo da posição da quadra e do sítio urbano em cada trecho da cidade. Em seu interior, os loteamentos particulares deveriam definir progressivamente o arruamento vicinal no modelo de alamedas, garantindo segurança aos pedestres e áreas verdes para lazer e conforto da população local. O sistema de circulação arterial seria formado pelas vias confrontantes com os limites das quadras e os cruzamentos dessas avenidas em rótulas deveriam disciplinar o trânsito e reduzir o risco de acidentes.



Fonte: SILVA, 2003.

FIGURA 10: Concepção original do modelo de quadras em Palmas – TO



Fonte: PALMAS, 2002, p.9. np

As quadras foram planejadas como unidades básicas de organização da vida urbana e de acordo com o Plano Diretor de Palmas, uma vez implantada a rede básica a partir da abertura das vias arteriais, cada uma dessas quadras seria objeto de parcelamento interno próprio. As construções e edificações no interior das mesmas poderia reunir variedade de soluções como casas, edifícios de apartamentos, residências geminadas etc.; no ponto central, estariam os equipamentos públicos básicos como praças e escolas para atender às necessidades mais imediatas da população, enquanto o comércio e os serviços de caráter vicinal estariam preferencialmente nos trechos das vias arteriais que margeiam as quadras.

Ainda de acordo com o Plano Diretor de Palmas os equipamentos urbanos seriam divididos em três níveis básicos de acordo com sua capacidade de atendimento à população: regionais, urbanos e vicinais.

Os equipamentos regionais estariam localizados ao longo das três vias principais que cortam a cidade no sentido norte/sul para melhor atender a população de Palmas e das cidades próximas; o estádio de futebol, as feiras agropecuárias, o centro administrativo, o centro de convenções e os hospitais ao longo da Avenida Teotônio Segurado; a universidade e o futuro centro olímpico na Avenida Parque; os terminais de cargas e as entradas para a cidade, no trajeto da Rodovia TO-050; o

cemitério e o aeroporto, por suas características principais, ficariam fora da malha urbana.

Os equipamentos de atendimento urbano para servir preferencialmente a população de Palmas seriam distribuídos estrategicamente pela cidade, possibilitando acesso fácil e rápido. Equipamentos como Escolas, a Polícia Militar e Civil, os Centros de Saúde, postos de gasolina, mercados entre outros.

Já os equipamentos vicinais localizados no interior das quadras residenciais deveriam atender preferencialmente aos moradores localizados nessas áreas, sendo eles: as creches, as escolas maternas, os postos de saúde, os locais de cultos, os centros comunitários e os postos policiais.

Em relação às áreas de lazer e cultura, o Plano Diretor de Palmas indicava uma grande faixa a oeste da cidade margeando o lago, onde a baixa densidade de ocupação na área possibilitaria boa visibilidade da região, com acesso fácil às águas dos parques públicos.

De acordo com a equipe técnica responsável pelo “Plano Diretor Urbanístico de Palmas”, para estruturar a cidade os recursos públicos deveriam custear a construção dos grandes eixos, a infraestrutura básica das quadras e as edificações institucionais. A orientação dos técnicos urbanistas era para que a cidade fosse construída a partir de um eixo pioneiro no sentido sul da Avenida Juscelino Kubitschek e leste/oeste a partir da Rodovia TO-050 até a via principal Avenida Teotônio Segurado (Ver mapa 1).

MAPA 14: Organização do espaço urbano de Palmas



Fonte: Elaboração do autor a partir da base digital SEDUH, 2013

Após a ocupação progressiva e o adensamento populacional na área das quadras destacadas na Figura 12, a cidade se desenvolveria por “fitas”¹⁵ em direção ao norte. O poder público abriria uma fita leste/oeste e a infraestrutura longitudinal das novas quadras seria completada pelo arruamento transversal. Dessa maneira, a ocupação sucessiva das quadras seria orientada pelos grandes eixos estruturantes, as avenidas JK e Teotônio Segurado. Além disso, o poder público e a equipe técnica

¹⁵ Para os autores do projeto, a urbanização em “fitas” se daria pela organização e construção das quadras obedecendo o mesmo sentido do eixo pioneiro, ou seja, sempre paralelamente a sul da Avenida JK e de leste para oeste da TO – 050 até o limite máximo da Av. Teotônio Segurado.

poderiam organizar e controlar o crescimento da cidade a partir desse núcleo central.

4.3 Funções urbanas

Com a construção de Palmas emerge no Tocantins uma nova configuração geográfica dos comandos e das decisões, com reflexos diretos na economia local. Neste sentido, as funções urbanas que caracterizam as cidades podem ser analisadas e consideradas pela ótica de Beaujeu-Garnier que adverte ser necessário considerar as atividades industriais e as terciárias para analisar as cidades, dado que as diferenças internas dessas atividades podem comprometer a análise. A autora classifica as funções urbanas a partir de três grandes grupos: de enriquecimento, de responsabilidade e de transmissão. Portanto, a seguir, Palmas será analisada a partir de um conjunto de dados que mostram as atividades e os meios de produção que ela agrega em seu território e que ajudam a comprovar sua importância como capital do Estado, reforçando sua condição de cidade média no estado do Tocantins.

As funções de enriquecimento são aquelas que geram fluxos monetários, em que o acúmulo de dividendos e receitas promove o crescimento da disponibilidade monetária, tanto de cidades específicas, quanto do seu entorno. Sua finalidade é gerar lucros e promover a circulação de dinheiro, estando essas funções relacionadas aos serviços bancários, ao turismo e à indústria, mas inclui-se aqui também as funções residenciais que serão tratadas posteriormente (item 4.3.2).

Palmas, quanto aos serviços bancários dispunha, em 2012, de 29 agências bancárias com operações de crédito da ordem 2.954.557.325,00 (reais); quanto ao turismo, era representado nesse mesmo ano, em parte, por 33 agências de viagem que movimentaram o setor, seja na cidades, seja na região e as atividades industriais em Palmas são diversas e estão se expandindo a partir de dois polos industriais fora do plano da cidade, que atualmente comportam 494 fábricas de pequeno e médio porte com destaque para confecções e vestuário (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010. Ministério do Trabalho, 2013. Federação das Indústrias Estado do Tocantins, 2013).

A ampliação e a diversificação da prestação de serviços e do comércio colaboram para complementar as funções de enriquecimento de Palmas, a

participação desses setores da economia na receita corrente municipal¹⁶, passou de R\$ 420.849.194,00 em 2009 para R\$ 463.448.904,00 em 2010 (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas, 2013). O número de estabelecimentos industriais aumentou de 346 em 2005 para 494 em 2010 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010, Federação das Indústrias Estado do Tocantins, 2013) e o consumo de energia elétrica passou de 233,580 kwh em 2005 para 440,148 kwh em 2010 de acordo com os dados da Companhia de Energia Elétrica do Estado do Tocantins (SELTINS). Destarte, a expansão da produção agropecuária e industrial com uso de tecnologias mais modernas e a dinâmica do comércio e da prestação de serviços vêm impulsionando a realidade regional com foco na capital, capaz de reestruturar a rede urbana, em diferentes escalas.

As funções de responsabilidade são desempenhadas em todas as cidades e estão ligadas à administração pública propriamente dita, porém seu desempenho se dá de maneira bastante diferenciada. A saúde e a educação ajudam na interação entre os moradores de uma cidade que utilizam as unidades de saúde ou os estabelecimentos de ensino, mas a principal deste grupo de funções é a administrativa, o eficiente uso dos recursos pode ter reflexo sobre outros serviços, tanto para seus habitantes quanto para os de sua região. Em Palmas são 2 instituições públicas de educação superior além do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Tocantins e 3 instituições privadas, 182 escolas públicas de ensino fundamental sendo 89 dessas dedicadas aos anos iniciais, 29 escolas de ao ensino médio e 64 ao ensino pré-escolar. São ao todo 144 estabelecimentos do setor de saúde, dos quais 61 são do setor público e 83 do setor privado. A máquina administrativa pode ser representada pelas Secretarias de Estado de Governo e diversas instituições e autarquias além de cartórios, entidades de classe, dentre outros (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010).

As funções de transmissão e difusão caracterizam e influenciam os modos de vida das populações residentes em uma cidade, e segundo Beaujeu-Garnier a capacidade empreendedora de seus habitantes permite que ela exerça influência sobre as demais do seu entorno, desde que aliada ao acesso fácil e eficiente. No caso de Palmas o transporte rodoviário e as melhorias das condições das rodovias estaduais estão contribuindo para a ampliação de sua influência no âmbito regional,

¹⁶ Engloba as receitas tributária, de contribuição, patrimonial, industrial, agropecuária, de serviços, as transferências correntes, e as demais receitas correntes. Atualizado em:29/11/2012 (IPEA, 2013)

pois de acordo com a DERTINS (2013), dos 11.930,54 km de rodovias sob a responsabilidade do poder público estadual 3.938,30 km já se encontram pavimentadas e 1.142,94 km estão em processo de pavimentação. No âmbito da capital todas as rodovias se encontram conservadas. O transporte ferroviário na região será impulsionado pela Ferrovia Norte/Sul (FN/S)¹⁷, com 853 km em solo tocantinense sendo que no sentido norte busca conectar a Estrada de Ferro Carajás (PA), no entroncamento do Porto de Itaquí (MA), e no sentido sul com a Ferrovia Centro Atlântica em Anápolis (GO). Observa-se assim a expansão das possibilidades de crescimento e desenvolvimento para Palmas e outros municípios do Estado, com a instalação de plataformas multimodais de grandes empresas nacionais e internacionais (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010, Secretaria de Planejamento e Modernização da Gestão Pública – TO. 2009). As funções de transmissão e difusão em Palmas, podem ser caracterizadas também pelo sistema de comunicação local, que em 2013 de acordo com o Ministério das Comunicações - MC (2013), totaliza 19.134 assinantes de TV por assinatura, 03 emissoras de rádio AM e FM, 7 retransmissoras de TV comercial, 1 emissora de TV comercial e 1 educativa e 10 agências comerciais da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT).

A infraestrutura do transporte aéreo é representada pelo Aeroporto Internacional Brigadeiro Lysias Rodrigues (Ver foto 3), com um sítio aeroportuário de 23.739.952,00 m² de área total, terminal de passageiros com 12.300 m² de área construída e a pista de pouso com 45m X 2.500 m (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, 2013). A oferta de voos regulares para várias cidades do Estado e outras capitais do Brasil é feita por 6 empresas de transporte aéreo com múltiplas opções de horários¹⁸. De acordo com Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2010), em 2002 o movimento de passageiros atingiu 130.729 mil embarques e desembarques, enquanto que em 2009, foram 298.484 mil embarques e desembarques.

¹⁷ Outras informações sobre a Ferrovia Norte/Sul estão no item 4.1 desta dissertação, que trata da situação e posição de Palmas em relação aos elementos mais significativos do Estado e da região.

¹⁸ Adiante no item 4.4 os fluxos do transporte aéreo e rodoviário serão representados cartograficamente para caracterizar a área de influência de Palmas.

FOTO 3: Aeroporto de Palmas Brigadeiro Lysias Rodrigues



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil, 2013

A construção de usinas hidrelétricas no Tocantins pode ser considerada uma tentativa de inserção do Estado e conseqüentemente da capital, Palmas, nas redes nacionais de circulação. Para dinamizar a rede de comunicação do Tocantins no cenário nacional, a geração e transmissão de energia elétrica do Estado oferece solução aos problemas com energia na Região Norte e no Brasil em geral. Sendo assim, pode-se destacar as usinas hidrelétricas de Lajeado, no município de Palmas e as de Peixe/Angical e Isamu Ikeda em outras regiões do Estado, ao longo do Rio Tocantins (SEPLAN – TO, 2009).

4.4 Considerações acerca do zoneamento morfológico-funcional de Palmas

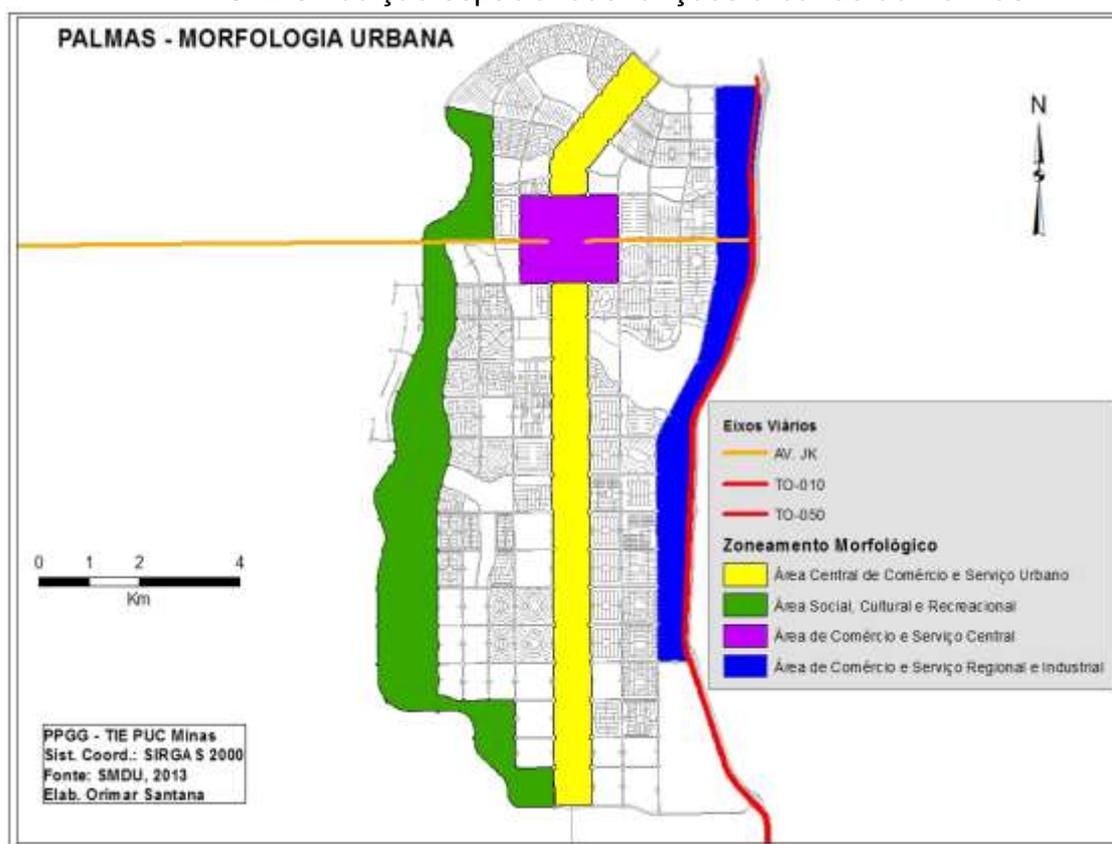
Muitos autores afirmam que a construção de Palmas obedece à aplicação de princípios funcionalistas da Carta de Atenas¹⁹, pois os setores foram planejados para

¹⁹ A Carta de Atenas é um documento elaborado a partir do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), em 1933. De acordo com este documento os problemas urbanos e o desenvolvimento das cidades deveriam ser orientados por cinco temas principais: trabalho, habitação, recreação, circulação e tradição, consideradas como funções-chave do urbanismo moderno. (Nota do autor).

serem ocupados por atividades urbanas específicas, produzindo um novo tipo de paisagem configurada no espaço. Em Palmas, (habitação, trabalho, lazer e circulação) possuem estreita relação com a definição das funções urbanas de Beaujeu-Garnier e podem ser relacionadas às normas que regulamentam e definem a morfologia urbana, refletindo nos tipos de edificações a serem construídas na cidade, ao longo de três vias paralelas no sentido norte/sul e uma transversal no sentido leste/oeste.

O Plano Diretor Urbanístico orientou a implantação da cidade e o seu desenvolvimento futuro. Assim, a cada uma das vias que compõe a morfologia urbana de Palmas foram destinadas funções próprias (Ver Mapa 15) e, a partir daí, foram implantadas de fato as áreas residenciais, de comércio e serviços, industrial, social, cultural, recreacional, verde, de equipamentos e administrativo-institucional.

MAPA 15: Distribuição espacial das funções urbanas de Palmas



Fonte: SEDUH, 2013

Sendo assim, as funções de enriquecimento indicadas por Beaujeu-Garnier podem ser identificadas, em Palmas, nas áreas residenciais que são bairros semiautônomos, com quadras de aproximadamente 700 m², dotadas de funções complementares, tais como creches, postos de saúde e policial, praças de esporte, recreação e comércio local para o atendimento às demandas da população local. A presença de comércio e serviços nas quadras deve funcionar como mecanismo de integração social com residências de tipologias variadas como: unifamiliares, isoladas, geminadas ou seriadas e prédios de apartamentos (multifamiliares) adensados ou não.

Os estabelecimentos comerciais e de serviços, ligados às funções de enriquecimento, se distribuem por toda a cidade conforme as características de cada tipo de comércio ou serviço e em função de seu atendimento à população. Identificadas por sua natureza, estas atividades são:

- a) Área de comércio e serviço central
- b) Área de comércio e serviço urbano
- c) Área de comércio e serviço vicinal
- d) Área de comércio e serviço local
- e) Área de comércio e serviço regional e de indústria

Essas áreas estão localizadas no território de acordo com as especificidades de cada tipo de atendimento à população.

A área de comércio e serviço central (a) envolve a Praça dos Girassóis na região central de Palmas com características de um centro tradicional de cidade, sendo o ponto de convergência da população. Funciona como um ponto de compras, de lazer, de moradia, concentrando no mesmo espaço urbano apartamentos residenciais com comércio no térreo, serviços bancários, pequenas clínicas médicas, farmácias, escritórios e restaurantes (Foto 4).

FOTO 4: Áreas de comércio e serviço central



Fonte: Acervo do autor, 2012.

A área de comércio e serviço urbano (b) possui equipamentos de atendimento urbano - escolas, abastecimento, sedes das polícias militar e civil, centros de saúde, edifícios residenciais, bancos e parques urbanos - estão distribuídos ao longo da Avenida Teotônio Segurado e nas paralelas imediatas NS 1 e NS 2 (uma a leste e outra a oeste). A Avenida Teotônio Segurado garante acesso fácil de toda a população a essas atividades, funcionando também como principal eixo de circulação urbana. Avenida que dispõe de dois grandes conjuntos laterais compostos por vias secundárias de lotes: conjunto 1 e conjunto 2, com igual uso porém, de diferentes ocupações. O conjunto 1 na margem esquerda da abriga prédios com altura de até 45 m, podendo ser de uso exclusivo residencial ou comercial. No conjunto 2, na margem direita da Avenida os terrenos possuem em média 6.000m², com índice de ocupação de 30% sendo permitida a construção de

estacionamentos internos, evitando assim a ocupação das vias públicas para este fim.

As áreas de comércio e serviços vicinais (c), que têm a finalidade de atender às áreas residenciais vizinhas, agrupam atividades comerciais de pequeno porte (Ver foto 5) que se localizam sempre nas bordas das quadras residenciais. São armarinhos, panificadoras, butiques e pequenos comércios variados no térreo e com moradias ou salas comerciais na parte superior.

FOTO 5: Área de comércio e serviços vicinais.



Fonte: Acervo do autor, 2012.

As áreas de comércio e serviços locais (d) situam-se em áreas residenciais e em áreas de comércio e serviço regional e de indústria. Tem a finalidade de atender às necessidades imediatas dos moradores no interior das quadras residenciais ou das pessoas que trabalham na região. Nas quadras residenciais o comércio local funciona no interior, nas entradas e nas margens, contando com moradias nos primeiros pavimentos (Ver foto 6).

FOTO 6: Áreas de comércio e serviços locais



Fonte: Acervo do autor, 2013.

As áreas de comércio e serviço regional e de Indústria (e) são destinadas ao comércio de grande porte não poluente; localizam-se ao longo da TO-050, o que favorece o acesso de veículos provenientes de outras cidades ou regiões, permitindo o fluxo de transportes pesados que permanece restrito a essas áreas, não podendo portanto entrar na malha urbana.

FOTO 7: Área de comércio e serviço regional e de indústria



Fonte: Acervo do autor

4.5 Zoneamento morfológico-funcional

A *zona central* de Palmas acumula as funções essenciais da cidade, com destaque para as funções de enriquecimento, especialmente para as atividades de comércio e de serviços que inclui as agências bancárias, e para algumas funções de responsabilidade de alcance regional. Todas essas encontradas no Centro Principal que corresponde ao espaço da Praça dos Girassóis, seu entorno mais imediato bem como trechos da Avenida JK. Neste encontram-se equipamentos “raros” de alcance regional como as secretarias de Estado, Agência do INSS, Procuradoria Geral da União, cartórios, agências de bancos públicos e privados e outras instâncias das diferentes esferas do poder público estadual e municipal, de alcance regional. Os sinais de trânsito estão presentes na zona central embora não sejam tão marcantes. Em todo o tecido urbano de Palmas o sistema de rótulas que orienta o traçado divide

as quadras e tem o claro objetivo de evitar retenções e ordenar o fluxo de veículos. A densidade das construções se prolonga por uma ampla escala horizontal. Nesta área, a função residencial não é predominante, o comércio é diversificado com lojas de miudezas, pequenos armazéns, papelarias, lanchonetes e restaurantes, agências bancárias, cursinhos pré-vestibulares e polos de educação à distância, grandes lojas de venda de veículos, cartórios, empresas financeiras e de prestação de serviços médicos. A maioria dos prédios que abrigam as atividades de comércio e serviços não ultrapassam dois andares na escala vertical. A diversidade do comércio e da prestação de serviços na área central de Palmas e a presença das diferentes instâncias do poder público, estadual e municipal, formam o conjunto de atividades de natureza rara do setor terciário. Essas atividades são responsáveis pela “animação” deste setor durante o dia, que se esvazia consideravelmente à noite, nos finais de semana e dias de feriados.

A *zona pericentral* de Palmas pode ser compreendida pelos limites entre o Córrego Sussuapara ao norte e o Córrego Brejo Comprido ao sul, esta área corresponde à primeira etapa do processo de ocupação da cidade. Nela a função residencial é predominante principalmente a partir do limite com a Zona Central.

A preponderância da função residencial na zona pericentral de Palmas foi favorecida pelo sentido (leste/oeste) da ocupação das primeiras quadras, sendo que a área central se consolidava com as atividades de comércio e serviços no sentido oposto, ou seja, nas imediações da Praça dos Girassóis. Ademais a orientação do projeto original da cidade que permitia o parcelamento das quadras ser determinado pelos adquirentes, promoveu a diferenciação das características internas das quadras, sem prejuízo ao desenho geral da cidade. Portanto, na *zona pericentral* de Palmas a grande maioria das construções possui alto padrão de acabamento, até mesmo as residências geminadas e as *kitnetes*, muito comuns em toda a cidade. De maneira geral, a diferenciação entre as quadras na *zona pericentral* não guarda relação com as condições socioeconômicas que possa existir entre os moradores, este fato está associado às diferentes épocas em que as residências foram construídas. Vale destacar que a verticalização na cidade se apresenta incipiente e rarefeita em toda a cidade e, na *zona pericentral* a maioria dos edifícios ultrapassa cinco andares e são quase sempre residenciais.

FOTO 8: Vista panorâmica das edificações na Zona Pericentral de Palmas



Fonte: Acervo do autor

A zona periférica de Palmas apresenta-se tanto contínua quanto descontínua. A primeira é um prolongamento da zona pericentral que abriga 4 subcentros funcionais internamente diferenciados. O primeiro subcentro da zona periférica contínua abriga uma extensa área de comércio e serviços industriais não poluentes ao longo da rodovia TO-050. Prevista no Plano Diretor de Palmas, esta área reúne atividades industriais diferenciadas, como indústrias de blocos e tijolos pré-moldados, madeireiras e outras indústrias de tornearia e de serviços mecânicos, além de grandes galpões e depósitos de armazenamento de mercadorias para atender ao comércio e setor de serviços em geral. Esta área pode ser considerada como um *subcentro misto*, dado à multiplicidade de funções (residencial, comercial e industrial) que desempenha, pois abriga o segmento industrial não poluente e concentra as atividades de carga e descarga fora do espaço urbano da cidade, evitando a circulação de grandes veículos na área central de Palmas. Na Avenida Palmas Brasil, o segundo subcentro da zona periférica contínua localiza-se na Quadra 604 Sul. Pode ser considerado um *subcentro especializado*, sendo fruto da iniciativa do poder público para deslocar atividades de comércio e serviços para outros pontos da cidade. Nesta área foram implantados, equipamentos urbanos públicos como pontos de acesso gratuito à internet, comércio diversificado de bares e restaurantes, que visam atrair consumidores para essa parte da cidade, tornando-se por isso um subcentro polifuncional modesto, dentro do espaço urbano de Palmas.

A Avenida Teotônio Segurado é um importante eixo viário na *Zona Periférica Contínua* de Palmas, que separa a cidade e estabelece a diferenciação das áreas a leste e a oeste. As quadras localizadas a oeste da Avenida Teotônio Segurado ainda se encontram parcialmente ocupadas e aquelas à leste da Avenida correspondem ao espaço previsto para ser urbanizado e ocupado na etapa inicial da cidade e, por isso, são mais densas e movimentadas. A presença de comércio e serviços tanto nas bordas quanto no interior de quase todas as quadras impede a formação de *subcentros funcionais*. Porém, ao longo da Avenida Teotônio Segurado na quadra 503 Sul e adjacências, se encontra-se o terceiro subcentro da zona periférica contínua, com comércio e prestação de serviços especializados ligados a hospitais, saúde, universidades privadas, entre outros, que estabelecem as relações de alcance regional como é o caso da Faculdade ITOP, Procuradoria Geral da União, diversos Conselhos de Classe, o prédio do Espaço Médico e demais hospitais e clínicas particulares e de serviços de saúde. O comércio e os serviços de alcance municipal e urbano estão ligados ao hipermercado e o “atacadão” de artigos comerciais.

Considerado como quarto subcentro na *zona periférica contínua* de Palmas, a “Vila União” merece destaque como um *subcentro polifuncional*, composto por três quadras na área prevista para expansão da cidade ao norte, cuja importância e dinamismo estão diretamente ligados ao processo de expansão do tecido urbano da cidade. A condição de *subcentro polifuncional* se deve principalmente à autossuficiência do comércio e prestação de serviços nessa área da cidade.

A Vila União está localizada sobre uma colina suave de frente para o lago e para a Serra do Lajeado, próximo ao centro administrativo, que em função da localização privilegiada em relação à área central e beleza paisagística, havia sido doada a políticos e personalidades influentes pelo então governador Siqueira Campos. Ao ser eleito em 1990 para suceder o governador Siqueira Campos, o governador Moisés Avelino autorizou a ocupação dessa área pela população de baixa renda, na tentativa de solucionar o crescente número de aglomerados que se formavam no entorno da nova capital. Esse espaço se tornou um marco na forma de crescimento e de desenvolvimento do Plano Diretor de Palmas (COCOZZA, 2007, p. 134).

Dentro do setor planejado de Palmas, a Vila União é o único espaço que se assemelha a um bairro das cidades espontâneas. De acordo com Coccozza (2007,

p.134), a identidade que se criou ao longo do processo de ocupação e conformação dessa área originou diferenças e características próprias, não somente em relação à nomenclatura das siglas que identificam as quadras do Plano Diretor de Palmas, mas, principalmente, em função da força comunitária apoiada por programas habitacionais e de autoconstrução que substituiu a imagem de invasão, pela de local rico de vida urbana. O centro comercial, mercado, praias, praças e a feira atraem moradores de todas as partes da cidade.

As quadras inicialmente ocupadas²⁰ seguiram parcialmente o desenho do projeto original da cidade. De acordo com Coccozza (2007, p. 134), o processo de ocupação da Vila União exigiu adaptações ao projeto original, para ordenar o crescimento e legitimar os lotes no interior das quadras. Por se tratar de uma população com renda familiar mais baixa, o parcelamento determinou lotes unifamiliares menores do que nas outras quadras da cidade, favorecendo a ocupação e o adensamento da área. Na Vila União os processos sociais e a gestão do espaço promoveram uma relação comunitária, que se evidencia na conformação espacial. As ruas estreitas e por vezes sinuosas favorecem as relações de vizinhança e quase sempre convergem para a feira da “307 Norte”²¹, onde a instalação de pequenos estabelecimentos comerciais promoveu a mudança de uso do seu entorno (Ver fotos 10 e 11).

²⁰ A Vila União compreende as quadras 303 Norte, 305 Norte e 307 Norte que na nomenclatura antiga equivalem a Área Residencial Noroeste ou ARNO 31, ARNO 32 E ARNO 33.

²¹ As feiras em Palmas são marcas da interação pública entre os moradores. Ponto de encontro de grande parte da população e opção de lazer e cultura, serviços e entretenimento. As estruturas físicas são similares, uma cobertura metálica que demarca o espaço e a paisagem, os feirantes e os produtos são praticamente os mesmos: frutas, verduras, temperos, farináceos, grãos e artesanato, dentre outros.

FOTO 9: Entrada da quadra 307 Norte sentido “Feira da 307”



Fonte: Acervo do autor, 2013

FOTO 10: Vista panorâmica do entorno da quadra 307 Norte



Fonte: Acervo do autor, 2013.

O Setor Santo Amaro no limite norte do Plano Diretor de Palmas pode ser considerada como *Zona Periférica Descontínua Desorganizada* em função das peculiaridades presentes no processo de ocupação e apropriação desse espaço por parte da população. O processo de ocupação dessa área se caracteriza, dentre outros, pelo sistema de autoconstrução das residências, quase sempre sem acabamento externo, onde, muitas vezes, parte dos cômodos é coberta por lonas e

tapumes de madeira (Ver foto. 11). Até recentemente, apenas parte da área do Setor Santo Amaro estava localizada dentro do Plano Diretor de Palmas, sendo que a área externa ao Plano está sendo ocupada pela população de baixa renda de maneira orgânica. Vale destacar que o serviço de saneamento básico na área é praticamente inexistente, sem rede de esgotos e coleta regular do lixo. As dificuldades de acesso ao centro de Palmas acentuam o isolamento da área, onde os caminhos incertos que levam ao local, muitas vezes têm como referência as picadas na vegetação de cerrado.

Essas características convergem para a afirmação do Setor Santo Amaro na condição de *Zona Periférica Descontínua Desorganizada*. Aparentemente, essa área da cidade não se diferencia fisionomicamente das favelas de cidades maiores. São populações que enfrentam dificuldades econômicas e financeiras, para se integrarem aos sistemas formais que estruturam a vida de relações da cidade. Quase sempre se dedicam ao trabalho informal ou, até mesmo atividades rurais, dado que esse loteamento se encontra na área de transição entre o espaço urbano e a área rural de Palmas.

FOTO 11: Modelo das construções e vista parcial do Setor Santo Amaro



Fonte: Acervo do autor.

Nas páginas precedentes consta que o parcelamento das quadras poderia ser determinado pelos adquirentes, dessa forma cada quadra seria delimitada de maneira específica, o que não traria prejuízos ao desenho. Entretanto, a marcha da urbanização seguiu caminhos próprios se desviando do projeto original, onde a abertura e implantação progressiva das quadras determinaria o ritmo do crescimento urbano. Este modelo evitaria a dispersão das frentes de urbanização pela área total prevista para abrigar a cidade, garantindo o aproveitamento racional e econômico da infraestrutura de serviços públicos.

A posição geográfica central do estado do Tocantins no Brasil e de Palmas em relação ao Estado atraiu imigrantes de muitas partes do país. Ademais, a

ausência de cidades nessa região com capacidade de atrair migrantes, intensificou os fluxos migratórios motivados cada vez mais pelo impacto da fundação de Palmas. O aumento desses fluxos em direção a Palmas favoreceu o adensamento da população no entorno da cidade e pressionou o poder público na cessão de novas áreas para ocupação. Porém, desde a elaboração do “Plano Diretor Urbanístico de Palmas” estava previsto áreas de expansão da cidade, tanto ao norte quanto ao sul, o que levou as diferentes esferas do poder público a implantar programas habitacionais na tentativa de corrigir e conter as invasões irregulares, evitando a formação de glomerados.

Em 1996, o governo municipal organizou a primeira avaliação do Plano Diretor de Palmas e da gestão de sua administração, com a participação de técnicos do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), dos governos municipal e estadual e dos autores do Plano Diretor Urbanístico de Palmas que resultou no documento chamado “Palmas 2000”. Neste encontro, constatou-se que durante a implantação da cidade a estratégia de ocupação urbana planejada para se realizar em etapas bastante definidas, havia se alterado. Destarte, a lógica econômica programada para instalação das infraestruturas no sentido leste/oeste expandiu-se no sentido norte/sul (PALMAS, 2002, p. 17, np).

Os agentes sociais envolvidos nas estratégias de formação do preço e do acesso às terras empurraram a maioria da população de baixa renda para Taquaralto, na região determinada para expansão sul da cidade, principalmente a partir dos anos de 1990. O processo de ocupação difusa resultou em baixas densidades de ocupação nos limites do Plano Diretor de Palmas, com rebatimentos na subutilização da infraestrutura urbana e impactos sobre o orçamento municipal na prestação de serviços comunitários. A pressão social dos moradores das áreas mais densas e pobres na parte sul, reivindicava equipamentos e serviços comunitários básicos, dentre outros (COCOZZA, 2007, p. 133; PALMAS, 2002, p. 17. np).

A baixa densidade na ocupação do solo urbano no Plano Diretor de Palmas causou impactos negativos nos custos de implantação da infraestrutura urbana, provocou o espalhamento da cidade, pressionou a capacidade de resposta do poder público para implantação de infraestrutura urbana e favoreceu as invasões nas áreas públicas e privadas. Essa situação nova colaborou no direcionamento da população migrante e de baixa renda, sem condições de adquirir moradia na região central da cidade a buscar alternativas de subsistência principalmente em

Taquaralto, ao sul. Vale destacar que Taquaralto já funcionava como área de contenção dos trabalhadores e imigrantes durante a construção de Palmas,²² passando a ser o ponto central nas análises técnica do documento “Palmas 2000” (PALMAS, 2002. p. 17. np).

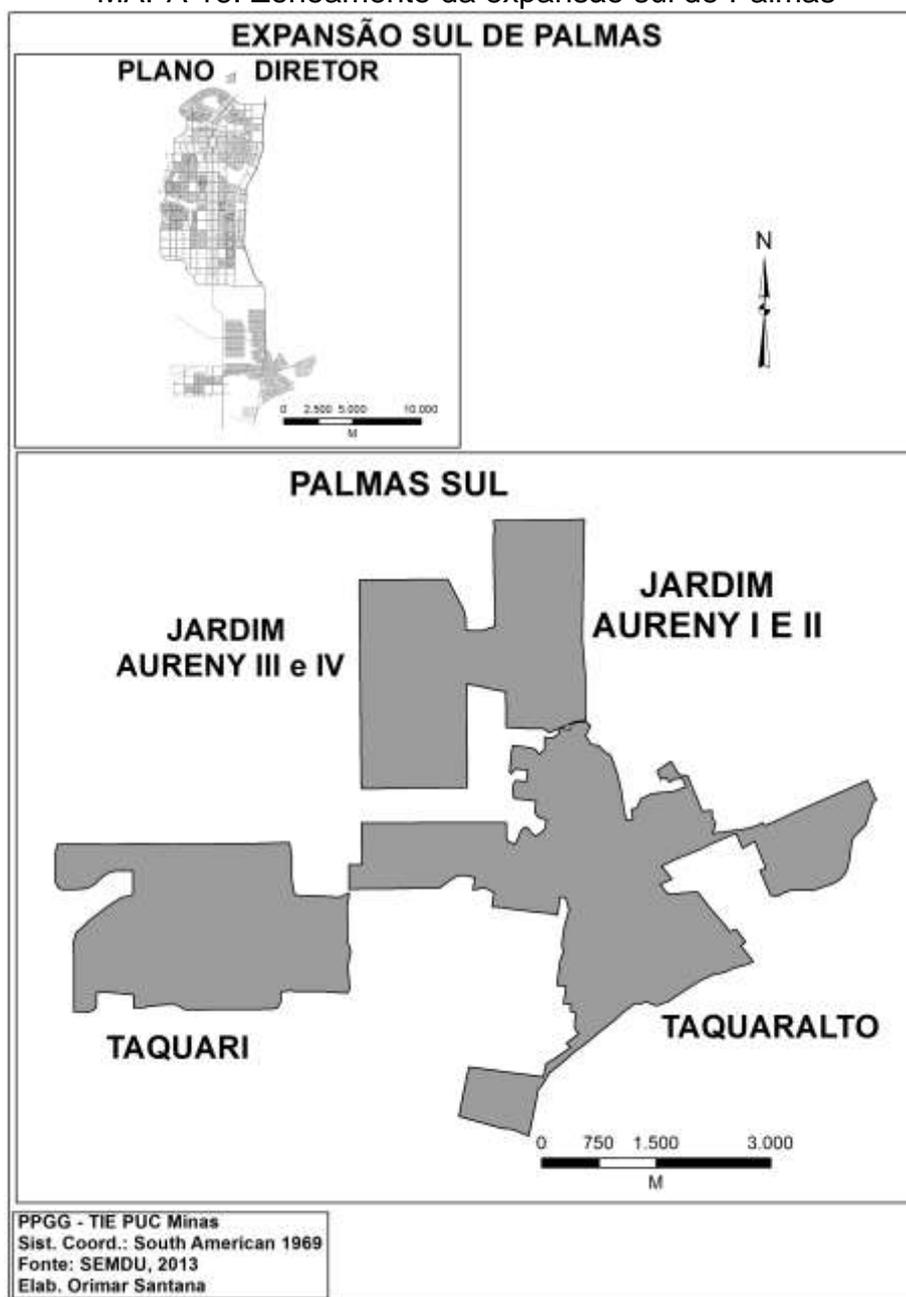
O espaço urbano já consolidado de Taquaralto favoreceu a aparecimento de loteamentos, inicialmente por parte da iniciativa privada e seguida pelo governo do Estado que disponibilizou 4.129 (quatro mil cento e vinte e nove) lotes ao longo da antiga Rodovia 134, hoje TO – 050, que foram ocupados gradativamente.

Posteriormente, para atender a demanda crescente por habitação, o Governo Estadual promoveu outro assentamento de populações de baixa renda nos loteamentos denominados Jardim Aurenny I, II, III e IV²³ contíguos a Taquaralto (Ver mapa 12).

²² As informações orais de moradores afirmam que havia uma barreira física vigiada pela Polícia Militar, entre o Córrego Taquaruçu Grande e o distrito de Taquaralto, para evitar a entrada daqueles que não trabalhavam ou não possuíam imóveis no Plano Básico durante a construção da cidade.

²³ Os loteamentos Jardim Aurenny I, II, II, IV foram promovidos pelo poder público estadual, cujo nome é uma homenagem do governador na época, José Wilson Siqueira Campos à sua esposa Dona Aurenny Siqueira Campos. (nota do autor).

MAPA 16: Zoneamento da expansão sul de Palmas



Fonte: Elaboração do autor a partir da base digital SEDUH, 2013.

Os loteamentos referentes ao Jardim Aurenny I, II, III, e IV perfazem um total de 11.768 (onze mil setecentos e sessenta e oito) lotes, divididos em quatro glebas de 938,69 *há* de área total localizada a oeste da Rodovia TO – 050. Com função predominantemente residencial, em cada uma das quatro divisões do Jardim Aurenny pode se observar a existência de atividades comerciais e serviços básicos que atendem as necessidades mais imediatas da população local. Outra área contígua, Jardim Taquari, representa a iniciativa mais recente do poder público em promover o

programa de assentamento urbano de interesse social, que disponibilizou 8.000 lotes unifamiliares para população de baixa renda, com capacidade para abrigar 70.000 habitantes (PALMAS, 2003). Nessa região a função residencial também é predominante (Foto 13), com pequeno comércio principalmente de gêneros alimentícios, que atende a população local, mas, em se tratando de maior diversidade na oferta de produtos e na prestação de serviços, é necessário se deslocar para Taquaralto ou até mesmo Palmas.

FOTO 12: Vista panorâmica Jardim Taquari



Fonte: Acervo do autor

O conjunto de informações descritas acima colabora, para a caracterização da Região de Taquaralto como *Zona Periférica Descontínua Organizada*. A condição de zona periférica se deve à sua localização fora dos limites do Plano Diretor de Palmas, do ponto de vista do seu ordenamento territorial, Taquaralto encontra-se distante aproximadamente 7 km do limite sul do Plano Diretor de Palmas, dando origem a uma descontinuidade espacial que caracteriza a vida de relações da população de Taquaralto.

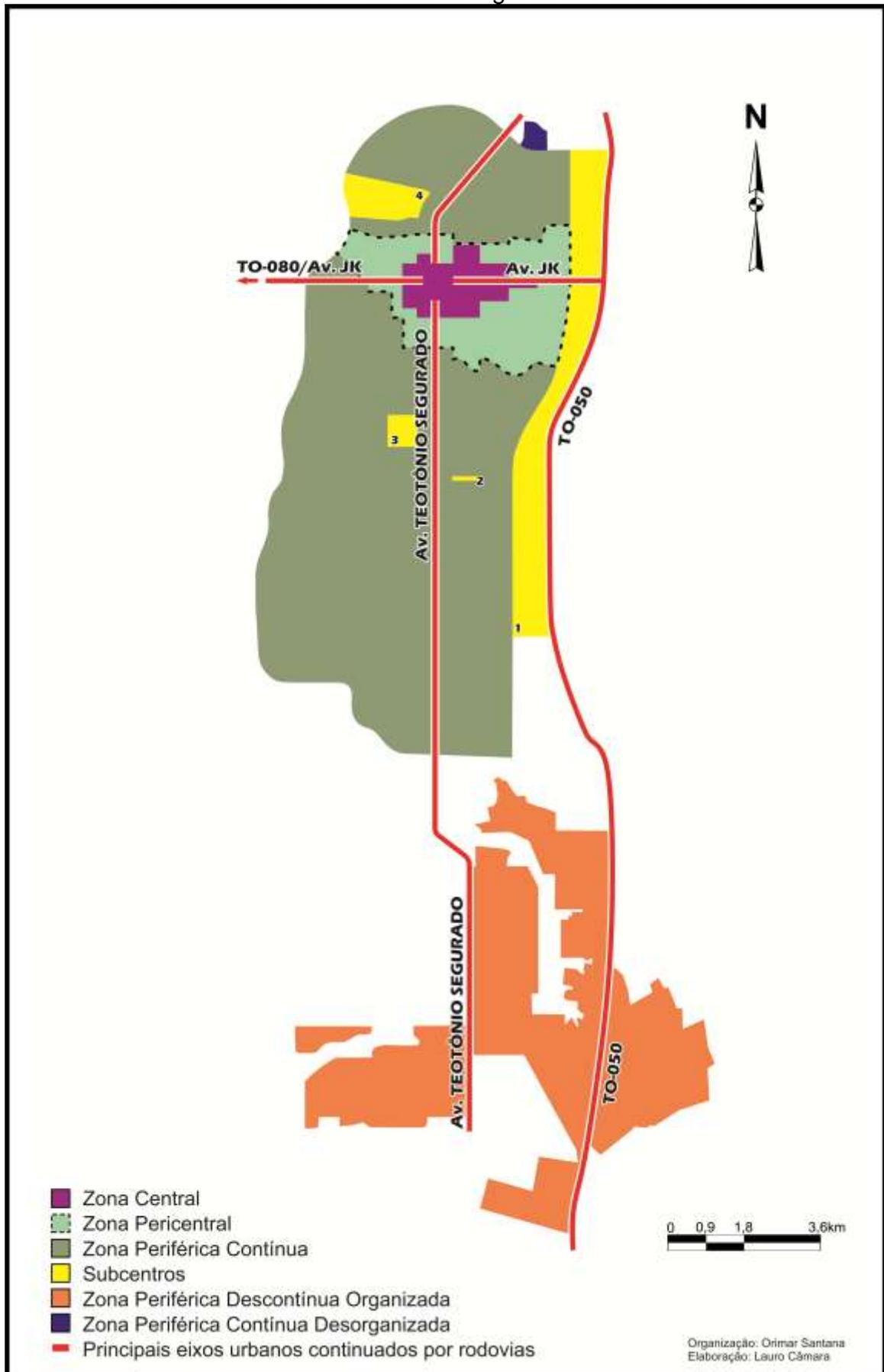
Diferentemente de um *subcentro polifuncional* modesto e outro *especializado* que Amorim filho identificou nas cidades médias mineiras, Taquaralto exerce o duplo papel de “*subcentro polifuncional especializado*”, pois oferece à população local e do seu entorno (Jardim Aurenny I, II, III e IV e Jardim Taquari) um comércio pujante e diversificado além de prestação de serviços que muitas vezes atrai moradores de Palmas.

A presença de equipamentos de alcance regional em Taquaralto podem ser identificados pelos cartórios e agências de prestação de serviço público de saúde (INSS), diversas agências bancárias e Agência dos Correios.

De acordo com o documento Palmas Sul: Plano Diretor de Ordenamento Territorial elaborado em 2003 pela equipe técnica da Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano de Palmas, em Taquaralto existem diversos loteamentos aprovados e registrados e outros aprovados, mas não registrados, que constitui uma reserva privada de 3.731 lotes, para assentar uma população de 14.177 habitantes. Essas informações reforçam a caracterização da Região de Taquaralto como *Zona Periférica Descontínua Organizada* tendo em vista caráter legal desse assentamento que foi promovido pelo poder público Estadual e iniciativa privada.

A caracterização dos diferentes setores urbanos de Palmas e do seu entorno, possibilitou a elaboração de um cartograma sintético, de natureza exploratória, com as principais zonas morfológico-funcionais do espaço intraurbano (Ver fig.11).

FIGURA 11: Zoneamento morfológico-funcional de Palmas



Mesmo tendo sido projetada e construída, Palmas apresenta a morfologia funcional da área urbana de considerável complexidade. Um centro principal, subcentros polifuncionais, extensa zona pericentral e periferias que se distinguem em áreas organizadas e desorganizadas.

Em função das atividades de prestação de serviços, principalmente públicos, atividades comerciais, maior densidade de construções, de veículo e pessoas o centro de Palmas representa o local mais dinâmico de toda a cidade. Funcionalmente bem estruturado, os equipamentos públicos dessa área possibilitam grande alcance regional e até mesmo de outros Estados. Os quatro subcentros identificados na *zona periférica contínua* de Palmas atuam no sentido de conter as pessoas e as atividades em diferentes pontos da cidade. Os mais distantes apresentam diferenças consideráveis, pois o caráter desorganizado da Lagoa da Ema aponta para a necessidade de investimentos em políticas públicas, na implantação de infraestrutura básica à população local. No caso de Taquaralto observa-se autossuficiência no que tange a setores importantes como comércio e prestação de serviços.

Em sentido mais amplo, o espaço urbano de Palmas se caracteriza pelos grandes espaços vazios que colaboram para a organização morfológica difusa, desigual e contraditória da capital tocantinense. Os agentes sociais envolvidos nesse contexto são representados principalmente pelo poder público, com ações mitigadoras a partir de projetos sociais e programas de assentamento urbano de interesse social e o mercado imobiliário, com o lançamento constante de novos loteamentos no entorno de Palmas, contribuindo cada vez mais para o espalhamento da cidade e a permanência dos vazios no espaço interno do Plano Diretor.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o processo de construção de Palmas para ser a capital do novo estado do Tocantins, diferentes elementos foram considerados para que a cidade representasse de fato a implantação de uma realidade nova. A escolha do sítio ideal para construção da nova capital levou em conta, além das características físicas do relevo, do clima e da rede hidrográfica, aspectos econômicos e geopolíticos, com vistas a deslocar o eixo de crescimento e desenvolvimento de outras regiões mais dinâmicas, para a região central do Estado, na tentativa de minimizar as desigualdades regionais. Sendo assim, a construção de Palmas representa parte das iniciativas do poder público em incentivar e intensificar o processo de ocupação do interior do país.

Ao analisar o contexto geográfico da rede urbana do Tocantins no período anterior ao ano de 2000, observa-se que um grupo de municípios liderados por Araguaína, Gurupi e Porto Nacional comandava a rede urbana tocantinense, mas entre 2000 e 2010, Palmas se apresenta no comando com uma realidade que altera a rede urbana do Estado, pois concentra e polariza as funções urbanas político-administrativas e de prestação de serviços, que demonstram a importância de algumas cidades na hierarquia de sua região. Ademais, entre 2000 e 2010 a população urbana da capital passou de 134.179 habitantes, para 221.742 habitantes, consolidando seu poder de atração e ampliando seu porte demográfico.

Palmas também se destaca no recorte microrregional, no conjunto dos onze municípios que compõem a Microrregião de Porto Nacional, sendo que sua população representa mais de 70% do total da microrregião, sua densidade demográfica é superior a 100 habitantes por km², podendo-se afirmar que mesmo não sendo o maior município em extensão territorial, ele é o mais denso além de ser o mais populoso de toda Microrregião. Em relação ao PIB, mesmo com dois municípios da microrregião se destacando entre os 10 maiores no âmbito do Estado, Porto Nacional e Palmas, a Capital apresenta o maior PIB da Microrregião. Os aspectos destacados aqui favorecem a caracterização de Palmas como uma cidade média, tendo em vista que os setores de comércio, transporte, comunicação, energia, prestação de serviços (especialmente públicos), garantem sua funcionalidade urbana e supremacia no âmbito da rede urbana, desde sua construção.

No que se refere às relações externas os fluxos rodoviários e aéreos interestaduais e intermunicipais, com origem em Palmas, demonstram a importância da capital do Tocantins, tanto no contexto local como regional. A análise dos fluxos de ônibus intermunicipais que partem de Palmas reafirma o papel central da Capital, na medida em que todas as regiões do Estado são atendidas por linhas de ônibus com viagens regulares diárias. Em relação aos fluxos com origem em Palmas para fora do Estado, merecem destaque aqueles ocorridos entre a cidade e outras pertencentes aos estados da Região Norte e Sul do País. Os fluxos aéreos intermunicipais são mais modestos, pois apenas Araguaína recebe vôos diários de Palmas, sendo que Gurupi possui rotas autorizadas pela ANAC, mas o aeroporto encontra-se em fase de adaptações da estrutura física, às exigências da INFRAERO. Os fluxos aéreos interestaduais de Palmas demonstram certa singularidade, na medida em que a maioria das viagens aéreas diárias originadas do aeroporto de Palmas tem como destino alguns estados das regiões Norte, Centro-Oeste e Sul, limitando assim o alcance regional da capital tocantinense em relação às regiões Sudeste e Nordeste. Esta constatação não deve intimidar as iniciativas de tornar mais dinâmica e abrangente a centralidade de Palmas, deve sim incentivar os investimentos nas estruturas produtivas do Estado, com vistas a diversificar e fortalecer os fluxos com origem em Palmas, na direção das capitais e grandes cidades da Região Norte do País.

O processo evidente de expansão do tecido urbano da capital do Tocantins pode ser identificado pela crescente abertura de novos loteamentos no entorno da cidade, contrastando com os grandes vazios existentes no Plano Diretor de Palmas. Este fato se deve principalmente às ações dos agentes sociais representados principalmente pelo poder público local e pelo mercado imobiliário, que através de processos diferenciados trabalham na direção de alterar as funções urbanas e transformar as formas espaciais, imprimindo novas localizações e realocações das atividades e da população nos espaços urbanos.

Tratando-se especificamente da estrutura morfológico-funcional de Palmas, constata-se que esse se subdivide em 5 zonas principais que são: zona central bem definida com a concentração de atividades terciárias; zona pericentral relativamente extensa com predomínio da função residencial e integrando ao seu espaço equipamentos importantes como o Hospital Geral de Palmas, o Terminal Rodoviário de Palmas, dentre outros, 4 subcentros cujas características diferenciadas no

processo de formação configuram os aspectos dinâmicos que os diferencia da zona central e 2 tipos de zona periférica descontínua, sendo uma delas organizada por loteamentos e outra desorganizada, com características de vila.

De acordo com o IBGE (2010), a população urbana na sede do município de Palmas em 2010 era de 221.742 habitantes. Entretanto, para caracterizar uma cidade média Amorim Filho (2005) adverte que o porte demográfico, sozinho, não é suficiente, sendo necessário considerar outros critérios para classificar esse grupo de cidades. Em se tratando de Palmas, além do critério demográfico, o papel de capital do Estado, a posição de destaque na rede urbana do Estado e de sua microrregião, o alcance dos fluxos rodoviários e aéreos e seu zoneamento morfológico-funcional intraurbano, permitem afirmar que Palmas é uma cidade média. Destarte, essa cidade primaz que assumiu o comando da rede urbana do Tocantins desde sua construção, representa um espaço urbano privilegiado de pesquisas. Vale lembrar que além de centralizar a rede urbana tocantinense, Palmas chama atenção não somente por ser a última cidade construída do século XX, mas também por sua posição geográfica e geopolítica privilegiadas, que representa um elo indispensável no processo de integração dos Estados da Amazônia legal, e da região Norte do Brasil.

Em termos de perspectivas, sugere-se a hipótese de que Palmas, por seu crescimento demográfico, suas funções administrativas de capital de Estado e por tudo que foi analisado nesta pesquisa, não deverá permanecer por muito tempo na condição de cidade média. É iminente o tempo em que ela subirá para o patamar hierárquico das grandes cidades, sinalizando idiosincrasias novas, passíveis de serem investigadas.

É necessário registrar que ao estudar as cidades médias de Minas Gerais a partir de 1973, Amorim Filho constatou aspectos que se repetiam e diferenciavam essas cidades, sendo assim elaborou os critérios gerais a partir dos quais é possível classificar as cidades de uma região, além de observar os aspectos fisionômicos intraurbanos desses organismos urbanos. Vale destacar a natureza espontânea das cidades investigadas pelo autor que reflete diretamente na sua proposição de um Modelo de Zoneamento Morfológico-Funcional para compreensão das cidades médias. A aplicação de um modelo urbano elaborado a partir de tais critérios pode apresentar discrepâncias, ou até mesmo ser incompatível com uma cidade projetada e construída. Entretanto, o que se observa ao final da pesquisa é a grande

compatibilidade e aplicabilidade do Modelo mencionado, para as cidades médias à cidade de Palmas, capital do Tocantins e última cidade projetada e construída no Brasil, no limiar do Século XXI.

REFERÊNCIAS

ALVIM, Ana Márcia Moreira. **Cidades médias em Minas Gerais e no Chile**: um estudo comparativo entre Formiga e Ovalle. 1998. 200f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Tratamento da Informação Espacial.

ALVIM, Ana Márcia Moreira; CARVALHO, Paulo Fernando Braga de. **Análise da microrregião de Divinópolis**: sua dinâmica econômica e populacional. 2006. 53 f. Projeto de pesquisa - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (Campus Contagem), Departamento de Geografia.

ALVIM, Ana Márcia Moreira. **Análise da rede urbana de Minas Gerais a partir dos fluxos migratórios nos períodos 1986-1991 e 1995-2000**. 2009, 187 f. Tese (Doutorado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa Pós-Graduação Tratamento Informação Espacial.

AMORIM FILHO. Oswaldo Bueno. Um esquema metodológico para o estudo das cidades médias. **Anais do II Encontro Nacional de Geógrafos**. Belo Horizonte: IGC/UFMG. 1976.600 p., p. 6-15

AMORIM FILHO. Oswaldo Bueno; SENA FILHO. Nelson. **A morfologia das cidades médias**. Goiânia. Ed. Vieira, 2005.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; DINIZ, A. M. A. Boa Vista, Roraima: uma cidade média na fronteira setentrional do Brasil. In: MOURA, A. M. S; SENA FILHO, N. (org.): **Cidades**: Relação de poder e cultura urbana. Goiânia: Editora Vieira, 2005, p. 13 - 34.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. RIGOTTI, J. I. R. CAMPOS, J. Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais. **RA'E GA - O Espaço Geográfico em Análise**. Curitiba, n. 13, p. 7-18, 2007. Editora UFPR.

ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO TRANSPORTE AÉREO. Disponível em:

http://www.anac.gov.br/Conteudo.aspx?slCD_ORIGEM=26&ttCD_CHAVE=173.

Acesso em: 13/05/2013.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. 525p.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline; CHABOT, Georges. **Tratado de geografia urbana**. Barcelona: Vicens-Vives 1970. 587p.

BERTINI, Glauciene da Costa. **Pitangui**: rede urbana e zoneamento morfológico-funcional de um centro urbano emergente de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2011. 242 f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Tratamento da Informação Espacial.

BESSA, Kelly; CORADO, Vaneça. A dinâmica recente do segmento de rede urbana no Tocantins: as implicações da construção de Palmas para Porto Nacional. **GeoTextos: Revista da Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Bahia**, V.7, n.1, p.31-57, jul. 2011.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES – MC. 2013. DISPONÍVEL EM : <http://www.mc.gov.br/DSCOM/view/Exportar.php#>. Acesso em 16/06/2013

BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO - MT. 2013. Disponível em: <http://www.cadastur.turismo.gov.br/cadastur/PesquisarEmpresas.action>. Acesso em 17/05/2013.

CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes. Algumas Considerações Sobre a Identificação de Cidades Médias. In: SPÓSITO, Maria Encarnação B. **Cidades médias**: espaços em transição. 1 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007. 630 p.

CLARK, David. **Introdução à geografia urbana**. São Paulo: DIFEL, 1985. 286p.

CELTINS. COMPANHIA DE ENERGIA ELÉTRICA DO ESTADO DO TOCANTINS.
Disponível em: <www.celtins.com.br>. Acesso em 17/05/2013.

COCOZZA, Glauco de Paula. 2007. 253 p. Paisagem e Urbanidade: os limites do projeto urbano na conformação de lugares em Palmas. Tese (Doutorado) Universidade de São Paulo – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

CORTEZZI, Francisco Martins. **Oliveira-MG**: uma 'cidade média' na zona perimetropolitana de Belo Horizonte?. 2011. 172 f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Tratamento da Informação Espacial.

CORREA, Roberto Lobato. O Estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. (In) **Revista Brasileira de Geografia** / Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Rio de Janeiro, ano 50, n.2, p.107- 124 abr./jun. 1988.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1999. 94p. (Princípios; 174)

CORREA, Roberto Lobato. Uma nota sobre o urbano e a escala. **Revista Território**. Rio de Janeiro. Ano 7, 11, 12 e 13 - set./out., 2003. p. 133 – 136.

COSTA DE SÁ, Patrícia Rodrigues. **Os centros urbanos emergentes de Minas Gerais**. 2001 xi, 171f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Tratamento da Informação Espacial

DOLLFUS, O. **A análise geográfica**. Coleção “Saber Atual”. Difusão Europeia do Livro. São Paulo, 1973. Tradução: Heloisa de Lima Dantas do título Original: L’analyse géographique.

DOLLFUS, O. **O espaço geográfico**. 4. ed. São Paulo: Difel, 1982. 121p. (Saber atual)

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – **INFRAERO**.

Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/links.html>>. Acesso em 14/05/2013.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO TOCANTINS (FIETO).

SONDAGEM INDUSTRIAL: o termômetro da indústria tocantinense. Palmas, Tocantins - Ano VI, n. 24, Outubro/Dezembro de 2012. Disponível em:

<<http://www.fieto.com.br/DownloadArquivo.aspx?c=32ab4e6e-0f66-4602-8b24-2c527f4ae4b6>>. Acesso em 17/05/2013.

FIGHERA, Daniela da Rocha. **A efetividade do projeto de cidades ecológicas de Palmas – TO pelos seus espaços verdes**. 2005, 187 fl. Dissertação (Mestrado) – UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS Curso de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP). Centro de Estatística e Informações. **Perfil demográfico do Estado de Minas Gerais - 2002**. Belo Horizonte, 2003

GEORGE, Pierre. Précis de Géographie Urbaine. Paris, P. U. F., 1969, 289p. (p. 38 a 71). Traduzido e condensado pelo Professor Oswaldo Bueno Amorim Filho (PUC Minas), com o título: **Conceitos clássicos da geografia urbana sitio e posição (situação)**.

GEORGE, Pierre. **Geografia urbana**. Tradução pelo Grupo de Estudos Franceses de Interpretação e Tradução. São Paulo: DIFEL, 1983. 236p.

GEORGE, Pierre. **Os métodos da geografia**. 2. ed. São Paulo: DIFEL, 1986. 119p.

GOMES, Horieste; TEIXEIRA NETO. Antonio; BARBOSA, Altair S. **Geografia**: Goiás-Tocantins. 2 ed. Goiânia: Editora da UFG. 2005, 270p.

GUARDA, Simone Dutra Martins. **Expansão urbana do entorno do lago do município de Palmas – TO (1990, 1993, 1999, 2002, 2005)**: acompanhamento por dados de sensoriamento remoto. 2006. 129 fls. Dissertação (Mestrado) Universidade

Federal do Tocantins. Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente.
Palmas

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Documentos para Disseminação. Memória Institucional 17. **Evolução da Divisão Territorial do Brasil 1872 – 2012**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em:
<ftp://geofp.ibge.gov.br/organizacao_territorial/divisao_territorial/evolucao_da_divisao_territorial_do_brasil_1872_2010/evolucao_da_divisao_territorial_do_brasil_publicacao_completa.pdf> Acesso em: 18/03/2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Departamento de Geografia. **Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões** – Rio de Janeiro: IBGE, v. 2, t. 1, p. 1-124, 1990. Disponível em:
<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-20RJ/DRB/Divisao%20regional_v02t02.pdf>. Acesso em: 25/03/2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Malhas Digitais**. Municipio_2010. Disponível em:
<<http://www.ibge.gov.br/home/download/geociencias.shtm>>. Acesso em: 16/01/2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sistema IBGE de Recuperação automática** - SIDRA. 2010.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS (IPEA)/IBGE/UNICAMP. **Caracterização e tendência da rede urbana no Brasil**: redes urbanas regionais: norte, nordeste e centro-oeste. Brasília/Campinas:IPEA/IBGE/UNICAMP. 2002. 263p.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS (IPEA) / INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA(IBGE)/UNICAMP. IPEADATA. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br>>. Acesso em 12/02/2013

LAJUGIE, Joseph. **Les ville moyennes**: Paris, Cujas, 1974, 216 p.

LAMAS, Jose Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian Fundação para a Ciência e a Tecnologia. 2000.

MÃOS À OBRA. CONSTRUÇÃO CIVIL, ARQUITETURA, COMÉRCIO, CLASSISTA ETC. Edição nº 6 / ANO 2. PALMAS – TO – Março – 2013. Distribuição gratuita.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica**: ciência e conhecimento científico, métodos científicos, teoria, hipóteses e variáveis, metodologia jurídica. 4. ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2004. 305p.

MARQUES DA COSTA, Eduarda. Cidades médias. Contributos para a sua definição In: **Finisterra. Revista portuguesa de geografia**. V. 37, n. 74 (2002). Lisboa (Portugal): Centro de Estudos Geográficos. Faculdade de Letras. Universidade de Lisboa, 2002. p.101-128.

MORAIS, Paula Benevides de et al. **O uso de Protocolo de Avaliação Rápida (PAR) para avaliação da integridade ambiental de um trecho urbano do Córrego Sussuapara, Tocantins, Brasil**. 200? s.p.

MIRANDA, E. E. de; (Coord). **Brasil em relevo**. Campinas: Embrapa Monitoramento por Satélite, 2005. Disponível em: <http://www.relevobr.cnpm.embrapa.br>. Acesso em: 14/ jun. 2013

PALMAS. Instituto de Planejamento Urbano de Palmas. **Plano diretor de Ordenamento Territorial**. Palmas, 2002. [s. n.]. (Caderno de Revisão do Plano Diretor de Palmas).

PALMAS. Instituto de Planejamento Urbano de Palmas. **Palmas Sul: Plano Diretor de Ordenamento Territorial**. Palmas, 2003. [s. n.]

PELLETIER, J. DELFANTE, C. **Cidades e urbanismo no mundo**. Título original: *Villes est urbanisme dans Le monde*. Trad. Sylvie Conape. Lisboa, 2000.

ROCHEFORT, Michel. **L'organisation urbaine de l'Alsace**. Paris: Les Belles Lettres, 1960, 384 p.

RODOVALHO, Sara Afonso. **Palmas, do projeto ao plano: o papel do planejamento urbano na produção do espaço**. 2012. 193 fls. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Tocantins. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. Palmas

SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981. 203p

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. São Paulo, Hucitec, 1994. 145p.

SATHLER, Douglas; MONTE-MOR, Roberto L. CARVALHO, José Alberto Magno de. **As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira**. *Nova econ*. [online]. 2009, v.19, n.1, pp. 11-39. ISSN 0103-6351. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-63512009000100002>> Acesso em: 15/ jun. 2013.

PALMAS. Prefeitura Municipal. Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (Semdu). **Malha digital de Palmas**. Palmas: SMDUH, 2013.

TOCANTINS. Secretaria da Infraestrutura. Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Tocantins (DERTINS). Disponível em: <<http://portal.to.gov.br/>>. Acesso em 13/05/2013.

TOCANTINS. Secretaria do Planejamento (SEPLAN). Diretoria de Pesquisas e Informações Estratégicas. **Anuário Estatístico do Estado do Tocantins**. V. 1

(1989/1996) Palmas -TO (1997), V. 2 (1997/2002) Palmas-TO (2003), V. 3 (2004/2007) Palmas – TO (2009).

TOCANTINS. Secretaria do Planejamento (SEPLAN). Diretoria de Pesquisas e Informações Estratégicas. **Release do produto interno bruto do Estado do Tocantins – 2010**. Disponível em:

<http://www.seplan.to.gov.br/seplan/br/download/pib/2010/Release_do_Produto_Interno_Bruto_do_Estado_do_Tocantins-2010.pdf>. Acesso em 16/04/2013.

TOCANTINS. Secretaria de Pesquisa e Zoneamento Ecológico-Econômico (SPZEE). **Indicadores socioeconômicos do Estado do Tocantins**. Palmas, 2012, 27p.

TOCANTINS. **Base de Dados Geográficos – 2012**. Disponível em : <http://www.seplan.to.gov.br>. Acesso em : 20/04/2012

SILVA. Luiz Otávio Rodrigues. **Formação da cidade de Palmas do Tocantins**. 2003. Dissertação (Mestrado) Universidade de Brasília. Faculdade Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. 1 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007. 630 p.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil, **Investigaciones Geográficas (Mx)** [en línea] 2004, (agosto): [fecha de consulta: 23 de noviembre de 2012]. Disponible em: <<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=56905408>> Acesso em 17/04/2013.

XAVIER. Fernanda Oliveira Rocha. **Palmas uma capital para todos?**. 2007. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências da Terra – Programa de Pós-Graduação em Geografia.

ANEXOS



Aug. e Resp.: Loja Simb.:

“Luz Pioneira de Palmas” nº 2590

Federada ao Grande Oriente do Brasil

Jurisdicionada ao Grande Oriente do Brasil - Tocantins

Fundada em 12 de junho de 1990 da E.: V.:

APM-SE 125 Av. LO 27 com TO-050 Palmas – TO CEP:77.024.540 Fone: 063-322-85686

EMPRESAS QUE PARTEM DE **PALMAS** PARA OS DIVERSOS DESTINOS.

EMPRESAS	ORIGEM E DESTINOS	INTERMUNICIPAL	INTERESTADUAL	QT./ DIA
Viação N. Sr ^a da Aparecida	PALMAS-TO PARA:			
	Tocantinópolis- TO	X		01 V
	Imperatriz- MA		X	01 V
EMTRAM: Empresa de Transp. Macaubense	PALMAS-TO PARA:			
	Barreiras- BA		X	01 V
Grande Rio	PALMAS-TO PARA:			
	Araguaina- TO	X		02 V
	Pindorama- TO	X		01 V
	Goianorte- TO	X		01 V
Cabral Transportes	PALMAS-TO PARA:			
	Caseara- TO	X		01 V
	Araguaina- TO	X		04 V
Janjoy Viação Ltda.	PALMAS-TO PARA:			
	Novo Acordo- TO	X		01 V
	Aguiarnópolis- TO	X		02 V
Araguaiatur Transporte e Turismo	PALMAS-TO PARA:			
	Canaã dos Carajás- PA		X	01 V
	Porto Alegre do Norte- MT		X	01 V
Expresso Ponte Alta	PALMAS-TO PARA:			
	Trindade- GO		X	01 V
Viação Paraíso	PALMAS-TO PARA:			
	Gurupí- TO	X		04 V
	Porto Nacional- TO	X		08 V
	Miracema do TO	X		04 V
	Tocantinia- TO	X		02 V
Santa Tereza- TO	X		01 V	

	Novo Acordo- TO	X		01 V
Expresso Nacional	PALMAS-TO PARA:			
	Porto Nacional- TO	X		09 V
Tocantins Transporte e Turismo	PALMAS-TO PARA:			
	Pau D Arco- TO	X		01 V
	Itacajá- TO	X		01 V
	Palmerópolis- TO	X		01 V
	Esperantina- TO	X		01 V
	Rio Sono- TO	X		01 V
	Augustinópolis- TO	X		01 V
Santa Isabel	PALMAS-TO PARA:			
	Ananás- TO	X		01 V
Viação Norte Expresso	PALMAS-TO PARA:			
	Augustinópolis- TO	X		01 V
Transudeste	PALMAS-TO PARA:			
	Novo Alegre- TO	X		01 V
	Araguaina- TO	X		01 V
Tocantinense Transporte e Turismo	PALMAS-TO PARA:			
	Paraíso do TO	X		20 V
	Lagoa da Confusão- TO	X		02 V
	Araguacema- TO	X		02 V
	Barrolândia- TO	X		02 V
	Caseara- TO	X		01 V
Planalto Transporte e Turismo	PALMAS-TO PARA:			
	Santa Maria- RS		X	01 V
Viação Xavante	PALMAS-TO PARA:			
	Porto Alegre do Norte- MT		X	02 V
TCB- Transporte Coletivo Brasil	PALMAS-TO PARA:			
	Goiânia- GO		X	01 V
	Brasília- DF		X	01 V
Empresa Reunida Paulista	PALMAS-TO PARA:			
	São Paulo- SP		X	01 V
	Campo Grande- MS		X	01 V
Empresa Gontijo de Transporte	PALMAS-TO PARA:			
	São Paulo- SP		X	01 V
	Salvador- BA		X	01 V
	Recife- PE		X	01 V
Transbrasiliana Transporte e Turismo	PALMAS-TO PARA:			
	Parauapebas- PA		X	01 V
	Terezina- PI		X	01 V
	Brasília- DF		X	01 V
	Goiânia- GO		X	02 V
	PALMAS-TO PARA:			

Real Maia Transportes	Brasília- DF		X	01 V
	Barreiras- BA		X	01 V
	Xinguara- PA		X	01 V
	Terezina- PI		X	01 V
Real Expresso	PALMAS-TO PARA:			
	Brasília- DF		X	
Real Transporte	PALMAS-TO PARA:			
	Santo Ângelo- RS		X	02 V
Hélios Coletivos e Cargas	PALMAS-TO PARA:			
	Carazinho- RS		X	01 V
Viação Montes Belos	PALMAS-TO PARA:			
	São Luiz dos M. Belos- GO		X	01 V
Viação Central Bahia	PALMAS-TO PARA:			
	Recife- PE		X	01 V
Novo Horizonte	PALMAS-TO PARA:			
	Salvador- BA		X	01 V
Expresso Vitória	PALMAS-TO PARA:			
	Lizarda- TO	X		01 V

Administração do Terminal Rodoviário de Palmas