

PALMAS ONTEM E HOJE:

Do interior do Cerrado ao Portal da Amazônia

Wlisses dos Santos Carvalhêdo

Mestrando do curso de Geografia da UFU

Pesquisador do NURBA/LAPUR

wlisses.geo@gmail.com

Elizeu Ribeiro Lira

Professor Doutor do Departamento de Geografia da UFT

Pesquisador do NURBA

liraelizeu@uft.edu.br

Resumo

Enquanto cidade planejada, Palmas é materializada como um novo paradigma de hierarquização urbana no interior do Cerrado e no Portal da Amazônia, contudo, apresenta-se com a mesma problemática existente nas demais cidades brasileiras em seus aspectos segregacionistas, homogeneizadores e hegemônicos. Acreditavam seus planejadores, que por meio de parcerias público-privadas Palmas se autoconstruiria; contraditoriamente, o plano diretor é desestruturado e a malha urbana extrapola a cidade planejada de forma a desenvolver especificidades contraditórias entre o planejamento e a gestão, por atuação impositiva das políticas regionais e a especulação regulada pela capital privado. A partir de 1993 é apresentada uma ocupação desordenada nas proximidades dos principais setores do perímetro urbano, gerando uma aparência de caos na cidade planejada e a formação de guetos com construção dos equipamentos urbanos de forma paliativa. Com a ocupação fora do plano diretor pelos imigrantes, a cidade torna-se desumanizada e gera um sentimento de não pertencimento a cidade. Em Palmas os espaços vazios conflitam-se com uma verticalização desnecessária e progridem a uma contínua reprodução do capital, agregando valor urbano a terras rurais enquanto moeda de troca, promovendo uma diferenciação dos moradores das áreas centrais e não-centrais: como consequência, a população tende a adaptar-se fora da cidade planejada buscando uma maior independência da mesma.

Palavras-chave: Cidade Planejada. Plano Diretor. Segregação Urbana.

PALMAS YESTERDAY AND TODAY:

Of the interior of the Cerrado to Gateway of the Amazon

Abstract

While planned city, Palmas is materialized as a new paradigm of urban hierarchy in the Cerrado and in the Gateway of the Amazon, however, it is presented with the same problem that exists in other Brazilian cities in aspects segregationist, homogenizer and hegemonic. Its planners believed that through public-private partnerships Palmas itself would build;

contradictorily, the Managing Plan is unstructured and the urban network extrapolates the planned city of form to develop specific contradictory between the planning and management, for action imposed by the regional politics and speculation regulated by private capital. Since 1993 is presented a disordered occupation in the vicinity of the main sectors of the urban perimeter, generating an appearance of chaos in the planned city and the formation of ghettos with construction of urban equipments of palliative form. With the occupation outside of the Managing Plan by immigrants, the city becomes dehumanizes and generates a feeling of not belonging to the city. In Palmas the empty spaces are conflicted with an unnecessary verticalization and progresses to the continuous reproduction of the capital adding urban value to rural land, while currency of exchange, promoting a differentiation of the residents of central and non-central areas: as consequence, the population tends to adapt out of the planned city searching greater independence from it.

Key-Words: Planned City. Managing Plan. Urban Segregation.

Introdução

A história de formação do territorial tocaninense e sua capital são muitas vezes associadas a atos de “desbravamento” e afirmação de identidade regional, marcado por Joaquim Teotônio Segurado e diversos outros personagens históricos, iniciado no século XIX sob o objetivo de criar um governo autônomo e desvincular-se da província de Goiás. Essa área incluía as localidades de Cavalcante, Natividade e São João da Palmas, hoje Paranã.

A importância desse episódio, apesar de suas contradições para população, está expressa no nome da capital e na principal avenida da cidade a Avenida Joaquim Teotônio Segurado, em homenagem ao Ouvidor Geral da Comarca de São João das Duas Barras. Na realidade, desde a criação da República e da Federação, o território formado pelo Tocantins pertenceu a Goiás.

Em 1983, e posteriormente em 1984, o então Presidente da República José Sarney, frustra mais uma vez a tentativa em tornar o Tocantins autônomo, vetando o projeto de criação do estado por alegações de inviabilidade econômica. Mais tarde, a constituição de 1988 foi a confirmação da jurisprudência e através desta se concretizou, em 27 de julho de 1988, o tão sonhado Estado do Tocantins, criado pelo artigo 13 das disposições constitucionais transitórias da Constituição Federal, desmembrado do Estado de Goiás. Posteriormente, o novo estado passou a integrar a região Norte do país, fazendo parte da Amazônia Legal (LIRA, 1995).

Com o novo estado começa a disputa pela capital, conforme o previsto na Constituição Federal foi designado em 1º de janeiro de 1989 uma capital provisória que possivelmente tornar-se-ia definitiva. Inicialmente Porto Nacional, Gurupí e Araguaína participavam da

disputa, porém, devido o Estado estar sob responsabilidade do poder executivo e seus interesses internos, Miracema do Norte – hoje Miracema do Tocantins – foi escolhida como capital provisória. Todavia, a condição de infra-estrutura de Miracema não poderia segundo a primeira gestão do governo estadual, tornar-se capital, optando assim por Araguaína como melhor opção. Contraditoriamente, esta última não atendeu aos interesses das comunidades residentes no novo território, que através de pressões políticas e populares em Brasília obrigaram o primeiro governador a escolher outra sede para a capital. Como resposta, o o governo através de manobras políticas, transfere a capital para o município de Taquaruçu, implantando a sede provisória em uma área não urbanizada e distanciada da administração municipal, para posteriormente ser desvinculada do mesmo e materializar-se como uma cidade planejada.

Uma região sem desenvolvimento urbano e população rural não deveria abrigar a capital do estado, tendo uma melhor escolha entre as cidades de sua proximidade Porto Nacional, Miracema ou Paraíso do Tocantins. Contudo, como proposta “*modernista*” e alegando uma possível influência política/econômica/administrativa que estas cidades sofreriam, a mais nova capital é concebida enquanto *cidade planejada* e construída no antigo povoamento Canela, às margens direita do Rio Tocantins e limitada a leste pela Serra do Lajeado num quadrilátero de 38.400 hectares.

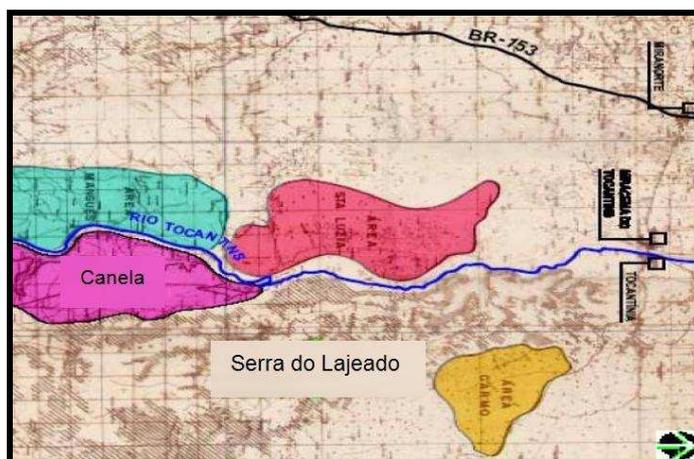


Figura 1 – Palmas-TO: Localização da área destinada a cidade planejada.
Fonte: Ipup, 2002.

Na proposta para o plano diretor, a área urbana de Palmas tem limites bem definidos e apresenta forte identidade paisagística, formado por uma faixa de terra com baixa declividade que se estende por uma distância média de 15 km entre a margem direita do Rio Tocantins – atual lago artificial – e a encosta da Serra do Lajeado. O rio e a serra estão alinhados paralelamente no sentido norte-sul, a barreira natural formada pela serra está protegida da

ocupação por uma reserva ecológica estadual, atingindo altitudes máximas que ultrapassam a cota de 600 metros em relação ao nível do mar.

A altitude média da área para construção da cidade é de 260 metros e o lago formado pela Usina Hidrelétrica do Lajeado, com construção a 50 km a jusante da cidade, tem como vegetação o Cerrado. A área designada para implantação do plano diretor está situada entre os ribeirões Água Fria ao norte e Taquaruçu Grande ao sul delimitando o desenho da área urbana, com 11.085 hectares e capacidade para abrigar cerca de 1.200 mil habitantes. Outras duas áreas – ao norte do Água Fria, com 2.625 hectares, e ao sul do Taquaruçu Grande, com 4.869 hectares – foram reservadas à futura expansão da cidade, fazendo com que Palmas tenha potencial para conter uma população superior a 2 milhões de habitantes (IPUP, 2002).

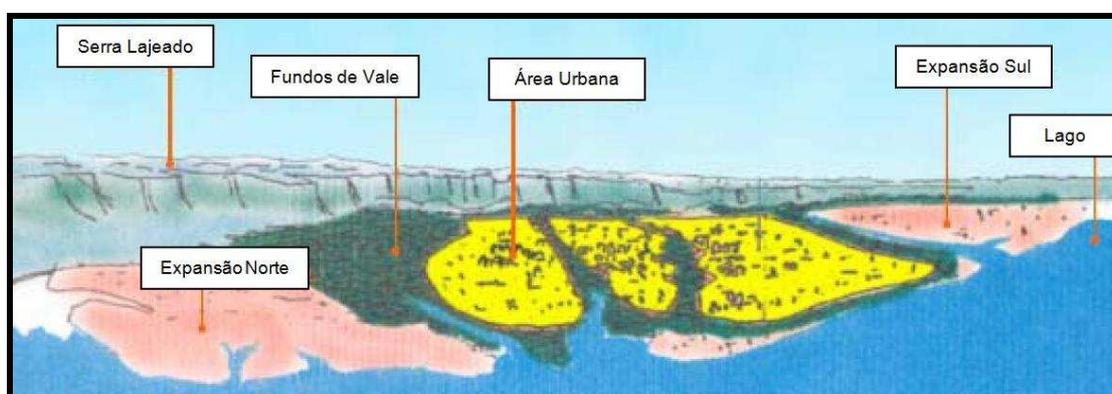


Figura 2 – Palmas-TO: limites naturais e áreas de expansão do plano diretor inicial.
Fonte: IPUP, 2002.

A criação de cidades como capital administrativa, não é fato novo no Brasil. No século XIX, Teresina, Maceió, Aracaju e Belo Horizonte abrigaram as capitais do Piauí, Alagoas, Sergipe e Minas Gerais, respectivamente. Já no século XX, no final da década de 30, Goiânia é construída para abrigar a capital do Estado de Goiás. Depois em 1945, Boa Vista, capital de Roraima, foi objeto de ocupação. O Brasil ainda inauguraria, em 1960, Brasília, a capital federal, como o empreendimento mais audacioso de edificação de uma cidade administrativa no país, no Planalto Central e interior do Cerrado (IPUP, 2003, 2002a-d, 1989ab).

O objetivo deste trabalho é apresentar a proposta inicial do plano diretor e a contradições materializadas e estimuladas pelo poder público e o capital privado. Perpassando pelas adaptações do plano diretor, através da relação público-privada que expandiram a cidade e agregaram valor de terras urbanas às rurais. E finalmente, a segregação e o (re)ordenamento da cidade sob a égide governamental, enquadrando o espaço urbano da cidade enquanto segregacionista, homogeneizador e hegemônico (CORRÊA, 2000). Para isso, utilizaremos como base, o plano diretor inicial e as revisões de adaptação realizada pelos órgãos

competentes, ilustrando as principais diferenciações concebidas na estrutura da cidade que influenciam e conflitam na vida da população residente.

Palmas Ontem: a problemática de criação



Figura 3 – Palmas-TO: Perspectiva do Plano Diretor para 2010, sem adaptações.
Fonte: IPUP, 2002.

O sítio urbano da cidade possui alguns limites bem demarcados pelo Rio Tocantins – atual lago artificial projetado –, e a Serra do Lajeado sugeriu uma planta linear para a cidade que garantiram um bom enquadramento urbanístico e paisagístico. O eixo da rodovia estadual TO – 010 (hoje TO – 050) foi deslocado para leste, servindo de referência ao traçado viário. Acompanhando a cota de enchente do lago, foi projetada uma via-parque junto à qual foram previstas amplas áreas verdes de lazer e recreação destinadas ao uso “público”. As matas ciliares junto aos ribeirões deveriam estar preservadas, formando faixas verdes entremeadas às quadras destinadas à edificação. Entre a rodovia e a via-parque foi projetada a Avenida Joaquim Teotônio Segurado e a Avenida Juscelino Kubitschek cruzando-a perpendicularmente, completando assim o traçado viário básico. No cruzamento dessas duas grandes avenidas foram localizados os principais edifícios públicos do Governo Estadual e a Praça dos Girassóis, num objetivo platônico de simbolizar a praça como centro de poder (CORRÊA, 2000). No local estão: o Palácio Araguaia, sede do Executivo, o Palácio João D’Abreu, sede do Legislativo, o Palácio Feliciano Machado Braga, sede do Judiciário, a secretaria do estado e demais secretarias. Em torno dessa praça foi prevista a localização de usos e atividades urbanas capazes de gerar centralidade com bancos, escritórios, clínicas médicas, restaurantes, cinema e mesmo edifícios mistos com apartamento a partir do primeiro andar. A opção de uma malha viária ortogonal apresentou-se mais econômica e adequada à superfície aplainada do sítio urbano, mas contraditoriamente, aumenta as distâncias latitudinais que dificultam a locomoção e acessibilidade entre os extremos da cidade.

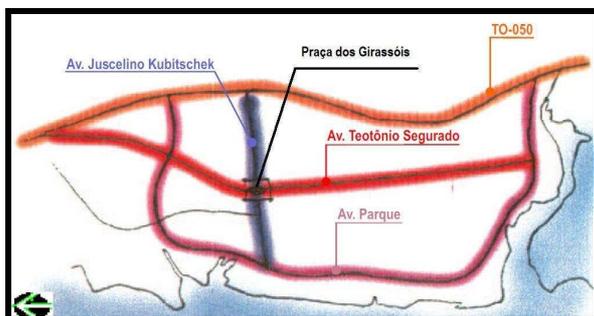


Figura 4 - Palmas-TO: traçado viário básico.
Fonte: IPUP, 2002.

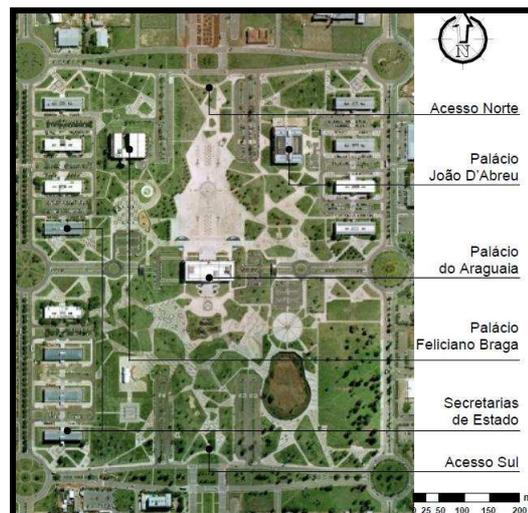


Figura 5 – Palmas-TO: Praça dos Girassóis.
Fonte: SEDUH, 2006.

O sistema viário básico e os módulos das quadras buscaram disciplinar os principais segmentos de ocupação urbana, o sistema de quadras objetivou permitir flexibilidade de implantação abrigoando o uso residencial com densidade máxima prevista de 300 habitantes por hectare, com quadra de base padrão com cerca de 700m², podendo abrigar uma população de 5 a 12 mil habitantes (IPUP, 2002). Esse formato quadrilateral básico sofreu grandes adaptações dependendo de sua posição geográfica, das condições do sítio urbano em cada segmento da cidade e da ocupação que não atingiu a proposta (SEDUH, 2006).

As vias confrontantes com os limites das quadras formaram um sistema de circulação arterial como previsto por seus planejadores, enquanto dentro de cada quadra os loteamentos particulares progressivos foram definindo um sistema de arruamento vicinal com alamedas, que deveria garantir segurança aos pedestres e juntamente as áreas verdes indispensáveis ao conforto térmico e ao lazer da população. Contudo, a irregularidade ou inexistência das calçadas juntamente as grandes distâncias, esvaziaram o trânsito de pedestre, quando não, arriscam-se na disputa do espaço com os veículos automotivos. Os cruzamentos das avenidas arteriais são em rótulas que visam disciplinar o trânsito e reduzir o risco de acidentes, contraditoriamente, os principais acidentes da cidade são presenciados nestes segmentos, por um equivoco entre o planejamento e sua aplicabilidade, pois uma avenida artéria de três faixas é sucumbida a duas na proximidade das rótulas ocasionando uma brusca redução da velocidade.

De acordo com o plano urbanístico, uma vez implantada a rede básica de quadras a partir da abertura das vias arteriais, cada uma delas seria objeto de parcelamento interno próprio podendo as soluções variar de forma adaptativa, inclusive quanto aos tipos de construtivos permitidos para as edificações (casas, edifícios de apartamentos, residências

germinadas e etc.). No interior das quadras foram previstos equipamentos, públicos básicos como praças e escolas, onde as quadras foram planejadas como unidades básicas de organização da vida urbana, que deveriam servir de base territorial para a criação de associações de moradores adaptadas às necessidades de mobilidade.

Para o comércio e os serviços de caráter vicinal para afluência mais imediata e cotidiana da população foram previstos trechos menos regulares das vias arteriais, formadas pelas quadras. No eixo da rodovia foi previsto a implantação de comércio atacadista, indústria e outras atividades de caráter regional geradores de tráfego de carga mais pesada. A Avenida Teotônio Segurado foi programada para abrigar grandes equipamentos públicos, comércio e serviços geradores de tráfego, como hospitais, sede da polícia, hotéis, shopping, supermercados, edifícios de apartamentos e etc. Devido ao tipo de uso previsto para esse eixo e sua posição no conjunto do sistema viário da cidade, a avenida consolidou um grande corredor de transporte coletivo, cujo plano básico procurou evitar a separação das funções urbanas (HARVEY, 1990). Abrindo possibilidade de convivência de usos compatíveis em si, dentro de limites mínimos de segurança e conforto, bem-estar e configuração da paisagem.

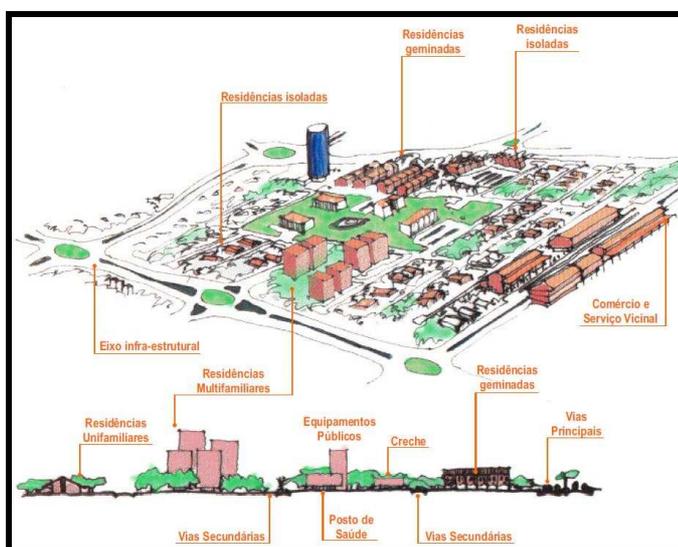


Figura 6 – Palmas-TO: configuração básica das quadras.
Fonte: IPUP, 2002.

As diretrizes e determinações do plano foram consolidadas em conjunto as leis aprovadas pela Câmara de Vereadores, as diretrizes gerais de política urbana municipal desenvolvidas a partir da Constituição Federal e Estadual, foram citadas pela lei Orgânica do Município, aprovada em 1990, antes, já havia sido aprovado o Código de Obras. Depois, vieram o Código de Postura em 1992, a Lei de Zoneamento e Uso do Solo Urbano em 1993, e finalmente o Plano Diretor em 2007.

A estratégia de implantação do plano buscou prever uma expansão controlada da marcha de urbanização, uma vez aberto o sistema viário básico as quadras seriam progressivamente implantadas como módulos, de acordo com a demanda por espaços exigidos e pelo ritmo do crescimento urbano. Isso permitiria a priori, evitar a dispersão das frentes de urbanização pela área total prevista para abrigar a cidade, que garantiria o aproveitamento racional e econômico da infra-estrutura e serviços públicos. O sentido da expansão das quadras obedeceria inclusive às declividades apresentadas pelo terreno para adequação das instalações de infra-estrutura, como o abastecimento de água, esgotamento sanitário e a drenagem de águas pluviais.

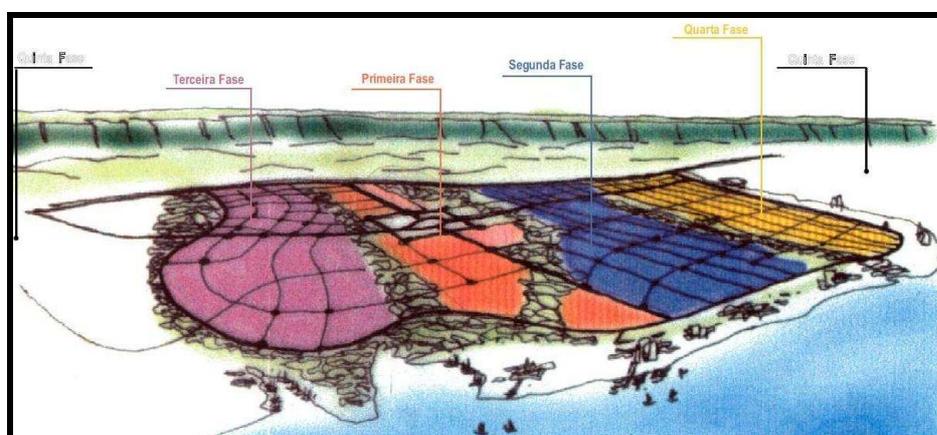


Figura 7 – Palmas-TO: proposta de expansão do plano diretor inicial dividido em fases.
Fonte: IPUP, 2002.

A implantação integral do núcleo central entre o córrego Brejo Comprido e o córrego Sussuapara prevista para a primeira etapa permitiriam abrigar uma população estimada de cerca de 200 mil habitantes nos primeiros dez anos, o processo de implantação seguiria até a ocupação total da área reservada ao plano diretor, quando então a cidade atingiria a população de 1,2 milhão de habitantes.

Palmas foi concebida como uma cidade aberta, o plano urbanístico e a estratégia de sua implantação deveria considerar que uma cidade antes de ser um produto acabado, é um processo em constante (re)produção (CARLOS, 2001). Na verdade, um plano não deve somente ser um desenho ou uma forma preconcebida, um plano de cidade deve ser antes de tudo, uma gama com definições básicas sobre a organização do espaço urbano com regras mínimas de orientações e implementações. A gestão municipal do processo de evolução urbana é que inspirada na concepção original do plano, deveria delinear o detalhamento, aperfeiçoamento e correção das propostas de implantação, de acordo com as exigências de cada contexto sócio-espacial.

Ao contrário de muitas cidades brasileiras criadas no passado por razões religiosas, militares ou comerciais, Palmas foi fundada por razões político-administrativas, como Brasília, outrora; como capital do Tocantins, é ao mesmo tempo sede do governo estadual e municipal, cuja função do governo deveria ser a principal força motora da criação e do desenvolvimento da cidade. Com a “necessidade” de instalação imediatista destes governos exigiu-se que priorizasse para os investimentos na construção de edifícios públicos em parceria com a iniciativa privada, algumas instalações como a própria sede do governo estadual foi implantada de forma provisória até que houvesse a conclusão dos edifícios definitivos. Palacinho como ficou conhecido, foi a sede provisória do governo estadual, hoje tombado como bem do patrimônio histórico da cidade (TOCANTINS, 1992).

Buscou-se priorizar na implantação da cidade entendida como empreendimento, o sistema viário principal e a infra-estrutura básica (abastecimento de água, energia elétrica, hospital e outros serviços e equipamentos indispensáveis), por meio de parcerias com empresas particulares na criação de uma cidade que procurou nascer em uma ideologia ao mesmo tempo modernista (OLIVEIRA; CARLOS, 2004), e urbanista:

Quanto ao urbanismo como ideologia, recebeu ele formulações cada vez mais precisas. Estudar os problemas de circulação, de transmissão das ordens e das informações na grande cidade moderna leva a conhecimentos reais e a técnicas de aplicação. Declarar que a cidade se define como rede de circulação e de consumo, como centro de informações e de decisões é uma ideologia absoluta; esta ideologia que procede de uma redução-extrapolação particularmente arbitrária e perigosa, se oferece como verdade total e dogma, utilizando meios terroristas. Leva ao urbanismo dos canos, da limpeza pública, dos medidores, que se pretende impor em nome da ciência e do rigor científico. Ou a coisa pior ainda! (HARVEY, 2004 p. 43).

Com perfil privatista, as empresas foram chamadas a contemplar o investimento público na construção da cidade, construída por relações de parceria do capital público-privado que influenciaram e ainda influenciam as diretrizes do planejamento urbano. O impacto da fundação de Palmas atraiu migrantes de diversas regiões do Brasil por sua posição geográfica. Fazendo fronteira com seis outros estados, e situado em uma região de transição entre o Cerrado do Planalto Central, o clima semi-árido no Nordeste e a Floresta Amazônica; torna Palmas um lugar de fácil afluência de migrantes de origens diversas (LIRA, 1995). Atenuada pela ausência de cidades próximas com força de contenção e triagem de parte dessa migração.

Aos que se estabeleceram na cidade, ainda buscam manifestar um vínculo de identidade com o lugar e uma possível (re)territorialidade (HAESBAERT, 2004). A partir das

relações sociais, políticas e econômicas das diferentes culturas itinerantes, que buscaram Palmas como sua nova morada.

A primeira grande desapropriação de terras rurais, realizada pelo governo estadual para a criação da capital ocorreu em abril de 1990 e atingiu 24 propriedades na área destinada ao plano diretor da cidade (SEDUH, 2006). As principais fazendas desapropriadas foram a Sussuapara e a Triângulo, com o parcelamento e a venda de seus lotes através de leilão público, com o avanço da urbanização, o governo do estado desapropriou as terras rurais, negociadas como terras urbanas supervalorizadas em leilões. Instaurando o processo de apropriação do espaço urbano enquanto mercadoria (LÈFEVRE, 2004).

A estratégia de implantação por etapas do plano diretor a partir do núcleo central é comprometida nas fases iniciais pela pressão do mercado imobiliário e devido à privatização do solo urbano com nítido objetivo de especulação, pois os mecanismos de formação do preço e acesso a terra, dirigiram a demanda desprovida de capital, por moradias em bairros como Taquaralto e Aurenys – antes tidos como vilas –, situadas fora do plano diretor. Como costuma ocorrer neste tipo de empreendimento no Brasil, são os mais pobres que se fixam primeiro e em maior número, controlado pelos governos estadual e municipal esses novos grupos sociais ainda experimentam uma convivência recente sujeita a tensões e conflitos.

Palmas Hoje: o processo de ocupação e a contradição do planejamento

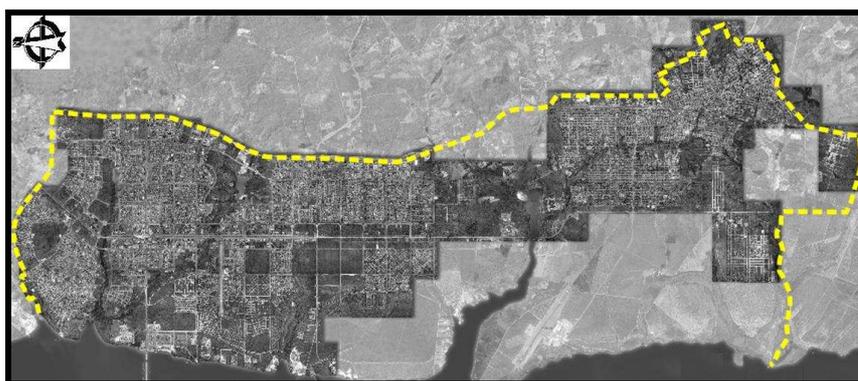


Figura 8 – Palmas-TO: limite do perímetro urbano atual.
Fonte: SEDUH: 2006.

Em Palmas, a mais nova capital do Brasil, como nas velhas cidades tem-se negado o direito à moradia, às comunidades carentes. Pois “[...] *A cidade continua crescendo atraindo pessoas, aspirando trabalho, separando indivíduos, gerando conflitos (latente ou não), criando preconceitos [...]*” (CARLOS, 1994 p.14). Lembrando que, o processo de ocupação do solo urbano da capital planejada do país não propôs abrigar em seus limites os que a construíram, mas apenas as classes de poderio econômico e burocratas político-

administrativos. Como imaginaram “erroneamente” seus planejadores: com apenas os ricos morando no plano diretor, a cidade se autoconstruía (LIRA, 2005).

O processo de ocupação urbana de Palmas apresenta essa tendência, tendo como principal exemplo a Vila União: o capital imobiliário e os burocratas apropriaram-se de grandes *áreas*¹ na região norte do plano diretor, reservadas para consolidação apenas na terceira fase da proposta inicial. Dividindo-a em grandes lotes/mansões cedidas em regime de comodato, mas posteriormente com a posse do governo de oposição, foram destinadas à ocupação popular por entender naquele momento pela nova administração da cidade que o referido loteamento serviria apenas à especulação tanto fundiária quanto imobiliária.

Devido à valorização do solo urbano de Palmas inicialmente ser regido pelo Estado e não pelo município, a política de privatização do solo provocou uma ocupação descontínua das quadras residenciais/comerciais na cidade, gerando os vazios urbanos, proposto anteriormente de análise em três apontamentos de base (CARVALHÊDO, 2007 p.10).

Primeiro, entendido por “vazios de gente”, ou seja, apesar do processo de ocupação acelerado no início da consolidação da cidade, a população carente (migrantes), foram “expulsos” das áreas mais centralizadas, que em função de sua supervalorização foram parcialmente ocupadas gerando as discontinuidades. Segundo, apesar de não existir ocupação humana, foram construídas às infra-estruturas de acesso, valorizando fortemente estes espaços vazios, onde coexistem como donos, desde proprietários individuais, com posse de apenas um lote, proprietários-empresa com quadras inteiras, até incorporadoras imobiliárias que sobre seu poder comanda imensas áreas da cidade, tendo na ORLA S.A. seu maior exemplo, controlando vários loteamentos dentro e fora do plano diretor. E finalmente, com a constante supervalorização, as ocupações “irregulares” gradativamente são expulsa para as periferias, e para além das periferias, a ponto de hoje estarem localizadas bem longe da cidade planejada. Tornando-se oficiais, através de loteamentos periféricos criados por imobiliárias, vinculadas ao Estado e às vezes estranhas ao município. E num processo de “desplanejamento” urbano, a população excluída vai pouco a pouco se regularizando nas periferias de Palmas (CARVALHÊDO; LIRA, 2007 p.10).

Estes vazios na malha urbana causam sérios problemas para o funcionamento, a manutenção e a administração da cidade, afetando diretamente às políticas públicas e seu território (SANTOS, 2005). Por isso devem ser constituídas políticas públicas municipais de povoamento dos espaços de vivência, no intuito de permitir o acesso às diferentes classes sociais (construtores/prestadores de serviços/empreendedores), sobre as quais estão representadas às necessidades mínimas de mobilidade espacial urbana (SANTOS, 1990 p.31).

¹Entende-se por área, conjuntos e agrupamentos de lotes rurais valorados enquanto urbanos, podendo compreender dois ou mais lotes até quadras inteiras de loteamento.

[...] A localização periférica dos conjuntos serve como justificativa à instalação de serviços públicos, ou, em todo caso, à sua demanda. É assim que se criam nas cidades as infra-estruturas “extensores” urbanos como a adução de água, os esgotos, a eletricidade, o calçamento, que, ao mesmo tempo, revalorizam diferencialmente os terrenos, impõe um crescimento maior à superfície urbana e, mediante o papel da especulação, asseguram a permanência de espaços vazios. Como estes ficam à espera de novas valorizações, as extensões urbanas reclamadas pela pressão da demanda vão, mais uma vez, dar-se em áreas periféricas. O mecanismo de crescimento urbano torna-se, assim, um alimentador da especulação, a inversão pública contribuindo para acelerar o processo. (SANTOS, 1990 p.31)

A formação estrutural de plano ortogonal materializou as significativas distâncias distribuídas latitudinalmente determinadas pela zona central político-administrativa e as duas principais vias de acesso que encaminham o fluxo para a zona central, ambas abrigando em suas mediações os principais centros comerciais, e às margens da TO-050 ocorre o fluxo rápido sem a necessidade de percorrer o interior da cidade, a Av. Parque ainda é um projeto futuro que “permitirá” a população residente o acesso à orla e sua paisagem é banhada pelo lago artificial. Para as áreas destinadas à ocupação, configuraram-se como as superquadras de Brasília (HOLSTON, 1993). E por ter sido construída pelo capital público-privado conjuntamente a atração de empreendedores imobiliários/construção, Palmas foi apresentada pela mídia regional/nacional como um grande canteiro de obras (LIRA, 1995).

É importante ressaltar, que não foram apenas às empresas privadas interessadas em arrematar “partes” da cidade, mas também pessoas físicas, artistas, jogadores de futebol e empresários. Que adquiriram a preços irrisórios glebas, lotes e superquadras nas centralidades da cidade, instaurando o processo de especulação capitalista do solo urbano (RODRIGUES 2003, p.24).

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

No processo de ocupação, as quadras mais próximas da Av. JK, tornaram-se as áreas mais valorizadas devido sua consolidação prioritária, tanto na forma comercial, quanto residencial. Enquanto para o funcionalismo público e restante da população foram destinadas aquelas, ainda em fase de consolidação, distanciadas do centro e construídas de forma padronizadas com baixa qualidade no material de construção, conflitando com os vazios. Ao mesmo tempo, os migrantes/sem-teto conglomeravam-se em residências temporárias, barracas

de lona, próximas aos canteiros das obras (secretarias, palácio do governo, praças e edifícios residenciais), almejando suas futuras residências nestes segmentos, devido suas localizações centrais estarem mais próximas das atividades, serviços e equipamentos necessários à vida urbana. Todavia, este fator não se apresentava como interesse dos planejadores, administradores e empreendedores da cidade no processo de urbanização.

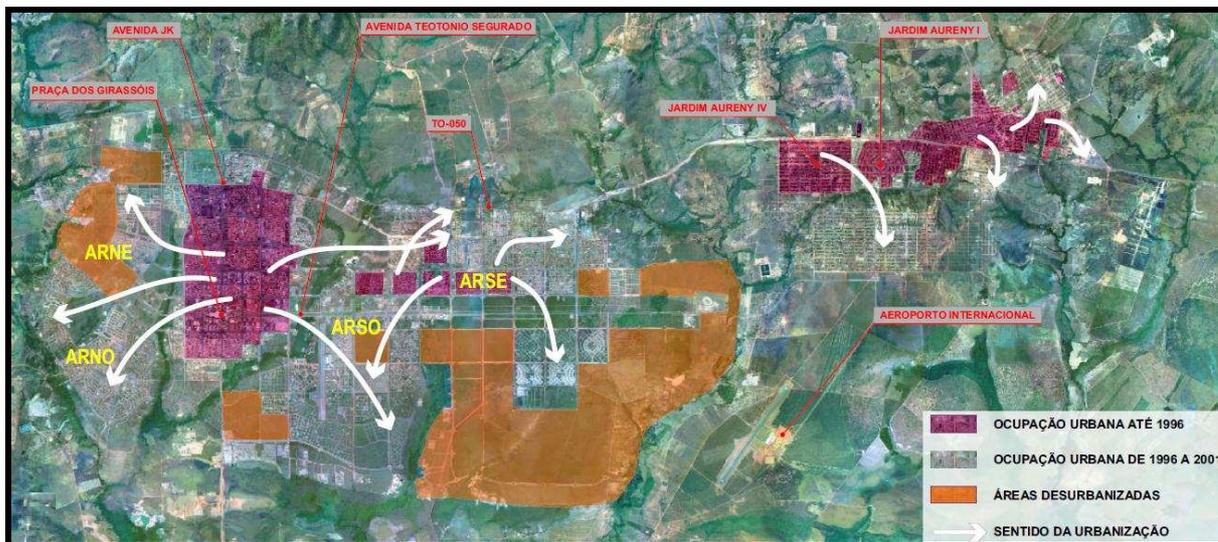


Figura 9 – Palmas-TO: expansão urbana e as áreas desurbanizadas.
Fonte: SEDUH, 2006.

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

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

Percebemos pelo exposto até o momento que a proposta da cidade planejada é reprimir as contradições de segregação e desigualdade. Contudo, o que se materializa é uma reprodução acelerada e imposta pelos agentes promotores da cidade, do urbano e do próprio planejamento; segregando e aprofundando a desigualdade social.

Na medida em que se consolidava a centralidade, os trabalhadores braçais em sua maioria nordestinos, gradativamente foram retirados por meio das desapropriações realizadas às vezes com força policial. Como imposição, o governo estadual e municipal juntamente as empresas particulares, iniciam o regulamento de loteamentos fora do plano diretor, como se os desprovidos de capital não tivessem o direito a cidade (PAVIANI, 1996). Agregando valor ao espaço rural como urbano passível de negociação enquanto mercadoria fragmentada de troca e de diferenciação entre classes (CARLOS, 2007 p.95).

[...] o espaço se reproduz enquanto mercadoria cambiável que vai delimitando os espaços passíveis de apropriação, revelando a fragmentação imposta pelo sentido e amplitude da generalização da propriedade privada do solo urbano. Como consequência, a vida se normatiza em espaços reduzidos a uma função específica e, quanto mais funcionalizado é o espaço, menos ele pode ser apropriado. Nesse processo, o cidadão se reduz à condição de usuário, enquanto o ato de habitar se reduz àquele do morar (*stricto sensu*). Esses processos se referem a uma prática que vai em direção à segregação sócio-espacial, visível no plano da paisagem, a partir de uma morfologia profundamente hierarquizada socialmente, na medida em que a habitação é a forma mais visível das diferenciações de classe no espaço. (CARLOS, 2007b p.95)

Convivendo com moradores nas áreas centrais que desfrutam das melhores condições de mobilidade e acessibilidade que a cidade pode oferecer, além de deterem transportes individuais que possibilitam sua locomoção acelerada na malha urbana na organização do espaço da cidade, gozam ainda dos equipamentos públicos e privados, de lazer e poder, de cultura e conhecimento nas mediações de suas residências. E os migrantes, moradores de loteamentos a margem da capital, principalmente caracterizados pela autoconstrução em condições de salubridade e mobilidade precárias, imaginaram Palmas como um Novo Eldorado que se ergue no Portal da Amazônia, vêem aqui uma continuidade do projeto que ergueu a capital federal de interiorizar o país (LIRA, 2003 p.75).

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

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

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

Em Palmas ao invés de serem destinados segmentos da cidade às reservas, estes espaços foram privatizados e supervalorizados, desordenando o plano e conseqüentemente a ocupação, destinando outros fins para estes espaços. Percebemos assim, os porquês da busca pelas centralidades em Palmas e conjuntamente os porquês do não interesse das lideranças políticas em dinamizar estes espaços, desvinculando e homogeneizando as classes econômicas presentes no interior da cidade e aprofundando a divisão das classes, e ainda, favorecendo aos setores hegemônicos da sociedade palmense. Com a (re)produção destes espaços desestruturando o plano diretor inicial, novas relações são (re)criadas, o processo de desumanização da cidade é agravado e a cidade torna-se estranha a seus moradores (CARLOS, 1994 p.33).

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

Nas áreas residenciais das centralidades, os moradores enclausuram-se em casas-fortaleza com muros extremamente altos e esquemas de vigilância avançada, dando-lhes falsa sensação de segurança (DOSSIÊ, 2003 p.08).

O fenômeno da mobilidade humana sofreu recentes e profundas transformações, tornando-se cada vez mais intenso, diversificado e complexo. No contexto da economia globalizada, os deslocamentos de massa revelam as contradições ocultas do modelo neoliberal. O desemprego, a miséria e a fome levam milhões de pessoas à estrada da esperança, a qual não raro converte-se em caminho da desilusão. Aprofunda-se o clima de medo, de violência e de insegurança. Dissemina-se a cultura do individualismo e do isolamento. Multiplicam-se as casas fortaleza, com sistemas de segurança cada vez mais sofisticados. É como se os cidadãos tivessem se tornados reféns em suas próprias habitações. Às vezes reféns de crianças, jovens e adolescentes, os quais, em sua maioria, são simultaneamente réus e vítimas da exclusão social crescente. Grandes partes dos migrantes acabam convertendo-se em bodes expiatórios desse clima de tensão aberta ou velada. (DOSSIÊ 2003, p. 08)

Em estruturas arquitetônicas de esplendor externalizam o poderio econômico de suas posses com áreas arborizadas no interior de suas residências, em alguns casos, as construções ocupam mais de um lote. Nas superquadras as quais residem, existem praças bem arborizadas e grandes espaços de lazer (quadras esportivas, trajetos de caminhadas e etc.), são alguns dos diversos benefícios usufruídos por quem pode pagar. Apesar de toda infra-estrutura as relações humanas findam na utilização por atrativos que o mercado capitalista pode oferecer (academias, escolas de nataçã, escolas de músicas, pequenas seções comerciais e etc). Ao

anoitecer, as ruas são esvaziadas, tornando-se lugares perigosos no transito de pedestres, pois os muros e árvores criam verdadeiros corredores, onde a velocidade do automóvel é o único movimento “seguro”.

Os segmentos prediais, fator que a cada momento tem expandindo na capital, processo desnecessário devido os vazios, podem ser divididos minimamente em dois setores, segundo a sua representação da classe social a qual está inserida:

Um primeiro está relacionado aos representantes da classe intermediária da pirâmide social. São proprietários de apartamentos, com poder aquisitivo maior que três salários mínimos, adquiridos por financiamento de longo prazo, geralmente entre 10 e 15 anos. Como exemplo, temos a construção dos apartamentos de 39,11m², na 806 Sul (antiga Arse 82), que através de sorteios entre 4 mil inscritos, no Empreendimento Morada do Sol do Programa de Arrendamento Residencial – PAR, de responsabilidade da Caixa Econômica Federal, possibilitou a moradia a 128 famílias:

A Caixa Econômica Federal e a Prefeitura de Palmas - TO realizaram, no auditório do Comando Geral da Polícia Militar, sorteio das chaves entre os 128 arrendatários selecionados para o empreendimento Morada do Sol, do Programa de Arrendamento Residencial - PAR, definindo em que apartamento cada família irá habitar. O empreendimento Morada do Sol é formado por oito blocos de 16 apartamentos. Fica situado na quadra 806 Sul (antiga ARSE 82), Conj HM, Lt-05, AL-10A. Cada apartamento conta com 39,11m², sendo dois quartos, sala, cozinha, área de serviço, banheiro e sacada, vaga de garagem. O Morada do Sol conta com salão de festas e área de lazer. O condomínio é cercado, tem ajardinamento, guarita com interfone para acesso de pedestres e portão automatizado para trânsito de veículos. O sorteio será realizado publicamente, sendo aguardadas mais de 300 pessoas neste evento, que tem por finalidade definir de forma transparente em qual dos 128 apartamentos cada família deverá morar. Os arrendatários já passaram por várias etapas incluindo inicialmente inscrição, seguida de sorteio entre mais de 4 mil inscritos, avaliação de pesquisa cadastral e finalmente por uma análise de cada caso para verificar seu enquadramento financeiro nos parâmetros do programa, bem como capacidade de pagamento. O PAR é um programa destinado à redução do déficit habitacional em cidades com mais de 100 mil habitantes e funciona como um leasing, no qual as famílias pagam mensalmente uma prestação inferior a um aluguel normal e, no prazo máximo de 15 anos, se tornam proprietárias do imóvel. O referido programa é destinado a um público-alvo composto por famílias com rendimento mensal entre 3 e 6 salários mínimos e que não possuam outro imóvel. Os empreendimentos do PAR são dotados

de infra-estrutura básica, como água, luz, soluções de esgotamento sanitário e serviços públicos essenciais, como transporte e coleta de lixo (CAIXA, 2006).

Inicialmente esta “moda” de construção era regida pelo Estado em acordo aos Bancos como o exemplo supracitado à Caixa Econômica Federal, que construíram e ainda constroem diversos condomínios nos mesmos padrões, posteriormente, o capital imobiliário associado direta ou indiretamente às lideranças políticas regionais, se apropria das possibilidades regulamentadas na relação entre o público e o privado que buscaram construir a cidade planejada, no objetivo da reprodução do capital. Por verificar um grande interesse entre os moradores que não gozam da aquisição de uma casa própria e/ou almeja livrar-se do aluguel extremamente elevado na capital, resultado da especulação, juntamente a alguns outros que possuem casas, mas buscam uma fonte de renda extra, visto que ao mudarem para um destes apartamentos o aluguel de sua residência permite o pagamento da prestação do novo imóvel adquirido e em alguns casos, ainda possibilitaria o pagamento de outras eventualidades. Conseqüentemente, as imobiliárias verificaram a potencialidade de um grande mercado a ser explorado, iniciando significativos investimentos que se estendem pela capital nos segmentos urbanos centrais e não-centrais, agravando os problemas de ocupação horizontal que progride de forma irrisória, quando comparada à ocupação verticalizada.

Um segundo está diretamente relacionado a uma classe mais seletiva e hegemônica, que através dos seus recursos buscam grandes espaços de moradia com infra-estrutura adequada aos seus desejos e estando bem localizados na malha urbana, possibilitando mais que apenas moradia, como exemplo, pode ser destacado alguns prédios construídos e outros em construção com piscina, playground, quadra esportiva, salão de festa amplo, com um apartamento por andar. Externalizando uma outra forma segregação espacial, o espaço predial, com ocupação de poucos habitantes e dotados de infra-estrutura diferenciada e controle de segurança avançado.

Ao analisar as residências que inicialmente foram propostas ao funcionalismo público no início da consolidação da capital, estas eram de forma padronizada e não representavam as aspirações de sua população residente. Pouco a pouco, são substituídas por construções variadas, de acordo com o capital que seu ocupante possui ou daquele que o adquiriu, no âmbito de sobrepor uma nova moradia no lote que atenda os seus anseios pessoais. Fator que indubitavelmente atende a especulação tanto fundiária dos lotes próximos vazios que são valorizados, quanto imobiliária, das residências que se configuram nas mediações.

Convivendo como vizinhos sobrados onde a estrutura construída chega a ocupar toda a área de um ou mais lotes, até casas com configurações semelhantes àquelas padronizadas;

quando não, pequenas edículas residenciais juntamente às diversas *kitnet's* – quartos que variam de um a três cômodos, em um mesmo lote, que o proprietário utiliza como renda extra para manter ou auxiliar o sustento de sua família –, destes dois últimos poucos permanecem, pois às *novas amenidades*² tende ao encarecimento, findando em cada avanço estrutural tornar-se mais cara sua permanência inevitavelmente segregando-os para localidades mais periféricas.

As superquadras do extremo Norte da cidade, Vila União, tendo como objetivo inicial pelo primeiro governador do Tocantins tornar-se o setor mais seletivo da capital, por estar próximo tanto das principais vias comerciais (Av. JK e Av. Teotônio), quanto do lago artificial, possibilitaria a existência de grandes mansões e possíveis clubes aquáticos estando totalmente auto-segregados, como também, permitiria apenas a permanência de classes hegemônica de poder e capital. Destinou-se por seu sucessor outro fim menos segregacionista à ocupação popular, porém sem um planejamento adequado.

Aqueles moradores situados fora do plano diretor, principalmente moradores dos Aurenny's I, II e III, IV e Taquaralto – extremo sul e fora do plano diretor inicial –, tiveram oportunidade de residir a poucos quilômetros dos principais setores políticos, culturais, econômicos, a partir de 1993. Esse atrativo não apenas gerou uma aparência de caos durante a ocupação desordenada, onde seus endereços são verdadeiros labirintos e a locomoção dos veículos torna-se prejudicada pelos guetos formados, dificultando e/ou impossibilitando a entrada de veículos maiores; mas também, uma qualidade de vida prejudicada devido os equipamentos urbanos construídos de formas paliativas.

Nas áreas descentralizadas e fora do plano diretor inicial são construídas formas alternativas de relacionamentos sociais, culturais e comerciais. No caso de Taquaralto como único setor distante capaz de transformar-se em um subcentro, desenvolveu-se um comércio não-central na Av. Tocantins, mais próximo de suas moradias e buscando nesta uma maior independência da própria “cidade planejada”, no objetivo de materializar-se como nova centralidade. Tornado na atualidade, outro centro comercial significativo atendendo as necessidades mínimas para a prestação de serviços, consumo e fluxo de capital capaz de gerar concorrência ao centro principal (RIBEIRO, 2004).

A problemática de formação de um subcentro que almeja independência neste segmento da cidade, torna-se presente devido seus moradores entenderem que foram excluídos dos planos governamentais da capital planejada, quando os mesmos sentem-se estranhos a

² Entende-se por novas amenidades, os “extensores” urbanos já citados em Santos (1990, p.31).

cidade, tratando de Taquaralto, os Aurenys e suas mediações como não pertencentes a Palmas, num sentimento de estranheza. Consequentemente, a segregação não apenas se apresenta na configuração sócio-espacial, mas também como estereótipo incorporado pelos palmenses.

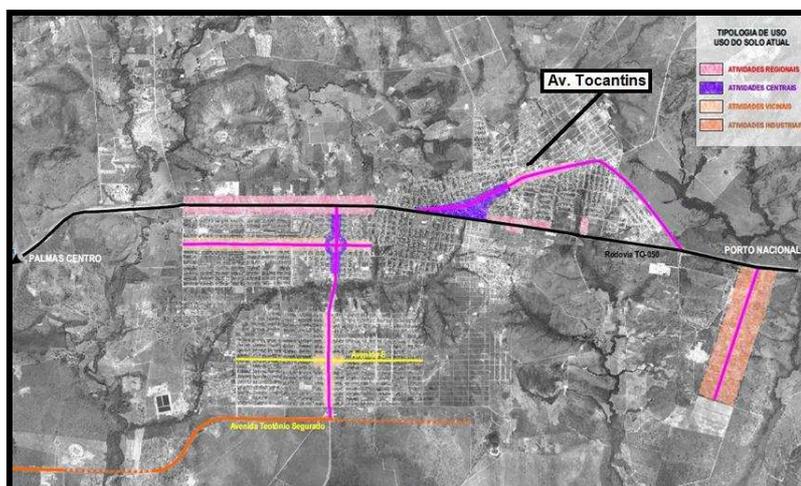


Figura 10 – Palmas-TO: localização da Av. Tocantins.
Fonte: SEDUH, 2006.

A iniciativa da especulação tanto fundiária quanto imobiliária pode ser simplificada na segregação da população mais carente dos setores seletivos, no caso da capital planejada este ocorreria no plano diretor inicial, como um fator estratégico. Como proposta a combater a especulação e obrigar a ocupação dos vazios a SEDUH – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação –, diante da revisão do plano diretor, propôs a aplicação do Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU – progressivo no tempo, previsto e regulamentado pelo Estatuto da Cidade Art. 7º, da Lei 10.257/2001 (BRASIL, 2001). Todavia, esta proposta pode não possibilitar o alcance dos objetivos traçados, mas obter um resultado contrário (SANTOS 1990, p.52).

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

Verificamos que apesar das tentativas na homogeneização dos espaços urbanos de Palmas, este se apresenta fragmentado/articulado, reflexo/condicionante, simbólico/campo de luta (CORRÊA, 2000).

Considerações Finais

O presente trabalho foi desenvolvido a partir da necessidade de compreender os mecanismos que geraram a atual configuração urbana de Palmas, atentando às interferências que auferiram a cidade a partir das relações político-econômicas entre o poder público e o privado no processo de transposição da terra rural em urbana, agregando valor de troca enquanto mercadoria por interferência do poder privado que influencia na organização do espaço urbano e influenciou o entalhamento físico-territorial do plano diretor, desvirtuando as características físicas do desenho ortogonal e a aplicabilidade da legislação urbanística para regulamentar o zoneamento.

O fluxo migratório e o modo de produção vigente contribuíram e ainda contribuem para uma segregação sócio-espacial contundente das cidades brasileiras, e no caso de Palmas, verificou-se que a população pobre reside fora do plano diretor com corroboração do poder público atrelado a um perverso mecanismo especulativo e impulsionado pelo capital privado, apesar das diretrizes do planejamento buscar um crescimento gradativo da cidade. É fato que o planejamento isolado não seria capaz de impedir a ocorrência da segregação, pois depende da atuação que o poder público confere a ele, em Palmas não se utilizou o planejamento como uma ferramenta de democratização do espaço urbano, mas, uma apreensão da terra enquanto moeda de troca, que sofre com a especulação fundiária/imobiliária, pois foi e ainda é mantida em estoque.

Buscamos aqui apresentar algumas das diversas problemáticas existentes na criação e consolidação de Palmas, juntamente a diferenciação entre o planejamento e as gestões que modificam “desplanejadamente” a cidade de acordo com interesses políticos e econômicos, ao criar a partir de uma cidade planejada as mesmas problemáticas que as demais cidades brasileiras enfrentam na atualidade. Aqui, observamos que a construção de Palmas, enquanto cidade planejada resultou-se em um planejamento para uma parcela da população enquanto as demais foram adaptando-se as necessidades de um governo segregacionista, homogeneizador e hegemônico. Segregacionista, quando expulsa da área central de Palmas as comunidades migrantes das diversas regiões do país, principalmente nordestina, desprovidas de capital; homogeneizador, quando objetiva as diferenciações categóricas entre ricos e pobres,

verificado no plano diretor; e hegemônico, quando ao manter ou pelo menos por não amenizar as questões que englobam os vazios, expressam um controle ditatorial sobre a malha urbana da capital e sua população. Enfim, passados vinte anos, a tendência é que o processo de segregação da sociedade palmense ainda perdure, impulsionado principalmente pelas atuais políticas de atuação que indicam o acesso desigual a cidade.

Referências

BRASIL. Decreto-Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências (**Estatuto da Cidade**). Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 10 de julho de 2001.

CAIXA ECONOMICA FEDERAL. **Habitação Regional**. Disponível em: <<http://www.caixa.gov.br>>. Acesso 18 dez. 2006.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007, 123p. Disponível em <<http://www.fflch.usp.br/dg/gesp.pdf>>.

_____. **A (Re) Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

_____. **A Cidade**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 1994.

CARVALHÊDO, Wlisses dos Santos. **Segregação Urbana: uma análise sócio-espacial da capital Palmas-TO**. Porto Nacional: Artigo (Graduação de Licenciatura Plena em Geografia) – Universidade Federal do Tocantins, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4 ed. São Paulo: Ática, 2000.

DOSSIÊ 2001 – 2003. **Rota da Mobilidade Humana para o Interior Paulista**. Guariba: Pastora dos Migrantes / Diocese de Jaboticabal, 2003. Disponível em <<http://www.pastoraldomigrante.org.br.pdf>>. Acesso em: 03 jan. 2007.

FERRARI, J. C. Limites e potencialidades do planejamento urbano: uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização espacial das cidades brasileiras. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, ano 2, n. 1, p.15-28. 2004.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand. Brasil, 2004.

HARVEY, David. **Direito a Cidade**. São Paulo: Centauros, 2004.

_____. **Justiça Social e a Cidade**. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

HOLSTON, James. **A Cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. (Tradução de Marcelo Coelho). São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IPUP, Instituto de Planejamento Urbano de Palmas. **Palmas Sul**. Plano Diretor de Ordenamento Territorial. Palmas, 2003.

_____. **Caderno de Revisão do Plano Diretor de Palmas**: plano diretor de ordenamento territorial. Prefeitura Municipal de Palmas/TO 2002.

_____. **Lei Municipal Complementar n. 58 de 16 de set. de 2002**. Institui o Macro Zoneamento Territorial do Município de Palmas e dá outras providências. Prefeitura Municipal de Palmas/TO 2002.

_____. **Lei Municipal n. 468 de 06 de jan, de 1994**. Aprova o Plano Diretor Urbanístico de Palmas (PDUP) e dispõe sobre a divisão do solo do município, para fins urbanos. Prefeitura Municipal de Palmas/TO 2002.

_____. **Lei Municipal n. 368 de 17 de fev. de 1993**. Dispõe sobre a divisão da Área Urbana da Sede do Município de Palmas em Zonas de Uso e dá outras providências. Prefeitura Municipal de Palmas/TO 2002.

_____. **Memorial Descritivo**. Palmas: GrupoQuatro S/C,1989.

_____. **Memória da Concepção**. Palmas: GrupoQuatro S/C,1989.

LÈFEVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 3 ed. São Paulo: Centauros, 2004.

LIRA, Elizeu Ribeiro. A Produção do Espaço de Palmas: “comprometer para desenvolver” **Produção Acadêmica**, Porto Nacional, v. 2, n. 2. p. 157-171, jan. 2005.

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

_____. A produção do espaço urbano: comprometer para desenvolver. **Produção Acadêmica**, Porto Nacional, v. 1, n. 1, p. 65-75. 2003.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de; CARLOS, Ana Fani Alessandri (Orgs.). **Geografia de São Paulo**: a metrópole do século XXI. São Paulo: Contexto, 2004.

PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília, Moradia e Exclusão**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.

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

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Moradia nas Cidades Brasileiras**. 10 ed. São Paulo: Contexto, 2003.

SANTOS, Milton. **Por Uma Outra Globalização**: do pensamento único à consciência universal. 12 ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

_____. **Por Uma Geografia Nova:** da geografia a uma geografia crítica. 4 ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Metrópole Corporativa Fragmentada:** o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1990.

SEDUH. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Palmas, Tocantins. **Plano Diretor Participativo: Palmas para todos.** Prefeitura Municipal de Palmas, 2006.

SPOSITO, Eliseu Saveiro. **A Vida nas Cidades.** São Paulo: Contexto, 1994.

TOCANTINS, Decreto-Lei nº 431, de 28 de julho de 1992. **Dispõe sobre o tombamento dos prédios que especifica.** Diário Oficial nº 153. [do Governo Estadual do Tocantins], Palmas, 28 de julho de 1992, 171º da Independência, 104º da República e 4º do Estado.