

EXPANSÃO DO ESPAÇO URBANO DE PORTO NACIONAL (TO): UMA ANÁLISE DO CAPITAL IMOBILIÁRIO E DA ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA

 <https://doi.org/10.56238/arev6n3-329>

Data de submissão: 26/10/2024

Data de publicação: 26/11/2024

Aires José Pereira

Doutor em Geografia

Universidade de Uberlândia

E-mail: aires@ufr.edu.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7707-1187>

Roberto de Souza Santos

Doutor em Geografia

Universidade Estadual de São Paulo

E-mail: robertosantas@uft.edu.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4373-6443>

Nelsonita de Souza Batista

Graduada em Pedagogia e em Ciência da Computação

Instituto Federal do Tocantins

E-mail: nel.nita@hotmail.com.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-0274-3379>

RESUMO

O presente artigo propõe uma discussão sobre a expansão do espaço urbano e a segregação socioespacial na configuração urbana da cidade de Porto Nacional (TO). O texto procura identificar e analisar a expansão do tecido urbano no período no final do século XX até anos 2016. Procura identificar quais são os principais atores responsáveis pela configuração atual do espaço. Os procedimentos metodológicos basearam-se em uma revisão bibliográfica e em um trabalho de campo e aplicação de entrevistas aos proprietários de imobiliárias. O objeto de estudo é tratado a partir de uma abordagem qualiquantitativa e exploratória, destacando os sujeitos envolvidos no processo de transformação do espaço. A busca de coleta de dados primários e secundários deu-se a partir do banco de dados do IBGE e da Secretaria Municipal de Obras e Planejamento de Porto Nacional por meio de trabalho de campo. A pesquisa permitiu verificar que a expansão urbana da cidade de Porto Nacional é resultado de incorporação de terras rurais e da criação de novos loteamentos.

Palavras-chave: Expansão Urbana. Capital Incorporador. Espaço Urbano. Especulação Imobiliária.

1 INTRODUÇÃO

A especulação imobiliária se refere a um dos aspectos genuinamente capitalista do solo urbano. A apropriação privada e a valorização da terra têm papel fundamental no processo de especulação imobiliária e resultam na produção desigual do espaço urbano. Esta linha de raciocínio nos auxiliará na análise sobre a dinâmica e a expansão do espaço urbano em Porto Nacional – TO. Observa-se um crescimento considerável o do espaço urbano de Porto Nacional, a partir de 1980 principalmente depois de 2010, com a criação de vários loteamentos e um condomínio fechado, o que acentua a segregação socioespacial já existente.

A pesquisa tem como objetivo analisar a expansão do tecido urbano na cidade de Porto Nacional, tomando como recorte temporal a década de 1990 até 2016. Os objetivos específicos da pesquisa são identificar e comentar os períodos sucessivos de criação de loteamentos que marcaram a formação dos processos responsáveis pela configuração atual do espaço urbano e comentar os atores que contribuíram pela configuração atual do espaço urbano em Porto Nacional - TO.

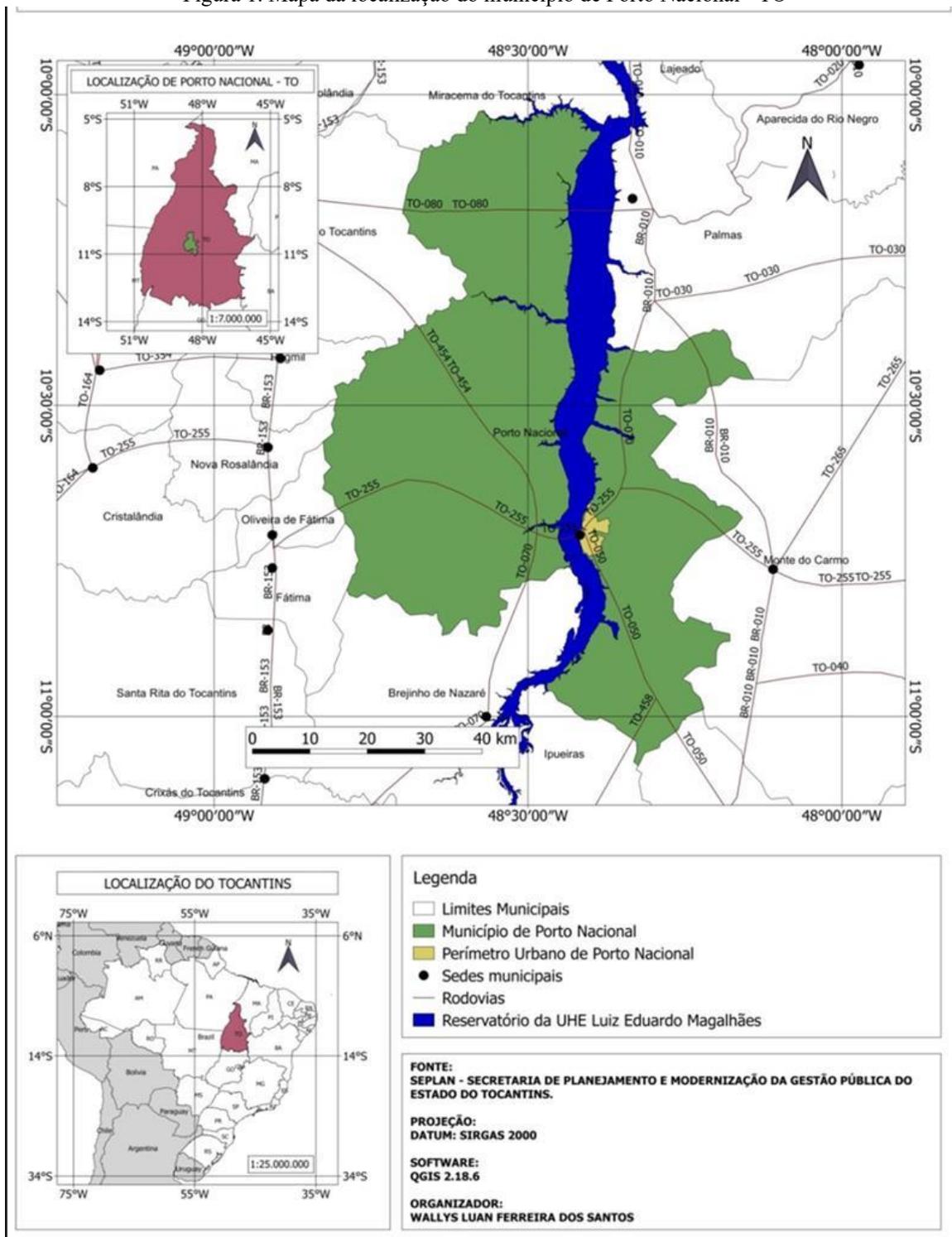
A metodologia utilizada foi baseada em uma revisão bibliográfica sobre o tema em pauta e a pesquisa empírica de trabalho de campo. O objeto de estudo é tratado a partir de uma abordagem qualiquantitativa, destacando os sujeitos envolvidos no processo de transformação do espaço urbano. É uma pesquisa descritiva e exploratória, utilizando a análise bibliográfica de livros, artigos científicos, dissertações e documentos, bem como o uso de informações coletadas no banco de dados do IBGE.

O texto é composto pelos seguintes tópicos: a introdução apresenta a pesquisa e a localização geográfica da área de estudo, o município de Porto Nacional. O tópico - os agentes sociais que produzem e reproduzem o espaço urbano: da cidade política à cidade industrial capitalista que descreve a evolução temporal do processo de urbanização e os principais agentes sociais e econômicos que produzem o espaço urbano. O tópico - crescimento econômico e as expectativas do mercado imobiliário em Porto Nacional relata os fatores que proporcionaram o crescimento econômico a partir de 2006 e as expectativas do capital imobiliário em Porto Nacional. O tópico - expansão do tecido urbano em Porto Nacional - TO: especulação imobiliária e segregação socioespacial descreve e analisa o processo de expansão do tecido urbano da cidade portuense, a partir da criação de loteamentos, no final do século XX até os anos de 2016. O tópico - considerações finais traz as conclusões e constatações sob a luz da pesquisa teórica e empírica trabalhadas no texto.

Quanto a localização geográfica do objeto de estudo, o município de Porto Nacional está localizado à Leste do rio Tocantins, a 64 km da capital Palmas - TO, entre os paralelos: 10° 42' 29" de latitude Sul e 48° 25' 02" de longitude Oeste. A Figura 01 ilustra a localização do município de Porto

Nacional. O município possui uma área de 4.449,892 km² e uma população de cerca de 64.418 habitantes.

Figura 1. Mapa da localização do município de Porto Nacional - TO



Fonte: IBGE (2010).

Porto Nacional é uma cidade ribeirinha que teve o início de sua ocupação humana por ser um entreposto de passagem de dois núcleos – o povoado de Pontal (localizado à Oeste do Rio Tocantins) e Monte do Carmo (situado à Leste do rio Tocantins), tendo Porto Real a sua primeira denominação, funcionando como ponto de intercâmbio entre estes núcleos. No século XIX, o desenvolvimento da localidade que corresponde à atual Porto Nacional esteve relacionado à atividade da navegação e ao comércio com Belém do Pará, como afirma Oliveira (2010).

Com a diminuição do ouro nos arraiais vizinhos, o lugar tornou-se Porto Real, que foi transferida em 1810 de Monte do Carmo, chegando a ser o maior e o mais importante centro comercial do Norte Goiano. Segundo Oliveira (2010), neste período por exemplo, partiam de Porto Real, cerca de 30 embarcações por ano rumo ao Pará. Atualmente, Porto Nacional tem destaque econômico no setor agropecuário e no setor terciário, incluindo o comércio e a prestação de serviços.

2 OS AGENTES SOCIAIS QUE PRODUZEM E REPRODUZEM O ESPAÇO URBANO: DA CIDADE POLÍTICA À CIDADE INDUSTRIAL-CAPITALISTA

Analisar o espaço urbano é uma preocupação de vários pesquisadores de diversas áreas do conhecimento. Dentro da análise na perspectiva da ciência geográfica, observa-se, ainda, outro elemento importante, que é a escala dos fenômenos. A escala é vista como uma estratégia de apreensão da realidade, que define o campo empírico da pesquisa, considerando que são os fenômenos que dão o sentido ao recorte espacial objetivado e também à categoria de análise. A análise geográfica dos fenômenos exige que a apreensão do espaço aconteça na escala em que ele é percebido, levando em conta que um espaço ou uma região possui uma dimensão territorial e uma dimensão social que interagem e configuram uma escala particular do espaço, como afirma Castro (1995). No caso do objeto de estudo desta pesquisa é o espaço urbano de Porto Nacional dentro de um processo de expansão e materialização social.

Carlos (1992, p. 27) ressalta que, a cidade é a “materialização do trabalho social como instrumento da mais-valia, condição e meio para que se instituem relações sociais diversas”, e a partir desta tese, pode-se inferir que as contradições urbanas e a segregação socioespacial no espaço urbano, sejam uma das consequências desta apropriação por parte do capital. O espaço urbano produzido através das aspirações e necessidades de uma sociedade de classes faz de si um campo de luta na qual os interesses e as batalhas se resolvem pelo jogo político das forças sociais. Segundo Carlos (2004, p.7), “a cidade, considerada uma construção humana, é um produto histórico-social; nesta dimensão aparece como trabalho materializado acumulado ao longo do processo histórico e desenvolvido por uma série de gerações”. Portanto, o espaço urbano é construído historicamente a partir da força de

trabalho da classe trabalhadora, e nele impera a economia urbano-industrial, fazendo com que na cidade haja o constante crescimento – característico do desenvolvimento das economias capitalistas.

Dentro do processo histórico, a cidade tem evoluído de acordo com a conjuntura política, econômica e cultural do seu tempo. De acordo com o eixo temporal do processo de urbanização, traçado por Lefebvre (1999), próximo ao ponto zero está a primeira cidade, a cidade política. Na cidade política, a divisão social do trabalho já se estabelece, uma vez que, de um lado, estavam sacerdotes, príncipes, chefes militares e escribas (aquele que dominava a escrita e a usava para redigir as leis de sua região); e de outro, artesãos, camponeses e escravos.

Quando os comerciantes se tornaram classe hegemônica, o comércio foi instalado ao redor da praça central, como expressão da centralidade do mercado, como forma do primeiro passo para a cidade comercial. As condições de estabilidade da cidade política entraram em colapso com a consolidação da atividade comercial e, com efeito, a morfologia arquitetural da cidade deu lugar ao encontro de pessoas para fins do estabelecimento da troca.

A cidade industrial “[...] precede e anuncia a *zona crítica*. Nesse momento, a implosão-explosão produz todas as suas consequências. O crescimento da produção industrial superpõe ao crescimento das trocas comerciais e as multiplica” (Lefebvre, 1999, p. 24, grifo do autor). Na sequência da evolução temporal do processo de urbanização esboçado por Lefebvre, é possível perceber dois cenários importantes durante a transição temporal da cidade comercial para a cidade industrial e da cidade industrial para a zona crítica. Entre a cidade comercial e a cidade industrial ocorre uma inflexão do espaço agrário para espaço urbano.

Assim, considera-se que a cidade assume formas, características e funções em cada uma das distintas etapas do processo histórico. Desta forma, “a cidade seria, em cada época, o produto da divisão, do tipo e dos objetos de trabalho, bem como do poder nela centralizado” (Carlos, 1992, p.57). No modo de produção capitalista, a cidade reproduz os interesses conflitantes entre os trabalhadores e empresários, o que acaba gerando um espaço contraditório socialmente.

O espaço urbano é definido como um conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Este conjunto de usos da terra é a organização espacial da cidade, um espaço fragmentado e vinculado a três pares dialéticos: é simultaneamente fragmentado e articulado; é reflexo e condicionante social; é um campo simbólico, mas também um campo de lutas sociais. Assim o espaço urbano é dividido em áreas residenciais refletindo a complexa estrutura social em classes.

O fator trabalho é de fundamental importância na organização espacial da cidade. Ele é condição de diferenciação do espaço urbano juntamente com o capital empregado. O trabalho é empregado de acordo com as necessidades do capital, nem sempre, respeitando as necessidades da sociedade como um todo. O cidadão trabalhador emprega a sua força de

trabalho no arranjo espacial da cidade, mas, nem sempre participa dos confortos, lazeres, bem-estar-social, enfim, dos benefícios que a mesma possui. Mesmo porque, os benefícios da cidade, criados pelo trabalho proletário, são individualizados de acordo com o poder aquisitivo de seus moradores e os problemas daí decorrentes são socializados entre todos os outros que não possuem como se defender de tal situação. Quer dizer, o trabalhador de baixo poder aquisitivo produz, através de sua força de trabalho, uma cidade que lhe nega a possibilidade de habitá-la. (Pereira, 2021, p. 90).

Na análise espacial da cidade industrial, (mesmo que ela – cidade - não seja industrial, mas estamos sob a égide das cidades industriais), percebe-se que o processo de produção socioespacial se reflete nas condições sociais de diferentes agentes sociais que reproduzem o contexto urbano. Os grandes proprietários industriais, as grandes empresas comerciais e, sobretudo, o capital imobiliário atuam como grandes consumidores do espaço, em razão da dimensão de suas atividades econômicas de natureza capitalista e socialmente contraditória. A partir do trabalho de campo, verificou-se que em muitos casos, os proprietários fundiários são proprietários das terras que atuam no sentido de obter a maior renda fundiária de suas propriedades, com interesse na conversão da terra rural em terra urbana, principalmente das áreas do entorno da cidade.

Já os promotores imobiliários (incorporadores imobiliários) atuam construindo empreendimentos, com valor de uso superior às construções mais antigas, obtendo, portanto, um preço de venda cada maior, o que amplia a exclusão social das camadas populares. Também pode acontecer que “(...) na medida que os órgãos de aprovação dos projetos habitacionais estabelecem dimensões mínimas para as edificações construídas, as incorporadoras e as construtoras as tornam regras, descartando a possibilidade de construir habitações mais amplas” (Lucena; Maia, 2022, p. 172).

Na cidade industrial, o Estado opera na regulação de uso do solo urbano e atua diretamente com os demais agentes, tais como o capital industrial e financeiro, os proprietários fundiários e os promotores imobiliários. Dispõe de um conjunto de instrumentos, por exemplo, o Conselho Federal de Corretores de Imóveis (COFECI) e a legislação tributária que pode regular o espaço urbano, como direito de desapropriação e precedência na compra de terra, controle e limitação dos preços da terra e localização, entre outros.

Por fim, há os grupos sociais excluídos que são aqueles que não possuem renda para pagar o aluguel de uma habitação digna e muito menos para comprar um imóvel. A essas pessoas restam como moradias: cortiços, sistemas de autoconstrução, conjuntos habitacionais fornecidos pelo agente estatal e as degradantes favelas. É através da produção da favela, em terrenos públicos e privados, que os grupos sociais excluídos se tornam, efetivamente, agentes modeladores do espaço urbano. Em resumo, desde a cidade política até a cidade industrial, os agentes sociais que produzem o espaço urbano são

os trabalhadores e os empreendedores econômicos e comerciais, seja a aristocracia agrária ou a burguesia comercial. No caso da cidade industrial, foram os trabalhadores e a burguesia industrial.

3 O CRESCIMENTO ECONÔMICO E AS EXPECTATIVAS DO MERCADO IMOBILIÁRIO EM PORTO NACIONAL

Atualmente, existe um conjunto de fatores que contribuem para o crescimento econômico em Porto Nacional. Entre eles, pode-se destacar uma maior presença da atividade econômica do agronegócio e a instalação de pátios multimodais no distrito de Luzimangues (Luzimangues fica ao Norte da cidade de Porto Nacional, aproximadamente a 70 quilômetros de distância). Segundo Abreu (2014), a construção do pátio multimodal da ferrovia Norte Sul, nas imediações do distrito de Luzimangues, no município de Porto Nacional, provocou uma expectativa de desenvolvimento local. Outro fator importante para o crescimento da economia local de Luzimangues relaciona-se à sua proximidade com a capital Palmas.

Entre 2006 e 2018 houve crescimento econômico em Porto Nacional com o aumento de número de empresas e, conseqüente, acréscimo do pessoal ocupado, como demonstra o Quadro 01. O número de empresas passou de 962, em 2006, para 1327, em 2018. No quadro 01, foram utilizados os dados de dois a dois anos, para que se tenha uma radiografia detalhada do período analisado. O aumento de empresas é potencializado pela atividade econômica do agronegócio regional e do setor de serviços. Mas ao mesmo tempo que há um avanço do número de empresas, há também, com o avanço da grande propriedade, os pequenos agricultores acabam deslocando-se e migrando para as cidades. Uma vez que o agronegócio prioriza a monocultura para o mercado de exportação, colocando a margem da produtividade itens essenciais para alimentação dos trabalhadores.

Quadro 1. Crescimento de Porto Nacional com base em ocupação e número de empresas

Número de Empresa, pessoal ocupado e salário médio em Porto Nacional – TO			
Ano	Número de Unidades	Pessoal Ocupado	Salário Médio mensal (em salários mínimos)
2006	962	5.650	1,8
2008	1019	5.373	2,1
2010	1.077	5.892	1,9
2012	1.196	7.634	2,2
2014	1.263	8.545	2,0
2016	1.442	8.548	2,2
2018	1.327	10.269	2,2

Fonte: IBGE (2018). Organizado pelos autores.

Observando o Quadro 01, é possível constatar que houve um crescimento do número de estabelecimentos de empresas a partir de 2008, do número de ocupações a partir de 2010 em Porto Nacional com a chegada de novas empresas que se instalaram no município no período analisado, principalmente no setor de serviços, do comércio e do agronegócio. No setor de serviços e comercial são várias as empresas de porte médio de origem nacional e regional. No caso das empresas do agronegócio, verifica-se a Bunge, a Pionner, a Bayer, que são multinacionais e também empresas ligadas a equipamentos agrícolas e de fertilizantes de origem estrangeira, nacional e regional na cidade de Porto Nacional e região.

Conforme levantamento realizado pelo trabalho de campo, no município, há também a presença de empresas do agronegócio que atuam em biocombustível, fertilizantes, frigoríficos, além de outras que empreendem na venda de equipamentos agrícolas. As empresas que atuam na atividade econômica do agronegócio são várias, que potencializam a economia do município. Com a chegada de empresas do agronegócio no município e com o consequente aquecimento da economia local, a tendência é que haja um aquecimento também do mercado de trabalho.

O representante do setor imobiliário em entrevista afirma que a cidade tem sediado diversos cursos universitários, fato que tem atraído um contingente demográfico para suas imediações e, com isso, outros ramos da economia também se beneficiam, como o setor imobiliário. Há uma presença significativa de cursos em educação superior, sejam públicos ou privados na cidade, entre os quais, podemos destacar: um Câmpus da Universidade Federal Tocantins (UFT) e outro do Instituto Federal do Tocantins (IFTO), no setor da educação pública.

Além disso, as faculdades particulares também se fazem presente, desenvolvendo a modalidade de ensino de forma presencial. São elas: Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos (ITPAC) e Faculdade São Marcos (FASAMAR). Sobre faculdades privadas que atuam em regime de EaD (Educação à Distância) verifica-se o Instituto Paulo Freire (IPF) e a Faculdade Norte do Paraná (UNOPAR).

A ITPAC chegou em Porto Nacional em 2008, oferta cursos de medicina no município. De início, a instituição foi instalada no centro da cidade e comprou o Instituto de Ensino Superior de Porto Nacional (IESPEN) e a União Educacional de Porto Nacional (UNIPORTO), conforme afirma Oliveira (2009). A instalação desses empreendimentos na cidade aqueceu o mercado de aluguel, pelo fato de grande parte de seu alunado ser de outras regiões, o que provocou uma demanda por moradia. Atualmente, a Faculdade ITPAC já tem o seu prédio próprio, localizado no Setor dos Ipês, porção Nordeste da cidade, com mais de 6 cursos. A UFT que oferece cursos nas áreas de ciências humanas e biológicas também contribuiu e contribui para o aquecimento do mercado de alugueis na cidade.

As universidades tiveram e continuam tendo um papel importante na dinâmica da cidade de Porto Nacional, uma vez que aumentaram as ofertas de cursos superiores para o município. Os empreendimentos educacionais no município proporcionaram uma dinâmica regional no que diz respeito ao setor de prestação de serviços educacionais, contribuindo para a importância da cidade portuense na rede urbana regional.

Em entrevista, o representante da Imobiliária Bela Vista¹, afirma que o entusiasmo do mercado imobiliário é um fato em Porto Nacional. Ele que mora e trabalha em Porto Nacional desde de 1991, assegura que a chegada de empresas e faculdades de ensino superior contribuiu para a valorização do mercado imobiliário com aumento de aluguel e impulsionou as vendas de lotes na cidade.

Quando iniciei a trabalhar aqui, em 1991, um lote de 600 m² no setor Aeroporto custava cerca de Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros), hoje um lote nesta parte de cidade custa de R\$ 100.000,00 a R\$ 120.000,00. Quando a ITPAC chegou aqui, foi muito bom para nós, deu um pique muito grande, colaborou muito com o aumento das vendas e valor dos lotes e aluguel. Antes de construir o prédio no setor que ela está hoje, os lotes lá valiam de R\$ 6.000,00 a R\$ 12.000,00, apesar da UFT já estar lá, não teve muita valorização nos lotes próximos. Eu mesmo quando a ITPAC ia para construir lá, eu já sabia e muitos donos de lote lá não sabiam. Eu comprei vários lotes de R\$ 6.000,00 e depois vendi de R\$ 12.000,00. Hoje os lotes chegam à custa de R\$ 35.000,00 a R\$ 40.000,00. (Entrevista com representante do setor imobiliário em 2018).

Nessa afirmação do entrevistado, é possível constatar que a chegada da UFT, e principalmente da ITPAC, em Porto Nacional, nas imediações do bairro do Setor dos Jardins dos Ipês, promoveu significativa valorização dos imóveis no bairro. Outros bairros também tiveram seus imóveis valorizados de forma significativa. O bairro Setor Aeroporto, por exemplo, que fica ao lado do centro da cidade, possuía o valor mais expressivo de seus lotes, em 2009, por uma média de R\$ 60.000,00; em 2017, o valor subiu para R\$ 100.000,00 a R\$ 120.000,00. Essa valorização dos preços dos imóveis urbanos acirra a segregação socioespacial pelo fato de encarecer o empreendimento habitacional, o que o torna mais inacessível à população de baixa renda, e cria um cenário favorável para os empreendedores imobiliários criarem mais loteamentos na tentativa de acumular capital.

A cidade que estamos estudando tem uma história de “construção” e de “reprodução” do espaço a qual tem assumido características variadas segundo um conjunto de outras variáveis que vêm marcando seu crescimento. Analisando-se seu conjunto obtém-se o delineamento fundamental de suas transformações. Igualmente, avaliando-se os detalhes, por exemplo, em cada bairro, tem-se uma oportunidade melhor para reavaliar e reescrever sua história. Os exemplos a serem analisados, os bairros periféricos dessa cidade, representam um ensaio desta para elevar os preços dos terrenos e, obviamente, elevar os custos do produto moradia, que vai entrar não só a produção de moradias, como vai obstaculizar a modernização tecnológica da própria indústria civil; além de contribuir para elevar os preços dos terrenos.

¹ A entrevista foi realizada em maio de 2018 nas dependências da empresa que o entrevistado trabalha situada na cidade de Porto Nacional.

Diante do exposto, o espaço urbano constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. (Pereira, 2020, p. 14).

O que se percebe é que, com o aquecimento do mercado imobiliário local, ocorreu uma expansão do espaço urbano da cidade, possibilitando um crescimento desordenado do tecido urbano com a criação de novos loteamentos. No bairro Setor dos Jardins dos Ipês, onde se instalou a ITPAC, há vários lotes com poucas edificações prediais (baixa taxa de ocupação do solo), mesmo assim, novos loteamentos foram criados recentemente no seu entorno, tais como Jardim América, Jardim Novo América e o Jardim Universitário. A criação de loteamentos é um empreendimento econômico que pode servir como reserva de valor para o capitalista.

A natureza do solo urbano como reserva de valor é um caminho para a mercantilização da terra urbana. Com isso, a função social da moradia fica comprometida. Por mais que tenhamos assegurado o direito à cidade, como assegura a Constituição Federal, o acesso da população de baixa renda a esse direito, é muito limitado ainda. Na Constituição Federal de 1988, em seu Art. 182 e parágrafo 2º, o direito a cidade e a função social da terra estão assegurados: “A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor” (BRASIL, 1988).

Além da constituição, o Estatuto da Cidade de 2001 também assegura esse direito, quando é responsável pelo estabelecimento da política urbana e pelo desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana na esfera municipal. Entretanto, mesmo sendo um direito assegurado constitucionalmente, a população de baixa renda tem esse direito limitado. Mas para fazer valer este direito, é necessário a mobilização e organização política de luta dos trabalhadores.

A função social da posse se articula com os direitos fundamentais e com os direitos humanos. Segundo Souza (2020), a função social da propriedade urbana desponta como um direito fundamental sob o viés social e econômico, que age como instrumento ordenador do espaço urbano. A função social vinculada à propriedade tornou-se um mecanismo importante para o desenvolvimento adequado e ordenado do território, visando à sustentabilidade social, cultural, econômica e política. Mas, para que este instrumento aconteça na prática, é necessário que a população de baixa renda, muitas vezes, se mobilize politicamente. É por isso que, para alcançar a função social e o direito à cidade, a propriedade urbana precisa ser definida pelo Poder Público e não pelo capital. Isto é, os interesses do capital atendem aos interesses do mercado e o poder público também procura atender o mercado, mas, em tese, poderia ao atender aos interesses coletivos, principalmente com a mobilização política.

Os movimentos sociais, principalmente o Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto, são capazes de se mobilizarem para amenizar as contradições existentes entre a função social da

propriedade e o acesso ao direito à terra. Ou seja, os movimentos sociais são uma fonte de inspiração para fazer valer o direito à moradia. As manifestações e mobilização política dos movimentos sociais urbanos configuram a luta de classes. O acesso ao direito à terra será garantido quando os movimentos sociais e os sujeitos sociais pressionarem o capital e o Estado no sentido de atender aos seus interesses e, quando os movimentos sociais se tornam protagonistas, o direito à cidade, também se torna real.

4 EXPANSÃO DO TECIDO URBANO EM PORTO NACIONAL – TO: ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

A atividade capitalista produz um desenvolvimento geográfico desigual, o que gera uma cidade socialmente contraditória. A propriedade privada condicionada pela lógica do capital no espaço urbano tem um papel central nesta desigualdade social e contraditória. Carlos (2004) raciocina nesta linha de argumentação, afirmando que:

A segregação é a negação do urbano e da vida urbana. Seu fundamento é a existência da propriedade privada do solo urbano, que diferencia o acesso do cidadão a moradia, produzindo a fragmentação dos elementos da prática socioespacial urbana separando os lugares da vida, enquanto elementos autônomos: neste nível a existência da propriedade privada da terra realiza desigualdades que está na base do desenvolvimento da sociedade capitalista. (Carlos, 2004, p. 141).

Nas entrelinhas da argumentação de Carlos, podemos observar que a segregação socioespacial urbana é um fator que acarreta desigualdades sociais na cidade - é um fenômeno proveniente da atuação da propriedade privada no solo urbano. Villaça (2001) nos auxilia também raciocinar nesta direção, salientando que a sociedade brasileira tem enorme desigualdade econômica e de poder político. Para este autor, há segregação social das mais variadas naturezas nas cidades brasileiras, principalmente de classes. Em termos conceituais, a segregação é entendida como um processo, segundo o qual, as diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões ou conjuntos de bairros, sobretudo, quando se trata da separação espacial das classes ricas com a pobreza.

Na escala intraurbana é perceptível um quadro de segregação socioespacial caracterizado pela dicotomia entre o centro rico x periferia pobre ou entre bairros ricos e os bairros da pobreza. Sendo que o primeiro dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados que é ocupado pelas classes de maior renda. O segundo, isto é, a periferia é onde encontramos maiores desigualdades sociais. Mas, atualmente, vem ocorrendo o surgimento de um novo padrão de segregação periférica - a da elite que são os condomínios fechado. Isso já se faz presença na cidade de Porto Nacional com a construção do condomínio fechado Residencial Porto Leman, localizado na periferia ao Sul da cidade.

Muitos autores chamam esse tipo de segregação, de auto segregação espacial. Frey e Duarte (2006) afirmam que há poucas décadas, conhecemos no Brasil um movimento de auto segregação: quando pessoas de classes sociais de alto poder aquisitivo agrupam-se em condomínios fechados, normalmente distantes dos centros urbanos.

Segundo Villaça (2001), existem três tipos de segregação urbana: 1) uma oposição entre o centro, onde o preço do solo é mais alto, e a periferia onde o preço é menor; 2) uma separação crescente entre as zonas e moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradias populares; 3) um esfacelamento generalizado das funções urbanas disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas: zonas de escritórios, zona industrial, zona de moradia. Ao fragmentar o solo urbano em espaços específicos para cada atividade econômica ou para determinadas classes sociais, o processo de segregação torna-se mais amplo.

No contexto neoliberal, é importante tecer alguns comentários sobre a segregação socioespacial da cidade. Essa segregação é a expressão maior da exclusão social e se configura em pontos de pobreza generalizada. Se observa quando a população de baixa renda tem dificuldade ao acesso a serviços e equipamentos coletivos urbanos. Assim, o processo de segregação urbana é trabalhado por vários autores com diferentes visões. Uma delas pontua a segregação como um processo que manifesta na renda fundiária, no qual, a classe de alta renda fica com as terras de maior valor e a população de baixa renda, ao contrário, com as terras de menor preço (Bastos Filho *et al*, 2019).

Entretanto, há contestações sobre essa tese (inclusive, confirmadas pelos mesmos autores referidos no parágrafo anterior), ou seja, a classe de alta renda pode ocupar terras mais baratas e esse processo de segregação ocorre como fruto da pressão de poderes políticos e econômicos sobre o Estado agenciando distribuição desigual dos investimentos em infraestrutura (Bastos Filho *et al*, 2019).

Há uma terceira linha de pesquisa, que se embasam na ideia de que o processo de segregação é resultado de lutas ou disputas por localizações, a qual se dá, no entanto, entre grupos sociais ou entre classes. Dentro dessa perspectiva, o crescimento dos crimes e o crescente medo da violência urbana podem gerar padrões de segregação socioespacial, sobretudo, com o surgimento dos condomínios fechados (Villaça, 2001 e 2011; Maricato, 1997 e 2000; Lefebvre, 2002). É um processo, no qual, distintas classes sociais tendem a se concentrar em diferentes regiões do espaço urbano (Villaça, 2001).

Depois deste comentário sobre segregação socioespacial, voltaremos a discussão sobre a pesquisa de nossa análise. Segundo Oliveira (2009), durante o processo de formação territorial do estado de Goiás, ocorreram várias tentativas de separar o antigo Norte do Sul de Goiás, alcançando o

auge da aprovação da criação do estado do Tocantins, na Constituição Federal, em 05 de outubro de 1988. Logo após o trâmite legal da criação do estado, nova disputa política e geopolítica se inicia pela localização da capital. A polêmica girava em torno das três principais cidades do estado na época, candidatas a sediar a capital provisória do estado do Tocantins: Araguaína, Gurupi e Porto Nacional.

[...] o fato da localização da capital provisória do estado do Tocantins ter ficado sob a responsabilidade do executivo, como reza a Constituição de 1988, institui-se em mais um “erro” dos parlamentares brasileiros, de querer resolver os problemas regionais do país, a partir de seus gabinetes em Brasília. Ignoravam aqueles constituintes, que no território do novo estado, três cidades disputavam o direito de sediar a capital provisória do Estado do Tocantins (Porto Nacional, Gurupi e Araguaína). (Lira, 2011, p. 172).

Entretanto, nenhuma das três cidades citadas pelo autor, foram escolhidas pelo poder executivo para sediar a capital provisória do novo estado. Para a surpresa de todos, a nomeada foi a pequena cidade de Miracema do Norte, chamada hoje de Miracema do Tocantins, que se tornou capital do estado no dia 1º de janeiro, posto que ocupou até o dia 1º de dezembro de 1989. De acordo com Lira (2011), a cidade de Miracema do Tocantins, na época em que foi eleita capital, possuía uma média de seis mil habitantes, sem infraestrutura e com graves problemas de alagamento no período chuvoso, como consequência das enchentes do rio Tocantins. Já as outras cidades que disputavam o título da sede à capital, todas com maiores e melhores infraestruturas e prédios públicos que poderiam ser utilizados durante a condição de capital, além de fornecer um contingente populacional. Mesmo assim, não foram escolhidas.

A instalação da capital provisória em Miracema do Tocantins teve o intuito de constituir uma capital provisória, até que se realizasse a construção da capital definitiva. O primeiro passo para o planejamento da capital definitiva foi dado logo após a eleição do governador Siqueira Campos, em 15 de novembro de 1988, que solicitou o levantamento para definir a localização da nova capital. O resultado do levantamento determinou uma área localizada entre os municípios de Porto Nacional e Taquaruçu do Porto. Assim, a capital Palmas foi criada em 20 de maio de 1989 (pouco tempo depois da criação do estado) e instalada em 1º de janeiro de 1990.

A criação do estado do Tocantins, em 1988, juntamente com o fato da capital ser construída nas proximidades geográficas da cidade de Porto Nacional com uma distância de 70 quilômetros, trouxe uma nova dinâmica para produção do espaço urbano portuense. Após a criação do estado do Tocantins e a transferência da capital provisória da cidade de Miracema do Tocantins para Palmas, a cidade de Porto Nacional passou por um importante processo de transformação espacial. Com a construção Palmas, a importância regional de Porto Nacional foi reduzida, o que ocasionou a desaceleração do seu crescimento demográfico e econômico. No caso demográfico, o Quadro 02

demonstra que Porto Nacional, após a construção da capital Palmas, sofreu redução em seu crescimento populacional.

Quadro 02. População dos municípios de Palmas e Porto Nacional.

Cidades	1970	1980	1991	2000	2010	2020 ²
Palmas			24.261	137.045	228.332	306.296
Porto Nacional	31.517	39.327	43.224	44.991	49.146	53.316

Fonte: IBGE, 2010; 2022a; 2022b; 2022c; 2022d. Org. Os autores.

Nos censos analisados entre os anos 1970 e 1980, percebemos que Porto Nacional aumentou sua população em 7.810 habitantes, ou seja, passou de 31.517 (1970) para 39.327 (1980), entretanto, quando observamos no intervalo de 1991 a 2000, o aumento foi de apenas 1.767, isto é, passou de 43.224 (1991) para 44.991 (2000). Observando ainda o Quadro 02, constata-se que nos censos de 1970 e 1980, como Palmas ainda não existia, não foi registrado nenhum habitante. Mas observa-se também que Palmas, foi instalada em 1º de janeiro de 1990 e em 1991 já tinha 24.261 habitantes.

No intervalo entre 2000 e 2010, Porto Nacional voltou a ter crescimento populacional considerável, passando de 44.991 a 49.146, com um aumento da ordem de 4.155 habitantes. E entre 2010 e 2020, o aumento da população foi da ordem de 4.170 habitantes. Tanto entre os anos de 2000 e 2010 como entre os anos de 2010 e 2020 o aumento da população foi muito superior aos anos de 1991 e 2000. Esse aumento demográfico posterior aos anos de 2000, empiricamente, nos permite supor que foi condicionado pelo aquecimento da economia do município de Porto Nacional, como vimos no Quadro 01.

É possível notar que, entre o ano de 1991 e 2000, a população de Palmas cresceu de forma acentuada com um aumento de 112.784 habitantes em 9 anos. Em Porto Nacional, entretanto, passou de 43.224 para 44.991 – um aumento tímido e da ordem de 1.741 habitantes. No intervalo de 2010 e 2020, a população de Palmas teve um crescimento significativo, em 2010 tinha uma população da ordem de 228.332 e, em 2020, passou para 306.296 habitantes, um aumento de 77.964 habitantes em apenas dez anos –, enquanto que Porto Nacional teve um crescimento da ordem de 4.170 habitantes no mesmo período, conforme podemos observar no Quadro 02.

De maneira geral, não temos dados empíricos, mas, supõe-se que em alguma medida, todos os municípios circunvizinhos da capital perderam parcela de sua população para Palmas. Porto Nacional

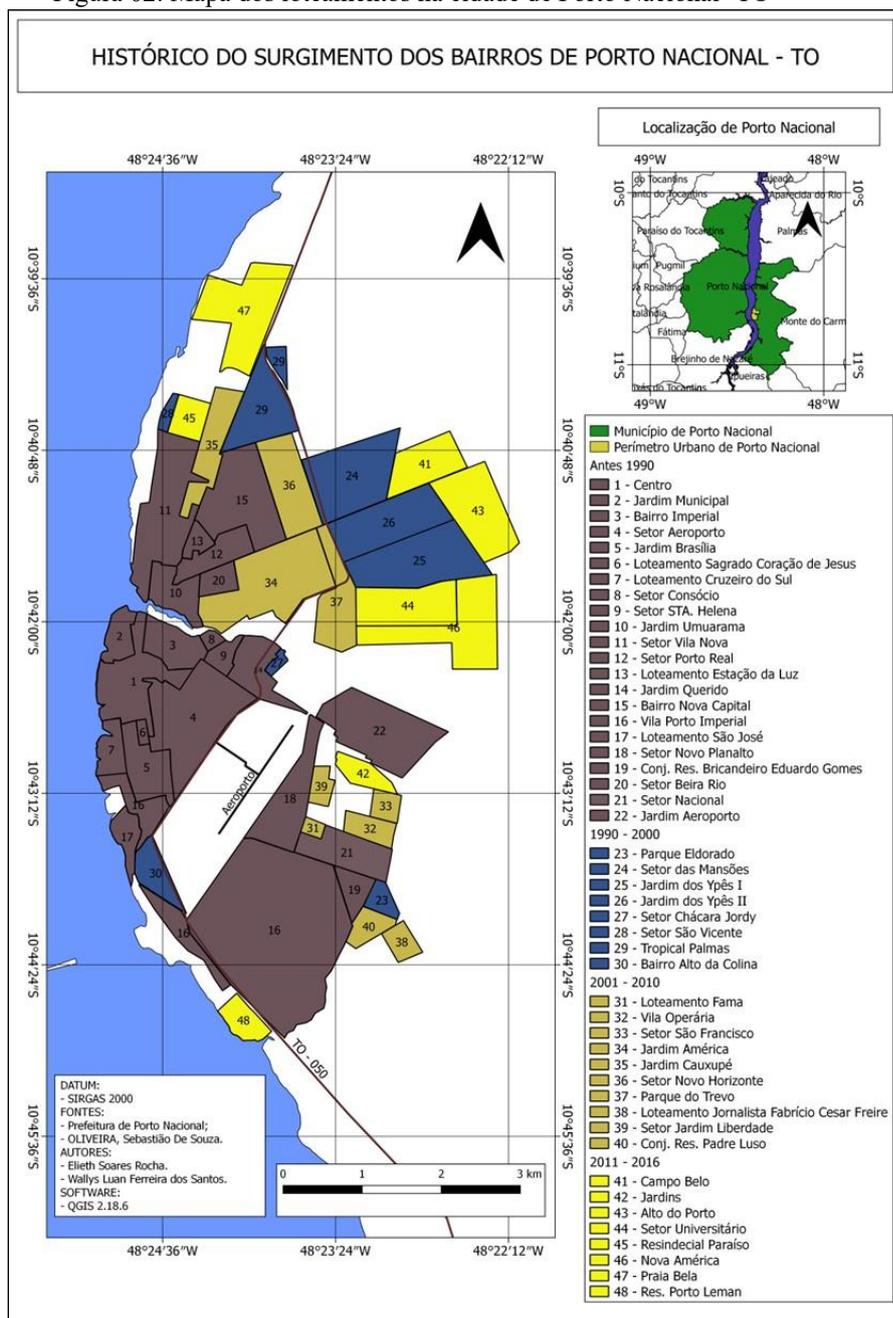
² A população em 2020 é estimada, conforme dados coletados no site do IBGE: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/porto-nacional/panorama>. Acesso em 20 de fevereiro de 2020.

como uma cidade mais próxima da capital, também teve parcela significativa de sua população que migrou para a cidade Palmas. Portanto, depois da criação de Palmas, a cidade de Porto Nacional teve uma nova dinâmica do seu crescimento demográfico. A proximidade da cidade portuense com a capital de início trouxe vantagem, devido Porto Nacional ter servido de base de apoio logístico aos empreendedores da construção da capital, pelo fato das obras e edificações serem executadas no meio do cerrado sem nenhuma infraestrutura. Para a execução das obras, foi necessário contratar trabalhadores das regiões circunvizinhas. Porto Nacional, uma das cidades mais próximas, foi beneficiada com esta contratação. A partir desse cenário, a cidade de Porto Nacional passa a desempenhar as funções que a capital não poderia fazer enquanto não seria construída por completo.

Com a construção da capital, houve migração portuense para a capital Palmas em busca de novas perspectivas de trabalho. No período de 1991 até os anos 2000, várias instituições públicas e privadas que existiam em Porto Nacional migraram para Palmas, por exemplo: o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Receita Federal, Junta Comercial do Estado do Tocantins (JUCETINS), Banco Itaú e o Banco HSBC, e várias outras empresas (Oliveiras, 2009).

Apesar desta evasão de empresas de Porto Nacional, houve uma expansão do tecido urbano local. Observando a Figura 02, podemos perceber que a maior parte dos loteamentos criados na cidade de Porto Nacional aconteceu a partir dos anos de 1990, principalmente entre 1990 e 2016. O que se verifica a partir disso, é que os agentes imobiliários apostaram no aquecimento do mercado local e se sentiram motivados a investir. O resultado foi a criação de vários loteamentos na cidade, a partir dos anos 1990, devido à proximidade de Porto Nacional com a capital Palmas. A cidade nasceu na margem Leste do rio Tocantins, como podemos visualizar no mapa da Figura 02, e expandiu para a orientação Leste do rio. Em relação ao espaço urbano, até os anos 1990, a cidade se expandiu para a região Sudeste. A parte mais escura (marrom) do mapa representa o espaço que foi ocupado e construído antes dos anos 1990, contabilizando 22 bairros.

Figura 02. Mapa dos loteamentos na cidade de Porto Nacional - TO



Fonte: Oliveira (2009).

Entre os anos 1990 e 2000, a expansão do tecido urbano deu-se em direção ao Norte da cidade, contabilizando 8 bairros, representados pela cor azul mais escuro no mapa. Os bairros criados entre 2001 e 2010, contabilizam 10 loteamentos que, em termos de número, estão em sua maioria localizados na zona Sul da cidade, com 6 bairros. Representado no mapa na cor laranja. Em termos de área, a maior parte está localizada na zona Norte da cidade. A ocupação urbana entre 2011 e 2016 é composta por 8 bairros, representados no mapa pela cor amarela mais clara. Neste período, o crescimento do tecido urbano aconteceu na zona Norte da cidade.

Diversos loteamentos criados são da mesma imobiliária, sinalizando que a expansão do tecido urbano não é estabelecida por muitos agentes imobiliários, o que pode configurar um controle dos preços dos imóveis. Por exemplo, temos o caso do loteamento Jardim América, Jardim Novo América e o Jardim Universitário que são comercializados pela Imobiliária Buriti. Em entrevista com a representante da imobiliária Buriti, em maio de 2017, a gerente da empresa Buriti (de origem não local) nos relatou que a empresa começou a atuar em Porto Nacional em 2009, com a abertura do Jardim América – seu primeiro loteamento na cidade.

Ela afirma que o Jardim Universitário já existia e era pertencente à empresa DPE (de origem não local), na qual a Buriti se tornou sócia. A imobiliária Buriti criou também o loteamento Novo América. Ao ser questionada se a empresa pretendia abrir novos loteamentos, a entrevistada respondeu que naquele momento não, pois, com a crise, ainda tinham muitos lotes para vender, além do mais, há muitas devoluções de lotes. A inadimplência é motivada pelas crises cíclicas do capital, principalmente por causa dos preços dos imóveis não acessíveis à população de baixa renda. Afirmou ainda que os lotes custam de R\$ 17.000,00 a R\$ 50.000,00 e o preço varia a depender da localidade, ou se é residencial ou comercial.

O capital imobiliário e incorporador tem a terra (o imóvel) como uma propriedade genuinamente mercantil. Antes de vender o imóvel para o consumidor final (quem compra para morar), os imóveis podem ser vendidos várias vezes, o que encarece mais os imóveis e, em consequência, aumenta a segregação socioespacial. Quando indagada ainda sobre a quantidade de lotes sem edificações prediais (imóvel sem construção), a entrevistada relatou que, é de costume um cliente comprar vários lotes, aqueles que compram como reserva de valor, esperando que os lotes se valorizem para depois vendê-los com um preço superior ao que comprou. Essa seria uma das justificativas de vários lotes sem construções prediais por mais tempo. Ou seja, os lotes que ficam aguardando a valorização dos preços, configuram um caráter genuinamente mercantil do solo e não como uma necessidade social para a moradia.

Já aqueles clientes que compraram para construir sua própria casa, para sair do aluguel, logo começaram a construir. Conforme vimos no depoimento da entrevistada, os loteamentos com imóveis sem construção predial não permanecem porque a imobiliária ainda não vendeu o lote para alguém construir. Na busca da “necessidade” de acumulação, o capital imobiliário e incorporador têm na criação de loteamentos, a possibilidade de efetivação, abrindo uma janela para a criação de novos loteamentos.

Em Porto Nacional, verificamos que a criação de novos bairros e de loteamento contribuiu de forma significativa para a expansão do tecido urbano. A expansão deu-se com a criação de vários

loteamentos que, por um determinado período, ficaram alguns sem construções prediais, outros ainda não são construídos, configurando-se em lotes comprados da imobiliária não para construir e sim como um bem mercantil a espera de valorização para venda.

A partir dos anos de 2009, vários loteamentos foram criados, tais como Jardim América, Setor Universitário, Setor Nova América, Alto do Porto, Praia Bela, Campo Belo, Jardins, Residencial Porto Leman e Residencial Paraíso. Entre esses loteamentos podemos destacar o de Praia Bela e Jardins da Petro Imobiliária, visitados durante o trabalho de campo e, sobre os quais, constatamos a presença de infraestrutura elétrica, mas, poucas edificações prediais. Observando a Figura 03, é possível perceber que no loteamento Praia Bela (na figura 02, é número 47 em amarelo), ainda constam vários lotes sem construções prediais, embora, já possua algumas casas em construção, mesmo com a infraestrutura asfáltica inacabada. Este loteamento localiza-se na zona Norte da cidade, na saída para Palmas.

Figura 03. Loteamento Praia Bela, em Porto Nacional – TO.



Fonte: Os autores (2017).

Já o loteamento Jardins, criado em 2014, está localizado na zona Sudeste da cidade (ele é o loteamento 42). Conforme podemos visualizar na Figura 04, é um loteamento com diversos lotes com edificações, mas, ainda há lotes sem edificações prediais. Durante trabalho de campo no Setor Jardins, percebemos que o loteamento é provido de infraestrutura de água, esgoto, energia, no entanto, ainda há ruas sem asfalto. A criação desses loteamentos demonstra a atuação do capital incorporador na cidade transformando terra rural em urbana, atuando através de algumas imobiliárias, que são os agentes do processo de produção do espaço urbano que buscam se beneficiar e obter lucro. Percebe-se que há uma demanda habitacional no município, visto que os números apontados no Quadro 02 com os dados populacionais. Entretanto, vale lembrar que há também um atendimento parcial do déficit habitacional e uma parcela dos loteamentos abertos para a especulação imobiliária.

Figura 04. Loteamento Jardins, em Porto Nacional – TO.



Fonte: Os autores (2017).

Os lotes são vendidos com parcelas que podem durar até 48 meses ou mais, ou seja, durante um período a imobiliária ficará recebendo o pagamento dos imóveis vendidos. Dependendo da dinâmica do mercado imobiliário, os preços dos lotes poderão aumentar os seus preços, assim, os lotes da imobiliária que não foram vendidos, terão seus preços majorados. Na Figuras 03 e figura 04, podemos observar a presença da administradora Petro Imobiliária, nos loteamentos Praia Bela e Jardins, que transforma a terra rural em terra urbana. Esse mecanismo configura a forma mais genuína de transformação da terra em mercadoria.

As imobiliárias estabelecem estratégias espaciais e se articulam no mercado de imóveis para ampliar o seu capital. Elas procuram atender o mercado de produção habitacional nos diferentes segmentos sociais de renda, desde as moradias populares até os condomínios de luxo. Conforme as pesquisas empíricas e os depoimentos dos entrevistados, as imobiliárias têm portfólios para atender os vários extratos sociais que demandam de moradia, mas pelo viés do mercado. Para elas, o que importa é que seja voltado para o mercado, onde é possível a busca da acumulação capitalista. A imobiliária Buriti Empreendimentos de capital nacional, atua no Tocantins e em vários outros estados brasileiros; outras imobiliárias, como a administradora Petro Imobiliária dos loteamentos Praia Bela e Jardins, a Imobiliária Bela Vista (de capital regional), atuam na cidade para atender o mercado imobiliário para a construção civil, administração e venda de imóveis para moradias populares. Atuam também na comercialização de imóveis destinados às classes sociais com maior poder aquisitivo e por outro lado, as classes com poder aquisitivo muito baixo não são os nichos de mercados mais almejados dos incorporadores.

Os agentes econômicos imobiliários que atuam em Porto Nacional, no setor da construção civil, na comercialização e criação de loteamentos contribuem para a expansão urbana e o aquecimento

do mercado de imóveis de aluguel. A atuação desses agentes no mercado local contribui, inclusive, para a importância da cidade na rede urbana do entorno imediato e na economia regional.

Entretanto, em uma sociedade capitalista, há contradições e desigualdades sociais na reprodução do espaço urbano. A sociedade capitalista constrói um espaço desigual e contraditório. Este condicionamento é o mecanismo que permite a formação de uma sociedade, na qual, o processo de segregação social e espacial torna-se presente. O Estado como uma instituição política, ideológica, jurídica e cultural tem um papel fundamental nesse processo, nas suas esferas federal, estadual e municipal. Um exemplo de segregação socioespacial conduzida pelo poder público, é quando este atua como indutor da segregação, instituindo políticas públicas de investimento em empreendimentos imobiliários.

A partir de 1930 ocorreu a primeira transição, em que a intervenção estatal passa a se realizar com a promoção de projetos habitacionais, estimulando o mercado de imóveis ao mesmo tempo que, começa a regular o mercado rentista de aluguéis. O segundo momento de transição ocorre com a criação do Programa Minha Casa Minha Vida, pois, o Estado deixa de propor projetos habitacionais, ficando a cargo dos agentes imobiliários não só a função de os executar (como já era antes), mas também de propô-los. Esse formato do PMCMV em que os agentes imobiliários são os principais promotores dos projetos habitacionais, consolida o fortalecimento que o mercado imobiliário já vinha obtendo nos anos anteriores a criação do referido Programa. (Lucena; Maia, 2022, p. 169)

Esse mecanismo político do poder público acaba acirrando o processo de segregação socioespacial quando constrói conjuntos habitacionais. Esses conjuntos habitacionais, construídos nas periferias da cidade, são os locais em que a população de baixa renda habita. Em Porto Nacional, esta atuação dos gestores da esfera pública se faz presente, como por exemplo no caso do Residencial Paraíso. Na figura 05 e 06 podemos observar um conjunto habitacional em Porto Nacional, que é um bairro planejado que via de regra, grande parte destes conjuntos habitacionais são construídos nas periferias do espaço urbano, ampliando o processo de segregação socioespacial.

O Conjunto Habitacional Irmã Edila, entregue aos moradores em setembro de 2015, é uma das etapas destinada as famílias com renda de até R\$ 1,6 mil. Já o Residencial Rio Tocantins foi construído depois por volta de 2014. Tais conjuntos habitacionais exemplificam a segregação induzida pelo poder público para a população de baixa renda, na construção de casas populares na periferia da cidade, através do Programa Minha Casa Minha Vida. Aliás, já há algum tempo que o poder público vem atuando nesse processo.

Figura 05. Casa popular do Programa Minha Casa Minha Vida, no Conjunto Habitacional Irmã Edila, Porto Nacional - TO



Fonte: Jornal Conexão Tocantins (2015).

Figura 06. Casa popular do Programa Minha Casa Minha Vida no Residencial Rio Tocantins, Porto Nacional - TO



Fonte: O/s autor/es (2017).

A atuação do poder público nesse processo, acaba gerando uma política em que há confluência entre Estado, empresas construtoras, incorporadoras e até mesmo capital financeiro para a produção de habitação social de mercado e não para a habitação de interesse social, o que se torna uma estratégia para os agentes imobiliários aumentarem os seus lucros. Este procedimento político do poder público, juntamente com os agentes econômicos imobiliários, gera uma segregação socioespacial induzida, pelo fato fazer da terra um objeto mercantil.

Se a terra ou o solo urbano tornam-se uma mercadoria, ela entra no jogo do mercado imobiliário, em que o seu preço pode não ser acessível a todos, ou seja, pode não interessar ao mercado. O Estado pode mitigar as demandas habitacionais, mas de forma pontual. Na construção de casas populares, por exemplo, no caso do PMCMV que foi lançado em março de 2009, pelo governo federal, em parceria com estados, municípios, empresas e entidades sem fins lucrativos, destinado a

famílias de baixa renda e média (com renda bruta até R\$ 6.500,00). Vale lembrar que para os padrões do Brasil, essa renda não é tão baixa assim.

Em trabalho de campo, verificamos que as casas são pequenas (segundo representante da prefeitura em entrevista afirmou que é uma média de 40 metros quadrados) e construídas igualmente em terrenos pequenos também, e dependendo do número de membros da família, torna-se difícil para acomodar todos na mesma casa. Além do mais, as casas são construídas na periferia da cidade, onde é mais barato para o poder público adquirir o imóvel (a terra) para construção dos conjuntos habitacionais. E também o PMCMV constrói conjuntos habitacionais caracterizados pela uniformização das Unidades Habitacionais (UHs), pela padronização dos projetos.

As implicações dessa padronização cada vez maior dos projetos habitacionais se apresentam nitidamente na paisagem por meio da sua homogeneização. [...] Vale ressaltar que a redução da dimensão das Unidades Habitacionais no PMCMV foi facilitada em função de a Caixa Econômica Federal (CEF) ter estipulado as medidas mínimas de 32 m² e posteriormente, de 36 m² para as habitações unifamiliares, e de 37 m² e posteriormente 39 m² para as multifamiliares. Essas dimensões, por sua vez, têm se tornado regra na produção habitacional das empresas construtoras. Sobre isso, vale dizer que o subdimensionamento, precariza ainda mais a habitação em relação às necessidades das famílias, comprometendo a sua qualidade de vida. O subdimensionamento não é pela redução do número de cômodos, mas, sim das áreas das unidades, isto é, o número de ambientes é regularizado, porém as dimensões são por demais reduzidas, o que resulta em vários problemas de ordem arquitetônica. Estes, por sua vez, apresentarão sérias implicações nas relações cotidianas estabelecidas dentro da moradia, (Lucena; Maira, 2022, p. 170-171).

O tamanho das casas dos conjuntos habitacionais construídos pelo próprio poder público é incompatível para uma família morar com dignidade. As moradias tornam-se monofuncionais, faltando espaços para sala de estar, de descanso e para acomodar todas as demandas da família. Conforme foi comentado nos parágrafos anteriores, a articulação e a parceria do poder público com os agentes econômicos privados para a construção das moradias populares envolve vários intermediários, o que encarece os empreendimentos imobiliários, permitindo que diversos agentes obtenham uma fatia dos recursos públicos (na forma de lucros). Com o estado neoliberal, a tendência é que a terceirização desses serviços amplie o número de intermediários. Com isso, os custos também crescem e terceirizando a responsabilidade de cumprir a execução dos projetos até o final das obras.

Zandonadi (2022) enfatiza que a contradição do preço da terra e da moradia, incorporando diversos agentes capitalistas que atuam permanentemente na criação de novas demandas, produtos e localizações, exclui grande parte da classe trabalhadora que não atinge remunerações passíveis de adquirir a propriedade de imóveis urbanos. Este fato amplia a demanda por mais aquisição de empréstimos financeiros ou faz com que a classe dos trabalhadores, procure moradia no mercado de alugueis de imóveis ou ocupações.

Outra questão indesejável para a aquisição de moradias populares foi o corte nos investimentos públicos em políticas sociais, principalmente para a população de baixa renda. Entre estes cortes nos investimentos, estão aqueles que dão continuidade ao Programa Minha Casa Minha Vida. Por exemplo, em 2021, o governo Bolsonaro cortou investimentos e inclusive, mudou o nome do Programa de Minha Casa Minha Vida para Casa Verde e Amarela. De 2009, ano de criação do MCMV, até o fim de 2018, antes de Bolsonaro chegar à Presidência, o investimento anual destinado ao programa era de R\$ 11,3 bilhões, em média³. No primeiro ano de governo, o valor caiu para R\$ 4,6 bilhões. Em setembro de 2019, foi previsto um corte de 42% no orçamento do ano seguinte, estipulado inicialmente em R\$ 2,71 bilhões.

O Programa MCMV, mesmo sendo uma política que conduz à segregação social induzida pelo próprio Estado, é uma política social que garante moradia para uma parcela importante da população de baixa renda. A população de baixa renda precisa do apoio e auxílio do poder público para ter acesso aos serviços básicos como moradia, segurança e educação.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em Porto Nacional ocorreu uma expansão da área urbana e incorporação de terras rurais ao espaço urbano da cidade. Mesmo nas cidades menores e no interior do país, o capital imobiliário e o capital incorporador têm papel importante na construção do espaço urbano, a partir de parcerias com o poder público local (município), estadual e com o governo federal. O processo de incorporação de terras rurais em áreas urbanas tem caráter genuinamente mercantil na apropriação da terra para fins de construção civil. Esse processo acentua a especulação imobiliária que beneficia o capital e não a população em geral.

O governo federal, a Caixa Econômica Federal, a Prefeitura Municipal de Porto Nacional, a imobiliária Petro Imobiliária e outras imobiliárias são os principais agentes transformadores da produção e reprodução do espaço urbano da cidade de Porto Nacional. Esses agentes atuam com maior ênfase para atender os interesses econômicos do capital imobiliário, em detrimento do caráter social do solo urbano e, em consequência, continuam produzindo as tradicionais contradições socioespaciais, tanto nas grandes metrópoles, como nas cidades menores do interior do país.

A atuação do poder público na construção civil e construção de moradias populares, por um lado, é interessante, porque o poder público é capaz de mitigar o déficit habitacional e dar apoio financeiro para as classes da população de baixa renda e, principalmente, para os trabalhadores.

³ Dados extraídos do site <https://www.brasildefato.com.br/2021/02/17/triste-fim-do-minha-casa-minha-vidacomobolsonaro-extinguiu-oprograma-sem-alarde>.

Entretanto, se o poder público ou o Estado não têm uma política focada para esse segmento da população e estabelece políticas pontuais, o acesso desta população à moradia fica comprometido, justamente pelo fato de que essas políticas, da maneira que se configuram atualmente, não atendem os interesses e demandas de tal população em sua plenitude, no que concerne ao acesso a moradia.

Quanto à cidade industrial, podemos elencar inúmeras contradições sociais e segregação socioespacial. A partir de uma análise lefebvriana, a cidade industrial configura-se como uma “prisão do espaço-tempo”. Segundo Araújo (2012), no espaço “prisão do espaço-tempo”, acontece o controle do tempo social na cidade industrial. Um exemplo, é o tempo do deslocamento diário casa-trabalho-casa que impõe ao trabalhador, gastar várias horas de seu tempo, dentro de uma condução de transporte, sobretudo, a população de baixa renda das periferias. Há na cidade industrial, uma forte presença de segregação de toda ordem, do centro e das periferias, da violência, do racismo, da homofobia. Outra contradição da cidade industrial, é a de natureza mercantil do solo urbano, onde a terra toma forma de mercadoria e de valor de troca. Como afirma Araújo (2012, p. 138), na cidade industrial impera a “segregação socioespacial que nega tanto a cidade, porque lhe torna produto ao invés de obra, quanto o urbano, cujo conteúdo reside no valor de uso e na apropriação de tempo e espaço”.

Se analisarmos a cidade de Porto Nacional, a partir desta interpretação, iremos verificar que grande parte destas contradições sociais estão presentes resguardando as devidas proporcionalidades, mesmo sendo uma cidade do interior do país. Porto Nacional não é uma cidade industrial no rigor teórico-metodológico, mas, teve e tem a sua formação na conjuntura industrial.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maria de Jesus Coelho. Os impactos socioeconômicos da Ferrovia Norte Sul no distrito de Luzimangues - TO em Porto Nacional – TO. Mestrado em Geografia. Universidade Federal de Tocantins. Porto Nacional -TO, 2014.
- BASTOS FILHO, R. A; Pinto, N. M. de A; Fiúza, A. L. de C; Rezende, D. F. de A. A elaboração de um índice de segregação socioespacial como ferramenta de gestão e análise do espaço urbano de Viçosa, MG. *Interações*, Campo Grande, MS, v. 20, n. 3, p. 707-723, jul./set. 2019. Disponível em: <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/1961>. Acesso em: 25 set. 2022.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm >. Acesso em: 29 jun. 2022.
- CARLOS, Ana Fani Alexandri. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 1992.
- CARLOS, Ana Fani Alexandri. *O espaço urbano*. São Paulo: Contexto, 2004.
- CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. In: -----; GOMES, Paulo César da Costa; LOBATO, Roberto Correia (Orgs.). *Geografia: conceito e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.
- FREY, Klaus; DUARTE, Fábio. Auto-segregação e a gestão das cidades. *Ciências Sociais em Perspectiva* (5) 9: 2º sem. p. 109-119, 2006.
- IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cadastro Central de Empresas. IBGE [*website*], 2018. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/portonacional/pesquisa/19/29761?indicador=29763> >. Acesso em 28 jun. 2022.
- IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2010. IBGE [*website*], 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/> >. Acesso em 28 jun. 2022.
- IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística Biblioteca: Censo demográfico de 1970. IBGE [*website*], 2022a. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/bibliotecacatalogo.html?id=769&view=detalhes>. >. Acesso em 28 jun. 2022.
<https://www.brasildefato.com.br/2021/02/17/triste-fim-do-minha-casa-minha-vidacomo-bolsonaro-extinguiu-oprograma-sem-alarde>.
- IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística Biblioteca: Censo demográfico de 1980. IBGE [*website*], 2022b. Disponível em < <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?id=772&view=detalhes> >. Acesso em 28 jun. 2022.
- IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística Biblioteca: Censo demográfico de 1991. IBGE [*website*], 2022c. Disponível em < <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?view=detalhes&id=283450> >. Acesso em 28 jun. 2022.

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística Biblioteca: Censo demográfico de 2000. IBGE [website], 2022d. Disponível em < <https://biblioteca.ibge.gov.br> >. Acesso em 28 jun. 2022.

Jornal Conexão Tocantins. Entregues 300 casas populares em Porto Nacional; governador Marcelo Miranda e ministro Gilberto Occhi participam. Jornal Conexão Tocantins, 11 set. 2015. Disponível em: < <https://conexaoto.com.br/2015/09/11/entregues-300-casas-populares-em-porto-nacional-governador-marcelo-miranda-e-ministro-gilberto-occhi-participam> >. Acesso em 28 jun. 2022.

LEFEBVRE, H. A revolução urbana. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2002.

LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: UFMG, 1999. 178p.

LIRA, Elizeu Ribeiro. A Gênese de Palmas – Tocantins: A Geopolítica de (Re)ocupação Territorial na Amazônia Legal. Goiânia: Kelps, 2011. 260p.

LUCENA, Wilma Guedes de; MAIA, Doralice Sátyro. Da estratégia da política habitacional às táticas na vida cotidiana: o uso e as transformações na “Minha Casa” e na “Minha Vida”. In: CALIXTO, Maria José Martinelli Silva; MAIA, Doralice Sátyro; SPINELLI, Juçara (Orgs.) Desigualdades socioespaciais, dinâmica imobiliária e o Programa Minha Casa Minha Vida em cidades médias. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2022. p.159-188. MARICATO, E. Habitação e cidade. São Paulo: Atual, 1997.

MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 21-33, out./dez. 2000. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/spp/a/fZCnFGwPC3Yks9tXCg4MP8B/>. Acesso em: 20 set. 2022.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. Portos do Sertão: Cidades Ribeirinhas do Rio Tocantins. Goiânia: PUC Goiás, 2010. 175p.

OLIVEIRA, Sebastião de Souza. Porto Nacional: de Porto Real a Espaço Periférico de Palmas – TO. 2009. 182 f. Dissertação (mestrado em geografia) – Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2009. Disponível em: < <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tde/1899> >. Acesso em: 15 ago. 2016.

PEREIRA, Aires José. Ensaios Geográficos e Interdisciplinaridade Poética. 6. ed. Rio de Janeiro: CBJE, 2020.

PEREIRA, Aires José. Leituras de Paisagens urbanas: Um estudo de Araguaína. Uberlândia: UFU, 2013. (Tese de Doutorado).

PEREIRA, Aires José. Tangará da Serra: Nova Fronteira Agrícola e Sua Urbanização. 4. ed. Rio de Janeiro: CBJE, 2021.

SOUZA, Letícia de Paula. A função social da propriedade: uma discussão sobre a política urbana e os vazios urbanos. Leopoldianum. Ano 46, 2020, nº 128.

VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP. Lincoln Institute, 2001. 363p.

VILLAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 25, n. 71, p. 37-58, jan./abr. 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/7G8LTmdQbCjCHqXg87Gs3SD/?lang=pt>. Acesso em: 26 nov. 2022

ZANDONADI, Júlio César. O financiamento imobiliário e o Programa Minha Casa Minha Vida na escala regional (arranjos populacionais) de cidades médias brasileiras: os casos de Ribeirão Preto (SP), Presidente Prudente (SP) e Maringá (PR). *In: CALIXTO, Maria José Martinelli Silva; MAIA, Doralice Sátyro; SPINELLI, Juçara (Orgs.). Desigualdades socioespaciais, dinâmica imobiliária e o Programa Minha Casa Minha Vida em cidades médias*. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2022. P. 465-502.