

## AS DINÂMICAS DE DISPERSÃO E FRAGMENTAÇÃO URBANAS EM PORTO NACIONAL E LUZIMANGUES, TOCANTINS, AMAZÔNIA ORIENTAL

THE DYNAMICS DISPERSION AND URBAN FRAGMENTATION IN PORTO NACIONAL AND LUZIMANGUES, TOCANTINS, EASTERN AMAZON

Kelly Cristine Fernandes de Oliveira Bessa  
kellybessa@uft.edu.br

Adriana Tiago Moura  
adrianatmoura@gmail.com

Pedro Henrique Dias  
phdias.1099@gmail.com

### Resumo

A presente pesquisa objetiva compreender os processos de reestruturação da morfologia urbana da cidade de Porto Nacional (a sede municipal) e de Luzimangues, que é distrito do município de Porto Nacional, Tocantins, Amazônia Oriental, considerando as tendências recentes de produção de cidades mais extensas, dispersas e fragmentadas. Em Porto Nacional, a partir do final dos anos de 1970 e, sobretudo, desde a emancipação do estado, com a fundação de Palmas, a expansão do agronegócio e a ampliação do crédito imobiliário e dos incentivos da política habitacional, passam a ocorrer processos de reestruturação da morfologia urbana, tanto na cidade-sede, com seu espaço urbano historicamente herdado e formado por uma mancha urbana concentrada e contínua, como no distrito de Luzimangues, cujos processos estão relacionados com a produção de Palmas. Tais reestruturações ocorrem em decorrência da incorporação de terras rurais, com parcelamentos para a implantação de novos loteamentos, na maioria das vezes, aprovados pelo poder público e realizados com infraestrutura incompleta, visando o lucro imediato; e também com a preservação de glebas não parceladas, garantindo uma especulação futura, resultando numa morfologia dispersa e descontínua, com o aprofundamento da fragmentação socioespacial.

**Palavras-chave:** morfologia urbana, dispersão urbana, fragmentação socioespacial.

### Abstract

The present research aims to understand the restructuring of urban morphology in the city of Porto Nacional (municipal headquarters) and Luzimangues, which is a Porto Nacional's district, Tocantins state, Eastern Amazon, considering the recent production tendencies in more expansive, dispersed, and fragmented cities. In Porto Nacional, from the late 1970 onwards and, mainly, since the state's emancipation, with Palmas foundation, the expansion of agribusiness, and the expansion of mortgage credit and housing policy incentives, processes of restructuring of urban morphology begin to take place, both in the municipal headquarters, with its historically inherited urban space and formed by a concentrated and continuous urban area, as in Luzimangues, whose processes are related to the development of Palmas. Such restructuring occurs due to the incorporation of rural lands, with a division to implement new subdivisions, most of times, approved by the public power, and accomplished with incomplete infrastructure, aiming immediate profit; and also, with the preservation of non-divided lands assuring a future speculation, resulting in a more sparse and discontinuous morphology, with the deepening of a socio-spatial fragmentation.

**Keyword:** urban morphology, urban dispersion, socio-spatial fragmentation.

## Introdução

No que se refere às lógicas de expansão territorial urbana, observa-se, nas principais cidades do Tocantins, os processos associados à urbanização extensiva, com descontinuidade territorial, com as devidas proporções, que são mais significativos em Palmas (Bessa, 2017), mas também passam a ocorrer, gradativamente, nas cidades de Araguaína, Gurupi, Porto Nacional e Paraíso do Tocantins, que desempenham papéis como centros regionais e sub-regionais na rede urbana (Bessa, 2015, 2023).

Em Porto Nacional (Figura 1), a partir do final dos anos de 1970 e, sobretudo, desde a emancipação do estado, com a fundação de Palmas em 1989, a ampliação do crédito imobiliário e dos incentivos da política habitacional, especialmente desde 2009, e a expansão do agronegócio, mais recentemente, o espaço urbano passa a ser produzido de modo acelerado e descontínuo, tanto na cidade-sede, com seu espaço urbano historicamente herdado e formado por uma mancha urbana concentrada e contínua, como no distrito de Luzimangues, localizado nas proximidades de Palmas. Tal produção ocorre por meio da incorporação de terras rurais, com parcelamentos para a implantação de novos loteamentos, na maioria das vezes, aprovados pelo poder público e realizados com infraestrutura incompleta, visando o lucro imediato, e também com a preservação de glebas não parceladas, garantindo uma especulação futura.

Como apontado por Sposito (2010, p. 126), vêm sendo percebidas “verdadeiras transformações na cidade e no processo de urbanização”, como resultado das “novas formas de produção do espaço urbano”, fundadas em “novas práticas socioespaciais” (Sposito, 2010, p. 129). Tais transformações, no plano espacial, induzem a uma reestruturação da morfologia urbana, que passa a ser caracterizada pela tendência à expansão e ao espraiamento, com descontinuidades territoriais<sup>1</sup> e com o aprofundamento da lógica fragmentária.

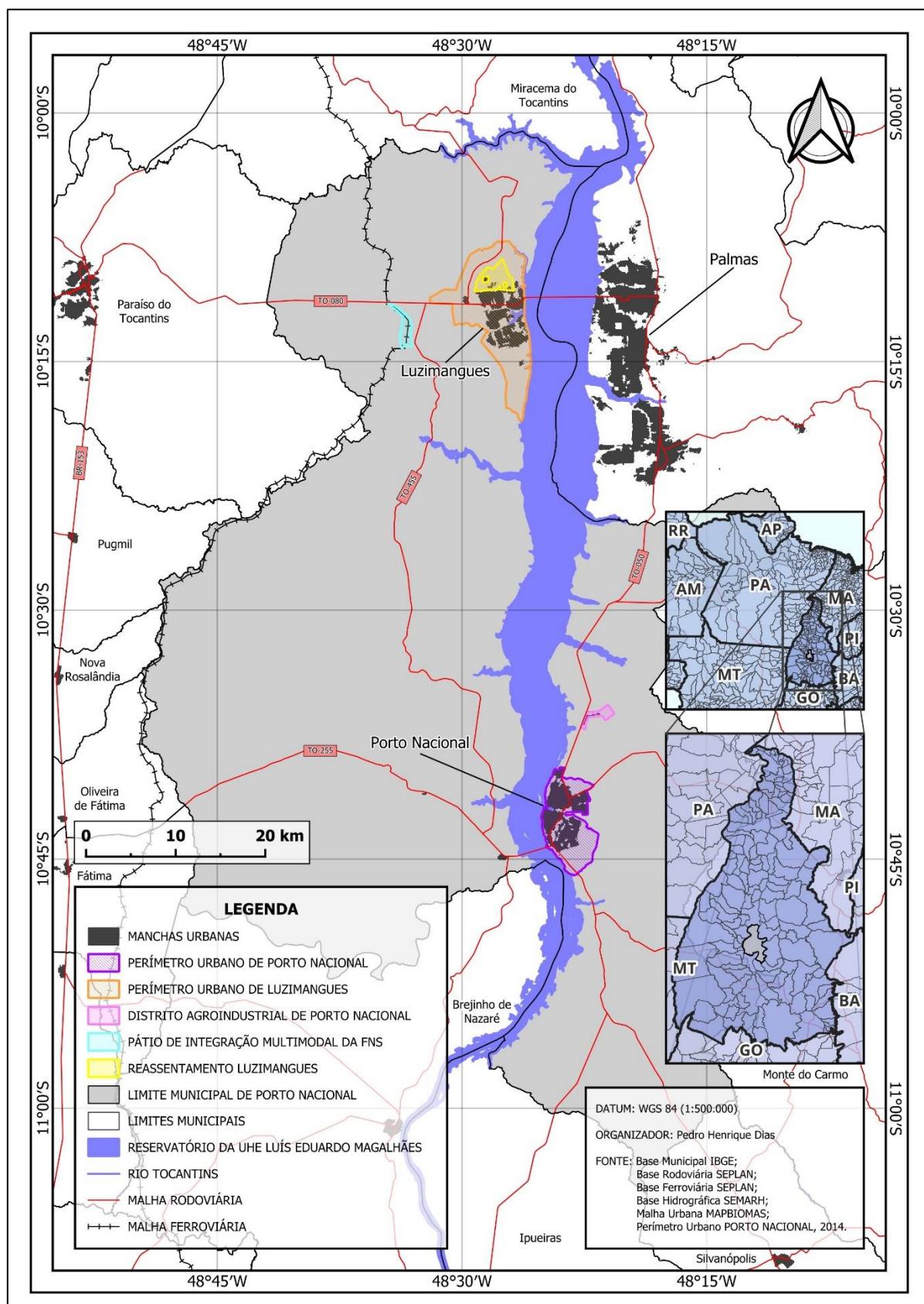
Para Sposito e Góes (2013, p. 295), esta lógica fragmentária no espaço urbano é marcada pela “existência de uma policentralidade e a conformação de territórios descontínuos, gerando uma morfologia menos integrada territorialmente” e qualificada por novas formas de distanciamento e separação, que têm “sempre dupla determinação e expressão: espacial e social” (Sposito; Góes, 2013, p. 303). Ademais, vale ressaltar que “são dinâmicas e processos que não são restritos aos países de economia capitalista avançada e, tampouco, aos espaços metropolitanos”, como ensina Sposito (2010, p. 128), pois são observadas em “cidades de diferentes tamanhos populacionais e de diversas importâncias na rede urbana [...] ainda que a magnitude das mudanças varie entre essas, no que se refere à quantidade e qualidade que se experimenta”.

Nessa perspectiva, nota-se que a constituição de formas urbanas cada vez mais caracterizadas pela extensão e pela descontinuidade vem ocorrendo mesmo em cidades de menor porte,<sup>2</sup> situadas em áreas distintas do território brasileiro, pois são dinâmicas gerais apreendidas como “fenômenos estruturais [...] na escala da sociedade capitalista” (Sposito; Góes, 2013, p. 45-46) e, portanto, “relativas à produção capitalista do espaço urbano” (Sposito, 2010, p. 130).

<sup>1</sup> Para Sposito (2004, p. 270), “o fenômeno da expansão territorial urbana não é recente”, pois vem sendo percebido, nas pesquisas urbanas, desde a segunda metade do século XIX e, sobretudo, desde o início do século XX. Nessas pesquisas, para sua caracterização são utilizados, especialmente, os termos “urbanização difusa” ou “urbanização dispersa”, cujas formas espaciais resultantes são, em respectivo, “cidade difusa” ou “cidade dispersa” (Indovina, 1990, 1998; Dematteis, 1998, 2015; Monclús, 1998, 1999). Para a análise no Brasil, indicam-se, entre outros, os estudos de Sposito (2004, 2009, 2010), Reis Filho (2007, 2015), Ojima (2007), Limonad (2011), Catalão (2015) e Lencione (2015).

<sup>2</sup> Para Santos (1996), com base no parâmetro demográfico e nas desiguais espaço-temporalidades dos processos urbano-regionais no Brasil, as cidades de menor porte são as que não atingem 100 mil habitantes.

**Figura 1 – Mapa de localização de Porto Nacional e Luzimangues, Tocantins, Amazônia Oriental**



Fonte: Porto Nacional, 2014, 2021; Arcadis, 2019.

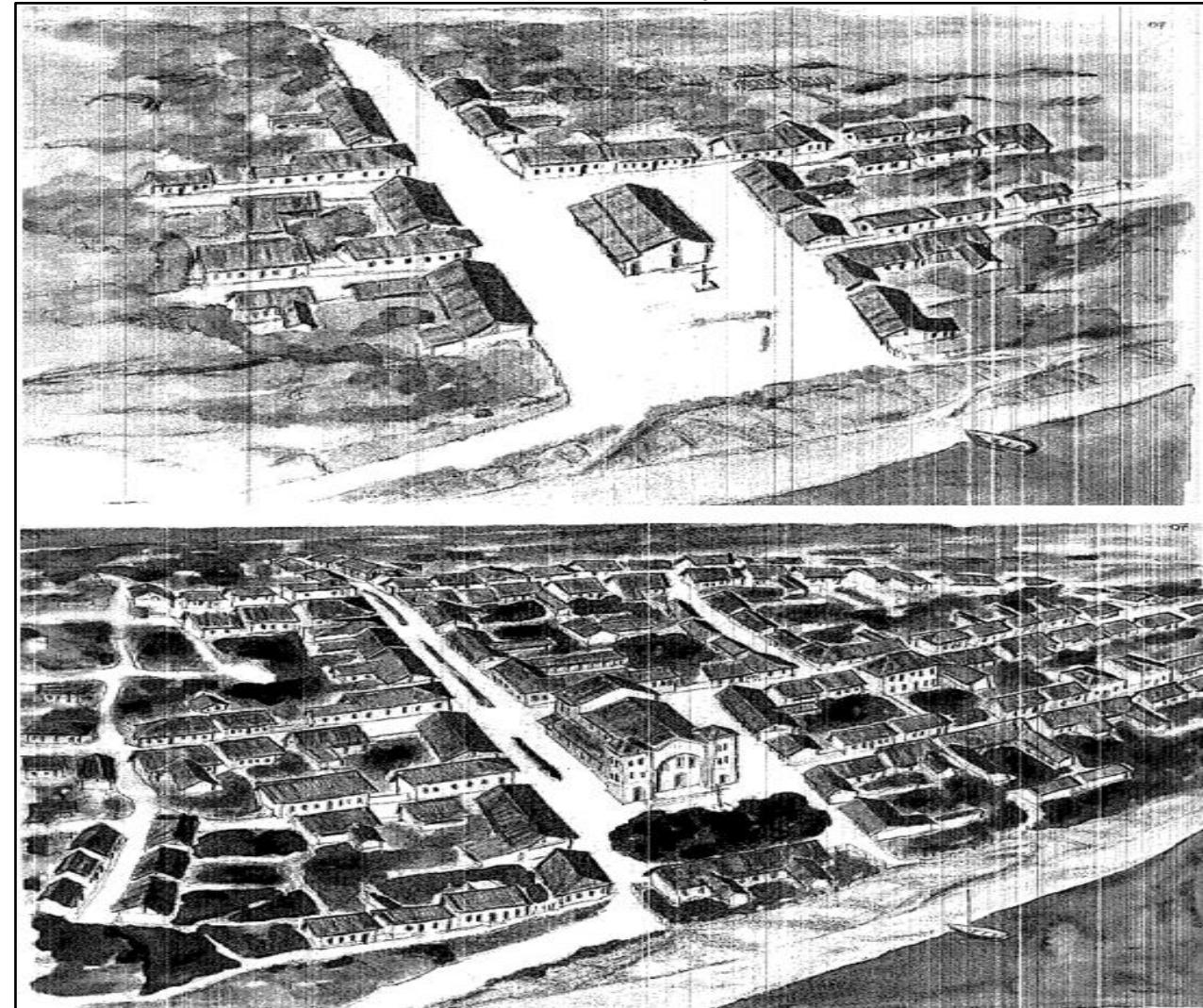
A partir das tendências de produção de cidades mais extensas, dispersas e fragmentadas, adota-se como recorte territorial, nesta pesquisa, o município de Porto Nacional (Figura 1), no estado do Tocantins, na Amazônia Oriental, objetivando-se a compreensão dos processos de reestruturação da morfologia urbana da cidade de Porto Nacional (cidade-sede municipal), situada a 64 quilômetros da capital estadual Palmas, e de Luzimangues, que é distrito desse município, mas situado a oito quilômetros da capital. Assim, este texto, primeiramente, aborda tais processos e dinâmicas na cidade-sede de Porto Nacional, e, na sequência, no distrito de Luzimangues. Para tanto, parte-se de levantamentos e sistematização de informações documentais, e, posteriormente, de dados secundários e primários, seguidos de análise interpretativa crítica, com elaboração de mapas, gráficos e tabela.

### **O espaço urbano herdado e a recente dispersão na cidade de Porto Nacional**

No século XVIII, os processos de produção do espaço urbano portuense estavam relacionados ao porto fluvial no rio Tocantins e à capelinha da Igreja Católica, com o casario que a circundava, no sítio original da cidade (Figura 2). Neste, ao longo do século XIX e início do século XX, forma-se uma mancha urbana concentrada, marcada pela lenta expansão, conformando um espaço urbano que se produz, basicamente, em função do rio e da capelinha, configurando o primeiro núcleo que é, atualmente, o centro histórico da cidade, tendo como características fundamentais a concentração e a continuidade da mancha urbana.

A produção do espaço urbano portuense ocorreu de modo “espontâneo”, com o comércio e as atividades de serviços se instalando nas localizações que lhes trariam maior benefício, conformando o centro de negócios. Da Catedral Nossa Senhora das Mercês, construída de 1894 a 1913, substituindo a antiga capela (Figura 2), partem as ruas transversais que se distanciam do rio, com a expansão urbana ocorrendo por meio da ocupação lenta da área até o campo de aviação, inaugurado em 1935, mantendo-se a continuidade da mancha urbana e os vínculos com o centro histórico e de negócios.

**Figura 2 - Porto Nacional: provável evolução urbana de 1829 a 1913**



75

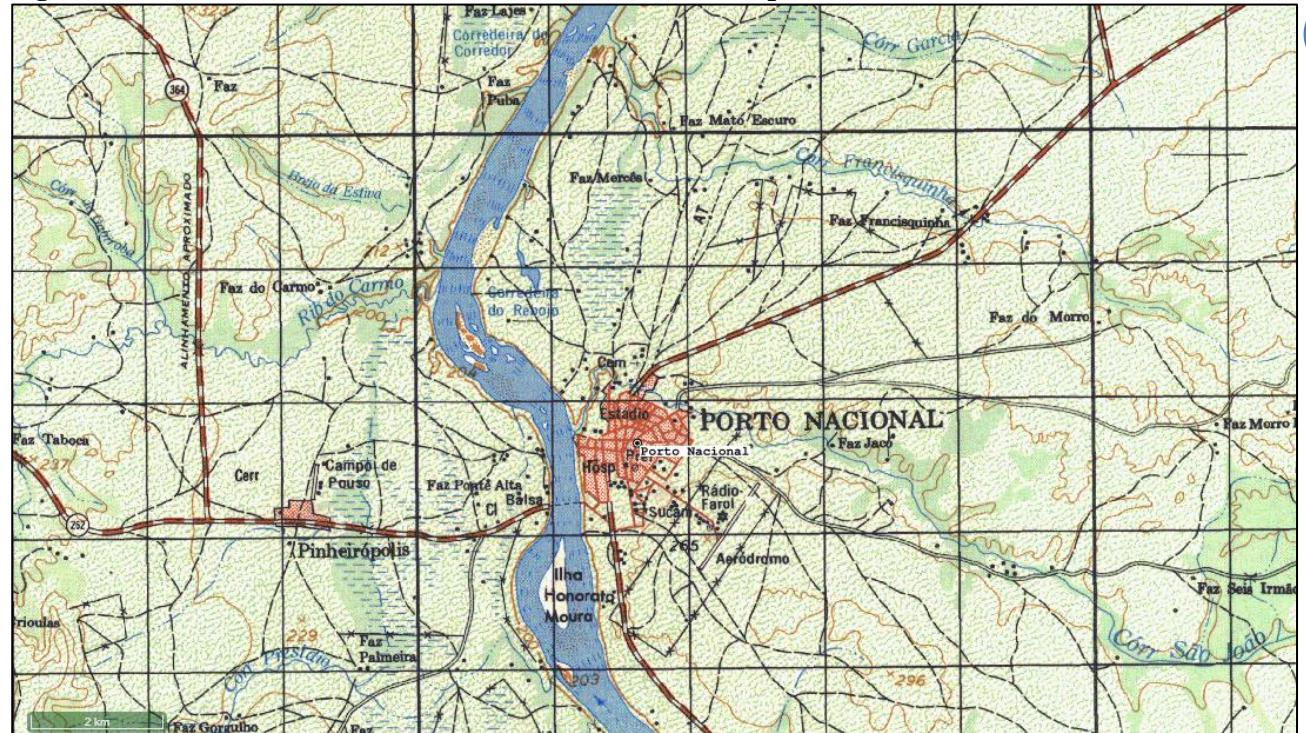
Fonte: IPHAN, 2007, p. 21-22.

A transferência do campo de aviação (aeródromo) para uma área mais afastada, que corresponde à sua localização atual (Figura 3), possibilitou a abertura de novos parcelamentos de terras, a exemplo do Jardim Brasília (1957-1960) e do Setor Aeroporto (1959-1960). No início da década de 1970, ocorreu a inauguração da Praça do Centenário, conformando, gradativamente, um novo centro de negócios. Em fins da década de 1970, conformou-se um eixo viário, na porção sul da cidade, com a inauguração da ponte sobre o rio Tocantins, em 1979, para o estabelecimento de ligação com a BR-153, construída na década de 1960. Esta rodovia, conforme Souza (2004, p. 382), “provocou a estagnação econômico-política dos municípios ribeirinhos”, a exemplo de Porto Nacional, onde os processos de estancamento e regressão só não foram mais graves porque foram instalados acessos à BR-153, via Fátima (GO-262) e Paraíso do Norte de Goiás (Paraíso do Tocantins) (GO-364) (Figura 3).

Assim, a mancha urbana portuense passa a ter como referenciais o rio, o aeródromo, a ponte e o ribeirão São João (Figura 3), que materializam uma divisão espacial entre a cidade e o campo. A diferenciação socioespacial, por exemplo, é percebida no Setor Aeroporto, considerado loteamento planejado, para receber uma população de maior poder aquisitivo, em oposição ao Alto da Colina, na porção sul da cidade, nas proximidades da ponte e do aeródromo, e do Jardim Querido, nas proximidades do ribeirão São João, a oeste, destinados a receber grupos sociais menos favorecidos e de baixa renda. Essas áreas populares exemplificam uma característica recorrente na produção do

espaço urbano de Porto Nacional, as ocupações territoriais para fim de moradia, em áreas mais afastadas do centro histórico e de negócios. Portanto, a ocupação do espaço não se dá sem contradições e a paisagem urbana portuense passa a espelhar essas contradições inerentes ao próprio processo de produção e à uma sociedade de classes, manifestas na segregação residencial.

**Figura 3 – Porto Nacional: mancha urbana efetivamente ocupada até 1968**



Fonte: DSG, 1979.

Em fins dos anos de 1970 e início de 1980, notam-se prolongamentos nas antigas áreas urbanas, relativamente mais homogêneas em seu conteúdo social, e lançamentos de novos loteamentos para além desses marcos de referência (Gráfico 1), que resultaram das ações do poder público e da iniciativa privada. Como exemplo citam-se o Vila Nova (1977) e o Beira Rio (1979), na margem direta do ribeirão São João, no sentido norte, e o Porto Imperial (1979) e o Novo Planalto (1981), situados atrás do aeroporto, no sentido leste, loteamentos segregados, com carência de infraestrutura urbana básica e com precariedade das condições de habitabilidade. Essas condições indicam a inobservância da legislação urbanística, a exemplo da Lei Federal nº 6.766/1979, conhecida como Lei Lehman (Brasil, 1979), que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano.

A partir desse período, a produção do espaço urbano portuense avança sobre as áreas rurais, com a abertura de novos loteamentos, que passam a apresentar descontinuidade territorial em relação à área urbana adensada, a exemplo dos loteamentos Jardim dos Ipês (1987), Setor das Mansões (1989) e Tropical Palmas (1991), próximos às rodovias TO-255 e TO-050, que conformam o novo anel viário da cidade, denominado Euvaldo Thomas de Souza, desde 1991.

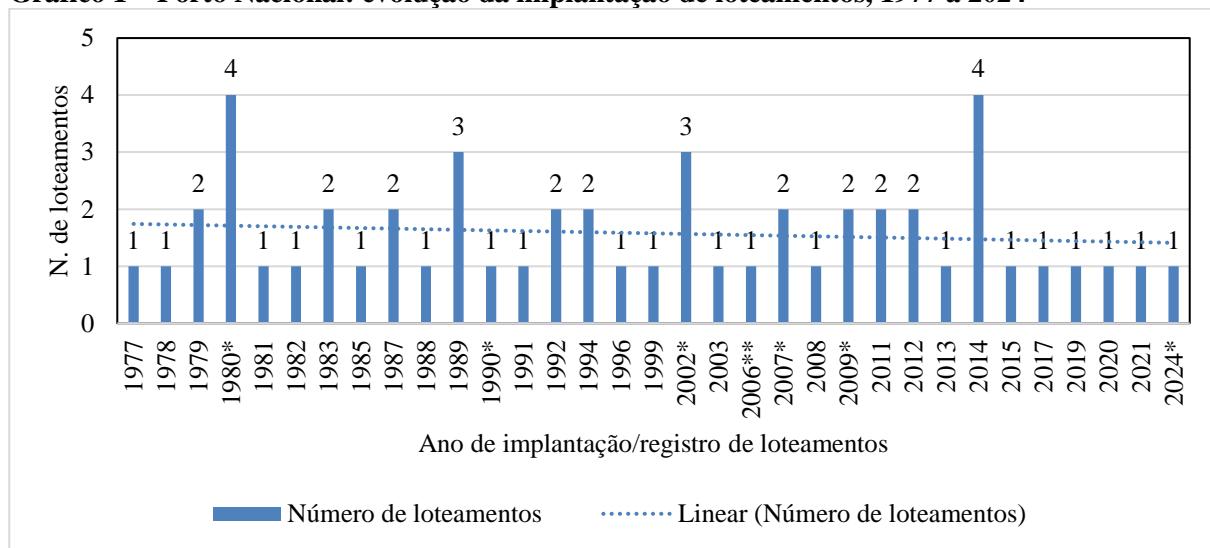
Assim, na cidade de Porto Nacional, nota-se um ritmo de lançamento de loteamentos que confirma uma estreita relação com o aumento da população, pois, em 1950, a população era de 2.889 habitantes (IBGE, 1958), atingindo 34.436 habitantes em 1991 (IBGE, 1991) e 48.816 habitantes em 2022 (IBGE, 2022), e com os desdobramentos da instalação do distrito agroindustrial em 1992, que resultaram em incrementos até 1989, ano de início da construção de Palmas, quando se observou estabilização e regressão no ritmo de lançamento (Gráfico 1), mesmo com a formação do reservatório da Usina Hidrelétrica (UHE) Luiz Eduardo Magalhaes, em 2001, e suas compensações na área urbana. A retomada ocorreu a partir de 2011, caracterizada por uma aceleração moderada no ritmo

de lançamento de novos loteamentos. Esse recente contexto está associado à centralização espacial das atividades econômicas, ao incremento do agronegócio, à oferta de crédito imobiliário e à valorização imobiliária, ocorrida em contexto de *boom* imobiliário (2009 a 2014). As ocupações territoriais para fins de moradia passaram a ser alvo de Regularização Fundiária de Interesse Social (Reurb), a partir de 2019.

Tal expansão urbana encontra respaldo nas ampliações do perímetro urbano. Como exemplo, cita-se o Alto do Porto (2013), cujo parcelamento se deu após modificação do perímetro urbano em 2012 (Porto Nacional, 2012). Em 2014, ocorre nova mudança e o perímetro urbano atingiu 4.841,22 hectares (Porto Nacional, 2014), extensão muito além da área com adensamento urbano (Figura 1). Nesse mesmo ano, notam-se parcelamentos de terras nas bordas periurbanas, com descontinuidades territoriais, entre outros, os loteamentos Praia Bela, Jardim Nova América e Jardim Aeroporto, o Condomínio Residencial Porto Leman, em 2015, o primeiro loteamento fechado da cidade. Em 2017, foi lançado outro loteamento fechado, o Lake Side Residence, o que significa maior diferenciação socioespacial, com aumento de disparidades sociais.

77

**Gráfico 1 – Porto Nacional: evolução da implantação de loteamentos, 1977 a 2024**



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Nacional, s.d.; Pesquisa de campo, 2024. Notas: \* Tem-se ocupações por grupos sociais excluídos, que vêm sendo alvo de Regularização Fundiária de Interesse Social (Reurb) desde de 2019. \*\* Implantação de loteamento irregular, em processo de regularização desde 2022.

À medida que a produção extensiva ocorre, percebe-se notória diferenciação dos usos, com o aprofundamento dos contrastes, a identificação dos processos de fragmentação socioespacial, a carência histórica de infraestrutura e equipamentos urbanos, e “uma série de problemas ambientais” (Souza, 2015, p. 162); e também com maiores extensões, vazios intersticiais em áreas loteadas, marcadas por uma baixa ocupação, e grandes glebas não parceladas.

No diagnóstico da *Revisão do Plano Diretor do Município de Porto Nacional* (Arcadis, 2019, p. 154), indica-se “que não há necessidade de disponibilização de novas áreas a curto e médio prazos que justificaria a expansão do perímetro urbano” e sugere-se “que a infraestrutura já existente seja aproveitada e, para isto, a ocupação das áreas já urbanizadas deve ser priorizada”. Para tanto, o Projeto de Lei Complementar nº 5, de 5 de agosto de 2021 (Porto Nacional, 2021, p. 97), que aprova o *Plano Diretor do Município de Porto Nacional*, reduz o perímetro urbano e estabelece “zonas de ocupação prioritária”. Contudo, demarca “zonas especiais de ocupação moderada”, que são áreas de expansão coincidentes com as glebas vazias do perímetro urbano delimitado em 2014.

Portanto, a produção do espaço urbano portuense concretiza-se pela incorporação da terra rural, decomposta em lotes pelo parcelamento de novos loteamentos, com poucas renovações das

antigas áreas urbanas, e transformada em grandes glebas de reserva de valor, para parcelamento futuro. Porém, ao contrário, dos processos anteriores, tal expansão não ocorre de forma contínua, mas qualificada por uma morfologia dispersa e descontínua, em função dos interesses fundiários e imobiliários, abancados pelas ações do poder público, mesmo com a demanda crescente por instalação de infraestruturas e equipamentos urbanos de uso coletivo, cujos custo de implantação são onerosos para a municipalidade.

### **A recente dispersão da mancha urbana no distrito de Luzimangues**

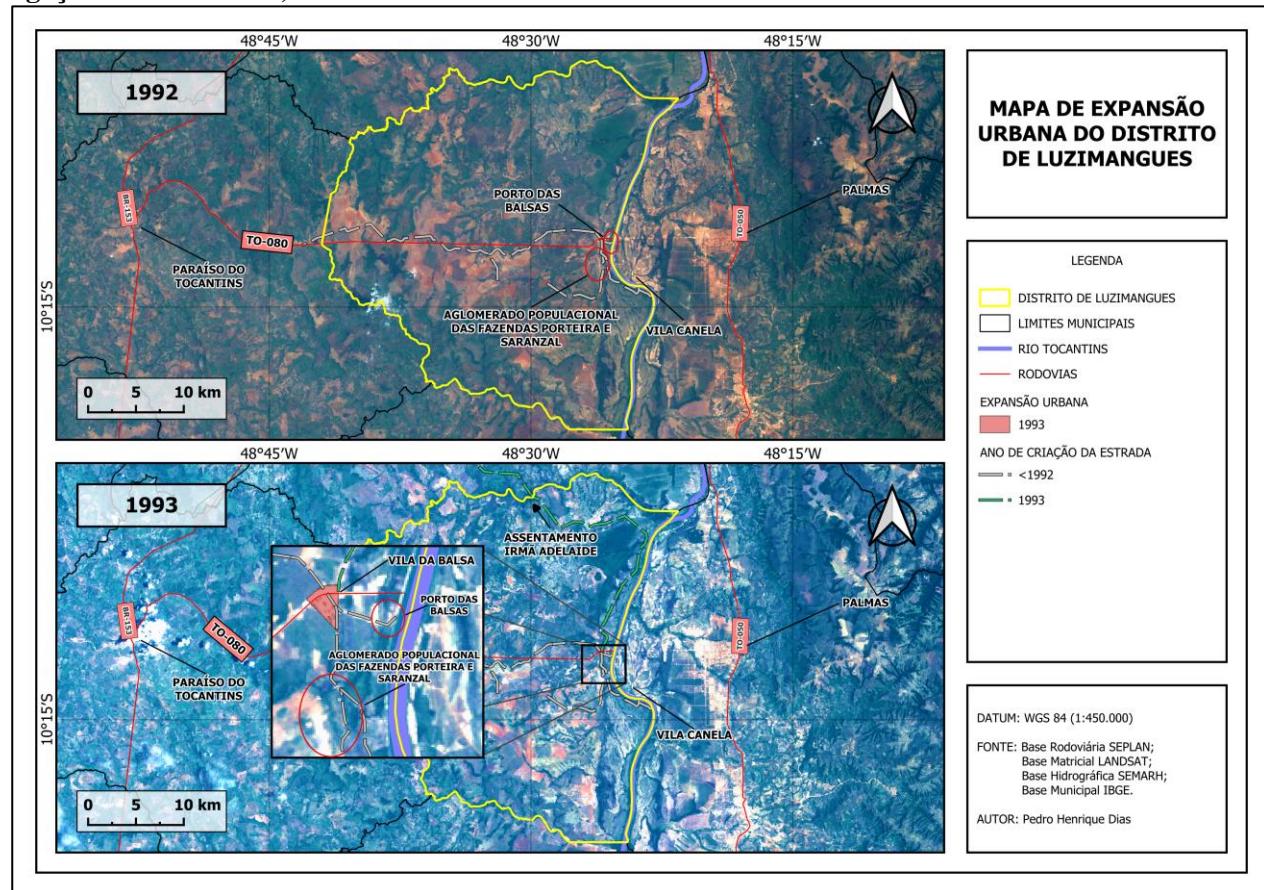
O distrito de Luzimangues, do ponto de visto geohistórico, surge associado à implantação de Palmas, ou seja, a produção do espaço urbano da capital impulsionou a formação dessa nova aglomeração: na margem esquerda do rio Tocantins, havia a estrada de ligação com a BR-153, que alcançava dois pontos de aglomeração populacional, o primeiro integrante da área rural nas fazendas Porteira e Saranzal, e o segundo vinculado ao entroncamento da travessia do rio por balsas; e, na margem direita, a nova capital, Palmas, em acelerado processo de edificação desde 1989. Em 1991, o traçado da estrada é alterado, sendo, posteriormente, denominada rodovia TO-080 (Figura 4), criando um entroncamento entre as vias rodoviárias e o ponto das balsas, que possibilitava a conexão com a capital.

A travessia, realizada por balsas, partia desse aglomerado situado na margem esquerda, denominado Vila da Balsa, que, conforme Pinto (2012, p. 100), também “era conhecido como ‘Vila Graciosa’ ou ‘Porto da Balsa’” (Figura 4). Em 1993, ocorre a sua elevação à condição de distrito, com a denominação Mangues/Santa Luzia (Porto Nacional, 1993). Entretanto, no ano seguinte, é sancionada a Lei nº 1.454, de 21 de junho de 1994 (Porto Nacional, 1994), alterando a nomeação para Luzimangues.

Em 1996, conforme o Estudo de Impactos Ambientais (EIA) da UHE Luís Eduardo Magalhães, realizado por Themag Engenharia (1996, p. 111), na sede do distrito de Luzimangues (antiga Vila da Balsa), tinha-se um conjunto de domicílios, em sua maioria, “construídos em alvenaria (63%), piso de cimento (55%) e telhado de telhas cerâmicas (49%) ou palha (49%)”, que possuíam energia elétrica e água proveniente de poços.

Havia “uma escola estadual, posto de saúde e posto telefônico, além de alguns estabelecimentos comerciais, bares e pequenos armazéns”. Mas, esse traçado urbano nascente foi eclipsado pela formação do reservatório em 2001. Para tanto, os residentes da sede de Luzimangues, juntamente com moradores ribeirinhos da zona rural, foram remanejados para o Reassentamento Luzimangues, situado ao norte da então área urbana, onde foram instaladas as escolas municipal e estadual, a unidade de atendimento médico e o posto policial, entre outros equipamentos.

Figura 4 – Distrito de Luzimangues atual com os dois aglomerados populacionais e as estradas de ligação com a BR-153, em 1992 e 1993

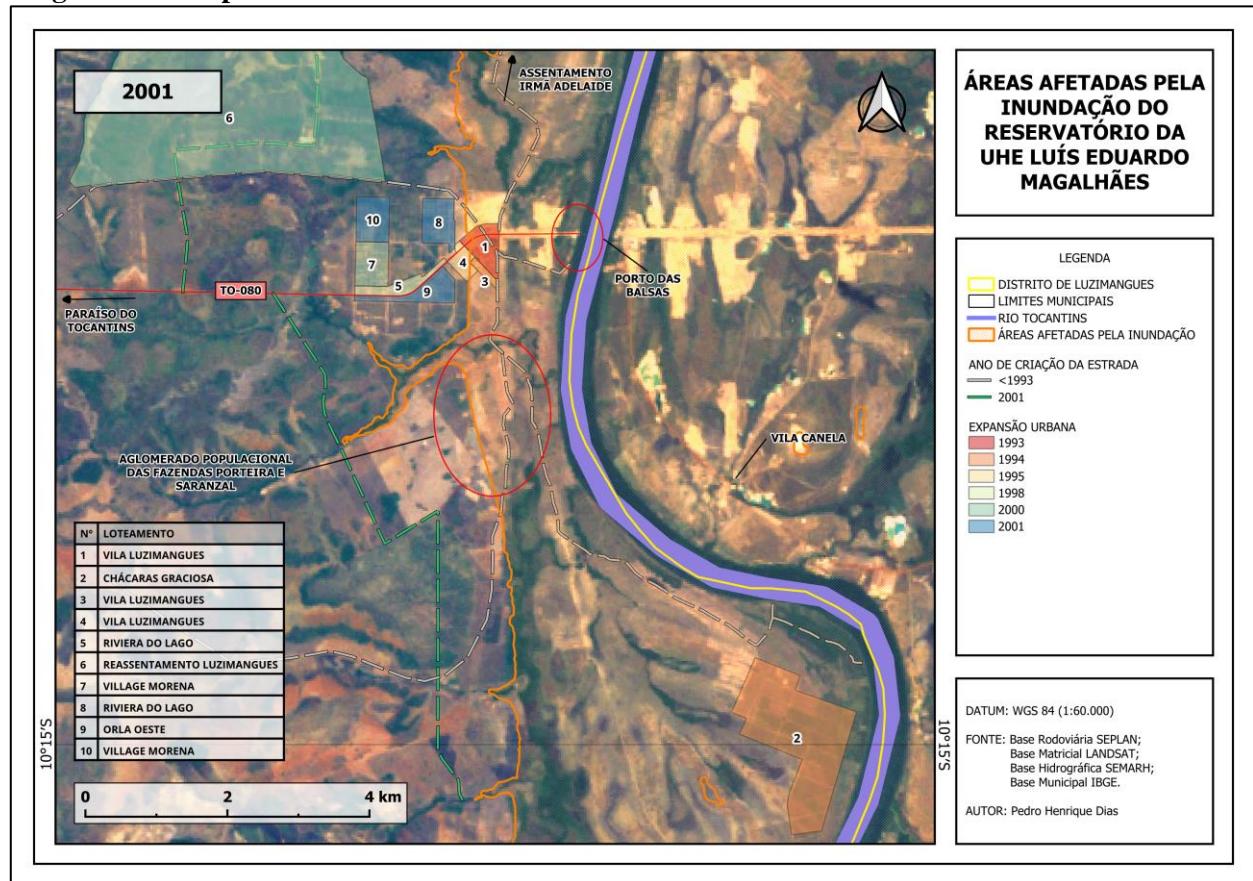


Fonte: DSG, 1979; Porto Nacional, 1993; USGS, 2024.

Nas proximidades da rodovia TO-080, permaneceram algumas ocupações e três áreas foram loteadas para uso residencial, Village Morena (2000), Riviera do Lago (2001) e Orla Oeste (2001) (Figura 5), sendo que, a partir dessas, o urbano novamente se forma em Luzimangues, articulando-se com a rodovia e com Palmas, tendo o acesso facilitado com a inauguração da ponte sobre o rio Tocantins, em 2002, para garantir o acesso rodoviário da capital à rodovia BR-153, via TO-080.

Esses loteamentos citados foram instalados sem a aprovação do poder público portuense e sem a observação da legislação urbanística vigente, apenas com a abertura de ruas, sem pavimentação, sem redes de água e esgotamento, enfim, sem qualquer infraestrutura urbana. Os moradores precisaram providenciar cisternas, fossas e a instalação da energia elétrica.

**Figura 5 – Luzimangues: áreas afetadas pela inundação do reservatório da UHE Luís Eduardo Magalhães e a expansão urbana até 2001**



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Nacional, s.d., 1993; USGS, 2024.

Em Luzimangues, foram iniciadas as obras do Pátio de Integração Multimodal de Porto Nacional da Ferrovia Norte-Sul, em 2006, com inauguração em 2013. Esses fatores combinam-se de forma a determinar a expansão urbana em Luzimangues e, em paralelo, tem-se o interesse crescente dos proprietários de terras e do mercado imobiliário em criar novos loteamentos. Tais interesses foram respaldados nas ações do poder público municipal portuense, que aprova legislações visando regularizar a ocupação do solo no distrito de Luzimangues desde 2002, passando pelas leis nº 1.725, de 24 de janeiro de 2002 (Porto Nacional, 2002), que tratava da ocupação do solo nas margens do reservatório, e nº 1.782, de 27 de novembro de 2002 (Porto Nacional, 2002), que instituiu o macrozoneamento territorial do município, delimitando as áreas de expansão urbana.

Em 2006, essas foram suplantadas pelo plano diretor (Porto Nacional, 2006), com a regulamentação do macrozoneamento, com a sede do distrito de Luzimangues correspondendo à Macrozona Urbana 2, culminando, por fim, com a redefinição do perímetro urbano em 2014 (Figura 1) (Porto Nacional, 2014). Este foi identificado no diagnóstico da revisão do plano diretor, totalizando 10.314,56 hectares (Arcadis, 2019), extensão muito além da área urbana ocupada e demandada pela população residente que, em 2010, totalizava 1.224 habitantes (IBGE, 2010), atingindo 15.602 habitantes em 2022 (IBGE, 2022). Pinto (2012) aponta que a área urbana em Luzimangues passa a ter uma escala que, do ponto de vista territorial, rivaliza com a área de macroparcelamento do projeto de Palmas (GrupoQuatro, 1989).<sup>3</sup>

Nessa lógica, a expansão processou-se de forma acelerada em Luzimangues a partir dos

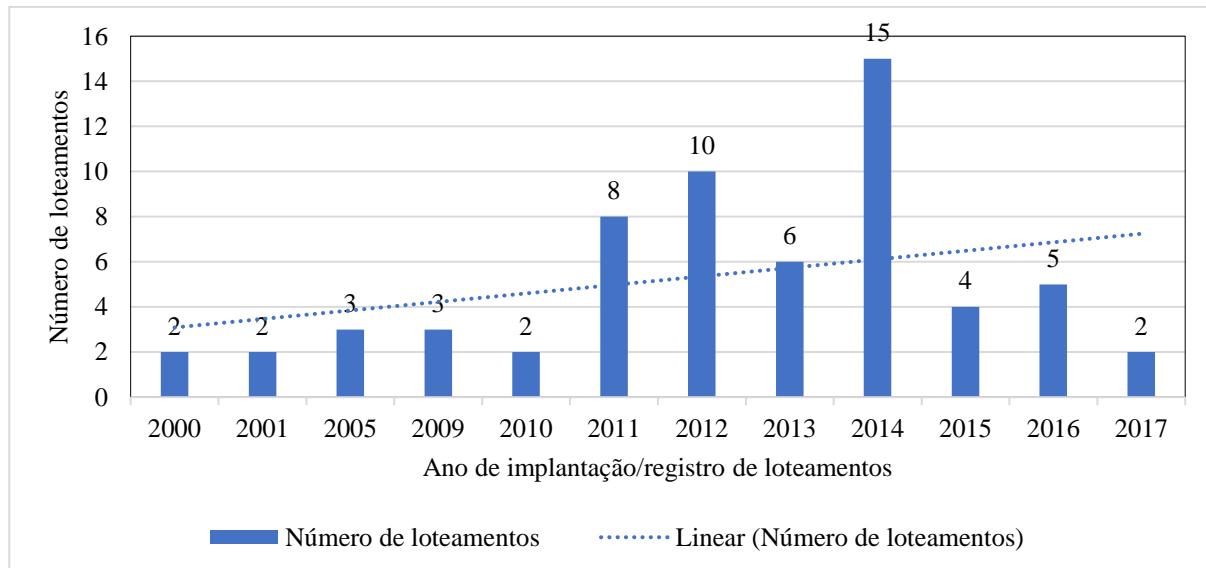
<sup>3</sup> No projeto urbanístico de Palmas, foi estabelecido uma área urbana que, então, correspondia ao perímetro urbano, com “11.085 hectares e capacidade para abrigar um milhão e duzentos mil habitantes” (GrupoQuatro, 1989, p. 3).

processos de valorização da terra na capital, em função de um parcelamento, aparentemente, desordenado, conformando uma mancha urbana com espaços desocupados entre os empreendimentos imobiliários e com tendência a espalhar-se por meio do lançamento de novos loteamentos, com a manutenção de glebas de reserva de valor, o que leva a crer que não se trata de uma expansão aleatória.

A mancha urbana de Luzimangues estende-se de forma descontínua, intercalando espaços loteados e áreas vazias, ao longo da TO-080, onde se instalaram os estabelecimentos comerciais e de serviços, e ao longo da margem esquerda do reservatório da UHE Luiz Eduardo Magalhães, onde se encontram alguns espaços de lazer.

Desde 2000, os loteamentos foram sendo criados conforme os interesses fundiários e imobiliários, com conivência do poder público, apresentando uma linha de tendência crescente (Gráfico 2), com aumento expressivo do número de lotes não edificados, indicando baixa ocupação e lógica fragmentária. No diagnóstico da revisão do plano diretor, “estima-se que, dos 40 mil lotes já abertos no distrito, apenas 5 mil estejam ocupados” (ARCADIS, 2019, p. 196).

**Gráfico 2 – Luzimangues: evolução da implantação de loteamentos, 2000 a 2017**



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Nacional, s.d.; Pesquisa de campo, 2024.

Ademais, no citado diagnóstico, aponta-se que “impressiona o rápido aumento da quantidade de áreas urbanizadas e a consequente e significativa expansão da malha urbana” em Luzimangues (Arcadis, 2019, p. 168-169), afirmando que a “expansão se deu de forma fragmentada” e “desatendida por equipamentos e serviços públicos” (Arcadis, 2019, p. 171), e sugerindo que se priorize a ocupação das áreas já urbanizadas e dotadas de infraestrutura, de modo a evitar a abertura de novos loteamentos. De modo semelhante ao sucedido na cidade-sede municipal, o novo plano diretor reduz o perímetro urbano de Luzimangues, mas estabelece “zonas especiais de ocupação moderada” e “zonas de expansão” (Porto Nacional, 2021, p. 122), que coincidem com as glebas vazias existentes no perímetro urbano delimitado em 2014.

Nota-se que a consolidação do Programa Minha Casa Minha Vida, juntamente com outras ofertas de crédito para construção civil, associados à valorização imobiliária em Palmas e à conivência do poder público em Porto Nacional, afiançaram o período de pico na abertura de novos loteamentos em Luzimangues. Estes são, em sua maioria, entregues pelos empreendedores com infraestrutura urbana incompleta, e marcados pela incapacidade do ente público municipal portuense em suprir os equipamentos e serviços de uso coletivo de seu encargo. Para além do forte interesse econômico-especulativo, há, nos últimos anos, conflitos com as instâncias do poder municipal

portuense e expectativas políticas de emancipação municipal do distrito de Luzimangues, que já conta com uma subprefeitura.

## **Considerações finais**

O espraiamento e a descontinuidade das manchas urbanas tanto na cidade de Porto Nacional como no distrito de Luzimangues são decorrentes do modo como ocorre o parcelamento do solo urbano, resultante dos interesses dos agentes fundiários e imobiliários, com o aval do poder público, com vistas para o lucro imediato e futuro. Mais recentemente, os processos do espaço urbano portuense passam a ser determinados pelos desdobramentos do agronegócio, que resultam em maior complexidade do espaço urbano, especialmente com a incorporação de terras rurais ao urbano. Já em Luzimangues, estão inter-relacionados com os processos em Palmas, que promove uma hiperprodução imobiliária.

A expansão das manchas urbanas de Porto Nacional e de Luzimangues passa a processar-se de forma mais acelerada, com a manutenção de reservas de valor, privilegiando o mercado imobiliário e aprofundando a fragmentação socioespacial, e com o aumento dos custos da provisão de serviços urbanos para o poder público, porque a demanda por instalação de infraestrutura e serviços de uso coletivo aumentam de maneira expressiva.

Tais fatores ratificam os processos de urbanização difusa, extensiva e fragmentária das cidades no Tocantins, em consonância com as novas dinâmicas da produção e reprodução do espaço urbano contemporâneo, evidenciado também na Amazônia brasileira, pois se trata da projeção e da difusão de um “fenômeno urbano em nível espacial mais amplo e mais complexo”, como ensinado por Trindade Júnior (2015a, p. 320). Assim, observa-se uma tendência à dispersão territorial urbana, em decorrência da “urbanização difusa que acontece na Amazônia” (Trindade Júnior, 2015b, p. 94), já que as cidades, mesmo as urbes de pequeno porte, têm sido marcadas por áreas urbanas extensas e, muitas vezes, descontínuas e fragmentadas social e espacialmente.

## **Referências**

- ARCADIS. *Revisão do plano diretor do município de Porto Nacional – Tocantins*. Diagnóstico municipal – leitura técnica e comunitária. Porto Nacional, jun. 2019.
- BEssa, K. Dispersão e fragmentação nas principais cidades do Tocantins, Amazônia Oriental: as lógicas recentes da expansão territorial em Palmas. *Revista Políticas Públicas & Cidades*, v. 5, n. 2, p. 57-80, ago./dez. 2017.
- BEssa, K. Periodização e diferenciação espacial no segmento de rede urbana no Tocantins. *Espaço Aberto*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 9-27, jan./jun. 2015.
- BEssa, K. Processos, formas e mudanças no padrão espacial da rede urbana em Goiás, Tocantins e Distrito Federal, Brasil. *Ateliê Geográfico*, Goiânia, v.17, n.1, p.149-168, abr. 2023.
- BRASIL. *Lei Federal nº 6.766*, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6766.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm). Acesso em: 9 out. 20244
- CATALÃO, I. Dispersão urbana: apontamentos para um debate. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 12, n. 21, p. 250-277, 2015.
- DEMATTEIS, G. Contraurbanização, periurbanização, cidade dispersa e rede de cidades na Itália. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 12, n. 21, p. 14-34, 2015.
- DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In:

MONCLÚS, F. J. *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998. p. 17-34.

GRUPOQUATRO. *Projeto da capital do estado do Tocantins*: plano básico/memória. Palmas: Governo do Estado do Tocantins; Novatins, 1989.

INDOVINA, F. Algunes consideracions sobre la «ciutat difusa». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Barcelona, n. 33, p. 21-32, jul./dez. 1998.

INDOVINA, F. *La città diffusa*. Venezia: Dipartamento di Analisi Economica e Sociale del Territorio/Istituto Universitario di Architettura di Venezia (DAEST-IUAV), 1990.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo demográfico*. 1991, 2010, 2022. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/>. Acesso em: 26 abr. 2024.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IFHAN). *Processo de tombamento n. 1.553-T-08 Anexo II*, Rio de Janeiro: IFHAN, nov. 2007.

LENCIONI, S. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões. O caso de São Paulo-Rio de Janeiro. *E-metropolis*, Rio de Janeiro, ano 6, n. 22, p. 6-15, 2015.

LIMONAD, E. Urbanização dispersa, mais uma forma de expressão urbana? *Formação*, Presidente Prudente, v. 1, n. 14, p. 31-45, 2011.

MONCLÚS, F. J. Ciudad dispersa y ciudad compacta. Perspectivas urbanísticas sobre las ciudades mediterráneas. *D'Humanitats*, Girona, n. 7, p. 95-110, 1999.

MONCLÚS, F. J. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico urbanísticas. In: \_\_\_\_\_. *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània, 1998. p. 143-167.

OJIMA, R. Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 277-300, jul./dez. 2007.

PINTO, L. M. C. *Luzimangues*: processos sociais e política urbana na gênese de uma “nova cidade”. 188f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Tocantins, Programa Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. Palmas, 2012.

PORTO NACIONAL. *Lei Complementar nº 016*, de 11 de dezembro de 2012. Fica acrescentado o §4º ao art. 86 da Lei Complementar nº 05/2006 - Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Porto Nacional. Porto Nacional, 2012.

PORTO NACIONAL. *Lei Municipal nº 2.200*, de 15 de outubro de 2014. Dispõe sobre a incorporação de áreas ao perímetro urbano do município e dá outras providências. Porto Nacional, 2014.

PORTO NACIONAL. *Lei nº 1.415*, de 18 de outubro de 1993. Cria o distrito de Mangues/Santa Luzia e dá outras providências. Porto Nacional, 1993.

PORTO NACIONAL. *Lei nº 1.454*, de 21 de junho de 1994. Dá nova denominação ao Distrito de Mangues/Santa Luzia e dá outras providências. Porto Nacional, 1994.

PORTO NACIONAL. *Lei nº 1.725*, de 24 de janeiro de 2002. Autoriza o poder executivo a análise e aprovação das atividades de ocupação do solo urbano às margens do lago da usina hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães e dá outras providências. Porto Nacional, 2002.

PORTO NACIONAL. *Lei nº 1.782*, de 27 de novembro de 2002. Institui o macrozoneamento territorial do município de Porto Nacional e dá outras providências. Porto Nacional, 2002.

PORTO NACIONAL. *Plano diretor de desenvolvimento sustentável do município de Porto Nacional*. Porto Nacional: Prefeitura Municipal de Porto Nacional, 2006.

PORTE NACIONAL. *Projeto de Lei Complementar nº 5*, de 5 de agosto de 2021. Aprova o Plano Diretor do Município de Porto Nacional [...]. Porto Nacional, 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO NACIONAL. *Loteamentos em Porto Nacional (registrados)*. Porto Nacional: Secretaria Municipal de Infraestrutura, Desenvolvimento Urbano e Mobilidade, s.d.

REIS FILHO, N. G. *Brasil: estudos sobre dispersão urbana*. São Paulo: FAU/USP, 2007.

REIS FILHO, N. G. Dispersão urbana e modernização capitalista. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 12, n. 21, p. 91-107, 2015.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo/razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SCIENCE FOR A CHANGING WORLD - USGS. Geological Survey. **Imagens do Satélite Landsat**. Disponível em: <<https://earthexplorer.usgs.gov/>>. Acesso em: 30 mar. 2024.

SOUZA, L. B. A hipérbole mercantil da expansão urbana e suas implicações urbanas. *Mercator*, Fortaleza, v. 14, n. 4, p. 159-180, dez. 2015.

SOUZA, S. M. Belém-Brasília: abrindo fronteiras no norte goiano (atual Tocantins) - 1958-1975. In: GIRALDIN, Odair. (Org.). *A (trans)formação histórica do Tocantins*. Goiânia: Ed. UFG, 2004. p.351-394.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B. Fragmentação socioespacial. *Mercator*, Fortaleza, v. 19, p. 1-13, jun. 2020.

SPOSITO, M. E. B. Formas espaciais e papéis urbanos: as novas qualidades da cidade e do urbano. *Cidades*, Presidente Prudente, v.7, n.11, p.123-147, jan. 2010.

SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, cidades e economia no Estado de São Paulo*. 2004. 508 f. Tese (Livre Docência) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SPOSITO, M. E. B. Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas. In: REIS FILHO, N. G. (Org.). *Sobre dispersão urbana*. São Paulo: Via das Artes, 2009. p. 35-54.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. São Paulo: Ed. UNESP, 2013.

THEMAG ENGENHARIA. *Usina hidrelétrica Lajeado*. Estudo de impacto ambiental – EIA. Palmas: Celtins, 1996.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. Cidades e centralidades urbanas na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 12, n. 21, p. 305-334, 2015a.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia. *Mercator*, Fortaleza, v. 14, n. 4, p. 93-106, dez. 2015b.

Recebido para publicação em fevereiro de 2025.

Aprovado para publicação em junho de 2025.