

A ACENTUAÇÃO DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL EM PALMAS (TOCANTINS, BRASIL), POR MEIO DO PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO¹

THE AGGRAVATION OF SOCIO-SPATIAL SEGREGATION IN PALMAS (TOCANTINS, BRAZIL), THROUGH THE VERTICALIZATION PROCESS

LUCIMARA ALBIERI DE OLIVEIRA, WANELLYSE SOUSA MENEZES

RESUMO

O artigo visa discutir o processo de verticalização em Palmas e suas correlações com políticas públicas e leis urbanísticas, identificando implicações na segregação socioespacial. Palmas, capital do Tocantins, foi criada em 1989 a partir de um projeto urbanístico que previa uma ocupação por fases. Porém, sua ocupação planejada não foi efetivada, gerando uma opulenta especulação imobiliária desde o seu nascimento. Como resultado geral, tem-se uma cidade com acentuada segregação socioespacial, expressivos vazios urbanos, baixíssima densidade populacional e alto custo de urbanização. O estudo detectou uma tendência à acentuação da segregação socioespacial por meio da produção dos edifícios em altura. De maneira mais ampla, o estudo visa colaborar com discussões sobre a aplicação de instrumentos e políticas públicas para o alcance (ou o distanciamento, como no caso apresentado) da diminuição de desigualdades sociais através do planejamento urbano segundo preceitos do Estatuto da Cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Densidade. Outorga onerosa. Palmas (TO). Planejamento urbano. Segregação socioespacial. Verticalização.

ABSTRACT

This article discusses the verticalization process in Palmas, Tocantins, and its correlations with public policies and urban laws, so as to identify its implications in the socio-spatial segregation. Palmas, capital of Tocantins, was founded in 1989 based on an urban development project that anticipated an occupation in phases. However, its planned occupation was not achieved, generating an opulent real estate speculation since its foundation. As a general result, we have a city with an intense socio-spatial segregation, expressive urban voids, very low population density and high urbanization costs. The study detected a tendency to increase such socio-spatial segregation through the production of high-rise buildings. More broadly, this study aims at collaborating with discussions about the application of public instruments and policies to reach (or prevent, as in the case presented) the reduction of social inequalities through urban planning, according to the Statute of the City.



KEYWORDS: *Density. Non-gratuitous grant. Palmas (TO). Urban planning. Socio-spatial segregation. Verticalization.*

INTRODUÇÃO

O fenômeno da verticalização vai além das reflexões, constatações e decisões sobre densidade demográfica, construtiva, ou, ainda, sobre a adequação das infraestruturas urbanas para um determinado número de usuários. Seu entendimento passa pela análise da produção capitalista do espaço urbano por diversos agentes (públicos e privados) que gera diferenciações socioespaciais pautadas na reprodução do capital, implicando em tipologias construtivas datadas, voltadas a determinadas camadas sociais que especificam as localizações² da cidade. Nesse sentido, o papel do Estado é fundamental por induzir ou restringir transformações no território por meio de legislações urbanísticas e políticas públicas definindo, também, o nível de atuação de grupos que possuem interesses capitalistas na produção da cidade.

Procura-se, neste artigo, caracterizar o fenômeno da verticalização em Palmas, uma cidade planejada em 1989, à época de germinação do período neoliberal, para ser a capital do mais novo estado brasileiro criado, o Tocantins. Um espaço urbano que se insere no processo de ocupação do centro-norte do país em consonância ao desenvolvimento do agronegócio, em um contexto economicamente atrasado e de baixa ocupação, e se estabelece a partir de um projeto urbanístico para uma população ainda inexistente, tendo como diretriz um plano de ocupação.

A ocupação da cidade transgride seus preceitos de racionalidade projetual quando adentra efetivamente na lógica capitalista de produção do espaço urbano, resultando em intensa segregação socioespacial, forte especulação imobiliária, grandes vazios urbanos e espraiamento da ocupação e extensão precoce de seu perímetro urbano. No presente estudo, vincula-se as fases do processo de verticalização da capital com leis urbanísticas municipais e políticas públicas federais de incentivo à construção civil, com a devida espacialização dos edifícios, o que aponta para uma tendência de descentralização da verticalização. Além disso, define-se categorias de tipologias construtivas associadas a classes de renda para possibilitar a análise da distribuição territorial dos edifícios com cunho socioeconômico.

Antes de se associar a verticalização com a produção capitalista do espaço urbano, discorre-se a seguir sobre algumas conceituações preliminares sobre o tema. A relação direta entre verticalização e densificação é evidente, porém, há dois tipos de densificação que produzem diferentes resultados na ocupação urbana:

■ Densidade populacional “representa o número total da população de uma área urbana específica, expressa em habitantes por uma unidade de terra ou solo urbano, ou o total de habitações de uma determinada área urbana, expressa em habitações por uma unidade de terra” (ACIOLY & DAVIDSON, 1998, p.87).

■ Densidade construída “expressa o total de metros quadrados de edificação em 1 hectare; o total de construção existente dentro da poligonal do assentamento ou bairro, medida em m² por hectare. Engloba toda a área do assentamento, ou área bruta” (ACIOLY & DAVIDSON, 1998, p.87).

O aumento da densidade construtiva conseguida por meio da verticalização não implica automaticamente um aumento considerável da densidade populacional, isto é, a densidade populacional pode variar significativamente em uma mesma densidade construtiva. Geralmente, áreas que abrigam população de maior poder aquisitivo possuem menores densidades populacionais mesmo em altas taxas de densidade construtiva, pois são famílias usualmente com poucos membros que moram em unidades residenciais amplas. O contrário também é verdadeiro, uma vez que famílias de menor renda costumam possuir um número maior de membros, às vezes agrupando co-parentes em unidades familiares com pequena metragem quadrada. Por isso, fazer a diferenciação entre densidade populacional e construtiva é essencial para esclarecer o problema.

O aumento da densidade populacional em uma área urbana é positiva na medida em que amplia o aproveitamento das infraestruturas e das facilidades urbanas, como o acesso de mais pessoas ao transporte e sistema viário, à drenagem urbana, à iluminação pública, ao saneamento ambiental e à arborização, assim como diminui distâncias relativas entre casa, trabalho, lazeres, comércio e serviços urbanos. Essas questões estão diretamente relacionadas aos custos de urbanização, isto é, quanto mais pessoas se concentram em uma área, maior o número de pessoas que desfrutam dos investimentos públicos e privados na cidade, otimizando-os.

Uma relação desequilibrada entre densidade populacional e infraestruturas implica na diminuição da qualidade ambiental do espaço urbano e em dificuldades para o poder público manter um equilíbrio financeiro. Uma área com baixa densidade populacional acarretará em maiores distâncias a serem percorridas pelas pessoas e em subutilização de infraestruturas, encarecendo sua implantação e manutenção. Por outro lado, uma área com excessiva densidade populacional poderá causar uma sobrecarga nas redes de infraestrutura ocasionando inadequações, como desgastes de infraestrutura e baixa qualidade dos serviços urbanos e danos ambientais advindos da alta impermeabilização do solo, assim como diminuição de ventilação e insolação necessárias aos ambientes das edificações.

Intervenções e decisões que interferem na densidade e na verticalização da cidade podem ocasionar impactos na saúde, no meio ambiente e no processo de desenvolvimento urbano como um todo. Segundo Mascaró (2003), o índice ideal de ocupação do solo seria de 300 hab/ha sob o ponto de vista de custo-benefício das infraestruturas. Esse índice deve ser analisado de maneira cautelosa, pois as cidades possuem uma grande diversidade morfológica e de utilização do solo urbano, como bairros estritamente residenciais, centros comerciais e de serviços, assim como áreas mistas, com características ímpares

que compõe o todo, o que devem fazer parte dos estudos e decisões quanto à ocupação do solo. Na verdade, uma densidade considerada ideal pode funcionar bem em um contexto urbano, mas não necessariamente essa mesma densidade se comportará da mesma forma em outras cidades ou porções urbanas. Como afirma Jacobs (2000), o que é correto difere em instâncias específicas.

Um dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), que influencia diretamente na densidade construtiva e, conseqüentemente, na verticalização, é a Outorga Onerosa do Direito de Construir, que consiste, simplificadamente, na cobrança ao proprietário pelo aumento do potencial construtivo definido no zoneamento. Com isso, permite-se que a quantidade de pavimentos dos empreendimentos eleve-se além do que fora padronizado, o que corresponderia, teoricamente, ao pagamento pelo aumento da intensidade do uso dos equipamentos e serviços urbanos. O Plano Diretor deve definir os locais onde se permitirá sua aplicação e quais os limites máximos dos índices construtivos acrescidos.

Combinando sistematicamente a Outorga Onerosa do Direito de Construir a outros instrumentos, como o Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo e a Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), torna-se possível incentivar a construção e o adensamento populacional em áreas de interesse, como as que são providas de infraestrutura urbana ou com previsão de seu provimento pelo poder público, em conjunto a uma estratégia de desestímulo a preços elevados praticados pelo mercado visando ampliar o acesso à terra para pessoas com capacidade financeira menor.

Os instrumentos trabalhados sistemicamente podem gerar maior equidade social urbana, equilibrando o preço da terra e/ou recuperando a mais-valia gerada pelos investimentos públicos realizados em determinadas regiões para aplicá-la em regiões mais carentes. O uso indevido dos instrumentos se dá quando sua aplicação com a finalidade fiscal e arrecadatória prevalece em detrimento das questões sociais. Portanto, eles não devem ser aplicados indiscriminadamente, mas sim de maneira sistêmica para se alcançar os resultados desejados com vistas à função social da propriedade.

Quanto à infraestrutura urbana, além das redes de energia, saneamento e serviços públicos, deve-se dar atenção especial aos corredores de transporte coletivo de alta capacidade nas decisões sobre densificação, visto que um dos problemas que tem se agravado nas últimas décadas é a mobilidade urbana. O acesso ao transporte e a integração de sua política com a gestão do uso do solo e desenvolvimento urbano são citados tanto no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) quanto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

Essa abordagem introdutória é essencial para se esclarecer as relações entre o processo de verticalização e de segregação socioespacial em Palmas (TO), uma vez que legislações e políticas públicas têm sido elaboradas e aplicadas nos últimos anos com vistas à manutenção do *status quo*, acentuando a segregação socioespacial e a reprodução do capital por meio da produção do espaço urbano.

MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa transcorreu, primeiramente, pela revisão bibliográfica sobre o tema e sobre a cidade de Palmas no que tange o seu processo de ocupação, possibilitando entender as peculiaridades relativas à expressiva segregação socioespacial que o local apresenta atualmente, e que está presente desde sua gênese. Na sequência, buscou-se investigar se o processo de verticalização, que Palmas vem sofrendo, sobretudo na última década, tem contribuído para a acentuação da segregação socioespacial.

Para isso, foram cadastrados todos os exemplares edifícios de no mínimo quatro pavimentos e suas características básicas por meio de levantamento de campo, pela ferramenta *Google Earth* e pesquisas em *sites* imobiliários na *Internet*, já que não há um arquivo organizado e de fácil acesso na prefeitura da cidade. Essas características são: data aproximada de construção, número de pavimentos, existência de garagens subterrâneas, componentes da área de lazer, número de quartos, banheiros e lavabos. Essas características foram elencadas pela viabilidade da coleta de dados e visando vinculá-las a padrões construtivos voltados às classes de renda. Suas localizações foram analisadas juntamente com o valor do solo, segundo a Planta de Valores Genéricos de Palmas (CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS, 2013).

Determinou-se intervalos temporais associados a programas federais de incentivo à construção civil (Programa de Aceleração do Crescimento e Programa Minha Casa Minha Vida) e a legislação municipal referente à Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), para verificar os períodos de maior produção e de suas localizações. Além disso, contrapôs-se a localização das ZEIS com a dos edifícios que se valeram da OODC, que apresentaram ser voltados às classes de maior renda, visando enfatizar a segregação socioespacial associada à verticalização e ao instrumento. A pesquisa investigou, também, aplicações de instrumentos legais de controle de qualidade ambiental quanto a esse processo, como o Estudo de Impacto de Vizinhança, buscando aferir intervenções da gestão pública nesse sentido.

PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E VERTICALIZAÇÃO EM PALMAS

No contexto brasileiro, os edifícios verticais habitacionais surgem na região central das grandes cidades a partir da década de 1920, implicando em transformações de diversas ordens: na paisagem urbana, nas técnicas construtivas, nas formas de produção e de comercialização das unidades habitacionais, no arcabouço jurídico-urbanístico de regulação da ocupação do solo, nas questões administrativas condominiais e nas relações sociais e comportamentais dos espaços coletivos nos edifícios (VERÍSSIMO & BITTAR, 1999; VAZ, 2002). Na década de 1970, as áreas mais periféricas começam a ser foco de interesse de classes de maior renda, sobretudo pela popularização dos automóveis — que possibilitou um alastramento da mancha urbana —, conjugada com a oferta de lotes maiores com menores preços. Essas regiões passam a receber investimentos em infraestrutura, surgindo outras áreas de verticalização que não o centro tradicional das cidades.

Palmas foi concebida em 1989 para ser a sede administrativa do mais novo estado brasileiro, Tocantins, por sua vez, desmembrado do norte goiano em 1988³. A criação da cidade foi um marco para a região recém separada de Goiás. Nessa época, a verticalização das cidades era uma realidade comum, principalmente em seus centros tradicionais. As cidades maiores já haviam também desenvolvido outras porções verticalizadas formadas por subcentros, centros especializados ou conjuntos residenciais.

De maneira resumida, destacam-se três pontos importantes sobre o planejamento original de Palmas:

- Os arquitetos⁴ responsáveis pelo plano urbanístico definiram uma área de urbanização capaz de abrigar cerca de 1 milhão e 200 mil habitantes, além de duas áreas de futura expansão urbana, ao sul e ao norte daquelas que, somadas, poderiam conter cerca de 2 milhões de habitantes — baseando-se em uma densidade populacional de 300hab/ha (GRUPOQUATRO, 1989)⁵. Para a primeira área de urbanização, os arquitetos definiram o macroparcelamento urbano e suas zonas com usos específicos, assim como o traçado do sistema viário principal;

- Houve um planejamento de ocupação em etapas bem definido, visto que havia uma preocupação com os custos de urbanização e com a especulação imobiliária, retratados no Plano Básico (GRUPOQUATRO, 1989). A área macroparcelada, correspondente à primeira área de urbanização, deveria ser ocupada em quatro fases, enquanto as áreas de futura expansão ao norte e ao sul foram definidas como quinta fase (Figura 1).

- O elemento definidor do projeto da área macroparcelada é seu sistema viário hierarquizado, ditado por uma macromalha de largas avenidas em tabuleiro de xadrez, estabelecendo a estrutura principal para a distribuição de veículos por toda a cidade. Essas avenidas distam entre si cerca de 700 metros, abrigando em seu entremeio as unidades de vizinhança (chamadas de “quadras”) com aproximadamente 700x700 metros e que, por conseguinte, abrigam um sistema de vias internas locais e quadras menores convencionais, formando os bairros residenciais. Um grande eixo central no sentido norte-sul, a Avenida Teotônio Segurado, destaca-se por possuir maior dimensão que as demais ave-

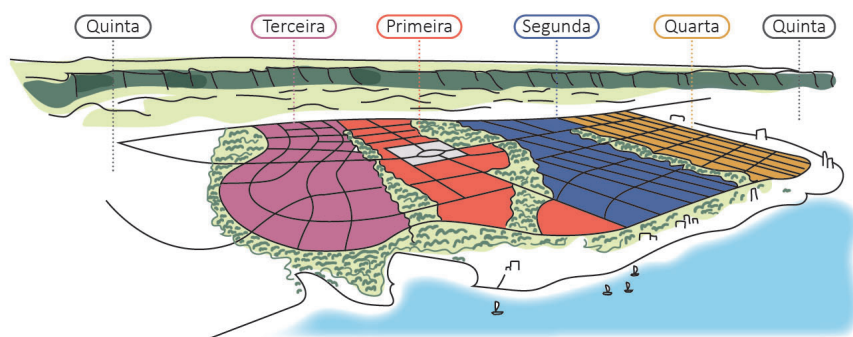


FIGURA 1 — Plano de ocupação de Palmas por fases; em colorido, a área do macrozoneamento. **Fonte:** GrupoQuatro (Acesso: maio, 2014). Adaptado por W.S. Menezes.

nidas e por ter sido previsto maior adensamento com usos diferenciados em seus lotes lindeiros. A leste a cidade é delimitada pela Rodovia TO-050, a qual faz a ruptura entre a área urbana e o pé da Serra do Lajeado, e a oeste, pelo lago resultante da implantação da Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães (Figuras 2 e 3).

A definição peculiar do desenho da cidade — relativo ao sistema viário, às definições de usos do solo e à opção por unidades de vizinhança —, alinhava-se à mercantilização da terra, uma vez que o plano definiu que a gestão pública, após desapropriação das terras rurais, comercializasse as unidades de vizinhança para que os loteadores fizessem o microparcelamento e vendessem seus lotes. O objetivo era, a princípio, obter recursos financeiros para a implantação das avenidas estruturais, infraestrutura e equipamentos públicos (GRUPOQUATRO, 1989). Isso resultou em

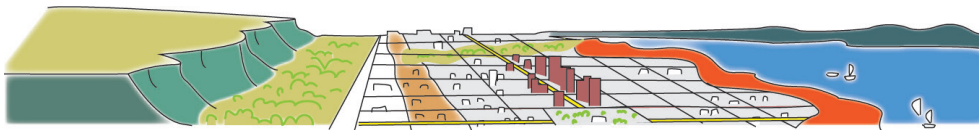


FIGURA 2 — Croqui perspectivo: limites naturais a leste (serra) e a oeste (lago), e verticalização em vermelho ao longo da Avenida Teotônio Segurado.

Fonte: GrupoQuatro (Acesso: maio, 2014). Adaptado pelas autoras.

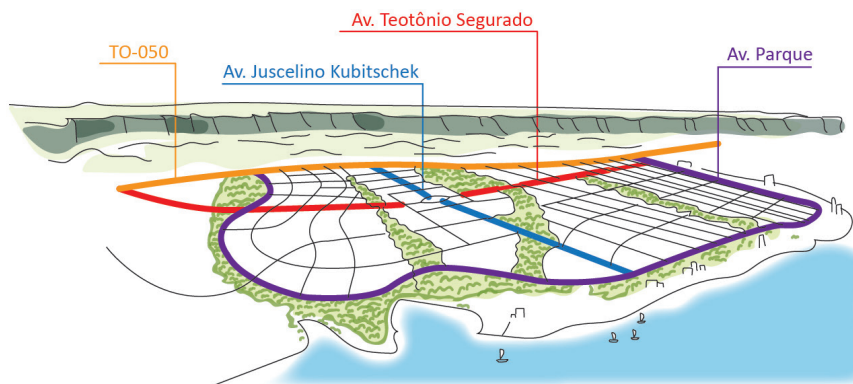


FIGURA 3 — Acima, croqui com demarcação das avenidas estruturantes do projeto de Palmas; abaixo, imagem da ocupação.

Fonte: GrupoQuatro (acesso: maio, 2014) e *Google Earth* (2018). Adaptados por W.S. Menezes.

uma intensa articulação entre o Estado e grupos de interesse imobiliário capitalista, que definiu a formação de preços de lotes, a diferenciação de localizações e, conseqüentemente, o início da segregação socioespacial.

Na prática, a macromalha viária foi implementada, porém, a quantidade de habitantes previstas (total e densidade) e o plano de ocupação não se realizaram como previsto. A população estimada pelo Plano Básico para 2010 era de 500 mil habitantes (GRUPOQUATRO, 1989), no entanto, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontou uma população de 221 mil e 742 pessoas em 2010 na área urbana de Palmas, sendo 217 mil e 340 em sua sede (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2011). A população estimada do município para 2017, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2017), é de 286 mil e 332 habitantes.

De igual modo, a densidade populacional não se consolidou. O contingente populacional atual caberia apenas nas duas primeiras fases (vermelha e azul, na Figura 2), porém, houve um espraiamento da população por todas as áreas demarcadas, desde a primeira até a quinta fase sul, as quais poderiam abrigar mais de 1 milhão e 500 mil habitantes. Enquanto o Plano Básico apontou um ideal de 300hab/ha com vistas à otimização do custo de infraestrutura, Bazolli (2011) afirma que em 2010 havia cerca de 9hab/ha no município como um todo e 34hab/ha nas áreas residenciais.

A conformação desse cenário de baixíssima densidade populacional é explicado, particularmente, pelo modo como as sucessivas gestões públicas, sobretudo nos primeiros anos de implantação da cidade, efetivaram o plano de ocupação, ao pular etapas tanto na área macroparcelada quanto na futura área de expansão urbana. O fato de haver um desenho da totalidade da cidade colaborou para a desapropriação das terras com antecedência para a demarcação das áreas de ocupação futura, facilitando o espraiamento prematuro da cidade.

Como previsto, o primeiro governo do estado do Tocantins, responsável pela contratação do plano urbanístico e por implantar a capital, desapropriou a maioria das terras e negociou muitas delas com empreiteiras em troca de implantação da infraestrutura da cidade, porém, permitiu o loteamento de maneira desorganizada, em regiões que vieram a abrigar o segundo e terceiro escalão da gestão pública, afastando-os da primeira etapa de ocupação (LIRA, 1995; MELO JÚNIOR, 2008). Esse mesmo governo também estabeleceu a fixação dos trabalhadores de baixa renda — que vieram trabalhar na construção civil para iniciar a cidade —, na região da quinta fase de ocupação (expansão sul), fora da área macroparcelada, por meio de programas habitacionais sociais (Figuras 4 e 5) (MELO JÚNIOR, 2008). Assim, Palmas foi implantada em desacordo com o planejamento de ocupação por fases. Cabe ressaltar que ao longo dos anos, houve diversos remanejamentos de pessoas que invadiram a área do projeto urbanístico para Palmas Sul (LIRA, 1995; MELO JÚNIOR, 2008).

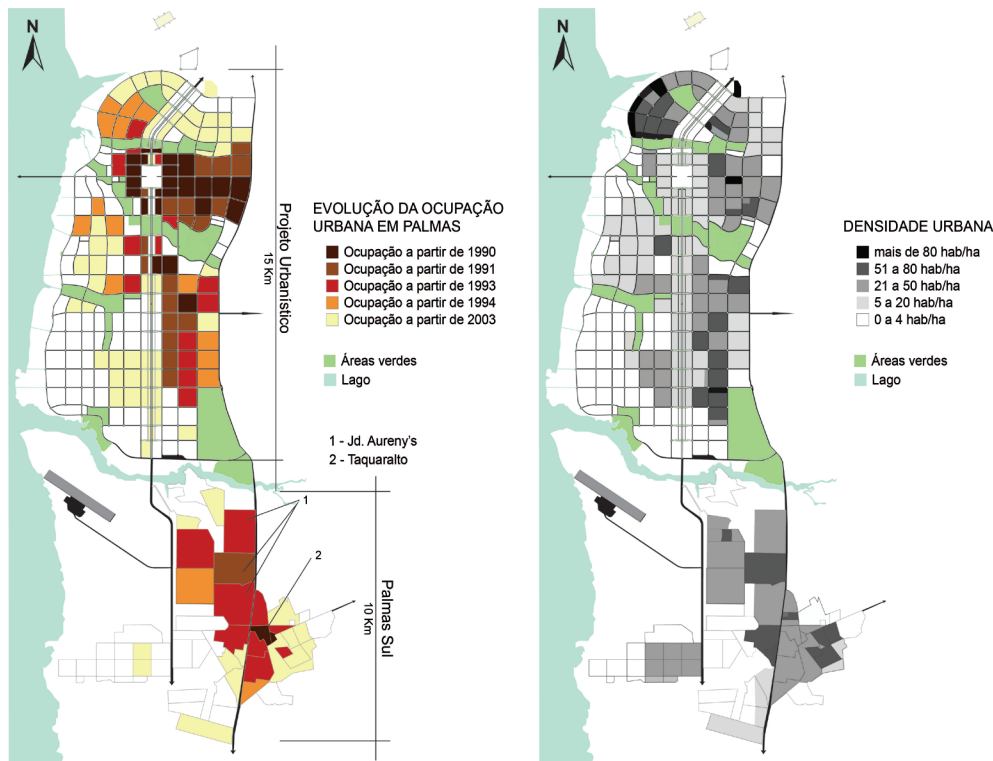


FIGURA 4 — À esquerda, mapa de evolução da ocupação urbana nos primeiros anos da implantação de Palmas; à direita, mapa de densidade urbana.
Fonte: Palmas (2005). Adaptado pelas autoras.

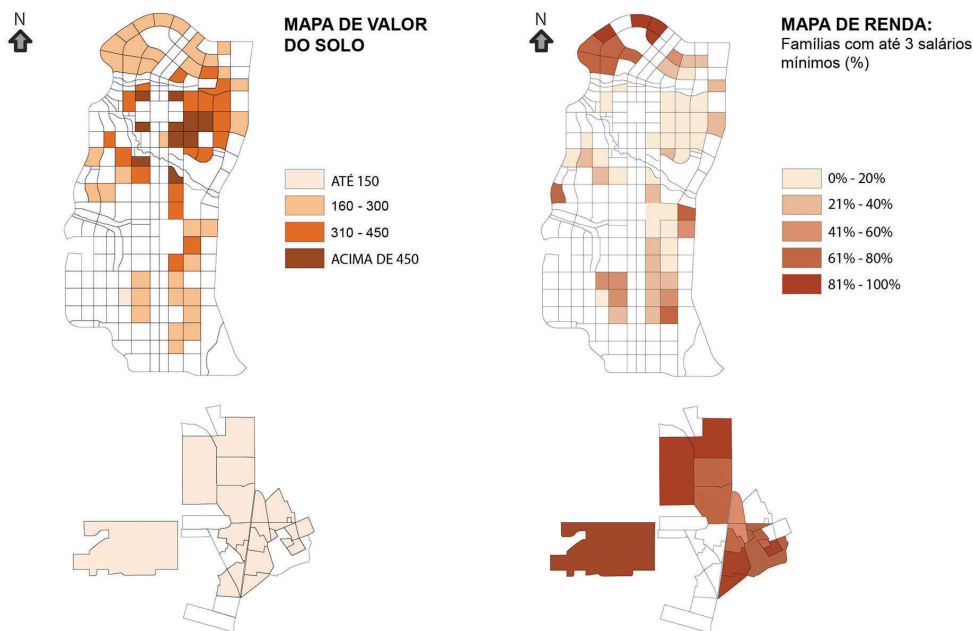


FIGURA 5 — A esquerda, mapa de valor do solo.
Fonte: Elaborada pelas autoras (2015) a partir de dados da Planta de valores genéricos de Palmas (CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS, 2013). A direita, mapa de renda (PALMAS, 2004). Adaptado pelas autoras (2017).

No ano de 2010 (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2011), a região do projeto urbanístico — que conta com infraestrutura de maior qualidade e maior oferta de emprego e serviços —, abrigava cerca de 60% da população enquanto Palmas Sul, abrigava 40%, com tendência ao inchamento por conta do menor preço da terra, da aprovação de diversas ZEIS e da implantação de programas habitacionais para população de baixa renda, criando uma forte relação de dependência desta região com aquela para emprego e serviços. Isso tem acarretado alto custo de infraestrutura e dos serviços públicos, precarizando de maneira mais significativa a região sul.

Grandes vazios urbanos e “quadras”⁶ com infraestrutura precária se tornaram evidentes na cidade recém criada. O grande eixo central verticalizado da Avenida Teotônio Segurado não se consolidou (Figura 6). Essa maneira de ocupar a cidade foi ditada pela especulação imobiliária, envolvendo o próprio poder público, que encomendou o projeto da capital, revelando a contradição entre interesses públicos e privados na esfera governamental. Como resultado, é possível observar dois importantes gargalos responsáveis por desencadear diversos problemas urbanos, afetando negativamente custos e qualidade de vida, quais sejam: o espraiamento excessivo da cidade (articulado com grandes vazios e baixa densidade populacional) e a acentuada segregação socioespacial.

“A cidade de Palmas não deveria, em princípio, ter grandes conflitos no acesso ao solo urbano, uma vez que as terras pertenciam, na sua origem, e em grande parte ainda pertencem, ao poder público” (SILVA, 2009, p.129). O autor enfatiza, ainda, a diferença fundiária de Palmas em relação aos padrões tradicionais de propriedade privada da terra,



FIGURA 6 — Imagem aérea da área do projeto urbanístico de Palmas em 2015, demonstrando baixa densidade, vazios urbanos e escassa ocupação nos lotes lindeiros à proeminente Avenida Teotônio Segurado. **Fonte:** Acervo LabQUAPÁ FAUUSP (2015).

encontrados na maioria das cidades brasileiras, que propicia ganhos econômicos no mercado imobiliário urbano. Apesar disso, “o poder público estadual, em Palmas, especula a terra por meio da segregação socioespacial” (SILVA, 2009, p.130).

As localizações específicas e privilegiadas se formaram e foram conduzidas por um ideário de valorização simbólica da terra a partir de seu projeto urbanístico, calcado de início na expectativa produzida pelo projeto e não pela produção social do espaço de fato. Em contrapartida, outras localizações foram socialmente produzidas no cotidiano popular e coletivo como resistências, ainda que fazendo parte do mesmo processo, mas com outro conteúdo, como é o caso de Palmas Sul. Com isso, duas realidades foram instaladas: uma dentro e outra fora do plano urbanístico original (OLIVEIRA, 2016).

A CORRELAÇÃO DO PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO COM LEGISLAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS

O projeto urbanístico de Palmas desenvolvido pelo GrupoQuatro havia previsto uma combinação entre edifícios verticais multifamiliares e edifícios unifamiliares nas unidades de vizinhança (Figura 7), visando-se alcançar a densidade de 300hab/ha recomendado por Mascaró (2003)⁷. No principal eixo de comércio e serviço da cidade (Avenida Teotônio Segurado), também foi prevista a verticalização, porém com prédios mais altos, por onde passaria um grande eixo de transporte de massa, combinando, portanto, a concentração de pessoas com o acesso facilitado ao transporte coletivo (GRUPOQUATRO, 1989).

O desenho é um fator importante a ser observado em Palmas, uma vez que se definiu um sistema viário organizado e combinado a um zoneamento e à distribuição de terrenos com tamanhos adequados a receber esses edifícios, determinando tendências de verticalização na área do projeto urbanístico. Já Palmas Sul, foi conformada majoritariamente por pequenos lotes unifamiliares, fruto de programas habitacionais ou de regularização de invasões, restringindo as possibilidades de verticalização e o interesse do mercado imobiliário.

A verticalização de Palmas se iniciou tímida com a implantação de poucas edificações em altura devido a fracos investimentos financeiros da iniciativa privada em um novo capital de futuro ainda incerto. Existia um predomínio de edificações térreas, sendo exceção as com três ou mais pavimentos. Em um primeiro momento, a verticalização ocorreu, sobretudo, na primeira etapa de ocupação, tanto no centro comercial quanto nas quadras residenciais, sendo que até o ano 2000 a cidade possuía alguns poucos edifícios com até sete pavimentos (RODRIGUES, 2016).

Com o passar do tempo, em um cenário de maior consolidação, o mercado se ajusta ao ritmo da produção imobiliária de outras cidades brasileiras de porte semelhante⁸ (ou até mais acelerado)⁹, imprimindo as tipologias arquitetônicas adotadas para esta época em termos ideológicos na busca de um estilo de se morar (para classes de renda média ou alta na região central) ou voltadas a redução de custos financeiros (aos programas

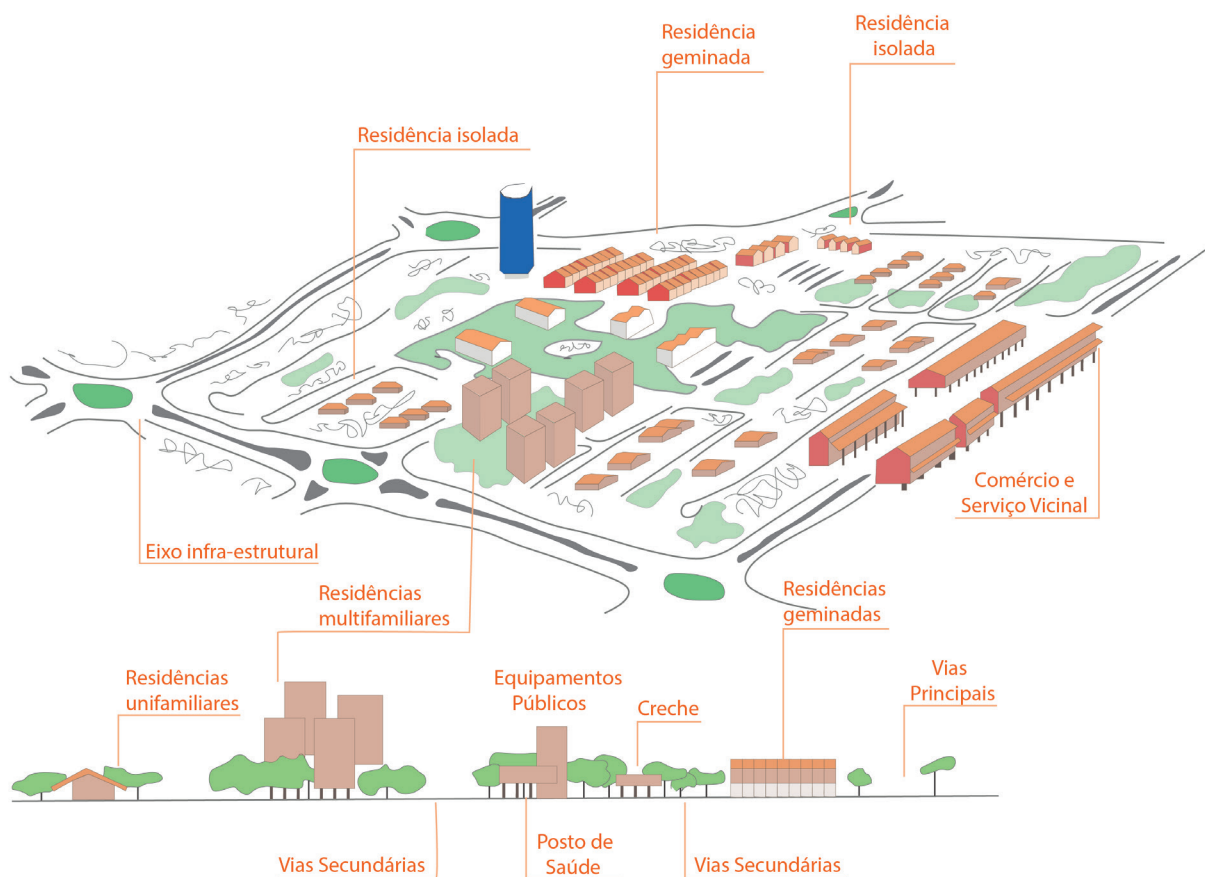


FIGURA 7 — Croqui propositivo das “quadras”.
 Fonte: Palmas (2005, p.9).

habitacionais para classes de baixa renda prioritariamente na região sul), diferenciando claramente suas porções territoriais para atender a determinados públicos.

Segundo Rodrigues (2016), entre os anos 2000 e 2010 foram construídas mais de 200 edificações verticais predominantemente residenciais, e a maior delas contava com 16 pavimentos. Já a partir dessa data até a atualidade, observa-se o surgimento de empreendimentos imobiliários com maiores alturas voltados à classe de alta renda e localizados em regiões centrais específicas, como próximo ao lago na Praia da Graciosa e ao Parque Cesamar, as quais são altamente valorizadas pelo seu potencial paisagístico.

As fases de avanço ou estagnação da verticalização em Palmas podem ser entendidas por meio de três períodos que se relacionam com a implantação de políticas públicas de incentivos à construção civil tanto no âmbito federal quanto municipal: de 1990 a 2006, de 2007 a 2011 e de 2012 até o ano atual.

O primeiro intervalo inicia-se nos primeiros anos de construção da capital do Tocantins em 1990 e estende-se até o ano de 2006. Na década de 1980, o Brasil estava vivendo uma das maiores crises econômicas da sua história. A crise fiscal que o país estava passando foi definida por três variáveis: o déficit público, que se matinha em um nível superior a 5% do Produto Interno Bruto (PIB), a dívida pública interna e externa, e o curto

prazo de vencimento dos títulos públicos que revelavam a falta de crédito do Estado. No final da década de 1980 e, sobretudo, 1990, a economia brasileira volta a crescer por meio de ações pautadas na política neoliberal, primeiramente pela intensificação do mercado de importação e exportação e posteriormente por processos de privatização, tendo sido consolidada no mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso (FHC) a partir de 1994 (CARNEIRO, 2002). Mesmo com a mudança de posições político ideológicas no governo em 2003, o presidente Lula dá continuidade à orientação da política econômica instalada. Portanto, enquadra-se a emancipação do estado do Tocantins, em 1988, e a implantação de Palmas, em 1989, nesse período de recuperação da economia brasileira e de ações econômicas neoliberais. Nesse primeiro intervalo adotado para análise, a maior produção de edifícios verticais em Palmas se concentrou na área central da cidade.

O início do segundo intervalo, 2007, é marcado pelo começo do segundo mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Nesse mesmo ano foi criado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o qual pretendia promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. A criação do PAC incentivou investimentos públicos e privado em obras consideradas pelo Estado como fundamentais. Em 2009, foi criado outro programa que teve papel fundamental na construção de empreendimentos imobiliários: o Minha Casa, Minha Vida — Entidades (MCMV), uma iniciativa ligada à secretaria Nacional de Habitação do Ministério das Cidades em parceria com a Caixa Econômica Federal. Durante esse período, com uma produção imobiliária mais intensa, observa-se que os edifícios verticais foram implantados de forma mais dispersa na malha urbana de Palmas. Ressalta-se que o período em que se presencia uma maior produção desses exemplares foi durante o segundo intervalo, momento em que foram lançados o PAC e o programa MCMV.

Um fato importante a ser destacado nesse período é a aprovação do Plano Diretor de Palmas em 2007 (Lei Complementar nº155) (CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS, 2007), o qual categorizou sua área urbana em áreas de ocupação prioritária, áreas de ocupação preferencial, áreas comerciais, áreas de desenvolvimento econômico e área de urbanização específica.

O Plano Diretor em questão apresenta um capítulo sobre a localização de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), tanto para implantação (localizadas na borda norte da cidade e uma na região sul do projeto urbanístico original), quanto para regularização (em sua grande maioria em Palmas Sul). Algumas áreas propostas mais próximas da região central foram vetadas na Câmara de Vereadores no momento da aprovação do Plano Diretor.

As habitações de interesse social, nos primeiros anos de Palmas, se configuravam como unidades habitacionais térreas isoladas no lote em diferentes regiões da cidade, sobretudo em Palmas Sul (originalmente de expansão na quinta fase de ocupação da cidade). A partir da aprovação das ZEIS no Plano Diretor de 2007, elas passam a se dis-

tribuir também na borda norte e sul do plano urbanístico original, surgindo a tipologia de edifícios multifamiliares em alvenaria estrutural com quatro pavimentos (o que dispensa o uso de elevadores).

Outra questão importante que o Plano Diretor (CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS, 2007) acarretou para a verticalização foi a possibilidade da aplicação da “Outorga Onerosa do Direito de Construir nas Áreas de Ocupação Prioritária e de Ocupação Preferencial da Área Urbana da sede do município” (Artigo 81), porém isso se encaminhava para a definição de lei específica. O Artigo 82 define um acréscimo de até 50% do coeficiente de aproveitamento máximo. Seu efeito não foi de imediato, já que a lei específica que regulamenta esse instrumento só foi promulgada após cinco anos.

O terceiro momento de verticalização de Palmas, de 2013 ao ano atual, é marcado pela aprovação da referida Lei Complementar n° 274 em dezembro de 2012 (CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS, 2012a), que regulamenta os Artigos 81 e 82 do Plano Diretor (sobre a Outorga Onerosa), o que desencadeou o surgimento de empreendimentos imobiliários com maior altura dos que existiam até então. A Lei observa que:

No caso em que o EIV/RIV for obrigatório, a análise destes indicará se o incremento de potencial construtivo pretendido pode ser permitido, e quais intervenções devem ser providenciadas pelo interessado para que possíveis impactos sejam mitigados, devendo constar do Termo de Compromisso a ser estabelecido entre o Empreendedor e o Poder Público Municipal (CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS, 2012a, Art. 9°).

O Estudo do Impacto de Vizinhança (EIV) e seu Relatório do Impacto de Vizinhança (RIV) é um instrumento que demonstra os efeitos positivos e negativos dos impactos de certos empreendimentos ou atividades, apresentando medidas mitigadoras e compensatórias com vistas à manutenção do equilíbrio ambiental e à qualidade de vida da população.

Em fevereiro de 2012 é sancionada a Lei Complementar n°245, que regulamenta a aplicação do EIV/RIV, prevendo sua elaboração quando houver adensamento populacional e interferência na infraestrutura urbana, entre outros casos (CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS, 2012b). Porém, ela é revogada meses depois, em junho de 2012, por meio da Lei Complementar n°253 (CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS, 2012c), o que denota a contradição e conflito de interesses sobre o tema.

A regulamentação da Outorga Onerosa permitiu um aumento dos índices construtivos, incrementando significativamente a altura dos edifícios de Palmas, modificando sua paisagem e comprometendo a capacidade de infraestrutura em determinadas porções da cidade, uma vez que os EIV/RIV não são obrigatórios e não estão sendo realizados. Assim, a legislação tem favorecido os agentes imobiliários que promovem a verticalização

por meio do aumento dos índices urbanísticos, da flexibilização dos prazos e formas de pagamento da Outorga Onerosa (RODRIGUES, 2016) e pela falta de restrições de sua aplicação pelo EIV/RIV.

Retomando as fases de verticalização em Palmas, tem-se no primeiro período a produção de edifícios verticais localizados prioritariamente na região central de Palmas, equivalente à primeira fase de ocupação do plano. No segundo período, essa produção continua a ter significativa concentração nessa região, porém inicia um importante alastramento no sentido norte-sul, próximo ao eixo viário principal central (Avenida Teotônio Segurado), em especial na região centro-leste. No terceiro e mais recente período, a localização dos edifícios continua com a tendência anterior, surgindo com um pouco mais de intensidade nas bordas da cidade (atenta-se para as regiões norte, oeste e sul). Ainda assim, a região de Palmas Sul não possui uma quantidade considerável desses empreendimentos comparada a outras áreas da cidade (Figura 8).

Após enumerar e espacializar os edifícios verticais e seus períodos de implantação, eles foram categorizados em quatro tipologias, visando associar o padrão construtivo à classe social:

- Tipologia A – associada à classe de alta renda: edifícios “clubes”¹⁰, com garagens subterrâneas, apartamentos de áreas totais mais amplas, com três ou mais quartos e com lavabo.

- Tipologia B – associada à classe de renda média a média-alta.

- Tipologia B1: edifícios com área de lazer de menor proporção, apartamentos de áreas totais mais comedidas, com no máximo três quartos.

- Tipologia B2: edifícios mistos com comércio no térreo.

- Tipologia C – associada à classe de renda média a média-baixa: edifícios sobre pilotis com garagem no térreo sem área de lazer.

- Tipologia D – associada às classe de renda média-baixa a baixa: edifícios sem elevadores com apartamentos no térreo.

Os edifícios verticais considerados na categoria A, destinados ao público de maior renda, encontram-se todos localizados na região central da cidade, enquanto os edifícios das categorias C e D, destinados ao público de menor renda, encontram-se distribuídos por toda a cidade, localizados tanto no centro da cidade como em regiões mais distantes. Essa diversidade de tipologias encontra-se principalmente na região leste da área central, já na área da orla e na porção oeste da região central há uma maior concentração de edifícios da tipologia A. Conforme se afasta do centro, ocorre a tendência às categorias B e C, e mais significativamente D nas regiões mais periféricas, ainda assim com pouquíssima produção em Palmas Sul (Figura 9). A concentração da aplicação da OODC é evidente na região central e na orla de Palmas, onde estão os edifícios voltados às classes de maior renda. Sua aplicação ocorre até mesmo em áreas não previstas pela legislação, apontando para a atuação do poder público em conceder exceções que favorece os interesses do mercado imobiliário (Figura 10).

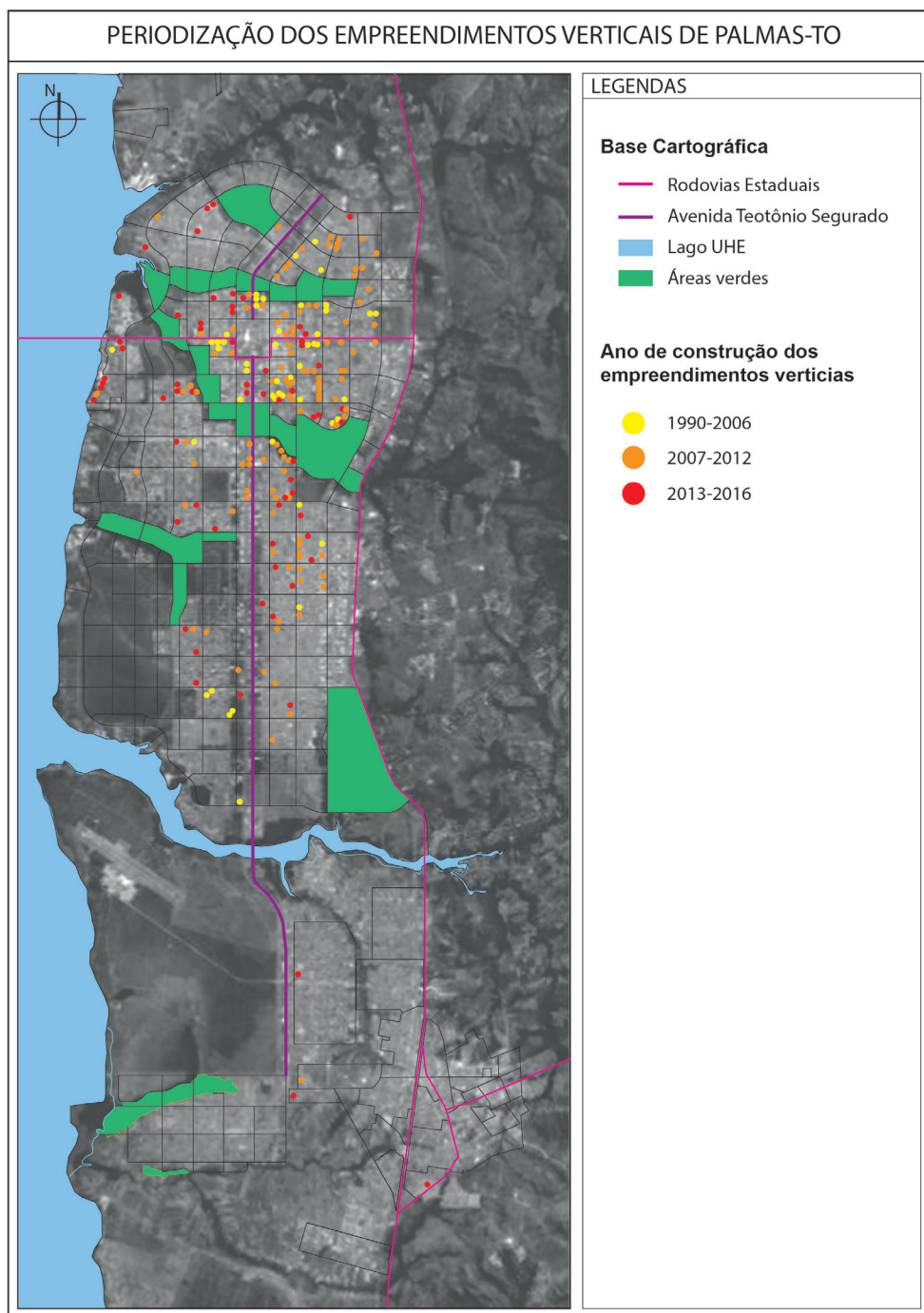


FIGURA 8 – Periodização da implantação dos empreendimentos verticais em Palmas-TO.
Fonte: Elaborada pelas autoras (2016).

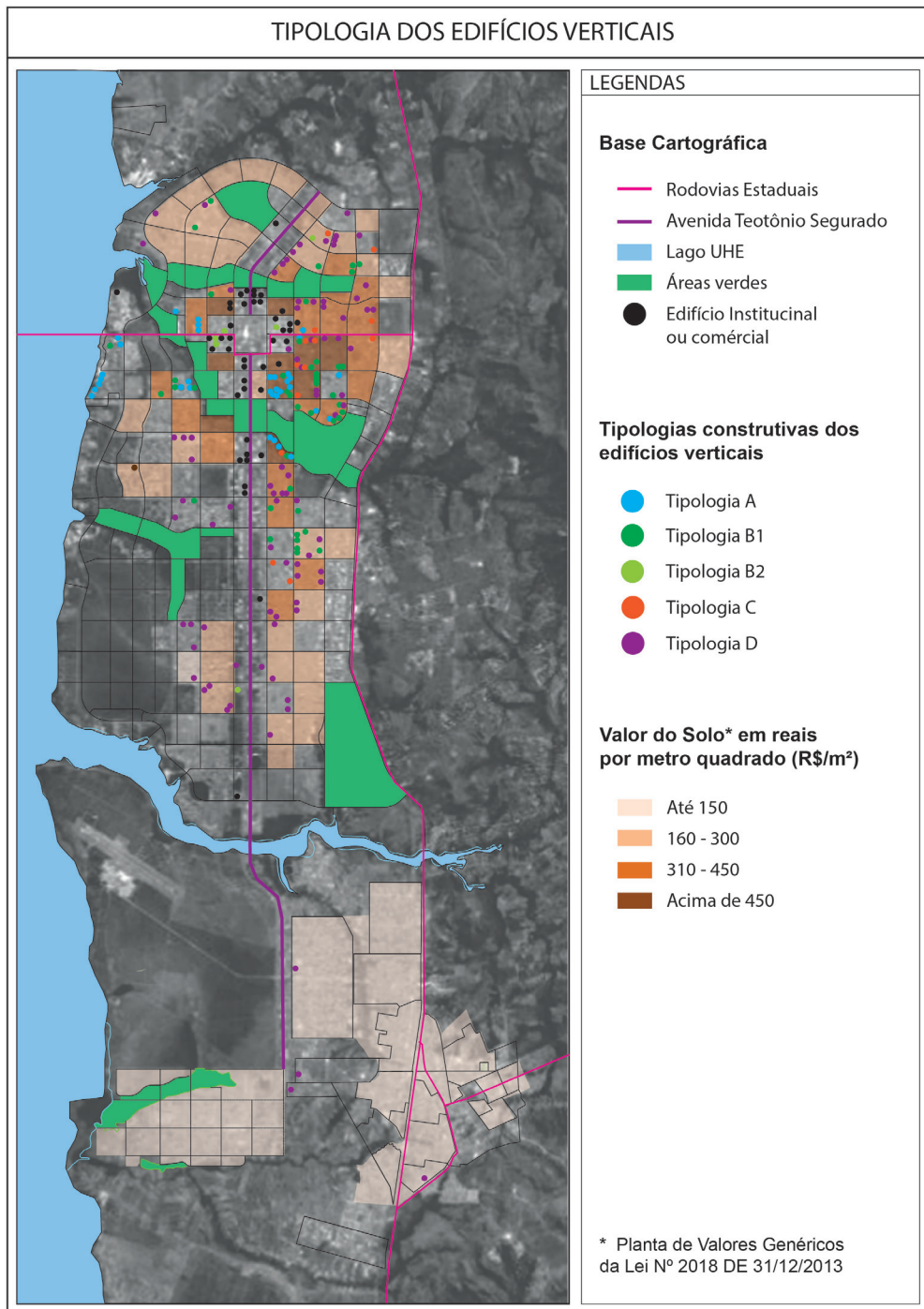


FIGURA 9 – Tipologia dos edifícios verticais.

Fonte: Elaborada pelas autoras (2016).

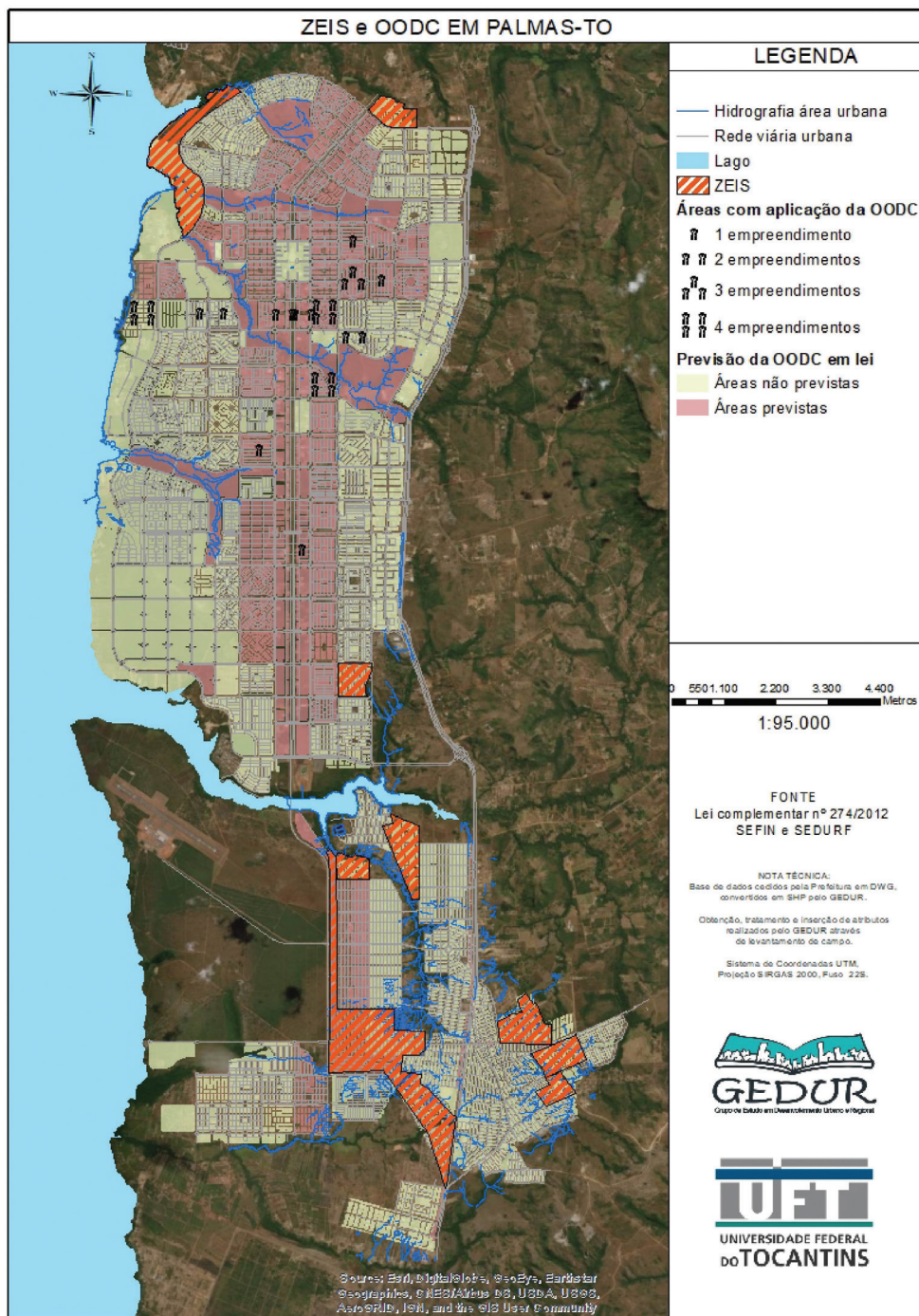


FIGURA 10 – ZEIS e OODC em Palmas-TO.
Fonte: Elaboração de R. Sousa e Silva (2018).

A aplicação da Outorga Onerosa resultou no incremento de unidades habitacionais em edifícios voltados às classes de maior renda, preferencialmente na orla de Palmas e nas quadras centrais. Portanto, a aplicação desse instrumento não demonstra de fato um aumento de densidade populacional significativo¹¹, nem tampouco um maior acesso à moradia por pessoas de menor renda nas regiões mais consolidadas, abastecidas com infraestrutura e equipamentos urbanos. Pelo contrário, verifica-se uma acentuação da diferenciação do preço da terra e da segregação socioespacial e especulação imobiliária, pois esses edifícios com alturas acentuadas estão sendo colocados como modelo desejável para as altas classes de renda pelo mercado imobiliário, com forte apelo de marketing, apontando para um aumento do valor de suas unidades habitacionais e dos terrenos ao seu redor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Palmas, que possui baixa densidade populacional e uma ocupação dispersa precoce ocorrida já nos primeiros anos da implantação da cidade, vem passando por um processo de verticalização urbana nas últimas décadas, influenciada por interesses de incorporadoras e construtoras e direcionada por programas e políticas públicas nas esferas federal e municipal. Programas como PAC e MCMV influenciaram nesse processo a partir de 2007.

Mesmo com uma diversidade de tipologias dos edifícios verticais existentes, observa-se que os exemplares para classes sociais de alta renda se situam no centro da cidade, enquanto os empreendimentos para as classes sociais de renda média e baixa se afastam gradativamente em direção periférica. A aprovação da Outorga Onerosa do direito de construir em 2012 aponta para uma continuidade dessa tendência, já que ela está sendo aplicada para a construção de edifícios elitizados em localizações privilegiadas, e não como um instrumento que possibilita a diminuição do custo imobiliário por meio da densificação populacional visando à inclusão social.

Esse processo decorre da falta de direcionamento e controle pelo poder público na aplicação da Outorga Onerosa, sem especificar áreas de maneira mais cuidadosa e sem combiná-la com outros instrumentos de inclusão social. Dessa maneira, o objetivo que teoricamente seria proporcionar o acesso à cidade, em seu sentido mais amplo¹², de maneira mais igualitária — seja através da diminuição do preço da terra, seja através redistribuição da mais-valia —, não é atingido. Nas condições atuais, a legislação deixa sobremaneira a cargo do mercado a escolha de onde utilizar esse instrumento, agravado pela não obrigatoriedade de EIV/RIV e, conseqüentemente, pela falta de estudos técnicos sobre a sobrecarga de equipamentos e serviços urbanos.

Apesar da verticalização ser positiva para elevar a baixíssima densidade populacional de Palmas, seu processo tem ocorrido de forma a acentuar a segregação socioespacial existente. A gestão pública em Palmas sempre esteve articulada a interesses imobiliários, especulando com a terra desde a implantação da cidade e, mais recentemente, permitindo uma exploração intensa do solo através do aumento da altura dos edifícios sem a atenção

devida com suas consequências para a qualidade ambiental e urbana, em favor da reprodução do capital. Os impactos daí resultantes na segregação socioespacial, assim como na capacidade das infraestruturas existentes, na dinâmica dos fluxos de pessoas e cargas e na paisagem configuram-se como questões importantes e urgentes a serem discutidas dentro de uma perspectiva futura da cidade e suas implicações na gestão pública e na vida cotidiana de seus cidadãos.

AGRADECIMENTOS

Ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC) do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e da Universidade Federal do Tocantins (UFT). À colaboração de Raíssa de Sousa e Silva, bolsista PIBIC/UFT-2017, na construção de mapa e adequação do formato e tamanho de figuras.

NOTAS

1. Apoio: Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica da Universidade Federal do Tocantins – 2015 (Edital nº 027/2015) e 2016 (Edital nº 025/2016).
2. O termo 'localizações' está atrelado à produção da cidade e valorização do solo urbano, alinhando-se com definições explicitadas por Villaça (2001).
3. Tocantins resulta do desmembramento da porção norte de Goiás, estabelecido na Constituição Federal de 1988. Para mais informações sobre a escolha da capital e o processo de definição de seu sítio, Cf. Velasques (2010).
4. O projeto urbanístico de Palmas é de autoria dos arquitetos Luiz Fernando Cruvinel Teixeira e Walfredo Antunes de Oliveira Filho, sócios-proprietários do escritório GrupoQuatro com sede em Goiânia.
5. Registros e documentos históricos sobre a concepção do projeto urbanístico de Palmas podem ser obtidos no *site* <www.memourbpalmas.org>.
6. Em Palmas, as "quadras" são unidades de vizinhanças definidas pela macromalha viária do projeto original, passíveis de microparcelamento para a ocupação humana.
7. Juan Luis Mascaró foi consultor do GrupoQuatro à época do desenvolvimento do projeto de Palmas (GRUPOQUATRO, 1989).
8. Nos últimos anos, houve instalação de filiais de grandes construtoras e incorporadoras em Palmas que atuam em várias partes do país (RODRIGUES, 2016).
9. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2011, p.41), Palmas apresentou a maior taxa média de crescimento anual de população entre 2000 e 2010, atingindo 5,2%. Em segundo lugar das capitais brasileiras está Boa Vista (3,55%), seguido de Macapá (3,46%). As menores taxas foram Porto Alegre (0,35%) e Belo Horizonte (0,59%).
10. Com a existência de áreas de lazer e recreação amplas e/ou com diversidade de equipamentos, caracterizadas por altos investimentos.
11. As famílias com maiores valores de renda são compostas por menos membros que as de menor renda, segundo estatísticas do IBGE, assim como ocupam unidades habitacionais mais amplas, implicando em menor densidade populacional.
12. O Direito à cidade seria um direito coletivo não apenas à moradia, mas também às facilidades urbanas, como escola, hospital, asfalto, transporte e todos os serviços públicos que proporcionam dignidade ao cidadão (Rolnik, 1995).

REFERÊNCIAS

- ACIOLY, C.; DAVIDSON, F. *Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana*. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.
- BAZOLLI, J.A. A dialética da expansão urbana de Palmas-TO. *Minha Cidade*, v.12, n.135.6, 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/12.135/4088>>. Acesso em: 18 abr. 2012.
- BRASIL. Presidência da República. *Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília: Casa Civil, 2001. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 7 jun. 2016.
- BRASIL. Presidência da República. *Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Casa Civil, 2012. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 7 jun. 2016.
- CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS. Lei Complementar n.155, de 28 de novembro de 2007. Dispõe sobre a política urbana do município de Palmas, formulada para atender o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar de seus habitantes. *Banco de Leis do Município de Palmas-TO*. Disponível em: <<http://legislativo.palmas.to.gov.br/>>. Acesso em: 26 jan. 2017.
- CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS. Lei Complementar n.274, de 28 de dezembro de 2012a. Dispõe sobre a aplicação da outorga onerosa do direito de construir e da mudança de uso. *Banco de Leis do Município de Palmas-TO*. Disponível em: <<http://legislativo.palmas.to.gov.br/>>. Acesso em: 26 jan. 2017.
- CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS. Lei Complementar n.245, de 17 de fevereiro de 2012b. Dispõe sobre a regulamentação e aplicação do Estudo de Impacto de Vizinhança — EIV e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança — RIV. *Banco de Leis do Município de Palmas-TO*. Disponível em: <<https://legislativo.palmas.to.gov.br/media/leis/>>. Acesso em: 26 jan. 2017.
- CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS. Lei Complementar n.253, de 21 de junho de 2012c. Autoriza a alienação das áreas que especifica; altera o 3º do art. 19 e 1º do art. 43 da lei complementar nº 155, de 28 de dezembro de 2007; revoga a lei complementar nº 245, de 17 de fevereiro de 2012, na forma que especifica. *Banco de Leis do Município de Palmas-TO*. Disponível em: <<http://legislativo.palmas.to.gov.br/>>. Acesso em: 26 jan. 2017.
- CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS. Lei n.2018, de 31 de dezembro de 2013. Institui a planta de valores genéricos, para o exercício de 2014 e adota outras providências. *Banco de Leis do Município de Palmas-TO*. Disponível em: <<http://legislativo.palmas.to.gov.br/>>. Acesso em: 19 ago. 2014.
- CARNEIRO, R. *Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX*. São Paulo: Unesp, 2002.
- GRUPOQUATRO. *Memorial do projeto da capital do estado do Tocantins: Palmas/Plano Básico*. Goiânia: GrupoQuatro, 1989. Mimeografado.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Sinopse do censo demográfico 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *IBGE-Cidades: população segundo censo de 2010 e estimada em 2017*. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <<http://www.s.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 25 jan. 2018.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LIRA, E.R. *A gênese de Palmas-Tocantins*. 1995. 313f. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 1995.

MASCARÓ, J.L. *Loteamentos urbanos*. Porto Alegre: Mais Quatro, 2003.

MELO JÚNIOR, L.G. *Co yuy ore retama: de quem é esta terra?* 2008. 165f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

OLIVEIRA, L.A. *Centros urbanos e espaços livres públicos: produção e apropriação em Palmas-TO*. 2016. 338f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

PALMAS. *SIG-Palmas: cadastro técnico multifinalitário*, 2004. Palmas: Portal Prefeitura, 2004. Disponível em: <<http://srvsefin.palmas.to.gov.br/portalprefeitura/servicos/seduh/>>. Acesso em: 6 jun. 2012.

PALMAS. *Caderno de revisão do Plano Diretor de Palmas*. 2005. Mimeografado.

RODRIGUES, M.P.S. *A natureza da verticalização no processo de reprodução do espaço urbano em Palmas-TO*. 2016. 105f. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2016.

ROLNIK, R. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SILVA, J.M.P. Segregação socioespacial: contradições presentes em Palmas/TO. *Risco*, v.1, n.9, p.124-224, 2009.

VAZ, L.F. *Modernidade e moradia: habitação coletiva no Rio de Janeiro séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2002.

VELASQUES, A.B.A. *A concepção de Palmas (1989) e sua condição moderna*. 2010. 245f. Tese (Doutorado em Urbanismo) — Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

VERÍSSIMO, F.S.; BITTAR, W.S.M. *500 anos da casa no Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1999.

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

LUCIMARA ALBIERI DE OLIVEIRA | ORCID iD: 0000-0002-8890-8237 | Universidade Federal do Tocantins | Curso de Arquitetura e Urbanismo | Grupo de Estudos em Desenvolvimento Urbano e Regional | Av. NS-15, Quadra 109 Norte, Plano Diretor Norte, 77001-090, Palmas, TO, Brasil | Correspondência para/Correspondence to: L.A. OLIVEIRA | E-mail: <lucimaraalbiери@uft.edu.br>.

WANELLYSE SOUSA MENEZES | ORCID iD: 0000-0003-2664-240X | Universidade Federal do Tocantins | Curso de Arquitetura e Urbanismo | Grupo de Estudos em Desenvolvimento Urbano e Regional | Palmas, TO, Brasil.

ELABORAÇÃO

L.A. OLIVEIRA foi responsável pelo planejamento e coordenação da pesquisa que resultou no presente artigo, além da organização, análise e interpretação dos dados, planejamento de figuras e mapas, elaboração de textos, revisão e aprovação da versão final do artigo. W.S. MENEZES foi responsável pela execução do levantamento de dados da pesquisa, elaboração de mapas, interpretação de dados em conjunto com a autora, além da elaboração de textos e adaptação de figuras para o artigo.

Como citar este artigo/How to cite this article

OLIVEIRA, L.A.; MENEZES, W.S. A acentuação da segregação socioespacial em Palmas, Tocantins, por meio do processo de verticalização. *Oculum Ensaios*, v.16, n.1, p.157-178, 2019. <http://dx.doi.org/10.24220/2318-0919v16n1a4094>

Recebido em
21/11/2017,
reapresentado
em 25/4/2018
e aprovado em
15/5/2018.