



Implantação do Empreendimento Logístico do Ecoporto de Praia Norte - Tocantins: Vantagens e Desvantagens Urbanas e Socioeconômica

Odisséia Aguiar Campos

Fundação Universidade Federal do Tocantins

byseinha@uft.edu.br

Betty Clara Barraza de la Cruz

Fundação Universidade Federal do Tocantins

bettyvan2001@yahoo.com.br



IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO LOGÍSTICO DO ECOPORTO DE PRAIA NORTE - TOCANTINS: VANTAGENS E DESVANTAGENS URBANAS E SOCIOECONÔMICAS

O.A. Campos e B.C.B. De La Cruz

RESUMO

Estudos técnicos sobre a dinâmica de pequenas cidades brasileiras com implantações de empreendimentos logísticos são escassos. O objetivo deste artigo é identificar as vantagens e desvantagens urbanas e socioeconômicas da implantação do empreendimento logístico do Ecoporto de Praia Norte – Tocantins. Com base em estudos de correlatos nos municípios de médio porte do Brasil, onde foram implantados similares empreendimentos logísticos, apontaremos soluções de mitigação e ampliação de potencialidades geradas para o pequeno município, objeto de estudo. Os resultados apontam que a implantação do empreendimento logístico Ecoporto, na cidade da Praia Norte, trará mudanças negativas na área social, econômica, ambiental e urbana. As gestões públicas e privadas devem estar preparadas para absorver esses impactos e gerar um crescimento equilibrado e planejado para a cidade tocanтинense.

1 INTRODUÇÃO

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), a realidade nacional brasileira conta com uma porcentagem de 68,67% de municípios que possuem a quantia populacional inferior a 20 mil habitantes. No contexto Estadual, dos 139 municípios do Estado de Tocantins, 110 possuem esta mesma característica. Ao pesquisar estudos técnicos sobre a dinâmica dos pequenos municípios brasileiros com implantação de empreendimentos logísticos, a literatura é quase nula. Acreditamos que isso se deva à Lei do Estatuto das Cidades 10.257/2001 que desobriga pequenas cidades de realizarem o Plano Diretor Participativo, implicando em falta de informações técnicas e leis urbanísticas das mesmas.

A cidade de Praia Norte, inserida numa das regiões mais pobres do Estado do Tocantins, possui uma população de 7.659 habitantes (IBGE, 2010) em uma área de 289,1 km². Esta pequena cidade, vem recebendo desde o ano de 2007 um empreendimento logístico, que se sintetiza com a implantação de uma Estação de Transbordo de Cargas ao borde do rio Tocantins, denominada Ecoporto de Praia Norte.

A Estação de Transbordo de Cargas Ecoporto de Praia Norte, trará mudanças sociais, econômicas, ambientais e urbanas. Estudos de correlatos de empreendimentos logísticos em cidades de médio porte, no Brasil, relatam as mudanças previstas para a cidade objeto de estudo. Os gestores públicos e privados tanto nos âmbitos municipais e estaduais não

devem ignorar os impactos positivos e/ou negativos que esse empreendimento logístico pode gerar.

Ao realizar uma revisão sistêmica de estudos acadêmicos sobre a região do Bico do Papagaio, encontramos três trabalhos (Almeida, 2010, Clementino e Monte-Mór, 2004 e Oliveira e Strassburg, 2014). No município de Praia Norte - TO, inserida na região do Bico do Papagaio, os trabalhos acadêmicos são ainda mais escassos. A falta de informação e preocupação com o planejamento nas entidades públicas pesquisadas, se fez notória na fase preliminar do levantamento de dados, o que gerou grandes incertezas sobre as potencialidades e problemas que a implantação do Ecoporto trará urbanisticamente no município de Praia Norte. Essa problemática em nível regional se mostra ainda mais obscura. É neste panorama que este artigo surge como um resgate a essa temática, com o intuito de ressaltar a relevância do planejamento em municípios de pequeno porte que possuem projetos de grande envergadura.

O objetivo deste trabalho é identificar as vantagens e desvantagens urbanas e socioeconômicas que a implantação do empreendimento logístico do Ecoporto proporcionará à cidade de Praia Norte.

As informações atualizadas sobre as características físicas, sociais, econômicas ambientais e culturais darão suporte à gestão pública e privada para a tomada de decisões assertivas na geração de um crescimento equilibrado e planejado para a cidade de Praia Norte como para toda a região adjacente onde este empreendimento está inserido.

2 METODOLOGIA

O método de pesquisa e coleta de dados atribui-se ao processo que leva ao conhecimento do fenômeno, objeto de estudo, que neste trabalho é conduzido de maneira descritiva. A natureza da pesquisa, quanto à abordagem classifica-se como qualitativa de forma exploratória.

Inicialmente, por meio de uma revisão sistêmica, se procurou publicações acadêmicas com estudos de impacto sócio econômico em municípios de pequeno porte que tenham características similares como da implementação da Estação de Transbordo de Cargas Praia Norte - TO. Devido à falta de bibliografia relacionados ao tema para pequenas cidades, a investigação se direcionou para cidades de médio porte. Desta forma, foram escolhidas três cidades médias que receberam empreendimentos logísticos, como Estações de Transbordo de Cargas. No estudo de correlatos, duas cidades estão localizadas na região Norte e uma na região Sul do Brasil. Estas cidades foram escolhidas devido às similaridades com a cidade de Praia Norte, nos quesitos sociais e culturais. Na pesquisa, as cidades foram avaliadas nos quesitos: urbanização, ambiental, economia, infraestrutura, social e índices socioeconômicos.

Em seguida foi realizada a caracterização urbana da cidade de Praia Norte - TO através do método de levantamento *in loco* e o recurso da história oral entrevistando aos antigos moradores para assim resgatar a história local, foram entrevistadas pessoas públicas para conhecer os detalhes do empreendimento logístico desenvolvido na cidade de Praia Norte – TO. Realizou-se, também, uma entrevista formal com a diretora executiva responsável pelo empreendimento de implantação do Ecoporto.

Desta forma, este trabalho estuda o município de Praia Norte - TO, suas características físicas e sócio-econômico-culturais. Assim, por método comparativo foi elaborado um Quadro de vantagens e desvantagens urbanas e socioeconômicas, que auxiliarão à gestão pública e privada, nos níveis estaduais e municipais, na definição de diretrizes de mitigação de impactos e ampliação de potencialidades (Quadro 1).

3 PRAIA NORTE

O município de Praia Norte - TO está situado no extremo Norte do Estado do Tocantins. Atualmente segundo o IBGE (2018) estima-se que a projeção da população seja de 8.300 pessoas, o que a caracteriza como uma pequena cidade. Banhado pelo rio Tocantins, o município está situado a 619 km de Palmas, capital do Estado do Tocantins. A região tem registros de ocupação pré-histórica ameríndia datada de 7050 a.C. e somente no século XIX é visitada por expedições de desbravamento. Entre os anos de 1930 e 1940 foi que a antiga Praia Chata (informação oral) começa a receber seus primeiros habitantes perenes, comerciantes barqueiros que se utilizavam do rio Tocantins para transportar suas mercadorias. Com a construção da rodovia BR-153, mais conhecida por Belém-Brasília em 1950 a região começou a atrair populações de diversas localidades vizinhas, causando muitas disputas pela posse de terra na década de 1990.

Em 2006, o Governo do Estado do Tocantins entrou em contato com a empresa Autologística Eurolatina Ltda. para a realização de um estudo de viabilidade de implantação de um porto fluvial no Estado do Tocantins. Em seguida, a Eurolatina fundou a empresa Ecoporto de Praia Norte, com o objetivo da instalação e operação portuária. Em 2015 a primeira etapa da obra foi concluída, e segundo a diretora executiva do empreendimento logístico, em entrevista realizada em dezembro de 2016 (Campos, 2017), a previsão de início de funcionamento estava para o ano 2017, mas segundo o jornal Voz do Bico, a empresa obteve a licença de operação da Naturatins apenas em Junho de 2017, faltando ainda as licenças de operação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), postergando assim a previsão do funcionamento para junho de 2018.

O Ecoporto de Praia Norte - TO se insere na categoria de Porto Fluvial, devido a sua futura ligação com o Porto de Manaus, e a sua navegação ser feita dentro do território brasileiro, através do Rio Tocantins. Futuramente será construído um porto seco e um ramal ferroviário que ligará Praia Norte à ferrovia Norte-Sul no trecho já em funcionamento e a ferrovia Carajás (Eurolatina, 2016). Portanto, dentro desta categoria, o Ecoporto de Praia Norte será o lugar em que alguns produtos de importação e exportação da Zona Franca de Manaus serão processados e armazenados para posterior distribuição nas regiões mais próximas, diminuindo assim os custos logísticos.

O município de Praia Norte - TO está inserido na faixa de 10,01 a 30 hab/km², o que é uma densidade relativamente média em relação aos demais municípios do Tocantins. Em relação ao transporte, há presença predominante de motocicletas como principal meio de locomoção. As vias possuem 6 metros de largura, possibilitando a travessia de dois veículos ao mesmo tempo. No entanto, não existem locais planejados onde se possa estacionar. As calçadas pavimentadas são escassas e quando existem, são bastante desniveladas e descontínuas.

Os usos do solo encontrados no município de Praia Norte são os seguintes: Residencial, sendo este em caráter unifamiliar e Comercial, diluído na malha urbana, e uso misto, onde

há bastante comércio familiar e informal, não gerando assim um centro comercial unitário. Na categoria institucional, são enquadradas as áreas públicas como: escolas, edifícios da administração municipal, biblioteca, postos de saúde, igrejas e praças. A cidade não apresenta em sua área urbana, nem em cercanias, atividades industriais.

Um dos documentos aprovados na câmara e prefeitura que trata do uso do solo na cidade de Praia Norte - TO, foi a lei orgânica do município do ano 1990, esta cita como deve ser a organização do município no âmbito político, e menciona que o código de obras e plano de uso do solo deveriam ser feitos posteriormente. Em outubro de 2017, houve o convite para uma reunião pública para definição e apresentação do código de postura do município. Porém, a lei proposta não faz nenhuma restrição ao uso de solo, afastamentos, gabaritos e índices de aproveitamento. Com relação à elaboração do Plano Diretor Participativo, há um enorme desentendimento por parte dos técnicos da prefeitura e dos vereadores da câmara municipal, demonstrando quão frágil se encontra o planejamento da gestão pública.

No setor educacional, a cidade conta com 13 pré-escolas urbanas e rurais, 14 escolas de nível fundamental e apenas 1 do ensino médio. Não existem instituições de nível superior na cidade. No setor saúde, Praia Norte - TO não possui hospital, apenas 2 Unidades Básicas de Saúde da família. Nos casos mais graves ou complexos os pacientes são encaminhados ao Hospital Regional de Augustinópolis – TO (12 km de distância da Praia Norte).

4 ESTUDO DE CORRELATOS

Muito se estuda sobre as grandes metrópoles ou cidades médias brasileiras. No entanto, segundo dados do IBGE (2010), 68,67% dos municípios, no Brasil, possuem menos que 20 mil habitantes, e mesmo com essa porcentagem ainda há a carência de estudos e planos urbanísticos das chamadas pequenas cidades. Devido a este fato, fizeram-se necessários estudos de caso documentados para analisar e avaliar os impactos que as implantações de empreendimentos logísticos podem causar nas pequenas cidades brasileiras.

Devido à falta de material bibliográfico para pequenas cidades, foram escolhidas para o estudo de correlatos três cidades consideradas de porte médio: duas localizadas na região Norte e uma no Sul do Brasil. Estas cidades foram escolhidas devido às similaridades que estes empreendimentos logísticos têm com a cidade, objeto estudo, nos quesitos sociais e culturais. Para tal análise foram levantadas pesquisas bibliográficas e documentais sobre os impactos que os empreendimentos logísticos provocaram em cada cidade correlata.

Através de várias bibliografias de fontes diferentes (Cardoso, 2016, Costa, 2012, Furtado e Macedo, 2006, Neu, 2009, Pinheiro *et al.*, 2009, Rodrigues e Rodrigues, 2016, Schuber, 2013, Silva, 2011 e Varella, 2013), podemos observar algumas semelhanças nesses processos de implantação, como por exemplo a especulação imobiliária, expansão de loteamentos e ocupação de áreas impróprias como manguezais e áreas suscetíveis ao alagamento. Em todos os casos houve expansão da malha urbana, problemas com a fluidez nas rodovias, crescimento no desmatamento, e poluição das águas.

As comunidades tradicionais pesqueiras foram diretamente afetadas, sendo impedidas de exercer parcialmente suas atividades, devido às interferências com as atividades portuárias (Costa, 2012, Silva, 2011, e Varella, 2013). Todos estes efeitos nos levam a crer que

houveram impactos negativos significativos com a implantação destes portos, e possivelmente estes mesmos efeitos acontecerão na cidade de Praia Norte – Tocantins.

Na Figura 1 podemos observar a evolução durante os anos dos índices socioeconômicos de cada cidade:

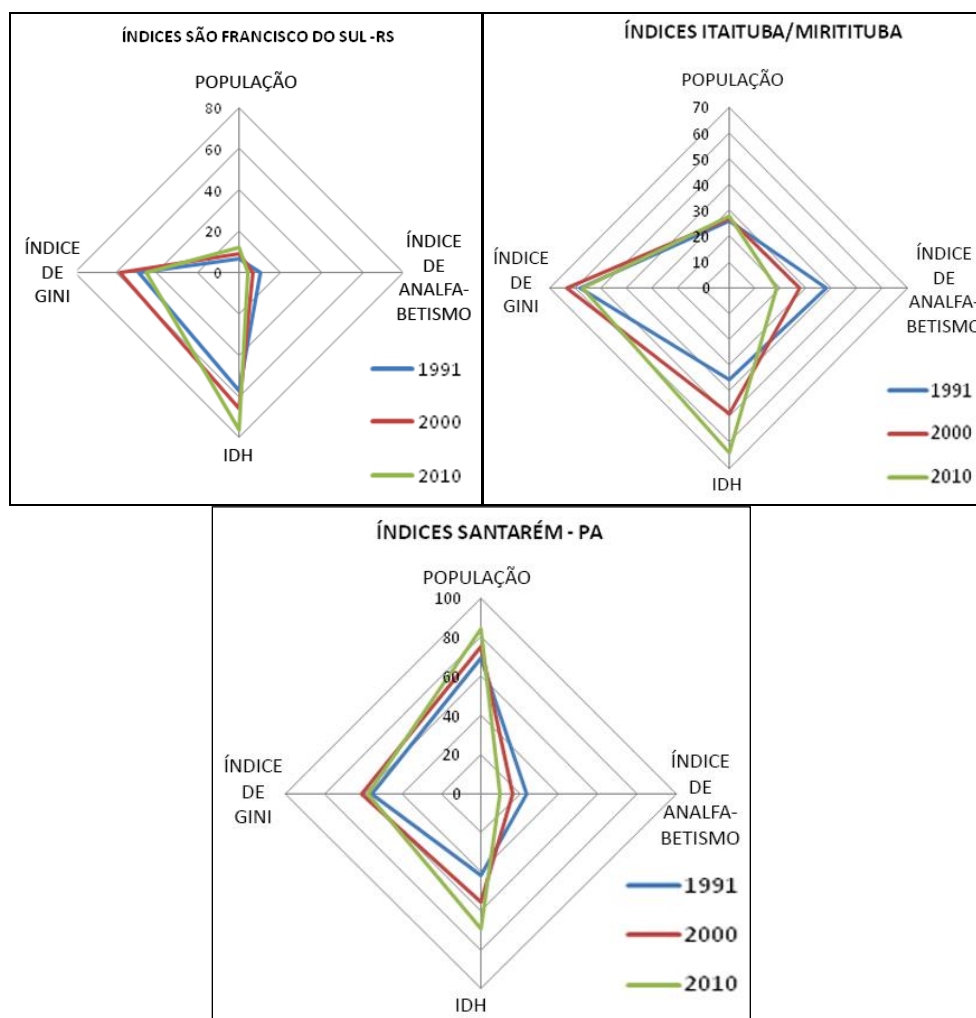


Fig. 1 Evolução dos índices socioeconômicos da cidade de São Francisco do Sul - RS, Itaituba/Miritituba e Santarém – PA.

Analisando a figura, nos três casos de estudo houve o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). No entanto, no município de São Francisco do Sul a distribuição de renda em 2010 era mais desigual que nos períodos anteriores. Em todos os casos, houve aumento nos índices de violência, doenças relacionadas à contaminação de lixo e prostituição (Cardoso, 2016, Costa, 2012, Pinheiro *et al.*, 2009 e Silva, 2010)

5 RESULTADOS

Inicialmente foi criado um modelo em formato de *Computer Assisted Design* (CAD) em 3 dimensões onde a cidade se apresenta com seus usos de solo, equipamentos, infraestrutura, mapeamento de cheios e vazios e gabarito. a Figura 2 apresenta o levantamento de dados no cenário atual.

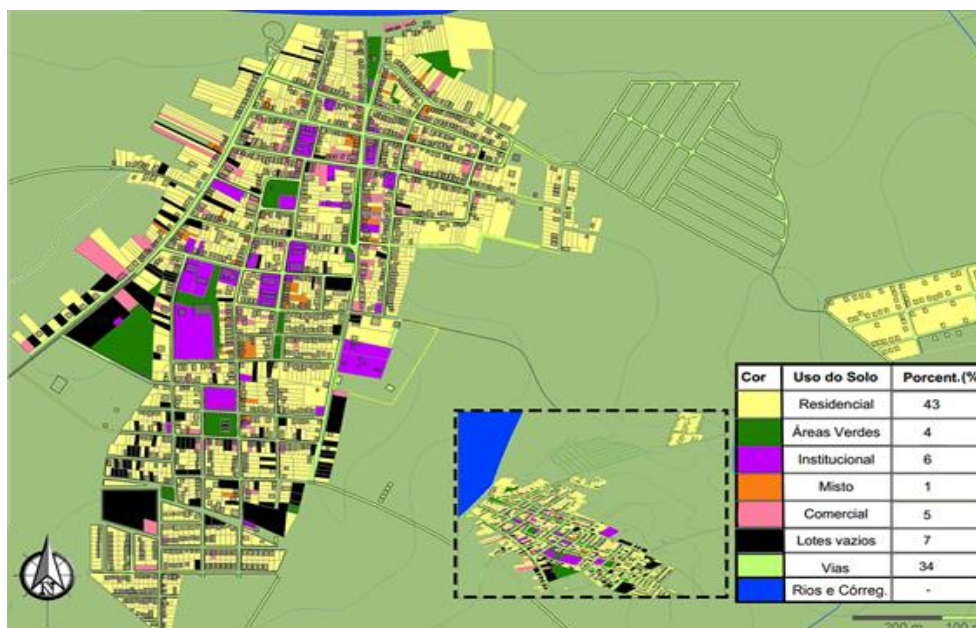


Fig. 2 Praia Norte Cenário Atual

No cenário futuro, foi considerado que todas as fases de implantação do empreendimento logístico foram finalizadas, no entanto nenhuma medida de mitigação foi aplicada pela gestão municipal e estadual. Para tal, um modelo computacional foi gerado em CAD e através do método comparativo os possíveis entraves foram localizados espacialmente, como demonstra a Figura 3.



Fig. 3 Praia Norte ao término das fases de implantação do empreendimento logístico Ecoporto – Cenário Futuro

Podemos perceber o espraiamento da cidade, ocupação de áreas frágeis ambientalmente, conflito entre os usos industrial e comercial/residencial juntamente com problema no tráfego da via de acesso à cidade, Genésio Gomes. Haveria um grande desafio com questões de violência, tráfico de drogas e prostituição na orla da cidade. Questões, na infraestrutura, como contaminação do solo por descarte impróprio de resíduos sólidos e

esgoto e falta de água em áreas mais altas da cidade, e piora nas áreas erodidas perto da orla. A ocupação da orla mais afastada da cidade por loteamentos de alta renda ou até mesmo condomínios fechados também podem ser considerados, assim como a possível verticalização da mesma.

Quadro 1 Síntese dos aspectos positivos e negativos na finalização do empreendimento logístico Ecoporto de Praia Norte

ASPECTO	PROBLEMATIZAÇÃO	POSITIVO	NEGATIVO	MEDIDAS
Urbanização	Núcleo urbano concentrado	Facilidade na distribuição de Infraestruturas	-	-
	Mix de uso do solo compatíveis	Diversificação de usos/diurnos/noturnos de serviços afins	-	-
	Falta de leis de uso do solo	-	Possibilidade de ocupações irregulares e verticalização	Capacitar o corpo técnico da prefeitura. Elaborar leis de uso e ocupação do solo
Ambiental Econômico	Disposição incorreta do lixo	-	Geração de doenças e contaminação do rio	Elaborar o plano do gerenciamento de resíduos sólidos/ implantação de aterro sanitário
	Arborização unicamente intra-lote	-	Falta de sombreamento nas vias e espaços verdes	Arborização de passeios e áreas verdes
	Economia baseada em comércio, agricultura familiar e pesca artesanal	-	Fragilidade econômica	Estimular outros setores da economia
Infraestrutura	Sistema de Abastecimento de Água	-	Falta de Água nas áreas mais altas da cidade	Redimensionar o sistema baseado no crescimento populacional
	Sistema de drenagem	-	Sistema ineficiente, causando erosões no sistema viário.	Execução do plano, já em andamento pela Agência Tocantinense de Saneamento, de recuperação de área erodida e drenagem.
	Sistema de Esgoto	-	Tratamento parcial dos resíduos	Implantação de sistema barato de tratamento de esgoto como as “Wetlands”
Social	Alta taxa de analfabetismo	-	Falta de mão de obra qualificada	Construção de escolas técnicas no ramo de navegação, logística e agroindústria
	Distribuição de renda	-	Má distribuição de renda	Estimular outros setores da economia

No Quadro 1, listam-se os aspectos problematizados concernentes à urbanização, meio ambiente, economia, infraestrutura e social, identificando os pontos negativos (desvantagens), positivos (vantagens) e as possíveis ações mitigadoras/Potencializadoras.

A medida principal para evitar todos os problemas colocados no Quadro 1, inicialmente seria capacitar os funcionários da prefeitura e realizar reuniões públicas na câmara dos vereadores a fim de elencar outras necessidades da população e a discussão destes entraves, mas o cenário ideal é a realização do plano diretor participativo, com uma equipe multidisciplinar qualificada e imparcial.

6 CONCLUSÃO

A implantação total do empreendimento logístico Ecoporto, trará mudanças urbanas e socioeconômicas para a cidade Praia Norte, assim como para as cidades vizinhas que formam parte da região do Bico do Papagaio. Com a expansão da cidade, as demandas por infraestruturas básicas irão aumentar.

Com base no estudo de correlato das três cidades brasileiras, de porte médio, que receberam similares empreendimentos logísticos, podemos prever que a expansão desordenada do território promoverá a especulação imobiliária. Os riscos sociais como: violência em geral e no trânsito, prostituição, tráfico de drogas, doenças relacionadas a contaminação do solo por lixo e esgoto cresceram assim como aconteceram nas cidades estudadas. Ignorar estes problemas é assinalar o declínio da qualidade de vida em Praia Norte -TO.

Com base em todo o estudo verifica-se que apesar da pequena dimensão do município é imprescindível realizar o Plano Diretor Participativo, onde a população possa ter a voz para expressar suas necessidades, além destas que ficam claras com a realização deste trabalho.

Contudo, é importante aprofundar mais o estudo da cidade e da região em que ela está inserida e outros fatores não abordados neste trabalho tais como a inclusão do uso agrícola, a imagem da cidade, as mudanças paisagísticas, climáticas e a relação de pertencimento que esta população tem com o município.

7 REFERÊNCIAS

Almeida, R. L. (2010) A formação regional do bico do papagaio: regionalização e polarização. 2010. 125 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Instituto de Estudos Sócio Ambientais. Universidade Federal de Goiás, Goiás, 2010.

Brasil. Estatuto da Cidade (2001). Guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, Brasília.

Brasil. (2011) Instrução Normativa RFB nº 1208, de 4 de novembro de 2011. Diário Oficial da União, Brasília.

Campos, O. A. (2017), Estudo do empreendimento logístico em Praia Norte – Tocantins Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade Federal do Tocantins, Arquitetura e Urbanismo. Palmas.

Cardoso, A. C. D., Gomes, T. d. V. e Oliveira, K. D. (2016) Espaços públicos e diversidade em Santarém (PA). In: XI colóquio Quapa Sel – quadro do paisagismo no Brasil salvador – Bahia - UFBA. Anais. Salvador Bahia: UFBA.

Clementino, A. M. e Monte-Mór, R. L. M. (2004) Grandes Projetos e seus impactos e significados na Região do Bico do Papagaio-TO. In: XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP. 2004, Caxambú-MG. Anais. p. 1-16, 2004.

Costa, T. C. S. (2012), A relação cidade e rio na Amazônia: mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo de Santarém (PA). Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável)- Núcleo de altos estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, Belém.

Eurolatina. (2016), Ecoporto de Praia Norte, Praia Norte, [Online] Disponível em: <http://www.portopraianorte.com.br/index.php/o-porto>. [Acesso em: 06 dez. 2016]. Eurolatina. Palmas

Eurolatina. (2012), Estudo de Impacto Ambiental da implantação do Ecoporto de Praia Norte EIA-RIMA. Eurolatina. Palmas

IBGE. (2010), cidades. Censo. [Online] Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. [Acesso em:13 out. 2016] IBGE.

Neu, M. F. R. (2009) As Cidades Catarinenses e Seus Portos. In: Encontro Latino Americano de Geografia, Montevideo. Anais. Montevideo: EGAL.

Oliveira, N. M. e Strassburg, U. (2014) Notas sobre a desigualdade social no Bico do Papagaio-Tocantins. Revista Desafios, v. 1, n. 1, p. 130-148, 2014

Pinheiro, A. O., Melo, J. C., Bohry, C. P., Fernandes, P. S., Reis, I. S. e Almeida, Y. S. (2009) Os riscos ambientais como fatores determinantes dos processos saúde-doença na área do aterro controlado de perema, no Município de Santarém-PA. 2009. In: Congresso Brasileiro de Enfermagem, 2009, Fortaleza-CE. Anais... de 61º CBen, 2009

Rodrigues, J. C e Rodrigues, J. C. (2016) Política Territorial no Oeste do Estado do Pará: Identificação, análise e relação da política pública portuária do Município de Itaituba. Geografia Acadêmica v.10, n.1.

Silva, B. E. B. (2011) Análise dos impactos das diferentes formas de ocupação da superfície sobre as condições meteorológicas na região de Santarém, Pará Belém-PA. 2011. 95 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) Universidade Federal do Pará, Belém, 2011

Varella, L. (2013) Estruturas Logísticas de apoio a portos do Estado de Santa Catarina. 2013. f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.