

UM ESTUDO SOBRE A ZONA IMEDIATA E INTERMEDIÁRIA DOS MUNICÍPIOS DO TOCANTINS - CASO DE PORTO NACIONAL

A STUDY ON THE IMMEDIATE AND INTERMEDIATE ZONE OF THE MUNICIPALITIES OF TOCANTINS - CASE OF PORTO NACIONAL

GT02 - Economia em Agronegócio, Meio Ambiente e Economia Regional

*Geizi Gonçalves Marinho – Universidade Federal do Tocantins,
geizi.goncalves@mail.uft.edu.br*

*Nilton Marques de Oliveira – Universidade Federal do Tocantins,
niltonmarques@mail.uft.edu.br*

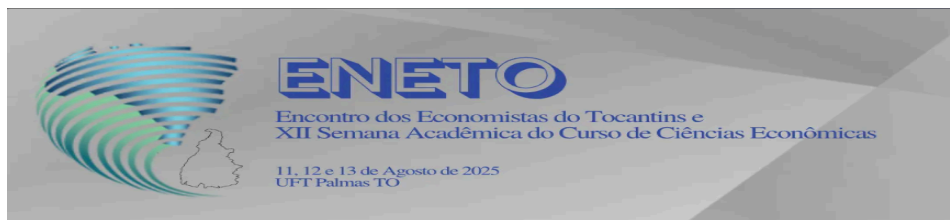
Resumo: As zonas intermediárias são regiões ao qual se concentram em grandes centros urbanos, pois conseguem atender as demandas mais complexas da população oriunda das cidades vizinhas ao mesmo tempo que as zonas imediatas se comportam de forma semelhante, no entanto, com uma capacidade menor dos grandes centros urbanos, pois são destinos dessa população das cidades menores ao seu entorno que se dirigem em sua direção em busca de produtos e serviços mais básicos a sua vida cotidiana. A zona imediata de Porto Nacional compreende 13 municípios, com ele incluso ao qual se encontra nessa posição por apresentar um tamanho e peso econômico superior aos outros 12 municípios e inferior a sua zona intermediária, a capital do Estado do Tocantins.

Palavras-chave: Porto Nacional; Zona Imediata; Zona Intermediária; municípios; economia.

Classificação JEL: R23; O18; R12

Abstract: Intermediate zones are regions concentrated in large urban centers, as they can meet the more complex demands of the population from neighboring cities. At the same time, the immediate zones behave similarly, but with a smaller capacity than the large urban centers, as they are destinations for the population from the smaller surrounding cities who head there in search of more basic products and services for their daily lives. The immediate zone of Porto Nacional comprises 13 municipalities, including Porto Nacional, which is in this position due to its size and economic weight being greater than the other 12 municipalities and smaller than its intermediate zone, the capital of the state of Tocantins.

Key words: Porto Nacional; Immediate Zone; Intermediate Zone; municipalities; economy.



1. INTRODUÇÃO

O Estado do Tocantins se configura como a unidade federativa mais jovem do país, neste sentido, seu processo de desenvolvimento regional ainda enfrenta algumas dificuldades e detém uma certa complexidade. No entanto, desde sua criação em 1988 o Estado tem apresentado os melhores índices de desenvolvimento em relação aos Estados da região como apresentado nos estudos de Marinho, Medeiros e André (2023) que elencam que apesar de não configurar como o Estado mais rico da região é quem detém os melhores indicadores no que diz respeito ao desenvolvimento regional em relação aos demais estados da região norte.

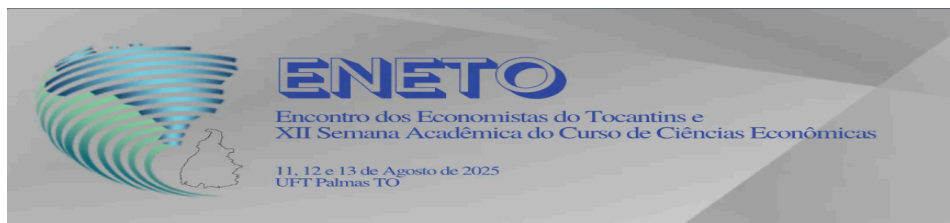
Nesse sentido, no que tange o desenvolvimento regional do Tocantins, a construção da BR-153 que divide o território em dois pólos distintos modificou a dinâmica econômica da região. Isso porque os municípios próximos à BR-153 devido o grande fluxo de mercadorias e tráfego humano que segundo Oliveira, Piffer e Strassburg (2017), permitiu que os municípios em seu entorno ampliasse sua fronteira agrícola, além de ampliar seu capital já que permitia maior demanda ao seu mercado consumidor tornando a BR-153 um corredor de desenvolvimento aos municípios ao seu entorno que derrama esse desenvolvimento a seus municípios intermediários.

Isso provoca níveis de desenvolvimento regional desiguais, levando os municípios da mesorregião ocidental a deter o centro mais dinâmico e desenvolvido do Estado ao passo que a mesorregião oriental devido não conseguir ter acesso a BR-153 se torne conhecido como o “corredor da pobreza”¹ do Estado. É neste contexto que Palmas se torna uma cidade importante para as duas mesorregiões, pois conseguiu promover sua maior integração e escoou parte de seu desenvolvimento aos municípios pertencentes a esse corredor, levando cidades como Porto Nacional ter força para conseguir escoar esse desenvolvimento gerado pela capital ao mesmo tempo que se beneficia dessa relação.

1.1. Zonas Intermediárias e Imediatas

Segundo o IBGE (2017) as regiões intermediárias se estruturam em torno dos centros urbanos, pois atendem as necessidades dessas populações e um exemplo disso é a capital do Estado que detém a sua volta municípios ao qual sua população se desloca em direção a capital em busca de serviços de maior complexidade garantida por essa região. Segundo o

¹ Municípios com baixo índice de desenvolvimento regional, concentrados do lado direito do Rio Tocantins.



estudo, essas cidades são escolhidas não apenas por seu tamanho populacional, mas pela sua capacidade de funcionar como um polo de hierarquia superior, centralizando decisões e serviços que impactam uma área muito mais vasta.

No que tange às regiões imediatas, o estudo indica que são regiões com uma dinâmica semelhante a intermediária, porém abaixo da mesma, pois essas cidades tendem a atender demandas mais básicas dos municípios a seu entorno como ocorre no município de Cristalândia, minha cidade natal que todo final de ano para realizar suas compras de boas festas, observa sua população local se deslocar para a cidade de Paraíso do Tocantins que devido seu tamanho consegue fornecer serviços básicos a essa população sem que a mesma precise se deslocar em direção a capital que só será seu destino na necessidade de serviços mais complexos como tratamento de saúde via HGP, empregos mais especializados em relação ao encontrado na sua cidade natal ou em busca de maiores níveis educacionais. Nesse sentido, as regiões imediatas seguem premissas específicas que garantem a coesão territorial e a consistência da regionalização, pois possuem uma relação intensa e formam um arranjo populacional coeso.

1.2. Metodologia

Este trabalho caracteriza-se como uma pesquisa documental e descritiva, com foco na análise das zonas imediatas e intermediárias do estado do Tocantins, fundamentada em referências teóricas e dados socioeconômicos oficiais. A área de estudo compreende a região intermediária de Porto Nacional e suas regiões imediatas associadas ao qual os dados utilizados foram coletados em fontes oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), abrangendo indicadores como PIB, Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), taxas de emprego e dinamismo econômico regional durante a série histórica de 2010 a 2020.

A análise realizada foi de caráter descritivo e comparativo, visando compreender as relações econômicas e sociais entre as regiões imediatas e intermediárias, destacando as influências do polo regional na organização territorial. Os resultados foram apresentados por meio de gráficos e tabelas, porém possui algumas limitações devido alguns dados pesquisados não apresentarem séries históricas mais recentes.

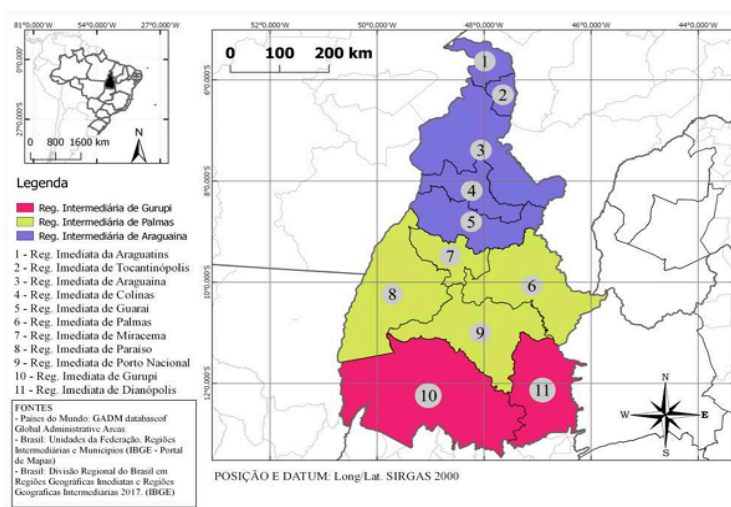
1.3. Zona Intermediária e Imediata de Porto Nacional

Como destacado anteriormente, as zonas intermediárias abrigam cidades com alta capacidade de atração de demanda em cidades em seu entorno em busca de serviços mais complexos que sua estrutura permite oferecer em relação às cidades que se beneficiam com essa relação, devido a mesma escoar desenvolvimento a essas cidades menores, porém grandes em relação às demais as tornando capazes de fornecer serviços mais básicos a população em seu entorno sem a mesma precisar se deslocar em direção a zona principal. Nesse sentido, Barbosa *et al* (2018) destaca que cidades com maior densidade populacional tende a constituir um “centro de consumo coletivo” que por sua consequência tende a atrair um grande fluxo de pessoas ao qual

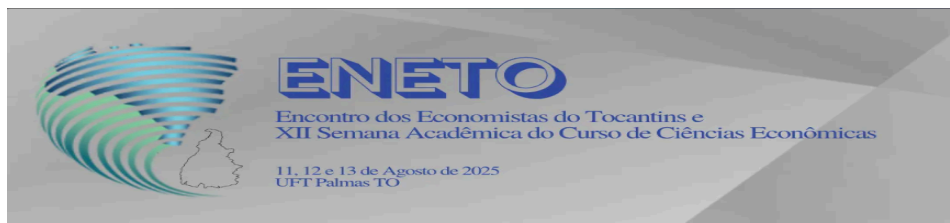
O melhor indicador de capacidade de polarização de uma localidade é, pois, o seu nível de terceirização. Quanto maior esse nível, maior a área de influência de uma localidade e maior a área a ser polarizada por ela. O fluxo de pessoas e a demanda por bens e serviços especializados são originários de locais com menor escala urbana, os quais constituem as áreas de influência e/ou as áreas periféricas do polo- região polarizada (Barbosa, Santos, Luz e Oliveira, 2018, p. 92).

Palmas, devido sua localização na mesorregião oriental consegue integrar os municípios separados pelo Rio Tocantins escoando desenvolvimento para a área mais pobre de todo o Estado. Barbosa *et al* (2019), indica que essa organização conseguiu dividir o Estado do Tocantins em três regiões intermediárias e onze imediatas como apresentado na figura 1.

FIGURA 1 - Divisão espacial das regiões intermediárias e imediatas do Tocantins, segundo a nova regionalização do IBGE, 2017



Fonte: Barbosa *et al* (2019)



Como observado, Porto Nacional faz parte da região intermediária de Palmas ao qual Oliveira (2009) destaca que a proximidade de Porto Nacional com a capital lhe trouxe inúmeras vantagens devido a mesma se tornar uma zona de apoio e fornecimento de serviços à capital.

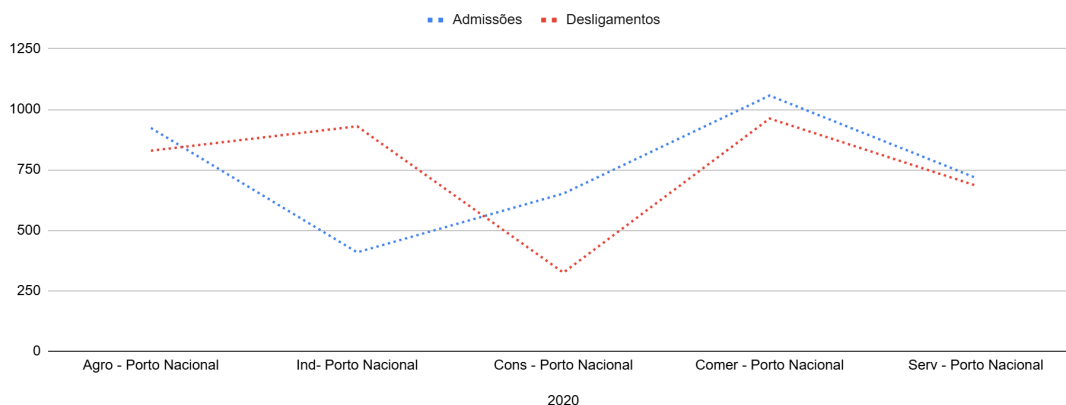
[...] No período de dois anos (1991 a 1993), [...], o grande fluxo dos setores de compras de produtos de primeira necessidade, serviço médico hospitalar entre outros principalmente por ser local de passagem de fluxo provenientes das cidades localizada na BR-153. Basta dizer que o acesso a Porto Nacional foi facilitado pela TO-255, que liga a cidade de Fátima a Porto Nacional, e desta a Palmas, pela TO-050, uma vez que o primeiro trecho rodoviário já possuía pavimentação, e somente depois é que o segundo (Porto Nacional-Palmas) foi asfaltado. É importante observar que na época, ainda não se tinha construído a TO-080 e tampouco a ponte sobre o rio Tocantins, que ligam a Capital à dinâmica cidade de Paraíso do Tocantins, na margem esquerda da BR-153 (Oliveira, 2009, p. 114).

Tal situação provocou um aumento no fluxo de pessoas que passavam por Porto Nacional para chegar até a capital vindos de outras localidades, o que fomentava a economia local. Oliveira (2009) indica que a construção da Rodovia Belém-Brasília representou um marco importante para Porto Nacional, pois se tornou uma nova via de acesso da cidade, alterando seu fluxo de pessoas e mercadorias, porém a criação da capital em seu entorno conseguiu centralizar a maior parte das atividades econômicas da região, tornando Palmas o polo hierárquico superior por concentrar uma grande quantidade de serviços especializados importantes ao passo que Porto Nacional se tornou um pólo secundário relevante, dentro da zona intermediária de Palmas.

De acordo Oliveira, Piffer e Strassburg (2017), em 2010 os municípios de Palmas (18%), Araguaina (11%) e Gurupi (6%) representavam um terço do PIB do estado concentrando mais de 30% de todo produto agregado “dos setores primários, secundários e terciários, produzidos”, levando Porto Nacional posteriormente ultrapassar Gurupi, se tornando um dos três municípios mais importantes para a economia do estado muito em função do desempenho de seu distrito Luzimangues que nos últimos anos se tornou um local estratégico no escoamento da produção agrícola do estado.

Compreendendo essa questão, a zona imediata de Porto Nacional compreende 13 municípios, incluindo Porto Nacional como apresentado no anexo 1. No que tange aos dados auferidos relacionados ao total de admissões e desligamentos por setor econômico, constata-se que em 2020 o município de Porto Nacional registrou um melhor desempenho no setor de construção e o pior no setor industrial como consta no gráfico 1.

GRÁFICO I - Total de admissões e desligamentos de Porto Nacional por setor econômico (2020)

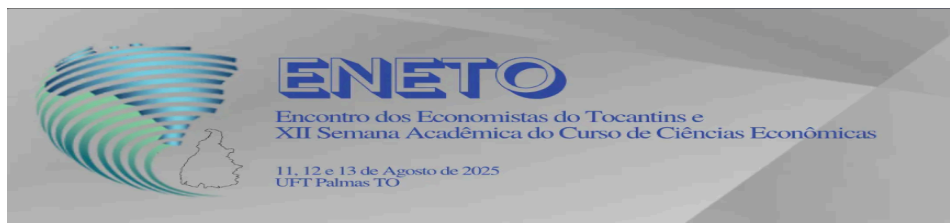


Fonte: Elaborado pelo autor, com base nos dados extraídos do CAGED (2025).

Durante o período analisado por setor, nota-se que a construção civil teve um saldo positivo (+327) devido a retomada de grandes construções por parte do Estado do Tocantins, sendo uma delas a construção da nova ponte de Porto Nacional que de acordo com notícias do portal do Estado do Tocantins, estavam realizando contratações para o prosseguimento da obra. O setor industrial recuou (-521), muito em função do processo profundo de desindustrialização que todo país se encontra, em especial o Tocantins que não possui um setor industrial forte como as grandes regiões e como o período foi acometido por um processo de reclusão em função da pandemia de Covid-19, o setor foi fortemente afetado.

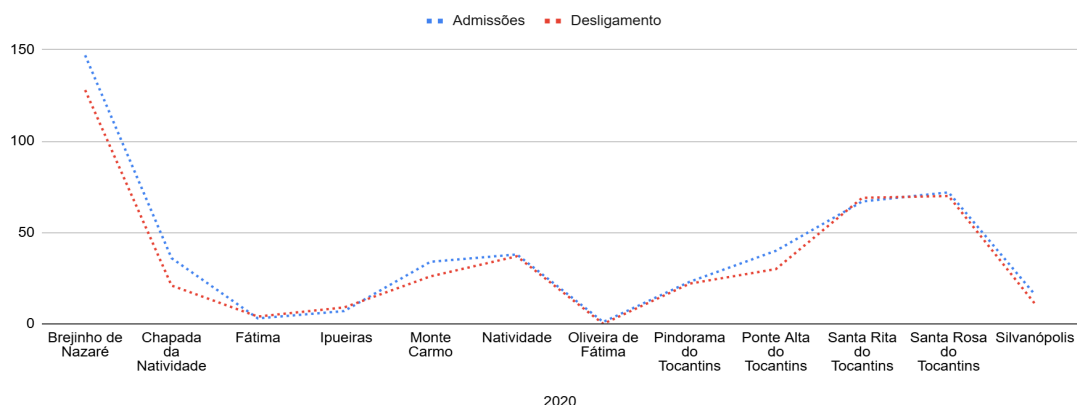
As informações coletadas no Painel de Informações da RAIS, destaca que nesse período a remuneração média dos dois setores demonstrava um contraste, pois apesar do excelente desempenho da construção civil a remuneração média era de R\$ 1643,35 em comparação com a remuneração do setor industrial R\$ 2133,97, uma diferença salarial considerável entre os dois setores (-490,62). Uma das razões para essa discrepância significativa ocorre em função do setor industrial apresentar as melhores faixas salariais devido seu maior valor agregado em comparação com a construção civil.

Analisando esse mesmo processo com os demais municípios pertencentes a zona imediata de Porto Nacional, constata-se que no ano de 2020 o setor agropecuário apresentou o melhor desempenho na cidade de Brejinho de Nazaré, pois deteve um saldo positivo (+90) na relação entre número de admissões e desligamentos no setor. Ao mesmo tempo, Ipueiras e Santa Rita do Tocantins registraram o pior desempenho, com ambos detendo um saldo



negativo semelhante (-2), no entanto, retirando Porto Nacional os demais municípios apresentam um desempenho muito baixo no setor como apresentado no gráfico 2.

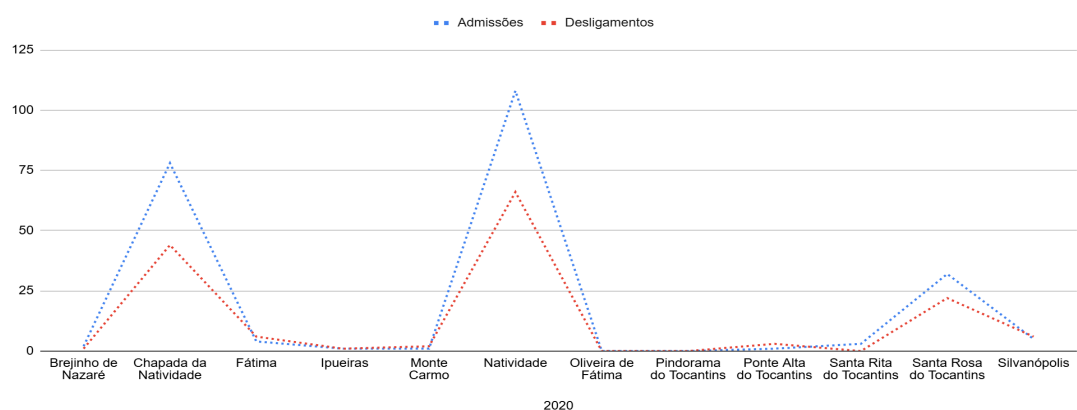
GRÁFICO 2 - Total de admissões e desligamentos no setor agropecuário em 2020



Fonte: Elaborado pelo autor, com base nos dados extraídos do CAGED (2025).

Nesse sentido, a remuneração média salarial de Santa Rita do Tocantins e Brejinho de Nazaré não foi possível ser fornecido devido a série histórica não apresentar seus valores no painel de dados da RAIS, enquanto os dados sobre a média salarial do município de Ipueiras se encontram disponíveis por serem da série histórica coletada no ano de 2023, dessa forma, se especifica que o rendimento nesse segmento era de R\$ 1521,05. No setor industrial, Natividade e Chapada da Natividade obtiveram o maior saldo positivo (+42) e (+34), respectivamente, enquanto Fátima e Ponte Alta do Tocantins obtiveram ambos o pior saldo (-2) como apresentado no gráfico 3.

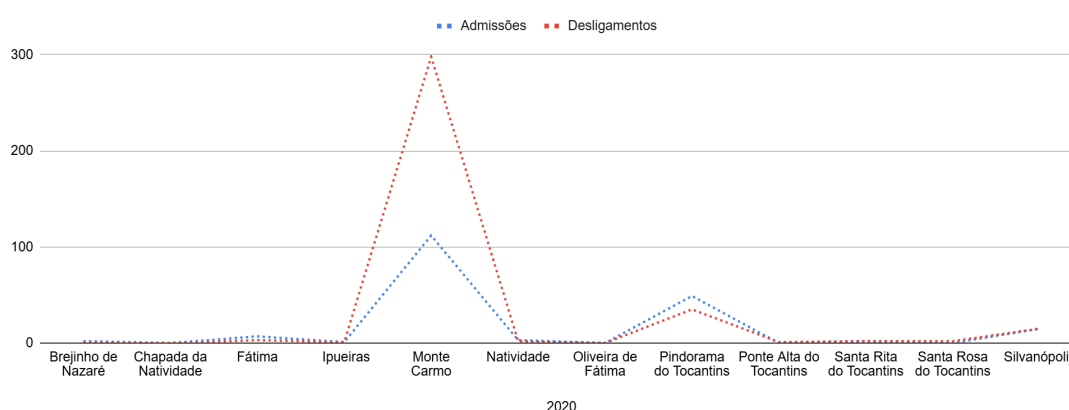
GRÁFICO 3 - Total de admissões e desligamentos no setor da indústria em 2020



Fonte: Elaborado pelo autor, com base nos dados extraídos do CAGED (2025).

A remuneração média de Natividade para o setor era de R\$ 2925,94, enquanto de Chapada da Natividade de R\$ 2310,06, registrando uma diferença salarial de (-615,88). No que tange a construção civil, os municípios não apresentaram grandes variações quanto o saldo positivo de admissões em relação a desligamentos, pois não constituem uma força nesse setor econômico, no entanto, Monte do Carmo apresentou o pior saldo dos municípios analisados (-186) como apresentado no gráfico 4.

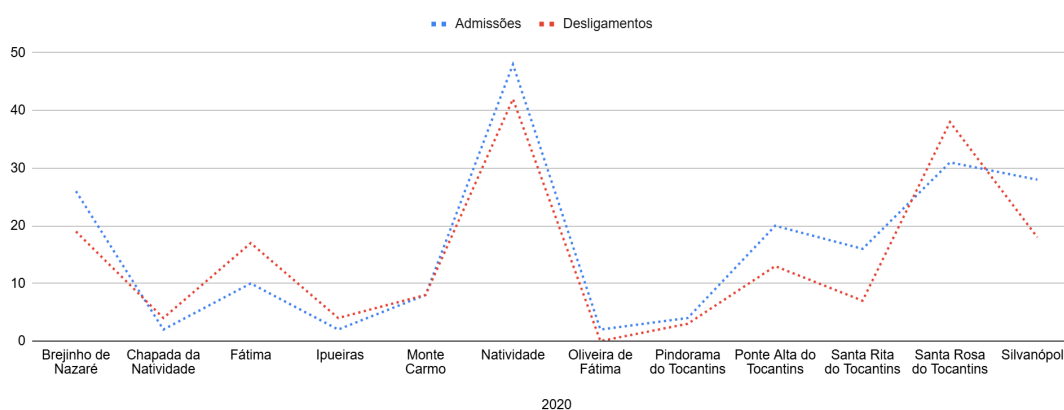
GRÁFICO 4 - Total de admissões e desligamentos no setor de construção civil em 2020



Fonte: Elaborado pelo autor, com base nos dados extraídos do CAGED (2025).

O setor de comércio apresentou mais recuo que saldo positivo, sendo Fátima e Santa Rosa do Tocantins o pior saldo de admissões em relação ao número de desligamentos (-7), respectivamente. É importante ressaltar que o número de admissões mesmo naqueles que registraram um saldo positivo foram extremamente baixos, como consta no gráfico 5.

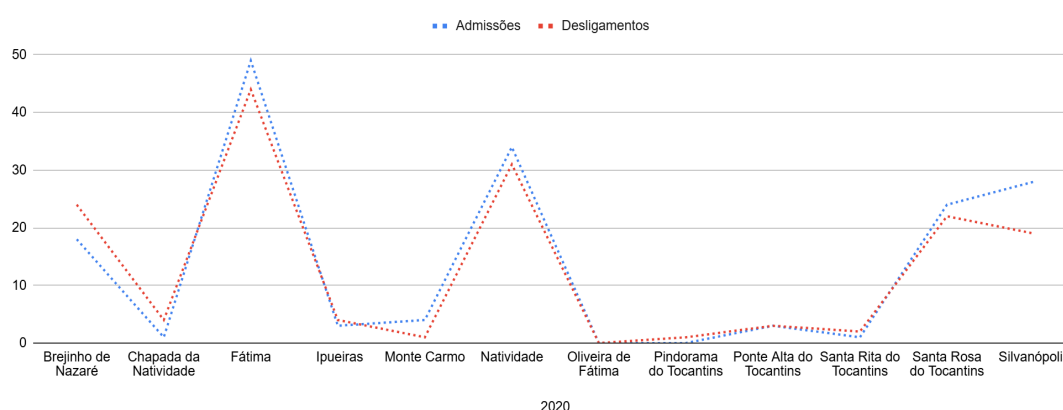
GRÁFICO 5 - Total de admissões e desligamentos no comércio em 2020



Fonte: Elaborado pelo autor, com base nos dados extraídos do CAGED (2025).

O setor de serviços nesses municípios sofreu forte recuo e o número de admissões foi relativamente baixo muito em função ao contexto histórico do período, pois a pandemia de Covid-19 forçou a maior parte das empresas ligadas ao setor paralisarem suas atividades, sendo apenas Fátima (+5) e Silvanópolis (+9), os municípios com melhor desempenho entre os municípios analisados. Entre os dois constata-se apenas dados da remuneração média de Silvanópolis, que em 2020 registrou uma remuneração média de R\$ 1978,91.

GRÁFICO 6 - Total de admissões e desligamentos no setor de serviços em 2020

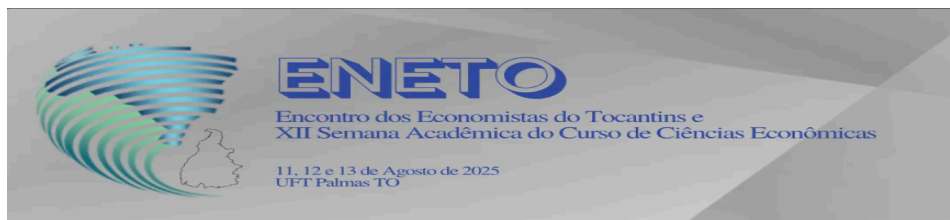


Fonte: Elaborado pelo autor, com base nos dados extraídos do CAGED (2025).

No que se refere aos dados populacionais da região analisada por meio do IPEADATA, entre 2010 a 2022 o município de Porto Nacional apresentou um crescimento superior a 15 mil habitantes (+15272), Brejinho de Nazaré um recuo (-400), assim como Chapada da Natividade (-160). O município de Fátima deteve uma queda significativa (-338), juntamente com Ipueiras (-49), Monte do Carmo (-1022), Natividade (-246).

O município de Oliveira de Fátima teve um saldo expressivo (+127), ao passo que Pindorama do Tocantins apresentou um recuo (-28) e Ponte Alta do Tocantins um crescimento (+406). Santa Rita do Tocantins, Santa Rosa do Tocantins e Silvanópolis registraram avanços (+91), (+85) e (+40), respectivamente.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) da região, não obteve dados mais recentes na série histórica analisada, pois os dados disponíveis encontrados mais completos são da série histórica de 2010, onde Porto Nacional (0,74) e Fátima (0,7) apresentavam o melhor IDHM da região ao passo que Santa Rosa do Tocantins o pior índice (0,60). O IDHM renda da região apresentou Porto Nacional com o melhor índice (0,7) e Santa Rosa o pior (0,57), no que tange o IDHM educação, Porto Nacional se configura na frente

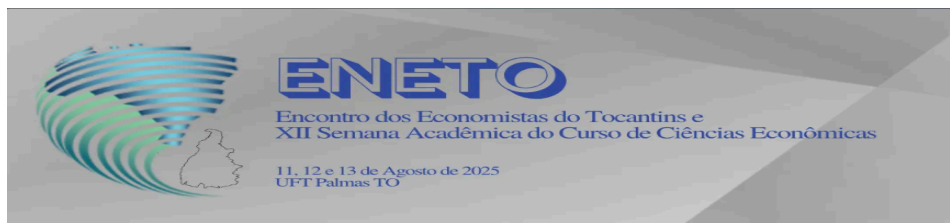


(0,7), enquanto o pior resultado se encontra novamente no município de Santa Rosa do Tocantins (0,47).

2. Conclusão

Conclui-se que a zona intermediária e imediata configuram um desenho geográfico importante para compreender as dinâmicas econômicas da região, conseguindo mesclar o impacto gerado em uma grande região sobre o todo e o impacto da sub-grande região sobre o todo. Nesse sentido, a teoria dos polos de crescimento de Perroux, consegue traduzir o impacto dessas zonas, pois para o autor, o crescimento econômico se manifesta em intensidades distintas ao qual um ponto econômico central é capaz de impulsionar tanto o crescimento econômico, quanto seu desenvolvimento em sua área de influência.

Na análise apresentada, percebe-se que Porto Nacional dispõe de melhor infraestrutura e peso econômico na região ao qual a mesma consegue em função disso proporcionar às cidades vizinhas um mercado consumidor amplo como comentado inicialmente por mim no exemplo de Paraíso e Cristalândia. Nesse sentido, devido a maior parte dos municípios serem extremamente pobres comparada a outras cidades, nota-se a presença de uma certa dinâmica econômica em setores específicos como o de construção civil e agropecuária.



3. Referências bibliográficas

BARBOSA, Gislâne Ferreira; SANTOS, Rafaela Aires Tavares; OLIVEIRA, Nilton Marques de. **Tocantins e seus polos regionais: uma proposta de regionalização econômica**. In: XVIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Anais do XVIII ENA. Natal - RN, 2019. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/333405628_TOCANTINS_E_SEUS_POLOS_REGIONAIS_UMA_PROPOSTA_DE_REGIONALIZACAO_ECONOMICA>. Acesso em: 11 jul. 2025.

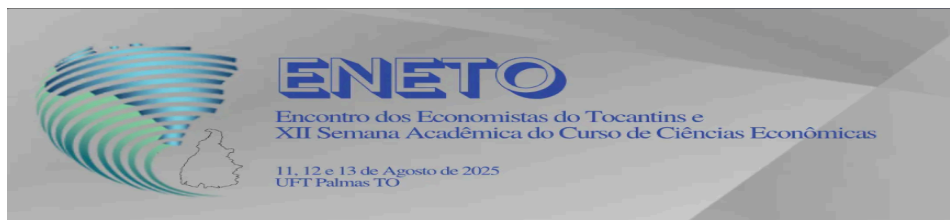
BARBOSA, Gislane Ferreira; SANTOS, Rafaela Aires Tavares; LUZ, Rodolfo Alves da; OLIVEIRA, Nilton Marques de. Polos econômicos do Tocantins: uma proposta de regionalização espacial. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. Taubaté - SP, v. 15, n. 2, 2019. Disponível em: <<https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/4451>>. Acesso em: 11 jul. 2025.

FERREIRA, Pagliasse Scarlat. **Análise dos indicadores de gestão fiscal pública da região intermediária de Palmas do estado do Tocantins (2013-2020)**. Biblioteca Digital de Monografia - Universidade Federal do Tocantins. Palmas - TO, 2021. Disponível em: <<https://repositorio.uft.edu.br/handle/11612/3857>>. Acesso em: 11 jul. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Portal do IBGE**. [S. l.]: [s.n.], [s.d.]. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 11 jul. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **O recorte das Regiões Geográficas Imediatas e Intermediárias de 2017**. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/apps/regioes_geograficas/pdfs-extra/O%20recorte%20das%20Regioes%20Geograficas%20Intermediarias%20de%202017.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2025.

MACHADO, Vânia. **Sine Estadual intermedeia mão de obra para construção da nova ponte de Porto Nacional**. [Tocantins]: Secretaria do Trabalho e Desenvolvimento Social, 2020. Disponível em:



<<https://www.to.gov.br/setas/noticias/sine-estadual-intermedeia-mao-de-obra-para-construcao-da-nova-ponte-de-porto-nacional/7bmq8h10onfl>>. Acesso em: 11 jul. 2025.

MARINHO, Geizi Gonçalves; MEDEIROS, Ana Lucia de; ANDRÉ, Claudomiro Gomes Moura. **Análise espacial das variáveis de saneamento, coleta de lixo, abastecimento de água e IFDM saúde dos municípios da região norte do Brasil**. In: 3º Fórum Internacional sobre a Amazônia. Anais do 3º FIA. Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/371681510_Analise_espacial_das_variaveis_de_saneamento_coleta_de_lixo_abastecimento_de_agua_e_IFDM_saude_dos_municipios_da_regiao_norte_do_Brasil>. Acesso em: 11 jul. 2025.

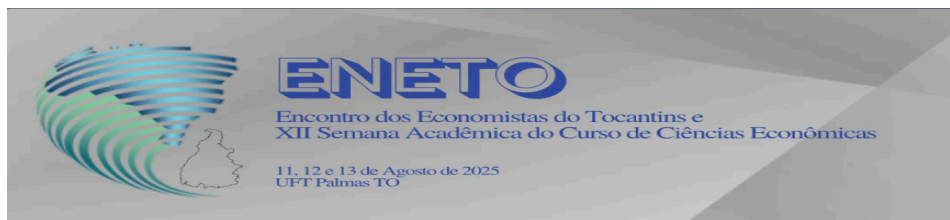
MATTE JÚNIOR, Alexandre Aloys; ALVES, Darlã de. A teoria dos polos de crescimento de Perroux: uma revisão sistemática. **Revista de Administração e Negócios da Amazônia**. Rondônia - RO, v. 9, n. 3, p. 103, 2017: <<https://periodicos.unir.br/index.php/rara/article/view/2072>>. Acesso em: 12 jul. 2025.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO. **Ipeadata**. [S. l.]: Governo Federal, [s.d.]. Disponível em: <<https://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx>>. Acesso em: 11 jul. 2025.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Painel de informações Novo CAGED**. [S. l.]: Governo Federal, [s.d.]. Disponível em: <<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNWl5NWl0ODEtYmZiYy00Mjg3LTkzNWUtY2UyYjIwMDE1YWI2IiwidCI6IjNIYzkyOTY5LTZhNTEtNGYxOC04YWM5LWVmOThmYmFmYTk3OCJ9&pageName=ReportSectionb52b07ec3b5f3ac6c749>>. Acesso em: 11 jul. 2025.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Painel de Informações RAIS**. [S. l.]: Governo Federal, 2023. Disponível em: <<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjk3M2IwZDYtOGQzMS00YmE1LWE3M2MtZWRjODA4NTk3YTQ2IiwidCI6IjNIYzkyOTY5LTZhNTEtNGYxOC04YWM5LWVmOThmYmFmYTk3OCJ9>>. Acesso em: 11 jul. 2025.

OLIVEIRA, Nilton Marques; PIFFER, Moacir; STRASSBURG, Udo. O Indicador de Desenvolvimento Regional no Território do Tocantins. **Revista Interações**. Campo Grande - MS, p. 3–20, 2019. Disponível em:

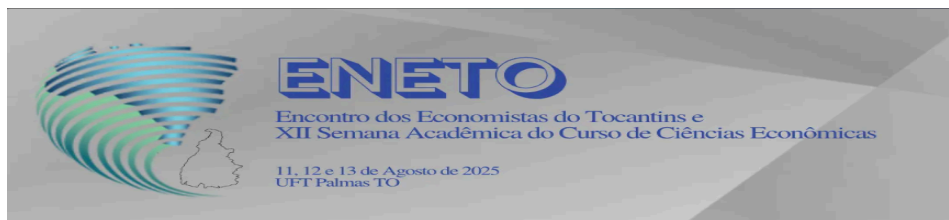


<<https://www.scielo.br/j/inter/a/TKSrGtkYJSMQjGZYOsO9pVp/>>. Acesso em: 13 julho 2025.

OLIVEIRA, Nilton Marques de. **Tocantins entre dois corredores: um da pobreza, outro do desenvolvimento - Desafios e Possibilidades**. In: 61º Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural. Piracicaba - SP, 2023. Disponível em: <<https://sober.org.br/anais/tocantins-entre-dois-corredores-um-da-pobreza-outro-do-desenvolvimento-desafios-e-possibilidades/>>. Acesso em: 20 jul. 2025.

OLIVEIRA, Sebastião de Souza. **Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas (TO)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Fundação Universidade Federal de Goiás. Goiânia – GO, 2009. Disponível em: <<https://repositorio.bc.ufg.br/tede/items/fe2e53ce-ddf6-4afe-9100-14668851f071>>. Acesso em: 11 jul. 2025.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). **Painel IDHM**. [S. l.]: UNDP, [s.d.]. Disponível em: <<https://www.undp.org/pt/brazil/desenvolvimento-humano/painel-idhm>>. Acesso em: 11 jul. 2025.



4. Anexos

ANEXO I - Região intermediária e imediata compreendendo o município de Porto Nacional

UF	Nome do Município	Nome da Região Intermediária	Nome do Município da Região Intermediária	Nome da Região Imediata	Nome do Município da Região Imediata	
TO	Palmas	Palmas	Palmas	Palmas	Palmas	
TO	São Félix do Tocantins		São Félix do Tocantins		São Félix do Tocantins	
TO	Santa Tereza do Tocantins		Santa Tereza do Tocantins		Santa Tereza do Tocantins	
TO	Rio Sono		Rio Sono		Rio Sono	
TO	Novo Acordo		Novo Acordo		Novo Acordo	
TO	Mateiros		Mateiros		Mateiros	
TO	Lizarda		Lizarda		Lizarda	
TO	Lajeado		Lajeado		Lajeado	
TO	Lagoa do Tocantins		Lagoa do Tocantins		Lagoa do Tocantins	
TO	Aparecida do Rio Negro		Aparecida do Rio Negro		Aparecida do Rio Negro	
TO	Silvanópolis		Silvanópolis		Porto Nacional	Silvanópolis
TO	Santa Rosa do Tocantins		Santa Rosa do Tocantins			Santa Rosa do Tocantins
TO	Santa Rita do Tocantins		Santa Rita do Tocantins			Santa Rita do Tocantins
TO	Porto Nacional		Porto Nacional			Porto Nacional
TO	Ponte Alta do Tocantins		Ponte Alta do Tocantins	Ponte Alta do Tocantins		
TO	Pindorama do Tocantins		Pindorama do Tocantins	Pindorama do Tocantins		
TO	Oliveira de Fátima		Oliveira de Fátima	Oliveira de Fátima		
TO	Natividade		Natividade	Natividade		
TO	Monte do Carmo		Monte do Carmo	Monte do Carmo		
TO	Ipueiras		Ipueiras	Ipueiras		
TO	Fátima		Fátima	Fátima		
TO	Chapada da Natividade		Chapada da Natividade	Chapada da Natividade		
TO	Brejinho de Nazaré		Brejinho de Nazaré	Brejinho de Nazaré		
TO	Pugmil		Pugmil	Paraíso do Tocantins	Pugmil	
TO	Pium		Pium		Pium	
TO	Paraíso do Tocantins		Paraíso do Tocantins		Paraíso do Tocantins	
TO	Nova Rosalândia		Nova Rosalândia		Nova Rosalândia	
TO	Monte Santo do Tocantins		Monte Santo do Tocantins		Monte Santo do Tocantins	
TO	Marianópolis do Tocantins		Marianópolis do Tocantins		Marianópolis do Tocantins	
TO	Lagoa da Confusão		Lagoa da Confusão		Lagoa da Confusão	
TO	Divinópolis do Tocantins		Divinópolis do Tocantins		Divinópolis do Tocantins	
TO	Cristalândia		Cristalândia		Cristalândia	
TO	Chapada de Areia		Chapada de Areia		Chapada de Areia	
TO	Caseara		Caseara	Caseara		
TO	Barrolândia	Barrolândia	Barrolândia			
TO	Araguacema	Araguacema	Araguacema			
TO	Abreulândia	Abreulândia	Abreulândia			
TO	Tocantínia	Tocantínia	Miracema do Tocantins	Tocantínia		
TO	Rio dos Bois	Rio dos Bois		Rio dos Bois		
TO	Miranorte	Miranorte		Miranorte		
TO	Miracema do Tocantins	Miracema do Tocantins		Miracema do Tocantins		
TO	Dois Irmãos do Tocantins	Dois Irmãos do Tocantins	Dois Irmãos do Tocantins	Dois Irmãos do Tocantins		

Fonte: IBGE (2023).